

## PAL-advies, Duinpolderweg, 09-03-2018

Aan: Gedeputeerde Staten Zuid-Holland, [pal@pzh.nl](mailto:pal@pzh.nl)

### Aanleiding en adviesvraag

Gedeputeerde Staten (GS) hebben de Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit (PAL) verzocht advies uit te brengen over de MER Duinpolderweg en het voorlopig Voorkeursalternatief zoals deze op 19 december 2017 door Gedeputeerde Staten zijn vastgesteld. Na een aankondiging van gedeputeerde Vermeulen in een brief van 18 april 2017 over het proces en de planning van de concept MER en het voorlopig voorkeursalternatief van de Duinpolderweg heeft de PAL op 9 januari 2018 de adviesaanvraag met dit verzoek voor de toetsing van de (concept)uitkomsten van de MER, EER, LER en MKBA ontvangen.

GS hebben de inzichten van de PAL gevraagd ten aanzien van de effecten van het voorliggende voorlopig Voorkeursalternatief op de kwaliteit van de leefomgeving (milieu, groen, water, ruimte, mobiliteit en economie) en vernemen graag wat de PAL het bevoegd gezag wil meegeven bij de inrichting van het tweede deel van de planstudie, de besluitMER-procedure.

Op 15 december 2017 heeft de PAL een presentatie op hoofdlijnen gekregen van de resultaten zoals deze ook gedeeld zijn met de commissie Verkeer en Milieu d.d. 6 december 2017. Op 10 januari 2018 heeft een tweede gesprek plaatsgevonden met het projectteam Duinpolderweg. In dat gesprek zijn de vragen beantwoord die naar aanleiding van de presentatie van 15 december 2017 zijn gesteld.

Het onderhavige advies van de PAL is gebaseerd op het eerdere advies van de PAL uit 2013, de presentatie, het vervolgesprek, de adviesvraag en de voorliggende stukken (Nota voorkeursalternatief, de Probleemanalyse en de nota “van probleemanalyse naar oplossingsrichtingen”).

### PAL-advies 2013

Op verzoek van GS heeft de PAL in september 2013 een advies uitgebracht naar aanleiding van de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De samenvatting van het advies uit 2013 luidt (het volledige advies is als bijlage opgenomen):

*In onze ogen worden in het aan ons gepresenteerde proces waarin de provincie Noord- en Zuid-Holland goed lijken samen te werken de juiste stappen voorgesteld en onderzoeken gedaan om een goed zicht te krijgen op geschikte maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van dit deel van de Bollenstreek. Als onderdeel hiervan geldt dit ook voor het voorliggende voorstel om te komen tot een voldoende volledige en verantwoorde afweging van de trajectkeuze en een goede inpassing van de Duinpolderweg.*

De PAL sprak in 2013 steun uit voor:

- 1. het voorgenomen proces waarbij analyses worden uitgevoerd om de impact op de landbouw, economie en het saldo van maatschappelijke kosten en baten te bepalen;*
- 2. het werken met de Omgevingswijzer om te komen tot duurzame gebiedsontwikkeling en het werken met driedimensionale beelden voor het beoordelen van de ruimtelijke inpassing van deze weg.*
- 3. het besluit van de stuurgroep om het advies van de commissie MER integraal over te nemen;*

## PAL-advies 2018

De PAL dankt GS voor het verzoek om opnieuw te adviseren over de MER Duinpolderweg en het voorlopig Voorkeursalternatief.

### Interactie met omgeving

De PAL is positief over de interactie met de verschillende groepen die GS hebben gepleegd. Dit heeft onder andere geleid tot meerdere alternatieven. Wellicht zijn als gevolg daarvan niet alle alternatieven uitgewerkt op de integrale wijze die de PAL voorstaat, samen te vatten als: integraal, driedimensionaal en dynamisch. De PAL geeft GS in overweging om hier bij volgende projecten in de provincie nader op te studeren. Daar wil de PAL GS graag bij van dienst zijn.

### Fasering

De PAL is positief over de keuze om te faseren, dit sluit ook aan op ons eerdere advies. Daarom geldt ook nu, kijk hoe de regio (en het verkeer) zich ontwikkelt en neem dan pas een besluit over het westelijke deel. Dit is ook het deel met de meeste impact op de natuurwaarde. De keuze voor de aanleg van dit deel wordt nu niet gemaakt, maar als het te zijner tijd nodig blijkt te zijn is er vanzelfsprekend wel weer een zorgvuldig proces nodig.

### Integraal, driedimensionaal en dynamisch

De PAL heeft voor de beantwoording van de adviesvraag gekeken naar de uitgevoerde analyse en heeft daar de volgende opmerkingen bij: de analyse is niet integraal, niet driedimensionaal uitgewerkt en niet dynamisch doorgerekend.

#### Hanteer een integrale 'brede blik'

Het Rijk heeft eind 2016 de spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) geactualiseerd. Eén van de pijlers van de vernieuwing van het MIRT is 'Brede blik'. Hierbij komt een beweging naar voren van 'normen' naar 'doelen' en wordt er gekeken naar de echte gebiedsopgave. Bij bereikbaarheid gaat het dan niet alleen om het wel of niet halen van streefwaarden op bepaalde wegverbindingen, maar ook om de bredere oorzaak van filevorming, zoals de achterliggende (ruimtelijk-economische) drijfveren of wijzigingen in het keuzegedrag van reizigers. Vanuit dit bredere perspectief kunnen maatregelen behalve aan het halen van vooropgestelde (bereikbaarheids)streefwaarden, ook bijdragen aan meer algemene kwaliteitsdoelen, zoals leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en –inpassing, duurzaamheid, veiligheid en het verbeteren van de internationale concurrentiepositie.

In het [PAL-advies Moderne Mobiliteit](#) is deze brede benadering ook geadviseerd aan GS en PS Zuid-Holland, terwijl deze nu door de PAL wordt gemist bij de Duinpolderweg. Het gaat dan vooral ook om de kansen voor een effectieve combinatie van maatregelen gericht op verbetering van de leefomgeving en van additionele infrastructuur voor auto, fiets, OV en combinaties daarvan. Het opstellen van zowel een MER als een LER en een EER geeft wel blijk van de wil om de problematiek integraal te benaderen maar komt in de concrete uitwerking nog weinig uit de verf.

#### Werk met driedimensionale beelden

De PAL heeft in het advies van 2013 GS gesteund met het plan om driedimensionale beelden te gebruiken waarbij landschapsarchitecten en wegontwerpers samenwerken om de ruimtelijke impact van de inpassing van deze weg beter te kunnen beoordelen. Echter in deze fase ontbreken deze beelden helaas nog. De PAL adviseert dan ook om dergelijke beelden alsnog te maken. De daadwerkelijke landschappelijke effecten worden dan echt zichtbaar. De impact van een bepaalde variant kan dan door de gebruikers van het gebied beter ingeschat worden, zodat uiteindelijk de beste keuze gemaakt kan worden.

## Gebruik een dynamisch verkeersmodel

De PAL is kritisch over het gebruikte verkeersmodel. Het model speelt een centrale rol bij de keuze voor het voorkeursalternatief, maar komt op de PAL als te beperkt over. Zo zijn bijvoorbeeld kruispunt weerstanden er niet in opgenomen. De PAL is van mening dat een dynamisch model een betrouwbaarder beeld geeft van de te verwachten verkeersbelasting van het netwerk. Het projectteam heeft aangegeven dat het gebruik van een dynamisch verkeersmodel in deze fase niet gebruikelijk is, maar dat er aanleiding zou kunnen zijn om dat in de volgende fase wel te doen. De PAL adviseert nadrukkelijk om, in plaats van de klassieke MIRT aanpak, ook in deze eerste fase een dynamisch verkeersmodel te gebruiken om bij de keuze van de gewenste wegverbinding(en) en bij het ontwerp van de weg de juiste keuzes te kunnen maken met betrekking tot de inrichting van de weg (tracé, dwarsprofiel) en de kruisingen (lay-out, ongelijkvloers of niet, brug of aquaduct).

## Advies over het vervolg

Gezien het feit dat op bovenstaande punten de kwaliteit van de analyse beperkt is gebleven, met name door het niet dynamische karakter er van, is er nu voor GS nog veel ruimte voor het maken van politieke afwegingen en keuzes. In feite is nu voorlopig gekozen voor een achtste alternatief. De PAL adviseert GS bij de implementatie daarvan de geadviseerde integraliteit alsnog toe te passen en ook te kijken naar de impact van de energietransitie (niet alleen de opwekking zelf, maar ook qua infrastructuur: kabels en transformatorstations) en nieuwe mobiliteitsvormen en de kwaliteitseffecten en kansen voor de leefomgeving. We adviseren een integrale gebiedsaanpak, waarbij de kansen voor de leefomgeving (zowel voor mens als natuur) in beeld worden gebracht en de mogelijkheden voor meekoppelen worden onderzocht. Ervaringen elders met de planning en aanleg van nieuwe infrastructuur hebben aangetoond dat per saldo de leefomgeving bij een dergelijke aanpak er niet op achteruit hoeft te gaan, maar zelfs beter kan worden. Zo'n aanpak is ook goed voor het verwerven van maatschappelijk draagvlak voor ingrepen in het gebied.

De PAL is graag bereid om dit advies met Gedeputeerde Staten nader te bespreken, en ziet uit naar hun reactie.