

# **ONTWERP**

# **VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT**

**Voorgenomen besluit GS ten behoeve van  
Statencommissievergadering van 18 december 2013**



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>HET PERSPECTIEF .....</b>	<b>1</b>
1.1	Ruimte voor de gebruikers van stad, land en infrastructuur.....	1
1.2	Zuid-Hollands onderscheidend vermogen .....	3
1.3	Vier rode draden .....	4
1.4	Ruimtelijke hoofdstructuur .....	9
1.5	Leeswijzer.....	11
<b>2</b>	<b>MOBILITEIT EN BEBOUWDE RUIMTE .....</b>	<b>12</b>
2.1	Hoofdlijnen beleid.....	12
2.2	Beter benutten bestaande netwerken en stads- en dorpsgebieden .....	16
2.2.1	Beter benutten bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) .....	17
2.2.2	Completering en betere benutting mobiliteitsnetwerk.....	23
2.3	Vergroten agglomeratiekracht.....	28
2.3.1	Stedelijk systeem van diensten- en kenniseconomie .....	28
2.3.2	Logistiek-industrieel systeem van mainport en greenports.....	30
2.4	Openbaar vervoer afgestemd op de vraag .....	35
2.4.1	Concessie- en tarievenbeleid.....	35
2.4.2	OV in dunbevolkte gebieden.....	36
2.4.3	Sociale veiligheid en energietransitie OV.....	37
2.5	Strategische doelen .....	38
<b>3</b>	<b>KWALITEIT VAN LANDSCHAP, GROEN EN ERFGOED.....</b>	<b>39</b>
3.1	Hoofdlijnen van beleid.....	39
3.2	Ruimtelijke kwaliteit in de groene ruimte .....	40
3.2.1	Drie deltalandschappen .....	40
3.2.2	De kwaliteitskaart.....	43
3.2.3	Handelingskader ruimtelijke kwaliteit.....	48
3.2.4	Bebouwing in de groene ruimte .....	52
3.2.5	Compensatie en maatschappelijke tegenprestatie.....	53
3.3	Vitale en aantrekkelijke agrarische cultuurlandschappen.....	53
3.4	Behouden en vergroten van biodiversiteit.....	54
3.5	Instandhouding en versterking van het cultureel erfgoed.....	55
3.6	Stad en land beter verbonden .....	56
3.6.1	Groene buffers .....	57
3.6.2	Groen binnen bereik, aantrekkelijke routes en voldoende en gevarieerd aanbod.....	58
3.6.3	Stedelijke groen- en waterstructuur.....	59

3.6.4	Stads- en dorpsranden.....	59
3.7	Strategische doelen .....	59
4	<b>WATER, BODEM EN ENERGIE.....</b>	<b>61</b>
4.1	Hoofdpijnen van beleid.....	61
4.2	Water: versterking van de samenhang in identiteit, kwaliteit en veiligheid.....	62
4.2.1	Waternetwerk .....	62
4.2.2	Waterveiligheid .....	64
4.2.3	Zoetwatervoorziening.....	66
4.2.4	Kwaliteit van oppervlaktewater .....	69
4.3	Bodem en ondergrond: benutten en beschermen in afstemming met ruimtelijke ontwikkeling .....	70
4.3.1	Ondergrondse infrastructuur.....	70
4.3.2	Verbeteren bodemkwaliteit .....	71
4.3.3	Bodemgebruik en energie.....	71
4.3.4	Veenbodemdaling .....	72
4.3.5	Archeologie .....	73
4.4	Prioriteiten in de integrale opgave voor energietransitie .....	74
4.4.1	Warmte en CO <sub>2</sub> .....	74
4.4.2	Windenergie .....	76
4.4.3	Zonne-energie .....	76
4.4.4	Energie-efficiency en -besparing .....	77
4.4.5	Mobiliteit en energie .....	77
5	<b>BELEIDSCONTEXT.....</b>	<b>78</b>

# 1 HET PERSPECTIEF

## 1.1 Ruimte voor de gebruikers van stad, land en infrastructuur

**Zuid-Holland is in beweging. Tijden van grote veranderingen maken energie los in markt en samenleving. Actieve burgers, innovatieve ondernemers en excellente wetenschappers zien kansen en ontplooiën creatieve initiatieven om die kansen te grijpen. Meer en meer zijn de gebruikers van steden, dorpen en landschappen, ook de makers ervan. Gebruikers zoeken keuzevrijheid bij mobiliteitsoplossingen en ruimtelijke projecten, toegesneden op flexibele wensen en wisselende omstandigheden.**

Er zijn structurele veranderingen in samenleving, economie en milieu zichtbaar, waarvan nog onzeker is hoe die precies zullen doorwerken. De voorspelbaarheid van ontwikkelingen vermindert. Demografische ontwikkelingen verschillen: sommige regio's groeien door, andere krijgen te maken met bevolkingsstagnatie en -krimp. De regionale economie internationaliseert en is kwetsbaar voor externe schokken. Tegelijkertijd gaan technologische innovaties snel en kunnen oplossingen in beeld brengen die nu nog onhaalbaar lijken. Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen.

In dit dynamische speelveld behartigt de provincie het publieke belang van het op orde brengen, beter benutten en verder opwaarderen van de bovenlokale netwerken, landschapsstructuren en verstedelijkingspatronen. De huidige fysieke situatie en de lopende en beoogde projecten in het mobiliteitsnetwerk vormen het vertrekpunt voor de provincie.

De provincie laat zich leiden door de kansen op en de noodzaak voor verandering. Maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen geven daar aanleiding toe. Het vestigingsklimaat moet concurrerend zijn en blijven. Dat vraagt om een gevarieerde economische structuur van nieuwe opkomende en reeds sterke sectoren met een hoog innovatief vermogen. Het Zuid-Hollandse bedrijfsleven brengt onder andere innovaties voort die bijdragen aan de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Zuid-Holland wordt daar niet alleen concurrerder door, maar ook duurzamer.

De behoefte van de gebruikers staat centraal in het provinciale beleid voor ruimte en mobiliteit. Het aanbod moet zijn afgestemd op hun vraag. De provincie richt zich op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met blijvende aandacht voor de kwaliteit. Ze houdt die focus aan bij haar eigen investeringen en ze biedt er een uitnodigend perspectief mee aan markt, samenleving en mede-overheden, ook nu investeringsmiddelen schaars zijn.

### *Veranderend gebruik van de ruimte en het mobiliteitsnetwerk*

De economische, technologische en demografische ontwikkelingen werken door in de wijze waarop mensen en bedrijven de ruimte en het mobiliteitsnetwerk gebruiken. Nu al doen zich verschuivingen voor in gedrag en in voorkeuren, maar het is vaak onzeker of en in welke mate zo'n trend zich zal doorzetten. Zo maken technologische ontwikkelingen het voor steeds meer mensen mogelijk om niet op een vaste werkplek te werken. Anderzijds zijn er ook bedrijven die telewerken weer afschaffen. De groei van het internetwinkelen heeft gevolgen voor de detailhandelstructuur en voor de bijbehorende mobiliteitspatronen. In de vrije tijd zijn mensen vaker op stap: naar de bekende publiekstrekkingen, maar ook naar mooie landschappen en natuurgebieden. Zuid-Holland kent inmiddels wegen waarvan de

spits is gerelateerd aan recreatie, in plaats van aan het woon-werkverkeer. In de woonvoorkeuren houdt de trek naar de stad aan. Dat is niet alleen te verklaren uit een verminderde koopkracht en stijgende kosten voor mobiliteit en energie. Meer mensen voelen zich aangetrokken tot een inspirerende stedelijke leefomgeving die voorzieningen, opleidingen en banen biedt. De onderlinge nabijheid van talent en bedrijven maakt het uitwisselen van kennis en ideeën makkelijker en is daarmee cruciaal voor een door kennis en innovatie gedreven economie.

Met de veranderingen in het gedrag van bewoners en bedrijven, veranderen ook hun mobiliteitsbehoeften – zowel in het personenverkeer als het goederenvervoer. Zo groeit het aantal mobiele 65-plussers en neemt het autobezit onder jongeren in de grote steden af. De provincie levert de komende jaren een grote inspanning om het mobiliteitsnetwerk op orde te krijgen. Zodra het netwerk op orde is, ligt er een stevige basis voor de toekomst. Dan kan de groei van de mobiliteitsbehoefte in eerste instantie worden opgevangen door het netwerk op te waarderen. Innovaties zullen nieuwe kansen opleveren voor een betere benutting, een grotere verkeersveiligheid en afname van de milieubelasting. De technologie daarvoor is volop in ontwikkeling en heeft al resultaten opgeleverd. Er zijn bijvoorbeeld auto's te koop die automatisch inparkeren of zelf een veilige afstand tot hun voorligger aanhouden. Deze tendens kan doorgroeien tot geleidesystemen waarbij auto's, gebruikmakend van hun navigatiesysteem, ook zelf de weg vinden. Brandstoffen worden schoner en efficiënter gebruikt. Naarmate meer voertuigen rijden op schonere brandstoffen, zullen die ook goedkoper worden. In haar rol als concessieverlener draagt de provincie bij aan een schoon, comfortabel en gebruiksvriendelijk openbaar vervoer dat zo goed mogelijk aansluit bij de mobiliteitsbehoefte van de samenleving. Er is vraag naar slimme, schone en veilige mobiliteit en die trend zet zich door.

Vernieuwende ideeën en plannen uit de samenleving, de markt en de wetenschap zullen dus nieuwe kansen opleveren die nu nog achter de horizon liggen. Er moet blijvend meer ruimte zijn om deze kansen gezamenlijk door te vertalen naar handelingsperspectieven. Door kennisontwikkeling, strategisch onderzoek en beleidsinformatie op onderdelen samen met partners in de regio te organiseren, schept de provincie belangrijke voorwaarden voor het (laten) ontstaan van nieuwe vitale coalities van partijen en initiatieven uit de samenleving. Coalities die elkaar vinden in de gezamenlijke agenda en aanpak van maatschappelijke opgaven. Samenwerken met partners in een regio schept kansen, voorkomt ergernissen en heeft een positieve invloed op het gebruik van de ruimte en het mobiliteitsnetwerk.

#### *Sturen tussen flexibiliteit en duidelijkheid*

De provincie is zich bewust dat naast flexibiliteit ook duidelijkheid noodzakelijk is over randvoorwaarden en kaders, voor het welslagen van coalities en voor het behalen van resultaten. De Visie Ruimte en Mobiliteit is opgesteld vanuit de gedachte dat regels en kaders van de overheid nodig blijven, maar niet nodeloos mogen knellen. De provincie wil met de visie een uitnodigend perspectief bieden. Het beleid voor ruimte en mobiliteit bevat daarom geen eindbeeld, maar wel ambities. Deze zijn verwoord in vier rode draden door het beleid voor ruimte en mobiliteit heen (paragraaf 1.3) en strategische doelstellingen voor onderdelen (opgenomen in de slotparagrafen van de hoofdstukken 2, 3 en 4). Bij het werk aan deze ambities is het vinden van de balans tussen duidelijkheid en flexibiliteit voor maatschappelijke initiatieven een continue opgave. Het leren en stapsgewijs doorontwikkelen van beleid en uitvoering zal steeds belangrijker worden. Voor de provincie is steeds vaker een verbindende rol weggelegd, naast haar kaderstellende en uitvoerende rol. In die rol verbindt ze lokale initiatieven met het bovenlokale publieke belang en de wettelijke taken waar de provincie voor staat.

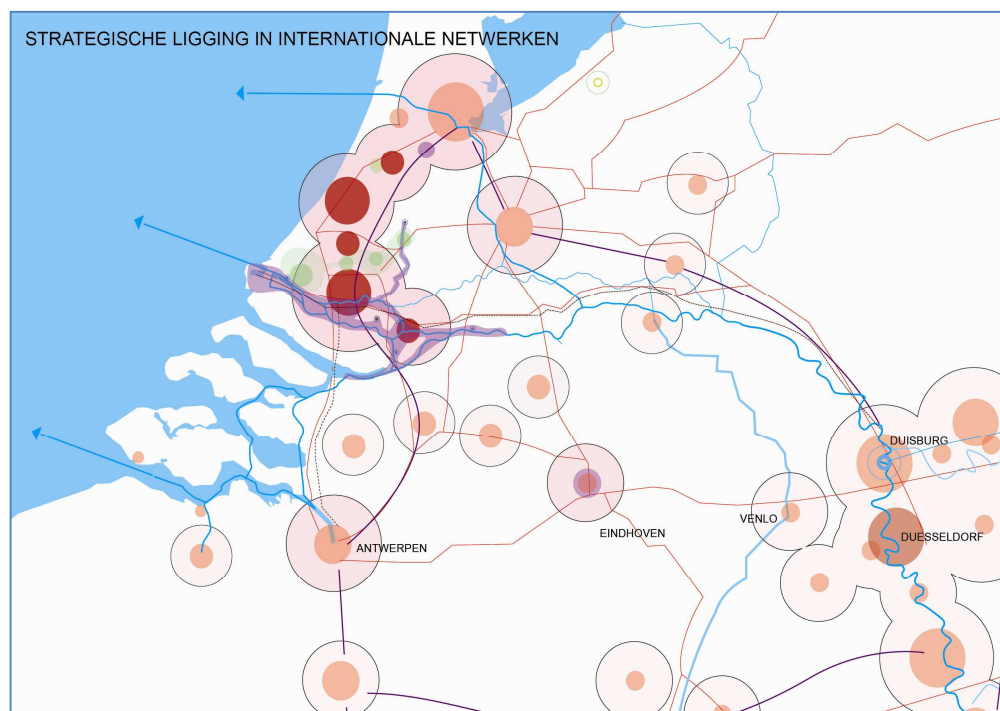
De provincie integreert met deze visie haar beleid voor mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling, zodat ze elkaar versterken. Een voorbeeld is het concentreren van stedelijke functies op locaties waar de bereikbaarheid op orde is en waar nog capaciteit op het mobiliteitsnetwerk beschikbaar is. De provincie anticipeert op de Omgevingswet, waarin het kabinet de wetgeving voor ruimte, verkeer, water en milieu integreert. Tegelijk blijven er, ondanks alle raakvlakken, ook verschillen bestaan tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Die verschillen zitten vooral in het detailniveau en de manier van uitvoering. De provincie is ook zelf eigenaar, opdrachtgever en beheerder van een deel van het netwerk. Waar het ruimtelijk beleid vooral kansen biedt en kaders stelt voor andere investeerders, zijn in het mobiliteitsbeleid de provincie en andere overheden zelf de belangrijkste investeerders en beslissers.

## 1.2 Zuid-Hollands onderscheidend vermogen

Een stedelijk landschap bestaande uit een vooral door het water bepaald netwerk van moderne én historische stedelijke kernen, internationale economische complexen en prachtige open gebieden. Dat karakteriseert Zuid-Hollands unieke deltalandschap en bepaalt het onderscheidend vermogen. Daar bouwt de provincie dus op door.

### *Strategische ligging in internationale netwerken*

Zuid-Holland ligt op het raakvlak van de Randstad en de Zuidwestelijke Delta, op de as tussen Amsterdam en Antwerpen. Het netwerk van BrabantStad sluit op die as aan. De Zuid-Hollandse economie staat in direct verband met de stedelijke netwerken in de buurlanden: de Vlaamse Ruit en de Rijn-Ruhrregio. Deze strategische ligging in de grootste delta van Noordwest-Europa bepaalt de identiteit van Zuid-Holland. Dankzij de ligging in de delta kon Zuid-Holland doorgroeien tot een van de belangrijkste economische regio's van Noordwest-Europa en een wereldwijde draaischijf voor goederen, diensten en kennis: de toegangspoort van Europa. Binnen een relatief klein gebied hebben zich sterke, internationaal georiënteerde stedelijke, kennis- en agro-industriële clusters ontwikkeld.



*Zuid-Hollandse landschappen: drie unieke deltalandschappen komen samen*

De wijze waarop de bewoners van deze delta door de eeuwen heen het water hebben weten te bedwingen en benutten, heeft een landschap opgeleverd waarvan de culturele waarde internationaal wordt erkend en dat cruciale leefgebieden bevat voor internationaal beschermde plant- en diersoorten. Zuid-Holland is uniek in de combinatie van het kust-, veen- en rivierdeltalandschap. Deze zijn allemaal verbonden met de structuur van grote wateren: de zee, rivieren en zeearmen. Ze hebben elk een eigen, kenmerkend samenspel opgeleverd van bodem, water en grondgebruik, dat voortdurend in beweging is.

De meest bepalende bewegingen op dit moment zijn de dalende veenbodem, de zeespiegelstijging, de grotere peilschommelingen van de rivieren en de wijze waarop mensen het landschap waarderen. De culturele en de historische betekenis hebben de afgelopen jaren steeds meer aan gewicht gewonnen. Elk van de drie deltalandschappen kent inmiddels een eigen schakering van stedelijkheid naar landelijkheid. Contrasten en overgangen tussen stad en land, tussen infrastructuur en landschap, en tussen dynamiek en rust vormen een grote kwaliteit van Zuid-Holland. De unieke kwaliteiten van de drie deltalandschappen en hun verwevenheid met elkaar, met de grote wateren en het stedelijk gebied geven Zuid-Holland identiteit, structuur en diversiteit.

*Zuid-Hollandse steden: veelzijdige steden en economische complexen in het deltalandschap*

In de deltalandschappen zijn, veelal op strategische plekken aan water en handelsroutes, steden en bedrijvigheid ontstaan. Historische en moderne steden, havens en intensieve tuinbouwgebieden groeien in deze delta onder zeeniveau uit tot een meerkernige metropool die in vergelijking met concurrerende stedelijke gebieden over de grens dunbevolkt is. Deze relatief lage bevolkingsdichtheid en de grote diversiteit brengen kansen en opgaven met zich mee voor de verdere versterking van Zuid-Holland en haar concurrentiepositie. Om de kansen te grijpen, moet het mobiliteitsnetwerk op orde zijn. Internationale verkeersstromen van mensen en goederen delen dit netwerk met regionaal verkeer. Een sterke stedelijke economie van diensten en kennis deelt de relatief beperkte ruimte met een efficiënt logistiek netwerk van mainport en greenports. De verschillende internationaal toonaangevende economische complexen kunnen elkaar op sleeptouw nemen, door samen ketens van productie en transport te vormen, door innovaties uit te wisselen en samen nieuwe kennis te ontwikkelen. Dat gebeurt in een omgeving die op veel plekken historie ademt, en daardoor ook toeristisch aantrekkelijk is.

Juist het netwerk van verschillende complexen en het wederzijds versterkende karakter van het deltalandschap met zijn oude steden en de moderne internationaal georiënteerde economie, maakt Zuid-Holland onderscheidend en concurrerend. De provincie wil dat zo houden en versterken. Maar het landschap staat onder druk en de internationale concurrentie is groot. Dat vraagt voortdurend om actie. Want de wereld staat niet stil. De eisen die de Zuid-Hollandse samenleving en de internationale markten stellen, zijn in beweging.

### **1.3 Vier rode draden**

De Visie Ruimte en Mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het



geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is,
2. vergroten van de agglomeratiekracht,
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De huidige ruimtelijke situatie – gecombineerd met de vier rode draden vormen het vertrekpunt voor de Visie op Ruimte en Mobiliteit.

*Beter benutten en opwaarderen van wat er is*

Zowel de ruimte als het publieke investeringskapitaal is schaars. Daarnaast is de maatschappelijke en economische vraag naar woon- en werkmilieus veranderd. In zo'n situatie ligt het voor de hand om niet meteen de toevlucht te nemen tot nieuwe stedelijke uitbreidingen of nieuwe natuur- en recreatiegebieden, als zich in vervolg op bestaande investeringsprogramma's nieuwe opgaven aandienen. Beter is om eerst te kijken naar wat er al is, en of dat beter benut of opgewaardeerd kan worden.

De bestaande steden, dorpen, landschappen en infrastructuurnetwerken bieden goede kansen om de capaciteit van de netwerken beter te benutten en, in samenhang daarmee, het ruimtegebruik te intensiveren. Vooral op knooppunten van verschillende vervoersmodaliteiten kan de koppeling van investeringen in het ruimtegebruik en het mobiliteitsnetwerk beide versterken. Technologische innovaties hebben invloed op de capaciteit, maar het is moeilijk om te voorspellen hoe die kansen zullen uitpakken. Geleidelijke verandering van stedelijke functies (via herstructurering, herbestemming of nieuwe programmering) kan bijdragen aan het benutten van nog ongebruikte capaciteit.

Ruimtelijke kansen rondom een halte van (hoogwaardig) openbaar vervoer worden in verband gebracht met de positie van die halte in het netwerk. Die positie wordt bepaald door zowel de vervoerswaarde als de ongebruikte capaciteit op het netwerk. Geleidelijke verandering van stedelijke functies (via herstructurering, herbestemming of nieuw programmering) kan bijdragen aan het benutten van nog ongebruikte capaciteit.

Beter benutten en opwaarderen leidt tot een intensiever, compact ruimtegebruik. Een effect daarvan is dat functies en activiteiten beter met elkaar in verband worden gebracht. Bestaande netwerken, gebieden of complexen kunnen door gerichte investeringen hun waarde houden of verhogen zonder in oppervlakte uit te breiden. Een goede milieukwaliteit (lucht, geluid, externe veiligheid) en voldoende groen en water in de stad blijven belangrijk om de leefomgevingskwaliteit en het vestigingsklimaat op niveau te houden of te brengen.

Specifiek in Zuid-Holland, als land in de delta, zijn ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit verbonden aan de bescherming tegen hoog water. Er wordt maximaal gebruik gemaakt van de decennia-, zelfs eeuwenlange investeringen in de primaire keringen. Dijken en dammen worden sinds lang benut als verkeersverbindingen, en duinen als natuur-, recreatie- en waterzuiveringsgebied. Daar komen andere vormen van multifunctionele waterkeringen bij. Zuid-Holland staat bekend om dit soort slimme combinaties van activiteiten en functies. Nadrukkelijker dan voorheen wordt daar ook de ondergrond bij betrokken. Coalities van makers en gebruikers van de ruimte maken zulke functiecombinaties mogelijk. De provincie wil de ruimte daarvoor opzoeken, samen met initiatiefnemers en coalities.

### *Vergroten agglomeratiekracht*

Zuid-Holland heeft een rijke voedingsbodem voor een groot aantal krachtige economische clusters en topsectoren. Een sterke concurrentiepositie is echter geen vanzelfsprekendheid. Een belangrijke sleutel voor een sterke en veerkrachtige economie is het innoverend vermogen van mensen en bedrijven. Wanneer talent, bedrijven en banen dicht bij elkaar verkeren, ontstaan (agglomeratie)voordelen. Daardoor wordt het makkelijker om kennis uit te wisselen, op nieuwe ideeën te komen en van baan te wisselen, en ontstaat er draagvlak voor voorzieningen. Sterk verstedelijkte economieën hebben door hun schaalvoordelen een groter innovatief vermogen en zij groeien economisch harder dan minder verstedelijkte economieën. In de kenniseconomie is de stad de motor voor economische groei.

De Zuidelijke Randstad en de grote economische complexen in Zuid-Holland vormen in potentie één grote agglomeratie, die enorme schaal- en clustervoordelen met zich mee kan brengen. De mainport en de greenports zijn schoolvoorbeelden van goed werkende clusters. Maar ook Den Haag als internationaal centrum voor vrede en recht functioneert als een toonaangevend cluster. De provincie wil een rijke voedingsbodem blijven bieden voor bestaande en nieuwe economische clusters en sectoren. Daartoe streeft ze naar het creëren en benutten van die schaal- en clustervoordelen.

Het vergroten van de agglomeratiekracht vraagt om verbindingen en ruimtelijke kwaliteiten die de ontmoeting tussen mensen en de uitwisseling van goederen en informatie mogelijk maken. Dat gaat niet alleen om het toevoegen van vierkante meters of tracés. Het gaat ook om het leggen van sociale en economische relaties, om meer onderlinge verbondenheid, zodat bestaande voorzieningen en gebieden beter kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van het geheel. De fysieke infrastructuur en de ruimtelijke inrichting ondersteunen deze verbondenheid. Bij de investeringen in het netwerk ligt de prioriteit op de grootste knelpunten en hun relatie tot de economische agenda. De provincie wil kwaliteiten van de stedelijke agglomeratie versterken door woon- en werkfuncties en voorzieningen op excellent bereikbare knooppunten te clusteren en concentreren. Verder wil de provincie ruimte bieden voor functiemenging.

Schaalvoordelen worden ook gerealiseerd door een efficiëntere benutting en vervlechting van de logistieke netwerken van de mainport en greenports. Bij de investeringen in het netwerk ligt de prioriteit op de grootste knelpunten en hun relatie tot de economische agenda van de Zuidvleugel. Omdat de Zuid-Hollandse stedelijke agglomeratie beperkt is in omvang, is het van belang dat haar economie uitstekend is ingebed in nationale, Europese en wereldwijde netwerken. Dat vraagt om hoogwaardige interne en externe verbindingen tussen de centra van de regio met de centra van andere binnen- en buitenlandse regio's.

De economie van de Zuidelijke Randstad kent nieuwe innovatieve en snelgroeiende sectoren (zoals Security, Cleantech, Hightech Systems and Materials en Medical), maar deze wegen in omvang en concurrentiekracht nog niet op tegen de al langer aanwezige sectoren (zoals de petrochemische industrie en de tuinbouw). Een aantal van de bestaande sectoren is in de fase van volwassenheid van hun levenscyclus beland. De werkgelegenheid, de afzet en innovatiekracht van deze sectoren stabiliseren en dreigen zonder bijsturing op termijn wellicht zelfs af te nemen. De opgave voor deze volwassen clusters, zoals de glastuinbouw en het havenindustriële complex, is om te vernieuwen en verduurzamen. Zij bevinden zich dan ook in een transitie. Kansen op innovatie en groei ontstaan door meer interactie tussen economische clusters en door nieuwe economische sectoren binnen de traditioneel sterke clusters. Nauwe samenwerking tussen overheden, ondernemers en onderzoekers en een betere aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt kunnen daarbij tot stroomversnelling leiden. Het sneller naar de markt brengen van nieuwe kennis (valorisatie) wordt daardoor bevorderd.

### *Verbeteren van ruimtelijke kwaliteit*

In Zuid-Holland, dat zich onderscheidt door het sterke contrast tussen een dynamische stedelijke omgeving en open deltalandschappen, is zorg voor de ruimtelijke kwaliteit in het bijzonder van belang. Naar zijn aard raakt ruimtelijke kwaliteit zowel alle ruimtelijke ontwikkelingen als de overige rode draden. Ruimtelijke kwaliteit is het resultaat van goede ruimtelijke ordening: een evenwicht en samenspel van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten niet alleen functioneel zijn, maar ook duurzaam houdbaar (of bewust tijdelijk) en in hun uiterlijke verschijning bijdragen aan de kwaliteit van de omgeving. Ruimtelijke kwaliteit is niet alleen een item voor deskundigen, maar ook onderwerp van een voortdurend maatschappelijk debat en gesprek. De provincie zal dit debat faciliteren.

De essentie van de rode draad 'verbeteren van ruimtelijke kwaliteit' is dat initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen enerzijds inspelen op de aanwezige kwaliteiten in de omgeving (zeker als de omgeving hoge cultuurhistorische of identiteitsbepalende waarden vertegenwoordigt) en er anderzijds specifieke kwaliteiten aan toevoegen die te maken hebben met de samenleving van vandaag.

Ruimtelijke kwaliteit speelt op verschillende schaalniveaus: veelal plekgebonden, maar ook op het niveau van de gehele provincie. Nu de ruimtelijke ontwikkeling sterker wordt bepaald door maatschappelijke, veelal kleinschalige initiatieven, is een gedeeld beeld van de ruimtelijke kwaliteit op regionale schaal van belang. De provincie stelt kaders en spelregels vast die het bovenlokale, algemene belang borgen en heeft samen met partijen in de regio een kwaliteitsbeeld voor het betreffende gebied geformuleerd (de regionale Gebiedsprofielen). Binnen deze spelregels en met dit gedeelde kwaliteitsbeeld is er ruimte voor maatwerk om te komen tot de best mogelijke oplossing voor de gestelde opgave. In haar eigen projecten geeft de provincie ruimtelijke kwaliteit een centrale plek. Ze kiest voor een integrale benaderingswijze en het combineren van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde vanaf de start van haar projecten.

De provincie beschikt al enige tijd over een kwaliteitskaart die de kwaliteitsambities van de provincie toont en in een geactualiseerde vorm onderdeel is van deze Visie Ruimte en Mobiliteit. De kwaliteitskaart staat aan de basis van de regionale Gebiedsprofielen, die een handreiking vormen voor het gebiedsspecifiek omgaan met ruimtelijke kwaliteit.

### *Bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving*

Hernieuwbare energie zal een steeds groter aandeel innemen in de energievoorziening. De waterhuishouding stelt nieuwe eisen als gevolg van de klimaatverandering. Aan de noodzakelijke transitie naar een energie- en waterefficiënte samenleving zijn maatschappelijke en economische kansen verbonden, voor Zuid-Holland in het bijzonder. Ten eerste vanwege de gespecialiseerde kennis over water, deltatechnologie, duurzaamheid en bijbehorende ruimtelijke oplossingen die binnen de provinciegrenzen aanwezig is. Ten tweede vanwege de kansen op synergie door uitwisseling van reststromen, zoals warmte, als gevolg van de unieke nabijheid van industrieën in de Rotterdamse mainport en warmtevragende greenports en stedelijke gebieden. Deze kansen komen tot uiting in de inzet van de provincie voor een warmtenet, dat de benutting van bestaande restwarmte combineert met de grote potentie van aardwarmte in Zuid-Holland. Ook het openbaar vervoer, waarvoor de provincie concessies verleent, is een speerpunt voor de energietransitie. Het is de ambitie om in twee aanbestedingsrondes het openbaar vervoer volledig vrij te maken van fossiele brandstoffen. Dat jaagt de technologische vernieuwing aan en kan leiden tot innovaties met een bredere toepassing. Ook op

lagere schaalniveaus liggen kansen, bijvoorbeeld in het energieneutraal bouwen en in energievoorziening door buurtcollectieven.

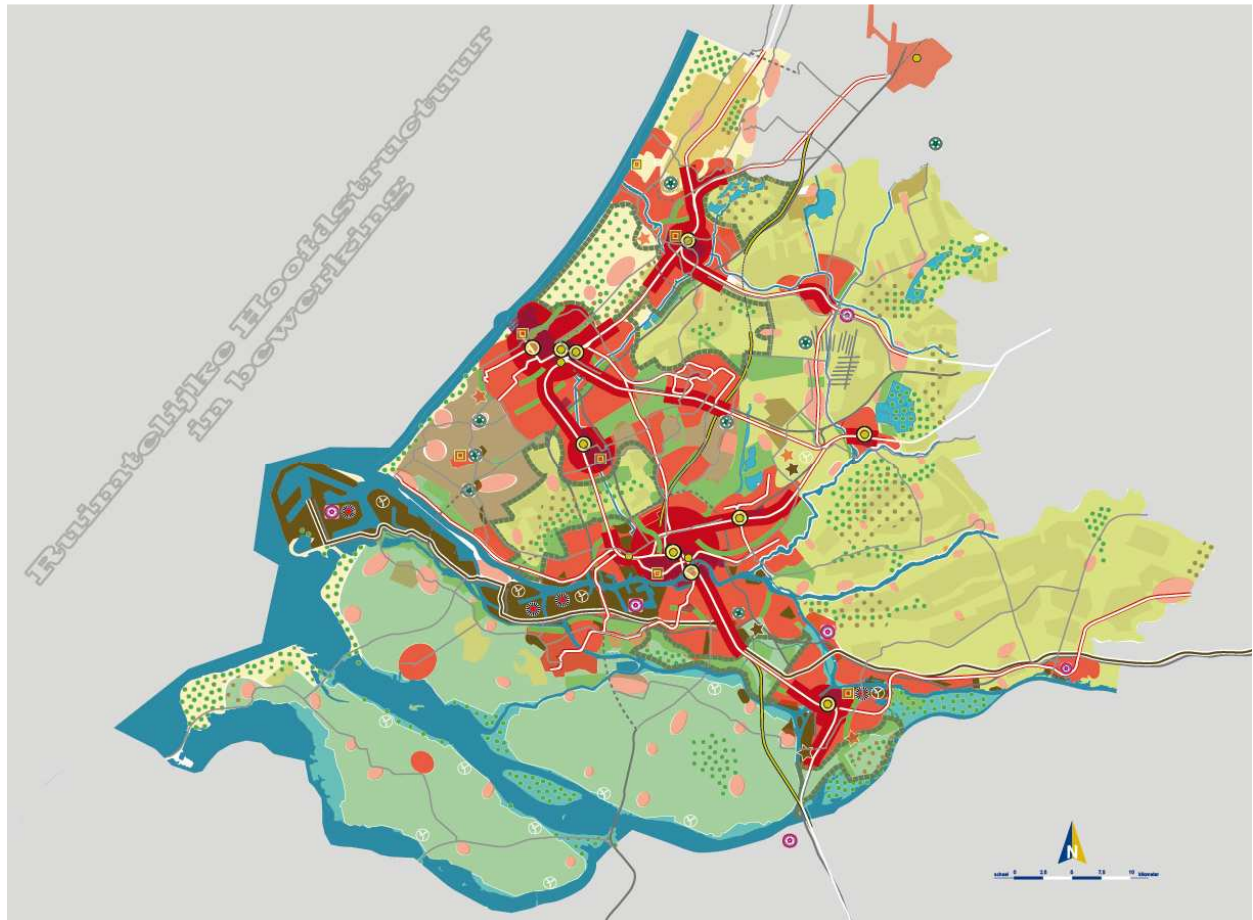
Een 'water- en energie-efficiënte samenleving' omvat meer dan het gebruiken van duurzame energiebronnen, energiebesparing en watermanagement. Ook rechtstreekse vermindering van de uitstoot van kooldioxide (CO<sub>2</sub>) is van belang. Nu al wordt CO<sub>2</sub> uit de mainport afgevangen voor hergebruik in de greenport Westland-Oostland. In de toekomst is opslag van CO<sub>2</sub> onder zee een af te wegen optie. Ook het tegengaan van de inklinking van veengronden vermindert de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Verder vraagt een water- en energie-efficiënte samenleving om een omgeving die bestand is tegen de gevolgen van de klimaatverandering, om ook op lange termijn de kwaliteit van leven en de economische ontwikkelingskansen te borgen. De bescherming tegen hoogwater, langs de rivieren en de kust, moet berekend zijn op hogere waterstanden. Deze opgave laat zich goed combineren met verbeteringen in de leefomgeving, zoals de Zandmotor voor de kust van het Westland bijvoorbeeld laat zien. De hoeveelheid zoetwater in de grond en in de plassen, rivieren en meren moet groot genoeg blijven om ook op lange termijn te voorzien in de behoefte aan zoetwater. Terwijl die behoefte groeit, kan het aanbod in langere perioden van droogte teruglopen. Steden moeten over voldoende groen en open water beschikken, om verschijnselen als hittestress te voorkomen. Deze ambitie gaat gepaard met de ambitie om de stad intensiever te gebruiken. De praktijk laat zien dat beide ambities op een hoogwaardige wijze te combineren zijn. Voorbeelden zijn de waterpleinen in Rotterdam en de zorgvuldige inpassing van hogere dichtheden in de centrumstedelijke omgeving van Den Haag Centraal.

Hoe het pad naar een duurzame energievoorziening zal lopen, is nog lang niet uitgekristalliseerd. Wel is duidelijk dat inwoners, bedrijven en overheden in Zuid-Holland nog een lange weg te gaan hebben. De provincie zal samenwerking opzoeken en mede organiseren. Ze kan de transitie op onderdelen sturen - zoals bij openbaar vervoer - en in bredere zin stimuleren, ook vanuit haar verbindende rol. Hierbij kan integraal en gebiedsgericht naar kansen gezocht worden. De provincie heeft bijvoorbeeld een rol op zich genomen in het verbinden van grote industriële bedrijven met hun directe omgeving, een rol die in de toekomst vaker kan worden toegepast en kan worden uitgebouwd. Door die verbinding te leggen, kunnen regionale bronnen (zoals warmte, grondstoffen of biogas) worden ingezet in het industriële of logistieke proces. Zo worden regionale kringlopen gesloten, hand in hand met nieuwe economische ontwikkelingen.

Samen met andere overheden en private partners is de provincie al vele jaren actief op het terrein van de energietransitie, bijvoorbeeld bij windenergie en warmte. Met deze Visie Ruimte en Mobiliteit neemt die aandacht nog verder toe, bijvoorbeeld door nieuw beleid te introduceren voor zonne-energie en op het raakvlak van mobiliteit en energie. Als essentiële bouwsteen van een water- en energie-efficiënte samenleving, vormt de energietransitie een integrale rode draad door het gehele provinciale beleid.

## 1.4 Ruimtelijke hoofdstructuur

De kaart van de ruimtelijke hoofdstructuur combineert de huidige ruimtelijke situatie, de vier rode draden en de strategische doelstellingen. De kaart toont de essentie en de samenhang van de verschillende kaartbeelden uit de Visie Ruimte en Mobiliteit. De kaarten in de verschillende hoofdstukken van deze visie verbeelden de strategische doelstellingen op hoofdlijnen. Zij brengen de belangrijkste ruimtelijke elementen en onderdelen van het netwerk thematisch met elkaar in verband.



## Legenda Ruimtelijke Hoofdstructuur (in bewerking)

### Stedelijk systeem van diensten en kenniseconomie

-  intensiveren stedelijk centrumgebied
-  verdichten binnen stedelijk agglomeratie
-  vitale dorpen en regionale kernen
-  versterken en verbinden kenniscentra
-  concentreren in OV knooppunten
-  kantorenlocatie
-  uitleglocatie wonen van bovenregionaal belang
-  Stedenbaan
-  HSL
-  (inter)nationaal wegennet
-  bovenregionaal wegennet
-  ontbrekende schakels wegennet

### Logistiek-industrieel systeem van Mainport en Greenports

-  Havenindustriële complex
-  Greenport Westland-Oostland
-  Greenport Boskoop
-  Greenport Bollenstreek
-  Overige glasconcentratie gebieden
-  logistiek overslagpunt mainport gerelateerd
-  logistiek overslagpunt greenport gerelateerd
-  uitleglocatie werken van bovenregionaal belang
-  locatie windenergie
-  Betuwelijn
-  Bovenregionaal wegennet

### Drie landschappen

-  Veenlandschap van het Groene Hart
-  Zuid-Hollands rivierdeltalandschap
-  Zuid-Hollands kustlandschap

### Bijzondere kwaliteiten natuur en cultuur

-  Ecologische Hoofdstructuur
-  Cultuurhistorische Kroonjuwelen
-  Recreatiegebieden
-  Stedelijk groen
-  Groene buffers
-  Belangrijk weidevogelgebied

De kaart van de ruimtelijke hoofdstructuur is opgebouwd uit een selectie van de kaartbeelden en de strategische doelen, die in de volgende hoofdstukken verder worden toegelicht en uitgewerkt:

- de stedelijke agglomeratie – met name gedragen door de samenhang van multimodale knooppunten, hoogwaardig openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling (paragraaf 2.2),
- de hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht (paragraaf 2.3.2),
- het logistieke systeem van mainport, greenports langs vaarwegen en zware infrastructuur inclusief de daaraan gerelateerde onderdelen van de stedelijke agglomeratie (paragraaf 2.3.2),
- de samenhang van grote landschappelijke eenheden met de stedelijke agglomeratie (paragraaf 3.1 en 3.2),
- de groene ruimte met bijzondere en specifieke kwaliteiten (paragraaf 3.2.3),
- de groenblauwe structuur (paragraaf 3.6),
- het waternetwerk (paragraaf 4.2.1).

## 1.5 Leeswijzer

Vanuit het besef dat stad en land één leefomgeving vormen met elkaar aanvullende kwaliteiten, kent deze Visie Ruimte en Mobiliteit een indeling in functionele in plaats van gebiedsgerichte hoofdstukken: mobiliteit en bebouwde ruimte (hoofdstuk 2), de kwaliteit van landschap, groen en erfgoed (hoofdstuk 3) en water, bodem en energie (hoofdstuk 4). Deze indeling maakt ook duidelijk waar de vier 'rode draden' (paragraaf 1.3) het nadrukkelijkst doorwerken in het beleid: het beter benutten en het vergroten van de agglomeratiekracht hoofdzakelijk bij 'mobiliteit en bebouwde ruimte', het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit hoofdzakelijk bij 'kwaliteit van landschap, groen en erfgoed' en het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving hoofdzakelijk bij 'water, bodem en energie'. De hoofdstukken 2, 3 en 4 werken het beleid thematisch uit en eindigen met strategische doelen voor samenhangende onderdelen van het beleid. Deze strategische doelen zijn terug te voeren op de vier rode draden. De Visie sluit af met een kort hoofdstuk over de beleidscontext.

## 2 MOBILITEIT EN BEBOUWDE RUIMTE

### 2.1 Hoofdpijnen beleid

De ontwikkeling van mobiliteit en de ontwikkeling van de bebouwde ruimte raken en versterken elkaar. De provincie koppelt de ruimtelijke ontwikkeling aan het op orde brengen en opwaarderen van het mobiliteitsnetwerk. De nog beschikbare capaciteit op dat netwerk helpt om keuzes te maken over verdichting en concentratie in de bebouwde ruimte. Zo wordt zowel het mobiliteitsnetwerk als de bebouwde ruimte beter benut. Het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid dragen beide bij aan de concurrentiekracht van Zuid-Holland. Het behalen en benutten van schaal- en clustervoordelen is daarbij een belangrijke voorwaarde voor een gevarieerde en innovatieve economie. Schaal- en clustervoordelen bepalen in hoge mate de agglomeratiekracht. Ze ontstaan bij een concentratie van wonen, werken en (kennis)voorzieningen in centra en vervoersknooppunten, en uitstekende verbindingen met en tussen die centra en knooppunten.

Voor *mobiliteit* stelt de provincie de behoefte van de mobiliteitsgebruiker centraal. Dit betekent zo veel mogelijk keuzevrijheid tussen vervoersalternatieven en een integrale benadering van het netwerk. Zo wil de provincie deur-tot-deurverplaatsingen optimaliseren. Het behoud van een goed mobiliteitssysteem vraagt om keuzes, gebaseerd op de vraag van de gebruiker, de afvlakkende groei van de personenmobiliteit, de groei van het goederenvervoer, de toenemende verschillen tussen stad en landelijk gebied en verminderde overheidsfinanciën. De auto is veelal de dominante vervoerswijze, maar wordt geconfronteerd met een congestiedruk. De provincie wil het mobiliteitsnetwerk op orde krijgen en opwaarderen door:

- het mobiliteitsnetwerk compleet te maken,
- bestaande infrastructuur en OV-aanbod te behouden en te versterken,
- kansen te benutten door selectief te investeren en te stimuleren. De provincie richt zich in de eerste plaats op het oplossen van knelpunten, waarbij geldt: de grootste knelpunten eerst.

Voor de *bebouwde ruimte* streeft de provincie naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied. De provincie zet ten eerste in op verdichting, concentratie en specialisatie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied, en ten tweede op een hiërarchie van knooppunten en centra met een goede onderlinge bereikbaarheid. Dit beleid voorziet in de maatschappelijke vraag naar betaalbare woningen nabij (stedelijke) voorzieningen, waaronder hoogwaardig openbaar vervoer. In gebieden met een eenzijdige samenstelling van functies en bevolking, vormen herstructurering, stedelijke transformatie en functiemenging een belangrijke opgave. Zo wil de provincie sociaal-ruimtelijke segregatie tegengaan. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om woonwijken of voormalige groeikernen met een eenzijdig woningaanbod of onvoldoende werkgelegenheid.

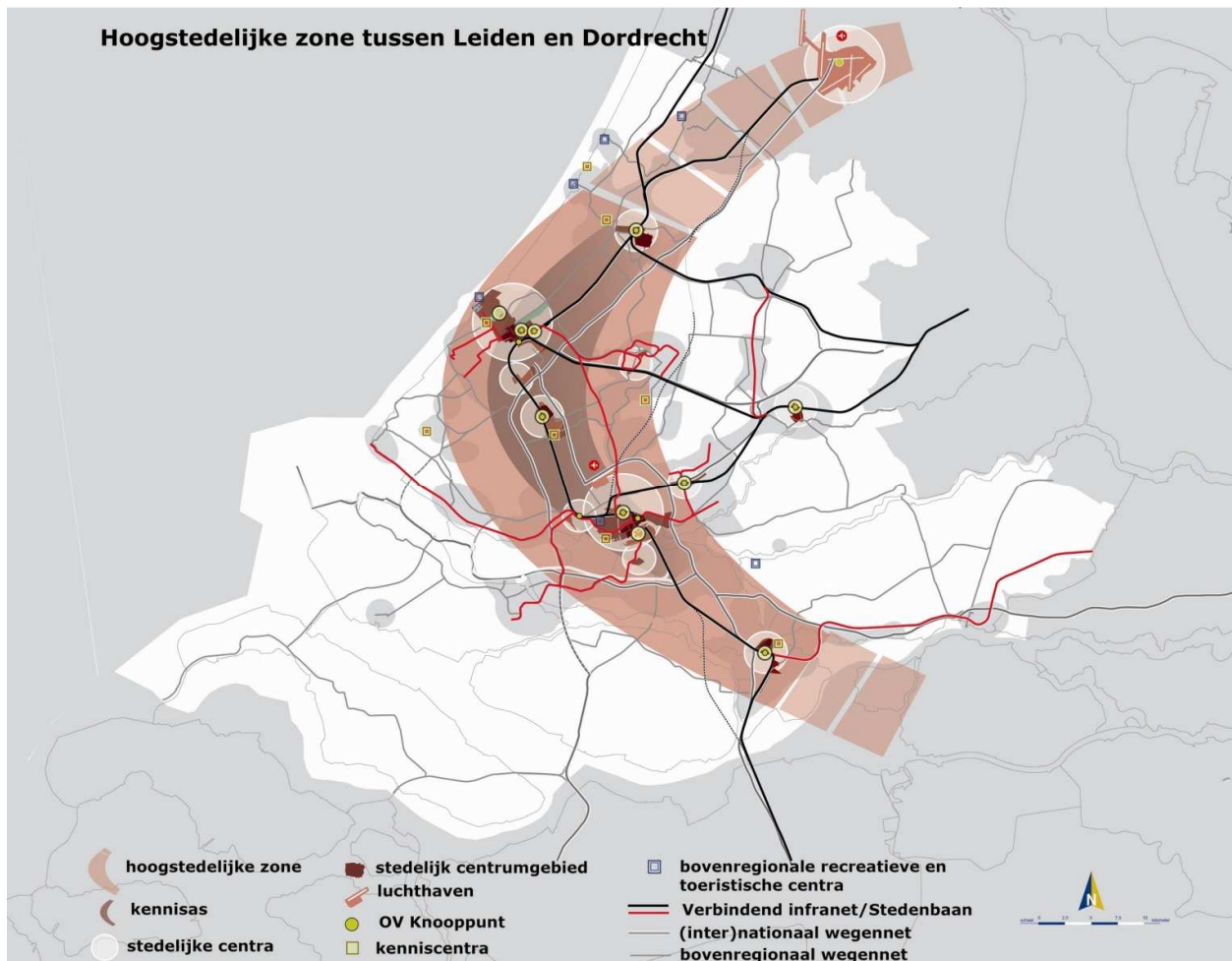
De visie sluit aan bij de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk. Deze krijgt uitwerking in de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad 2040.

De ruimtelijke hoofdstructuur bestaat voor wat betreft mobiliteit en bebouwde ruimte uit vier onderling verbonden systemen, elk met een eigen dynamiek en eigen kansen:

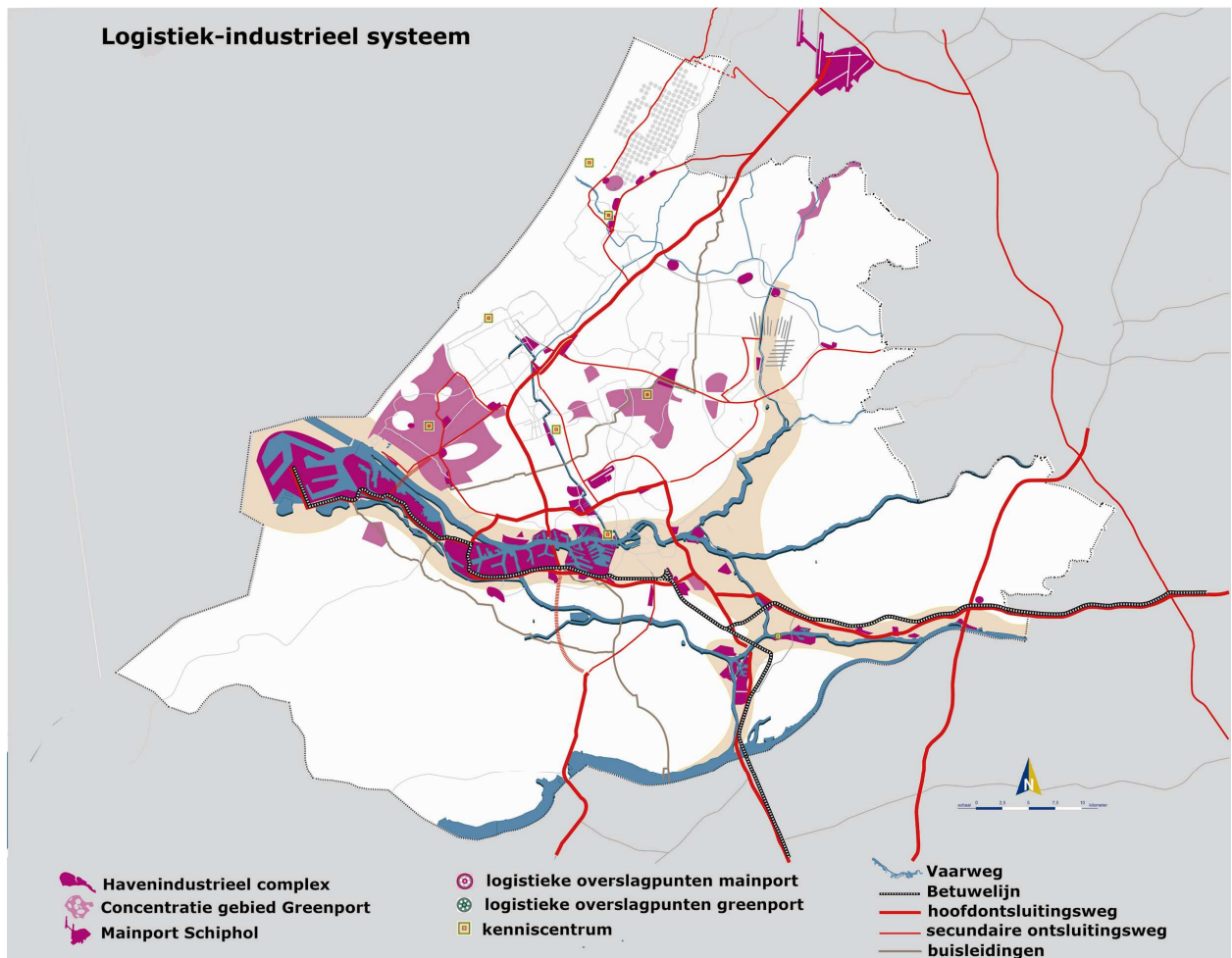
- de hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht,
- het logistiek-industriële systeem langs vaarwegen en zware infrastructuur,
- de stedelijke agglomeratie,
- de linten, dorpen en regionale voorzieningskernen.

Deze systemen zijn verbeeld in de volgende vier kaarten.

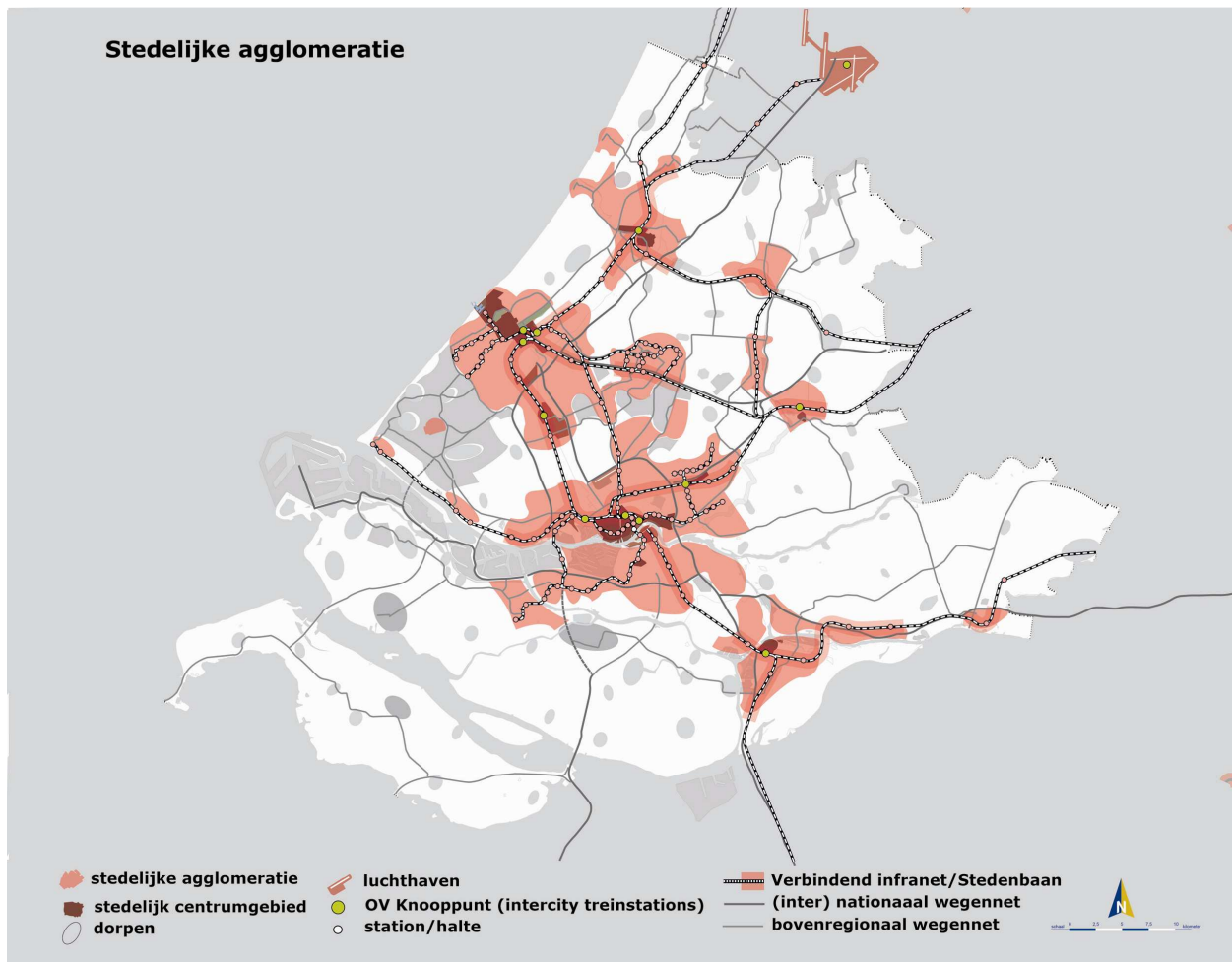




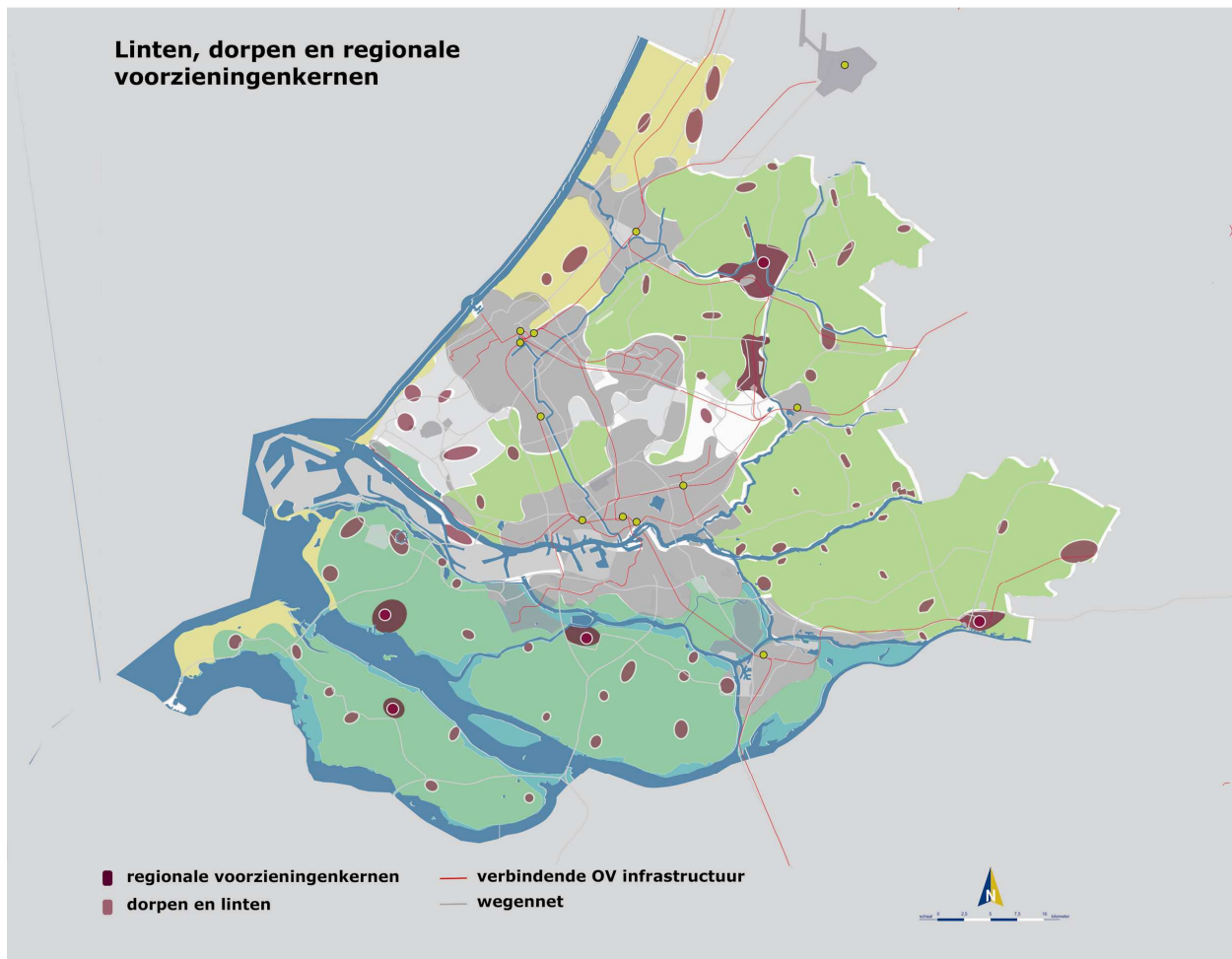
De hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht bundelt de sterke elementen van de diensten- en kenniseconomie. In de centrumgebieden komen multimodale knooppunten, kenniscentra, voorzieningen en gevarieerde woon- en werklocaties bij elkaar. Onderscheidende kwaliteit van Zuid-Holland is dat de haarvaten van het landschap reiken tot in die centrumgebieden.



Het logistiek-industriële systeem langs vaarwegen en zware infrastructuur bundelt de sterke kanten van het havenindustriële complex, de greenports, de logistieke dienstverlening en de gerelateerde kenniscentra.



De stedelijke agglomeratie wordt vooral gedragen door de wegenstructuur, de samenhang van multimodale knooppunten, hoogwaardig openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling.



De linten, dorpen en regionale voorzieningenkernen vormen de haarvaten van het bebouwd gebied in het landschap. Door verbindingen op maat zijn ze onderdeel van het gehele netwerk van Zuid-Holland.

De volgende twee paragrafen werken het beleid voor mobiliteit en bebouwde ruimte uit. Ze behandelen elk een van de twee rode draden die centraal staan in het beleid voor mobiliteit en bebouwde ruimte: beter benutten en opwaarderen van wat er is en vergroten van agglomeratiekracht. Voor mobiliteit gaat dat vooral om het op orde krijgen en opwaarderen van het mobiliteitsnetwerk. Er is een afzonderlijke paragraaf gewijd aan het afstemmen van het openbaarvervoer-aanbod op de vraag. Deze gaat onder meer in op het concessie- en tarievenbeleid. De andere twee rode draden (ruimtelijke kwaliteit en een water- en energie-efficiënte samenleving) komen in alle paragrafen terug in de vorm van randvoorwaarden en kansen.

## 2.2 Beter benutten en opwaarderen bestaande netwerken en bebouwde ruimte

Met de inzet voor beter benutten volgt de provincie ontwikkelingen in de maatschappelijke behoefte. De vraag naar wonen en werken in of rond stads- en dorpscentra neemt toe. Die vraag verandert ook van karakter. Mede door technologische ontwikkelingen vervaagt de strikte scheiding tussen wonen en werken. Ruimtelijk staat daarom niet langer functiescheiding centraal.

### 2.2.1 Beter benutten en opwaarderen bebouwde ruimte

De provincie wil het de bebouwde ruimte beter benutten. Onder "bebouwde ruimte" wordt het stelsel verstaan van de systemen stedelijke agglomeratie, dorpen en linten en logistiek-industrieel systeem, inclusief de bijbehorende infrastructuur. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Verder blijven ook buiten de bebouwde ruimte nieuwe woon- en werklocaties mogelijk en wenselijk.

De regionale programmering van het planaanbod van woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkelcentra sluit niet overal aan op de veranderde vraag. De provincie zet zich ervoor in om die match te verbeteren. Zo kan een gezonde markt ontstaan en kunnen tegelijk de mogelijkheden van de bebouwde ruimte optimaal worden benut.

#### *Veranderende vraag en demografische ontwikkeling*

Een belangrijke factor voor de veranderende vraag naar woningen, werklocaties en voorzieningen is de demografische ontwikkeling. De bevolking verandert van omvang en samenstelling door processen van vergrijzing, diversiteit en individualisering. In de hoogstedelijke zone blijft de bevolking groeien. Daarbuiten stagneert de groei of daalt de bevolking op termijn.

Bevolkingsdaling betekent dat de woningvraag terugloopt, maar heeft ook andere gevolgen. De provincie verkent met de betreffende gemeenten in (sub)regionaal verband de gezamenlijke opgaven. De focus ligt op de 'anticipeergebieden bevolkingsdaling'. Deze zijn benoemd in het kader van het Actieplan Bevolkingsdaling van Rijk, IPO en VNG: de Rijnstreek, de Krimpenerwaard, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, Voorne-Putten, de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee. De inzet is om ook bij minder groei of krimp deze gebieden perspectief te geven. Daarbij is een reeks onderwerpen aan de orde, zoals de volgende.

- De woonzorgopgave. De vergrijzing neemt toe, het zorgaanbod in verzorgingshuizen neemt af. Dit geeft de noodzaak om delen van de bestaande woningvoorraad aan te passen aan de grotere zorgvraag.
- Beheer en herstructurering van de bestaande woningvoorraad. In plaats van de nadruk op nieuwbouw zal meer geïnvesteerd moeten in de kwalitatieve verbetering van de bestaande voorraad. Bijvoorbeeld op het vlak van energiebesparing. De aandacht daarbij gaat ook uit naar het betrekken van de particuliere woningvoorraad in die verbeteringsopgaven.
- Herijking en heroriëntatie van bestaande bedrijventerreinen. De afname van het arbeidspotentieel en de regionale economische dynamiek vragen om een bestending van het huidige areaal bedrijventerrein. De aandacht gaat daarbij vooral uit naar de aanwezige bedrijvigheid en mogelijkheden voor agrarisch ontwikkelingspotentieel.
- Herziening van de winkelstructuur. De afname van het draagvlak en de schaalvergroting in de winkelvoorzieningen maken het noodzakelijk om naar een regionale en goed bereikbare voorzieningenstructuur te streven.
- Aansluiting van aanbod van openbaar vervoer op de vraag. Het openbaar vervoer moet daartoe worden gezien in relatie tot de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en vervoer voor bijzondere doelgroepen, en in relatie tot gemeentelijk beleid gericht op voorzieningen in verschillende kernen.
- Het draagvlak voor voorzieningen in het sociaal domein. Dit draagvlak staat onder druk. De vraag naar en het aanbod van voorzieningen dreigen in de komende jaren steeds verder uit een te lopen. Het voorzieningenniveau is verschillend in dorpen en kernen. De vraag is hoe de kernen

- vitaal te houden, waardoor mensen langer zelfstandig kunnen wonen en zelfredzaam kunnen blijven.
- Herziening van de onderwijsstructuur. De afname van het leerlingenpotentieel vraagt om een heroriëntatie van de bestaande onderwijsstructuur. Het is de opgave om een voor de toekomst duurzame kwaliteitsaanbod van het onderwijs te waarborgen. Daarbij is ook aandacht voor beroepsonderwijs in relatie tot het terugdringen van voortijdig schoolverlaten.
  - Het wegnemen van belemmeringen om verbreding van economische activiteit mogelijk te maken.

### **Beter benutten van bebouwde ruimte, maar ook nieuwe woon- en werklocaties daarbuiten**

Beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie. Financieel vormt dat een zware opgave. De woningbouwbehoefte betreft voor een groter deel dan voorheen lagere prijsklassen. Rijkssubsidies voor verstedelijking en stedelijke vernieuwing zijn afgebouwd en het investeringsvermogen van woningcorporaties is verminderd. De exploitatie van plannen is daardoor moeilijker rond te krijgen.

De provincie wil op verschillende manieren bijdragen aan het beter benutten van bebouwde ruimte. Op grond van het besluit ruimtelijke ordening hanteren gemeenten de "ladder voor duurzame verstedelijking" om de keuze voor en situering van nieuwe woon- en werklocaties te verantwoorden. De provincie bevordert de consequente toepassing van de ladder door deze op te nemen in de Verordening Ruimte en daarbij een aantal begrippen te verhelderen. Een van die begrippen is het "bestaand stads- en dorpsgebied" (BSD). De provincie verstaat daaronder: 'het bestaand stedenbouwkundig stelsel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Volgens de ladder voor duurzame verstedelijking moet nieuwe stedelijke ontwikkeling primair plaatsvinden binnen het BSD.

De provincie draagt daarnaast bij aan het beter benutten van de bebouwde ruimte door samen te werken met andere overheden en marktpartijen, en via regelgeving. Dat gebeurt op de volgende manieren:

- Het stimuleren en faciliteren van verdichting, herstructurering en transformatie door met andere overheden en marktpartijen te verkennen waar kennis en best practices kunnen worden gedeeld en waar belemmeringen kunnen worden weggenomen.
- Het bevorderen van een actuele, regionale programmering van plannen voor wonen en werken. Deze regionale programmering wordt vastgelegd in (sub-)regionale visies, waarin rekening wordt gehouden met bandbreedtes en fluctuaties in behoefteramingen zoals opgenomen in het Programma Ruimte. De provincie wordt betrokken bij de totstandkoming van deze visies en committeert zich aan afspraken in door haar aanvaarde regionale visies. Indien aan de orde, volgt hierna planologische borging.
- Het bevorderen dat gemeenten bij nieuwe stedelijke functies buiten het BSD het principe van een maatschappelijke tegenprestatie invoeren. Hierop wordt verder ingegaan in paragraaf 3.2.5. Benadrukt zij dat de maatschappelijke tegenprestatie primair is bedoeld voor behoud van ruimtelijke kwaliteit buiten BSD. Tegelijkertijd kan ze zorgen voor een financieel gelijk speelveld tussen bouwen binnen en buiten het BSD.

Niet alle vraag naar wonen en werken kan en hoeft te worden opgevangen binnen BSD. Een deel van die vraag past qua kwaliteit niet daarbinnen. Daarnaast kunnen er kwantitatieve beperkingen zijn. Een randvoorwaarde bij beter benutten is namelijk dat de leefkwaliteit in het de bebouwde ruimte behouden blijft en waar mogelijk wordt versterkt. Ook kan de kwaliteit van de groene ruimte aanleiding

zijn om een kwaliteitsverbetering te realiseren door middel van het toevoegen van stedelijke functies. Kortom: wonen en werken buiten BSD zijn mogelijk en wenselijk. Voor gebiedseigen ontwikkelingen, die de bestaande ruimtelijke kwaliteit in stand houden of verbeteren, beslist de gemeente voortaan zelf. Bij gebiedsvreemde ontwikkelingen blijft de provincie betrokken. Dit is nader uitgewerkt in paragraaf 3.2.3.

De provincie zet locaties indicatief op de kaart in de volgende situaties:

- Locaties buiten BSD voor wonen en bedrijven zijn aangeduid op de kaart met de ruimtelijke hoofdstructuur Deze locaties zijn bedoeld voor een bovenregionale behoefte, waaronder topmilieus. Ook met die aanduiding blijft toepassing van de ladder overigens verplicht.
- Locaties voor nieuwe bedrijventerreinen worden in het Programma Ruimte opgenomen, om ze te beschermen tegen vestiging van functies die de aanleg van deze terreinen onmogelijk zouden maken.

Daarnaast worden locaties die deel uitmaken van een door de provincie aanvaarde regionale woonvisie, beschouwd als voldaan aan één of meer treden van de ladder (afhankelijk van de onderbouwing van de locatiekeuze). Voorzover de provincie de woonvisie heeft aanvaard inclusief buiten BSD gelegen locaties, zijn deze locaties opgenomen in het Programma Ruimte. Bij de actualisering van dat programma worden locaties opgenomen uit woonvisies die in de tussentijd zijn aanvaard.

### **Beter aansluiten van het aanbod van woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkelruimte bij de maatschappelijke vraag**

#### *Wonen*

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.

Er is een toenemende behoefte aan woningen in centrumstedelijke en buitencentrummilieus. Bouwen in het BSD voldoet bij uitstek aan deze behoefte. Daarnaast blijft vraag bestaan naar groenstedelijke, dorpse en landelijke milieus. Toevoegingen binnen bestaande stadswijken, dorpen en kleine kernen kunnen hier tot op zekere hoogte in voorzien. Ter aanvulling blijft enige uitbreiding nodig voor deze milieus en andere woningbouw die niet binnen het BSD inpasbaar blijkt te zijn met behoud van leefkwaliteit.

Binnen Zuid-Holland bestaan grote verschillen in de omvang van de woningbehoefte. Aan de ene kant zijn er gebieden waar de behoefte aan nieuwe woningen groot blijft, ook op lange termijn (na 2030). Deze liggen in of aan in de hoogstedelijke zone. Toch is de afzet van de woningbouw waarin de huidige plannen voorzien, niet altijd zeker. Dat geldt in het bijzonder voor de gemeentelijke plannen die stammen uit de Vinex-periode. Deze kenmerken zich door relatief dure eengezinswoningen aan stadsranden. Het afzetrisico van deze woningbouw wordt niet zozeer veroorzaakt door de crisis, maar is vooral het gevolg van structurele demografische ontwikkelingen.

Aan de andere kant zijn er gebieden waarvoor de prognoses een bevolkingsdaling aangeven, deels na 2030. Voor de woningbehoefte vertaalt dit zich in een geringe groei of in het geheel geen groei. Ook die ontwikkeling is structureel. Daardoor wordt het aanhouden of ontwikkelen van een grote plancapaciteit met een niet-gevraagde kwaliteit zeer risicovol. Gemeenten kunnen onderlinge concurrentie voorkomen door het maken van afspraken over planreductie, en zo de haalbaarheid van de meest kansrijke plannen vergroten. De provincie bevordert dit proces door samenwerkende gemeenten ruimte voor keuzes te geven, maar ook waar nodig grenzen te stellen.

#### *Bedrijventerreinen*

Ook voor bedrijventerreinen wil de provincie de match tussen vraag en aanbod verbeteren. De huidige mismatch is kwalitatief en kwantitatief van aard, en er is te weinig ruimte voor functiemenging. Er zijn onvoldoende geschikte terreinen en plannen voor de ontwikkeling van de economische topsectoren, zoals het havenindustriële complex, de greenports en de kennis- en diensteneconomie tussen Leiden en Dordrecht (paragraaf 2.3.1). Deze terreinen moeten goed aangesloten zijn op het hoofdwegenet en, mede door de clustering, bij voorkeur geschikt voor multimodaal vervoer. Ook havengerelateerde regio's kennen een tekort aan bedrijventerreinen. Herstructurering van bestaande terreinen en aanleg van nieuwe terreinen blijven daarom nodig. Enkele regio's hebben een overschot aan bedrijventerreinen.

De vraag naar functiemenging in stedelijke gebieden neemt toe. Dat wordt veroorzaakt door een aantal ontwikkelingen: het afnemen van het onderscheid tussen wonen en werken door nieuwe technologische mogelijkheden, de opkomst van de zelfstandige zonder personeel (zzp'er), het zogeheten 'nieuwe werken' en de sterke opkomst van de stad. Bedrijventerreinen van milieucategorie 1 en 2 maken in het vervolg deel uit van het bestaand stads- en dorpsgebied. Daarmee biedt de provincie ruimte voor menging met woningbouw en andere functies. Niet alle vormen van bedrijvigheid lenen zich echter voor menging. Bedrijventerreinen in milieucategorieën 4 en 5 blijven alleen bestemd voor bijpassende bedrijven. Op terreinen van milieucategorie 3 is menging met andere functies mogelijk, mits dit het functioneren van het bedrijventerrein als zodanig niet belemmert. In de praktijk betekent dit bijvoorbeeld dat woningbouw op die terreinen niet mogelijk is. Binnen die uitgangspunten is het is aan gemeenten om te beoordelen of menging ook daadwerkelijk gewenst is.

Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen blijft een belangrijke opgave voor gemeenten. De provincie zal aangeven hoe ze de herstructurering en ontwikkeling van bedrijventerreinen kan faciliteren, mede op basis van de ervaringen met de met VNO-NCW ontwikkelde pilots. Leidend principe daarbij is het juiste bedrijf op de juiste plaats, met specifieke aandacht voor topsectoren.

De provincie houdt vast aan de reservering van terreinen voor watergebonden bedrijven. Deze bedrijven hebben hun toegevoegde waarde veelal in relatie tot het havenindustriële complex. Watergebonden bedrijventerreinen moeten daadwerkelijk beschikbaar blijven voor bedrijven die de binnenvaart gebruiken.

#### *Detailhandel*

Het provinciale detailhandelsbeleid is gericht op een gezonde detailhandelsmarkt, waarbij leegstand wordt voorkomen. Ook wordt gestreefd naar levendige, qua functies gemengde stads- en dorpsgebieden met een aantal krachtige en kwalitatief onderscheidende centra. In het algemeen spoort het planaanbod niet met de gewijzigde maatschappelijke vraag en neemt de leegstand toe. Haaglanden is hierin een uitzondering.



Digitale ontwikkelingen hebben een enorme, blijvende impact op detailhandel. De omvang van het winkelopervlak zal teruglopen. De gezamenlijke inspanning van de provincie en andere partijen is gericht op het terugbrengen van het winkelvloeroppervlak en de planvoorraad op die plaatsen waar dat ruimtelijk gezien de minste vraag is. Toevoeging van winkelmeters kan slechts in enkele perspectiefrijke onderdelen van de bestaande provinciale detailhandelstructuur aan de orde zijn. Veel locaties met perifere detailhandelsvestigingen (PDV-locaties) functioneren ondermaats. Op provinciaal niveau zal hun aantal vanuit ruimtelijke overwegingen verminderd worden.

Buiten de centra van steden, dorpen en wijken wordt alleen ruimte geboden aan enkele specifieke branches die vanwege hun schaalgrootte of de aard van de goederen niet goed inpasbaar zijn in de centra zelf. Dit zijn de perifere branches die in het Programma Ruimte nader worden omschreven.

Voor de concentratie van de detailhandel in winkelcentra werkt de provincie met een driedeling van detailhandelscentra. Deze driedeling in te ontwikkelen locaties, te optimaliseren locaties en overige locaties is uitgewerkt in het Programma Ruimte.

#### *Kantoren*

Ook het planaanbod voor kantoren wijkt af van de veranderde maatschappelijke vraag. De leegstand neemt toe. De provincie wil dat zoveel mogelijk in de behoefte wordt voorzien via de bestaande voorraad. Dat kan door hergebruik en zo nodig vernieuwbouw. De provincie bevordert dat het aanbod aan plannen voor kantoorlocaties beter aansluit bij de ontwikkeling van de vraag. Met deze inzet ontstaat op termijn een gezonde markt en wordt nieuwe leegstand voorkomen. Voor de selectie van nog uit te voeren plannen is de bijdrage aan de agglomeratiekracht (paragraaf 2.3) een belangrijk criterium.

#### *Herprogrammering en planologische borging*

De samenwerkende gemeenten stellen regionale visies op voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel. De schaal van deze regionale visies is afgestemd op de markt voor de desbetreffende functie. Deze regionale visies zijn afgestemd op de behoefteramingen die door de provincie zijn vastgesteld. De regionale visies worden periodiek (voor wonen drie jaarlijks) geactualiseerd op basis van kwantitatieve en kwalitatieve veranderingen in de behoefteraming. Indien in de regionale visies locaties worden opgenomen buiten bestaand stads- en dorpsgebied, die groter zijn dan drie hectare, worden deze in het Programma Ruimte opgenomen. Bij een verschil tussen het Programma Ruimte en de regionale visie, is het Programma Ruimte leidend. Indien een regionale visie voor wonen, kantoren, bedrijventerreinen of detailhandel ontbreekt, beoordeelt de provincie in overleg met de gemeente welke plannen passen binnen de lokale behoefteraming.

Regionale visies kunnen leiden tot het doseren en faseren van gemeentelijke plannen. Als plannen niet binnen de looptijd van de vigerende bestemmingsplannen tot ontwikkeling komen, is heroverweging van bestemmingsplannen aan de orde. Voor plannen die structureel niet meer nodig zijn, is planreductie aan de orde. Gemeenten krijgen de tijd om hieraan zorgvuldig invulling te geven (ten minste drie jaar).

#### **Behoud en versterking leefkwaliteit van de bebouwde ruimte**

Zoals eerder aangegeven zet de provincie in op het zoveel mogelijk concentreren van nieuwbouw binnen de bebouwde ruimte. De voordelen daarvan zijn in paragraaf 1.3 aangegeven. De provincie is zich echter ook zeer bewust dat er grenzen zitten aan de mogelijkheden om te verdichten. Het bepalen of de woningbehoefte binnen de bebouwde ruimte opgevangen kan worden is niet alleen een technische afweging (is het fysiek mogelijk om de woningbehoefte te accommoderen) maar bevat ook

kwalitatieve elementen. Deze elementen zijn er vooral op gericht de leefkwaliteit van de inwoners te beschermen of zo nodig te versterken. Hieronder wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- het belang van ruimtelijke kwaliteit,
- het behoud van voldoende groen binnen de bebouwde ruimte,
- de ruimtevraag vanuit klimaat, lucht, geluid, externe veiligheid, bodem, ondergrond en energie.

Daarnaast zijn er in sommige gemeenten binnen de bebouwde ruimte specifieke maatschappelijke opgaven. Te denken valt aan wijken met een zeer zware herstructurerings- en veranderopgave zoals Rotterdam-Zuid. Maar ook aan de voormalige groeikernen waar in sommige delen de opgave juist is om de dichtheid te verminderen om zo de jaren zestig en zeventig wijken een duurzame en leefbare toekomst te geven.

Ook dit soort argumenten spelen een rol bij de afweging of er voldoende ruimte is binnen de bebouwde ruimte. Overigens gelden deze kwalitatieve uitgangspunten natuurlijk ook voor buiten de bebouwde ruimte te realiseren locaties.

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

De bebouwde ruimte bevat plekken met een bijzondere cultuurhistorische waarde zoals cultuurhistorische kroonjuwelen, molenbiotopen en ander cultureel erfgoed. Ook contrasten aan stads- en dorpsranden kunnen bijzondere ruimtelijke kwaliteiten bevatten. In paragraaf 3.2 geeft de provincie aan hoe zij wil sturen op ruimtelijke kwaliteit.

#### *Binnenstedelijke groenblauwe dooradering*

Stedelijke ontwikkeling moet inspelen op de klimaatverandering. Naar verwachting zullen extreme weersomstandigheden in de toekomst vaker optreden, met wateroverlast en problemen door droogte en hitte tot gevolg. Een groenblauwe dooradering van het bestaand stads- en dorpsgebied, in combinatie met het aanleggen van minder verharding, kan dit probleem verminderen. Dankzij de groenblauwe dooradering reiken bovendien de haarvaten van het landschap tot in de centrumgebieden van de bebouwde ruimte. Dit wordt uitgewerkt in paragraaf 3.6.3.

#### *Waterrobuust inrichten*

Klimaatverandering leidt naar verwachting ook tot een verdere stijging van de zeespiegel en grotere rivierafvoeren. Naast een primaire inzet op preventieve maatregelen zoals dijkversterking en rivierverruiming, kan met een waterrobuuste ruimtelijke (her)inrichting het overstromingsrisico worden beperkt. Dit wordt uitgewerkt in paragraaf 4.2.2.

#### *Milieu*

De provincie zal voldoen aan wettelijke milieueisen voor lucht, geluid en externe veiligheid. Milieueisen komen steeds meer vanuit de Europese Unie en worden eerder strenger en uitgebreider dan omgekeerd. Naarmate het schoner, stiller en veiliger is, ontstaan er meer kansen om binnen de bebouwde ruimte te verdichten, te herstructureren en te transformeren. Bovendien is het doorgaans aangener vertoeven.

De provincie zet zich in voor de bescherming van grote groepen burgers tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen en met luchtvaart. Risicovolle activiteiten worden zo veel mogelijk geclusterd op geschikte terreinen en aan daarvoor geschikte transportassen. Om op lange termijn de knelpunten rond het spoorvervoer op te lossen, zet de provincie in op maximaal vervoer over de Betuweroute en de aanleg van een goederenlijn tussen Rotterdam en Antwerpen (Robel). Deze laatste lost met name de problemen bij Zwijndrecht en Dordrecht op.

De provincie wil intensief ruimtegebruik op bedrijventerreinen bevorderen door de toepassing van geluidruimteverdeling. Daarmee kan worden voorkomen dat een industrieterrein 'op slot' moet, terwijl het fysiek nog niet vol is.

#### *Beter gebruik van bodem en ondergrond*

Een beter gebruik van bodem en ondergrond moet een integraal onderdeel zijn van ruimtelijke projecten (paragraaf 4.3). Bij verdichting, herstructurering en transformatie in bestaand stads- en dorpsgebied gaat het daarbij om het afstemmen van nieuwe functies op de bodemkwaliteit, het betrekken van de regulatiefunctie van de bodem bij de planvorming, het structureren van de ordening van ondergrondse infrastructuur, het tot stand brengen van nieuwe koude- en warmtenetwerken en een betere bundeling van ondergrondse kabels en leidingen. Planvorming wordt daarmee driedimensionaal.

#### *Duurzaam bouwen*

De provincie ondersteunt het energieneutraal bouwen bij renovatie, transformatie en nieuwbouw in bestaand stads- en dorpsgebied en bij toekomstige verstedelijking. Daarmee stimuleert ze het verduurzamen van de verstedelijking. Specifiek in Zuid-Holland biedt de aansluiting op een warmtenet goede kansen. Dit wordt in paragraaf 4.4 uitgewerkt.

### **2.2.2 Completering en betere benutting mobiliteitsnetwerk**

De provincie benadert het mobiliteitssysteem als één geheel, waarin de verschillende modaliteiten optimaal worden verknoopt. Netwerken van verschillende overheden grijpen op elkaar in. De provincie wil het eigen netwerk op orde krijgen, opwaarderen en goed beheren en onderhouden. Daarbij ligt het primaat voor het verbeteren van personenvervoer in de dichtbevolkte gebieden bij de auto, het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de fiets. In dunbevolkte gebieden ligt het primaat bij de auto en wordt het OV-aanbod afgestemd op de vraag en de specifieke doelgroepen. Voor de mainport en greenport stimuleert de provincie multimodaal goederenvervoer. Mobiliteitspatronen zijn aan verandering onderhevig, bijvoorbeeld door ontwikkelingen als internetshoppen. Innovaties zoals voertuiggeleiding en elektrisch vervoer kunnen zorgen voor schoner, stiller, veiliger en efficiënter vervoer, ook als mobiliteitspatronen veranderen. Welke ontwikkelingen en innovaties precies zullen ontstaan en doorzetten is nu niet te voorspellen. De provincie volgt ze nauwlettend, pakt waar nodig haar rol en betreft ze bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid.

Het mobiliteitsnetwerk wordt compleet gemaakt en beter benut. Dat vindt plaats door:

- op orde brengen en opwaarderen van het netwerk,
- betere benutting infrastructuurnetwerk door afstemmen aanbod op vraag naar mobiliteit,
- verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.

### **Op orde brengen en opwaarderen van het netwerk**

#### *Afgesproken plannen en projecten uitvoeren*

Om het netwerk op orde te brengen is het nodig om in ieder geval de al afgesproken plannen en projecten, vastgelegd in het MPI, de Nota Budgetbehoefte Beheer en Onderhoud en het bestedingsplan BDU, uit te voeren. Dat is de eerste belangrijke stap. In het beheer en onderhoud zet de provincie haar werkwijze voort om werk met werk te maken. Dat betekent dat ze bij periodiek groot onderhoud allerlei verbeteringsaspecten meeneemt, zoals verbetering capaciteit, verbetering verkeersveiligheid en maatregelen die levensduur verlengen.

Voorbeelden van innovatief beheer zijn eerdere detectie van calamiteiten via weglussen. Dit is de eerste stap van incident management. Een ander voorbeeld is het toepassen van dimbare verlichting. Dit geeft voordeel voor natuur en energiegebruik. Ook kan worden gedacht aan het toepassen van led-verlichting in verkeerslichten en het toepassen van nieuwe materialen zoals compacter beton, wat minder onderhoud en slankere ontwerpen geeft.

#### *Completeren wegennetwerk*

Veel regionaal verkeer in Zuid-Holland wordt afgewikkeld via het rijkswegennet. Dit is dan ook sterk verbonden met het regionale wegennet. De bedrijven en inwoners in Zuid-Holland hebben heeft belang bij het goed functioneren van het nationale en internationale rijkswegennet. De essentiële (inter)nationale achterlandverbindingen zijn de A4/A13/A16 (noord-zuid) en de A15 en A12/A20 (oost-west). Deze verbindingen zijn voorwaarden voor het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Zuidelijke Randstad. Rijk, provincie en de regio's hebben een Prioritair Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel vastgesteld, bestaande uit A13/A16, de Rijnlandroute, de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, de 'A4-Passage en Poorten & Inprikkers' en A20-Oost. Daarnaast vormt de A27 een belangrijke noord-zuidverbinding, waarover een rijksstudie loopt naar capaciteitsuitbreiding.

Nationale infrastructuur is een verantwoordelijkheid van het Rijk. De provincie werkt constructief mee aan de totstandkoming van rijks infrastructuur waarover tracékeuzes zijn gemaakt. Ze waakt over een goede aansluiting op het onderliggend wegennet en de ruimtelijke inpassing. Voor ontbrekende rijksinfrastructuur waarover nog niet is besloten, treft de provincie een ruimtelijke reservering. Dat doet zij om kapitaalvernietiging en persoonlijk leed te voorkomen, want als er in de tussentijd gebouwen worden gerealiseerd, zouden die weer verwijderd moeten worden voor de aanleg van de infrastructuur.

Aansluitend is er een stelsel van (boven)regionale wegen en lokale wegen. De provincie is zelf als beheerder verantwoordelijk voor het (boven)regionale wegennet en het compleet maken en opwaarderen van het wegennetwerk in Zuid-Holland, zoals afgesproken in het MPI. Scheiding van doorgaande hoofdrijbanen en een (regionale) parallelstructuur op autosnelwegen zal op de drukste punten uitkomst bieden. Er zullen spelregels geformuleerd worden over toekomstige economische effectrapportages.

#### *OV-netwerk*

Een kwalitatief hoogwaardig systeem van openbaar vervoer (HOV) op niveau van de stedelijke agglomeratie vereist inhaalslagen op twee punten. Ten eerste loopt het OV-systeem nog steeds achter de grote toename van regionale verplaatsingen (10-30 km) aan. Ten tweede is de benutting van capaciteitswinst in het regionale systeem door de aanleg van de HSL nog niet volledig gewaarborgd. Het oplossen van knelpunten in het regionale systeem blijft daarom belangrijk. Het meest in het oog springt hierbij het ontbreken van viersporigheid tussen Delft en Rotterdam. Verstoringen in de dienstregeling leiden tot een kettingreactie rondom deze trechter. In de programma's Ruimte en Mobiliteit staat een overzicht van de verbeteringen in het netwerk die ruimtelijk worden gereserveerd.

Op Randstadniveau wordt, aansluitend op de ambities van Stedenbaan, gewerkt aan een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer door de ontwikkeling van R-net. Dat is een hoogwaardig netwerk van bus-, tram- en metrolijnen en treinverbindingen.

Het rijk denkt na over een aantal aanpassingen op het hoofdrailnet en de concessie hiervoor. Omdat dit hoofdrailnet niet los kan worden gezien van het regionale OV is het noodzakelijk dat provincie en regio actief worden betrokken bij de gedachtenvorming en besluitvorming over dit soort zaken. In het programma Mobiliteit wordt nader uitgewerkt welke afspraken hierover met rijk en NS nodig zijn. In het BO MIRT 2013 is vastgesteld dat de samenwerking tussen de spoorse partners en de decentrale overheden verbetering behoeft. Daar werken de BO MIRT partners aan. De opgave is om vroegtijdig en in goed overleg met elkaar tot afspraken te komen. In de Lange Termijn Spooragenda van het ministerie van I&M zal dit verder zijn beslag krijgen.

Het is evident dat inzet van de beschikbare middelen voor OV het meest kostenefficiënt en effectief is in de stedelijke gebieden, waar de vervoerstromen het dikst zijn. Er wordt ingezet op veelgebruikte lijnen, dus daar waar de maatschappelijke vraag het grootst is. Paragraaf 2.4.2 gaat in op het optimaliseren van het OV-aanbod in de landelijke gebieden.

#### *Fietsstructuur*

De provincie stimuleert gemeenten en regio's om goed fietsbeleid te voeren. Daar waar het de draagkracht van lokale overheid overstijgt, draagt de provincie bij aan projecten met menskracht en/of financiële middelen. Daarbij ligt de prioriteit bij verbindingen met de hoogste fietsintensiteit en de grootste knelpunten vanuit het oogpunt van gebruikers, waaronder stallingen en verkeersveiligheid. De regionale hoofdfietsverbindingen worden gedefinieerd, daarbij wordt onderzocht wat vanuit het perspectief van de fietser de grootste knelpunten bij fietspaden en stallingen zijn.

Voor het selecteren van te subsidiëren fietsprojecten toetst en prioriteert de provincie routes, in samenspraak met overheden en gebruikers en neemt daarbij de haalbaarheid, koppeling aan groot onderhoud en cofinanciering mee.

#### *Vaarwegennetwerk*

De vaarwegen in Zuid-Holland worden belangrijker voor het goederenvervoer. Bij een volledig netwerk van vaarwegen horen voldoende, kwalitatief hoogwaardige overslaglocaties. De bestaande bedrijventerreinen aan de oevers van dit netwerk worden behouden en beter benut. Dit geldt zowel voor de provinciale vaarwegen als voor de rijks vaarwegen, zoals de oost- en zuidwaartse achterlandverbindingen en de Hollandse IJssel.

De samenloop van de beroepsvaart met de recreatievaart moet adequaat worden geregeld. Op de Gouwe, de Delftse Schie en het Rijn-Schiekanaal tussen Delft en Den Haag heeft de beroepsvaart prioriteit. Op de overige provinciale vaarwegen wordt gestreefd naar een vlotte en veilige afwikkeling, met een goed samenvaren van beroeps- en recreatievaart.

#### *Personenvervoer over water*

Samen met vervoerders en de regio's Drechtsteden en Rotterdam streeft de provincie naar een betere kostenefficiëntie van het bestaande Waterbusnetwerk. Die kan worden bereikt door een nauwe samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen. Zodra de kostenefficiëntie op orde is, kan gewerkt worden aan uitbreiding van het netwerk. De provincie wil hiervoor aanhaken bij initiatieven van andere overheden en bedrijven en met hen samenwerken.

In Zuid-Holland zijn circa zestig gemeentelijke of commerciële veerdiensten actief. De provincie heeft geen eigen verenbeleid, maar biedt financiële mogelijkheden aan veerexploitanten en wegbeheerders. Deze financiële mogelijkheden zijn bedoeld voor investeringen in renovatie of nieuwbouw van veerponten en voor het verbeteren van de veerinfrastructuur.

### **Betere benutting infrastructuurnetwerk door afstemmen aanbod op vraag naar mobiliteit**

De provincie streeft naar een robuust en innovatief mobiliteitssysteem, waar de reiziger efficiënt gebruik van maakt. De reiziger heeft baat bij keuzevrijheid en flexibiliteit. Daarnaast vervagen de begrenzingen van tijd en plaats en tussen wonen, werken en recreatie. Het mobiliteitssysteem moet hierop aansluiten. Naast de zorg voor harde infrastructuur, is daar ook een betere afstemming voor nodig van het aanbod op de vraag naar mobiliteit. Dat vraagt bijvoorbeeld om verbetering van de communicatie en de informatievoorziening, en om zaken als dynamisch mobiliteitsmanagement. Op dit gebied liggen goede kansen voor innovatie.

De provincie staat achter het stimuleren van meer keuzebewustheid van reizigers bij het woon-werkverkeer. Primaire partijen daarbij zijn werkgevers, werkgeversverenigingen en -koepels. Voorzieningen en mogelijkheden voor woon-werkverkeer worden immers per bedrijf geregeld en iedereen kiest individueel hoe hij of zij reist. Doel van de provincie en haar partners is dan ook dat voorwaarden geschapen worden voor anders reizen en anders werken. De provincie kan dit stimuleren, waarbij de voorwaarde is dat initiatieven aanhaken bij ideeën die vanuit het bedrijfsleven (de primaire partijen) zelf komen. De inzet zal waar mogelijk gekoppeld worden aan de eigen provinciale beheer- en onderhoudstaken.

#### *Programmeren daar waar capaciteit is op het mobiliteitsnetwerk*

Bij programmering van wonen, werken en voorzieningen is één van de keuzefactoren de beschikbaarheid van capaciteit op het mobiliteitsnetwerk. Door te programmeren daar waar capaciteit is zal vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd. Dit leidt tot optimalere benutting van het netwerk en de OV voertuigen, minder congestie en afvlakking piekgebruik. De grote vervoersstromen in de spitsuren worden ontlast en de beschikbare capaciteit in de tegenrichtingen wordt beter benut. Het gaat daarbij om woon-werk verkeer en verkeer naar grote voorzieningen en attracties.

### **Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit**

#### *Verkeersveiligheid*

Technologische ontwikkelingen kunnen een grotere verkeersveiligheid stimuleren. Navigatie- en veiligheidssystemen in de voertuigen verbeteren voortdurend. Denk aan rijdende auto's die ingrijpen als de afstand tot de voorganger te klein is. Het Rijk en de EU staan aan de lat om de auto-industrie te motiveren om deze systemen verder te ontwikkelen.

De daling van het aantal verkeersslachtoffers stagneert. Om de daling verder te bevorderen, blijft de provincie werken aan oplossingen. Zij sluit aan bij de landelijke doelstellingen voor verkeersveiligheid. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn hoog. Dat rechtvaardigt een stevige overheidsinzet op verkeersveiligheid.

De inzet van de provincie richt zich op twee sporen: een veilige inrichting van de infrastructuur (Duurzaam Veilig) en gedragsbeïnvloeding (educatie en bewustwording). Onder een veilige inrichting valt onder meer de oversteekbaarheid van provinciale wegen. Ook maatregelen voor landbouwverkeer zijn noodzakelijk.

Een betere verkeersveiligheid zorgt in de eerste plaats voor minder verkeersslachtoffers, maar ook voor minder incidentele files. Vaak worden incidentele files als storender ervaren dan de voorspelbare structurele files, waar mensen hun gedrag op kunnen aanpassen. Incident management blijft een

speerpunt van de provincie. Daaronder wordt een vlotte afhandeling van aanrijdingen verstaan, waardoor de rijbaan snel weer vrijkomt.

#### *Reduceren milieueffecten mobiliteit*

Wettelijke milieueisen voor lucht, geluid en externe veiligheid komen steeds meer vanuit de EU. Ze worden bijvoorbeeld voor lucht steeds strenger en uitgebreider, waardoor de luchtkwaliteit in Europa en ook in Nederland de afgelopen decennia sterk is verbeterd en ook verder zal verbeteren. Die Europese eisen stimuleren innovaties en zorgen binnen Europa voor eenduidigheid en een level playing field. Daarbij zijn bronmaatregelen veruit het meest kosteneffectief, zoals aan motoren en voertuigen. Energielabels en innovaties als cruise control, voertuiggeleiding en stillere banden maken het verkeer schoner, stiller en veiliger.

De provincie zal investeren in geluidsreducerende maatregelen aan infrastructuur. Het Actieprogramma Luchtkwaliteit bevat maatregelen die de provincie in eigenbeheer neemt om de emissies naar de lucht te beperken, zoals de subsidieregeling voor de binnenvaart. Ook zal de provincie scherpere eisen stellen aan busmaterieel. Daarnaast zullen investeringen in de doorstroming ervoor zorgen dat verkeer minder hoeft af te remmen en op te trekken. Hinder door verkeer en energie-efficiëntie zullen blijvend aandacht houden gericht op het verminderen van de uitstoot.

#### *Bijdragen aan energietransitie*

De sector verkeer en vervoer biedt kansen om een groot effect te realiseren in energietransitie. Dat is van belang uit oogpunt van zowel duurzaamheid als terugverdieneffecten. Er zijn bij alle modaliteiten grote uitdagingen op het gebied van vernieuwing en marktkansen. De provincie wil deze ontwikkeling aanjagen en kansen creëren, vooral door bestaande initiatieven te verbinden, verbreden en versnellen.

Beheer, onderhoud en aanleg van infrastructuur zijn uitermate geschikt om ambities op het gebied van energietransitie concreet te maken. De provincie wil voorloper zijn op energiebesparing bij uitvoering van groot onderhoud en bij het energieneutraal maken van provinciale wegen tijdens het reguliere gebruik. De bedoeling is dat maatregelen zichzelf op termijn terugverdienen door besparingen op energiekosten. Bij de aanleg van de Rijnlandroute wil de provincie deze strategie gaan toepassen.

Ook via de concessieverlening in het OV kan worden bijgedragen aan de energietransitie. Dit wordt uitgewerkt in paragraaf 2.4.3.

#### *Inpassing van infrastructuur in de omgeving*

De provincie stelt hoge kwaliteitseisen aan de inpassing van de eigen infrastructuur. Dit vraagt soms om extra investeringen. Ook bij bestaande wegen kunnen inpassingsmaatregelen overwogen worden, al dan niet in combinatie met groot onderhoud. Steeds zal een afweging gemaakt worden tussen kosten, opbrengsten en het maatschappelijk draagvlak voor het project. Opbrengsten zijn een beter woon-, leef- en vestigingsklimaat, wat weer gunstig is voor de economische ontwikkeling. Belangrijk is het vroegtijdig meenemen van ruimtelijke kwaliteit in het ontwerpproces. Per project en weg zal maatwerk geleverd worden om tot een goede inpassing te komen. Daarbij spelen omgeving, landschap, barrièrewerking en de hoge verstedelijkingsgraad in een groot deel van Zuid-Holland een grote rol. De Gebiedsprofielen Ruimtelijke Kwaliteit kunnen hier behulpzaam bij zijn.

#### *Inpassing van kleine en recreatieve luchtvaart in de omgeving*

In Zuid-Holland wordt ruimte geboden aan diverse vormen van kleine en recreatieve luchtvaart. De provincie ondersteunt dit, maar hecht tegelijkertijd waarde aan een goede inpassing in de directe

omgeving. Daarom wordt terughoudend omgegaan met nieuwe locaties voor commerciële en bedrijfsgebonden luchtvaart (helikopterhavens, onbemande luchtvaartuigen en gemotoriseerde recreatieve luchtvaart).

## 2.3 Vergroten agglomeratiekracht

De provincie kent twee dominante ruimtelijk-economische structuren: een fijnmazig stedelijk systeem, waar kennis en dienstverlening de boventoon voeren, en een complex logistiek-industrieel systeem van mainport en greenports. Beide systemen verschillen van elkaar en hebben potentieel conflicterende belangen. Zo zijn voor de kennis- en diensteneconomie de sfeer en de voorzieningen van de stad belangrijk. Voor de (agro-)industriële sectoren zijn dat ruimte en infrastructuur. Dit duale gezicht van Zuid-Holland biedt echter ook kansen voor vernieuwing. De provincie bevordert de samenhang en synergie tussen beide ruimtelijk-economische systemen. Concrete voorbeelden hiervan zijn gezamenlijke investeringen in regionale energie-infrastructuur – waaronder een geïntegreerd warmtenet zoals beschreven in paragraaf 4.4.1 –, steeds slimmer gekoppelde logistieke netwerken van main- en greenports zoals Coolport, een gezamenlijke economische agenda van alle overheden in de Zuidvleugel met bijbehorend regionaal ontwikkelingsbedrijf en de gemeenschappelijke investeringen in de regionale kennisinfrastructuur, in het bijzonder de campusvorming rond de universiteiten.

### 2.3.1 Stedelijk systeem van kennis- en diensteneconomie

Het stedelijk systeem bevat de hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht. Deze zone kenmerkt zich door een goede connectiviteit, hoogwaardige stedelijke voorzieningen en een internationaal onderscheidende kennisinfrastructuur van universiteiten, kennis- en onderzoeksinstellingen en science parken. De kwaliteit van de kennisinfrastructuur is sterk bepalend voor de mate waarin de regio in staat is nieuwe kennis te ontwikkelen en toponderzoek, buitenlandse bedrijven en kenniswerkers aan te trekken. De kennisinfrastructuur vormt daarmee een belangrijk onderdeel voor een concurrerend vestigingsklimaat.

De Zuid-Hollandse kennisinfrastructuur bestaat uit een select aantal locaties. Deze locaties onderscheiden zich door een concentratie van research & development en een grote mate van organisatorische en fysieke verbondenheid. De locaties vormen daardoor een samenhangende kennis-as die een kernonderdeel vormt van de provinciale Beleidvisie Economie en Energie, de Economische agenda Zuidvleugel en de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad 2040. De ruggengraat van deze as wordt gevormd door de kennisclusters rond de drie complementaire en samenwerkende universiteiten van Leiden, Delft en Rotterdam zoals het BioScience Park in Leiden en het Technologisch Innovatief Complex (TIC) te Delft. Binnen de provincie bevinden zich ook andere kennis- en onderzoekscentra: ESA/ESTEC in Noordwijk, de Shell-campus te Rijswijk, Unilever R&D te Vlaardingen, het kennisintensieve deel van de greenports te Naaldwijk, de maritieme campus te Dordrecht en de RDM Campus in Rotterdam.

Een concurrerende economie is in staat om nieuwe kennis te ontwikkelen en deze en al bestaande kennis snel toe te passen en te vermarkten. De doorontwikkeling van de Zuid-Hollandse kennisinfrastructuur is daarom belangrijk. De provincie zet samen met een groot aantal publieke en private partijen in op het versterken van de kennis-as. Dat vraagt om een integrale gebiedsgerichte aanpak met als doel het vergroten van het onderscheidend vermogen van een locatie alsmede het vergroten van de massa aan onderzoek en kennisintensieve bedrijvigheid. Een aanpak die al met succes op het Leiden BioScience Park is toegepast. De aanpak bestaat uit het clusteren van



gerelateerde activiteiten zoals onderwijsvoorzieningen, onderzoekfaciliteiten, dienstverlenende en productiebedrijven, horeca en promotie in de directe nabijheid van goede woonvoorzieningen. Verder wordt de kwaliteit van de locatie bepaald door de fysieke, digitale en organisatorische verbindingen. Tot slot vraagt het vermarkten van kennis om het ruimtelijk en juridisch faciliteren van proef- en transformatiegebieden. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om tijdelijke herbestemming en functiemenging op terreinen waardoor activiteiten mogelijk worden, die tot innovatie leiden.

Elke locatie vraagt om maatwerk. Het versterken van een volwassen campus als het Leiden BioScience Park stelt andere eisen dan de opbouw van het nog jonge Technologisch Innovatief Complex te Delft. Daarbij kan de provinciale betrokkenheid per locatie en per opgave verschillen.

### **Concentreren van functies**

#### *Knooppunten en stedelijke centra*

Binnen de stedelijke agglomeratie stuurt de provincie op sterke en complementaire centra en ontwikkelingslocaties bij knooppunten. Nieuwe investeringen in gebiedsontwikkeling, mobiliteit en infrastructuur worden zo veel mogelijk geconcentreerd. Daarvoor komen locaties in aanmerking binnen de stedelijke agglomeratie, waar het infrastructuurnetwerk nog onbenutte capaciteit heeft en waar kansen liggen voor de versterking van de agglomeratiekracht en complementariteit in de regio. Andere ontwikkelingslocaties kunnen in aanmerking komen, als ze uitstekend zijn ontsloten over de weg en per hoogwaardig openbaar vervoer en goed te bereiken zijn per fiets. Voor kantoren en detailhandel voert de provincie een selectief locatiebeleid. Nieuwe bovenregionale voorzieningen (zoals bovenregionale ziekenhuizen, opleidingscentra en culturele voorzieningen) wil de provincie concentreren op locaties die verschillende voordelen combineren: de te bereiken schaalvoordelen, de bijdrage aan de vitaliteit van de gebieden en het benutten van de capaciteit op het mobiliteitsnetwerk.

#### *Selectief locatiebeleid voor nieuwe kantoren*

Het aantal mogelijke ontwikkelingslocaties voor kantoren is nu nog erg groot in verhouding tot de maatschappelijke vraag. De nadruk zal, meer dan voorheen, komen te liggen op de kwaliteit van de bestaande voorraad. Het ontwikkelen van te veel locaties tegelijkertijd veroorzaakt versnippering en draagt onvoldoende bij aan de agglomeratiekracht. Voor de provincie is meer concentratie en specialisatie belangrijk om de kwaliteit en complementariteit van alle locaties te verhogen, de markt vraagt daar ook om. Bij de uitwerking van het knooppunten- en centrabeleid in het Programma Ruimte is een selectie gemaakt van locaties waar de provincie de bouw van kantoren faciliteert. Dit zijn concentratielocaties en locaties die specifiek aan kennis en innovatie zijn gerelateerd. Zij vormen de provinciale inzet voor de verdere uitwerking van het concentratiebeleid.

Verder biedt de provincie flexibiliteit voor kleinschalige zelfstandige kantoren met een lokaal vestigingsgebied (bijvoorbeeld bankfilialen en gemeentehuizen) en specifieke functie- en themagebonden kantoren, bijvoorbeeld (lucht)havengericht, veilinggebonden of (bio)science. Het kantorenbeleid wordt verder uitgewerkt en toegelicht in het Programma Ruimte en de Verordening Ruimte.

#### *Selectief locatiebeleid detailhandel*

Het selectieve locatiebeleid voor winkelcentra en grootschalige detailhandelsvestigingen is beschreven onder het algemene detailhandelsbeleid in paragraaf 2.2.1.

### **Verbinden van knooppunten en centra in het stedelijke systeem**

De volgende alinea's betreffen de knooppunten van personenvervoer. De visie op knooppunten en hoofdstromen van goederenvervoer is verwoord in paragraaf 2.3.2.

#### *Bereikbaarheid per lucht*

De provincie hecht waarde aan de luchthaven Schiphol als belangrijke motor voor de economie in de Randstad. Tegelijkertijd vindt de provincie het van belang dat de toename van de hinder door groei zoveel mogelijk wordt gecompenseerd. De provincie is actief betrokken bij de ontwikkeling van de luchthaven en kan waar nodig en mogelijk bijdragen aan de landzijdige ontsluiting.

De aanwezigheid van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport is een belangrijke vestigingsfactor voor internationale bedrijven. De luchthaven levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van de provincie. De ambitie is dat de luchthaven deze positie behoudt en versterkt. Ten behoeve hiervan zal onderzoek worden gedaan naar de effecten van diverse groeiscenario's, zowel als het gaat om de economische effecten als de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. De provincie ondersteunt deze onderzoeken en zal op basis van de uitkomsten een standpunt innemen over mogelijke groei van de luchthaven.

#### *Verbeteren autoverbindingen tussen knooppunten en centra*

Als dominante vervoerswijze blijft de auto belangrijk. De grootste congestieproblemen doen zich voor in de spitsuren rond de stedelijke agglomeraties. Naast de mainport Rotterdam en toegang tot de grote steden Den Haag en Rotterdam, zal in ieder geval de bereikbaarheid van de as Leiden-Katwijk en de greenports Duin- en Bollenstreek, Boskoop en Westland-Oostland moeten worden verbeterd.

Rijk, provincie en regio's hebben het Prioritair Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel vastgesteld (paragraaf 2.2.2). Dit is onderdeel van een ruimer pakket op rijksniveau, waar bijvoorbeeld ook het Herontwerp Brienenoord-/Algeracorridor en de A15 Papendrecht-Gorinchem toe behoren. Regionaal gaat de aandacht uit naar versterking van de bereikbaarheid van de greenports. Rijk, provincie en regio's werken samen aan verbetering van aansluitingen van het hoofdwegennet op het onderliggend wegennet. In de programma's Ruimte en Mobiliteit staat een overzicht van de verbeteringen in het netwerk waarvoor ruimtelijke reserveringen noodzakelijk zijn. Na de projecten Rijnlandroute en de Duinpolderweg zal de aandacht meer en meer uitgaan naar het oplossen van knelpunten op het bestaande wegennet.

#### *Verbeteren OV-verbindingen tussen knooppunten en centra*

De provincie zet in op een combinatie van knooppuntontwikkeling met bijzondere aandacht voor onderbenutte capaciteit op het netwerk en slimme verbindingen van kernen en dorpen in het landelijke gebied. De provincie zet het bestaande beleid van Stedenbaan door. Naast de impulsen van Stedenbaan, het R-net en het Programma Hoogfrequent Spoor blijft het oplossen van knelpunten belangrijk (zie paragraaf 2.2.2). Omdat er een steeds sterkere verwevenheid ontstaat tussen het regionale OV en het hoofdrailnet vindt de provincie dat zij een actieve rol moet krijgen bij de gedachtevorming en besluiten die het rijk neemt over het hoofdrailnet en de daarbij behorende concessie.

### **2.3.2 Logistiek-industrieel systeem van mainport Rotterdam en greenports**

Het logistiek-industriele systeem langs rivieren en zware infrastructuur bundelt de hoofdstromen van goederen en de sterke kanten en van het havenindustriële complex, de greenports, de logistieke dienstverlening en de gerelateerde kenniscentra. De mainport en de greenports zijn schoolvoorbeelden van volwassen clusters die tot de wereldtop behoren. De provincie wil die

toppositie behouden en waar mogelijk versterken en streeft naar synergie van mainport Rotterdam en greenports.

### **Mainport Rotterdam / havenindustriële complex**

De provincie zet in op een wereldwijd toonaangevend havenindustriële complex. Ze wil de internationale toppositie van de mainport versterken, met een hoog economisch rendement voor de stad Rotterdam en de omliggende regio (met inbegrip van de greenports). Daarbij hoort ook een reductie van de milieubelasting.

#### *Versterking internationale toppositie*

Voor het behoud en verdere versterking van de internationale toppositie van de mainport Rotterdam zet de provincie samen met haar partners in op de uitvoering van de Havenvisie 2030.

De Havenvisie benoemt een aantal onderwerpen waar de provincie een rol in heeft, zoals: bereikbaarheid en mobiliteitsmanagement, multimodale inlandterminals, slim vergunnen, biobased economy & transitie van het havenindustriële complex en duurzame ruimtelijke ontwikkeling. De provinciale bijdrage aan de uitvoering van de Havenvisie zijn vastgelegd in een convenant tussen het havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam.

Tot 2040 wordt een verdere toename van de wereldhandelsstromen voorzien. De concurrentie tussen Europese zeehavens blijft toenemen en klanten stellen steeds hogere logistieke eisen aan zeehavens. Een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte en het wegen-, spoor- en vaarwegennetwerk vangt deze toekomstige groei op.

In de SVIR heeft het Rijk een nationaal kernnet logistiek vastgesteld waar ook de internationale corridors onderdeel van uitmaken. Dit net bestaat uit de hoofdvaarwegen, de belangrijkste spoorwegen en de voor het goederenvervoer belangrijke rijkswegen. Deze infrastructuur valt onder de bevoegdheid van het Rijk. In lijn met het advies van het Topteam logistiek heeft het rijk besloten dat de kwaliteit van de doorstroming voor het goederenvervoer op dit kernnet op zo hoog mogelijk niveau blijven.

Bestuurlijk is overeengekomen dat provincies en gemeenten, samen met de sector, aangeven welke provinciale en lokale infrastructuur onderdeel uit moeten maken van dit kernnet. Deze afspraak is bevestigd in de Adaptieve Agenda Zuidvleugel. Voor de provincie gaat het om bestaande provinciale infrastructuur en vaarwegen. Conform de afspraak geldt ook hier de ambitie om de kwaliteit van de doorstroming op een zo hoog mogelijk niveau te houden.

Ingrediënten voor het uitwerken en concretiseren van het nationale kernnet zijn een gedeelde visie op overslagterminals (locaties, voorzieningen, enzovoort), innovatieve systemen om (inter)nationaal informatie uit te wisselen en uniformiteit in regelgeving. Exclusieve goederenspoorverbindingen met de mainport Rotterdam zijn noodzakelijk, want op het hoofdrailnet heeft het personenvervoer voorrang boven goederenvervoer. Oplossen van knelpunten voor het goederenvervoer op spoor en weg zal ook verlichting geven voor het personenverkeer. In het Deltagebied van Rijn, Maas en Schelde zijn goede verbindingen tussen distributielocaties in de achterlandcorridors richting België/Frankrijk en Duitsland/Oost-Europa cruciaal. De verbindingen van Rotterdam, Dordrecht en Moerdijk met Vlissingen, Terneuzen, Gent en Antwerpen moeten daarom op de lange termijn worden verbeterd. Vanuit het oogpunt van leefomgevingskwaliteit rondom infrastructuur en het vervoer van gevaarlijke stoffen, vindt de provincie de ontwikkeling van een nieuwe goederenspoorverbinding tussen

Rotterdam en Antwerpen (Robel) van groot belang. Ook de logistieke verbinding tussen de mainports en de greenports zal worden verbeterd.

Voor de ontsluiting van de mainport is een netwerk van logistieke overslagpunten essentieel. Dat is onderdeel van het nationale kernnet. De provincie zet in samenwerking met het bedrijfsleven en andere overheden in op de ontwikkeling van een keten van inlandterminals, aanvullend op en verbonden met de mainport Rotterdam. De bereikbaarheid van de terminals en bijbehorende bedrijventerreinen is daar onderdeel van. Naast de bestaande terminals in Alphen aan den Rijn, Ridderkerk, Alblisserdam en Gorinchem wordt voor de toekomst gekeken naar ontwikkelingsperspectieven voor de vaarwegen en knooppunten in Delft, Dordrecht, Gouda en Hoek van Holland. De betekenis en het gebruik van de Gouwe wordt belangrijker.

De provincie wil de ontwikkeling van 'synchronodaal vervoer' bevorderen. Bij synchronodaal vervoer kan de verlader of vervoerder kiezen tussen verschillende vervoerssoorten, op basis van de actuele omstandigheden (zoals de waterstand of spoedladingen) en wensen over snelheid, kwaliteit, duurzaamheid en kosten. Real-time verkeers- en transportinformatie speelt hierbij een belangrijke rol. Het doel is dat infrastructuur en voertuigen optimaal worden gebruikt, dus dat de beladingsgraden hoog zijn. Dat is efficiënt, kostenverlagend en duurzaam. De vereisten voor synchronodaal vervoer zijn netwerkregie, vertrouwen bij verladers en vervoerders, een gezamenlijke inzet van het bedrijfsleven en overheden en een goede ICT.

De provincie wil samen met haar partners oplossingen zoeken voor het samengaan van beroeps- en recreatievaart, de waarborging van de operationaliteit van watergebonden bedrijventerreinen (zie ook paragraaf 2.2.2) en de prioritaire doorstroming van wegverkeer in relatie tot beroepsvaart. Binnen de financiële kaders van het MPI 2014-2018 wordt gewerkt aan verbetering van oeverkruisingen.

#### *Verhoging economisch rendement mainport in omliggende regio (inclusief greenports)*

De provincie wil de link tussen haven en regio versterken. De aanleiding daarvoor is dat het economisch rendement van de haven veelal terecht komt in regio's op enige afstand, terwijl de negatieve impact wel neerslaat in de directe omgeving van de haven zelf. Dat vraagt een inzet op de ontwikkeling van hoogstedelijke en kennisintensieve locaties voor functies zoals hoofdkantoren, havengerelateerde dienstverlening en research & development. De provincie draagt hieraan bij door selectief ruimte te bieden aan de ontwikkeling van hoogstedelijke en kennisintensieve locaties in Rotterdam.

#### *Reductie milieubelasting*

Een belangrijke opgave voor de haven vormt de verduurzaming van de energievoorziening. Dat is onderdeel van de Havenvisie. Duurzaamheid wordt de komende periode steeds meer een concurrentiemiddel, zowel voor afzonderlijke bedrijven als voor havenindustriële complexen. De provincie draagt hieraan bij door de ontwikkeling van een biobased haven te stimuleren en door de komst mogelijk te maken van duurzame energiebronnen zoals wind, biomassa en aardwarmte. Aansluitend bij de rode draad 'bevorderen van duurzaamheid en energietransitie' is dit is verder uitgewerkt in paragraaf 4.4.

### **Greenports**

Zuid-Holland kent onder de noemer Greenports een aantal (glas)tuinbouwconcentratiegebieden die zich kenmerken door hun clusterwerking en de primaire productie en teelt van tuinbouwgewassen. De Greenports vormen samen met het haven-industrieel complex het fundament van de Zuid-Hollandse economie. Evenals het havencomplex bevinden de Greenports zich in een transitie. De Provincie wil

de Greenports in Zuid-Holland waar mogelijk versterken en de transitie versnellen. Hierbij wordt het proces van verdergaande schaalvergroting, innovatie, verduurzaming en vervlechting van het logistieke netwerk van de greenports met de Rotterdamse haven steeds belangrijker.

*Versterking synergie en logistieke verbinding met mainport Rotterdam*

Door de steeds verdergaande containerisatie (groente en fruit import voor 95% al in containers) van versproducten, kunnen de greenports in steeds meer gevallen gebruik maken van de hoogwaardige vervoersdiensten die de mainport biedt. Vervoer per container vergroot de mogelijkheden voor binnenvaart, short sea, deep sea en spoor. De mainport beschikt over goede verbindingen voor die vervoerssoorten. Om die kansen te benutten, wil de provincie de (logistieke) verbindingen en de infrastructuur tussen de mainport en de handelsgebieden binnen de greenports verbeteren. Dat gaat om Barendrecht, ABC Westland Poeldijk, Honderdland, de veilingen van Naaldwijk, Bleiswijk, Rijnsburg en Aalsmeer, en het Pot- en Containerteeltterrein in Boskoop.

De vervlechting van beide logistieke netwerken vraagt aanpassing en innovatie van logistieke processen en om samenwerking tussen verladers en vervoerders. Dat is bijvoorbeeld zichtbaar bij de logistieke afhandeling van versproducten. De provincie zet in op een alliantie met het greenport- en havenbedrijfsleven, Met deze allianties wil de provincie met verschillende partijen, zowel privaat als publiek, gerichte samenwerking realiseren, zodat gezamenlijke doelen kunnen worden gerealiseerd.

*Meer met minder*

De opgave voor de sector is om meer toegevoegde waarde te genereren bij het zelfde ruimtegebruik met minder verbruik van energie en water. Die opgave wordt in een hoog tempo door de sector opgepakt, maar gaat niet zonder ingrijpende wijziging. Zo neemt het aantal bedrijven in de sector elk jaar af en de overgebleven bedrijven worden groter en moderner. Dit proces van schaalvergroting stelt eisen aan de ruimtelijke inrichting van de Greenports en vraagt om modernisering van teeltareaal. Verder experimenteert de sector op grote schaal met nieuwe vormen energiewinning en waterberging. De ruimtelijke ordening van de ondergrond neemt als gevolg van bijvoorbeeld geothermie initiatieven in belang toe. Naast de primaire productie groeien vooral de toeleverende bedrijven sterk, wat tot conflicterende ruimteclaims leidt. Door hogere productie en de containerisatie van versproducten wordt de druk op het logistieke netwerk groter.

De provincie draagt op verschillende manieren aan de transitie van de sector. Zo ondersteunt de provincie de verduurzaming van de energie- en waterhuishouding via onder andere het faciliteren van geothermie-initiatieven en een warmtenet. De provincie draagt bij aan innovatie en kennisontwikkeling in de sector via de facilitering van Innovatie- en demonstratiecentra (IDC) en via de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Zuidvleugel. Samen met andere partners uit de sector maakt de provincie zich sterk voor een vernieuwing van het beleidsinstrumentarium om het proces van verdergaande schaalvergroting te faciliteren. Het is van groot belang voor het innovatief vermogen van de sector dat binnen de provincie voldoende teeltareaal voor (glas)tuinbouw beschikbaar blijft. De provincie zet in op behoud van het teeltareaal en de afgesproken locaties voor nieuw areaal ter vervanging van de afname sinds de eeuwwisseling.

*Een gebiedsgerichte aanpak*

Elke greenport is anders. De ruimtelijk-economische en logistieke opgaven per gebied vragen daarom om maatwerk. De provincie stapt af van een uniforme aanpak voor de greenports en stapt over naar een programmatische aanpak per greenport.

Westland-Oostland is een glastuinbouwgebied en onderdeel van het stedelijk netwerk. Door herstructurering, modernisering en intensivering van het bestaande areaal moet dit economische

cluster zich verder ontwikkelen. Binnen de greenport Westland-Oostland is ruimte voor glasopstanden. Bij uitzondering is er ook ruimte voor weloverwogen vormen van functiemenging, als die het greenportcluster versterken. Bedrijven kunnen worden toegelaten als ze behoren tot de keten glastuinbouw en een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de greenport als internationaal centrum voor teelt, kennis en handel. Dit criterium wordt verder ingevuld via brancheringsafspraken. De gebiedsgerichte afspraken voor de ontwikkeling van glastuinbouwlandschappen in de Zuidplaspolder wordt ongewijzigd voortgezet.

Belangrijke opgave voor het Westland is het verbeteren van de interne ontsluitingsstructuur en integratie in het logistieke netwerk van de Rotterdamse haven. De Waal- en Eemhaven zijn met Barendrecht steeds belangrijkere knooppunten voor groente en fruit, vanwege de vervoersmogelijkheden over de weg, het spoor en het water. Voor het versterken en verbinden van de mainport en de greenport, wordt gewerkt aan een geïntegreerd logistiek netwerk, inclusief een buizennetwerk voor warmte, koude en CO<sub>2</sub>.

De greenport Aalsmeer ligt deels in de provincie Noord-Holland, maar strekt zich uit tot de Zuid-Hollandse gemeenten Kaag en Braassem en Nieuwkoop. Waar de greenport Westland-Oostland in hoofdzaak georiënteerd is op de mainport Rotterdam, is Aalsmeer vooral gericht op Schiphol. De ambitie van de greenport en de provincie is behoud van voldoende en passende ruimte voor alle activiteiten van het sierteeltcluster, modernisering van verouderde glasegebieden en concentratie van verspreid glas met ruimtelijke kwaliteit als randvoorwaarde. De greenport Aalsmeer onderzoekt de toekomstige ruimtebehoefte voor teeltareaal. De bereikbaarheidsambitie richt zich met name op de verslogistiek. Daarbij is de kunst om via uitgekende planning en bewust gekozen modaliteiten verse producten op tijd en in zo goed mogelijke conditie naar de afnemer te krijgen.

De greenport Bollenstreek is een sterk cluster van productie, handel en kennis. Wereldwijd boort deze greenport nieuwe groeimarkten aan. Er worden verbindingen gelegd met de nabij gesitueerde clusters Life Sciences en Space. Het beleid voor de Bollenstreek is gericht op behoud en versterking van het bollencomplex met een duurzame, ruimtelijke kwaliteit. De Compensatieregeling Bollengrond blijft van kracht. Naast behoud van het bollenteeltareaal is het van belang om ruimte te bieden aan ondersteunende teelt onder glas - omdat voor een stadium van het teeltproces kassen nodig zijn - en aan bedrijvigheid. Het internationale bloembollentransport vraagt om een goede ontsluiting. In het bijzonder is aandacht noodzakelijk voor de noordelijke ontsluiting. Tot slot streeft de provincie in deze greenport naar clustering van de glasopstanden en een duurzame waterhuishouding.

De greenport Boskoop ligt in het Groene Hart op de overgang van stad en land en heeft een verdicht karakter. Binnen de greenport zijn nieuwe teeltmethoden in ontwikkeling. De handelsfunctie neemt nog verder toe. Een deel van de bedrijven gaat over van vollegrondsteelt naar de niet van volle grond afhankelijke (footloose) pot- en containerteelt. Het onderdeel van de greenport met het meest intensieve ruimtegebruik is het pot- en containerteeltterrein (PCT) met zijn concentratie van kennis, handel en intensieve, niet-grondgebonden productie. Het teeltgebied van Boskoop heeft al geruime tijd te maken met zilte kwel, verzilting van oppervlaktewater en zoetwatertekort. Zoetwater van hoge kwaliteit is voor deze greenport een noodzaak. In het Deltaprogramma wordt gewerkt aan een nationaal kader voor de zoetwatervoorziening (paragraaf 4.2.3). Het Programma Mobiliteit geeft aan hoe de bereikbaarheid zal worden verbeterd.

#### *Glaslocaties buiten de greenports*

Een aantal locaties buiten de greenports kent een duurzame functie voor de glastuinbouw. Dit betekent dat hier glastuinbouw voorkomt die ook in de toekomst tot het teeltareaal blijft behoren.

Voorbeelden zijn Voorne en Rijnsburg. Verder liggen er verspreid over Zuid-Holland glastuinbouwbedrijven met een beperkte economische waarde in relatie tot de greenports, op locaties die de provincie minder wenselijk acht. Deze locaties komen in aanmerking voor sanering en kunnen in principe niet worden uitgebreid.

## 2.4 Beter aansluiten van het openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag

### 2.4.1 Concessie- en tarievenbeleid

De ambitie van de provincie richt zich op een adequaat regionaal openbaar vervoer. De uitdaging is om het aanbod van openbaar vervoer zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de maatschappelijke vraag. Uitgangspunt is een efficiënt en effectief openbaarvervoersysteem, dat beschikbaar is voor klanten en reizigers.

#### *Concessiebeleid*

De provincie blijft het concessiebeleid voor het openbaar vervoer inzetten als middel om beleidsambities te verwezenlijken. Via de concessieverlening kan de provincie eisen stellen aan de bedrijven die het openbaar vervoer in een bepaalde regio willen exploiteren. Zo dragen eisen over de aansluiting op andere lijnen of vervoersvormen bij aan het verbeteren van de ketenmobiliteit. Voorschriften over reisinformatie helpen om vraag en aanbod af te stemmen. Andere voorbeelden zijn het sturen op een efficiënte inzet van middelen en op samenhang, via afstemming tussen verschillende openbaarvervoersconcessies.

De provincie hanteert het principe: laat de markt doen waar de markt goed in is. De vervoerder heeft de beste kennis van de markt en van de exploitatie, want hij zit het dichtst op de klant en reiziger. Hij is het beste geëquipeerd om het product af te stemmen op de wensen van de klant, mits hij de juiste prikkels ontvangt om klanten aan te trekken en tevreden te houden. De provincie geeft de vervoerder veel invloed op het ontwikkelen van zijn product: lijnen, frequenties, maar bijvoorbeeld ook marketing en de informatievoorziening. De tariefstelling is een belangrijk instrument van de provincie. Hoewel de ontwikkelingsfunctie bij de vervoerder ligt, blijft zijn voorstel afhankelijk van de goedkeuring door de provincie als concessieverlener, die daarbij het advies van het reizigersoverleg betreft. In de praktijk is dan ook altijd sprake van zowel provinciaal toezicht als intensieve samenwerking tussen de vervoerder en de provincie. Daarbij staan klant en reiziger centraal. Deze werkwijze wordt bij komende concessies doorontwikkeld. In de concessie Zuid-Holland Noord zijn daarin al stappen gezet. Voor de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee zijn die in voorbereiding.

Om een efficiënte inzet van de middelen voor openbaar vervoer mogelijk te maken, is afstemming met aangrenzende concessiegebieden en lokale overheden essentieel. De vormgeving van deze samenwerking zal binnen het concessiebeleid meer nadruk krijgen.

#### *Tarievenbeleid*

De OV-chipkaart functioneert voor incidentele reizigers voor wat betreft het reizen op saldo, ook bij ritten met verschillende vervoerders. Dit is anders voor frequente reizigers die te maken hebben met verschillende vervoerders. Eigen producten en abonnementen van vervoerders en overheden leiden in individuele gevallen tot problemen en ongewenste prijseffecten. Om eenduidigheid te verkrijgen in de tarieven is het van belang om te komen tot een landelijke niet-vrijblijvende menukaart met verschillende producten die in de regio's kunnen worden ingezet. De ambitie is daarbij een landelijk uniform tarievenkader met meer eenduidige uitgangspunten en (een beperkt

aantal) productformules. Hierbij zet de provincie in op een betere kostentoedeling dan een vaste prijs per kilometer – bijvoorbeeld tijdsduur van de verplaatsing.

De ambitie van de provincie is om met de Stadsregio Rotterdam en Haaglanden, of hun rechtsopvolger(s), te komen tot tarieven.

#### **2.4.2 Openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden**

In dunbevolkte gebieden speelt de auto verreweg de belangrijkste rol. Hier neemt het autobezit nog steeds toe. Daarnaast hebben deze gebieden te maken met bevolkingskrimp. Met name de beroepsbevolking en het aantal jongeren nemen af. Als gevolg van deze ontwikkelingen neemt het gebruik van het OV in dunbevolkte gebieden af. Dit zet het aanbod onder druk. Voor bewoners en gemeenten is het OV echter een belangrijke voorziening, zeker als andere voorzieningen (zoals winkels en scholen) in hoog tempo verdwijnen.

De provincie wil bezien hoe het OV in dunbevolkte gebieden beter kan aansluiten op de vraag, hoe de reiziger voor hetzelfde geld een beter product kan krijgen en hoe het OV efficiënter kan worden ingericht. Hiervoor is een andere manier van denken nodig. Traditioneel mikt OV-beleid op lijnvoering en frequentie. In het vervolg zal meer onderscheid moeten worden gemaakt naar verschillende doelgroepen, waardoor het OV beter aansluit bij de behoefte van de potentiële klanten en reizigers.

##### *Spits-dal differentiatie*

Het eerste onderscheid dat naar verschillende doelgroepen kan worden gemaakt heeft betrekking op reizigers binnen en buiten de spits. Busvervoer heeft met name door het gebruik door scholieren specifieke spitsperiodes. Bij de uitwerking van spits-dal differentiatie moet hier rekening mee worden gehouden. Spitsreizigers, waaronder scholieren, hebben behoefte aan snelle, gestrekte busverbindingen naar de belangrijkste werk- en schoollocaties en stationslocaties. De provincie onderzoekt of specifieke spitsvoorzieningen hier een oplossing kunnen zijn. Door gerichte afspraken met bestemmingslocaties, zoals middelbare scholen, zoekt de provincie ook naar optimalisatie binnen het spitsnet.

Het bundelen en strekken van buslijnen heeft tot gevolg dat afstanden in het voortransport groter worden. Dat doet het belang toenemen van voldoende en kwalitatief goede voorzieningen voor ketenmobiliteit, zoals fietsenstallingen, parkeerplaatsen, transferia en regionale busstations. In het natransport moeten afstanden beperkt blijven.

Het tweede onderscheid naar verschillende doelgroepen dat kan worden gemaakt heeft betrekking op incidentele reizigers en reizigers die niet veel alternatieve vervoerwijzen tot hun beschikking hebben. Om in deze sociale functie te voorzien, moet het OV in beginsel zo veel mogelijk mensen en bedrijven in het landelijk gebied ontsluiten in de vorm van een basisvoorziening. Hierbij is maatwerk vereist, waarbij ook andere oplossingen dan een traditioneel OV-aanbod in aanmerking kunnen komen. Bij de maatwerkoplossingen kan aansluiting worden gezocht bij lokale en maatschappelijke initiatieven, die de reiziger centraal stellen. Dit versterkt het draagvlak en de financiële draagkracht van dergelijke oplossingen binnen het totale OV-aanbod.

Ook in deze gebieden versterken ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid elkaar. Zoals in paragraaf 2.2.1 is aangegeven, zijn (H)OV en de nog beschikbare capaciteit op het netwerk ook in het landelijk gebied richtinggevend voor de voorkeur voor verdichting en concentratie van bebouwing in het bestaand stads- en dorpsgebied.



### *Verbinden openbaar vervoer en gemeentelijk doelgroepenvervoer*

In het landelijk gebied bestaat ongeveer twee derde deel van het aantal reizigers uit scholieren en forensen. Hiervoor is het spitsnet bedoeld. Het andere deel van de reizen heeft een sociale functie. Voor die functie van het openbaar vervoer wordt aansluiting gezocht met verschillende vormen van doelgroepenvervoer én particuliere initiatieven. Op dit moment verzorgen gemeenten verschillende vormen van doelgroepenvervoer, zoals WMO-vervoer, AWBZ-vervoer en leerlingvervoer. De provincie onderzoekt de mogelijkheden om deze vormen van vervoer te verbinden met het openbaar vervoer. Hier liggen zeker kansen, aangezien de voertuigen in het openbaar vervoer toegankelijk zijn voor mindervaliden, en ook de haltes hierop worden aangepast. Om tot een goede invulling van een basisvoorziening te komen, moet gezocht worden naar een integratie van het openbaar vervoer en de verschillende vormen van doelgroepenvervoer die onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten vallen en eventuele buurt- en andere particuliere initiatieven.

Specifieke gebiedsuitwerkingen zullen in beeld brengen hoe de verschillende elementen op elkaar aangesloten kunnen worden. Een samenhangende benadering is essentieel. De concessieverlener, gemeenten, reizigersorganisaties, vervoerders, CVV-stichtingen, buurtbusverenigingen, scholen en andere betrokken organisaties moeten gezamenlijk vormgeven aan een integrale invulling van de basisvoorziening. Ze kunnen aansluiting zoeken bij maatschappelijke initiatieven. Ook de relatie met de fiets en de mogelijkheden van de e-bike kunnen hierbij worden betrokken. Zo geeft de provincie ook in de landelijke gebieden invulling aan de ambitie om iedereen toegankelijk openbaar vervoer te bieden.

De provincie zoekt naar mogelijkheden om alle overheids- en particuliere initiatieven in het landelijk gebied samen te brengen in één systeem. Denk bijvoorbeeld aan de taxiservice van een zorginstelling, buurtbussen en bedrijvenvervoer. Op voorhand heeft de provincie geen voorkeur voor het samenbrengen van verschillende systemen binnen een provinciale concessie of het subsidiëren van de sociale functie van het openbaar vervoer. De reiziger moet optimaal worden bediend en de juridische en financiële relaties zijn een afgeleide. Cruciale succesfactoren vormen de transparantie en de beschikbaarheid van reizigersinformatie. Geborgd moet worden dat reizigers eenduidig informatie kunnen inwinnen over hun reismogelijkheden.

### **2.4.3 Sociale veiligheid en energietransitie in het openbaar vervoer**

#### *Sociale veiligheid*

Sociale onveiligheid is een barrière voor het gebruik van het openbaar vervoer. Ook al is het openbaar vervoer nog zo hoogwaardig, bij een onveilig gevoel bij reizigers neemt de aantrekkelijkheid af, zeker in de avonduren. Dit zal tot daling van het gebruik leiden. Dat bedreigt het functioneren van het systeem. Om deze potentiële neergaande spiraal te doorbreken, vraagt het bestrijden van onveiligheid blijvend aandacht. Dit gebeurt samen met gemeenten als verantwoordelijken voor de openbare ruimte rondom haltes.

#### *Energietransitie in openbaar vervoer*

De provincie gaat energietransitie structureel als uitgangspunt meenemen bij het verlenen van concessies in het openbaar vervoer. Het gaat daarbij om het samenspel tussen de ontwikkelfunctie van de vervoerder en de sturing op hoofdlijnen door de provincie. De provincie kan bij het verlenen van de concessie een ontwikkelbudget ter beschikking stellen, waarna het aan de vervoerder is om te onderzoeken hoe hij het eindbeeld daadwerkelijk bereikt. Om de energietransitie ook financieel

mogelijk te maken, overweegt de provincie om bij aanvang van een nieuwe concessie geen volledig nieuwe busvloot meer voor te schrijven. Door bussen langer in te zetten in een concessiegebied, wordt geld bespaard. Dat kan worden ingezet voor de aanschaf van duurdere bussen op alternatieve energiebronnen en de daarmee samenhangende aanpassingen aan de voorzieningen (bijvoorbeeld oplaadsystemen). Ook vanuit duurzaamheid is het verstandig om bussen langer in te zetten. Want er is weinig vraag naar tweedehands bussen waardoor goede bussen na één concessieperiode ongebruikt aan de kant staan. De ambitie is dat na twee volledige concessieperioden (15 tot 20 jaar) alle volgende concessies het gebruik van fossiele brandstoffen uitsluiten.

Toepassing van nieuwe technologie in bussen draagt bij aan versnelling van de transitie naar duurzame mobiliteit in brede zin. Daarmee levert een publieke investering in innovatie een groot maatschappelijk rendement op. Er zijn in de provincie veel partijen (kennisinstituten, innovatieve bedrijven/ondernemers, gemeenten) die betrokken kunnen worden bij deze aanpak. Bij vernieuwing en innovatie moet er uitzicht zijn op opschaling en marktintroductie. Daarom is het van belang om verbindingen met lokale economie en regionale initiatieven te leggen. Dat is ook nodig omdat het budget beperkt is.

## 2.5 Strategische doelen

Het beleid voor mobiliteit en bebouwde ruimte kan worden samengevat in de volgende strategische doelen.

- Kansen creëren voor een gevarieerde en innovatieve economie, zodat een hoog welvaartsniveau behouden blijft en de beroepsbevolking passend werk kan worden geboden.
- Verder ontwikkelen van een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied zodat voorzien kan worden in de veranderde maatschappelijke en economische vraag naar woon- en werkmilieus.
- Op orde brengen en opwaarderen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
- Beter aansluiten van het aanbod van woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkelruimte bij de maatschappelijke vraag.
- Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.
- Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.

## 3 KWALITEIT VAN LANDSCHAP, GROEN EN ERFGOED

### 3.1 Hoofdpijnen van beleid

De groene ruimte bestaat uit de overwegend onbebouwde ruimte buiten de steden, dorpen, linten en kassen en uit de stedelijke groen- en waterstructuur. Deze groene ruimte, en daarbinnen vooral de natuur en het cultureel erfgoed, heeft een intrinsieke waarde. De groene ruimte draagt in hoge mate bij aan de biodiversiteit in de provincie en kent kwaliteiten die onderscheidend en uniek zijn vanwege de typisch Zuid-Hollandse combinatie van deltalandschappen: het kustlandschap, het veenlandschap en het rivierdeltalandschap. Deze landschappen zijn ontstaan op het grensvlak van zout en zoet, van land, zee en rivieren. Ze vormen de grondslag voor de identiteit van de bebouwde en de groene ruimte in de provincie en vertellen de geschiedenis van Zuid-Holland.

Het sturen op ruimtelijke kwaliteit vormt een rode draad in het beleid van de provincie. Deze rode draad bepaalt in hoge mate de keuzes in de groene ruimte. Ruimtelijke ontwikkelingen die maatschappelijk en economisch gewenst zijn, moeten bijdragen aan de balans tussen de instandhouding, benutting en versterking van de bestaande gebiedskwaliteiten. Deze vinden hun grondslag in de drie onderscheiden deltalandschappen. De 'kwaliteitskaart' geeft richting aan de wijze waarop ontwikkelingen kunnen inspelen op ruimtelijke gebiedskwaliteiten.

Belangrijk is het versterken van de economische kracht van de groene ruimte. De provincie wil ruimte bieden voor agrarisch ondernemerschap en andere economische activiteiten die passen bij de gebiedskwaliteiten. Verder kent Zuid-Holland een aantal bijzondere kwaliteiten op het gebied van de biodiversiteit, het cultureel erfgoed, recreatie en het contrast tussen bebouwd en open gebied. Instandhouding en versterking van deze bijzondere kwaliteiten is van groot belang. Zowel het agrarisch bedrijfsleven als recreatie-ondernemers en natuurbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

Ook de andere drie rode draden komen terug in het beleid voor landschap, groen en erfgoed. De water- en energie-efficiënte samenleving stelt nieuwe eisen aan de groene ruimte, bijvoorbeeld voor de waterveiligheid en zoetwatervoorziening (paragraaf 4.2) en het winnen van duurzame energie (paragraaf 4.4). Het beter benutten en opwaarderen hangt samen met de ruimtevrage van een aantal functies in de groene ruimte, bijvoorbeeld de recreatie, de waterhuishouding en energiewinning. Deze worden zo veel mogelijk ingepast met behoud of zelfs verbetering van bestaande functies (zoals landbouw, natuur en cultuurhistorie). Bij de versterking van de recreatieve kwaliteit ligt de nadruk minder op de aanleg van nieuwe groengebieden, maar meer op verbetering van de landschappelijke kwaliteit en de toegankelijkheid van de groene ruimte. Daarbij is een betere benutting door functiemenging vaak goed mogelijk.

Soms is juist een duidelijke prioriteit voor één functie wenselijk. Dat is het geval bij uitzonderlijke agrarische, ecologische of cultuurhistorische waarden. Innovatieve grondgebonden productielandbouw en internationaal gewaardeerde natuur- en erfgoedgebieden vormen het equivalent van de agglomeratiekracht in de groene ruimte. Met deze bijzondere waarden en gebieden kan Zuid-Holland zich meten met de internationale top. Voor zover ze kwetsbaar zijn, verdienen die waarden en gebieden bescherming. Voor zover ze een economische waarde vertegenwoordigen, hebben ze ontwikkelingsruimte nodig. De provincie biedt ruimte aan de economische ontwikkeling van de landbouw en het toerisme, maar ook op passende wijze aan de steeds diverser wordende economie van het landelijk gebied.

Een aantrekkelijke groene ruimte, zowel buiten als binnen de stad, is ten slotte ook een voorwaarde voor een duurzaam woon- en leefklimaat en een wervend vestigingsklimaat binnen het stedelijk gebied. Door het verstedelijkingspatroon in Zuid-Holland is de groene ruimte nooit ver weg. Er zijn maar weinig stedelijke regio's in Europa met zo veel verschillende landschappen in de buurt van de steden.

Het behoud en de versterking van de bovenstaande kwaliteiten staan centraal in het provinciaal beleid voor de groene ruimte. De Visie Ruimte en Mobiliteit borduurt voort op de Beleidsvisie Groen: het ruimtelijke deel daarvan is geïntegreerd in de Visie en het Programma Ruimte. De provincie wil samen met haar partners een kwaliteitsslag maken in de groene ruimte binnen en buiten de stad, zodanig dat de intrinsieke waarden worden beschermd en versterkt, en dat de groene ruimte aansluit bij de vraag van de gebruikers en bewoners, toekomstbestendig is en bijdraagt aan de identiteit en ruimtelijke kwaliteit van Zuid-Holland.

## **3.2 Ruimtelijke kwaliteit in de groene ruimte**

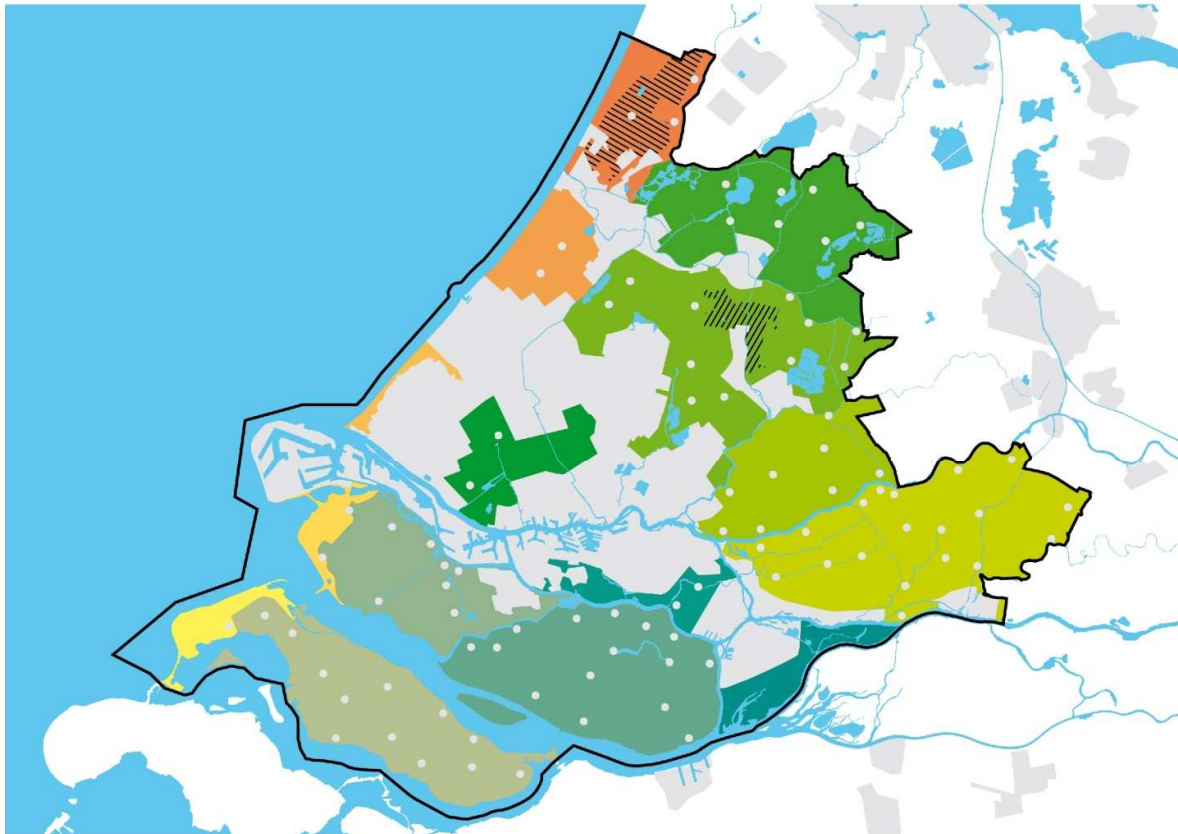
De groene ruimte in Zuid-Holland is veelzijdig. De grote agrarische cultuurlandschappen behoren ertoe, net als de wateren in de flanken van de provincie en de natuurgebieden. Ook de kleinere landschappen en groengebieden in de nabijheid van de steden dragen bij aan de veelzijdigheid van de groene ruimte, evenals de groen- en waterstructuren in de stad zelf die als 'haarvaten' van de onbebouwde ruimte het stedelijk gebied dooraderen. De economie van het landelijk gebied is bijna net zo divers als die van het stedelijk gebied. Zowel gezien vanuit de economische vitaliteit als vanuit de ruimtelijke kwaliteit is een benadering uitsluitend gericht op functiescheiding in het landelijk gebied niet langer effectief. Ook actuele ontwikkelingen als de economische stagnatie en de stabilisering van de bevolking vragen om een integrale en op gebiedskwaliteiten gerichte aanpak.

De provincie zet in 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.

### **3.2.1 Drie deltalandschappen**

Ruimtelijke kwaliteit en verweving van functies in de groene ruimte krijgen pas betekenis bij gebiedsgerichte toepassing. Ieder gebied heeft daarin een eigen opgave. De basis daarvoor ligt in de drie deltalandschappen: het veenlandschap, het rivierdeltalandschap en het kustlandschap.

## Landschappen & Gebieden



<b>Kustlandschappen</b>	<b>Rivierdeltalandschappen</b>
Duin- en Bollenstreek	Hollandse Biesbosch
Duin, Horst en Weide	IJsselmonde
Delflandse Kust	Hoeksche Waard
Kop van Voorne	Voorne-Putten
(Kop van) Goeree	Goeree Overflakkee
<b>Veenlandschappen</b>	<b>Algemeen</b>
Midden-Delfland	Greenport Boskoop
Hollands Plassengebied	Greenport Bollenstreek
Wijk en Wouden / Gouwe Wiericke / Bentwoud/ Rottemeren (tussen Rijn en IJssel)	Dorp- of stadskern
Krimpenerwaard	Stedelijk kerngebied
Alblasserwaard / Vijfheerenlanden	Water
	Provinciegrens

### *Het veenlandschap van het Groene Hart*

In het veenlandschap zet de provincie in op behoud en versterking van het waterrijke en open karakter. Daarnaast is behoud van de kenmerkende afwisseling van veenweidelandschap, rivieren, boezems, plassen en droogmakerijen van groot belang. De veenlandschappen combineren een agrarische economie met cultuurhistorische en ecologische waarden. Deze combinatie maakt de landschappen ook aantrekkelijk als recreatief en toeristisch gebied. Dat is goed te zien in bijvoorbeeld het landschap van Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en het Hollandse Plassengebied.

Het veenlandschap valt voor een belangrijk deel samen met het Groene Hart. Zuid-Holland werkt samen met de andere Groene Hart-provincies en overige betrokken partners. Belangrijke opgaven zijn de aanpak van bodemdaling (paragraaf 4.3.4), behoud van de karakteristieken van het veenweidelandschap, herstructurering van de greenport Boskoop, verbetering van de waterkwaliteit en instandhouding en ontwikkeling van de bijzondere natuurwaarden. Het accent komt wordt gelegd op innovatiemaatregelen voor de grondgebonden landbouw en alternatieve realisatiestrategieën voor natuurontwikkeling. Het behoud van de belangrijke weidevogelgebieden vraagt om een specifieke vorm van verweving van landbouw en natuur. Met name het waternetwerk en de cultuurhistorische kwaliteiten lenen zich voor verdere ontwikkeling van de mogelijkheden voor recreatie en toerisme. Binnen het veenlandschap laten zich gebieden onderscheiden met een eigen gebiedskarakteristiek en daarbij passende opgave.

### *Het Zuid-Hollandse rivierdeltalandschap*

In de Zuid-Hollandse delta zijn de wateropgaven en de opgaven voor de eilanden nauw met elkaar verweven. De provincie zet in op het bieden van ontwikkel- en vergroeningsmogelijkheden voor de grondgebonden landbouw. Met name in de Hoeksche Waard en op Goeree-Overflakkee is ruimte voor innovatieve landbouw, naast de recreatieve en landschappelijke waarden. Rond de hoogwaardige landbouw in de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee, de dominante economische sector in dit gebied, speelt een aantal ruimtelijk-economische vraagstukken. Dat zijn bijvoorbeeld de beschikbaarheid van goede landbouwgrond, de verkeersontsluiting, de verduurzaming van de energievoorziening en schaalvergroting. Goeree-Overflakkee heeft daarnaast een opgave om de sociaal economische ontwikkeling een impuls te geven. Versterking van de toeristische en cultuurhistorische kwaliteiten is hier onderdeel van. Op Voorne-Putten en de Hoeksche Waard vormt de ontwikkeling van goede en recreatief aantrekkelijke overgangen tussen stad en land een opgave. Op het niveau van de gehele Zuid-Hollandse Delta zet de provincie in op de instandhouding en de voltooiing van Deltanatuur, en op gerichte ontwikkeling van recreatie en toerisme. Die ontwikkeling zal vooral moeten worden gekoppeld aan de kust en het waternetwerk van zeearmen en rivieren, maar ook aan de kwaliteit van het cultuurlandschap. De opgaven gericht op de estuariene dynamiek, waterveiligheid en zoetwatervoorziening zijn beschreven in paragraaf 4.2.

### *Het Zuid-Hollandse kustlandschap*

Veel meer dan de andere grote landschappen wordt het kustlandschap gekenmerkt door een afwisseling van stedelijk gebied, natuur en landschap. Instandhouding van de kwaliteiten van het duingebied en de landgoederenzone is van groot belang, met het oog op biodiversiteit en kustveiligheid. Dit gaat samen met de functie van een aantal duingebieden als waterwingebied. Voor de gehele kustzone is gebiedsgerichte versterking van het toerisme als economische sector een centrale opgave. De kust vormt een belangrijke drager voor de versterking van het vestigingsklimaat in Zuid-Holland. Belangrijk is een goede zonering en aansluiting bij de grote variatie in stedelijke, economische, cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische kwaliteiten. Verbetering van de bereikbaarheid van enkele badplaatsen is hier onderdeel van. Van belang is dat de diverse

badplaatsen aan de Zuid-Hollandse kust een eigen, onderscheidend profiel ontwikkelen, afgestemd op hun ligging en bereikbaarheid.

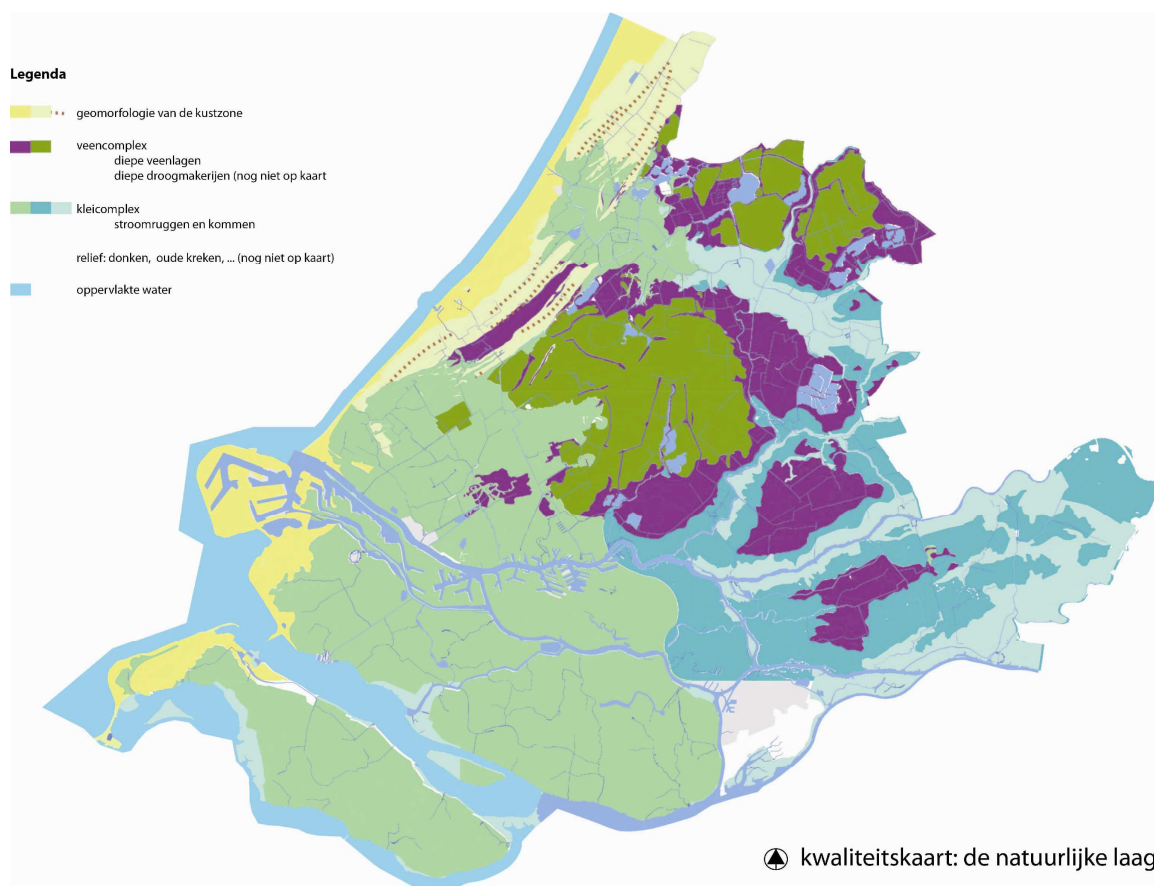
### 3.2.2 De kwaliteitskaart

De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit, zoals benoemd op de kwaliteitskaart. De kwaliteitskaart toont in vier lagen de gebiedskenmerken en kwaliteiten die de provincie belangrijk vindt, en is afgestemd met decentrale overheden.

Bij ontwikkelingen buiten of grenzend aan het BSD wordt de kwaliteitskaart gebruikt als richtinggevend kader. Doel van de kaart is om nieuwe ontwikkelingen op een logische en aantrekkelijke manier te verbinden aan een plek in Zuid-Holland. Betrokken partijen houden bij ruimtelijke ingrepen rekening met gebiedskenmerken zoals de schaal en maat, gebruikswaarde, duurzaam gebruik van de ondergrond, versterking van de ruimtelijke opbouw en de inpassing in de bredere omgeving. De kaart geeft met de onderstaande beschrijving randvoorwaarden bij het maken van integrale afwegingen in het begin van het planproces. Geografisch zijn de kaartlagen indicatief (uitputtend noch uitsluitend). De randvoorwaarden zijn nader geconcretiseerd in de bijlagen van het Programma Ruimte. De regionale gebiedsprofielen vormen een uitwerking van de kwaliteitskaart op gebiedsniveau en zijn opgesteld in samenwerking met regionale partijen. Ze bieden een gebiedsspecifieke handreiking voor het omgaan met ruimtelijke kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen.

#### *De natuurlijke laag*

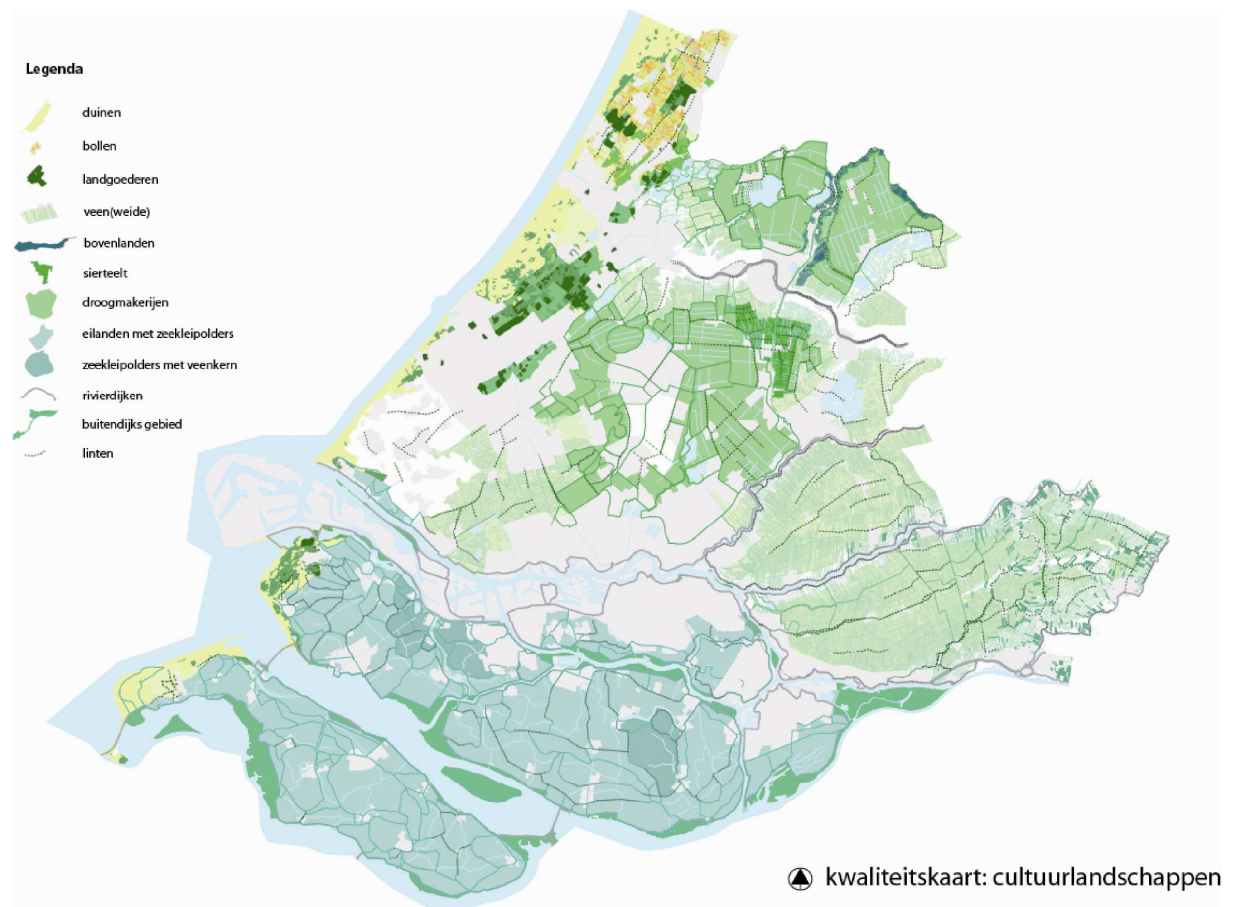
De natuurlijke laag gaat over de ondergrond en natuurlijke (landschapsvormende) processen. Deze laag bestaat uit de bodem, geomorfologische kenmerken en het water. Echt natuurlijke landschappen kent Zuid-Holland niet tot nauwelijks. Wel zijn de verschillen tussen de drie deltalandschappen nog steeds goed herkenbaar, ook in de natuurlijke laag: het kustlandschap als complex van strand, duinen, strandwallen en strandvlakten, het veenlandschap als complex van natte veengronden, droogmakerijen en plassen, en het rivierdeltalandschap als complex van zeeleipolders, buitendijkse gronden en wateren van de delta. Ieder complex stelt zijn eigen eisen aan ontwikkelingen. Dit vraagt om een logische relatie tussen de natuurlijke laag en het menselijk handelen. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt aandacht gevraagd voor (het gebruiken van) de bestaande bodem en het watersysteem, de natuurlijke dynamiek en landschapsvormende processen. Die aandacht betaalt zich terug in een duurzaam, veerkrachtig en robuust Zuid-Holland. Belangrijke dragende structuren zijn de rivieren en watergangen als onderdelen van het totale watersysteem. Op onderdelen vraagt dit systeem om herstel van continuïteit of aandacht voor veiligheid. Water bepaalt in hoge mate de landschappelijke identiteit van Zuid-Holland. Het beleefbaar en toegankelijk maken van dit water vergroot de recreatieve gebruikswaarde.





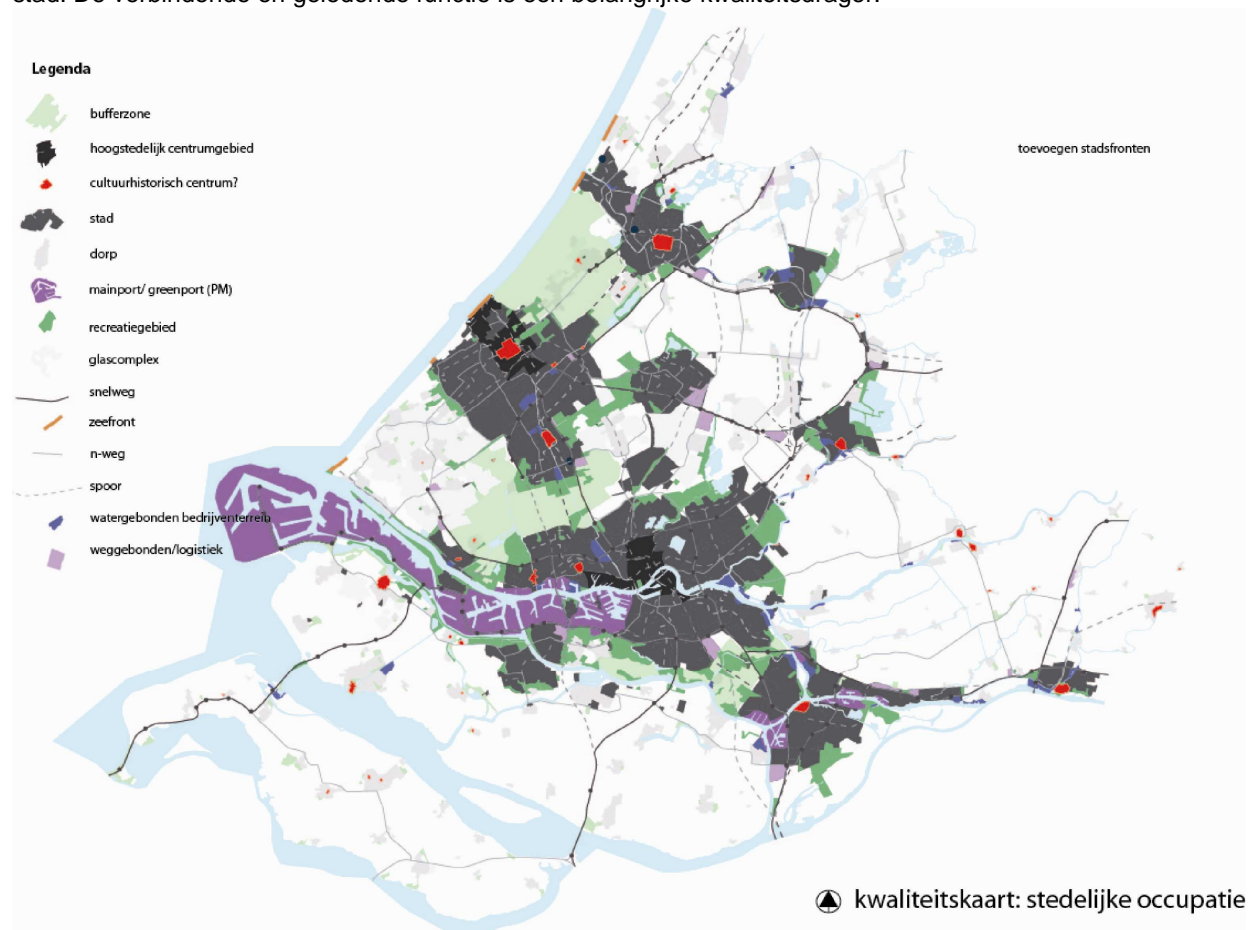
### Laag van de cultuurlandschappen

In het buitengebied is het agrarisch landschap veelal beeldbepalend. Dicht bij de stad vinden we een veelheid aan verschillende cultuurlandschappen. Deze vormen de tweede laag. Ook in deze laag de drie deltalandschappen terug te vinden: de zeeleipolders met omringende dijken in het rivierdeltalandschap, de bollenteelt en de landgoederen direct achter de duinen in het kustlandschap, en het veenlandschap dat grotendeels is opgebouwd uit het uitgestrekte veenweidegebied met zijn langgerekte kavels en de droogmakerijen met hun kenmerkende rechthoekige structuur. Het zijn allemaal voorbeelden waarbij vanuit verschillende uitgangssituaties en in verschillende periodes het land zo goed mogelijk is ingericht voor het landbouwkundig gebruik. Deze diversiteit aan landschapstypen is een belangrijke kracht van Zuid-Holland, maar spreekt niet vanzelf. Het overeind houden ervan, vraagt zorg en aandacht.



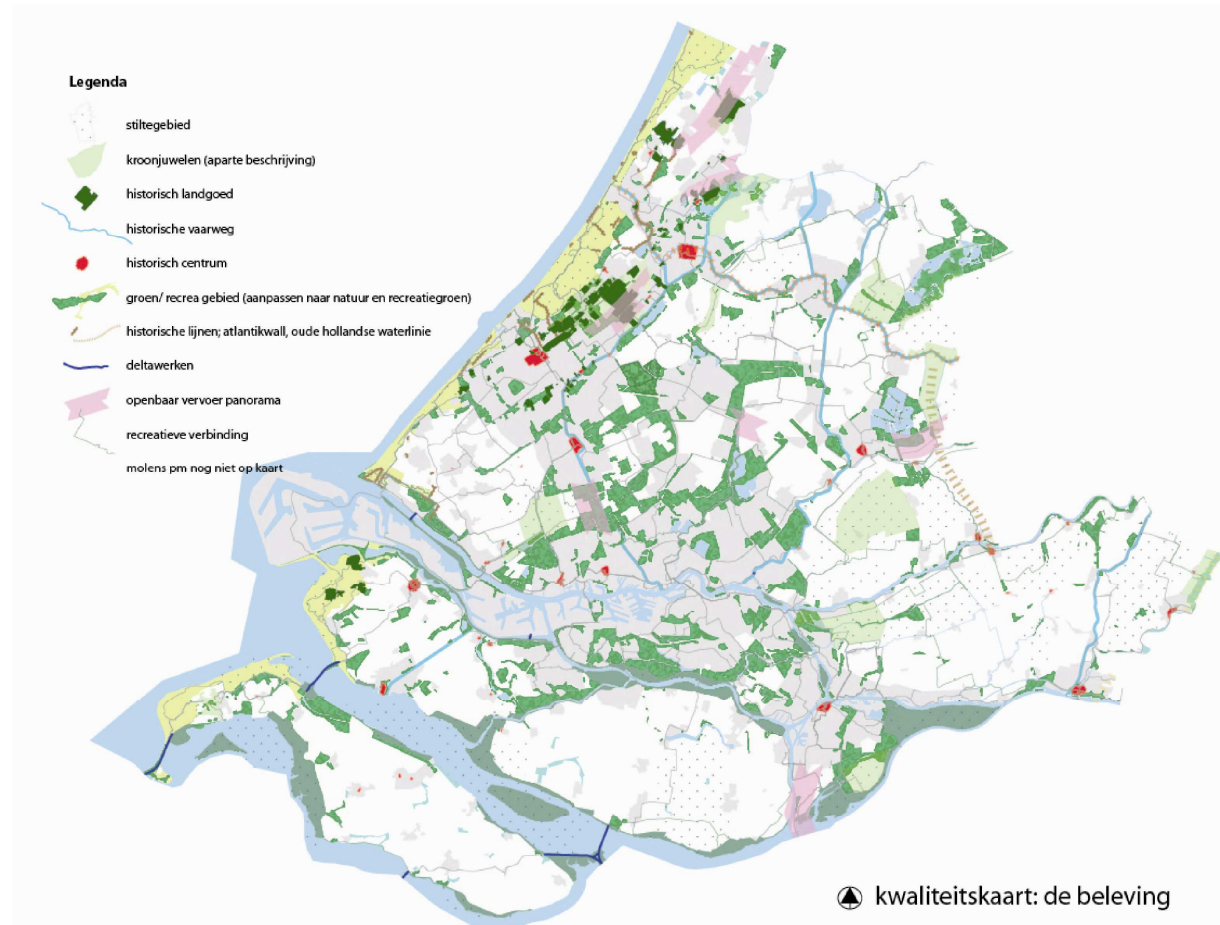
### Laag van de bebouwde ruimte

Zuid-Holland is een dynamisch gebied met veel steden en dorpen. Ook de bebouwde ruimte en de wijze waarop deze is ontstaan en gegroeid zijn zichtbaar geënt op de drie deltalandschappen. Dit heeft geleid tot specifieke kwaliteiten (bijvoorbeeld Den Haag als herkenbare kuststad en Rotterdam als karakteristieke rivierstad). Het voortbouwen op de eigen identiteit van steden en dorpen, in relatie tot het landschap, zorgt voor herkenbare en onderscheidende woon- en werkmilieus. Het contrast tussen de dynamische stedelijke regio's en het tussengelegen luwe gebied is een belangrijke kwaliteit. Aan de stads- en dorpsranden is dat contrast het meest nadrukkelijk te beleven. Aan deze randen is nadrukkelijk aandacht nodig voor de doorgaande landschappelijke structuren, de recreatieve verbindingen tussen stad en land en het ontwerp en de inrichting van de stads- en dorpsrand zelf. De stedelijke groen- en waterstructuur vormt als het ware het haarvatenstelsel van het landschap in de stad. De verbindende en geleedende functie is een belangrijke kwaliteitsdrager.



### Laag van de beleving

De vierde laag bestaat uit de beleving van Zuid-Holland. Deze laag omvat bijzondere plekken van cultuurhistorische waarde, maar gaat ook over de recreatieve structuur en de groenstructuur. Kwaliteiten als rust en openheid kunnen belangrijk zijn voor de beleving. Bijzondere plekken, zoals Kinderdijk of het schurvelingenlandschap, worden gekoesterd. Het zijn unieke stukjes landschap, die vertellen over de historie en ontwikkeling van Zuid-Holland. Recreatieterreinen liggen veelal op de overgang van de stedelijke dynamiek naar het luwe gebied daarbuiten. De kwaliteit van deze overgangen kan versterkt worden door het vergroten van de robuustheid, continuïteit, beleefbaarheid en aantrekkingskracht van zowel de recreatie- als de natuurgebieden.



### 3.2.3 Handelingskader ruimtelijke kwaliteit

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Om te kunnen bepalen of een ontwikkeling past bij de gebiedskwaliteit, waardeert de provincie de kwaliteit van gebieden in drie categorieën en onderscheidt ze ruimtelijke ontwikkelingen naar hun mate van impact op de omgeving.

#### De gebiedscategorieën

##### *De groene ruimte (categorie 3)*

Het betreft hier de gehele groene ruimte in de provincie. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten zoveel mogelijk bijdragen aan instandhouding en versterking van de gebiedskenmerken en de ruimtelijke kwaliteit, zoals benoemd op de vier lagen van de kwaliteitskaart. Ook aan transformaties in de groene ruimte worden eisen met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit gesteld. Instandhouding en versterking van de ruimtelijke kwaliteit kan via de gebiedsprofielen voor de gehele provincie een gebiedsspecifieke invulling krijgen.

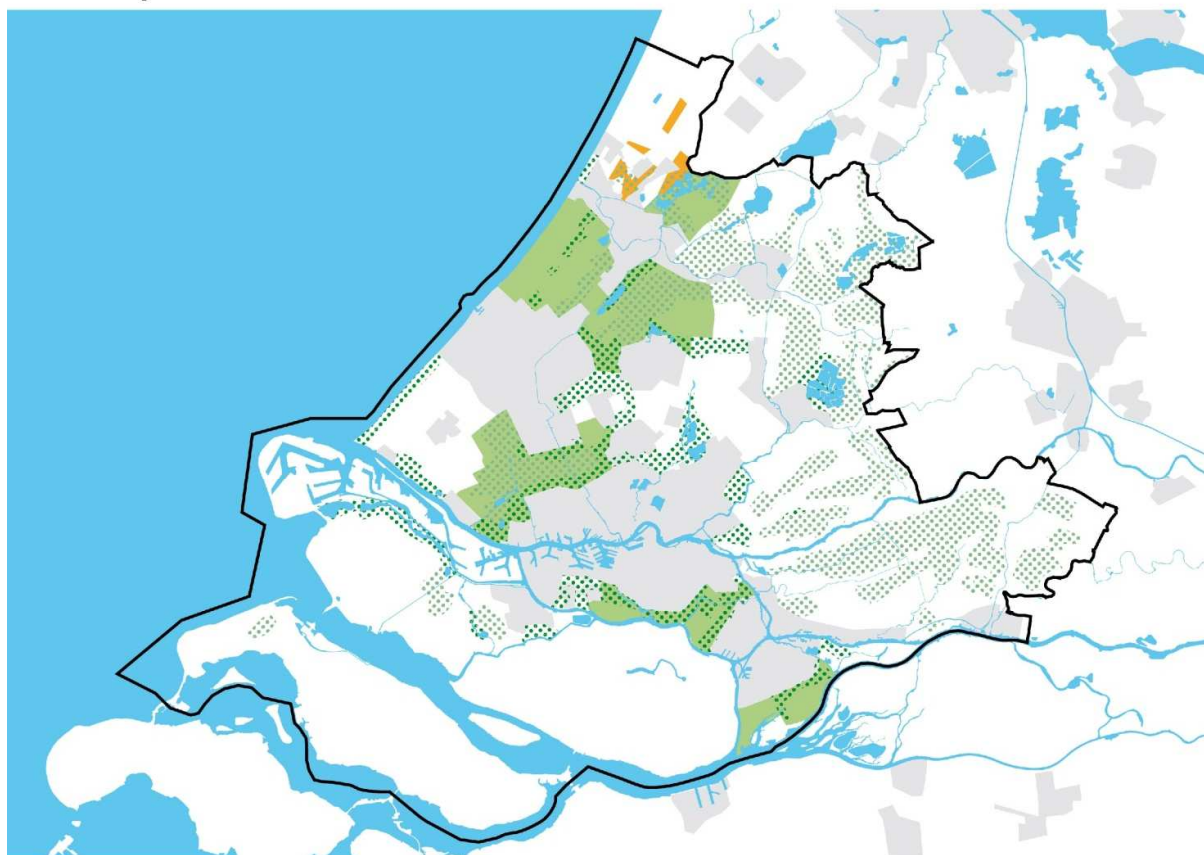
##### *Gebieden met een specifieke waarde (categorie 2)*







De provincie wil in een aantal gebieden specifieke waarden in stand houden omdat ze landschappelijk, ecologisch of qua gebruikswaarde bijzonder en kwetsbaar zijn. De instandhouding van deze waarden vraagt om toegespitste vormen van bescherming en ontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden zijn mogelijk, maar met inachtneming van de specifieke waarden naast de generieke bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit.

De volgende gebieden hebben specifieke waarden:

- *belangrijke weidevogelgebieden*, gelegen buiten de ecologische hoofdstructuur, vanwege de specifieke maatschappelijke verantwoordelijkheid voor deze karakteristieke en kwetsbare vogels,
- *openbare recreatiegebieden rond de steden*, vanwege hun onmisbare bijdrage aan de leef- en vestigingskwaliteit in zowel het stedelijk als het landelijk gebied,
- *groene buffers*, vanwege hun belang voor de identiteit, geleiding en leefkwaliteit van het stedelijk gebied,
- *graslanden in de Bollenstreek*, als kenmerkend, maar inmiddels zeldzaam geworden onderdeel van het bollenlandschap en de nog gave strandvlakten daarbinnen.

## Specifieke kwaliteiten



- Beschermingscategorie 2**
-  Groene buffer
  -  Groengebieden
  -  Belangrijk weidevogelgebied
  -  Beschermd grasland Duin- en Bollenstreek
- Algemeen**
-  Stedelijk kerngebied
  -  Provinciegrens

*Gebieden met bijzondere kwaliteit (categorie 1)*

Een relatief beperkt aantal gebieden is zo bijzonder, waardevol en kwetsbaar, dat de instandhouding en mogelijk verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen. De gebieden met bijzondere kwaliteit dragen in hoge mate bij aan de identiteit, beleving en biodiversiteit van Zuid-Holland. Ze leveren een substantiële bijdrage aan het toeristisch profiel en het leef- en vestigingsklimaat in de provincie.

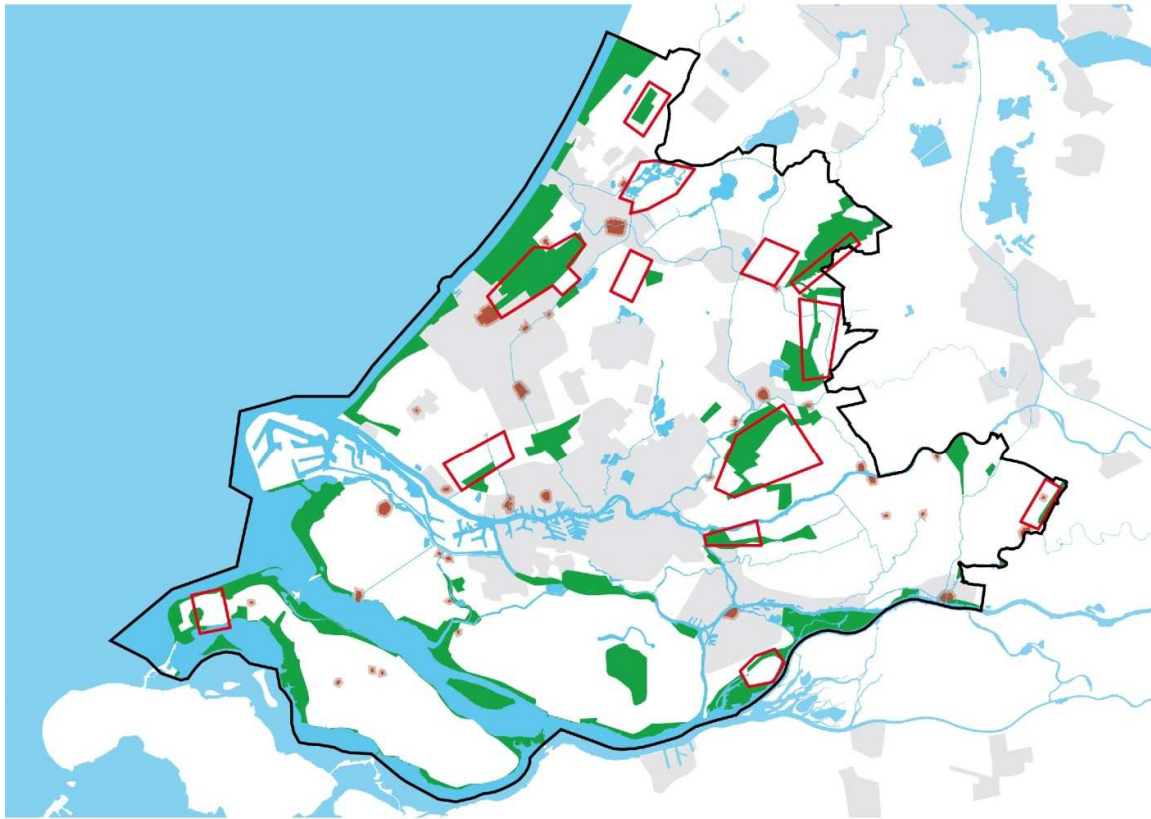
Ruimtelijke ontwikkelingen in en direct grenzend aan de categorie 'gebieden met bijzondere kwaliteit' zijn alleen mogelijk voor zover ze bijdragen aan deze kwaliteit.

Het gaat om gebieden met de volgende kwaliteiten:

- *Hoge en specifieke natuurwaarden in Zuid-Holland*, gebundeld in de ecologische hoofdstructuur en Natura 2000, die met elkaar een substantiële bijdrage leveren aan de Europese biodiversiteit. Provincie en rijk hebben een gedeelde verantwoordelijkheid voor instandhouding en versterking van deze waarden.
- *Cultuurhistorische kroonjuwelen*. Een aantal gebieden in de provincie heeft landschappelijk en cultuurhistorisch een dusdanig uniek karakter dat de bescherming en versterking van deze kwaliteiten centraal staat. Een deel daarvan is zo kwetsbaar dat uiterst zorgvuldig moet worden gekeken naar de inpasbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen.

Veel van gebieden in deze categorie zijn van betekenis voor de recreatie en het toerisme. Het gaat daarbij om toeristische trekpleisters en iconen zoals de Keukenhof en Kinderdijk, maar ook om de unieke natuurgebieden en landschappen met een hoge recreatieve kwaliteit zoals de Nieuwkoopse Plassen, het eiland Tiengemeten en de Biesbosch. Sommige gebieden hebben beide elementen in zich: een hoogwaardige toeristische trekpleister gecombineerd met unieke natuur, zoals de kust van Zuid-Holland en Brouwersdam. De provincie vindt het belangrijk dat overheden en particulieren verder investeren in deze locaties, waar overheden ook in het verleden al in hebben geïnvesteerd, om de belevingswaarde en herkenbaarheid te vergroten.

## Bijzondere kwaliteiten



- Beschermingsniveau 1**
- Ecologische hoofdstructuur (EHS) + Natura 2000
  - Kroonjuwelen cultureel erfgoed
- Algemeen**
- Stedelijk kerngebied
  - Historische kern
  - Water
  - Provinciegrens

### **Drie soorten ruimtelijke ontwikkeling**

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen twee uitgangspunten:

- een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van het landschap heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid,
- hoe hoger en kwetsbaarder de kwaliteit van een gebied is, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen.

De regionale gebiedsprofielen bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is.

In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling (een samenvattende tabel is in het programma Ruimte opgenomen):

1. *Inpassing*. Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van het landschap. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of een nieuwe woning in een lint. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met bijzondere kwaliteit.
2. *Aanpassing*. Dit betreft 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. Voorbeelden zijn een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied, een nieuw landgoed en de verbreding van een provinciale weg. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat, zo nodig inclusief een maatschappelijke tegenprestatie (paragraaf 3.2.5). In gebieden met bijzondere kwaliteit is aanpassing in principe uitgesloten.
3. *Transformatie*. Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden. Bij transformatieopgaven is bijna altijd een provinciaal doel of belang in het geding en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen, een kwalitatief optimaal resultaat inclusief een maatschappelijke tegenprestatie (paragraaf 3.2.5). In gebieden met bijzondere kwaliteit of een specifieke waarde is transformatie in principe uitgesloten.

#### **3.2.4 Bebouwing in de groene ruimte**

Behalve agrarische bebouwing (paragraaf 3.3) en de bebouwing in dorpen, buurtschappen en bebouwingslinten, herbergt de groene ruimte een scala aan andersoortige bebouwing. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om solitaire woningen en bedrijven, recreatieve bebouwing, attractieparken, verblijfsrecreatiecomplexen, jachthavens, verspreid glas, nieuwe landgoederen, enzovoort.

Nieuwe bebouwing heeft al gauw een grote invloed op de ruimtelijke kwaliteit van de groene ruimte. De provincie is in beginsel terughoudend ten aanzien van de ontwikkeling van nieuwe bebouwing en bijbehorende functies en elementen in de groene ruimte. Incidentele, kleinschalige stedelijke functies (zoals wonen of bedrijvigheid) kunnen onder voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit worden gerealiseerd aansluitend aan het bestaand stads- en dorpsgebied of in bestaande linten. Richtinggevend hierbij is of een dergelijke ontwikkeling te beschouwen is als inpassing of aanpassing. Grootschalige stedelijke functies in de groene ruimte worden in het handelingskader voor ruimtelijke



kwaliteit beschouwd als transformatie-opgaven. Deze zijn, conform het handelingskader, mogelijk na instemming van de provincie.

De provincie geeft ruimte aan nieuwe functies in leegstaande of vrijkomende agrarische en niet-agrarische bebouwing, mits de ruimtelijke kwaliteit en andere specifieke waarden ter plekke worden behouden en de verkeersdruk niet toeneemt. Nieuwe bebouwing, bijvoorbeeld voor verblijfsrecreatie, jachthavens en nieuwe landgoederen, is mogelijk indien de ruimtelijke kwaliteit en andere specifieke waarden ter plekke worden behouden of verbeterd.

### 3.2.5 Compensatie en maatschappelijke tegenprestatie

In een dynamische omgeving is het onvermijdelijk dat er plannen ontwikkeld worden die inbreuk maken op de te beschermen waarden. In het algemeen is het handelingskader voor ruimtelijke kwaliteit gericht op een goede landschappelijke inpassing en mitigatie van de negatieve effecten bij nieuwe plannen, projecten of initiatieven. In sommige gevallen zal dat niet toereikend zijn en vraagt de provincie om compensatie.

#### *Compensatie natuur, recreatie en landschap*

In een aantal gevallen wordt compensatie geëist als specifieke natuur-, recreatie- of landschapswaarden verloren gaan. De aangetaste waarden moeten elders worden hersteld. Het gaat om gebieden met de aanduiding:

- ecologische hoofdstructuur;
- belangrijk weidevogelgebied;
- recreatiegebied in de groenblauwe structuur;
- strategische reservering natuur

alsmede om karakteristieke landschapselementen.

#### *Maatschappelijke tegenprestatie*

De provincie wil bij de ontwikkeling van nieuwe stedelijke of gebiedsvreemde functies buiten bestaand stads- en dorpsgebied het principe van een maatschappelijke tegenprestatie invoeren. Allereerst om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied op peil te houden, dan wel door middel van een tegenprestatie waarmee een eventuele kwaliteitsafname wordt gecompenseerd in het gebied zelf. Als een tegenprestatie 'in natura' niet tot de mogelijkheden behoort, is een financiële tegenprestatie denkbaar. Het Programma Ruimte en de Verordening Ruimte beschrijven in welke gevallen een maatschappelijke tegenprestatie verlangd wordt en waar deze uit kan bestaan.

## 3.3 Vitale en aantrekkelijke agrarische cultuurlandschappen

In Zuid-Holland blijft ruimte voor agrarisch ondernemerschap, zodat de economische kracht van de sector behouden blijft en waar mogelijk wordt versterkt. Tegelijk ligt er een verantwoordelijkheid bij de landbouwsector om zich op de markt en de omgeving te oriënteren. De landbouw staat de komende jaren voor ingrijpende veranderingen, onder meer als gevolg van het Europese Gemeenschappelijk Landbouwbeleid en veranderingen in de marktvraag, maatschappelijke opvattingen en wet- en regelgeving.

De grondgebonden landbouw is een gezichtsbepalende factor in het landelijk gebied. De sector heeft een gezond perspectief. De toegevoegde waarde is, ondanks de hoge grondprijzen, relatief groot. De vitaliteit van de grondgebonden landbouw is zowel voor de regionale economie als voor de kwaliteit van het landschap belangrijk. Bij het bieden van ruimte voor verdere ontwikkeling wil de provincie

bereiken dat de landbouw een flinke sprong maakt in verduurzaming, ruimtelijke kwaliteit en het inspelen op omgevingsfactoren. Het gegeven dat de stad nooit ver weg is, biedt bijvoorbeeld kansen. In het veenweidegebied zijn bodemdaling en peilbeheer medebepalende factoren en in sommige droogmakerijen en delen van het rivierdeltalandschap geldt dat voor verzilting. Waar de overheid een bijdrage levert aan het behoud van primaire omgevingscondities, is het aan de agrarische ondernemer om daarop in te spelen.

De grondgebonden landbouw blijft daarnaast een belangrijke drager van de ruimtelijke kwaliteit in Zuid-Holland. In die zin heeft de landbouw een verantwoordelijkheid voor de landschappelijke, recreatieve en ecologische gebiedskwaliteit. De provincie wil daarom de agrarische functie als producent van duurzaam voedsel en als belangrijke drager van het cultuurlandschap ook op termijn veiligstellen.

In de bedrijfsvoering vraagt de samenleving prestaties op het gebied van duurzaamheid, vergroening, dierenwelzijn en volksgezondheid. Tegelijk is er, in het licht van diversiteit in het landelijk gebied, ruimte voor diverse nevenfuncties, mits passend in de gebiedskwaliteit. Het is vooral aan de agrarische ondernemer zelf om te kiezen voor schaalvergroting of verbreding en daarbij in te spelen op omgevingsfactoren en ruimtelijke kwaliteitseisen.

#### *Agrarische bebouwing*

Het vraagt een bepaalde schaalgrootte van een agrarisch bouwblok om in verduurzaming en modernisering te investeren met een verantwoorde terugverdientijd (rentabiliteit). Een zekere omvang is daarnaast nodig voor dierenwelzijn en voor ruimtelijke inpassing van activiteiten en voorzieningen. En ook voor agrarische bebouwing geldt het ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In de meeste gevallen biedt de toegestane maximale omvang van 2 hectare voor een agrarisch bouwvlak voldoende ruimte voor de toekomst. In een incidenteel geval is dit niet voldoende of reiken de ambities van een agrarisch ondernemer verder. De provincie houdt de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor het gangbare agrarisch bedrijf begrensd op 2 hectare voor een agrarisch bouwblok, zowel in de intensieve veehouderij als in de melkveehouderij. In verband met mogelijke verbreding van activiteiten (met bijvoorbeeld zorg, recreatie of duurzame energieopwekking) biedt de provincie indien nodig meer ruimte. Een bouwblok kan dan onder voorwaarden tot meer dan 2 hectare uitbreiden. Een voorwaarde is dat de agrarische hoofdfunctie behouden blijft

### **3.4 Behouden en vergroten van biodiversiteit**

Het provinciale beleid is gericht op het behouden, herstellen en op langere termijn vergroten van de biodiversiteit in Zuid-Holland, inclusief de biodiversiteit van de bodem. Daarmee wordt niet alleen een belangrijke bijdrage geleverd aan het in stand houden van de Europese en mondiale biodiversiteit, maar ook aan andere maatschappelijke doelen. Zo zijn koppelingen mogelijk met een aantrekkelijk en klimaatbestendig woon- en vestigingsklimaat, waterveiligheid en waterkwaliteit, recreatie en het tegengaan van bodemdaling. Om dit doel te bereiken zet de provincie in op duurzaam beheer, bescherming en voltooiing van de ecologische hoofdstructuur en meer natuurwaarden op boerenland en in recreatiegebieden.

#### *Ecologische hoofdstructuur*

De duinen, de rivieren, de deltawateren en de natuurgebieden in het veenweidegebied zijn de grote dragers van de biodiversiteit in Zuid-Holland. Het belangrijkste instrument om de biodiversiteitsdoelen

te bereiken is de realisatie van de ecologische hoofdstructuur (EHS). De provincie heeft de ambitie om de EHS uiterlijk in 2027 gerealiseerd te hebben. De EHS bestaat uit een robuust, kwalitatief hoogwaardig en samenhangend netwerk van bestaande bos- en natuurgebieden, landgoederen, nieuwe natuurgebieden, ecologische verbindingen, de grote rijkswateren en de Noordzee. De EHS wordt goed beheerd en valt onder categorie 1 (gebieden met bijzondere kwaliteit).

Bij het ontwikkelen van nieuwe natuurgebieden is prioriteit gegeven aan gebieden die substantieel bijdragen aan de internationale natuur- en waterdoelen op grond van de Vogel- en Habitatrictlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water. Nieuwe natuurgebieden die aan dit criterium voldoen, maar waarvoor in de periode tot en met 2027 vooralsnog geen financiële dekking is, zijn opgenomen in de 'strategische reservering natuur'.

#### *Natura 2000-gebieden*

Met het Europese ecologische netwerk Natura 2000 wordt beoogd de 'natuurlijke habitats en leefgebieden van soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied' in een gunstige staat van instandhouding te houden of te brengen. In Zuid-Holland zijn 23 gebieden aangewezen als Natura 2000-gebied. De Natura 2000-gebieden maken deel uit van de EHS, maar zijn voor hun instandhouding en functioneren mede afhankelijk van de overige EHS en de ecologische kwaliteit van de landbouw- en recreatiegebieden daarbuiten. Dat geldt eveneens voor soorten die op grond van de Vogel- en Habitatrictlijn zijn beschermd, maar waarvoor geen specifieke gebieden zijn aangewezen omdat hun populaties zich voor een belangrijk deel buiten de Natura 2000-gebieden bevinden.

#### *Natuurwaarden buiten de ecologische hoofdstructuur*

Ook buiten de EHS zijn grote natuurwaarden aanwezig. Behoud, herstel en verdere ontwikkeling van deze natuurwaarden dragen substantieel bij aan de biodiversiteit in Zuid-Holland. Aanvullend wordt ingezet op de volgende opgaven:

- het realiseren van een natuurmantel in de vorm van een groenblauwe dooradering rondom de natuurkernen in de EHS,
- het in stand houden van de belangrijke leefgebieden voor weidevogels in blijvend agrarisch gebied door agrarisch natuurbeheer. Weidevogelgebieden worden gerekend tot categorie 2 in het handelingskader ruimtelijke kwaliteit,
- het vergroten van de biodiversiteit in recreatiegebieden,
- het benutten van de mogelijkheden voor tijdelijke natuur op braakliggende terreinen.

### **3.5 Instandhouding en versterking van het cultureel erfgoed**

Het cultureel erfgoed van Zuid-Holland is een belangrijke drager van ruimtelijke kwaliteit. Zeker in combinatie met groen en water verhoogt het erfgoed de variëteit en daarmee de aantrekkelijkheid van stad en landschap. Deze toegevoegde waarde van erfgoed bevordert de provincie op diverse manieren:

- behoud en versterking van cultuurhistorisch waardevolle structuren en ensembles die van bijzonder provinciaal belang zijn, via bescherming én passende ruimtelijke ontwikkeling,
- cultureel erfgoed vormt een integraal onderdeel van het provinciaal ruimtelijk kwaliteitsbeleid via de Kwaliteitskaart en de Gebiedsprofielen Ruimtelijke Kwaliteit.

De cultuurhistorische en archeologische waarden zijn gebundeld in de cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS), die de basis vormt voor het provinciaal erfgoedbeleid. Het beschermende ruimtelijk beleid richt zich met name op een selectie van de CHS:

- *werelderfgoed (bestaand en potentieel)*: het molengebied van Kinderdijk, de Romeinse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- *cultuurhistorische kroonjuwelen*: unieke, zeer karakteristieke en gave erfgoedensembles in Zuid-Holland. Hiertoe rekenen wij: de Landgoederenzone, het Kagerplassengebied, de Keukenhof, de kerngebieden van Midden-Delfland en de Krimpenerwaard, Aarlanderveen e.o., de Oude Hollandse Waterlinie, de lintdorpen Meije en Weipoort, het schurvelingengebied op Goeree, de Diefdijk als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, het molengebied van Kinderdijk en Polder de Biesbosch op het Eiland van Dordrecht;
- *molen- en landgoedbiotopen*;
- *archeologie* (zie paragraaf 4.3.5).

#### *Molen- en landgoedbiotopen*

Naast de historische structuren en cultuurlandschappen richt de provincie zich in haar beleid ook op twee bijzondere typen monumenten: molens en landgoederen. Molens en landgoederen vormen een kenmerkende combinatie van cultuurhistorie, natuur en landschap. Daarbij gaat het niet alleen om het monument op zich maar ook om zijn omgeving en ensemblewaarde. Hiervoor worden in de Verordening Ruimte planologische beschermingszones (zogenaamde biotopen) opgenomen.

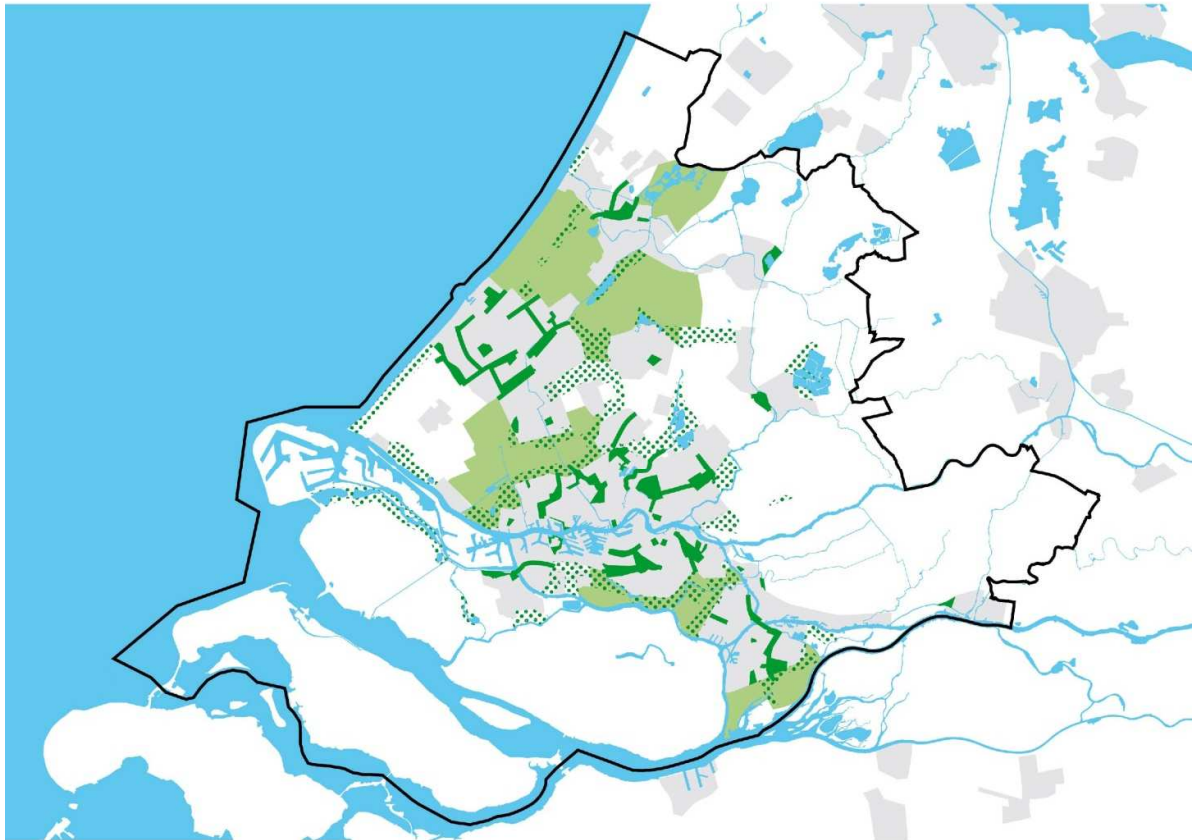
#### *Erfgoedlijnen*

Naast bescherming en versterking van erfgoed stimuleert de provincie ook de beleving en benutting ervan. Dit is gericht op zeven erfgoedlijnen, een beleidscategorie gericht op beleving en benutting, waar geen afzonderlijk beschermingsregime aan is verbonden. Erfgoedlijnen zijn kenmerkende ensembles van erfgoed, landschap en water die beschikken over een groot recreatief-toeristisch potentieel (Landgoederenzone, Waterdriehoek, Atlantikwall, Oude Hollandse Waterlinie, Limes, Trekvaarten en Goeree-Overflakkee). Het ruimtelijk beleid voor de erfgoedlijnen richt zich op de continuïteit van hun karakter, door behoud en versterking van de structuur, gecombineerd met het stimuleren van eigentijdse bestemmingen van dit erfgoed.

### **3.6 Stad en land beter verbonden**

Een gezamenlijke opgave is om de groene kwaliteiten zowel binnen als buiten de stad te versterken en de samenhang tussen stedelijke parken, recreatiegebieden, natuurgebieden en agrarisch landschap te vergroten. De provincie zet daarom in op de *groenblauwe structuur*. Dat is een samenhangend stelsel van verschillende groene ruimtes en routes die stad en land met elkaar verbinden: de grote parken en groenblauwe dooradering in de stad, recreatieve stad-land verbindingen en poorten, recreatiegebieden om de stad, de groene buffers en belangrijke recreatieve routes in het landelijk gebied. De groenblauwe structuur staat in verbinding met de gebieden van bijzondere kwaliteit (natuur en kroonjuwelen), de erfgoedlijnen (paragraaf 3.5) en de overige landschappen in de provincie. Het fietsnetwerk, waarvan ook de veren in de provincie deel uitmaken, vormt een belangrijke drager van de groenblauwe structuur. Het is een gezamenlijke opgave van provincie, gemeenten en andere partijen om deze structuur in stand te houden, waar nodig verder te ontwikkelen en barrières op te heffen, om zo de kwaliteit en samenhang te verbeteren.

## Groenblauwe structuur



- Groenblauwe structuur**
-  Groene buffers
  -  Groengebieden
  -  Stedelijk groen
- Algemeen**
-  Stedelijk kerngebied
  -  Water
  -  Provinciegrens

### 3.6.1 Groene buffers

Het contrast tussen de dynamiek en dichtheid van de stad en de lichte van de aangrenzende groene ruimte is een belangrijke kwaliteit. De provincie wil in alle overgangengebieden van stedelijk gebied naar open landschap deze contrastkwaliteit behouden. Het accent in de groene ruimte rond het stedelijk gebied ligt op een betere verweving van recreatie, natuur, water en landbouw.

Aantrekkelijke landschappen en toegankelijke natuur nabij de stad zijn belangrijk voor een goed leef- en vestigingsklimaat in de stad. Ze hebben een positief effect op de gezondheid en het welbevinden van mensen. In de groene ruimte nabij de stad is verbetering van de recreatieve kwaliteit en bereikbaarheid daarom een belangrijke opgave. Goede stad-landverbindingen, fijnmazige netwerken en opheffing van barrières kunnen de toegankelijkheid van het landschap nabij de stad verbeteren. Ook natuur heeft een recreatieve waarde en moet zo veel mogelijk toegankelijk zijn. De landbouw kan op diverse manieren verbreden en inspelen op de nabijheid van de stad.

Deze opgave heeft extra urgentie in relatief kleine open ruimten grenzend aan stedelijk gebied en in de groene ruimten tussen de stedelijke gebieden. Omdat de stedelijke invloed hier verhoudingsgewijs groot is en soms van meerdere kanten komt, is extra zorgvuldigheid bij ruimtelijke ontwikkelingen geboden. Behoud van deze ruimten is van belang voor de identiteit en leefkwaliteit van het stedelijk gebied, aangezien ze op de schaal van de provincie een onmisbare tegenhanger vormen van de stedelijke dynamiek en verdichting. Voor een aantal gebieden nabij de stad, blijft de provincie kiezen voor behoud van en verdere ontwikkeling tot robuuste *groene buffers*, die vanuit hun gebiedskwaliteit en gebruikswaarde verstedelijkingsdruk kunnen en moeten weerstaan. Dit betreft Midden-Delfland, IJsselmonde, het Kaaggebied, het Eiland van Dordrecht en Duin, Horst en Weide / Wijk en Wouden. Deze groene buffers vallen in categorie 2 van het handelingskader ruimtelijke kwaliteit, 'gebieden met een specifieke kwaliteit' (paragraaf 3.2.3). Ruimtelijke ontwikkelingen zijn hier mogelijk, maar extra bescherming tegen (grootschalige) stedelijke ontwikkeling is van belang om de schaal en het karakter van deze gebieden in stand te houden. Stabiele en aantrekkelijke stadsranden en goede inpassing van infrastructuur dragen hieraan bij.

### 3.6.2 Groen binnen bereik, aantrekkelijke routes en voldoende en gevarieerd aanbod

De provincie zet in op een toename van kwalitatief hoogwaardige recreatiemogelijkheden in en nabij de stad. Deze opgave richt zich met name op verbetering van het groenblauwe routenetwerk en het verbeteren en voltooiën van het aanbod aan recreatiegebieden. De recreatiegebieden vallen onder categorie 2 van het handelingskader ruimtelijke kwaliteit (paragraaf 3.2.3).

Driekwart van de vrijetijdsactiviteiten buiten de deur vindt plaats op maximaal 10 kilometer van huis. De afgelopen jaren is de recreant mobieler geworden. Er is meer aandacht voor gezondheid en actief bewegen, waardoor het belang van goede recreatieve netwerken is toegenomen. De provincie Zuid-Holland stelt als uitgangspunt dat de groene ruimte in en om de stad voor alle inwoners van het stedelijk netwerk op maximaal vijftien minuten fietsen op een aantrekkelijke manier bereikbaar is. Om dit samen met andere partners te bereiken, ziet de provincie een aantrekkelijk recreatief netwerk voor wandelen, fietsen en varen als een belangrijke opgave.

#### *Voldoende en gevarieerd aanbod*

Groenbeleving moet aansluiten op de verschillende leefstijlgroepen en het aanbod moet voldoende gevarieerd zijn. De komende jaren wordt nog een aantal nieuwe recreatiegebieden rond het stedelijk netwerk gerealiseerd. De provincie verbetert de kwaliteit van de bestaande recreatiegebieden onder andere door meer differentiatie aan te brengen. Dat kan door een natuurlijker inrichting, met oog voor biodiversiteit of aansluitend bij de identiteit en cultuurhistorische waarde van het gebied en de

omgeving. Binnen de recreatiegebieden biedt de provincie ruimte aan nieuwe recreatieve voorzieningen, passend bij de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Locaties waar recreatieve routes samenkomen en die een toegang vormen naar belangrijke recreatieve landschappen, worden beschouwd als 'recreatieve poorten'. Hier wil de provincie ruimte bieden aan passende voorzieningen. Tot de belangrijke recreatieve landschappen behoren in elk geval de groene buffers (paragraaf 3.6.1). Daarnaast zijn er gebieden die door hun maat, schaal, ligging en recreatieve gebruikswaarde als belangrijk recreatiegebied worden geduid, zoals het complex van Bieslandse Bos en Balij, de Rottemeren, het Bentwoud en de Brielse Maas. Buiten het stedelijk netwerk, in het agrarisch cultuurlandschap, zet de provincie met betrokken gebiedspartijen in op het verder ontwikkelen van de recreatieve netwerken.

Voor de beleving van de groene ruimte vindt de provincie het belangrijk dat grote nieuwe weginfrastructuur goed landschappelijk wordt inpast en voorzien is van recreatieve kruisingen voor fietsers, wandelaars en recreatievaart.

### 3.6.3 Stedelijke groen- en waterstructuur

De provincie ziet de stedelijke groen- en waterstructuur als een integraal onderdeel van de (boven)regionale groenblauwe structuur. De stedelijke parken en de groenblauwe dooradering vormen als het ware de uitlopers en haarvaten van de landschappen buiten de stad. Met de verdichtingsopgave van het bestaand stads- en dorpsgebied wordt de groene ruimte als tegenhanger van de stedelijke dynamiek nog belangrijker voor rust, ruimte en leefkwaliteit. De stedelijke groen- en waterstructuur kan met het oog op klimaatverandering dienen als klimaatbuffer bij hittestress, droogte en wateroverlast. De regulatiefunctie van de bodem (paragraaf 4.3) kan daar een belangrijke bijdrage aan leveren.

In samenwerking met de betrokken gemeenten en waterschappen wil de provincie de stedelijke groen- en waterstructuur benoemen, beschermen en versterken. Binnenstedelijke herstructurerings- en verdichtingsprojecten en projecten van waterschappen ter realisering van de binnenstedelijke wateropgave moeten waar mogelijk bijdragen aan de realisatie van de groenblauwe structuur. Van belang is verder dat bij de planvorming rekening wordt gehouden met de geschiktheid van de bodem om water vast te houden en/of te bergen.

### 3.6.4 Stads- en dorpsranden

Stads- en dorpsranden zijn in hoge mate medebepalend voor de kwaliteit van het aangrenzend landschap. De provincie streeft naar een goede overgangskwaliteit van stads- en dorpsranden en beschouwt de verbetering van deze kwaliteit, waar die als onvoldoende wordt ervaren, als een belangrijke opgave voor de betreffende gemeente. Binnen een dergelijke opgave kan om redenen van verbetering van de ruimtelijke kwaliteit nieuwe bebouwing een optie zijn.

## 3.7 Strategische doelen

Samenvattend gelden voor de kwaliteit van landschap, groen en erfgoed de volgende strategische doelen:

- Instandhouding en zo mogelijk versterking van de ruimtelijke kwaliteit van Zuid-Holland, zodat voor de huidige en toekomstige generaties het onderscheidend karakter van de drie deltalandschappen herkenbaar en beleefbaar blijft.
- Ruimte voor duurzame landbouw en andere passende economische activiteiten in het landelijk gebied, afgestemd op condities vanuit bodem, water en natuur en op gebiedskwaliteiten.

- Behoud, herstel en verhoging van de biodiversiteit als intrinsieke waarde van de groene ruimte, zo mogelijk gekoppeld aan andere maatschappelijke doelen.
- Instandhouding en versterking van het cultureel erfgoed, vanwege de historische waarde en de betekenis voor de identiteit, variëteit en beleving van de Zuid-Hollandse landschappen en kernen.
- Behoud en ontwikkeling van een groenblauwe structuur, die de samenhang tussen stad en land versterkt en de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde in en nabij de stad verbetert.



## 4 WATER, BODEM EN ENERGIE

### 4.1 Hoofdpijnen van beleid

Vanuit de ambitie om Zuid-Holland een duurzame, concurrerende en leefbare Europese topregio te laten zijn, bevordert de provincie de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Die rode draad door de Visie Ruimte en Mobiliteit staat centraal in het beleid voor water, bodem en energie. Daarnaast kent het beleid raakvlakken met de andere drie rode draden. Het versterken van de agglomeratiekracht speelt vooral bij de energievoorziening. Schaal- en clustervoordelen brengen nieuwe en innovatieve oplossingen binnen bereik, met als meest aansprekende voorbeeld het warmtenet dat mainport, greenports en het stedelijke gebied verbindt. Essentie van een water- en energie-efficiënte samenleving is dat de beschikbare bronnen, ook in de bodem, beter worden benut – daarin komt de rode draad van het beter benutten en opwaarderen terug. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit komt niet alleen terug in de duurzaamheid van de water-, bodem- en energiesystemen (dus een verbeterde toekomstwaarde), maar ook in de gebruikswaarde en de belevingswaarde. Milieukwaliteit (geluid, lucht, externe veiligheid) is daar een belangrijke factor in, bijvoorbeeld bij nieuwbouw in bestaand stedelijk gebied en bij infrastructuurprojecten. Water kan veel bijdragen aan de belevingswaarde, maar ook noodzakelijke nieuwe energievoorzieningen worden met oog voor de belevingswaarde van de ruimte ingepast.

Het watersysteem stelt de komende decennia grote uitdagingen. Klimaatverandering, toenemende verzilting, inklinking en het veranderend ruimtegebruik (ook in de ondergrond) vergen aanpassingen van en keuzes in het bodem- en watersysteem, die in veel gevallen invloed hebben op de ruimtelijke ordening. Deze keuzes hebben het achterliggende doel dat Zuid-Holland beschermd blijft en dat het mogelijk blijft om water in zijn vele hoedanigheden beter te benutten. De kwaliteit en functionaliteit van water dienen optimaal te zijn en vragen permanent om verbetering en bescherming. Bij aanpassingen aan het watersysteem gelden twee uitgangspunten: ze zijn klimaatbestendig en de natuurlijke processen krijgen, waar dat kan, meer ruimte of worden beter benut. Het aanleggen van de Zandmotor voor de Zuid-Hollandse kust is een aansprekend voorbeeld van het benutten van natuurlijke processen om de kust uit te breiden, met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit als resultaat.

De provincie wil de kansen en natuurlijke kwaliteiten van bodem en ondergrond beter en duurzamer benutten. De bodem levert elementaire zaken als drinkwater, voedsel, grondstoffen en energie. De bodem is bovendien de basis voor biodiversiteit en neemt water op bij overdadige regenval. Ook is de bodem een onmisbaar archief van de ontstaansgeschiedenis. De drukte in de ondergrond neemt toe, als gevolg van nieuwe mogelijkheden om de ondergrondse ruimte te benutten en de toenemende druk op de bovengrondse ruimte. Dat vraagt om een actieve ordening van ondergrondse functies, afgestemd met bovengrondse ontwikkelingen, in een driedimensionale planvorming. Delen van Zuid-Holland hebben te maken met een specifiek probleem: de daling van de veenbodem. Die kan niet worden gestopt, maar wel worden vertraagd. Dat vraagt van de provincie en haar partners om gebiedsgericht beleid. De bodem bevat verder archeologische schatten die om een zorgvuldige omgang vragen. Al deze overwegingen zijn aanleiding om bodem en ondergrond een nadrukkelijker rol te geven in ruimtelijke plannen en afwegingen. De provincie onderzoekt of een bodemtoets kan worden geïntroduceerd als procesinstrument. Zij wil dit met actoren in planvormingsprocessen nader verkennen en uitwerken.

De provincie zet in op een transitie naar een energie-efficiënte samenleving, waarbij op termijn grotendeels duurzaam kan worden voorzien in de energiebehoefte. Het gaat hierbij om drie samenhangende doelen: verhoging van het totaal aan duurzaam opgewekt vermogen, vermindering van het verbruik van energie en een absolute vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, waardoor Zuid-Holland op termijn grotendeels CO<sub>2</sub>-neutraal is. De komende tijd stuurt de provincie nadrukkelijker op de resultante van de eerste twee doelen, namelijk CO<sub>2</sub>-reductie, dus in de richting van een biogebaseerde circulaire economie. De provincie koppelt de energie-opgaven zo veel mogelijk aan andere opgaven op het gebied van ruimte, economie, water, bodem, milieu en mobiliteit.

## **4.2 Water: versterking van de samenhang in identiteit, kwaliteit en veiligheid**

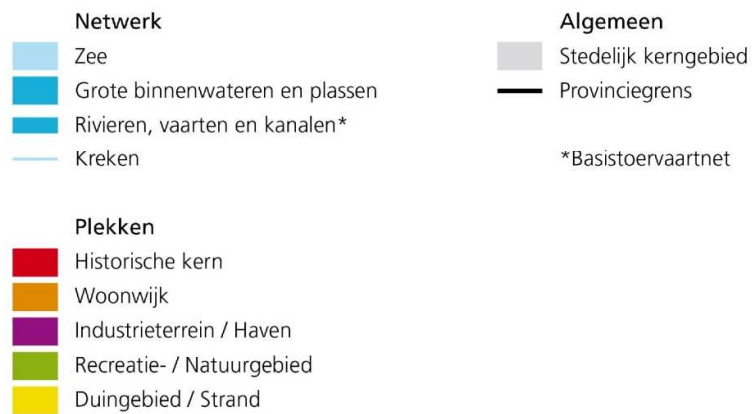
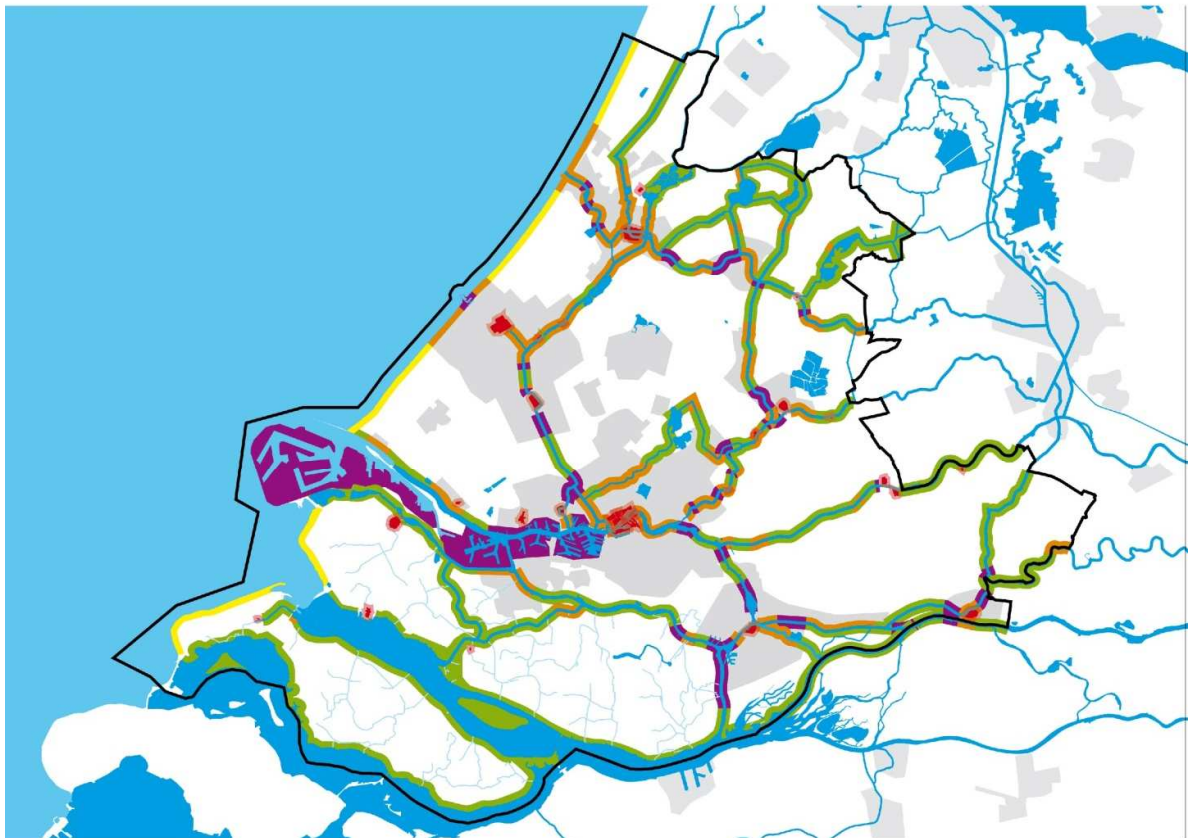
### **4.2.1 Waternetwerk**

De provincie wil het waternetwerk van Zuid-Holland nadrukkelijker profileren als een belangrijke drager van de Zuid-Hollandse identiteit, economie en leefkwaliteit. De veelzijdigheid van het waternetwerk biedt evenzoveel potenties voor betere benutting, integratie en verdere ontwikkeling van de diverse kwaliteiten.

De Noordzee, zeearmen, rivieren, kanalen, boezems, plassen en kreken vormen met elkaar een uiterst gevarieerd en samenhangend netwerk. Gebruiksfuncties (beroepsvaart, recreatievaart, visserij) gaan meestal goed samen met elkaar en met de ecologische kwaliteit. Het waternetwerk is daarnaast een voedingsbron van de zoetwaterbehoefte in Zuid-Holland. Het draagt recreatieve en cultuurhistorische kwaliteiten van het landschap en de kwaliteit van woon- en werkmilieus. Met name de grote getijdenrivieren (zoals de Oude en Nieuwe Maas, de Hollandse IJssel, de Noord en de Beneden Merwede) bepalen in hoge mate de identiteit van aanliggende steden. Als onderdeel van de groenblauwe structuur verbinden de grote en kleinere waterstromen met de bijbehorende dijken stad en land, veelal op natuurlijke wijze. Het waternetwerk van Zuid-Holland heeft kortom een bindende en identiteitsbepalende rol voor de gehele provincie.

De provincie zet zich in voor de integrale versterking van de kwaliteit van en de samenhang in het waternetwerk. Dat heeft te maken met de waterkwaliteit, de veiligheid en de economische, ecologische, recreatieve en cultuurhistorische kwaliteit van het netwerk, met inbegrip van de dijken. De provincie nodigt tevens partijen uit om gericht en in samenwerking bij te dragen aan de profilering, betere benutting en kwaliteitsverbetering van het Zuid-Hollandse waternetwerk. Toekomstige investeringen van de provincie zijn vooral gericht op het verder optimaliseren van de (bovenregionale) bereikbaarheid en beleefbaarheid van het recreatieve vaar netwerk en een betere afstemming van beroepsvaart, recreatievaart en wegverkeer, naast de verbeteringen in het watersysteem die in de volgende paragrafen aan de orde komen.

## Waternetwerk



#### 4.2.2 Waterveiligheid

De provincie kiest voor een duurzaam waterveiligheidsbeleid door in te zetten op sterkere keringen en aanpassingen in ruimtegebruik, en door te anticiperen op de potentiële gevolgen van overstromingen. Met deze benadering werkt de provincie in drie samenhangende stappen aan de bescherming. De eerste stap is preventie: het voorkomen van een overstroming door middel van zeekeringen, duinen, dijken en ruimte bieden aan de rivier. Preventie is en blijft de belangrijkste pijler van het waterveiligheidsbeleid. De basisveiligheid wordt in principe met preventiemaatregelen gewaarborgd.

Een overstroming is echter nooit helemaal uit te sluiten. Daarom wordt bij de ruimtelijke inrichting van een gebied gezocht naar mogelijkheden om de potentiële gevolgen van een overstroming te beheersen. De provincie stimuleert daartoe een waterrobuuste ruimtelijke inrichting om gevolgschade en hersteltijd te beperken. Dit is de tweede stap in het waterveiligheidsbeleid. Als laatste stap zet de provincie in op een betere rampenbeheersing. De veiligheidsregio's zijn verantwoordelijk voor evacuatie bij dreigende rampen. De inzet van de provincie is om bij de vormgeving van infrastructuur rekening te houden met evacuatiemogelijkheden bij overstromingen en met de bescherming van vitale en kwetsbare functies.

De overheid kan geen absolute veiligheid bieden, omdat de kans op een dijkdoorbraak nooit helemaal nul is en absolute veiligheid enorme kosten met zich meebrengt. De veiligheidsnormen worden daarom gebaseerd op maatschappelijk aanvaardbare risiconiveaus. Burgers en bedrijven moeten zelf ook maatregelen nemen om de schade bij een overstroming of wateroverlast te beperken en om zich voor te bereiden op een overstroming. De provincie zal dit in haar communicatie duidelijk maken.

##### *Bescherming tegen overstromingen vanuit grote rivieren en de zee*

Primaire keringen (rivierdijken, zeekeringen en duinen) beschermen tegen overstromingen vanuit de zee en de grote rivieren. In het kader van het nationale Deltaprogramma wordt hiervoor een nieuwe normeringssystematiek ontwikkeld. Uitgangspunt hierbij is een basisveiligheidsniveau voor gebieden, dat wordt vertaald in normen voor delen van dijkkringen. Hierdoor is het mogelijk om dijkversterkingen gericht en effectiever uit te voeren, eventueel in combinatie met andere maatregelen die de veiligheid in een gebied vergroten. De kust van Zuid-Holland is voor de komende vijftig jaar wat betreft waterveiligheid op orde, wanneer in 2015 de laatste zwakke schakel in de kustverdediging bij Katwijk is weggenomen.

##### *Bescherming tegen overstroming vanuit regionale wateren*

De provincie bepaalt op basis van huidige en toekomstige (economische) gebruiksfuncties welk beschermingsniveau voor een regionale kering noodzakelijk is. Zuid-Holland heeft ongeveer 2000 kilometer genormeerde regionale keringen. Ze dienen voornamelijk om overstromingen vanuit het binnenwater te voorkomen. Een verandering in het binnendijkse ruimtegebruik kan ook een verandering in beschermingsniveau met zich meebrengen. Waar regionale keringen worden versterkt, gebeurt dat op zodanige manier dat naast de veiligheid ook de kwaliteit van landschap, de recreatiewaarde en/of de ecologische waarde van het gebied toeneemt.

##### *Bescherming en waardevolle dijklandschappen*

De provincie wil de structurerende, identiteitsbepalende en ruimtelijk verbindende kracht van de dijken behouden. Het is van belang dat deze kwaliteiten integraal worden betrokken en meegewogen bij de opstelling van dijkversterkingsplannen. De provincie kiest voor een nauwe samenhang tussen preventie en ruimtelijke inrichting.

Dijken (zowel de primaire als regionale keringen) zijn meer dan civieltechnische waterkeringen. Historisch vormen ze veelal de basis voor occupatie en ontsluiting en daarmee verbinden ze stad, dorp en land. Ze geven reliëf aan het vlakke land, bieden zicht op land en water en dragen zo bij aan de identiteit en kwaliteit van het Zuid-Hollandse landschap. Dijken bepalen in hoge mate de kwaliteiten van het rivierdeltalandschap en het veenlandschap. Kenmerkend is daarbij het verschil tussen het zuidwestelijk deel van de provincie met overwegend onbebouwde dijken en het oostelijk deel met overwegend bebouwde dijken.

Dijkversterkingsplannen zijn aanleiding voor integrale gebiedsopgaven, door er andere opgaven en ambities van ruimtelijke kwaliteit aan te verbinden. Dijken kunnen zo een meerwaarde krijgen als waterkerende zones met multifunctioneel gebruik. Dijkversterking kan worden gecombineerd met nieuwe ontwikkelingen in de overgangszones van land en water, zowel binnendijs als buitendijs en de relatie daartussen. Hier ligt een gezamenlijke taak van waterschappen, provincie, gemeenten en maatschappelijke organisaties. Bij de goedkeuring van dijkversterkingsplannen door de provincie zal de integraliteit van de plannen centraal staan.

#### *Waterrobuust inrichten*

De provincie stimuleert een 'waterrobuuste' ruimtelijke inrichting. Het doel daarvan is om de gevolgschade en hersteltijd bij een eventuele overstroming te beperken. Dankzij de gevolgbeperkende maatregelen helpt het waterrobuust inrichten ook voorkomen dat in de toekomst een nieuwe waterveiligheidsopgave ontstaat.

De provincie vindt een waterrobuuste inrichting in het bijzonder van belang bij potentiële knelpunten in het verder versterken van waterkeringen. Met name in het oostelijk deel van de provincie lopen de mogelijkheden van dijkversterking tegen grenzen aan, door slappe veenbodems en bestaande, soms cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

Om een waterrobuuste inrichting te bereiken wijst de provincie in overleg met waterschappen en gemeenten 'aandachtsgebieden overstromingsrisico's' aan. (Her)ontwikkeling in deze gebieden blijft mogelijk, maar de provincie wil dat in deze gebieden de mogelijkheden van waterrobuust inrichten expliciet worden meegewogen bij plannen voor (her)ontwikkeling.

#### *Kwetsbare buitendijkse gebieden*

De provincie vindt het wenselijk dat gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen in buitendijkse gebieden van het benedenrivierengebied een inschatting maken van het slachtofferisico bij overstromingen en verantwoorden hoe zij daarmee omgaan. Buitendijkse gebieden zijn gebieden die niet beschermd worden door een primaire kering. Door hun ligging zijn het vaak aantrekkelijke gebieden voor wonen en werken. Veel buitendijkse gebieden – zoals de Kop van Zuid in Rotterdam en de Maasvlakte – liggen hoog genoeg waardoor water geen bedreiging vormt. Lagergelegen buitendijkse gebieden hebben daarentegen een relatief grote kans op overstromingen.

#### *Wateroverlast*

Het uitgangspunt bij de aanpak van wateroverlast verschuift van normgericht naar doelgericht. Aan de hand van een inzichtelijke gebiedsspecifieke afweging wordt gezien hoe de kosten zich verhouden tot de baten. Op grond hiervan kunnen waar nodig gebiedsspecifieke normen worden vastgesteld. Zo ontstaat gebiedsgericht maatwerk. De provincie ambieert een grotere inzet op de realisatie van alternatieve vormen van water vasthouden en bergen, waarmee ook andere ruimtelijke functies worden gefaciliteerd.

Wateroverlast vanuit het oppervlaktewater of door hevige buien kan leiden tot schade. Het vastleggen van een bepaald beschermingsniveau is voor bewoners en bedrijven een belangrijke economische vestigingsfactor. Het beschermingsniveau is door de provincie vastgelegd in normen. Een groot deel van het Zuid-Hollandse grondgebied voldoet daaraan. Maar er zijn knelpunten. In sommige stedelijke gebieden en glastuinbouwgebieden staan de mogelijkheden om water af te voeren of te bergen nu al onder grote druk. Dit zal in de toekomst toenemen door de effecten van klimaatverandering en mogelijke verdere verdichting van het stedelijk gebied. Ook in de natste, laagste gedeelten van de veenweidegebieden is het soms lastig om extra neerslag te bergen. De relatief beperkte schade die hier optreedt, staat in de regel in geen verhouding tot de hoge kosten om het te voorkomen.

#### 4.2.3 Zoetwatervoorziening

Het streefbeeld van de provincie is een duurzame situatie, waarin ruimtegebruikers worden voorzien in hun behoefte aan zoetwater en kosten en baten van het waterbeheer in evenwicht zijn.

Gebruiksfuncties en het regionale watersysteem zijn zodanig op elkaar afgestemd dat variaties in de aan- en afvoer van rivierwater kunnen worden opgevangen. De provincie wil zowel de bestaande aanvoermogelijkheden als het huidige niveau van zoetwatervoorziening behouden. Daarom zet de provincie enerzijds in op behoud en zo nodig verbetering van de aanvoer van zoetwater vanuit de Rijkswateren en anderzijds op effectief en zuinig gebruik binnen het regionale watersysteem.

De beschikbaarheid van voldoende water van de juiste kwaliteit is van essentieel belang voor een aantal gebruiksfuncties (drinkwater, natuur, procesindustrie, land- en tuinbouw) en voor peilhandhaving, wat nodig is om de stabiliteit van veendijken en bebouwing te handhaven. Deze beschikbaarheid is echter niet altijd vanzelfsprekend. Naar verwachting nemen de knelpunten toe door ontwikkelingen in het klimaat, de bodemdaling en de sociaal-economische ontwikkeling. De continuïteit van de zoetwatervoorziening vergt een goede afstemming tussen het beheer van het hoofd- en regionaal watersysteem, de ruimtelijke ordening en de gebruikers.

De provincie ontwikkelt geen zelfstandige zoetwaterstrategie, maar sluit aan en oefent invloed uit op de strategie die het Rijk ontwikkelt binnen het Deltaprogramma. Naar verwachting komt het Rijk daarmee in 2015. Een onderdeel van de nieuwe strategie is het bepalen van een voorzieningsniveau. Dat is een middel om aan te geven wat de gebruikers van zoetwater in een bepaalde regio kunnen verwachten van de overheid, zowel onder normale omstandigheden als in droge jaren. De provincie zal het voorzieningsniveau bepalen samen met de waterschappen en gebruikers van zoetwater.

In afwachting van dit voorzieningsniveau wil de provincie voorkomen dat de vraag naar zoet oppervlaktewater toeneemt. Daarom worden in beginsel geen nieuwe functies toegekend of uitbreidingen toegestaan waarbij de vraag naar zoetwater toeneemt, tenzij deze in hun eigen zoetwater voorzien. Waar mogelijk wordt verzilting tegengegaan. Voor de greenports geldt een aparte regeling (paragraaf 4.3.3).

Om West-Nederland ook in de toekomst van zoetwater te kunnen voorzien, is het noodzakelijk om de huidige Kleinschalige Water Aanvoer (KWA) om te vormen naar een robuuste wateraanvoer. Dit betekent dat de bestaande aanvoercapaciteit door verbreding en verdieping wordt uitgebreid én kan worden aangevuld met nieuwe routes, zoals een mogelijke doorvoer door de Krimpenerwaard en/of vanuit Midden-Nederland. Afhankelijk van de mate van klimaatverandering kunnen deze routes op de lange termijn een permanente alternatieve aanvoer zijn ter vervanging van de inlaat bij Gouda. De provincie wijst zoekgebieden aan voor de robuuste aanvoerroutes van zoetwater. Deze

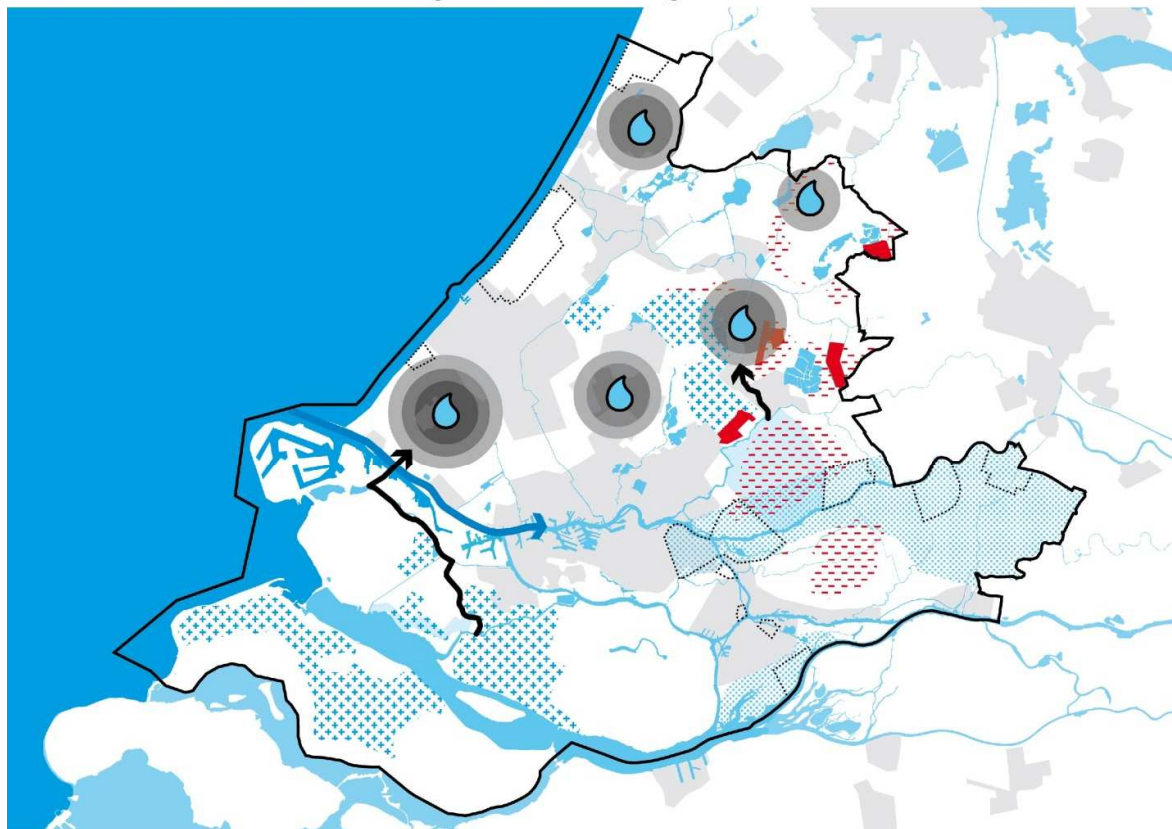
zijn tevens bedoeld om te voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een belemmering gaan vormen voor maatregelen die de aanvoer van zoetwater meer robuust kunnen maken.

#### *Grondwater*

De provincie stelt kaders voor grondwater en beheert een deel van het grondwater. Het belangrijkste doel daarbij is dat de voorraad zoet grondwater in Zuid-Holland niet afneemt. Dit is met name essentieel voor de drinkwatervoorziening op lange termijn. Andere doelen zijn het voorkómen van verontreiniging door gevaarlijke stoffen en vermindering van de verontreiniging door niet-gevaarlijke stoffen. In haar grondwaterbeheer speelt de provincie verder in op de risico's van verzilting van drinkwater in perioden van langdurige droogte en de risico's van temperatuurverhoging als gevolg van energieopslag en energiewinning.

Het grondwater in Zuid-Holland is conform de Europese Kaderrichtlijn Water onderverdeeld in vijf 'grondwaterlichamen'. De provincie wil dat kwantiteit en kwaliteit van het grondwater uiterlijk in 2027 voldoen aan de normen die volgen uit de Kaderrichtlijn. Binnen de vijf grondwaterlichamen heeft de provincie twee typen beschermingsgebieden vastgesteld: beschermingsgebieden voor grondwater ten behoeve van de drinkwatervoorziening en beschermingsgebieden van grondwaterafhankelijke natuur in Natura 2000-gebieden.

## Zoetwatervoorziening & bodemdaling





### *Drinkwatervoorziening*

De provincie stelt zich ten doel dat er altijd voldoende zoetwater aanwezig is om tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten en met eenvoudige technieken voldoende drinkwater van goede kwaliteit te produceren. De drinkwatervoorziening in Zuid-Holland steunt op drie pijlers: grondwaterwinning, oppervlaktewater en de duinwaterwinning. Zuid-Holland is sterk afhankelijk van kwalitatief goed oppervlaktewater als bron voor de drinkwatervoorziening.

Om de drinkwatervoorziening ook op langere termijn te kunnen blijven garanderen, wijst de provincie een aantal gebieden aan als strategische zoetgrondwatervoorraad. Het grondwater in deze gebieden wordt gereserveerd voor de toekomstige drinkwatervoorziening. Gebieden zijn indicatief aangegeven en bevinden zich aan weerszijden van de Lek en in delen van de Vijfheerenlanden, Alblasserwaard en het eiland van Dordrecht. Hierbij is aansluiting gezocht bij de al bestaande winningen. De reservering heeft tot gevolg dat in deze gebieden een aantal functies en ontwikkelingen wordt uitgesloten, en dat zorgvuldig met andere functies moet worden omgegaan die een nadelige invloed hebben op de kwaliteit van het grondwater en een risico vormen voor de drinkwatervoorziening.

#### **4.2.4 Kwaliteit van oppervlaktewater**

De provincie zet zich in voor een verbetering van de waterkwaliteit van alle wateren, omdat mooi en schoon water een belangrijke randvoorwaarde is voor een gezonde en aantrekkelijke woon- en werkomgeving. 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. De inzet voor de overige wateren, die niet onder de KRW vallen, is een verbetering richting het basiskwaliteitsniveau of, als het om een natuurgebied gaat, een kwaliteit die voldoende is om de natuurdoelen te halen. De voorkeur gaat daarbij uit naar water dat direct in verbinding staat met een van de KRW-waterlichamen. De provincie zet zich samen met de waterschappen en andere partners in om de waterkwaliteitsopgaven waar dat kan te combineren met andere water-, groen- en ruimtelijke opgaven. Dit levert synergievoordelen en doelmatigheidswinst op. De provincie blijft zich daarnaast inzetten voor voldoende locaties met een goede zwemwaterkwaliteit.

### *Zout water, estuariene dynamiek en getijdenenergie*

De provincie zet samen met het Rijk en de andere deltaprovincies in op ecologisch herstel van de Zuid-Hollandse Delta door (beperkt) herstel van de natuurlijke dynamiek. Die dynamiek is met de Deltawerken verloren gegaan. Verbindingen tussen grote wateren zijn verbroken, waardoor geïsoleerde zoete, brakke of zoute waterbekkens zijn ontstaan. Bij de uitwerking van dit doel wordt rekening gehouden met de zoetwatervoorziening ten behoeve van functies zoals drinkwatervoorziening, landbouw en industrie.

Voor de afzonderlijke zeearmen betekent dit het volgende. De Haringvlietdam wordt op een kier gezet. De inzet voor het Volkerak-Zoommeer is het terugbrengen van een zoutwatersysteem in combinatie met beperkt getij. Zout water mag pas worden toegelaten als de zoetwatervoorziening in de regio geregeld is en zoutindringing bij de Volkeraksluizen tegen is te gaan. Het Haringvliet blijft een belangrijk zoetwaterbekken. Voor de Grevelingen wordt ingezet op het terugbrengen van het getij, in combinatie met een getijdencentrale in de Brouwersdam. De besluiten voor het Volkerak-Zoommeer en de Grevelingen worden genomen door het Rijk.

### 4.3 Bodem en ondergrond: benutten en beschermen in afstemming met ruimtelijke ontwikkeling

Bij het maken van ruimtelijke plannen is aandacht nodig voor de natuurlijke bodemkwaliteit. Die kwaliteit kan de bodem specifiek geschikt maken voor bepaalde functies zoals landbouw, natuur of drinkwatervoorziening. In de ruimtelijke planvorming moet daarnaast rekening worden gehouden met de regulatiefunctie van de bodem. Dat is de geschiktheid van de bodem om water vast te houden en/of te bergen, wateroverlast te voorkomen en voor het realiseren van de groenblauwe structuur in het stedelijk gebied.

De provincie Zuid-Holland wil de potenties van bodem en ondergrond beter maar op een aanvaardbare wijze benutten. Het gaat daarbij continu om het zoeken van een balans tussen benutten en beschermen van de kwaliteiten van bodem en ondergrond.

#### *Bodemtoets*

De provincie onderzoekt de introductie van een bodemtoets om de bodem op een transparante en betrouwbare wijze bij beleidskeuzes te betrekken. De bodemtoets is bedoeld als een instrument dat de kwaliteiten van bodem en ondergrond expliciet en op evenwichtige wijze meeneemt bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is een procesinstrument waarmee de partners in het proces met elkaar de belangen van bodem en ondergrond in een zo vroeg mogelijk stadium in beeld brengen en meewegen. Als handreiking voor het uitvoeren van de bodemtoets heeft de provincie de bodemladder ontwikkeld. In deze ladder staan twee benaderingen centraal. Enerzijds is het de primaire voorkeur dat het gebruik hernieuwbaar is. Anderzijds moet het gebruik aanvaardbaar zijn, waarvoor inzichtelijk gemaakt moet worden wat nut, noodzaak en impact zijn van de ingrepen in bodem en ondergrond, mede in relatie tot de belangen van de voorgestane (bovengrondse) ontwikkelingen. De provincie Zuid-Holland streeft er bij toepassing van de bodemladder naar om uit te komen op een zo hoog mogelijk trede op de bodemladder.

#### 4.3.1 Ondergrondse infrastructuur

De provincie zet in op verbetering van de ordening van ondergrondse infrastructuur, die moet leiden tot een versterking van ruimtelijk-economische functies. Benutting van de ondergrond voor infrastructuur vindt over het algemeen onvoldoende gestructureerd plaats waardoor sprake is van suboptimale benutting van de mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen (bovengronds, ondergronds) te faciliteren. Dat geldt ook voor de nieuwe koude- en warmtenetwerken, die een plaats in de al drukke ondergrond moeten krijgen (paragraaf 4.4.1).

#### *Kabels en leidingen*

De provincie Zuid-Holland streeft naar een betere bundeling van ondergrondse kabels en leidingen, waarbij afstemming plaatsvindt met bovengrondse structuren zoals wegen en spoorwegen. Bij bouwwerkzaamheden moeten regelmatig hoge kosten gemaakt worden voor het tijdelijk omleggen van deze kabels en leidingen. Bovendien wordt voor een nieuwe toepassing vaak een eigen nieuw netwerk aangelegd en is voor de directe omgeving rond de tracés sprake van beperkingen en belemmeringen in het gebruik. Het ontwikkelen van een (boven)regionaal leidingnet behoort hierbij tot de mogelijkheden.

#### *Buisleidingen*

Transport via buisleidingen is een alternatief voor vervoer van bulktransport van (gevaarlijke) vloeistoffen en gassen. De provincie stimuleert het gebruik van deze buisleidingen. In Zuid-Holland liggen twee leidingenstroken (Rijnmond-IJmond en Maasvlakte-Voorne-Putten) en een leidingenstraat

(Pernis-Moerdijk), waarin al een groot aantal buisverbindingen ligt. In de leidingenstraat zijn geen andere functies dan buisleidingen mogelijk, in de leidingenstroken wel, mits zij voldoen aan de randvoorwaarden die uit de transportfunctie voortvloeien. De verbindingen zijn van nationaal en provinciaal belang. De ruimtelijke ordening heeft te maken met de veiligheidszones rond deze tracés om het gebruik van deze verbindingen niet te beperken. De leidingenstroken en -straat maken deel uit van het provinciedekkend basisnet externe veiligheid.

#### **4.3.2 Verbeteren bodemkwaliteit**

De provincie wil de mogelijkheden om via ruimtelijke planprocessen of gebiedsontwikkeling te komen tot een aanpak van verontreinigde locaties beter benutten. De provincie is verantwoordelijk voor de regie in de aanpak van bodemverontreinigingen. Het (rijks)beleid is er vanuit kostenefficiëntie op gericht dat bodemverontreiniging zo veel mogelijk wordt gesaneerd via herontwikkeling van de verontreinigde locaties. Grootschalige grondwaterverontreinigingen, die niet via de gevals- of clusteraanpak kunnen worden gesaneerd, worden via een gebiedsgerichte benadering beheerd. Van de niet-spoedgevallen wordt verwacht dat de bodemkwaliteit in de loop der tijd wordt verbeterd in samenloop met herontwikkeling. De provincie houdt toezicht op de nazorg van gesaneerde bodemverontreinigingen.

De provincie streeft naar een kostenefficiënte en functiegerichte aanpak van de bodemverontreiniging. Het verstedelijkingsbeleid biedt daarvoor kansen. Een groot deel van de saneringsopgave ligt in het stedelijk gebied. De provincie wil dat bij planontwikkelingen in het stedelijke gebied - maar ook daarbuiten - de beoogde functies zo veel mogelijk worden afgestemd op de bodemkwaliteiten in het gebied. Zo kan bij verdichting, herstructurering en transformatie de verontreiniging mede worden gesaneerd of beheerd. De kosten voor de sanering van een bodemverontreiniging naar een meer gevoelige functie zoals wonen, zullen substantieel hoger zijn dan voor een sanering naar een minder gevoelige functies zoals een bedrijventerrein.

De provincie streeft ernaar dat voormalige stortplaatsen een nieuwe functie krijgen. Binnen Zuid-Holland zijn meerdere locaties aanwezig waar in het verleden afvalmateriaal is gestort en die nog geen nieuwe functie hebben. Bij gebiedsontwikkeling wordt nu vaak om deze locaties heen gepland. Mogelijke voorbeelden van een nieuwe functie zijn sportfaciliteiten of het plaatsen van zonnepanelen (zonnevelden). Met deze laatste functie wordt ook een bijdrage geleverd aan de energietransitie.

#### **4.3.3 Bodemgebruik en energie**

De provincie zet in op het vergroten van het aandeel duurzame energie uit de bodem (aardwarmte en warmte-koudeopslag). De provincie wil een betere benutting van de potenties van bodemenergie door bovengrondse functies en ondergrondse potenties beter op elkaar af te stemmen. In de transitie naar een meer duurzame energievoorziening kunnen de mogelijkheden van de bodem en ondergrond een belangrijke rol vervullen voor zowel de winning van aardwarmte als energieopslag (hogere temperatuur-opslag en warmte-koudeopslag). Daartoe wordt de vraag naar energie en het aanbod vanuit het opslag- en winningspotentieel van de ondergrond onderling beter op elkaar afgestemd, onder meer in het kader van gebiedsontwikkeling. De provincie heeft voor een optimale benutting van warmte-koudeopslag (WKO) het stedelijk gebied en glastuinbouwgebieden aangewezen als ambitiegebieden voor bodemenergie. De provincie stimuleert dat in deze gebieden de potenties van bodemenergie optimaal worden benut door middel van een integrale afweging in afstemming met bovengrondse en andere ondergrondse functies in een Bodemenergieplan, waarbij bij voorkeur ook de mogelijkheden van aardwarmtewinning worden betrokken. Als resultante van een integrale afweging wordt een open wko-systeem in het eerste watervoerend pakket mogelijk. Om afstemming

tussen vraag en aanbod voor aardwarmte beter mogelijk te maken, wil de provincie een zware rol krijgen bij de vergunningverlening voor aardwarmte op grond van de Mijnbouwwet.

#### *Fossiele brandstoffen*

De transitie naar een duurzame energievoorziening is een langdurig proces. In de transitiefase blijft inzet van fossiele brandstoffen als aardgas onvermijdelijk. De provincie is kritisch ten aanzien van de winning van nieuwe vormen van fossiele energie zoals schaliegas en steenkoolgas, vanwege negatieve milieueffecten op korte en lange termijn. De provincie zal in een later stadium een standpunt bepalen over deze nieuwe vormen van fossiele energie. Dit standpunt zal bepaald worden met toepassing van de bodemladder, waarbij nut en noodzaak van de winning prominenter dan voorheen aan de orde zullen komen, en het instrumentarium voor ruimtelijke kwaliteit. De provincie is in beginsel positief over het opslaan van gas in lege velden in het kader van de nationale ambitie voor een gasrotonde.

#### *Opslag CO<sub>2</sub>*

De provincie onderkent dat afvang, benutten en ondergrondse opslag van CO<sub>2</sub>-overschotten van belang is voor het beperken van de CO<sub>2</sub>-emissies en voor het versterken van de regionale economie. De provincie wil het bestaande hergebruiknet voor CO<sub>2</sub> voor de greenport Westland-Oostland koppelen met voorzieningen voor de afvang en opslag van CO<sub>2</sub>, om de leveringszekerheid te verhogen. Het Rijk heeft er voor gekozen om voorlopig geen proefprojecten voor opslag onder land toe te staan, maar opteert voor projecten onder zee. Het is echter waarschijnlijk dat de opslagcapaciteit onder zee op termijn onvoldoende is. Zolang de resultaten van de proefprojecten op zee en andere onderzoeken niet beschikbaar zijn, wijst de provincie opslag onder land in Zuid-Holland af. Indien CO<sub>2</sub>-opslag op land voor Zuid-Holland in beeld komt, zullen wij het provinciale standpunt mede op basis van onderzoeksresultaten bij proefprojecten voor opslag onder zee bepalen, met toepassing van de bodemladder en het instrumentarium voor ruimtelijke kwaliteit.

#### *Gietwatervoorziening in de greenports*

De provincie heeft een voorkeur voor het zoeken naar duurzame oplossingen voor gietwatervoorziening in de glastuinbouw en boomteelt, bijvoorbeeld door berging van zoet (hemel-) water in de ondergrond, in plaats van het onttrekken van zout grondwater in combinatie met het lozen van het brijnresidu (zout afvalwater) in de ondergrond.

Ondergrondse opslag van zoetwater in het eerste watervoerend pakket heeft in de greenports prioriteit boven andere gebruiksvormen in de ondergrond. Van deze prioritering kan worden afgeweken als in een door de gemeente vastgesteld plan een integrale afweging heeft plaatsgevonden van ondergrondse en bovengrondse belangen en in dat plan ruimte wordt gecreëerd voor een andere functie in het eerste watervoerend pakket, bijvoorbeeld warmte-koudeopslag.

Deze keuze is gemaakt omdat de kapitaalintensieve teelten in de greenports hoge eisen stellen aan de kwaliteit en leveringszekerheid van gietwater. De overheid blijft zich inspannen om de greenports, net als andere functies, te voorzien van voldoende zoetwater, maar kan hiervoor geen garanties geven. De sector zal zelf op tijd met besparingen en innovaties moeten anticiperen op mogelijke situaties van minder zoetwater in de toekomst. Ondergrondse wateropslag biedt hiervoor goede kansen.

#### **4.3.4 Veembodemdaling**

De provincie zet zich in voor het gezamenlijk met andere partijen afremmen van bodemdaling in veengebieden. Het proces van bodemdaling kan niet volledig worden gestopt (zonder ingrijpende

vernatting). Op lange termijn gaat het veenlandschap onvermijdelijk veranderen. Dat kan consequenties hebben voor het ruimtegebruik.

Bodemdaling vormt een bedreiging voor het karakteristieke veenweidelandschap, dat een intrinsieke en mondiaal unieke waarde vertegenwoordigt en recreatief belangrijk is. Daarnaast kan bodemdaling tot hoge kosten leiden, omdat het niveauverschil tussen polders onderling en met het buitenwater groter wordt, de (zoute) kwel toeneemt én gebouwen en infrastructuur (dijken, wegen, riolering, kabels en leidingen) verzakken. Op den duur kan duurzaam waterbeheer moeilijk worden.

Bodemdaling veroorzaakt verder een aanzienlijke uitstoot van broeikasgassen. Oxidatie van veenweidegebieden vormt de grootste bron van emissie uit landgebruik. In Europees verband is afgesproken om uiterlijk in de zomer van 2014 aan te geven welke maatregelen worden genomen om emissies uit landgebruik tegen te gaan en wat de trends en ramingen zijn van de emissies voor de periode 2013-2020.

Het tegengaan van bodemdaling in veenweidegebieden is een gezamenlijke opgave voor provincie, gemeenten, waterschappen en grondgebruikers. De provincie onderkent dat de problematiek niet simpel is op te lossen door waterbeheerder, grondgebruiker/-eigenaar of ruimtelijke ordeningsautoriteiten alleen. De bodemdaling en de effecten ervan verschillen per gebied en in omvang, veranderen in de tijd en worden door verschillende belanghebbenden verschillend gewaardeerd. Dit betekent dat er in het beleid en beheer aandacht is voor differentiatie tussen gebieden en eventuele dilemma's die daarbij optreden. Een van de uitdagingen zit in het feit dat het vertragen van bodemdaling extra water vraagt. Van de waterschappen wordt verwacht dat zij bij het vaststellen van de peilbesluiten rekening houden met de gevolgen van bodemdaling.

Er kan een moment komen dat de waterbeheerder de huidige gebruiksfuncties niet meer kan faciliteren. Hierover moet tijdig worden gecommuniceerd met de gebruikers. In die gevallen moet samen met de betrokkenen een transitieproces worden gestart. Provincie, gemeente, waterbeheerder en grondeigenaar/gebruiker hebben daarin ieder een eigen verantwoordelijkheid.

De provincie zet, bovenop deze generieke inzet, in op een gebiedsgerichte aanpak. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in prioritaire gebieden, waar integrale gebiedsprocessen lopen, en knikpuntgebieden waar het kritieke moment nadert waarop het moeilijk wordt om de huidige (meestal agrarische) functie op dezelfde wijze te handhaven. In deze gebieden wordt ingezet op transitie of adaptatie.

#### 4.3.5 Archeologie

De provincie heeft de ambitie om de archeologische en cultuurhistorische waarden die zich in de bodem bevinden niet alleen te behouden, maar waar mogelijk te versterken en te ontwikkelen. Dat gebeurt door ze mee te nemen bij het ruimtelijk kwaliteitsbeleid en in (gebieds)ontwikkelingsopgaven.

Zuid-Holland is een rijk archeologisch gebied. De archeologische sporen zijn als boeken in een bibliotheek waarin de geschiedenis van het landschap en de bewoners te lezen is. Een groot deel van de cultuurhistorische waarden bevindt zich in de bodem en onttrekt zich aan het oog. Archeologische waarden bevinden zich zowel binnen als buiten bestaand stads- en dorpsgebied.

Op de kaarten van de cultuurhistorische hoofdstructuur zijn de archeologische waarden en verwachtingen opgenomen (paragraaf 3.5). De bekende en vastgestelde archeologische waarden van provinciaal belang blijven beschermd. Bij verwachtingswaarden kan bij een voorgenomen ruimtelijke

ontwikkeling onderzoek nodig zijn. Voor de zone van de Limes, de noordgrens van het voormalige Romeinse Rijk, zijn archeologische waarden en te verwachten archeologische waarden gericht op de zogenaamde kernwaarden van het Werelderfgoed Frontiers of the Roman Empire. Uitgangspunt van Europees, landelijk en provinciaal beleid is behoud in situ van archeologische waarden; dat wil zeggen dat het archeologisch erfgoed in principe onverstoord behouden blijft, tenzij andere belangen prevaleren. Dan kan gekozen worden voor het opgraven van het archeologisch erfgoed, of voor behoud 'ex situ'.

#### 4.4 Prioriteiten in de integrale opgave voor energietransitie

De provincie streeft naar een substantiële verhoging van het aandeel duurzame energie in 2020 in Zuid-Holland. Hierbij wordt rekening gehouden met de kenmerken van Zuid-Holland, namelijk relatief veel industrie, weinig onbebouwde ruimte en veel windvermogen. De provincie spant zich daarnaast in om Europese en nationale energiedoelen in de breedte te bereiken, namelijk het realiseren van de reductie van energiegebruik en uitstoot van broeikasgassen (met name CO<sub>2</sub>). Hoe meer energie er wordt bespaard, hoe sneller de hernieuwbare energiedoelstelling wordt bereikt. Bespaarde energie hoeft bovendien niet te worden opgewekt, en is daarom vaak de voordeligste manier van CO<sub>2</sub>-reductie. Europese en nationale doelstellingen zijn een CO<sub>2</sub>-reductie van 20% in 2020 ten opzichte van 1990 en een energie-efficiëntiebesparing van 20% in 2020 ten opzichte van 2007. In het licht van de reductie van broeikasgassen is ook het tegengaan van bodemdaling een relevant onderwerp (het gaat hierbij om CO<sub>2</sub> en methaan). Het kabinet zet in de EU in op een emissiereductie van ten minste 40% in 2030 ten opzichte van 1990.

De provincie werkt op een integrale manier aan het bevorderen van de energietransitie. In de breedte gaat het om het toewerken naar besparing, opwekking en CO<sub>2</sub>-reductie op vele terreinen, waarbij de mainport, de greenports, het stedelijk gebied en mobiliteit alle van belang zijn. Dat gebeurt op vijf hoofdthema's; warmte, wind, zon, energie-efficiëntie en mobiliteit. Naast deze vijf prioriteiten zet de provincie, daar waar zich kansen aandienen, ook in op andere energie-oplossingen, zoals bij de getijdencentrale in de Brouwersdam. Door samen met de regionale partners ruimtelijke energie-actieagenda's op te stellen, beoogt de provincie een meer integrale en resultaatgerichte benadering van besparing, opwekking en CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken.

##### 4.4.1 Warmte en CO<sub>2</sub>

De provincie zet zich in voor de ontwikkeling van een bovenregionaal warmtenetwerk. Dit netwerk is bedoeld voor het transporteren van restwarmte uit de haven en aardwarmte uit de greenport Westland-Oostland naar warmtevragers in deze greenport en het stedelijk gebied. De Zuidelijke Randstad is daar uitermate geschikt voor, vanwege nabijheid van grote stedelijke gebieden nabij de glastuinbouw- en industriecomplexen alsmede de potentie van aardwarmte. In delen van de steden liggen al stadsverwarmingsnetten. De provincie zet zich daarom in om samen met andere overheden en initiatiefnemers stadsverwarmingsnetten op te schalen tot een geïntegreerd warmtenet voor de gehele Zuidelijke Randstad. Tevens zet de provincie in op opslag én hergebruik van CO<sub>2</sub> door middel van de uitbreiding van het CO<sub>2</sub>-net.

Deze inzet komt tot uiting door het koppelen van vragers en aanbieders en door hier ruimtelijk op te sturen. Warmte-koude- en CO<sub>2</sub>-netten leggen ook een extra druk op de toch al drukke ondiepe ondergrond. De provincie zoekt met haar partners naar de beste mogelijkheden voor deze netwerken in de drukke ondergrond.

## Energie opgaven



- |                      |   |                 |                               |
|----------------------|---|-----------------|-------------------------------|
| <b>Warmtenetwerk</b> |   | <b>Algemeen</b> |                               |
| ←-SSS-→              | Bovenregionaal warmtenetwerk                | ■               | Stedelijk Kerngebied Randstad |
| ■                    | Greenports                                  | ■               | Water                         |
| <b>Windenergie</b>   |   | —               | Provinciegrens                |
| ■                    | Concentratiegebied windpark                 |                 |                               |
| ■                    | Mogelijkheden voor middelgrote windturbines |                 |                               |
| <b>Zonne-energie</b> |   |                 |                               |
| ■                    | Potentie bebouwd gebied                     |                 |                               |
| <b>Bodemenergie</b>  |   |                 |                               |
| ■                    | Ambitiegebied bodemenergie                  |                 |                               |

#### 4.4.2 Windenergie

De provincie biedt ruimtelijke mogelijkheden voor windenergie. Met het Rijk zijn afspraken gemaakt om in 2020 te voorzien in 735,5 MW opgesteld vermogen op land. Hiervoor zijn 'locaties windenergie' aangewezen. Deze locaties zijn het resultaat van een afweging tussen eisen vanuit windenergie en voorwaarden vanuit landschap en ruimtelijke kwaliteit. De locaties combineren windenergie met technische infrastructuur, grootschalige bedrijvigheid en grootschalige scheidslijnen tussen land en water.

Daarbij wordt voorkeur gegeven aan enkelvoudige lijnopstellingen en clusters, in samenhang met en evenwijdig aan de betreffende infrastructuur en scheidslijnen. Bestaande opstellingen binnen de 'locaties windenergie' kunnen ter plaatse vervangen en opgeschaald worden. In gebieden die vanuit landschappelijk, cultuurhistorisch, ecologisch of recreatief oogpunt kwetsbaar zijn, is plaatsing uitgesloten. De provincie stelt zich terughoudend op ten aanzien van een extra opgave op land na 2020. Wel verwacht de provincie dat de technologie zich verder zal ontwikkelen. Daardoor kan na 2020 mogelijk een hogere opbrengst behaald worden op de aangewezen locaties windenergie, zodra daar turbines worden vervangen. Ook krijgen nieuwe initiatieven voor kleinere en middelgrote windturbines in bestaand stads- en dorpsgebied (met uitzondering van de kernen in de groene buffers) en glastuinbouwgebieden meer ruimte.

#### 4.4.3 Zonne-energie

PV-panelen, die zonne-energie omzetten in elektriciteit, gaan een steeds grotere bijdrage leveren aan de hernieuwbare energieproductie. De relatie met het provinciale beleid worden steeds sterker. De provincie zet haar ruimtelijk instrumentarium actief in voor de innovatieve opgave van zonne-energie. Ze wil het gebruik van zonne-energie actief faciliteren en ondersteunen, in elk geval in de bebouwde ruimte en onder voorwaarden in de onbebouwde ruimte.

De aanleg van zonnepanelen door particulieren en bedrijven neemt sterk toe. In de meeste gevallen gaat het daarbij om plaatsing op gebouwen. Binnen het bestaand stads- en dorpsgebied ligt de verantwoordelijkheid voor de plaatsing van zonnepanelen bij de gemeenten. In het buitengebied gaat de voorkeur van de provincie uit naar meervoudig ruimtegebruik door benutting van bebouwing, agrarische bouwblokken, infrastructuur, voormalige stortplaatsen en (nader te bepalen) restruimtes. Bij plaatsing worden richtlijnen vanuit ruimtelijke kwaliteit in acht genomen.

Zonnevelden zijn een vorm van enkelvoudig ruimtegebruik. Ze sluiten andere functies op dezelfde plaats nagenoeg uit. Ze hebben in beginsel een duidelijke invloed op de kwaliteit van het landschap en beperken de ruimte voor voedselproductie. Afhankelijk van de omvang zijn zonnevelden te beschouwen als een vorm van aanpassing dan wel transformatie van het landschap. In een provincie waarin onbebouwde ruimte een schaars en waardevol goed is, is een terughoudende benadering in die open ruimte op zijn plaats, in combinatie met een stimulerende benadering voor de bebouwde ruimte.

Omdat zonnevelden een relatief nieuw fenomeen zijn, wil de provincie onder voorwaarden wel ruimte bieden voor 'bottom up'-initiatieven. De ervaringen hiermee kunnen aanleiding zijn om te bezien of zonnevelden in de onbebouwde ruimte in bepaalde gevallen alsnog mogelijk gemaakt kunnen worden, indachtig de richtlijnen voor ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast onderscheidt de provincie de mogelijkheid voor tijdelijke zonnevelden in het buitengebied. Hierbij valt te denken aan gebieden waarvoor op termijn een andere bestemming is voorzien, maar waar die bestemming om diverse redenen vooralsnog niet wordt gerealiseerd.



#### 4.4.4 Energie-efficiency en -besparing

Om aan de provinciale ambities voor duurzame energie te voldoen, is inzet op warmte, wind en zon alleen niet voldoende. Meer en meer zal de provincie zich ook moeten inzetten voor energiebesparing in bestaand stedelijk gebied, zoals bij renovatie en nieuwbouw van woningen en herstructurering van bedrijventerreinen, kantorenlocaties en glastuinbouw. Het provinciale instrument van Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving zal nadrukkelijker worden ingezet om bedrijven daadwerkelijk maatregelen ter besparing van het energiegebruik te laten nemen. De provincie volgt het EU-beleid voor energie-efficiency bij bedrijven, nieuwbouw en het bestaand stedelijk gebied. Dit houdt in dat bedrijven verplicht zijn elke maatregel ten aanzien van energie-efficiency door te voeren, mits deze een terugverdientijd heeft van vijf jaar of korter. Daarnaast geldt sinds 2012 de EMG (energieprestatienorm maatregelen op gebiedsniveau) waardoor maatregelen zoals aansluiting op een warmtenet ook meetellen. De Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD) schrijft voor dat per 31 december 2020 nieuwe gebouwen in de EU 'bijna nul' energie consumeren en de energie voor 'een zeer grote mate' uit hernieuwbare bronnen moet komen.

Nieuwbouwlocaties bieden de grootste kans om energie-efficiency te realiseren. In een vroeg stadium moet gekeken worden naar mogelijkheden voor ten eerste energiezuinige of zelfs energieneutrale woningen en ten tweede decentrale hernieuwbare energievoorziening. Daarmee kan het grootste voordeel behaald worden. Energiebesparing bij transformatie of herstructurering van het stedelijk gebied kan gerealiseerd worden door oude woningen te vervangen door woningen met een hoge EPC-waarde (energieprestatiecoëfficiënt). Daarnaast moet goed naar de omgeving gekeken worden om de mogelijkheden voor duurzame productie in kaart te brengen. Het gebruik van warmte-koude opslag en zonnecollectoren, maar ook verplichte aansluiting op een (al aanwezige) warmteleiding kunnen hierbij relevant zijn. Een beslag op de ondergrond voor het benutten van potenties voor bodemenergie (wko) wordt bij voorkeur slechts gebruikt voor renovatieprojecten waarbij het behalen van de EPC door middel van energieneutraal bouwen niet kosteneffectief realiseerbaar is.

#### 4.4.5 Mobiliteit en energie

In de sector verkeer en vervoer liggen kansen om een groot effect te realiseren in energietransitie. In paragraaf 2.4.3 is beschreven hoe de provincie deze ontwikkeling wil aanjagen en kansen creëren.

### 4.5 Strategische doelen

Samenvattend gelden voor water, bodem en energie de volgende strategische doelen:

- Duurzame bescherming van Zuid-Holland tegen overstroming, door primaire inzet op preventie, in combinatie met een gebiedsgerichte, kwalitatief hoogwaardige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting en goede rampenbeheersing.
- Grond- en oppervlaktewater van goede ecologische en chemische kwaliteit, dat structureel in de behoeften van alle gebruikers kan blijven voorzien, en verbetering van de bodemkwaliteit afgestemd op de gebruiksfunctie.
- Duurzame zoetwatervoorziening uit grond- en oppervlaktewater voor maatschappelijke en economische benutting, met inzet op een gedeelde verantwoordelijkheid van overheid/aanbieders en gebruikers.
- Betere benutting van bodem en ondergrond voor energietransitie en andere maatschappelijke en economische doelen.
- Transitie naar een energie-efficiënte samenleving, waarbij op termijn grotendeels duurzaam en CO<sub>2</sub>-neutraal kan worden voorzien in de energiebehoefte.

## 5 BELEIDSCONTEXT

### *Samenhang tussen visie, programma's en verordening*

De Visie Ruimte en Mobiliteit beschrijft het strategische beleid van de provincie Zuid-Holland. Het operationele beleid is opgenomen in programma's. Deze zijn preciezer en zullen daarom vaker worden geactualiseerd. Het *Programma Ruimte* bevat al het ruimtelijk relevante operationele beleid en het *Programma Mobiliteit* het operationele mobiliteitsbeleid met daaronder allerlei uitwerkingen. Mede door het verschil in uitvoering en detailniveau zijn de programma's voor ruimte en mobiliteit apart gehouden. Tot slot bevat het beleid een herziene ruimtelijke regelgeving, die is uitgewerkt in de *Verordening Ruimte*. Onderdelen daarvan zijn flexibeler dan voorheen: het doel staat voorop en niet de manier waarop dat doel bereikt moet worden. Waar duidelijkheid gevraagd is, stelt de provincie vanuit bovenlokaal belang en wettelijke taken kaders en randvoorwaarden aan ruimtelijke plannen.

De Visie Ruimte en Mobiliteit en het Programma Ruimte hebben beide de status van structuurvisie zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De Visie Ruimte en Mobiliteit heeft ook de status van verkeer- en vervoersplan zoals bedoeld in de Planwet Verkeer en Vervoer, paragraaf 3 ("Het provinciale verkeers- en vervoersplan"), artikel 5 en 6. De Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de provincie haar planologisch- juridische instrumentarium (waaronder de Verordening Ruimte, het inpassingsplan en de aanwijzing) kan inzetten als sprake is van een provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in het programma. De Visie, de Programma's en de Verordening vullen elkaar aan, maar delen de belangrijkste drijfveer: het vertrouwen in de kracht van de samenleving.

### *Relatie met ander beleid*

Met het vaststellen van de Visie Ruimte en Mobiliteit, bijbehorende programma's en de Verordening Ruimte zijn de volgende beleidsdocumenten ingetrokken:

- de Structuurvisie (vastgesteld op 2 juli 2010, en de herzieningen hiervan),
- het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (vastgesteld op 2 januari 2004),
- de Woonvisie 2011-2020 (vastgesteld op 12 oktober 2011),
- de Beleidsvisie Bodem en Ondergrond (vastgesteld op 27 maart 2013),
- Beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006
- Fietsplan 2008
- Nota Operationalisering Openbaar Vervoer 2007-2010
- het Beleidsplan Regionale Luchtvaart 2008-2020 (vastgesteld op 10 december 2008).

Beleidsvisies op andere beleidsvelden blijven van kracht. Bij strijdigheden tussen de Visie Ruimte en Mobiliteit en deze oudere beleidsvisies, geldt het meest actuele document (dus de Visie Ruimte en Mobiliteit). Dit gaat om de volgende beleidsvisies:

- Groen,
- Duurzaamheid & Milieu 2013-2017,
- Cultureel Erfgoed 2013-2016,
- Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015,
- de beleidsvisie en regionale uitvoeringsstrategie Economie en Energie 2012-2015. Parallel aan de besluitvorming over de Visie Ruimte en Mobiliteit is de paragraaf Energie hiervan geactualiseerd.

## Bijlage - Verklarende woordenlijst Visie Ruimte en Mobiliteit

### Visie

**Awbz-vervoer:** Vervoer van en naar een AWBZ-instelling t.b.v. begeleiding in dagdelen voor personen die niet zelfstandig kunnen reizen met eigen of openbaar vervoer.

**Belangrijk weidevogelgebied:** Agrarisch landschap met te beschermen functie voor weidevogels. Deze gebieden zijn als zodanig aangeduid op grond van de hoge weidevogeldichtheid die daar nu aanwezig is of in het recente verleden aanwezig was.

**Biodiversiteit:** Biodiversiteit of biologische diversiteit is een begrip voor de graad van verscheidenheid aan levensvormen (soorten, genen) binnen een gegeven ecosysteem, bioom (verzameling van soorten flora en fauna in een bepaald leefgebied) of een gehele planeet.

**Brancheringsafspraken:** Afspraken tussen provincie en netwerkpartners over het toestaan van bepaalde functies binnen het teeltareaal van de Greenports en op locaties die binnen het kenniscluster vallen. Per categorie gebied of locatie wordt een aparte brancheringslijst vastgesteld.

**Bro:** Besluit ruimtelijke ordening, ten behoeve van de uitvoering van de Wet ruimtelijke ordening.

**BRTN-netwerk:** recreatietoerwaarnetwerk, waarbij BRTN staat voor Beleidsvisie Recreatietoerwaart Nederland.

**BSD:** het bestaand stedenbouwkundig stelsel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

**Buitencentrum milieu:** Het op één na meest stedelijke woonmilieu van de ABF-woonmilieus (zie bij Programma Ruimte). Dit zijn de wijken in steden (woonplaatsen met meer dan 25.000 huishoudens) die op een wat grotere afstand van het centrum liggen. Ze hebben een hogere dichtheid dan de "groenstedelijke" randmilieus en meestal ook hoger dan de centrummilieus. Er is sprake van een grote variëteit binnen deze categorie. Zowel tuindorpen, vooroorlogse etagebouw als naoorlogse hoogbouw wijken vallen binnen deze categorie.

**Campus:** locatie met een concentratie van onderzoeks- en onderwijsinstellingen en organisaties.

**Centrumstedelijk:** Het meest stedelijke woonmilieu van de ABF-woonmilieus (zie bij Programma Ruimte).. Het centrumstedelijk woonmilieu bevat de centra van steden (woonplaatsen met meer dan 25.000 huishoudens), maar ook een aantal centraal gelegen wijken net buiten het centrum.

**Compensatieregeling bollengrond:** In de Intergemeentelijke Structuurvisie (ISG) van de zes bollenstreekgemeenten en in de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland is vastgelegd dat bollengrond die wordt onttrokken, dient te worden gecompenseerd. Hiervoor is nadere regelgeving uitgewerkt.

**Cultuurhistorische hoofdstructuur:** een overzicht (op kaart) van cultuurhistorische kenmerken en waarden in de Provincie Zuid-Holland. Het is een overzicht op hoofdlijnen, bijvoorbeeld waardevolle verkavelingspatronen, zones met een archeologische verwachting of monumentale boerderijlinten. De kaart is ingedeeld in thema's (archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap) en vormt de basis voor het provinciaal erfgoedbeleid. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur is door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

**CVV-stichtingen:** stichting die zorgdraagt voor het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer.

**Daily Urban System:** de grootstedelijke agglomeratie als geheel.

**Duurzaam:** dit komt in de teksten op diverse plekken (in wisselende context), regelmatig in de betekenis van 'wat lang blijft bestaan, met een lange levensduur'. Uitzonderingen zijn hieronder aangegeven.

**Duurzaamheid:** het met elkaar in evenwicht zijn van 'People', 'Planet' en 'Profit'.

**Duurzame energie:** energie waarover de mensheid voor onbeperkte tijd kan beschikken en waarbij, door het gebruik ervan, het leefmilieu en de mogelijkheden voor toekomstige generaties niet worden benadeeld.

**Ecologische verbindingzone:** een verbinding tussen bestaande en/of nieuwe natuurgebieden die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur. Ecologische verbindingen worden aangelegd om het migreren van dieren en planten tussen natuurgebieden mogelijk te maken.

**EHS: Ecologische Hoofdstructuur (Nationaal Natuurnetwerk):**

Het samenhangend netwerk van bestaande en nieuwe natuurgebieden, waternatuurgebieden, bosgebieden, landgoederen, ecologische verbindingen, de grote wateren en de Noordzee.

**Energietransitie:** De overgang van fossiele brandstoffen naar duurzame of hernieuwbare energie en het hele proces (transitie) dat daarmee gepaard gaat. Het gaat om het toewerken naar besparing, opwekking en CO<sub>2</sub>-reductie op vele terreinen, waarbij de mainport, de greenports, het stedelijk gebied en mobiliteit alle van belang zijn. Dat gebeurt op vijf hoofdthema's; warmte, wind, zon, energie-efficiëntie en mobiliteit. Naast deze vijf prioriteiten zet de provincie, daar waar zich kansen aandienen, ook in op andere energie-oplossingen, zoals bij de getijdencentrale in de Brouwersdam. Door samen met de regionale partners ruimtelijke energie-actieagenda's op te stellen, beoogt de provincie een meer integrale en resultaatgerichte benadering van besparing, opwekking en CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken.

**EPC-waarde:** energieprestatie coëfficiënt, een index die de energetische efficiëntie van nieuwbouw aangeeft, en wordt bepaald door berekeningen vastgelegd in diverse normen.

**Erfgoedlijnen:** Een erfgoedlijn is een geografische structuur die meerdere monumentale stippen met één gemeenschappelijk historisch verhaal verbindt tot een streep of lijn op de kaart. De erfgoedlijnen zijn kenmerkende ensembles van erfgoed, landschap en water die beschikken over een groot recreatief-toeristisch potentieel (Landgoederenzone, Waterdriehoek, Atlantikwall, Oude Hollandse Waterlinie, Limes, Trekvaarten en Goeree-Overflakkee). Het ruimtelijk beleid voor de erfgoedlijnen richt zich op de continuïteit van hun karakter, door behoud en versterking van de structuur, gecombineerd met het stimuleren van eigentijdse bestemmingen van dit erfgoed.

**ESA/ESTEC:** European Space Agency/European Space Research and Technology Centre, gevestigd in Noordwijk.

**Greenport:** een groot tuinbouwcluster, waarin planten, bomen, bollen, bloemen en groenten worden geproduceerd en verhandeld. Het grootste deel van de productie gebeurt onder glas (de glastuinbouw), maar een belangrijk deel - vooral de bollenteelt en boomsierteelt - ook in de open lucht. Behalve productie en handel is er sprake van een hele keten van activiteiten met kassenbouw, techniek, transport, onderwijs en onderzoek, veredeling e.d. Alles bij elkaar vertegenwoordigen de Greenports een grote economische waarde, ook internationaal gezien.

**Groenblauwe structuur:** Een samenhangend stelsel van verschillende groene ruimtes en routes die stad en land met elkaar verbinden: de grote parken en groenblauwe dooradering in de stad, recreatieve stad-land verbindingen en poorten, recreatiegebieden om de stad, de groene buffers en belangrijke recreatieve routes in het landelijk gebied. De groenblauwe structuur staat in verbinding met de gebieden van bijzondere kwaliteit (natuur en kroonjuwelen), de erfgoedlijnen en de overige landschappen in de provincie. Het fietsnetwerk, waarvan ook de veren in de provincie deel uitmaken, vormt een belangrijke drager van de groenblauwe structuur.

**Groene ruimte:** De groene ruimte bestaat uit de overwegend onbebouwde ruimte buiten het bestaand stads- en dorpsgebied en uit de stedelijke groen- en waterstructuur. Deze groene ruimte, en daarbinnen vooral de natuur en het cultureel erfgoed, heeft een intrinsieke waarde. De groene ruimte draagt in hoge mate bij aan de biodiversiteit in de provincie en kent kwaliteiten die onderscheidend en uniek zijn vanwege de typisch Zuid-Hollandse combinatie van deltalandschappen: het kustlandschap, het veenlandschap en het rivierdeltalandschap. Deze landschappen, ontstaan op het grensvlak van

zout en zoet, van land, zee en rivieren, vormen de grondslag voor de identiteit van de bebouwde en de groene ruimte in de provincie en vertellen de geschiedenis van Zuid-Holland.

**Havenindustriële complex:** Een gebied waarin zeer veel, doorgaans onderling verbonden havengerelateerde productie- en dienstverlenende activiteiten plaatsvinden.

**Herstructurering:** het geheel van eenmalige ingrepen in een woon- of werkgebied die tot doel hebben de veroudering van het gebied als geheel tegen te gaan en die niet tot het reguliere onderhoud worden gerekend. De ingrepen kunnen betrekking hebben op gebouwen, ruimtegebruik, aanzicht, ontsluiting en milieuhygiëne.

**Hittestress:** Verschijnsel tijdens een periode met uitzonderlijk warm weer. Wanneer vochtverlies van het menselijk lichaam, door overmatig transpireren, niet of weinig wordt aangevuld kunnen grote problemen ontstaan. Hittestress wordt veroorzaakt door het zogenaamde hitte-eiland effect. Het gaat hier om het voorkomen van deze problemen. Het hitte-eilandeffect of urban heat island effect (UHI) is het fenomeen dat de temperatuur in een stedelijk gebied gemiddeld hoger is dan in het omliggende landelijk gebied. De belangrijkste oorzaken van het UHI zijn de absorptie van zonlicht door de in de stad aanwezige donkere materialen en de relatief lage windsnelheden. Door het UHI worden problemen tijdens hittegolven, zoals hittestress, verergerd. Bouwkundige maatregelen en meer groen in de stad verminderen het UHI.

**Hoogstedelijke zone:** zone, gelegen binnen het stedelijk gebied van de gemeenten binnen de as Leiden-Dordrecht, langs infrastructuurassen (weg, spoor en/of water).

**HOV:** Hoogwaardig Openbaar Vervoer, term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijnsnelheid), comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Hoogwaardig openbaar vervoer kan zowel vervoer over rails als over de weg zijn.

**Inlandterminal:** Een plek verder landinwaarts, waar de goederenstroom opgedeeld wordt naar verschillende richtingen en verschillende transportmiddelen.

**IPO:** Inter Provinciaal Overleg.

**Kennis-as:** Een aantal locaties die inhoudelijk, organisatorisch en fysiek met elkaar zijn verbonden en die zich onderscheiden door een sterke concentratie van kennisintensieve bedrijvigheid rondom een universiteit, kennisinstituut en/of Research & Development bedrijf. Deze locaties liggen op een stedelijke as die loopt van Noordwijk tot Dordrecht.

**Kenniscentrum/-centra:** universiteitscomplex en/of bedrijventerrein dat primair bestemd is voor hoogwaardige en kennisgerichte instituten of bedrijven van (inter)nationale betekenis.

**Kennisinfrastructuur:** het geheel van kennisintensieve locaties en campussen waar kennisontwikkeling en kennisoverdracht en de interactie tussen onderzoek, beleid en praktijk centraal staat.

**Kennisintensieve locaties:** locaties met een concentratie van kennisintensieve bedrijvigheid en organisaties.

**Ketenmobiliteit:** het goed op elkaar aan laten sluiten van verschillende vormen van transport .

**Ketenontwikkeling:** de vervoersketen bevat alle stappen die een reiziger maakt van deur tot deur. Bij ketenontwikkeling staat de bereikbaarheid van stations en haltes centraal; hierbij gaat het in de meeste gevallen om fietsbereikbaarheid, fietsparkeerplaatsen, toegankelijkheid en sociale veiligheid van stations en haltes.

**Koude- en warmtenetwerk:** netwerk bedoeld om energie in de vorm van warmte of koude te transporteren, met het doel deze energie te gebruiken om gebouwen, woningen, kassen en processen te verwarmen en/of te koelen. Dit leidt tot een aanzienlijke energiebesparing en vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot.

**Kroonjuwelen:** unieke, zeer karakteristieke en gave erfgoedensembles in Zuid-Holland. Hiertoe worden gerekend: de Landgoederenzone, het Kagerplasseengebied, de kerngebieden van Midden-Delfland en de Krimpenerwaard, Aarlanderveen e.o., de Oude Hollandse Waterlinie, Keukenhof, de

lintdorpen Meije en Weipoort, het schurvelingengebied op Goeree, de Diefdijk als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, het molengebied van Kinderdijk en Polder de Biesbosch op het Eiland van Dordrecht. Veel van gebieden in deze categorie zijn van betekenis voor de recreatie en het toerisme.

**Leefkwaliteit:** de ruimtelijke kwaliteit, de milieukwaliteit en het woon- en leefklimaat.

**Logistiek overslagpunt:** Plaats waar goederen overgeslagen kunnen worden van de ene naar de andere vervoerwijze.

**Maatschappelijke tegenprestatie:** het leveren van een tegenprestatie ter compensatie van de aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van een ingreep in het landschap. De maatschappelijke tegenprestatie is primair bedoeld voor behoud van ruimtelijke kwaliteit buiten BSD. Tegelijkertijd kan ze zorgen voor een financieel gelijk speelveld tussen bouwen binnen en buiten het BSD.

Het Programma Ruimte en de Verordening Ruimte beschrijven in welke gevallen een maatschappelijke tegenprestatie verlangd wordt en waar deze uit kan bestaan.

**Mainport:** De belangrijkste zee- of luchthaven in een netwerk van (transport)verbindingen binnen een bepaald gebied of van land.

**Milieucategorie:** een classificatie van de belasting die een (bedrijfs)activiteit kan leggen op het milieu. De milieucategorie van een bedrijf hangt af van geur, stof, geluid, gevaar, verkeer of visuele aspecten. De classificatie is ontworpen door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en bestaat uit zes categorieën: 1 tot en met 6. Hoe hoger de klasse, hoe intensiever de belasting van het milieu. In de laagste categorie zit bijvoorbeeld de woonfunctie. In de hoogste categorie olieraffinaderij of kerncentrale.

**Mitigerende maatregelen:** voorkomen of verminderen van negatieve effecten van een besluit of feitelijk handelen door het treffen van maatregelen.

**Molenbiotoop:** een straal (in meter) gerekend vanuit het middelpunt van een molen, waarbinnen regels gelden met betrekking tot bebouwing en beplanting om zo in voldoende mate de vrije windvang en het zicht op de molen te garanderen.

**Multimodaal:** op meerdere manieren, bijvoorbeeld *multimodaal vervoer*: een transportketen waarbij verschillende wijzen van transport geïntegreerd worden, *multimodale ontsluiting*.

**Natte bedrijventerreinen (watergebonden bedrijventerreinen):** terreinen waarbij de bedrijven direct gebruik kunnen maken van het water. Bij directe natte bedrijvigheid is er onderscheid in twee typen: 1. Gebruikers van de binnenvaart en de maritieme sector. 2. Directe logistieke gebruikers.

**Natura 2000-gebieden:** Gebieden of wateren met hoge natuurwaarden die internationale bescherming genieten. Het betreft de gebieden die zijn aangewezen op grond van de Vogel- en/of de Habitatrichtlijn.

**OV knooppunten:** Plaats waar diverse OV-lijnen kruisen met onderlinge overstapmogelijkheden. Grote knooppunten hebben ook aansluiting op andere modaliteiten en bieden kansen voor programmering wonen, werken en voorzieningen.

**PDV-locatie:** In de verordening Ruimte aangeduide locaties voor grootschalige detailhandel in meubelen, inclusief in ondergeschikte mate woninginrichting met een minimumoppervlakte van 1000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak en detailhandel in keukens, badkamers, vloerbedekking, parket, zonwering en jacuzzi's.

**Perifere detailhandel:** Specifieke detailhandelsbranches die vanwege schaalgrootte of aard van de goederen niet goed inpasbaar zijn in centra en waarvoor buiten de centra van steden, dorpen en wijken ruimte kan worden geboden.

**Poorten & Inprikkers:** de uit- en invalswegen van de regio Haaglanden. Ook wel de naamgever voor de MIRT-verkenning Haaglanden.

**Poort (recreatief):** plek van waaruit toegang is tot een gebied waar gerecreëerd kan worden en waar vaak voorzieningen aanwezig zijn zoals informatieborden (of een –centrum) met bijv. wandel- en fietsroutes.

**Provinciaal belang:** alle (ruimtelijk relevante) zaken cq. opgaven die te maken hebben met (ruimtelijke) ordening, afweging en ontwikkeling op een niveau dat de regionale schaal overstijgt en dat zich binnen de grenzen van de provincie bevindt. Opgaven kunnen dermate complex zijn (inhoudelijk en/of bestuurlijk) dat ze niet op lokaal of regionaal niveau opgelost kunnen worden. Veelal gaat dit samen met een regio-overstijgende zaak, maar dat hoeft niet. Ook in deze gevallen is sprake van bovenregionaal cq. provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in het programma.

**PVVP:** Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan.

**Regionale gebiedsprofielen:** Een gebiedsprofiel omvat een beschrijving van karakteristieken, ontwikkelingen, kwaliteiten en ambities in een gebied (regio). De kwaliteitskaart uit de provinciale structuurvisie en documenten over kwaliteit van andere partijen zijn de basis hiervoor. Daarmee reikt het gebiedsprofiel de inhoudelijke bouwstenen aan voor initiatiefnemers om plannen met ruimtelijke kwaliteit te maken. Daarnaast dienen alle provinciale plannen waar mogelijk gebruik te maken van gebiedsprofielen. Op deze manier krijgen ook de provinciale plannen meer kwaliteit.

**Regionale kernen:** Kernen die een centrumfunctie vervullen in de regio.

**Ruimtelijke kwaliteit:** De kwaliteit van de ruimte hangt samen met het feit of deze functioneel en doelmatig is ingericht (gebruikswaarde), of deze tegen een stootje kan (toekomstwaarde) en of ze fraai is vormgegeven (belevingswaarde).

**Stedelijke agglomeratie:** Een stedelijke agglomeratie is een aaneenschakeling van nederzettingen, verspreid over verschillende steden en dorpen, waarvan de inwoners zich gedragen alsof zij in één stad wonen. Dat wil zeggen dat de bewoners wonen, werken, winkelen en recreëren in verschillende delen van de agglomeratie en zich in hun dagelijks leefpatroon veelvuldig binnen de agglomeratie verplaatsen.

**Stedelijk centrumgebied:** Een gebied waar multimodale knooppunten, kenniscentra, voorzieningen en gevarieerde woon- en werklocaties bij elkaar komen.

**Stedenbaan:** Stedenbaan is een integraal programma voor de afstemming van ruimtelijke ontwikkeling (RO) en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in Zuid-Holland. Tien partners participeren in Stedenbaan: Prorail, NS, Provincie Z-H, regio's Rotterdam, Haaglanden, Holland Rijnland, Drechtsteden, Midden-Holland en de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Voor het HOV ontwikkelt en stimuleert Stedenbaan een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van treinen, bussen, trams, lightrail en metro's.

**Strategische reservering natuur:** Agrarische gebieden die pas de status van EHS krijgen als (in 2027) duidelijk is dat er voldoende financiële middelen zijn voor de uitvoering. De gebieden zijn volledig voor de agrarische functie te gebruiken; er mogen geen andere functies worden toegelaten die leiden tot waardevermeerdering ten opzichte van de waarde bij de agrarische functie.

**Synchromodale logistiek:** het optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistiek dienstverlener, zodanig dat de klant (verlader of expediteur) een geïntegreerde oplossing voor zijn (achterland)vervoer krijgt aangeboden.

**Topmilieu wonen:** Woningbouw met een lage dichtheid van 5 tot 10 woningen per hectare, gekoppeld aan investeringen in het landschap. Hierbij gaat het om woningen met een verkoopprijs (vrij op naam) van meer dan 600.000 euro (prijspeil 2013). Dit milieu wordt ook wel "dun-duur-groen wonen" genoemd.

**Valorisatie:** het proces dat kennis omzet of her-/opwaardeert door het toepasbaar te maken in commercieel haalbare producten, processen of diensten.

**Verspreide bewinkeling:** Detailhandel die niet tot een winkel concentratiegebied behoort.

**VNG:** Vereniging van Nederlandse Gemeenten.

**VNO-NCW:** dit is de grootste ondernemingsorganisatie (lobbyorganisatie) van Nederland, ontstaan uit een fusie van het Verbond van Nederlandse Ondernemingen (VNO) en het Nederlands Christelijk Werkgeversverbond (NCW). De organisatie zet zich in voor een goed ondernemings- en

investeringsklimaat en behartigt de gemeenschappelijke belangen van het Nederlandse bedrijfsleven op zowel nationaal als internationaal niveau.

**Watergebonden bedrijventerreinen:** zie 'natte bedrijventerreinen'.

**WMO-vervoer:** vervoer over kortere afstanden binnen een regio in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO), bedoeld voor mensen met een beperkte mobiliteit. De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van deze wet en bepaalt of mensen hiervoor in aanmerking komen.

**Zandmotor:** een kunstmatig opgespoten schiereiland van 128 hectare voor de kust tussen Ter Heijde en Kijkduin, waarvan het zand zich de komende twintig jaar door wind, golven en stroming verspreidt langs de kust tussen Hoek van Holland en Scheveningen. Het vormt daar nieuw strand en duin, dat bescherming moet bieden tegen zeespiegelstijging en extra ruimte biedt aan natuur en recreatie.

**Zonneveld:** locatie (veld) met zonnepanelen buiten het bebouwd gebied.

**Zuidelijke Randstad:** Om de economische positie van de zuidelijke Randstad verder te ontwikkelen en te versterken, de leefbaarheid te vergroten en de bereikbaarheid te verbeteren, werken de provincie Z-H en de regio's Rotterdam, Haaglanden, Holland Rijnland, Drechtsteden, Midden-Holland en de gemeenten Den Haag en Rotterdam samen in het samenwerkingsverband Zuidvleugel.

## Programma

**ABF-woonmilieus:** woonmilieus volgens de indeling van bureau ABF Research. De indeling wordt onder meer gebruikt in het driejaarlijkse WOonOnderzoek Nederland (het WoON). De eerste globale indeling omvat 5 woonmilieus: centrum stedelijk, buiten centrum, groen stedelijk, dorps en landelijk wonen. Daarnaast is er een meer gedifferentieerde indeling die 13 woonmilieus omvat. De woonmilieus zijn onderscheiden op basis van stedelijkheid waarbij dichtheid, voorzieningen en bereikbaarheid belangrijke elementen zijn.

**BDU:** Brede doelluitkering, een wet met regels met betrekking tot het verstrekken van een brede doelluitkering aan provincies en regionaal openbare lichamen ten behoeve van de uitvoering van een integraal verkeer- en vervoerbeleid (Wet BDU verkeer en vervoer).

**Biobased economy:** een economie die gebaseerd op het zo efficiënt mogelijk gebruik maken van gewassen en biomassa voor voeding, veevoer, materialen, chemicaliën, energie en brandstof.

**BioLNG terminals:** speciale havens gemaakt om Bio-LNG (Liquefied natural gas; vloeibaar biomethaan (CH<sub>4</sub>), een tweede generatie biobrandstof) op te slaan of te transporteren over lange afstanden, vaak over zee.

**Biomassa overslag:** het van het ene naar het andere vervoersmiddel overzetten van het drooggewicht van organismen of delen ervan (zowel plantaardig als dierlijk materiaal en waaronder producten gewonnen uit plantaardige grondstoffen en dierlijk (rest)materiaal zoals onder andere suikerriet, mais, koolzaadolie, palmolie en dierlijke vetten).

**Bioraffinage:** dit omvat de technologieën die het mogelijk maken om ingrediënten uit biomassa duurzaam te benutten. Dankzij bioraffinage kunnen we biomassa omzetten in verhandelbare producten en energie.

**Co-siting (mainport):** Het bij elkaar plaatsen van bedrijven zodat ze elkaars reststromen kunnen gebruiken. Het kan zowel energie- als stoffstromen betreffen.

**Dun-duur-groene woonmilieus:** woningen in het topsegment (gebouwd in lage dichtheden), gelegen in een groene omgeving.

**EFRO:** Europees fonds voor regionale ontwikkeling, bedoeld om de belangrijkste economische onevenwichtigheden tussen de Europese regio's terug te dringen. Hiertoe richt het fonds zich onder meer op het versterken van de regionale concurrentiekracht en het vergroten van de werkgelegenheid.

**EIB monitor/prognoses:** het Economisch Instituut voor de Bouw heeft in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een landelijke Kantorenmonitor opgesteld (juni 2012), die o.a. acht



regiorapportages omvat. Eén van de rapportages is “Kantorenmarkt Zuid-Holland, Verkenning van regionale vraag- en aanbodontwikkelingen” (september 2012). In het landelijk Convenant aanpak leegstand kantoren (juni 2012) is afgesproken (art 3, lid 2): “Provincies en gemeenten benutten ...zoveel mogelijk de door het Economisch Instituut voor de Bouw regionaal ontwikkelde EIB – kantorenmonitor”

**EMG:** energieprestatienorm maatregelen op gebiedsniveau. De EMG bevat de berekeningen die nodig zijn om collectieve maatregelen aan een gebouw/perceel te kunnen toerekenen. De methode is bedoeld als instrument voor de integrale beoordeling van energiezuinigheid van een gebouw en de bijbehorende installaties voor ruimteverwarming, koeling, ventilatie en tapwaterverwarming, zowel binnen het gebouw of op het perceel als op gebiedsniveau.

**Energieke samenleving:** De in de maatschappij aanwezige creativiteit en innovatiekracht van burgers en bedrijven biedt kansen voor ‘groene groei’. Het inzetten van deze energieke samenleving vraagt een aanpassing in het denken en doen van de Rijksoverheid. Het Planbureau voor de Leefomgeving geeft in het signalenrapport ‘De energieke samenleving. Op zoek naar sturingsfilosofie voor een schone economie’ handvatten voor die nieuwe rol van de overheid.

**Energy Efficiency Directive (EED):** Via een nieuwe Energy Efficiency Directive verplicht de Europese Unie de lidstaten om ook plannen te maken voor duurzame warmte in de vorm van warmtekrachtkoppeling, warmte- en koudnetten. Daarbij zijn de deelnemende landen verplicht potentieel haalbare projecten te stimuleren. Deze richtlijn verplicht bedrijven tevens om efficiencymaatregelen door te voeren die zich binnen een termijn van vijf jaar terug verdienen.

**E-noses:** E-noses (elektronische neuzen) zijn compacte instrumenten, waarmee zowel op een vaste plek als mobiel de luchtkwaliteit kan worden gemeten.

**EPBD:** Energy Performance of Buildings Directive is een Europese richtlijn over de energieprestatie van gebouwen. De richtlijn heeft tot doel om een verbeterde energieprestatie voor gebouwen te stimuleren. Hierbij moet rekening worden gehouden met de klimatologische en plaatselijke omstandigheden buiten het gebouw, de eisen voor het binnenklimaat en de kosteneffectiviteit.

**GOM:** Greenport Ontwikkelingsmaatschappij, een regionaal ontwikkelbedrijf voor de herstructurering van de Duin- en Bollenstreek. GOM is in maart 2010 opgericht door de zes greenportgemeenten: Hillegom, Katwijk, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout en Teylingen en heeft als missie is het door middel van actieve gebieds(her)ontwikkeling tot stand brengen van een economisch en ruimtelijk vitale Duin- en Bollenstreek binnen het kader van de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek.

**KRW:** Kaderrichtlijn Water, een Europese richtlijn (eind 2000) die er voor moet zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. In Nederland vertaalt de Rijksoverheid de Kaderrichtlijn Water (KRW) in landelijke beleidsuitgangspunten, kaders en instrumenten. De Minister van Infrastructuur en Milieu is eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de KRW. Zij is dit mede namens de andere rijkspartijen en in nauw overleg met provincies, waterschappen en gemeenten. In het Bestuursakkoord Water is de samenwerking in het waterbeheer en -beleid tussen deze partijen vastgelegd.

**MIRT plansystematiek:** Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) gaat over financiële investeringen in integrale gezamenlijke oplossingen (programma's en projecten) tussen Rijk en regio's. Hiervoor zijn spelregels afgesproken, waarin staat beschreven wat de taken en rollen van partijen zijn, alsmede de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage. De spelregels schetsen het proces dat een opgave dan wel project/programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende vier beslismomenten.

**Programmatische aanpak Stikstof (PAS):** De Programmatische Aanpak Stikstof heeft tot doel economische ontwikkelingen, zoals uitbreiding van veehouderijen en industrie, samen te laten gaan met het realiseren van Natura 2000-doelen. In Natura 2000-gebieden is de neerslag van stikstof een

probleem en door uitbreiding van veehouderijen kan deze neerslag worden verhoogd. Om de stikstofneerslag te laten dalen is een samenhangend plan, met maatregelen in Natura 2000-gebieden en bij de landbouw nodig.

**RodS:** Recreatie om de Stad, een beleidsprogramma waarin extra groengebieden worden gerealiseerd rond de grote steden.

**SER-akkoord:** De Sociaal-Economische Raad faciliteerde het proces om tot het Energieakkoord voor duurzame groei te komen. Bindende afspraken over energiebesparing, schone energietechnologieën en klimaatbeleid zijn onderdeel van dit akkoord. Tegelijkertijd moet het aanzetten tot duurzame groei en groene werkgelegenheid.

**Sturingsfilosofie:** een andere manier van sturen waarbij de provincie ruimte wil geven aan ruimtelijke ontwikkeling door initiatiefnemers vanuit de samenleving.

**TIC Delft:** Technologische innovatiecampus Delft. Een innovatiecampus van (inter)nationale betekenis die zich concentreert op de TU Campus, sciencepark Technopolis en Schieoeveren en waarin veertien partijen uit Delft samenwerken.

**WKO:** Warmte Koude Opslag is een methode om energie in de vorm van warmte of koude op te slaan in de bodem. De techniek wordt gebruikt om gebouwen te verwarmen en/of te koelen. Ook in de tuinbouw wordt steeds vaker gebruikgemaakt van deze techniek.

**Zuidwestelijke Delta:** samenwerking tussen het Rijk, de provincies Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en de waterschappen in het gebied rond de in het zuidwesten van Nederland gelegen Delta.

### **Verordening**

**Barro:** Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

**Ex situ:** een object (en) dat (die) verplaatst is (zijn) van de originele vindplaats.

**Nevenactiviteiten:** activiteiten die worden gedaan naast de reguliere bedrijfsvoering van een agrarisch bedrijf.