

De Vrije Zuid-Hollander

REGIOBIJLAGE BIJ LIBER

Uitgave van de
VVD Statenfractie

www.vvdzuidholland.nl



Themanummer Ruimte en Mobiliteit

VVD-GEDEPUTEERDE INGRID DE BONDT:

'Verbeteren wat we al hebben'

INTEGRALE VISIE - Provinciale Staten stellen deze zomer de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) vast. Een document waar VVD-gedeputeerde Ingrid de Bondt vanuit haar portefeuille Verkeer en Vervoer veel aan heeft bijgedragen. Een gesprek over de plannen voor de komende jaren: "We gaan voor maximale keuzevrijheid van de reiziger."

Voor de provinciale politiek is de vaststelling van VRM een serieus evenement. Het college van Gedeputeerde Staten en de provinciale volksvertegenwoordigers zijn er al een jaar druk mee. Ingrid de Bondt glimlacht als ze de vraag krijgt wat de weggebruiker eigenlijk gaat merken van het lijvige boekwerk. "Er wordt door de VRM niet opeens een weg aangelegd. Maar het laat zien waar wij staan en waar we voor gaan. Schokkende veranderingen staan er niet in. Namens de VVD ben ik in het college de afgelopen drie jaar consistent geweest in wat ik zei en deed. Nu staat die lijn ook duidelijk in één document. Dat helpt mij om alle neuzen in de organisatie dezelfde kant op te krijgen."

Opvallende kijkjes

Hoewel er voor de kenner dus geen verrassingen in te vinden zijn, geeft de visie toch een aantal opvallende kijkjes in de toekomst van mobiliteit in Zuid-Holland. Zo gaat de provincie de aandacht steeds meer verleggen van het aanleggen van nieuwe infrastructuur naar het beter benutten en opwaarderen van bestaande verbindingen. De Bondt: "Er lopen nog

U heeft nog enkele dagen!

Deze editie van de Vrije Zuid-Hollander staat volledig in het teken van de Visie Ruimte en Mobiliteit, die tegelijk met de Verordening Ruimte, het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit op woensdag 9 juli 2014 wordt vastgesteld in Provinciale Staten.

De afgelopen tijd is de VVD-Statenfractie actief op zoek gegaan naar input van de achterban en de lokale VVD-fracties. De fractie stuurde een brief naar de lokale afdelingen en organiseerde diverse overleggen en inspraakavonden. Mede dankzij de vele reacties is de VVD in staat het college een inhoudelijke, kritische en liberale reactie op de VRM te geven.

U heeft nog enkele dagen de tijd om de VVD-fractie van input te voorzien. De contactgegevens van de woordvoerders staan op de achterkant van deze krant.

Documenten en kaarten kunt u vinden op: www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/vrm

door Roelof Smit

INGRID DE BONDT: 'SLIMME OPLOSSINGEN VOOR SLIMME MOBILITEIT'

drie grote provinciale projecten: de RijnlandRoute, de Duinpolderweg en de N207. Daar vindt nog discussie plaats over mogelijke nieuwe tracés en grootscheepse ingrepen. Na de definitieve besluitvorming daarover gaan we ons veel meer richten op het verbeteren van wat we al hebben. Dat kunnen nog steeds ingrijpende projecten zijn, zoals het vervangen van een brug of het aanleggen van een parallelweg. Maar de tijd van compleet nieuwe tracés ligt over een jaar of vijf à tien wel achter ons."

Grootste knelpunten eerst

Het lijken atypische uitspraken van de VVD-bestuurder die eindelijk de RijnlandRoute gaat aanleggen. Smaakt dat asfalt dan niet naar meer? De Bondt: "We hebben steeds meer infrastructuur, dus het onderhoud daarvan kost ook steeds meer geld. Bovendien zie je dat de bevolkingsgroei in veel regio's stagneert. Dan neem je nog wel maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de overlast te beperken, maar voor doorstroming is het gewoon niet meer nodig. Bovendien kan een ingreep als het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising ook al veel betekenen voor de capaciteit van een weg. De verbindingen zijn er. Laten we daarin investeren."

De VRM ademt dit soort nuchterheid van De Bondt. Bij het beheer en onderhoud maakt de provincie de logische keuze om de grootste knelpunten het eerst aan te pakken. De gedeputeerde lepelt gemakkelijk een aantal voorbeelden op: "De N470, het 3-in-1-project in het Westland, de N215 bij Middelharnis. Aansluiting erbij, aansluiting eraf, een klein stukje omlegging. Of de N214, waar we bezig zijn met een parallelstructuur om de tractoren van de hoofdrijbaan te halen. Die mogen maximaal 25, terwijl het een 80-weg is. Dat soort projecten zal altijd blijven."

Netwerkdelen

Behalve automobilisten kent Zuid-Holland natuurlijk ook veel fietsers en OV-reizigers. De provincie wil al die vormen van vervoer in samenhang gaan benaderen. 'Netwerkdelen', in ambtelijk jargon. Op die manier moet er een maximale keuzevrijheid voor de reiziger ontstaan. De Bondt: "Reizigers maken op dit moment bij iedere reis al een keuze: wat is het slimst, best, snelst, effectiefst en



op elkaar afstemmen van dienstregelingen. Maar ze denkt er ook over na om geld te steken in fietsenstallingen. "Tot nu toe heeft de provincie altijd gezegd: daar gaan wij niet over. Dat is op zich waar, maar we zien meer en meer dat fietsenstallingen bij stations het grootste knelpunt beginnen te worden. Volgens mij moet je dan een beetje over je grenzen heen stappen. Ik wil de keuze hebben om subsidiegeld in stallingen te investeren, als daar meer behoefte aan is dan aan fietspaden."

Integraal denken

De integrale benadering van de mobiliteit heeft gevolgen voor de provinciale ambtenaren. De Bondt wil dat zij meer samenwerken met collega's die met andere projecten bezig zijn: "De consequenties van het ene project voor het andere moeten vaker en beter worden bekeken. We promoten bijvoorbeeld de binnenvaart, omdat ieder varend containerschip betekent dat je 60 vrachtwagens van de weg kunt halen. Maar het zorgt tegelijkertijd wel voor meer brugopeningen die overlast veroorzaken voor het wegverkeer. Het is dus belangrijk om alle consequenties te overzien en te proberen op het optimum te gaan zitten. Dat is niet altijd makkelijk."

Positieve grondhouding

Het college vraagt nog meer van de ambtelijke organisatie. Waar De Bondt natuurlijk voornamelijk bezig is met het deel van de VRM over mobiliteit, wil ze ook nog wel iets kwijt over het ruimtelijke deel: "Daarin vindt een mentaliteitsverandering plaats die echt past bij de VVD: 'nee, tenzij' wordt 'ja, mits'. Wij willen goede initiatieven van bedrijven en particulieren omarmen. Ik heb er vertrouwen in dat de organisatie zich die positieve grondhouding eigen zal maken. Maar de politiek gaat er uiteindelijk over. Gaat het niet zoals het moet? Trek ons dan gerust aan ons jasje."

vvd@pzh.nl

Het P+R-succes van station Sassenheim: "Transferiumfunctie vanuit Bollenstreek naar Amsterdam en Schiphol."



RUIM BAAN

Nu het prille herstel van de economie doorzet, moeten politici ervoor waken niet in oude patronen te vervallen. Kortgezegd: nu koers houden met het op orde brengen van de overheidsfinanciën en geen 'leuke dingen' gaan bedenken die op korte termijn scoren bij de kiezer, maar op lange termijn neerkomen op spijlucht. De VVD is koersvast, ook in de provincie.

Waar u op kunt rekenen, is een solide financieel beleid. Waarbij de provinciale belastingen voor het vijfde jaar op rij niet stijgen. Waarbij het beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur langjarig financieel gedekt is. En waarbij de ambtelijke organisatie van de provincie een kwaliteitsslag maakt om de provinciale kerntaken op excellente wijze te kunnen uitvoeren.

Als u deze uitgave van De Vrije Zuid-Hollander leest, kan het u niet ontgaan dat het provinciale ruimtelijke en mobiliteitsbeleid opnieuw wordt vastgesteld. Dat is noodzakelijk, omdat tijden veranderen. Daar hoort ook een andere rol van de provincie bij. De economische crisis heeft één ding duidelijk gemaakt: de tijd van 'grote werken' is voorbij.

Gemeenten moeten nu vooral de ruimte krijgen voor lokaal maatwerk. Het nieuwe provinciale beleid wil daarin voorzien, maar de VVD ziet nog een levensgrote uitdaging. Papier is geduldig en het gaat er niet alleen om welke regels je met elkaar afsprekt, maar vooral hoe je hier vervolgens mee omgaat.

Want waar gaat het om? In Zuid-Holland zitten we op een spreekwoordelijke goudmijn. De hier aanwezige sterke economische sectoren, van de haven tot de land- en tuinbouw, kunnen de prille economische groei laten opbloeien. Gemeenten en provincie moeten ruim baan geven aan initiatieven vanuit deze en andere sectoren om de banenmotor op volle toeren te laten draaien.

Ik ben ervan overtuigd dat de rol van de overheid in de economie niet anders kan zijn dan te zorgen voor het ideale klimaat waarbinnen ondernemers kunnen ondernemen. De provincie is in dat opzicht goed op weg. De VVD zal ervoor waken dat we niet van die route afwijken.

Namens fractie, gedeputeerden en medewerkers wens ik u een zonnige zomer toe.

Floor Vermeulen

Fractievoorzitter VVD Zuid-Holland

f.vermeulen@statenzh.nl

VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT - LAND- EN TUINBOUW

Land- en tuinbouw innovatiemotor

GIDS LAND - Agrarische bedrijven en alle bedrijvigheid daaromheen spelen een belangrijke rol in de Nederlandse economie, zoals uit de volgende cijfers blijkt:

- 10 % van het BNP
- 10 % van de werkgelegenheid
- 25% van de exportwaarde
- Meer dan 50% van het exportoverschot.

Nederland wil graag een kennisland zijn. Niet veel mensen zullen daarbij in eerste instantie aan agrariërs denken. Maar juist in de land- en tuinbouw vinden de meeste innovaties plaats, zijn wij onderscheidend in de wereld en is er vraag naar onze producten en kennis. Om die positie vast te houden en verder uit te kunnen bouwen, is het essentieel dat de agrarische sector zich kan blijven ontwikkelen. De overheid moet daarbij volgens de VVD faciliteren en inspelen op relevante ontwikkelingen, zoals:

- De toenemende schaalvergroting in de agrarische sector en de behoefte aan grotere bouwblokken.
- De leegstand van agrarische bedrijven in het buitengebied, die door de schaalvergroting zal toenemen.
- De toenemende oppervlakte glas per bedrijf; vooral in de glasgroententeelt is een verplaatsing van bedrijven uit het Westland naar de Wieringermeer waarneembaar.

- De toenemende vraag naar zoetwater van goede kwaliteit.
- De mondiale biodiversiteit.

Mondiale verantwoordelijkheid

Juist de mondiale biodiversiteit verlangt ruimte voor de Nederlandse landbouw. De voedselproductie zal wereldwijd namelijk fors omhoog moeten om aan de extra vraag te kunnen voldoen. Nederland kan daarin met agrarische producten en kennis een belangrijke rol spelen. Als onze voedselproductie per eenheid niet omhoog gaat, zullen elders in de wereld natuurgebieden worden omgezet in landbouwgrond. Voor elke hectare Nederlandse landbouwgrond is in het buitenland het vier- of vijfvoudige nodig om hetzelfde te produceren. Nederland heeft als 'food- en agriland' dus een meervoudige mondiale verantwoordelijkheid.

Om die verantwoordelijkheid meer gestalte te geven, moet er in de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) meer aandacht komen voor de agrarische sector, en met name op de volgende punten:

- Het moet mogelijk zijn voor landbouwbedrijven om het bouwblok verder te verruimen dan de huidige 2 hectare.
- In de zogenaamde 'topgebieden' moet de landbouw echt voorrang krijgen en mogen er geen beperkingen op de agrarische bedrijfsvoering gelegd worden.

Landbouwgebieden onder invloed van de stad en gebieden met een 'opgave' (natuurontwikkeling) moeten qua omvang zo veel mogelijk beperkt worden. Deze gebieden dienen daarnaast geen beperkingen in hun agrarische exploitatie te hebben, tenzij de overheid dit compenseert of mogelijkheden faciliteert om een ander verdienmodel te ontwikkelen. Dat laatste betekent dat het RO-beleid andere activiteiten moet toestaan.

- Herbestemming en hergebruik van agrarische bedrijfsgebouwen of kassencomplexen voor andere economische activiteiten moet mogelijk zijn, zolang de agrarische activiteiten hierdoor niet beperkt worden. Specifieke aandacht is nodig voor de herinrichting van bestaande kassengebieden.
- De provincie moet zorgdragen voor een goede zoetwaterinfrastructuur en bovendien de tuinbouw en boomkwekerijen waar mogelijk toestaan om zoetwater in de bodem op te slaan.

De VVD zal toekomstig beleid dat voortkomt uit de VRM op deze punten toetsen.

 ap.noordermeer@statenzh.nl



Beter benutten

KEUZEVRIJHEID - De sleutelbegrippen in de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) bepalen ook het denken over het openbaar vervoer: beter benutten, verbeteren wat we al hebben en samenhang.

Openbaar vervoer is een dure voorziening: 50% ervan wordt gesubsidieerd. Het handhaven of laten toenemen van het reizigersaanbod vraagt daarom permanente aandacht. Uitgangspunt van de provincie is een efficiënt en effectief OV-systeem. De uitdaging hierbij is om het aanbod van openbaar vervoer zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de vraag van de reiziger. In de Visie Ruimte en Mobiliteit worden daarom verschillende doelgroepen aangeduid.

Doelgroepen

OV-reizigers bestaan allereerst uit scholieren, forenzen en studenten. Samen vormen zij bijna 70% van het reizigersaanbod. Deze groep heeft behoefte aan snelle, doorgaande busverbindingen naar de belangrijkste werk- en schoollocaties en de stations.

De overige 30% van de reizigers bestaat voornamelijk uit ouderen en moeders met kleine kinderen. Voor deze categorie gaat het met name om sociaal vervoer en reizen buiten de spits. Deze reizigers beschikken doorgaans niet over alternatief vervoer. Het handhaven van een ook voor hen adequaat aanbod van openbaar vervoer is echter een lastige opgave. Met name in dunbevolkte gebieden wil de provincie daarom bezien hoe het aanbod beter kan aansluiten op de vraag.

Slimme oplossingen

De provincie zet de komende jaren sterk in op de bestaande infrastructuur en het behouden en versterken van het OV-aanbod. Hierbij wordt de aandacht met

name gericht op slimme verbindingen van kernen en dorpen in het landelijk gebied. Door ontvolking en een trek naar de stad zal het aantal reizigers daardalen. In de VRM worden voorstellen gedaan voor maatregelen om toch een goed OV-aanbod te kunnen garanderen. Zo onderzoekt de provincie of specifieke spitsvoorzieningen hier een oplossing kunnen zijn. Door gerichte afspraken met bijvoorbeeld middelbare scholen streeft de provincie ook naar verbeteringen binnen het spitsnet. Voor mensen die buiten de spits reizen wordt gezocht naar een combinatie met verschillende vormen van doelgroepenvervoer, zoals WMO-vervoer, AWBZ-vervoer en leerlingvervoer. Daarnaast valt te denken aan buurtbussen, bedrijvenvervoer en de taxiservice van zorginstellingen.

Samenhang

Het centraal stellen van de reiziger betekent dat er zo veel mogelijk keuzevrijheid moet zijn tussen verschillende mogelijkheden die mensen hebben om zich te verplaatsen. Het gaat dan om fiets, bus, tram, trein en de auto. Om een evenwichtige keus te kunnen maken, is samenhang tussen de verschillende vormen van vervoer noodzakelijk. De provincie kiest daarom voor een 'van-deur-tot-deur-benadering'. Er wordt dus ook nagedacht over het eerste en het laatste stukje van de reis.

Wat de VVD-fractie in deze Visie aanspreekt, is het efficiënt benutten van wat er al is, het vraaggericht aanbieden, de verdere ontwikkeling van een hoogwaardig OV-systeem en het benutten en combineren van diverse initiatieven van overheid en particulieren.

 m.propstra@statenzh.nl

VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT - KADER VOOR GEÏNTEGREERDE BENADERING

Ga uit van vraag en aanbod in ruimte en mobiliteit

HANDREIKING - Er zijn verschillende manieren om naar de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) te kijken. In de huidige VRM zien we het streven om ruimte, mobiliteit en vele andere aspecten samen te brengen. Het document is echter de neerslag van het werk van verschillende afdelingen binnen de provincie Zuid-Holland, waardoor het een geïntegreerde benadering mist. Hierna wordt een kader geschetst waarmee de diverse aspecten meer in onderlinge samenhang kunnen worden beschouwd.

De basis van dit kader ligt in een beschouwing van onze omgeving in lagen. Elke laag heeft een marktgerichte vraag-en-aanbod-verhouding met de laag erboven en de laag eronder. Laten we beginnen deze lagen te beschrijven.

Lagen

- 1) sociaal-economische activiteiten
- 2) mobiliteitsmiddelen
- 3) mobiliteitsinfrastructuur
- 4) bestemmingen en ruimtelijke reserveringen

1) Sociaal-economische activiteiten

In Laag 1 ontstaat de wens om te verplaatsen. Het is de laag van de economie, waarin bedrijven producten van de ene naar de andere locatie willen verplaatsen. Het is ook de laag waarin personen zich verplaatsen, bijvoorbeeld voor het dagelijkse levensonderhoud: naar het werk, naar de winkel en naar school. In deze laag vinden ook alle sociale verplaatsingen plaats: naar familie, vrienden en vermaak, zoals recreatie, musea en uitgaan.

Welke verplaatsingen er precies gewenst zijn in onze provincie wordt nauwelijks beschreven in de huidige VRM. Dat is jammer, want het is de basis voor de lagen eronder.

2) Mobiliteitsmiddelen

In Laag 2 wordt de keuze gemaakt voor de manier van verplaatsen. Per fiets, auto, vrachtwagen, vormen van openbaar vervoer, binnenvaart, trein, vliegtuig of te voet. In welke gewenste combinatie dan ook. De keuze wordt bepaald door de wens om activiteiten op een andere locatie te willen uitvoeren dan waar men zich bevindt. De keuze is afhankelijk van

de op een locatie beschikbare vormen van vervoer. Duidelijk is dat er een vraag-aanbod-relatie bestaat tussen Laag 1 en Laag 2.

3) Mobiliteitsinfrastructuur

In Laag 3 vinden we de wegen, de vaarwegen, de fietspaden en de spoorwegen. We vinden hier ook de verschillende overstappunten, zoals stations, haltes, transferia en P&R's. De mobiliteitsmiddelen uit Laag 2 maken gebruik van de infrastructuur van deze laag. Vraag en aanbod van de mobiliteitsmiddelen uit Laag 2 worden dus niet alleen bepaald door de economische activiteiten uit Laag 1. Ze worden ook bepaald door de beschikbare infrastructuur in Laag 3.

4) Bestemmingen en ruimtelijke reserveringen


In Laag 4 ten slotte liggen de locaties van wonen en werken in vele vormen, zoals winkels, bedrijventerreinen, industrie en kantoren. Ook de locaties van bijvoorbeeld musea, stadions, parken en stranden liggen in deze laag. De locaties van Laag 4 zijn verbonden met de infrastructuur uit Laag 3, waarmee door gebruik te maken van de mobiliteitsmiddelen



uit Laag 2 de wens om te verplaatsen vanwege allerlei sociaal-economische activiteiten uit Laag 1 kan worden waargemaakt.

Het is duidelijk: alle lagen zijn afhankelijk van elkaar, al zijn sommige lagen meer 'ingesloten' dan andere. We zien ook meteen het probleem: de wens om te verplaatsten wordt beïnvloed door de dynamiek van de economie, terwijl veel locaties juist vastliggen voor een lange tijd.

Een lagenbenadering zou een veel beter inzicht geven in de afhankelijkheden dan de huidige VRM. Deze benadering biedt de mogelijkheid alle binnen de VRM belangwekkende beleidsvelden in onderlinge samenhang te beschouwen. Zie deze lagenbenadering als een handreiking. Een liberale stap naar een VRM 2.0, met meer marktgerichte vraag-aanbod-verhoudingen.

 mw.ludema@statenzh.nl

IN VOLLE VAART

Inmiddels zijn de gemeenteraadsverkiezingen en de Europese verkiezingen weer ruim achter de rug. In Europa heeft de VVD zich goed kunnen handhaven. Na twee campagnes achter elkaar, vol flyer, spreekbeurten, posters plakken en canvassen, zit het er eventjes op. Veel campaigners kunnen reikhalzend uitkijken naar de zomervakantie voor wat welverdiende rust. Het is ze zeer gegund!

Voor het Provinciecentraalbestuur Zuid-Holland en de vrijwilligers daaromheen begint het werk nu goed op gang te komen. Volgend jaar staan alweer nieuwe verkiezingen voor de Provinciale Staten voor de deur. Het bestuur heeft inmiddels de commissies gevormd voor het verkiezingsprogramma en de kandidaatstelling. Dat werk gaat gedurende de vakantie gewoon door. Complimenten voor de vele vrijwilligers uit alle vier de Kamercentrales van de provincie zijn dan ook echt op zijn plaats.

Op dinsdagavond 27 mei heeft de buitengewoon drukbezochte Centrale Vergadering van de Provinciecentrale plaatsgevonden in Ridderkerk. Een aantal besluiten wil ik u zeker niet onthouden. De voorlopige groslijst met daarop zeventig namen is vastgesteld en vormt het begin van een behoorlijke klus om via een definitieve groslijst een advieslijst aan onze leden te kunnen aanbieden. Onze leden nemen uiteindelijk het besluit tot vaststelling van de kandidatenlijst. De leden hebben in Ridderkerk ook het kandidatenprofiel vastgesteld en besloten tot het apart aanwijzen van de lijsttrekker voor de verkiezingen van Provinciale Staten. Ik herhaal namens het bestuur nog maar eens om bij eventuele vragen zeker contact met ons te zoeken.

Na besluitvorming over kandidatenlijst en programma kan de campagne voor Zuid-Holland worden vormgegeven. De VVD is met twaalf zetels de grootste fractie en heeft twee bestuurders in Gedeputeerde Staten. Het is nadrukkelijk onze ambitie dat resultaat te evenaren. Zo draait het Provinciecentraalbestuur samen met de Statenfractie en de gedeputeerden op volle kracht voor een liberaler Zuid-Holland. Ik heb dan ook alle vrouwen in een mooie uitslag!

Richard Korteland
voorzitter bestuur
Provinciecentrale Zuid-Holland



vvd@pzh.nl

VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT - WONEN

Mensen bepalen zelf hun woonomgeving

TRANSFORMEREN - In de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) is een belangrijke plaats ingeruimd voor waar we wonen en waar gebouwd kan worden. Dit is niet nieuw. Ook in de 'oude' Provinciale Structuur- en Woonvisie was dat al geregeld. De VRM geldt voor onze steden, dorpen en platteland, dus voor het hele grondgebied van Zuid-Holland.

We zien dat in grote delen van onze provincie de bevolking van samenstelling verandert, niet alleen tussen stad en land, maar ook in de steden. Er is een trek naar de stad, verdunning van huishoudens en vergrijzing in delen van het landelijk gebied. Dat alles maakt dat de vraag naar woningen in verschillende kernen verandert. Het gaat daarbij niet alleen over de hoeveelheid woningen, maar ook over de kwaliteit, soort en prijs.

Het veranderproces in Zuid-Holland moet niet worden overdreven, zeker niet in vergelijking met de krimp in bijvoorbeeld Noord-Groningen of Zeeuws-Vlaanderen. Toch kan niet worden ontkennd dat in sommige kernen de woningvraag aan het afnemen en veranderen is en dat er druk is op de woningmarkt van de grote steden. Dit proces heeft niet alleen te maken met het huidige economische klimaat. De veranderingen laten zich al langere tijd zien en zijn in grote mate structureel van aard.

Keuzes maken

Er zijn ontzettend veel factoren die bepalen waar mensen willen en kunnen wonen. Denk aan werk, scholing, voorzieningen, veiligheid, sociale omgeving en bereikbaarheid. Het is een fundamenteel recht om in vrijheid de eigen woonkeuze te kunnen maken. De VVD-Statenfractie zet zich daarom in voor een voorwaardenscheppend provinciaal beleid, waarbij woon- en bouw wensen zo goed mogelijk kunnen worden ingevuld. Beleid waarmee burgers en gemeenten uit de voeten kunnen. Niet uitgaan van wat niet kan, maar bekijken wat juist wél tot de mogelijkheden behoort. In die zoektocht worden alle belangen tegen elkaar afgewogen. Dat houdt in dat er keuzes moeten worden gemaakt. Keuzes waarbij belangen van provincie, gemeenten en burgers kunnen botsen. Keuzes die soms gewoon pijn doen. Keuzes die onze fractie niet uit de weg gaat.

Uit de gratie

Veel gemeenten hebben in de goede tijd stevige bouwplannen gemaakt en gronden gekocht. Zij zien nu dat hun oorspronkelijke verwachtingen niet meer uitkomen. Het resultaat is een fors tekort op de begroting. De gouden tijden, waarbij stads- en dorpsvernieuwing, maar soms ook 'iets leukers', kon worden gefinancierd uit de verkoopopbrengst



van nieuwbouwgronden, lijken heel ver in het verleden te liggen. We zien op dit moment een trend om meer en meer te 'transformeren': gebruik te maken van het bestaande. Bouwen in de polder, zoals de Vinex-wijken, is wat uit de gratie.

Geen keurslijf

Nu zal er altijd wel nieuw moeten worden gebouwd, simpelweg omdat de bestaande woningvoorraad verouderd of niet meer geschikt is. Of omdat er op sommige plaatsen meer vraag dan aanbod is. Dat zal echt niet alleen in de bestaande dorpen en steden kunnen en dus zal er ook daarbuiten moeten worden bijgebouwd. Het nieuwe beleid mag geen keurslijf of 'krimpfolie' worden.

Onze fractie ondersteunt het beleid ten

aanzen van 'bouwen waar nodig'. Wij juichen het toe dat de provincie niet wil bouwen op plaatsen waar geen vraag is en waar er dus wordt gebouwd voor leegstand. Wij zijn ook geen voorstander van het maar volbouwen van kernen. Mensen hebben recht op voldoende lucht, licht, ruimte, groen en water. Het zijn mensen die de woonomgeving bepalen, niet de overheid. Gemeenten die bepalen wat goed voor hun inwoners is, passen niet in deze filosofie. Betutteling door de provincie overigens ook niet. De provincie is geen Supergemeente. Iedereen die met realistische plannen komt, mag rekenen op de steun van de VVD.

h.van.santen@statenzh.nl

VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT - RUIMTELIJKE ORDENING

Niet alles dichtregelen

THE PLACE TO BE - Ruimte in Zuid-Holland is schaars. Op een aantal plaatsen willen we alles tegelijk. Sommige functies bijten elkaar, terwijl andere elkaar juist versterken. Een chemische fabriek naast een woonwijk is niet echt aantrekkelijk. Sport- en winkelvoorzieningen naast die woonwijk weer wel. We willen met z'n allen gemakkelijk van A naar B, maar willen ook zo min mogelijk overlast en een zo gezond mogelijke leefomgeving. Werk en ontspanning moeten 'om de hoek liggen'.

Zuid-Holland is bij uitstek de Nederlandse provincie waar zo ongeveer alles samenkomt en strijdt om de beste plek. Onze provincie is 'the place to be'. Hoe aan dit alles handen en voeten moet worden gegeven, is dan ook enorm complex. In de Wet op de ruimtelijke ordening is aan de provincie opgedragen aan dit vraagstuk invulling te geven. De VVD-fractie is in de uitvoering van die opdracht van mening dat de rol van de provincie niet verder moet gaan dan die van een terughoudende en coördinerende regisseur. Zo veel mogelijk moet worden overgelaten aan burgers en bedrijven. De markt moet zijn werk kunnen doen. Afspraken over de invulling van de ruimte beperken

we tot afspraken op hoofdlijnen. Het gaat om hanteerbare spelregels, waarbij de wens van de een niet gaat ten koste van de ander. En als er al nadeel is, dan gewoon schadeloosstellen. Niet alles willen 'dichtregelen'. Onze samenleving verandert zo snel dat er toch geen regelgeving is die zulke veranderingen kan bijbenen.

GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING IS EEN PRODUCT VAN SAMENWERKING TUSSEN SAMENLEVING EN OVERHEID

Is die nieuwe Visie Ruimte en Mobiliteit nu zo ingericht dat aan alle wensen van de VVD-fractie volledig wordt voldaan? Helaas niet. Ook de Statenfractie heeft met de realiteit van coalitiewensen te maken. De nieuwe Visie gaat echter wel een flinke stap in de goede richting. Wij zullen erop toezien dat het in de uitvoering ook goed gaat uitpakken. Veel bestuurders, maar ook ambtenaren, hebben tussen de oren nog een flinke slag te maken. Het besef dat goede ruimtelijke ordening het product is van een samenwerking tussen samenleving en overheid heeft nog een lange weg te gaan.



VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT - NATUUR

Groen is geen museumstuk

REALISME - Je boterham verdienen in onze provincie en je er bovendien thuisvoelen: wie wil dat niet? Omdat de VVD-fractie zich sterk maakt voor een gezonde economie, zijn wij volgens sommige partijen in Provinciale Staten automatisch tegen natuur en natuurontwikkeling. Een groot misverstand.

Iedere kilometer weg is vies en bedrijven moeten eerst denken aan de biodiversiteit en dan pas aan het doel van de eigen onderneming. Zelfs bij woningbouw wordt op die manier geredeneerd. Partijen die zo redeneren vergeten gemakshalve dat er 3,5 miljoen mensen in de provincie wonen, er iedere dag nog meer bijkomen en dat al die mensen een goed en veilig dak boven het hoofd nodig hebben en moeten eten en leven. Er moet gewoon geld worden verdiend en niet alleen voor Zuid-Holland.

Geen vijanden

Vergeeten wordt ook dat ontzettend veel bedrijven al heel goed maatschappelijk verantwoord ondernemen. Zonder het geld dat we met z'n allen verdienen is er geen onderhoud en ontwikkeling van natuur en natuurwaarden mogelijk. Dan zijn er geen open polders en fantastisch mooie duin- en waterpartijen. Economie en natuur hebben elkaar nodig, net zo

goed als cultuur, landbouw en natuur. Het zijn geen vijanden. Samen maken ze wat onze provincie is.

Wuivend riet

De VVD-Statenfractie zet bij de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) in op een realistische visie. Bepalen wat natuur is, moet niet voorbehouden zijn aan een select groepje van 'specialisten' die ons landschap willen verknutselen volgens hun ideaalbeeld. Natuur is van ons allemaal. In een zo verstedelijkte provincie als de onze hebben mensen naast de hectiek van alledag op relatief korte afstand van de eigen woning recht op rust, ruimte, lucht, licht, water en groen.

Dat alles hoeft helemaal niet strijdig te zijn met de ontwikkeling van flora en fauna. Natuurgebieden met bordjes 'verboden toegang' passen niet bij de natuur zoals de VVD die graag ziet. VVD'ers genieten, met respect voor plant en dier, net als de meeste andere Nederlanders, ook van de koeien in de wei, de stranden, de grutto met z'n jongen, wuivend riet op de Nieuwkoopse plassen, heerlijke duinpannen en een koele bries over het water.

h.van.santen@statenzh.nl



VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT - INFRASTRUCTUUR

Vrijheid is óók mobiliteit

OPTIMALISERING - Statistisch gezien wijzigt de gemiddelde jaartemperatuur nauwelijks, de hoeveelheid jaarlijkse neerslag evenmin. Toch heeft het idee dat dit wel het geval is voet aan de grond gekregen, dankzij de niet aflatende stroom alarmerende berichten over klimaatverandering. Berichten die niet wetenschappelijk zijn onderbouwd.

Minder populair omdat er niet zo hysterisch over wordt gedaan, maar wél wetenschappelijk vast te stellen, is het feit dat de vraag naar mobiliteit aanmerkelijk toeneemt als de bedrijvigheid aantrekt. Er ontstaat dan meer vraag naar automobilititeit en naar scheepstonnage. Het wordt dus gewoon drukker op het water en op de weg. Natuurlijk meer goederen- en dienstenvervoer, maar ook meer personenvervoer.

Vooruitgang geboekt

Door de aanleg van wegen en het wegnemen van knelpunten is er in Zuid-Holland in de afgelopen jaren behoorlijke vooruitgang geboekt en is de doorstroming aanmerkelijk verbeterd. Helaas is de situatie nog onvoldoende geoptimaliseerd. Dagelijks vinden er op provinciale wegen opstoppingen plaats, omdat er zo veel verkeer is. De oorzaak hiervan moet gevonden worden in de enorme achterstanden die in het verleden zijn opgelopen.

Melkkoe

Decennialang heeft men verzuimd de infrastructuur gelijke tred te laten houden met de transportvraag. De inhaalslag die als gevolg daarvan gemaakt moet worden, is nog lang niet voltooid. De bijdra-

ge van het wegverkeer aan de economie, met de opbrengsten aan BPM, accijnzen en overige belastingen, is bovendien langdurig schromelijk onderschat. De automobilititeit brengt meer op dan nodig is voor het uitbreiden en in stand houden van haar eigen infrastructuur. Een groot deel van de opbrengsten gaat naar de algemene middelen. Dit is mogelijk ondanks het feit dat alle openbaar vervoer, taxi's en touringcars zijn vrijgesteld van BPM en wegenbelasting. De auto wordt niet voor niets de melkkoe van de fiscus genoemd. Vreemd eigenlijk, want voor een koe is het fysiek noodzakelijk dat zij elke 12 uur verlost wordt van haar eigen lichaamsproductie. De noodzaak om verlost te worden van vele euro's ontbreekt bij gemotoriseerde voertuigen volledig. De aversie van bepaalde politieke stromingen tegen het ongehinderd voortbewegen over 's Heren wegen valt dan ook niet te rijmen met de continue financiële bijdrage van de auto aan sociaalmaatschappelijke doelen.



Dagelijkse file

Naast het zakelijke verkeer en het woon-werkverkeer is de mobiliteit een eerste levensbehoefte bij de sociale, recreatieve en culturele vrijetijdsbeleving. Zonder mobiliteit is de vrije mens daarin te beperkt. Alle vormen van vrijetijdsbeleving zijn op zich weer een belangrijke bijdrage aan de economie.

Is de VVD dan de asfaltpartij? Als geuzennaam is dat niet zo'n probleem. Maar het ligt uiteraard veel genuanceerder. Daar waar de capaciteit aantoonbaar tekortschiet of niet toekomstbestendig is en daar waar iedereen de dagelijkse file ervaart, dient er geïnvesteerd te worden in een betere doorstroming. In het belang van de groei van de economie en de werkgelegenheid.

fa.paymans@statenzh.nl

VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT - CULTUURHISTORIE

Wonderschone cadeautjes uit het verleden

ERFGOED - Zuid-Holland heeft meer dan 200 landgoederen, meer dan 200 molens en diverse historische vaarwegen, schepen en karakteristieke Hollandse binnensteden. De verzamelnaam voor al dat moois is 'erfgoed'. Erfgoed is datgene wat onze voorouders voor ons hebben achtergelaten en wat de tand des tijds heeft doorstaan.

De laatste jaren heeft de provincie vooral in de restauratie van windmolens (niet te verwarren met de moderne windturbines) veel geld en energie gestoken. Daarnaast organiseerde de provincie themajaren, waarin telkens een deel van het erfgoed werd belicht. Tijdens die jaren en bij het restaureren werd steeds meer duidelijk dat erfgoed alleen kan overleven als het een (hernieuwde) plaats in de samenleving heeft. Erfgoed dat er verlaten bij staat, gaat onvermijdelijk achteruit en zal uiteindelijk als ruïne nog slechts een herinnering aan een glorieus verleden vormen.

Erfgoed behoort dus een levend onderdeel van de maatschappij te zijn en te blijven. Het verdient dus een plaats in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Als het erfgoed zijn functie behoudt of een nieuwe functie krijgt, wordt bovendien het geld voor beheer en onderhoud verkregen. Als we ons erfgoed willen behouden, dan moeten wij dus economische dragers zien te vinden.

Liefde van omwonenden

Vertrouwen op subsidie is om twee redenen niet wenselijk. Ten eerste is er geen geld om het behoud van het erfgoed blijvend te garanderen. Maar minstens zo belangrijk is dat het erfgoed zijn plaats in de maatschappij behoudt. Liefde van omwonenden heeft al menig monument gered. In buitenhuizen kunnen appartementen worden gebouwd, zonder dat de oorspronkelijke structuur van het gebouw verloren gaat. Een molen kan een landwinkel of een bed-and-breakfast herbergen. Op een landgoed kan een theehuis aantrekkelijk zijn voor fietsers en wandelaars op dagtocht, om uit te rusten en iets te eten of te drinken.

Erfgoed dat ons aankijkt met verwaarloosde tuinen en lege vensters zal vroeger of later geen plaats meer hebben in de harten van de omwonenden. Vrijwilligers uit de omgeving zullen daarom, vaker dan nu het geval is, een taak in het beheer en onderhoud van het erfgoed hebben. Natuurlijk kan niet al het erfgoed altijd behouden kunnen blijven. Vaak moet een harde afweging worden gemaakt: kunnen we het gehele bouwwerk behouden, kan alleen het casco gebruikt worden of moeten we alles afbreken en rest ons slechts een historische locatie?

Participatiemaatschappij

Als er een onderwerp is waarin de participatiemaatschappij haar kracht en in-



vloed kan tonen, dan is het wel bij het koesteren van ons erfgoed. Gezamenlijk kunnen omwonenden veel bereiken. Samen met particuliere investeerders zullen buurten hun erfgoed vaak kunnen behouden. De overheid heeft dan de taak om dergelijke initiatieven te steunen en te faciliteren in haar ruimtelijke orderingsbeleid. Gebruik, het vinden van een economische drager, het enthousiasme van vrijwilligers en vooral het gevoel dat dit erfgoed belangrijk is voor ons, onze regio en onze kinderen. Die combinatie zal voorkomen dat deze vaak wonderschone cadeautjes uit het verleden uit onze provincie verdwijnen.

mi.van.dobbendebruijn@statenzh.nl

STATENFRACTIE

Floor Vermeulen (Boskoop)
Fractievoorzitter
Lid Seniorenconvent
f.vermeulen@statenzh.nl



Tiemen Brill (Den Haag)
Fractiesecretaris
Woordvoerder Verkeer & Milieu
(coördinator)
ti.brill@statenzh.nl



Marijke van Dobben de Bruijn (Leiden)
Vice-fractievoorzitter
Woordvoerder Ruimte & Leefomgeving
(coördinator)
Woordvoerder Groen & Water
Lid Werkgroep Europa
mi.van.dobbendebruijn@statenzh.nl



Eric Jarmohamed (Rotterdam)
Woordvoerder Jeugdzorg
emf.jarmohamed@statenzh.nl



Marcel Ludema (Rotterdam)
Fractiepenningmeester
Woordvoerder Ruime & Leefomgeving
Woordvoerder Verkeer & Milieu
mw.ludema@statenzh.nl



Arie-Pieter Noordermeer (Oudendoorn)
Woordvoerder Groen & Water
(coördinator)
ap.noordermeer@statenzh.nl



Peter Overwater (Mijnsheerenland)
Woordvoerder Bestuur & Middelen
(coördinator)
Lid Subcommissie Accountant
psa.overwater@statenzh.nl



Frits Paymans (Nieuwkoop)
Voorzitter Statencommissie Groen & Water
Lid Presidium
Woordvoerder Verkeer & Milieu
fa.paymans@statenzh.nl



Marian Propstra (Den Haag)
Fractiebestuurslid
Lid Algemene Vergadering IPO
Woordvoerder Verkeer & Milieu
m.propstra@statenzh.nl



Herman van Santen (Corinchem)
Woordvoerder Ruimte & Leefomgeving
Woordvoerder Groen & Water
h.van.santen@statenzh.nl



Eduard Schuringa (Rotterdam)
Woordvoerder Bestuur & Middelen
Lid programmaraad Randstedelijke Rekenkamer
Lid Werkgroep Europa
eh.schuringa@statenzh.nl



Rense Weide (Den Haag)
Vicevoorzitter Statencommissie Ruimte & Leefomgeving
Woordvoerder Bestuur & Middelen
rf.weide@statenzh.nl



COLOFON

De Vrije Zuid-Hollander is een uitgave van de Statenfractie van de VVD-Zuid-Holland en verschijnt 3 x per jaar. VVD-leden in Zuid-Holland ontvangen het blad als bijlage bij Liber. Via controlled circulation ontvangen ook gemeentebesturen en andere beslissers in de provincie het blad. Auteursrechten berusten bij de uitgever. Overname van artikelen uitsluitend met toestemming van de uitgever. Inhoudelijke afsluiting: 24 juni 2014.

Redactie
Roelof Smit Teksten i.s.m. Statenfractie
Eindredactie en productie
Wim Schoevers, Saffier Public Relations, Leidschendam (www.saffierpr.nl)
Fotografie
Kom in de Kas, Wim Schoevers e.a.
Druk
Janssen/Pers Rotatiedruk, Gennep
Correspondentieadres
Fractiesecretariaat VVD-Zuid-Holland
Postbus 90602, 2509 LP DEN HAAG
E-mail vvd@pzh.nl
Internet www.vvdzuidholland.nl