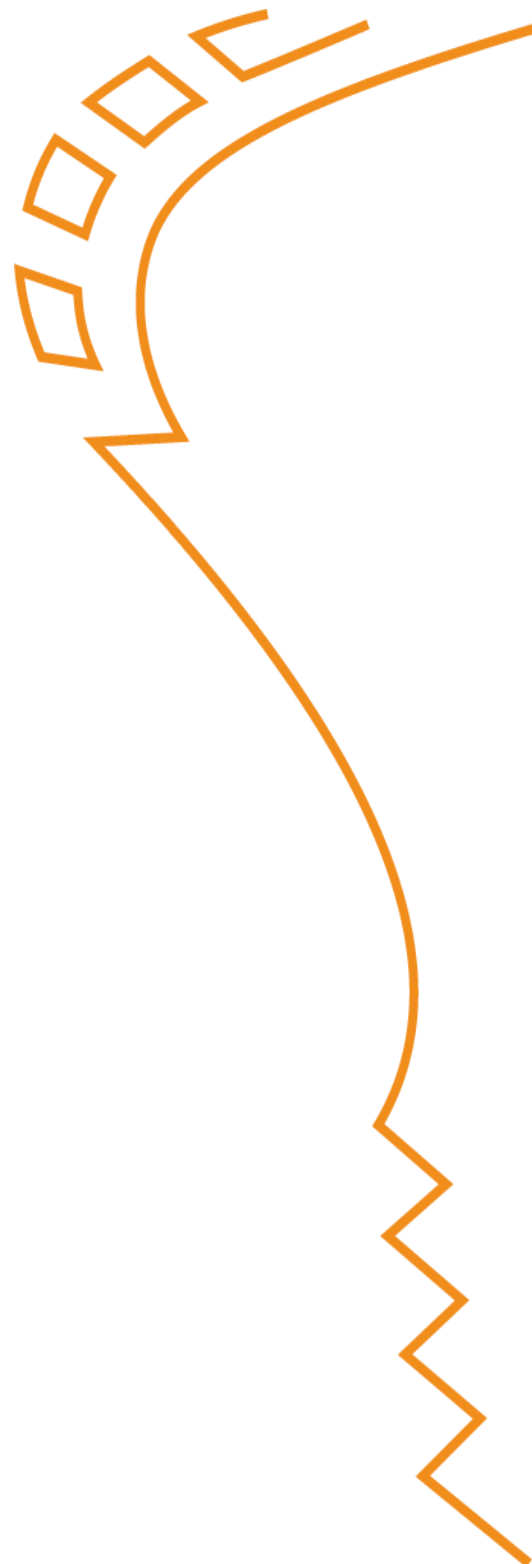


Actualisatie Quick Scan

Groene Ruggengraat



Dienst Landelijk Gebied - Regio West
24 juli 2008



dienst landelijk gebied
voor ontwikkeling en beheer

Quick Scan Groene Ruggengraat ten behoeve van LNV-DRZ

(Ruggengraat voor recreatie en natuur)

Rapportage

Inhoud

1. Inleiding	3
2. De bevindingen	3
2.1 Verbindingen met Naardermeer.....	4
2.2 Naardermeer.	5
2.4 Loosdrechtse Plassen (Vechtstreek Zuid).....	5
2.5 Loosdrechtse Plassen – Vinkeveense Plassen (Vechtstreek Zuid).	5
2.6 De Venen: Botshol/Vinkeveense Plassen – Nieuwkoopse Plassen.....	6
2.7 Nieuwkoopse Plassen (de Venen).....	7
2.8 Nieuwkoopse Plassen- Reeuwijkse Plassen.	7
2.9 Krimpenerwaard.....	8
2.10 Alblasserwaard.	9
3. Conclusies.	10

1. Inleiding

In het voorjaar van 2007 is in opdracht van LNV-DRZ door DLG een quick scan Natte As opgesteld. Omdat DRZ meer inzicht wilde krijgen in de stand van zaken van de voorbereiding en uitvoering van dit icoonproject binnen het Groene Hart is de binnen DLG aanwezige kennis in deze scan gebundeld. Op de Alblasserwaard na komt de Natte As vrijwel geheel te liggen binnen landinrichtingsprojecten, die in voorbereiding of uitvoering zijn en waarin DLG een rol speelde. Over vrijwel het gehele tracé is dus binnen DLG veel gebiedskennis aanwezig.

Naast de stand van zaken is in de quick scan ook ingegaan op draagvlak, de planologie, de grondverwerving, de kwaliteit van de Natte As en op barrières. Uit de vergaarde kennis werd als belangrijkste conclusie getrokken, dat de realisatie van de Natte As nog omgeven werd door veel onduidelijkheid. Grote delen dienden nog te worden begrensd en van enkele delen dienden nog bestuurlijke keuzes te worden gemaakt over het tracé. De onduidelijkheid over tracé en begrenzing leidt tot afbreuk van draagvlak.

Nu de Natte As als Groene Ruggengraat is opgenomen in het Urgentie Programma Randstad (UPR) wordt nagegaan of versnelling van dit icoonproject van het Groene Hart mogelijk is. DRZ heeft er behoefte aan om de quick scan van 2007 te actualiseren en uit te breiden met de opvattingen van medewerkers van de 3 provincies, die bij de realisatie van de Natte As zijn betrokken. DRZ verleende in februari 2008 hiertoe aan DLG opdracht.

Met veel nadruk is tijdens de gesprekken ingegaan op de ontwikkelingen van het afgelopen jaar. De volgende punten zijn daarbij aan de orde gebracht:

- aanvullende inrichtingsmaatregelen in de reeds gerealiseerde delen van de Groene Ruggengraat
- draagvlak en gebiedsprocessen
- grondpositie en grondverwerving
- planologie
- technische aspecten, met name van de barrières
- realisatie doelen van de Nota Ruimte in het kader van de westelijke veenweidegebieden
- het ecologische ambitieniveau
- planning.

2. De bevindingen

Tijdens de recente inventarisatie is gebleken, dat er ten aanzien van het gehele tracé vooruitgang is gemaakt. Dit geldt in het bijzonder voor de start en voortgang van gebiedsprocessen en voor de besluitvorming met betrekking tot de tracékeuzes, die nog moeten worden gemaakt. Hoewel er op veel plaatsen nog erg veel moet gebeuren om tot uitvoering van de Groene Ruggengraat te komen is overal voortgang te constateren ten opzichte van de situatie van vorig jaar. Dit leidt tot een positief beeld.

Zorg is er in het algemeen over de invulling van de kwaliteit van de Groene Ruggengraat. Uitgangspunt voor de inrichting is tot nu geweest het Afsprakendocument Robuuste verbindingen 2004-2018 LNV-provincies van 27 november 2003 en het Handboek Robuuste Verbindingen. Recent is in UPR-verband geconstateerd, dat operationalisering van de ecologische opgave voor de Groene Ruggengraat gewenst is om gebiedsprocessen werkbaar handvatten te bieden die enerzijds ruimte geven aan de ontwikkeling in het gebiedsproces maar anderzijds ook voldoende richting geven aan de beoogde ecologische kwaliteit. Voor dat met daadwerkelijk ontwerp en begrenzing kan worden begonnen dient voldoende één-duidig afgesproken te worden aan welke kwaliteitseisen de Groene Ruggengraat dient te voldoen. Dit heeft ook gevolgen voor het ontwerp van de kruisingen met infrastructuur (ontsnippering). De doelsoorten cq het ecologisch ambitieniveau bepalen immers de ontwerp-eisen.

In het navolgende zullen de bevindingen, die tijdens de gesprekken naar voren zijn gekomen, worden weergegeven. Daarbij wordt het tracé van noord naar zuid gevolgd. Aan de hand van de resultaten van de gesprekken was het tevens mogelijk om de kaart van de Groene Ruggengraat gedetailleerder in te vullen. Dit is ook gebeurd. De kaart is bij deze rapportage gevoegd.

2.1 Verbindingen met Naardermeer

2.1.a Verbinding Gooimeer – Naardermeer.

Deze verbinding werd vorig jaar als één van de grootste knelpunten van de gehele natte As aangemerkt. Recent is door de provincie Noord-Holland een besluit genomen over de plaats van de kruising met de te reconstrueren snelwegen A1/A6. Wat betreft het verdere verloop van de Groene Ruggengraat in noordelijke richting gaat de voorkeur er naar uit om het tracé direct oostelijk van de A6 te situeren. De realiseerbaarheid van dit tracé is problematisch, omdat de ruimtelijke druk vooral door recreatieve voorzieningen groot is en er bij de aansluiting bij het Gooimeer obstakels voorkomen. Daarnaast is het perspectief van de grondverwerving in de Binnendijkse Overscheense Berger en Meentpolder (BOBM) niet erg groot. Uit de alternatieve mogelijkheden lijkt dit tracé echter het meest haalbare. Afhankelijk van de nog vast te stellen doelsoorten zullen inrichting en breedte van het tracé worden bepaald.

2.1.b Verbinding IJmeer – Naardermeer.

Naast de verbinding met het Gooimeer zal er in westelijke richting een tweede tracé worden gerealiseerd, welke het IJmeer en het Naardermeer zal verbinden. Dit gebeurt in samenhang met de verlegging en verbreding van de A1. Dit westelijk tracé loopt voor een deel door de Bloemendalerpolder en verbindt de Groene Ruggengraat met de robuuste verbinding van Kust tot Kust. Financiering zal voor een deel plaatsvinden vanuit rode functies. Ook deze verbinding kent lastige passages, waarvoor nog geen oplossing is bedacht. Het tracé zal de te reconstrueren A1 kruisen. Het ligt voor de hand om deze kruising met de recon-

structie van de rijksweg mee te nemen. Verder dienen de Vecht en de spoorlijn naar Almere gepasseerd te worden.

De provincie Noord-Holland werkt op dit moment aan herbegrenzing van hectares natuur. Beoogd wordt om dit te doen voor de gehele provincie in één keer. De voorbereiding is zo ver gevorderd, dat verwacht wordt dat na de zomer de procedure van begrenzing, inclusief de Groene Ruggengraat, in gang wordt gezet.

2.2 Naardermeer.

Het Naardermeer wordt beschouwd als kerngebied van de Groene Ruggengraat. Aanvullende inrichtingsmaatregelen zijn niet nodig, behoudens de ontsnippering van de spoorlijn Weesp-Hilversum, die het gebied doorkruist. Voor deze maatregelen zijn nog geen plannen gemaakt. De vraag is aan de orde of en in hoeverre de spoorlijn en het gebruik ervan een barrière vormen voor de ecologische doelen van de Groene Ruggengraat. Overigens is er voor een eventuele maatregel geen geld beschikbaar.

2.3 Verbinding Naardermeer – Loosdrechtse Plassen.

Deze verbinding ligt grotendeels in de bestaande natuur aan de oostzijde van de Ankeveense Plassen en de Horstermeerpolder. Het benodigde gebied is grotendeels begrensd en ten dele verworven. Zorg bestaat er ten aanzien van de kruisingen met lokale en provinciale wegen. Wat de provinciale wegen betreft is er alleen geld beschikbaar voor de kruising met de N236. Voor voorzieningen bij kruisingen met alle overige wegen is geen geld beschikbaar. De provincie werkt aan inventarisatie van alle barrières als eerste stap om te komen tot oplossingen en een kostenraming.

2.4 Loosdrechtse Plassen (Vechtstreek Zuid).

Recent is een belangrijk besluit genomen over het te volgen tracé van de Groene Ruggengraat. Wat betreft de Loosdrechtse Plassen is door de provincies Noord-Holland en Utrecht besloten dat het tracé aan de oost- en zuidzijde van de plassen zal worden gerealiseerd. De plassen zelf kennen een intensief recreatief gebruik en het recreatieluw maken van delen van de plassen zou een te grote invloed hebben op de recreatieve betekenis van het plassegebied. Aan de oost- en zuidzijde van de plassen zijn al grote oppervlakten begrensd als natuurgebied. Ook in het Noorderpark worden aan de zuidzijde van de Loosdrechtse Plassen grote oppervlakten natuur door de provincie Utrecht begrensd. Binnen deze begrenzings zal de Groene Ruggengraat worden gerealiseerd. Ook hier geldt, dat op meerdere plaatsen ontsnipperingsmaatregelen moeten worden getroffen. De aard en omvang van deze maatregelen zijn nog niet in detail bekend. Vooral op plaatsen waar lintbebouwing voorkomt kan het vinden van een oplossing moeilijk zijn.

2.5 Loosdrechtse Plassen – Vinkeveense Plassen (Vechtstreek Zuid).

De stuurgroep gebiedsvisie Vechtstreek heeft zich in april 2008 uitgesproken voor de uitwerking van de robuuste verbinding langs de oostzijde van de Loosdrechtse Plassen, via Noorderpark naar het westen, aan de oostzijde langs Breukelen richting de Venen. Het tra-

cé kent meerdere lastige kruisingen met robuuste infrastructuur. Het tracé loopt tussen Breukelen en Nieuwersluis door en passeert eerst de Vecht en de daarlangs lopende provinciale weg N 403. Voor deze passages is nog geen oplossing of budget voorhanden. Iets verder in westelijke richting zijn er de passages met het Amsterdam-Rijnkanaal en de daarnaast gelegen spoorlijn Amsterdam – Utrecht. Hiervoor is een (suboptimale) aanpak afgesproken in de bestuursovereenkomst ILG. Daarin zijn voor 2011 middelen geprogrammeerd voor de aanleg van deze passages. De provincie Utrecht spant zich onder meer met behulp van een prijsvraag van de EO Wijersstichting in om tot ontwerpen en oplossingen te komen. Omdat afspraken ontbreken over de aanpak van kruisingen met provinciale en lokale infrastructuur is hiervoor nog niets gepland.

In het gebied tussen de spoorlijn Amsterdam – Utrecht en de A2 loopt het tracé noord-zuid gericht. In dit gebied is nog geen gebiedsproces aan de orde. Voor dit gebied is met het besluit van de stuurgroep gebiedsvisie Vechtstreek een begin gemaakt met een gebiedsproces. De uitwerking van de planvorming zal na de zomer starten. Zeker is wel dat inpassing van de Groene Ruggengraat hier gezien de relatief beperkte omvang van dit gebiedje als een forse ingreep beschouwd moet worden.

Nabij de N 201 buigt de Groene Ruggengraat af in westelijke richting, waar de A2 gepasseerd wordt. De passage wordt in het kader van de reconstructie van de A2 op dit moment uitgevoerd en is ruim van opzet.

2.6 De Venen: Botshol/Vinkeveense Plassen – Nieuwkoopse Plassen.

Door de provincie Utrecht is in het Herijkt Plan de Venen 2007 gekozen voor het hoofdtracé van de Groene Ruggengraat aan de zuidzijde van de Vinkeveense Plassen in het deelgebied Groot Wilnis-Vinkeveen. Plan de Venen voorziet in een uitbreiding en aaneenschakeling van de natuurgebieden Botshol/Vinkeveense Plassen en de Nieuwkoopse Plassen. In de Venen dragen deze en vooral ook de geplande nieuwe natuurgebieden bij aan de Groene Ruggengraat. Dit zijn Groot Mijdrecht Noordoost, Marickenland en de Wilnisse Bovenlanden.

Om de plassen ook een functie te geven in de Groene Ruggengraat zal de N 201 voorzien worden van een ecoduiker. Voor het deelgebied Marickenland is de ontsnipperingsbehoefte in beeld gebracht en zullen maatregelen worden gepland in het inrichtingsplan. Ten oosten van de kern van Vinkeveen zal het tracé in zuidwestelijke richting afbuigen richting Nieuwkoopse Plassen. Ten zuiden van Wilnis zal daartoe de N212 middels een ecoduiker worden gepasseerd. Ook direct ten oosten van de Nieuwkoopse Plassen komt infrastructuur voor, waar ontsnipperingsmaatregelen nodig zijn. Hiervoor is geen budget beschikbaar en er zijn ook geen oplossingen voor deze knelpunten bedacht.

In het streekplan zijn overigens de mogelijke tracés open gehouden. De gekozen variant zal worden vastgelegd in een structuurvisie.

Het gebiedsproces Groot Wilnis-Vinkeveen (GWV), dat moet leiden tot realisering van de Groene Ruggengraat aan de zuid- en zuidwestzijde van de Vinkeveense Plassen, is door de provincie Utrecht onlangs in gang gezet. Het recreatieve gebruik van de plassen zelf is te intensief om het tracé binnen het plassengebied te situeren. Dit leidt ertoe, dat de voor de

verbinding met de Vechtstreek benodigde extra natuur aan de zuidzijde van de plassen gerealiseerd zal gaan worden. Dit is aanvullend op de plannen voor grote oppervlakten natuur aan de westzijde van de plassen. De vraag naar nieuwe natuur in het gebied GWV en de verdere verbinding met de Vechtstreek is groter dan de ruimte welke in het afspraken document 2003 (ca 650 ha nodig en 400 ha beschikbaar) is vastgelegd. In het Herijkt Plan de Venen 2007 is dan ook bepaald dat ca 250 ha EHS, welke nog niet is gerealiseerd langs de Kromme Mijdrecht en de Amstel, met herbegrenzing in GWV gesitueerd zal worden. Als probleem voor een voortvarende realisatie wordt gezien de grondverwerving binnen de al begrensde en nog nieuw te begrenzen gebieden. Daarnaast is er een beperkt draagvlak voor moerasdoelstellingen.

Het gebiedsproces zal erop worden gericht tezamen met de Groene Ruggengraat ook andere beleidsdoelen te realiseren. Het gebied Groot Wilnis-Vinkeveen is één van de gebieden, waar in het kader van de problematiek van de westelijke veenweidegebieden maatregelen getroffen zullen worden om bodemdaling en versnippering van het waterbeheerssysteem tegen te gaan.

2.7 Nieuwkoopse Plassen (de Venen).

De Nieuwkoopse Plassen kunnen gezien hun natuurwaarden worden beschouwd als een kerngebied van de Groene Ruggengraat. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde zijn gronden verworven en zijn in het kader van Plan de Venen inrichtingsplannen gemaakt voor inrichting van nieuwe natuur, waarmee de betekenis van de Nieuwkoopse Plassen als natuurgebied toeneemt. Binnen het plassengebied behoeven geen ontsnipperingsmaatregelen te worden genomen.

2.8 Nieuwkoopse Plassen- Reeuwijkse Plassen.

Voor het gebied tussen Nieuwkoopse Plassen en Hollandse IJssel wordt beoogd om te komen tot het zogenoemde Gouwe-Wiericke pact. Het noordelijk deel hiervan (Bodegraven Noord) overlapt met Plan de Venen. Naast het realiseren van de Groene Ruggengraat zullen in het kader van de Nota Ruimte maatregelen in dit gebied nodig zijn om bodemdaling tegen te gaan. Het ligt voor de hand om alle maatregelen gecombineerd uit te voeren.

Op dit moment wordt het gebiedsproces, dat nodig is om te komen tot draagvlak voor het uitvoeren van het beleid, in de steigers gezet. De communicatie met de streek over de Groene Ruggengraat wordt nu nader ingevuld. Daar waar het tot op heden ging over met name de kwantitatieve opgave, wordt nu de communicatie gericht op de inhoudelijke kant van de opgave (welke natuurdoelen, kwaliteiten, relatie met bestaande waarden in het gebied, enz.). De planning is erop gericht dat na de zomer de communicatie kan worden gestart.

Op dit moment is beleidsmatig vastgelegd, dat er pas in 2013 geld beschikbaar komt om de natuuropgave in het project Gouwe – Wiericke te kunnen uitvoeren. Deze raming is gebaseerd op het feit, dat de provincie Zuid-Holland in het kader van de ILG prioriteit gegeven heeft aan de Krimpenerwaard. Tot die tijd zullen indien daarvoor de middelen beschikbaar zijn alleen kansen met betrekking tot de grondverwerving worden benut.

Wat betreft de ruimtelijke vastlegging is in het streekplan voor de Groene Ruggengraat alleen een zeer ruim zoekgebied aangegeven. In de komende Provinciale Structuurvisies zal een tracé met een veel kleiner zoekgebied worden aangegeven. Daarna volgen de procedures van begrenzing natuurgebied en van bestemmingsplannen. Op dit moment is op 2 plaatsen is het tracé nog niet duidelijk. Dit is in het gebied tussen Meije en Oude Rijn en in het gebied rondom Haastrecht.

Ten aanzien van de grondpositie en grondverwerving zijn er geen wijzigingen te constateren ten opzicht van de situatie een jaar geleden. In het gebied ten noorden van de Oude Rijn is een belangrijke grondpositie. De verworven gronden liggen voor de Groene Ruggengraat ten dele niet op de goede plaats: evenals in de andere gebieden zullen met name de laaggelegen gronden het meest geschikt zijn voor zowel de Groene Ruggengraat als voor de doelen van de Nota Ruimte. Er zal in dit gebied derhalve een ruilproces ingezet moeten worden. Het gebied ten zuiden van de Oude Rijn is recent opnieuw ingericht. Dit heeft tot gevolg gehad, dat delen van de Groene Ruggengraat langs de Wiericke al zijn verworven.

Binnen het gebied komen betrekkelijk veel kruisingen met infrastructuur voor. Alleen voor de kruising met de A12 zijn financiële middelen in het kader van het MJOP beschikbaar. Voor deze kruising zijn plannen ontwikkeld, die bij de werkzaamheden aan de A12 later dit jaar of begin volgend jaar worden meegenomen. Voor de overige kruisingen is nog geen geld beschikbaar. Vanaf de Nieuwkoopse Plassen zal allereerst de Meije gepasseerd moeten worden. Gezien de aanwezige lintbebouwing is dit niet eenvoudig. Verder in zuidelijke richting zijn er de passages met de provinciale weg N 458, Oude Rijn en lokale weg aan de zuidoever van de Oude Rijn. Gezien het gebruik van deze infrastructuur en de aanwezige lintbebouwing zullen ontsnipperingmaatregelen op deze plaats de nodige ruimte en daarmee het nodige budget vragen. Eenvoudiger is de passage met de enkelbaans spoorlijn Woerden – Bodegraven. Na de A12 zullen ook bij de drukke spoorlijn Utrecht-Gouda voorzieningen moeten worden getroffen. Tenslotte is de kruising met de Hollandse IJssel en de provinciale weg N228 lastig.

2.9 Krimpenerwaard.

Het afgelopen jaar is de uitvoering en de voorbereiding van de uitvoering van de herstructurering van de Krimpenerwaard flink gevorderd. Binnen de 2450 ha nieuwe natuur wordt de Groene Ruggengraat ingepast. De ontwerpen zijn en worden gemaakt op basis van het Handboek Robuuste Ecologische verbindingen. Bij de op Randstadniveau (UPR) lopende actie voor het operationaliseren van de ecologische opgave voor de Groene Ruggengraat worden de inmiddels voor de Krimpenerwaard gemaakte ontwerpen als een gegeven beschouwd. Zowel uitbreiding als beperking van de doelen, die zouden leiden tot een verandering van de ruimteclaim, zou zeer vertragend voor de voortgang van het gebiedsproces zijn en is daarmee niet acceptabel.

In mei 2008 is de streekplanherziening met daarin de nieuwe begrenzing van de natuur vastgesteld. In april 2008 is het Natuurgebiedsplan ter inzage gelegd. Daarmee is de procedure om te komen tot formele begrenzing van de nieuwe natuur in gang gezet. De gemeenten zijn begonnen met de aanpassing van de bestemmingsplannen.

De grondverwerving heeft een impuls gekregen met de toekenning van FES middelen. Het doel van deze inzet is te komen tot versnelling van het project.

Wat betreft de aansluiting van de Groene Ruggengraat in het noorden is gekozen voor een zeer flexibele oplossing. Zowel aansluiten ten westen als ten oosten van de kern van Haastrecht is mogelijk. Binnen de Krimpenerwaard worden 2 provinciale wegen gekruist. Allereerst is dit de N207. Voor deze kruising is een ontwerp gemaakt. Omdat de aangrenzende natuurgebieden nog moeten worden aangelegd is uitvoering van de ontsnipperingsmaatregel hier niet urgent. Niet bekend is of de realisatie kan worden ingepast in een toekomstige reconstructie. Verder naar het zuiden wordt de N210 gekruist. In het kader van de reconstructie van deze weg wordt een doorgang gerealiseerd, die door de provincie wordt gefinancierd. Aan de zuidzijde van de Krimpenerwaard passeert de Groene Ruggengraat tussen Lekkerkerk en Bergstoep de Lek. Als ontsnipperingsmaatregel is er hier voor gekozen een robuust natuurgebied aan te leggen, dat fungeert als stepping stone.

Met de herstructurering van de Krimpenerwaard worden tevens de doelen van de Nota Ruimte gerealiseerd. Door peilopzet wordt verdere bodemdaling tegengegaan. Ook de waterhuishouding wordt verbeterd. In het raamplan werd nog voorzien in ca 80 peilvakken, terwijl er nu ca 30 worden gerealiseerd.

2.10 Alblasserwaard.

In de Alblasserwaard zijn ten opzichte van vorig jaar enige vorderingen gemaakt, zij het dat het proces voor de tracébeplanning zich nog in een pril stadium bevindt. In het gebied is nauwelijks draagvlak voor de Groene Ruggengraat aanwezig. Gegeven het feit, dat de Groene Ruggengraat wordt beschouwd als een onvermijdelijke bovenregionale opgave heeft het Gebiedsplatform Alblasserwaard/

Vijfheerenlanden recent een voorstel gedaan voor een tracé. Dit tracé lijkt, los van de nadere uitwerking van inrichting en robuustheid, ecologisch gezien acceptabel. De tracéuitspraak van het Gebiedsplatform van belangenorganisaties is aan de gemeenten in de Alblasserwaard en aan het waterschap voorgelegd. Rekening houdend met het voorgaande zal in het ontwerp van de komende Provinciale structuurvisie een tracé worden opgenomen. Afhankelijk van de afspraken, die tussen Rijk en provincies worden gemaakt over de operationalisering van de ecologische opgave van de Groene Ruggengraat, zal na de vastlegging van het tracé in het kader van de besluitvorming over de Structuurvisie de verdere inrichting worden bepaald.

Een groot knelpunt vormt overigens de verbinding met de Biesbosch. De Betuwelijn, de A15 en de Merwede vormen zware barrières. Het vinden van een functionele oplossing is dan ook geen eenvoudige opgave. Bovendien hangt deze samen met de lopende actie in UPR-verband voor de operationalisering van de ecologische opgave van de Groene Ruggengraat. Met name ook voor het proces in de Alblasserwaard wordt deze actie als van groot belang beschouwd om de regio goede handvatten te kunnen bieden voor een goed verloop van het gebiedsproces.

Ten aanzien van de Alblasserwaard wordt geconcludeerd, dat er geen draagvlak is voor de Groene Ruggengraat, maar dat er wel sprake lijkt te zijn van een toenemende acceptatie.

3. Conclusies.

- Binnen alle deelgebieden zijn vorderingen gemaakt. Dit heeft vooral betrekking op de op te starten gebiedsprocessen en op de besluitvorming over de te volgen tracés.
- De discussie over de operationalisering van de natuuropgave van de Groene Ruggengraat kan leiden tot verheldering van de handvatten en daarmee tot versnelling van gebiedsprocessen waar deze nog in fase van voorbereiding verkeren. Er dient echter wel voor gewaakt te worden dat in gebieden waar overeenstemming bestaat geen aanleiding voor hernieuwde discussie ontstaat.
- De kruisingen met infrastructuur blijft een probleem. Met betrekking tot de financiering van ontsnipperingsmaatregelen is de situatie onveranderd. Er zijn geen afspraken over financiering van ontsnipperingsmaatregelen van regionale en lokale infrastructuur. Voor ontsnippering van de Rijksinfrastructuur zijn veel te weinig financiële middelen beschikbaar. Bijkomend probleem is nu dat de operationalisering van de ecologische opgave nog loopt. Zolang de ecologische doelen niet helder zijn is het niet goed mogelijk maatregelen uit te werken en te begroten. Overigens worden op dit moment wel maatregelen getroffen om de ontsnippering scherper in beeld te brengen, zowel wat betreft de omvang van de maatregelen als de kosten ervan.
- In de Nota Ruimte zijn doelen geformuleerd met betrekking tot de westelijke veenweide problematiek. De belangrijkste doelen zijn het tegengaan van verdere bodemdaling en het tegengaan van de versnippering van watersystemen. Recent zijn door de provincies projecten geformuleerd om deze doelen in de veenweidegebieden te realiseren. Het ligt voor de hand om, wanneer dit aan de orde is, aan te sturen op het gecombineerd uitvoeren van de maatregelen in het kader van de Nota Ruimte en de Groene Ruggengraat. Geconstateerd is, dat deze combinatie in alle veenweidegebieden ook aan de orde is. In Krimpenerwaard en in Wilnis-Vinkeveen is ook sprake van een integrale aanpak van de problematiek.