

## ***Locatie Valkenburg***



### ***'Kansen benutten, een fiasco voorkomen'***

Een confrontatie van twee opties voor dit gebied:

1. Woningbouw conform Masterplan Stuurgroep Locatie Valkenburg
2. Focus op versterking economische structuur regio, met vliegveld als mogelijk onderdeel

Katwijk, januari 2014.

**Colofon:**

KiesKatwijk  
lokale politieke partij  
p/a Duinpad 10  
2225HN Katwijk  
[www.kieskatwijk.nl](http://www.kieskatwijk.nl)

*In deze blogs wordt regelmatig  
gerapporteerd over ontwikkelingen  
rond de locatie Valkenburg:*

<http://zozitdatdus.blogspot.nl/>

<http://kieskatwijk.blogspot.nl/>

E-mail: [kieskw2014@gmail.com](mailto:kieskw2014@gmail.com)

Twitter: @KKW\_regio

## **Inhoud**

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	4
1.1	Maatschappelijke kosten- batenafweging ontbreekt .....	4
1.2	Werk(gelegenheid) in plaats van wonen .....	4
<b>2</b>	<b>Wat wij vragen en wat wij nastreven</b> .....	6
<b>3</b>	<b>De meest relevante argumenten op een rijtje</b> .....	8
3.1	Oude plannen zijn achterhaald .....	8
3.2	Lessen zijn niet geleerd .....	8
3.3	Geen sluitende businesscase .....	9
3.4	Risico's.....	9
3.5	Belangen grondeigenaar zijn leidend voor ruimtelijk beleid .....	10
3.6	Beleidstraject is sluipend proces .....	10
3.7	Beleidstraject blijkt star te zijn .....	11
3.8	Toepassing Provinciaal Afwegingskader Woningbouw verbiedt woningbouwplannen.....	11
3.9	Herbezinning noodzakelijk .....	12
3.10	Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) noodzakelijk .....	12
3.11	Vliegveld optie is niet serieus onderzocht.....	13
3.12	Vliegveld als banenmotor.....	14
3.13	Verknoping met Rijnlandroute/N206 .....	14
3.14	Valkenburg testcase voor kwaliteit openbaar bestuur .....	15
<b>4</b>	<b>Zijn de lessen uit het verleden geleerd ?</b> .....	17
<b>5</b>	<b>Multi-criteria analyse</b> .....	19
<b>6</b>	<b>Bijlage: Toelichting per provinciaal belang:</b> .....	20

# 1 Inleiding

In deze notitie wordt het standpunt van de lokale politieke partij KiesKatwijk naar voren gebracht omtrent de gewenste toekomstige ruimtelijke bestemming van het gebied waar het voormalig vliegveld Valkenburg gevestigd was. Nadat Defensie het terrein verlaten heeft in 2006 is het terrein in handen gekomen van de RVOB, een op afstand gezet overheidsbedrijf dat functioneert als een projectontwikkelaar. De Stuurgroep Locatie Valkenburg, bestaan uit het RVOB en B&W van de gemeente Katwijk heeft woningbouwplannen ontwikkeld voor dit gebied en men denkt hier in een periode van twintig jaar 5000 woningen te kunnen verkopen. De belangrijkste infrastructuur van dit vliegveld is nog aanwezig en dreigt nog dit jaar gesloopt te worden door de huidige grondeigenaar. Dit gebeurt terwijl intussen helder geworden is dat de geplande toekomstige woningbouwplannen aldaar kansloos zijn. Toch schijnt de beleidstrein gewoon in het bestaande spoor door te denderen op weg naar een fiasco. Dat blijkt o.a. uit de concept Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland die momenteel ter inzage ligt.

## 1.1 Maatschappelijke kosten- batenafweging ontbreekt

Deze notitie wordt als zienswijze van onze partij en haar achterban naar voren gebracht in de provinciale inspraakprocedure. We hopen dat het gezond verstand zal zegevieren. Dat zou kunnen blijken als men een pas op de plaats zou maken en een objectieve Maatschappelijke Kosten- Batenanalyse (MKBA) zou uitvoeren op de plannen met de Locatie Valkenburg. In de voorliggende notitie worden argumenten naar voren gebracht die duidelijk maken dat het huidige beleid dat er op gericht is om er bezig te gaan met woningbouw buitengewoon onverstandig is. Ons standpunt is dat wonen overal elders in de regio beter, goedkoper en met minder risico's en schade kan worden gerealiseerd. Voor de politieke besluitvorming is het van belang om vast te stellen dat de bouwplannen voor dit gebied "Nieuw Valkenburg" voor de volle 100% contrair het ruimtelijke ordeningsbeleid van de Provincie zijn. De gebiedsontwikkeling wordt ook niet verantwoord met een actuele onderbouwing van de verwachte kwalitatieve en kwantitatieve vraag naar woningen. In die zin is het onbegrijpelijk dat desondanks de provincie Zuid-Holland de megalomane gebiedsontwikkeling met 5000 woningen via de Nota ruimte en Mobiliteit wil blijven propageren. Dat is een blamage en we hebben daarom goede hoop dat de Provinciale Staten hier corrigerend zullen optreden.

## 1.2 Werk(gelegenheid) in plaats van wonen

Het standpunt van KiesKatwijk is dat de sloop van het vliegveld moet worden uitgesteld totdat de definitieve bestemming van het gebied onherroepelijk is geworden. Vervolgens moet er een MKBA plaatsvinden zodat er op grond van actuele en deugdelijke argumenten kan worden besloten over de toekomst van het gebied. De indruk bestaat dat op dit moment de belangen van de grondeigenaar prioritair zijn. Eigenaar van de grond is zoals gezegd het Rijks Vastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf die het tafelzilver van de BV Nederland wil/moet verkopen (op het dieptepunt van de markt). Vanuit een wat hoger

niveau bekeken is dit echter een suboptimale beleidslijn, onder andere omdat onze natie op de wat langere termijn gezien meer gebaat is bij versterking van de economische structuur. Elke andere ruimtelijke invulling van dit gebied scoort op deze doelstelling beter dan woningbouw. Overigens is het nauwelijks voorstelbaar dat er aan deze gebiedsontwikkeling geld te verdienen is als men een eerlijke exploitatieopzet maakt. Het gebied heeft geen enkele infrastructuur of ontsluiting, ligt flink beneden N.A.P. en kent tal van problemen die het moeilijk en duur maken om het bouwrijp te krijgen.

In een slogan gevat is het standpunt van KiesKatwijk m.b.t. de gewenste functie van dit gebied samen te vatten als "Werk(gelegenheid) in plaats van Wonen". Woningbouw levert op deze locatie geen toegevoegde waarde aan de versterking van onze economische structuur, in tegendeel. In deze nota passeert een lange rij van logische en rationele argumenten de revue die deze slogan onderbouwen. Wij hopen dat Provinciale Staten en andere politieke gremia ons standpunt willen overnemen.

Jaap Haasnoot, namens KiesKatwijk.



## **2 Wat wij vragen en wat wij nastreven**

1. Wij maken bezwaar tegen de bestemming van woningbouwlocatie voor de locatie Valkenburg en willen dat alternatieven op een eerlijke wijze worden afgewogen. Wij zijn van mening dat het ruimtelijk beleid niet afhankelijk mag zijn van de belangen van de grondeigenaar.
2. Wij hebben geen begrip voor het feit dat de provincie Zuid-Holland hier haar eigen beleid met voeten treedt. Woningbouw op de locatie Valkenburg ondersteunt geen enkele van de vier "rode draden" van de Visie Ruimte en Mobiliteit. Het is in flagrante strijd met het Afwegingskader Woningbouw en bevordert de verrommeling juist in een gebied dat daarvoor heel kwetsbaar is, omdat dit het laatste terrein in de omgeving is waar men nog een blik op de horizon kan werpen.
3. Wij willen dat er een onafhankelijke onderzoek (MKBA) komt naar de mogelijke bestemmingen van dit terrein. Daarbij moet ook de optie van een zakenvliegveld worden betrokken omdat de vliegveld infrastructuur nog aanwezig is en het relatief eenvoudig en goedkoop zal zijn om het vliegveld weer operationeel te krijgen. Bij meervoudig gebruik en meerdere gebruikers (zie verder in deze nota) kan de overhead gedeeld worden en wordt de exploitatie eenvoudiger.

De Nuclear Security Summit maakt op pijnlijke wijze duidelijk dat Nederland het voormalige regeringsvliegveld Valkenburg node mist. De economische schade vanwege het feit dat de bedrijvigheid in het westen van Nederland ernstig gehinderd wordt zou niet zijn voorgekomen als Valkenburg nog operationeel zou zijn geweest. Andersom is zo'n vliegveld juist op deze locatie een aanwinst voor de bv Nederland die zijn weerga niet kent. Er moet dus onderzoek komen of een vliegveld in combinatie met andere bedrijvigheid een passende en haalbare optie is.

4. Wij vragen de volksvertegenwoordigers in zowel Gemeente, Provincie als in de Tweede Kamer te bevorderen dat de voorgenomen sloop van de infrastructuur (landingsbanen) van het vliegveld wordt opgehouden totdat de bestemming van het terrein onherroepelijk is geworden. Er is geen enkele noodzaak om hiermee snel te starten, in het gesloten contract met de aannemer is afgesproken dat deze er vijf jaar over mag doen.
5. Het is op voorhand duidelijk dat voor dit gebied de functie "Werk" belangrijker is dan "Wonen". Er is in de regio een voldoende voorraad bouwrijpe grond voor de overzienbare termijn aanwezig. Bouwen op Valkenburg impliceert ongewenste concurrentie voor ander locaties in de omgeving. Gemeenten in de directe omgeving leiden enorme verliezen op de boekwaarde van bouwrijpe grond die nauwelijks verkoopbaar blijkt te zijn. Wij vragen van de provincie Zuid-Holland om de woonbestemming in de Visie Ruimte en Mobiliteit voor de Locatie Valkenburg te schrappen in afwachting van nader onderzoek naar de

meest gewenste ruimtelijke functie(s) aldaar. Op Provinciale Staten Zuid-Holland doen wij een beroep om dit te bevorderen.

6. Binnen het speelveld van de lokale politiek in de gemeente Katwijk zullen wij al het mogelijke doen om woningbouw op de locatie Valkenburg te voorkomen. Door mee te doen aan de gemeenteraadsverkiezingen, waarbij dit streven één van onze belangrijkste speerpunten is, geven we de inwoners van Katwijk een kans om zich uit te spreken over dit onderwerp. In die lijn zullen wij ons onder andere verzetten tegen het maken van een bestemmingsplan dat de woonfunctie mogelijk maakt. We zullen ook proberen te voorkomen dat er op welke wijze dan ook nog meer geld van de belastingbetaler in deze kansloze gebiedsontwikkeling verdwijnt.
7. Uiteraard zijn we tegenstander van het streven van het huidige college van B&W in Katwijk om als risicodragende partner in deze gebiedsontwikkeling te participeren.

## **3 De meest relevante argumenten op een rijtje**

### ***3.1 Oude plannen zijn achterhaald***

November 2012 verscheen een zeer gedetailleerd Masterplan Locatie Valkenburg waarin de woningbouwplannen voor dit gebied zijn uitgewerkt. De plannenmakers hebben in stilte en in isolatie voortgebouwd op de uitgangspunten van het Streekplan Zuid-Holland West 2003 die uiteraard de kenmerken en tijdgeest van die periode representeren. Het resultaat daarvan is een product dat in feite alle leerervaringen negeert die we de afgelopen jaren met dit soort grootschalige gebiedsontwikkelingen in Nederland hebben opgedaan. Bovendien is men gewoon doorgegaan op het eenmaal ingeslagen pad terwijl de wereld om ons heen door de crisis blijvend veranderd is. De enige aanpassing die men heeft gedaan is dat de ontwikkelperiode van tien jaar op willekeurige wijze en op papier verlengd is met nog eens tien jaar. Verder heeft men aan het eind van het ontwikkelproces het toverwoord "organische ontwikkeling" in de tekst opgenomen, maar dat is niet meer dan vorm van camouflage voor het aanbodgerichte en niet door een reële vraag onderbouwde "blauwdrukdenken" waardoor deze gebiedsontwikkeling gekenmerkt wordt.

### ***3.2 Lessen zijn niet geleerd***

Wat we zien is het maakbaarheidsdenken in optima forma. Wat als masterplan wordt gepresenteerd is in feite voor 90% een bestemmingsplan waarmee de ruimtelijke invulling tot op boomgroepniveau is vast getimmerd. Bovendien werken we niet "met de natuur mee" maar "tegen de natuur in". In feite is de voormalige moerasdelta zonder infrastructuur helemaal niet geschikt om er een grote woonwijk te vestigen.

Verder is het gehele plan vooral aanbodgedreven en niet gebaseerd op actuele cijfers betreffende de woonbehoefte. Men wil in het hyperverstedelijkte en dichtstbevolkte gebied van Nederland een mini Groene Hart opofferen, dat eigenlijk juist hier niet gemist kan worden. Er wordt niet gebouwd voor de vraag maar het wankele doel is om bewoners van elders (o.a. buitenland) te verleiden om te gaan wonen op wat inderdaad in de meest letterlijke zin een 'droomlocatie' kan worden genoemd. Het is niet voor niets dat dit sterk doet denken aan het Blauwe Stad drama in de provincie Groningen en verderop in deze notitie wordt geconstateerd dat alle oorzaken van dit falen in Groningen ook in deze gebiedsontwikkeling zijn ingebouwd. De lessen zijn dus niet geleerd.



### **3.3 Geen sluitende businesscase**

Als het om de (doeltreffende of effectieve) inzet van publieke middelen gaat dan kunnen we vaststellen dat er enorme investeringen nodig zullen zijn om het Masterplan te kunnen realiseren. De plannenmakerij heeft tot nog toe al aanzienlijk meer dan zes miljoen euro gekost en dan is er nog geen schep de grond in gegaan. Voor de metamorfose van het gebied zullen ook enorme bedragen nodig zijn en dan staat er nog geen huis.

Het is zeer de vraag of de betrokken overheden ooit in staat zullen zijn om de te maken kosten terug te verdienen en het is ook zeer de vraag of er risicodragende partners te vinden zullen zijn voor dit project. Daarmee is het dus zeer onwaarschijnlijk dat het plan in de huidige vorm uitvoerbaar is als men alle kosten eerlijk toerekent.

Maar een financieel-economische beoordeling zal breder moeten kijken dan de grenzen van de gebiedsontwikkeling. Elk huis dat op de Locatie Valkenburg zou worden gebouwd levert elders in de regio verliezen op. Er is een planoverschot en er is meer beschikbare bouwgrond dan er op de overzienbare termijn nodig is in de regio. In ieder geval zijn er voldoende alternatieve gebieden, die braak liggen en die de overheden met grote rentelasten opzadelen, en die om allerlei redenen meer geschikt om te bebouwen dan de Locatie Valkenburg.

Een concreet voorbeeld is het gebied 'Nieuw Rhijngest' in de gemeente Oegstgeest op een steenworp afstand gelegen van de Locatie Valkenburg. De gemeente Katwijk heeft 50% meer bouwrijpe grond op voorraad dan de gemeente Den Haag. De afgelopen jaren is daar al ongeveer 50 miljoen euro op afgeschreven.

### **3.4 Risico's**

Het is zeer de vraag of alle risico's voor de locatie Valkenburg wel (voldoende) in beeld zijn gebracht en het is zeer de vraag of ze, voor zover ze wel gesignaleerd zijn, überhaupt te elimineren of tot behapbare proporties zijn terug te brengen. Risico's omvatten o.a. de financiële haalbaarheid, de realiseerbaarheid van de kwalitatieve doelstellingen, schade aan bodemschatten, landschap, milieu en flora en fauna. Versnelde bodemdaling door het rommelen aan waterstanden is een ernstig probleem, en bouwen onder NAP is in het algemeen niet aanbevelenswaardig tenzij het woningen met drijfvermogen betreft. Of het verstandig is om een woonwijk te situeren op een voormalige moerasdelta zou men de bewoners van nieuwbouwwijken op voormalige veenweiden in de buurt van Gouda kunnen vragen.

Er is overigens niet alleen sprake van risico's maar er wordt regelrecht schade

gedaan aan het landschap (verrommeling), de leefbaarheid (extra druk op recreatievoorzieningen en wegennet) en de economie. Wat dat laatste betreft zou je kunnen zeggen dat met de toekomstige sloop van een compleet vliegveld een kip met gouden eieren wordt geslacht.

### ***3.5 Belangen grondeigenaar zijn leidend voor ruimtelijk beleid***

Wat er gebeurt is dat de belangen van de grondeigenaar blijkbaar leidend zijn voor de gekozen ruimtelijke bestemming van het gebied. Het voormalig vliegveld dat al meer dan 60 jaar in eigendom van de Nederlandse Staat is wordt nu gezien als een verkoopobject dat soelaas kan bieden voor het Ministerie van Financiën. Dit ministerie doet op grootscheepse wijze het tafelzilver van Nederland in de verkoop om eenmalig de kas te kunnen spekken. Of dit op het dieptepunt van de markt waar grond nog maar weinig waard is een verstandig beleid is valt te bezien. Het is ook zeer ongewis of, en zo ja wanneer er welke revenuen te incasseren zouden zijn. Er zijn ook zeer aanzienlijke investeringen noodzakelijk om het gebied überhaupt bewoonbaar te kunnen maken en het is maar zeer de vraag of er een realistische businesscase te maken is. De vraag of er door een andere inzet en gebruik van de mogelijkheden van het gebied niet meer rendement te halen is voor de BV Nederland wordt blijkbaar niet gesteld. Dat is precies de reden waarom er in deze nota gepleit wordt voor een onafhankelijk uitgevoerde Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA).

### ***3.6 Beleidstraject is sluipend proces***

In het Masterplan Locatie Valkenburg, dat de uitstraling en inhoud van een reclamefolder heeft, worden de risico's, de schade en de gemiste kansen niet behandeld. In alle stappen in het langjarige voorbereidingsproces van deze gebiedsontwikkeling werd er steeds op basis van onvolledige informatie een volgende stap gezet waardoor er op een gegeven moment een onomkeerbare situatie ontstaat of wordt gecreëerd. Er is sprake van een sluipend proces waarin de samenleving in een fuik terecht komt en waarbij de onderzoeksbureaus na afloop weer een leuke boterham kunnen verdienen om na te gaan waarom het nu weer fout is gegaan.

Voor een deel is deze gang van zaken ook een bewuste strategie. In dat verband kan de machtsgedreven bestuursstijl van B&W te Katwijk worden genoemd. De praktijk daarbij is dat andere participanten (die als tegenstanders worden gezien) door de regisseur(s) slecht geïnformeerd worden en dan hooguit op basis van het "need to know" principe en bovendien op een zo laat mogelijk moment. Er worden zoveel mogelijk beslispunten in één pakket verzameld en vervolgens is het "slikken of stikken" en worden participanten aan de besluitvorming tegen elkaar uitgespeeld. Het is hier niet de plaats om deze analyse verder door te voeren maar bij de evaluatie van het

Blauwe Stad drama is geconstateerd dat zo'n regenteske bestuursstijl mede oorzaak was van de slechte uitkomsten van het proces.

Een dergelijke situatie leidt er toe dat de broodnodige checks & balances gedurende een groot deel van de rit niet effectief kunnen zijn. Als de nog overblijvende beslismomenten niet adequaat worden benut om het proces bij te sturen dan is de zaak op een gegeven moment afgerond en niet meer te beïnvloeden door stakeholders of de bevolking en/of haar politieke vertegenwoordigers. Een combinatie met bestuurders die gehinderd worden door een tunnelvisie of die aan eenzijdige belangenbehartiging doen is dan dodelijk.

### ***3.7 Beleidstraject blijkt star te zijn***

Het is buitengewoon merkwaardig en betreurenswaardig om te zien dat er blijkbaar mechanismen zijn die het moeilijk maken om een eenmaal ingezet beleidstraject van koers te laten veranderen. En dat ook lang nadat het rationeel gezien volkomen duidelijk is dat de omstandigheden dusdanig gewijzigd zijn dat de zaak alleen maar kan eindigen in een enorm fiasco.

En dat fiasco moet niet alleen geduid worden in een enorm verlies aan overheidsmiddelen die geen enkel rendement zullen opleveren. In feite is de situatie veel ernstiger want er wordt daarnaast ook een prachtig open landschap met landbouwgrond c.q. een kostbaar natuurgebied opgeofferd in een regio waar dit onmisbaar is. Maar daarenboven wordt hier tegelijkertijd en op voorhand een compleet, uniek en onvervangbaar vliegveld vernietigd midden in de Randstad die de economische motor van ons land is. In elk denkbaar buitenland zou een dergelijke ontwikkeling volkomen ondenkbaar zijn. En datzelfde buitenland wordt zeer terecht in de Visie Ruimte en Mobiliteit als onze concurrent geïdentificeerd.

### ***3.8 Toepassing Provinciaal Afwegingskader Woningbouw verbiedt woningbouwplannen***

In deze notitie worden de woningbouwplannen in het Masterplan Locatie Valkenburg geconfronteerd met het vigerende Provinciale (ruimtelijke) beleid. De conclusie is dat als we opnieuw zouden beginnen, en als we de ingediende plannen op dit moment voor de eerste maal tegen het huidige beleid aan zouden leggen, het op geen enkel relevant beleidsaspect mogelijk zou zijn om deze plannen goed te keuren. Dat zou alleen al het geval zijn bij toetsing op een van de hoekstenen van het ruimtelijk beleid, het Afwegingskader Woningbouw (voorheen ook SER-ladder genoemd).

Kort samengevat omvat dit criterium de volgende doctrine:

1. Benut de bestaande woningvoorraad;
2. Transformeer de bestaande voorraad;
3. Voeg nieuwbouw toe (binnen de grenzen van het bestaand stedelijk en dorpsgebied) als dit voldoet aan de gewenste kwalitatieve vraag;
4. Voeg nieuwbouw toe als aanvulling van kritische massa in stedelijk gebied;
5. Voeg nieuwbouw toe als aanvulling van kritische massa vanuit optiek Kernenbeleid;
6. Wijzig de contouren in het Structuurplan (i.c. sta een uitleggegebied toe).

### ***3.9 Herbezinning noodzakelijk***

De Locatie Valkenburg is een 100% uitleggegebied dat als een soort (nu nog groen) geïsoleerd eiland tussen de (oprukkende) omliggende bebouwde kernen van Katwijk, Wassenaar en Leiden ligt. Het plan voor grootscheepse woningbouw op deze kwetsbare en alleen met enorme hoge kosten geschikt te maken polderlocatie dient vanzelfsprekend met een afweging op alle relevante beslisriteria en met gebruikmaking van de meest actuele beleidsdoelen te worden beoordeeld. Die exercitie is in de voorliggende notitie uitgevoerd en hieruit blijkt dat de woningbouwplannen op elk relevant aspect negatief scoren. Als de Stuurgroep Locatie Valkenburg dus vandaag de dag zou willen starten met de plannenmakerij dan zou dit conform het geldend beleid niet tot de mogelijkheden behoren. Het is überhaupt vreemd dat een expliciete integrale afweging van ruimtelijke gebruiksmogelijkheden niet uitgevoerd is. Ook een actuele confrontatie van regionale woonbehoefte met beschikbare bouwgronden in de regio ontbreekt. En het is op voorhand duidelijk dat er in het kwaliteitssegment waarop men zich in hoofdzaak richt voorlopige geen vraag zal aandienen.

### ***3.10 Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) noodzakelijk***

Vervolgens moet de vraag beantwoord worden welke momenteel de meest gewenste ruimtelijke bestemming voor dit unieke poldergebied zou moeten zijn. Vanwege de aanwezigheid van een complete vliegveld infrastructuur op dit terrein is het buitengewoon verstandig de optie van een operationeel vliegveld mede in het onderzoek te betrekken. Het is echter niet de enige optie. KiesKatwijk is in ieder geval bij voorbaat van mening dat het bevorderen van hoogwaardige werkgelegenheid voor dit gebied een belangrijker doelstelling is dan wonen. Wonen kan overal elders in de regio goedkoper en met minder maatschappelijke schade. Het is duidelijk dat een

MKBA in het kader van de in voorbereiding zijnde Provinciale Structuurvisie bijzonder noodzakelijk is om enerzijds een fiasco te vermijden, maar vooral ook om anderzijds de aanwezige kansen om onze economische structuur te versterken te kunnen benutten.

### ***3.11 Vliegveld optie is niet serieus onderzocht***

Het voormalige Marine Vliegveld Valkenburg dat momenteel buiten dienst is gesteld kan op korte termijn weer operationeel worden gemaakt als zakenvliegveld. Sterker nog op het moment van het schrijven van deze tekst wordt het vliegveld (tijdelijk) weer operationeel gemaakt omdat het een onmisbare functie gaat vervullen in het kader van de Nuclear Security Summit 2014<sup>1</sup> (NSS), een grote internationale conferentie waar alle wereldleiders acte de presence zullen geven. Zowel Noordwijk als Leiden willen zich op de markt van internationale conferenties concentreren en Den Haag deed dat al langer als Legal Capital of the World. Een groot zakenvliegveld in deze driehoek kan deze gewenste functies enorm versterken. Het gebruik van Valkenburg voor de NSS is noodzakelijk omdat zowel het Rotterdam the Hague Airport als Schiphol op zichzelf niet de capaciteit en de voorzieningen hebben om dit grote evenement te ondersteunen. Het gebruik van Schiphol brengt extra veiligheidsrisico's en ook grote economische schade met zich mee, omdat half Nederland plat moet en Schiphol een complete baan moet afsluiten gedurende de conferentie.

Het is trouwens een feit dat Rotterdam the Hague Airport aan de top van haar capaciteit zit<sup>2</sup> en dat uitbreiding van vergunningen problematisch is. Lelystad wil van de General Aviation af omdat dit andere gewenste ontwikkelingen aldaar in de weg zit. Als Valkenburg als gecombineerd zakenvliegveld/regeringsluchthaven weer opengaat kan het prima al het zakelijke verkeer van anderen overnemen. Het vult dan een prachtige niche in tussen de grote commerciële luchthavens en geeft deze meer lucht om zich verder te ontwikkelen. Nederland heeft daarmee weer een regeringsvliegveld en ook Den Haag, the Legal Capital of the World vaart er wel bij. De NSS 2014 laat dus zien dat een regeringsvliegveld echt geen luxe is. Verder zoekt de Koninklijke Luchtmacht nog een basis voor haar transportvloot omdat ze Eindhoven gaan verlaten. En ook de helikopters van de KLPD en de traumahelikopters zullen prima op hun plek zijn op de locatie Valkenburg en kunnen daarmee de andere luchthavens lucht geven. Het grote voordeel van

<sup>1</sup> Zie ook: <https://www.nss2014.com/nl>

<sup>2</sup> <http://nos.nl/artikel/585821-luchthaven-rotterdam-wil-uitbreiden.html> ;  
<http://www.rijnmond.nl/nieuws/12-12-2013/rotterdam-hague-airport-wil-vluchten-uitbreiden> ;  
<http://www.youtube.com/watch?v=vLLGnEeCEj4>

meerdere gebruikers op een toekomstig zakenvliegveld Valkenburg is dat de overheadkosten gedeeld kunnen worden waardoor de exploitatie eenvoudiger wordt.

### ***3.12 Vliegveld als banenmotor***

Een toekomstig zakenvliegveld Valkenburg kan dienen als boostermotor voor de kennisintensieve sector in de driehoek tussen Leiden, Katwijk/Noordwijk en Den Haag/Delft. De kenniscluster Leiden streeft een brainportachtige ontwikkeling na<sup>3</sup> en daarbij kan het zakenvliegveld vanzelfsprekend ondersteunend werken. Het vestigingsklimaat voor internationale bedrijven wordt hierdoor voor deze gouden driehoek versterkt. Maar ook op het vliegveldterrein zelf is er voldoende ruimte om interessante werkgelegenheid te vestigen, bijvoorbeeld luchtvaartgebonden industrie of dienstverlening, inclusief de daarbij behorende research & development.

### ***3.13 Verknoping met Rijnlandroute/N206***

De Rijnlandroute is kort samengevat de rondweg om Leiden die er al dertig jaar geleden had moeten zijn in dit meest verstedelijkte gebied van Nederland. Op dit moment moet al het verkeer vanuit de Duin- en Bollenstreek zich dwars door Leiden wurmen om de A4 te kunnen bereiken. Dat is gezien vanuit bijna elke mogelijke invalshoek een ongewenste situatie. Mede door de enorme verstedelijking en hoge bevolkingsdichtheid is het lastig en vooral ook duur om de verzameling wegen en kunstwerken aan te leggen die samen de Rijnlandroute vormen. In totaal is bijna een miljard euro gemoeid met deze plannen. Dit bedrag wordt opgebracht door zowel de Rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland als de diverse gemeenten in de regio. Deze gemeenten zijn verenigd zijn in het samenwerkingsverband Holland-Rijnland. Merkwaardig genoeg betaalt de inwoner uit Katwijk onevenredig veel meer aan dit project dan de inwoners van alle andere gemeenten, inclusief Leiden.

Dat wordt voor een deel veroorzaakt doordat er 5000 nieuwbouwwoningen (t.b.v. de regio) op de locatie Valkenburg zijn gepland. De vulling van het Regionaal Investeringsfonds (RIF), waaruit 75 miljoen euro wordt geput t.b.v. de Rijnlandroute, was destijds ondermeer gebaseerd op een tarief per geplande nieuwbouwwoning. Of de locatie Valkenburg (als deze gebiedsontwikkeling ooit ter hand genomen zal worden) ooit revenuen voor de gemeente zal kunnen opleveren (die opwegen tegen alle (deels reeds gemaakte) kosten) is buitengewoon onzeker.

<sup>3</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=5bwTRinhaPU&feature=youtu.be> ;  
[http://gemeente.leiden.nl/fileadmin/files/Projecten/Economie071/Economische Agenda Leidse regio - oktober.pdf](http://gemeente.leiden.nl/fileadmin/files/Projecten/Economie071/Economische_Agenda_Leidse_regio_-_oktober.pdf)



Daar komt bij dat de overheden zich in het verleden rijk gerekend hebben door in de bijdrage van de Rijksoverheid in de Rijnlandroute een heffing van vele miljoenen te verdisconteren die de locatie Valkenburg op een of andere wijze zou moeten ophoesten. Deze (fictieve) bijdrage zal in ieder geval ten laste moeten komen van de opbrengsten voor de risicodragende partners in het project Valkenburg. Dit is het RVOB (onderdeel van het Ministerie van Financiën) en de gemeente Katwijk (als de gemeenteraad zo onverstandig zou zijn in dit zwarte gat te springen). Het is uitgesloten dat er in het huidige tijdsgewricht een commerciële partner gevonden kan worden die, zoals dat vroeger ging, voor eigen rekening en risico in massaproductie een grootschalige wijk zal “uitrollen” op de locatie Valkenburg.

Verder is er ook een inhoudelijke koppeling tussen beide projecten, Rijnlandroute en gebiedsontwikkeling Valkenburg, aangebracht middels de slogan “Eerst bewegen, dan bouwen”. Het is duidelijk dat nog meer woningen toevoegen zonder uitbreiding van de wegcapaciteit, in een regio waar bereikbaarheid c.q. mobiliteit al een enorm probleem is, de leefbaarheid en economie grote schade zou berokkenen. Daarom is op een gegeven moment door de betrokken gemeenten de Rijnlandroute als voorwaarde naar voren gebracht voor het op gang brengen van de gebiedsontwikkeling op het voormalige vliegveld Valkenburg. Daarbij werd dus de gebiedsontwikkeling aangegrepen om de noodzakelijke aanleg van de Rijnlandroute extra te benadrukken. Aan de andere kant was zoals gezegd de gebiedsontwikkeling nodig om bij te dragen aan de financiering van de Rijnlandroute. We zien dus een merkwaardig verkeer van (fictieve) geldstromen tussen de vestzak en broekzak van diverse overheden in een proces dat wel iets weg heeft van een piramidespel.

### ***3.14 Valkenburg testcase voor kwaliteit openbaar bestuur***

Zoals uit de aangedragen argumentatie in deze nota blijkt valt de confrontatie van de woningbouwplannen met een optie waar versterking van de economische structuur centraal staat voor de eerste mogelijkheid vernietigend uit.

Een ‘go or no-go’ beslismoment komt steeds dichterbij waarbij men met de kennis en het geldende beleid van vandaag een keer definitief zal moeten beslissen over de toekomst van dit gebied. Er zijn weliswaar plannen gemaakt waaraan al ongeveer zes miljoen euro is uitgegeven. Maar er is nog geen schop de grond in gegaan dus we kunnen nog gemakkelijk een andere koers inslaan. Nu stoppen zal trouwens vele miljoenen schelen, alleen al omdat de ontsluiting met dure aansluitingen op de Rijnlandroute niet behoeft te worden gerealiseerd. Verder is er geen enkele infrastructuur op het voormalige

vliegveld aanwezig behalve de metersdikke landingsbanen, waarvan de sloop aanzienlijke kosten met zich meebrengt gedurende een periode van 5 jaar dat dit proces moet duren.

Er is nog geen bestemmingsplan, en commerciële risicodragende partners voor de realisatie van woningbouw zullen waarschijnlijk niet te vinden zijn. Het is zeer de vraag of er een betrouwbare en realistische businesscase voor het gebied te maken is gezien de enorme kosten en voorinvesteringen die nodig zijn om dit drassige poldergebied dat ruim onder N.A.P. ligt voor woningbouw geschikt te maken. Het staat al vast dat er geen geld zal zijn voor noodzakelijke voorzieningen van allerlei aard. Als noodgreep heeft men in de plannen voor de energievoorziening gekozen voor een all-electric oplossing zodat er geen gasleidingen behoeven te worden aangelegd. De ontwikkelperiode is op papier gewijzigd van tien naar twintig jaar. Allemaal signalen dat de haalbaarheid van de te ambitieuze plannen buitengewoon kwetsbaar is. Maar de spreadsheets zijn geduldig en dus zal men een positief financieel plaatje produceren.

Zoals opgemerkt mogen in onze visie de provincie Zuid-Holland en de gemeente Katwijk hun ruimtelijke ordeningsbeleid niet afhankelijk maken van de financiële belangen van de grondeigenaar. Er moeten meer en meer belangrijke belangen worden afgewogen voor zo'n majeur besluit. Ook is al opgemerkt dat de plannenmakerij dwars in gaat en haaks staat op het te hanteren hoofdprincipe van de provinciale ruimtelijke ordening: het Provinciaal Afwegingskader Woningbouw (SER-ladder).

Maar nog veel merkwaardiger is dat plannenmakerij vooralsnog wordt doorgezet terwijl inmiddels duidelijk is dat er op de overzienbare termijn geen aantoonbare woonbehoefte is die elders in de regio niet veel beter en veel goedkoper zou kunnen worden opgelost. Met andere woorden de omstandigheden zijn structureel gewijzigd in het afgelopen decennium maar het is nog niet gebleken dat de overheden ten aanzien van dit dossier in staat zijn om hun beleid grondig aan te passen aan de nieuwe omstandigheden. Tot nog toe lijkt de beleidstrein op volle kracht door te denderen zonder dat men blijkbaar in de gaten heeft dat de rails op enige afstand niet meer aanwezig is.

Daarmee staat impliciet met deze kwestie ook de geloofwaardigheid, effectiviteit en de legitimiteit van het openbaar bestuur ter discussie. Als men de plannen van de Stuurgroep Locatie Valkenburg niet ten halve keert dan zal binnenkort blijken dat ons Openbaar Bestuur ernstig heeft gedwaald c.q. gefaald.

## 4 Zijn de lessen uit het verleden geleerd ?

De Noordelijke Rekenkamer heeft in 2010 een evaluatie gemaakt van het zg. Blauwe Stad drama. Dat was een hemelbestormend aanbodgedreven plan om 1500 luxe huizen te bouwen rond een kunstmatig meer in de provincie Groningen. Dat idee zal u bekend voorkomen nadat u heeft kennisgenomen van het Masterplan Locatie Valkenburg. Ook hier een onwerkelijke visionaire droom van heel veel (deels zeer dure) huizen voor de happy few rond een kunstmatig meer. Er zijn wel een paar verschillen maar er zijn helaas ook enorm veel overeenkomsten tussen zowel het proces als het product van beide gedachtespinsels. De mislukking van de Blauwe Stad is zo'n iconische vergissing dat dit onderwerp zelfs als lesstof voor het VMBO wordt gebruikt. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een documentaire<sup>4</sup> die in 2010 door VPRO's "Andere Tijden" is gemaakt. Deze film is een must-see voor alle betrokkenen in het drama rond de Locatie Valkenburg dat zich mogelijkwijs gaat ontrollen. Hieronder de hoofdpunten van de evaluatie:

## Lessons learned ?

*Al deze punten spelen ook in casus Valkenburg (m.u.v. PPS want die is er nog niet)*

- Conclusies evaluatie van het Blauwe Stad drama in provincie Groningen:
  - Aandacht voor afwentelen i.p.v. voor elimineren risico's;
  - Onderbouwing plan en financiën onvoldoende (haalbaarheid);
  - Onomkeerbare besluiten op ijkmomenten met onvoldoende informatie (sluipend proces);
  - Impliciete keuzes, geen plan B of uitstapregeling in PPS-constructie;
  - Geïsoleerde positie beslissers/project , tunnelvisie, selectieve perceptie; hierdoor geen correctie mogelijk (Checks & Balances);
  - Regenteske stijl bestuur;
  - Onvoldoende transparantie naar samenleving;

Bron: Eindrapport Blauwe Stad  
Noordelijke Rekenkamer  
1 juni 2010  
(Rapport beschrijft periode t/m  
2009)

*"andere politiek vraagt nieuwe mensen"*

In feite blijkt bij bestudering van de casus Locatie Valkenburg dat nagenoeg alle oorzaken die gesignaleerd worden voor het mislukken van de Blauwe Stad

<sup>4</sup> Zie: <http://www.youtube.com/watch?v=1tPVFTj99RE&sns=tw>

ook hier een rol spelen. Dat betekent dat als de plannen onverhoopt zouden doorgaan het evaluatierapport van het mislukte project Valkenburg nu al geschreven kan worden.

Overigens is dichterbij de buurt van Valkenburg de gemeente Westland bijna failliet gegaan op "De Westlandse Zoom"<sup>5</sup>, een soortgelijke gebiedsontwikkeling waar men 2000 luxe huizen dacht te kunnen verkopen.

## Masterplan Locatie Valkenburg

- Teveel onzekerheden c.q. ongerijmdheden m.b.t. belangrijke aspecten
  - In Zuid Holland meer plancapaciteit nieuwbouw dan nodig
  - Plan Valkenburg in strijd met Afwegingskader Woningbouw
  - Financiële haalbaarheid/wenselijkheid gepresenteerde plannen
  - **Actuele** afweging tussen wonen, economisch belang, landschap, milieu en leefbaarheid nodig voor beoordeling meerdere opties:  
A. Huizenbouw c.a., B. Versterken Economie of C. Natuurgebied
  - Zijn risico's überhaupt (volledig) in beeld gebracht ?
- Plan locatie Valkenburg schoolvoorbeeld Verrommeling
- Zijn de lessen van de Blauwe Stad en de Westlandse Zoom geleerd ?
- Optie zakenvliegveld c.a. biedt mogelijk kansen

*"andere politiek vraagt nieuwe mensen"*










---

<sup>5</sup> <http://www.omroepwest.nl/nieuws/28-11-2012/westlandse-zoom-gaat-goedkoper>

## 5 Multi-criteria analyse

In onderstaand overzicht zijn de twee opties die in deze notitie centraal staan gescoord op de veertien provinciale belangen zoals die in de vorige Provinciale Structuurvisie werden onderkend. Deze Provinciale belangen zijn nog steeds actueel. Daarnaast is het criterium "doelmatig en doeltreffend omgaan met (financiële) (overheids)middelen toegevoegd.

Het is als we met een onbevooroordeelde blik naar het Masterplan voor de Locatie Valkenburg kijken in één oogopslag duidelijk dat de plannen in allerlei opzichten strijdig zijn met of niet bijdragen aan het huidige en toekomstige provinciale beleid. Uiteraard is getracht de scoring zo objectief mogelijk uit te voeren en dat kan worden gecontroleerd door middel van de in de bijlage toegevoegde toelichtende verklaring. Maar zelfs al zou er sprake zijn van enige onbewuste kleuring dan nog zijn de verschillen tussen de optie Woningbouw en de optie om het gebied te benutten voor de versterking van de economische structuur (kortweg aangeduid als "Werk") duidelijk in het voordeel van de laatste mogelijkheid.

<b>Beoordeling twee opties voor Locatie Valkenburg</b>		<b>OPTIES:</b>	
	<b>14 provinciale belangen (bron: Provinciale Structuurvisie):</b>	<b>1. Wonen</b>	<b>2. Werk</b>
1.	Behouden en aantrekken van bedrijvigheid en werkgelegenheid		
2.	Verbeteren van de waterveiligheid		N.V.T.
3.	Robuust en veerkrachtig watersysteem	N.V.T.	N.V.T.
4.	Duurzame energievoorziening	N.V.T.	N.V.T.
5.	Versterken stedelijk netwerk		
6.	Optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters		
7.	Verbeteren interne en externe bereikbaarheid		
8.	Voldoende aanbod van verschillende woonmilieus	N.V.T.	N.V.T.
9.	Voorzien in een gezonde leefomgeving	N.V.T.	N.V.T.
10.	Ontwikkelen en behouden van vitale en waardevolle landschappen		
11.	Behouden van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur		
12.	Verbeteren van belevingswaarde en verminderen verrommeling		
13.	Realiseren van de Ecologisch Hoofdstructuur	N.V.T.	N.V.T.
14.	Versterken van de recreatieve functie en groenstructuur		
	<b>Algemeen overheidsbelang:</b>		
15.	Het doelmatig en doeltreffend benutten van (financiële) middelen		
	<b>Score:</b>	<b>-10</b>	<b>+9</b>

## 6 Bijlage: Toelichting per provinciaal belang:

### 1. Behouden en aantrekken van bedrijvigheid en werkgelegenheid

- 1.1. Optie 2 draagt bij aan het vestigingsklimaat t.b.v. (internationale) bedrijven en instellingen rond kenniscluster Leiden en World Legal Capital en regeringscentrum Den Haag.
- 1.2. Optie 1 levert wat dit betreft weinig toegevoegde waarde omdat woningbouw elders de voorkeur heeft (planningsoverschot) en er voldoende woningen in het hoogste kwaliteitssegment beschikbaar zijn in de directe omgeving, terwijl de vraag naar deze woningen niet gemeten c.q. nauwelijks aanwezig is (aanbodgedreven benadering).
- 1.3. Met betrekking tot het aspect leef- en woonklimaat i.v.m. het aantrekken van kenniswerkers is er eerder aanleiding te veronderstellen dat de kwaliteit van de leef- en woonomgeving negatief wordt beïnvloed door woningbouw op deze locatie dan dat dit zou gelden voor de optie Werk (zie ook de punten 8 en 10 t/m 14). In de periferie van het vliegveld is voldoende ruimte voor werkparken zodat het landschap voor deze laatste optie niet behoeft te worden aangetast.

### 2. Verbeteren van de waterveiligheid

- 2.1. Het weer in gebruik nemen van het vliegveld heeft geen invloed op de waterveiligheid omdat er niets aan het gebied wordt veranderd. Dit integendeel tot de woningbouwoptie die grote ingrepen vergt in zowel de ondergrond, de bestaande infrastructuur als de occupatielaag.
- 2.2. Het plegen van woningbouw op gebieden die ruim onder N.A.P. liggen is niet verstandig. In de wijde omgeving van de locatie is er in hoger gelegen woonwijken reeds sprake van aanzienlijke overlast van grondwater. Het masterplan gaat de bestaande grondwaterstanden manipuleren en hierdoor zal naar verwachting versnelde bodemdaling plaatsvinden in deze voormalige moerasdelta. Dit is o.a. nadelig voor de waterveiligheid.

### 3. Robuust en veerkrachtig watersysteem

- 3.1. Het nadeel van de woonbestemming zou zijn dat er een aanzienlijk groot gebied voorzien wordt van een harde ondoordringbare bovenlaag, dit in tegenstelling tot het bestaande vliegveld (of een



toekomstig vliegveld) dat grotendeels uit grasland bestaat. Daarnaast wordt binnen het gebied een waterplas gesitueerd die onder andere dient als waterberging. Er is ter plekke geen behoefte aan een waterplas voor recreatieve doeleinden omdat het Valkenburgse Meer direct aan de locatie grenst. In ieder geval is er hier sprake van een enorme ingreep ten opzichte van de bestaande situatie, inclusief beïnvloeding van de bestaande grondwaterstanden, waarbij het niet tevoren duidelijk is wat de gecombineerde invloed hiervan zal zijn op zaken als bodemdaling, verzilting, biodiversiteit en de zeer nabij gelegen drinkwatervoorziening in de duinen (Natura 2000 gebied).

- 3.2. Gedurende het meer dan vijftig jaar durend gebruik als vliegveld zijn er geen problemen opgetreden met betrekking tot het watersysteem. De startbanen zijn voorzien van een gesloten waterafvoersysteem waarbij het water dat op de banen wordt opgevangen via een separaat waterzuiveringssysteem wordt afgevoerd op het open water. De waterzuivering vindt plaats om te voorkomen dat in de wintermaanden de "kunstmest" die gebruikt wordt bij de gladheidsbestrijding in het milieu komt.
- 3.3. Alles overwegende en om niet van subjectiviteit beschuldigd te kunnen worden is voor beide opties uitgegaan van een neutraal effect. Alhoewel je zou kunnen zeggen dat het handhaven van de bestaande situatie aanzienlijk minder risico's met zich meebrengt.

#### **4. Duurzame energievoorziening**

- 4.1. Dit aspect is hier nauwelijks van toepassing. Weliswaar is het voornemen om de geplande nieuwbouw energieneutraal uit te voeren maar als die nieuwbouw elders plaatsvindt kan dat op precies dezelfde energievriendelijke wijze geschieden. In ieder geval is het zo dat woningbouw in deze laagliggende polder enorme ingrepen vereist die de nodige energie zullen vergen. En ook om in het gebied droge voeten te kunnen houden zal er voortdurend energie nodig zijn die niet wordt meegerekend in de energiebalans. Maar deze opmerkingen betreffen waarschijnlijk geen substantiële kwesties waardoor de effecten voor beide opties neutraal worden ingeschat. Overigens is het natuurlijk moeilijk met principes van duurzaamheid te rijmen dat een open en groen landschap wordt opgeofferd zonder dat er een harde noodzaak voor is.

## 5. Versterken Stedelijk netwerk

5.1. Het provinciaal beleid is gericht op het bevorderen van innovatieve binnenstedelijke verdichting en verdunning. De locatie Valkenburg is een duidelijk uitleggegebied dat als een geïsoleerd eiland in het mini groene hart tussen Wassenaar en Katwijk/Valkenburg ligt. Er ligt bovendien een vierbaans snelweg (Rijnlandroute) tussen de locatie en het oude dorp Valkenburg die een enorme barrièrewerking heeft. De gemeente Leiden klaagt er ook over dat er in de ruimtelijke plannen geen enkele verbinding met het Leidse gebied bestaat. De verbinding met Valkenburg is een kunstmatige en het uitleggegebied zal nooit onderdeel kunnen uitmaken van de dorpskern van Valkenburg. Dit wordt dus geen innovatieve binnenstedelijke verdichting of versterking van een bestaande woonwijk maar een uitleggegebied zonder voorzieningen in de vorm van een eiland.

De aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het hele gebied rond Valkenburg wordt aangetast door verrommeling. De open ruimte die functioneert als een groene long in het verstedelijkte gebied wordt prijsgegeven. Het vrije zicht op de horizon verdwijnt. Met deze plannen wordt tevens een unieke recreatieve functie onmogelijk gemaakt doordat de diverse luchtsporten, waarvoor elders geen alternatieven bestaan, moeten vertrekken. De vliegveld optie die onderzocht moet worden is een unieke propositie waarbij in een sterk verstedelijkt gebied het aantrekkelijke open landschap niet wordt aangetast. Het is daarbij mogelijk om tegelijkertijd een zakenvliegveld te exploiteren, een recreatiefunctie in stand te houden, de werkgelegenheid te bevorderen terwijl er eveneens tegelijkertijd sprake is van een natuureservaat en er ook nog landbouw wordt bedreven. Een open natuurlijk landschap naast de verstedelijkte kernen vertegenwoordigt een grote economische waarde omdat leefbaarheid ook vanuit het oogpunt van een aantrekkelijk vestigingsklimaat een aspect van groot belang is.

Het is moeilijk voorstelbaar dat men dit palet van mogelijkheden, direct tegen de grens van de gemeente Leiden met zijn kenniscluster, en dichtbij het regeringscentrum Den Haag met al zijn internationale instituties, zou negeren ten bate van woningbouw die elders net zo goed of beter kan worden gesitueerd.

Het is in ieder geval wel duidelijk welke optie de meeste toegevoegde waarde oplevert m.b.t. de gewenste versterking van het stedelijk netwerk en breder gezien de gehele Randstad. En nogmaals, er wordt

niets voor ingeleverd want de woningbouwplannen kunnen beter en goedkoper en met minder risico elders worden uitgevoerd.

Een citaat uit de Provinciale startnotitie PSV-2030 (blz. 9) maakt duidelijk waarom de meervoudige ruimtebenutting d.m.v. de zakenvliegveldoptie, welke direct tegen het Bio-sciencepark en de stedelijke as Noordwijk-Katwijk-Leiden-Leiderdorp aan is gelegen, zo'n goed idee is:

*"Er is een sterke trek naar de stad waarneembaar en de economie wordt stedelijker. Vooral sterke stedelijke agglomeraties bepalen de concurrentiekracht. Kenniseconomie wordt steeds belangrijker. Dit heeft tot gevolg dat er een grote behoefte is aan kwalitatief hoogwaardige stedelijke milieus, met een bijbehorend niveau van voorzieningen en bereikbaarheid en een goede kwaliteit van de leefomgeving".*

De vliegveldoptie is daarnaast ook een aanwinst gezien vanuit het Provinciaal streven om de samenhang tussen de verschillende vormen van verkeer en vervoer te verbeteren vanuit multi-modaliteit en ketenmobiliteit. Het zakenvliegveld Valkenburg is direct aangesloten op de Rijnlandroute, de StedenbaanPlus, de HOV en de A44. Het vliegveld vervult een aanvullende en congruente rol ten aanzien van de grote commerciële luchthavens Schiphol en Rotterdam waarmee goede verbindingen bestaan of in planning zijn. Het vliegveld vormt een poort naar de wereld die het gebied dat te vergelijken is met Silicon Valley goed kan gebruiken.

## **6. Optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters**

- 6.1. *"Het optimaal benutten van bestaand stedelijk gebied en bestaande infrastructuur is uitgangspunt voor het bereiken van een divers en samenhangend stedelijk netwerk. Differentiatie betekent dat steden en landschappen in Zuid-Holland een eigen profiel ontwikkelen en de eigen (historische) identiteit versterken. De basis hiervoor is de ruimtelijke en economische structuur, de landschappelijke ligging en specifieke bovenlokale functies. Tegelijk is meer samenwerking, samenhang, concentratie en complementariteit nodig om te komen tot betere afstemming en benutting van regionaal vervoer, woon- en werklocaties, voorzieningen en arbeidsmarkt. De verstedelijkingsopgave moet hierbij dusdanig worden gericht dat de leefomgevingskwaliteit van zowel de binnen- als buitenstedelijke*

*gebieden wordt versterkt”.*<sup>6</sup>

Bovenstaande tekst is ontleend aan een Provinciale beleidsnota en geeft een duidelijke richting aan m.b.t. ons keuzeprobleem tussen “Wonen” en “Werk”. Als het doel is zoveel mogelijk de bestaande ruimte en de bestaande functies te handhaven, en de bestaande historisch gegroeide identiteit te behouden, om daarmee de ruimtelijke diversiteit, het waardevolle landschap en de economische structuur te behouden of te versterken dan is de conclusie duidelijk.

Het vliegveld behouden voorkomt dat kostbare infrastructuur wordt vernietigd, het voorkomt dat het landschap wordt aangetast door verder oprukkende verstedelijking c.q. door verrommeling en het biedt kansen om het economische cluster rond Leiden/Den Haag te versterken. De ligging van het vliegveld is in alle opzichten ideaal om een bijdrage te kunnen leveren aan de gewenste samenwerking, samenhang, concentratie en complementariteit. Naast het vliegveld is er op deze locatie voldoende groeipotentieel aanwezig voor de reeds in de regio aanwezige kennisintensieve bedrijvigheid zoals het Biosciencepark of complementair hieraan te stimuleren andere sectoren.

Laten we daarbij niet vergeten dat zich ook nog op korte afstand van de vliegveldlocatie het Space Business Park in Noordwijk bevindt. In Rijnsburg is verder de bloemenveiling Flora Holland gevestigd die een miljardenomzet heeft. De locatie Valkenburg bestemmen voor een woonfunctie maakt de magneetfunctie voor economische bedrijvigheid van een zakenvliegveld onmogelijk. Het vliegveld ligt er al kant en klaar gereed en elders liggen bouwterreinen kant en klaar. De keuze is dus eenvoudig.

Kortom, een hoofdfunctie voor dit gebied gericht op het versterken van de economische structuur en concurrentiepositie levert een grotere toegevoegde waarde voor de samenleving dan woningbouw. Dat heeft te maken met het vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen. Maar ook het behouden van het ‘mini groene hart’ midden in dit hyperverstedelijkte gebied draagt hiertoe bij.

## **7. Verbeteren van interne en externe bereikbaarheid**

7.1. In diverse beleidsstukken constateert de Provincie dat er sprake is van metropoolvorming waarbij er mondiale concurrentie is tussen

<sup>6</sup> Zie o.a. Nota Provinciaal belang - Visie op Zuid-Holland, 2008, par.3.2.3.

'global cities'. Dat geldt ook voor de regio rond kenniscluster Leiden en International Legal Capital Den Haag en in ruimer verband voor de Randstad. Het is duidelijk dat een zakenvliegveld dat een niche opvult tussen de grote commerciële luchthavens een belangrijke aanwinst zou kunnen zijn voor de Randstad. In de nota "Provinciaal belang – Visie op Zuid-Holland" zegt de Provincie:

*"Enkele belangrijke factoren zijn bepalend voor een gunstige concurrentiepositie. Zeer goede intercontinentale bereikbaarheid, een aantrekkelijke woon- en leefomgeving en een stimulerend vestigingsklimaat zijn van groot belang om de juiste mensen en bedrijven aan te trekken die nodig zijn om een rol te spelen in het economisch krachtenveld".*

Natuurlijk is ook een goed woonklimaat een concurrentiefactor. Daarvoor heeft Zuid-Holland echter geen nieuw uitleggebied nodig waarvoor een beschikbaar vliegveld zou moeten worden opgeofferd. Bij een goed woonklimaat behoort ook het in stand houden van het laatste stukje open landschap in de regio. Een amorfe steenwoestijn (verrommeling) is niet het woonklimaat dat het voor kenniswerkers aantrekkelijk maakt om hier te komen wonen. Een polder met nieuwbouwwoningen c.q. een slaapwijk zonder voorzieningen is dat ook niet.

## **8. Voldoende aanbod van verschillende woonmilieus**

- 8.1. Het is zeer de vraag of de gewenste c.q. de "op papier voorziene" kwaliteitsniveaus in het Masterplan ook daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd. In het masterplan is helaas weer sprake van een aanbodgerichte bouwstrategie waarvoor men bewoners van buiten c.q. uit het buitenland wil interesseren. Ieder kent het fiasco van de Blauwe Stad in de provincie Groningen maar dichterbij huis hebben we ook de Westlandse Zoom waarbij is gebleken dat een dergelijke benadering tot mislukken gedoemd is. Uiteindelijk bepaalt de koopkrachtige vraag of en wat er in welke kwaliteit gebouwd kan/zal worden. De extravagante en uiterst kostbare metamorfose van het gebied wordt verdedigd met het kwaliteitsargument. Als dat argument niet steekhoudend is c.q. blijkbaar geen vraag uitlokt dan is dat een extra reden om eerst elders te bouwen waar bouwgronden braak liggen die tot nog toe alleen maar renteverliezen opleveren.

8.2. Anders geformuleerd: het is niet aannemelijk dat woningbouw op de locatie Valkenburg een bijdrage zal kunnen leveren aan het vergroten van de diversiteit in woonmilieus. In het duurste segment zijn voldoende woningen binnen de gemeente Wassenaar, Oegstgeest en Noordwijk beschikbaar. Overigens kunnen deze dure (en ook goedkopere) woningen op tal van plaatsen in de omgeving binnenstedelijk worden gerealiseerd waardoor het benutten van een extra uitleggebied i.c. Locatie Valkenburg achterwege kan blijven. Omdat bebouwing van Valkenburg ook geen schade doet aan de doelstelling om een meer gevarieerd aanbod van woningen in de provincie te realiseren is dit belang als n.v.t. voor beide opties gescoord. Dat geldt ook voor de optie zakenvliegveld omdat er geen tekort maar een overschot aan bouwrijpe grond is.

## 9. Voorzien in een gezonde leefomgeving

9.1. Dit criterium is voor beide opties gescoord als niet van toepassing zijnde. De effecten zijn te verwaarlozen c.q. zullen in beide situaties niet erg van elkaar verschillen, zelfs als er een zakenvliegveld komt. Hooguit kunnen we stellen dat het gebrek aan groen en natuurlijk landschap dat nog verder zal afnemen door de Valkenburgse polder te bebouwen niet gezondheidsbevorderend zal zijn. Van enige afstand bezien zou men ook de stelling kunnen verdedigen dat indien er hier een zakenvliegveld komt dit de overlast bij andere luchthavens zal verminderen. Op macroschaal bezien is dit een voordeel.

## 10. Ontwikkelen en behouden van vitale en waardevolle landschappen

10.1. In de vigerende Provinciale Structuurvisie (par. 3.3.5) is het volgende genoteerd:

*"In 2040 is de kwaliteit van de Zuidvleugelgroenstructuur sterk verbeterd en zijn er voldoende, gevarieerde en toegankelijke gebieden voor groenbeleving rond het stedelijk netwerk. Hierin is ruimte voor landbouw, natuur, recreatie, toeristisch verblijf en vermaak".*

Het is alsof hier een beschrijving van het gebied rond de Locatie Valkenburg wordt gegeven. Met de vliegveldoptie kan de groenbeleving, de bestaande luchtsport recreatie en de Theaterhangaar volledig in stand blijven. De geplande recreatieve bestemming in het gebied Kooltuin, direct langs de rand van het vliegveld, kan ook in deze optie worden gerealiseerd.



In de vigerende Structuurvisie zijn enkele soortgelijke gebieden met grasland zoals die b.v. in de Bollenstreek voorkomen tot beschermd gebied verklaard. Met dezelfde argumenten die hier gelden zou ook het landschap op de locatie Valkenburg recht hebben op bescherming.

De argumentatie in de Structuurvisie (par. 4.8.1.6) is als volgt:

*"De graslanden in de Bollenstreek zijn landschappelijk waardevol. Zij hebben vanwege hun open karakter een belangrijk structurerend effect op het landschap in de Bollenstreek. De graslanden zijn bovendien belangrijk voor de weidevogels".*

In bovenstaand citaat kan 'Bollenstreek' direct door 'Locatie Valkenburg' worden vervangen. Het landschap voldoet aan alle kenmerken van het 'Veenlandschap' (Structuurvisie par. 4.10.2) waarvoor de Provincie zich inspant om het te behouden en dat bedreigd wordt door bodemdaling en verzilting. De woningbouwplannen zullen daar geen goed aan doen. We kunnen het onze samenleving niet aandoen om het laatste stukje open, groen en natuurlijk landschap dat hier al honderden jaren ligt op te offeren terwijl daar geen echte noodzaak voor bestaat. De vliegveldoptie garandeert dat die belevingswaarde aanwezig blijft. De woningbouwoptie vernietigt het bestaande landschap en introduceert verrommeling. Het open landschap alhier is te beschouwen als een mini Groene Hart dat een onmisbare en unieke kwaliteit in dit verstedelijkte gebied vertegenwoordigt. Een dergelijk Groen hart verdient bescherming en betere argumenten om het op te offeren dan het aanbodgerichte Masterplan Locatie Valkenburg ons kan leveren.

Alleen al het feit dat de Provincie Zuid-Holland om goede redenen besloten heeft om geen herziening van de oude Structuurvisie na te streven geeft al aan dat we geen initiatieven meer zouden moeten steunen die nog op het oude gedachtegoed van rond de eeuwwisseling zijn gebaseerd. In de startnotitie voor de nieuwe Provinciale Structuurvisie worden daarvoor de volgende redenen naar voren gebracht:

*"De veranderende economische omstandigheden, demografische ontwikkelingen en de voortgaande digitalisering uiten zich ruimtelijk onder andere in vraaguitval, leegstand en overprogrammering. Deze verschijnselen lijken steeds meer een structureel karakter te krijgen, waarbij de aanbodgerichte markt aan het veranderen is in een*

*vraaggerichte markt. Hiermee is sprake van een structurele 'kanteling' in de economie en de samenleving. Een kwestie die niet los gezien kan worden van de groeiende internationale concurrentie en de ambitie om een Europese topregio te worden.”<sup>7</sup>*

In dezelfde nota (blz. 10) spreekt de provincie het voornemen uit om meer aandacht te geven aan de ruimtelijke kwaliteit van stadsranden en de overgang stad-land. Men wil anders omgaan met stads- en dorpsranden (blz. 11), gebieds- en projectontwikkeling in relatie tot benutting en bescherming van landschap, bodem, natuur en cultuurhistorie.

Deze voornemens kan de Provincie direct waarmaken m.b.t. de beoordeling van het Masterplan Locatie Valkenburg. Vervolgens kan men de geactualiseerde inzichten m.b.t. dit gebied direct vertalen naar de nieuwe Structuurvisie.

## **11. Behouden van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur**

11.1. Het Masterplan Locatie Valkenburg impliceert dat het gehele gebied volledig “overhoop wordt gehaald”, inclusief ingrepen in de waterhuishouding, plaatselijke ophogingen en een omvangrijke ontgroning om een waterplas te kunnen creëren. Om dit oude stroomgebied van de Rijn überhaupt geschikt voor woningbouw te kunnen maken zijn majeure en kostbare ingrepen in zowel ondergrond, bestaande infrastructuur en de occupatielaag noodzakelijk. Hiermee zijn aanzienlijke risico's gemoeid, de ervaringen met andere uitleggebieden op dit soort ondergrond (moerasdelta) zijn niet bemoedigend.

Het is bovendien bekend dat er in deze omgeving en op deze locatie sprake is van een in archeologisch opzicht zeer waardevol terrein (De Limes). De te verwachten verstoringen m.b.t. elk denkbaar aspect zijn in de mogelijke werk- of vliegveldoptie, waar nauwelijks iets verandert aan de bestaande situatie, onvergelijkbaar veel minder dan in de woningbouwoptie. Elders<sup>8</sup> is er op gewezen dat de aanduiding op kaarten dat het gebied tot het binnenstedelijk gebied (BSD) zou behoren niet strookt met de werkelijke situatie. Men krijgt de neiging de afkorting BSD in dit geval eerder te associëren met Blauwe Stad

<sup>7</sup> Startnotie Provinciale Structuurvisie Provincie Zuid-Holland d.d. 27 november 2012,

<sup>8</sup> Zie hoofdstuk 5, punt 3 van deze notitie

Drama dat meer van toepassing lijkt als de plannen worden doorgezet.

## **12. Verbeteren van belevingswaarde en verminderen van de verrommeling**

12.1. In de vigerende Structuurvisie worden vier elementen benoemd die behouden dienen te worden (par. 4.8.3): diversiteit, openheid, panorama's en tenslotte rust en stilte. Op al deze punten scoort een werkpark, al dan niet in combinatie met een zakenvliegveld, beter of gelijk in vergelijking met de woningbouwoptie. Wat betreft rust en stilte moet worden bedacht dat het aantal vliegbewegingen bij een zakenvliegveld en de aard van de geluidshinder heel anders is dan bij grote commerciële luchthavens zoals Schiphol. Het betreft de kleine luchtvaart (kleinere toestellen) waarbij er niet continu gevlogen zal worden. Het vliegveld zal 's nachts gesloten zijn. De mensen in de omliggende bevolkingskernen zijn hieraan gewend en hebben massaal geprotesteerd toen het militaire vliegveld enkele jaren geleden gesloten werd. Indien er niet gevlogen wordt heeft het gebied de beleving van een natuurgebied en die functie vervult het overigens ook in de praktijk. Als het vliegveld Valkenburg weer operationeel wordt als zakenvliegveld is er overigens minder geluidshinder te verwachten van laag overvliegende grote verkeersvliegtuigen met Schiphol als bestemming of vertrekplaats. Omdat een woonwijk niet te vergelijken is met een stiltegebied zijn de opties Wonen versus Werk qua impact gelijk gesteld aan elkaar.

12.2. Over de verrommeling die het Masterplan met zich meebrengt is op diverse plaatsen in deze notitie geschreven. Als er heden voor de eerste maal een afweging zou moeten worden gemaakt op grond van het provinciale beleid dan zou het absoluut mogelijk zijn om hier woningbouw te plannen. Het provinciaal Bestuur dient hier zijn conclusies uit te trekken nu zich een cruciaal beslispunt in de orde van 'go or no-go' voordoet.

## **13. Realiseren van de Ecologische Hoofdstructuur**

13.1. De werk- c.q. vliegveldoptie houdt in dat de bestaande natuurwaarden in het gebied niet worden aangetast. Er wordt bijgedragen aan het behouden van netwerk-natuur en biodiversiteit (Structuurvisie par. 4.8.4.) en het levert een versterking van de Groene Ruggengraat want het gebied is direct verbonden met de kostbare duinengordel. Versnelde bodemdaling door woningbouw en

bijbehorende veranderingen in grondwaterstanden is een bedreiging. Het gebied is o.a. belangrijk voor weidevogels en is onderdeel van de trekroute van vleermuizen. Wellicht kan het gebied bij de werk- c.q. vliegveldoptie worden ingeboekt als compensatiegebied voor ingrepen in de natuur elders. De vliegveldoptie houdt de bestaande natuur- en landschappelijke waarden in stand.

#### **14. Versterken van de recreatieve functie en groenstructuur**

14.1. De Provincie heeft in de vigerende Structuurvisie (par. 4.9.1) een aantal ambities geformuleerd die bij dit veertiende provinciale belang horen. Men wil o.a. voldoende (toegankelijk) groen en recreatieve voorzieningen in en nabij de stad. De toegankelijkheid is in de vliegveldoptie beperkt, wat het belang voor flora en fauna overigens juist versterkt, maar vanaf de randen is er wel een veel betere belevingswaarde (o.a. panorama's). In het masterplan is ook recreatie voorzien maar juist de kwetsbare en unieke luchtsporten moeten in die optie verdwijnen. Daarvoor in de plaats komt o.a. een golfterrein waarvan op Wassenaars gebied voldoende voorhanden is. Men wekt de indruk dat men bij gebrek aan (betere) ideeën maar wat golfterrein heeft ingepland. In beide opties kan het gebied Kooltuin op precies dezelfde wijze voor recreatiedoeleinden worden ingericht. Er is geen behoefte aan aanvullend recreatief water binnen het gebied omdat aan de rand van de locatie het Valkenburgse Meer is gelegen.

14.2. Het verdient aanbeveling om de Locatie Valkenburg in de huidige staat tot Provinciaal Landschap te bestempelen. Er is sprake van een gebiedseigen landschappelijke identiteit en relatieve rust ten opzichte van de stad ('groene long' of bufferzone).

#### **15. Het doelmatig en doeltreffend benutten van (financiële) middelen**

15.1. Als het om de (doeltreffende of effectieve) inzet van publieke middelen gaat dan kunnen we vaststellen dat er enorme investeringen nodig zullen zijn om het Masterplan te kunnen realiseren. De plannenmakerij heeft tot nog toe al aanzienlijk meer dan zes miljoen euro gekost en dan is er nog geen schep de grond in gegaan. Voor de metamorfose van het gebied zullen ook enorme bedragen nodig zijn en dan staat er nog geen huis.

Het is zeer de vraag of de betrokken overheden ooit in staat zullen zijn om de te maken kosten terug te verdienen en het is ook zeer de vraag

of er risicodragende partners te vinden zullen zijn voor dit project. Daarmee is het dus ook zeer de vraag of het plan in de huidige vorm wel uitvoerbaar is.

De hamvraag is waarover je dan heden beslist als bestuurder. Er zijn aanzienlijke risico's op tal van terreinen en de verwachte kosten of eventuele opbrengsten zijn volslagen onduidelijk. We hebben hier dus weer een typisch "camelnose" benadering. Aan bestuurders wordt gevraagd op basis van een reclamefolder groen licht te geven op een ontwikkeling waarvan de consequenties en uitkomsten op geen enkel aspect te voorspellen zijn.

Het is in ieder geval duidelijk dat het financiële plaatje voor de optie van het opnieuw operationeel maken van het aanwezige vliegveld in combinatie met een werkpark er qua potentieel aanzienlijk gunstiger uitziet. Interessanter is echter dat de verwachte maatschappelijke opbrengsten veel gunstiger zullen zijn. Met een zakenvliegveld krijgt Nederland dus meer "bang for the buck".