

Gedeputeerde en Provinciale Staten van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Duinpolderweg: kies voor een gefaseerde gebiedsaanpak

Datum : 11 september 2013
Onderwerp : **PAL-advies Duinpolderweg**
Ons kenmerk : PAL 2013/023
Aantal pagina's : 5

Geachte colleges van GS en PS,

Op verzoek van GS van Zuid-Holland en naar aanleiding van de ambtelijke presentatie en toelichting en onze bespreking van de [Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau](#) Duinpolderweg in de PAL-vergadering van vrijdag 30 augustus zijn wij gekomen tot dit advies. Ook in latere stadia van de besluitvorming over deze weg zijn wij u met onze adviezen graag van dienst.

Samenvatting

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.**

Wij steunen:

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**;

Wij adviseren qua proces:

1. te kiezen voor een samenhangende en opwaardeerbare **'no regret' aanpak** voor investeringen in verstedelijking en bereikbaarheid;
2. en daarbij **voldoende bandbreedte** in tempo en omvang van nieuwbouwplannen voor wegen en woningen te hanteren **en risicoanalyses** uit te voeren om zicht te krijgen op de robuustheid van die bouwplannen;
3. samen met partners te werken aan **een duurzame gebiedsaanpak**;
4. in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de Duinpolderweg de **leefomgevingsaspecten** zo compleet mogelijk **te kwantificeren**.

Daarnaast adviseren wij qua **inhoud**:

1. de Duinpolderweg niet te strak langs woonkernen te leggen om **barrièrewerking** tussen stad en land en milieuoverlast zo veel mogelijk **te voorkomen**;
2. de impact van deze weg op **alle** aanwezige **natuurwaarden in beschouwing te nemen** - waaronder de mogelijke schade aan weidevogelgebieden - en niet alleen te kijken naar de schade aan natuur in natuurgebieden met een formele status.

Inleiding

Wij spreken onze waardering uit over het vroege stadium waarin wij door de provincies Noord- en Zuid-Holland bij het proces zijn betrokken om te komen tot een tracékeuze voor deze weg.

In dit advies bekijken wij vooral of de juiste dingen op het juiste moment in het proces worden meegenomen, waarbij wij vooral letten op de ruimtelijke en leefomgevingsaspecten. Ook in latere stadia van dit proces zien wij op relevante momenten adviesverzoeken met belangstelling tegemoet.

Er was in onze vergadering met name discussie over de hardheid en wenselijkheid van de woningbouwplannen voor de Bollenstreek en de Haarlemmermeerpolder. De uitkomsten van deze discussie vindt u in terug onze adviespunten.

1. Steun voor voorgenomen proces

Wij pleiten voor een zorgvuldige tracékeuze en landschappelijke inpassing van de Duinpolderweg.

Op dit moment lijken in het aan ons gepresenteerde proces de juiste stappen te worden voorgesteld en onderzocht te worden gedaan om te komen tot een voldoende volledige en verantwoorde afweging voor de trajectkeuze en inpassing van deze weg.

Zo hebben wij vernomen dat een Landbouweffectrapportage (LER), Economische Effect Rapportage (EER) en Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) zullen worden uitgevoerd, wat inzicht zal bieden op de effecten op de bollenteelt, de economie en op het maatschappelijke saldo van de voorgestelde maatregelen.

2. Steun voor het werken met de Omgevingswijzer en driedimensionale beelden

Verder steunen wij het werken met de [Omgevingswijzer](#) om te komen tot duurzame gebiedsontwikkeling en steunen wij de driedimensionale beelden die zullen worden gemaakt en waarbij landschapsarchitecten en wegmodellereurs samenwerken om de ruimtelijke impact van de inpassing van deze weg goed te kunnen beoordelen.

3. Steun voor overname advies Commissie MER

Wij ondersteunen het voorstel van de stuurgroep om het [Advies](#) van de commissie voor de milieueffectrapportage van 31 juli jl. integraal over te nemen. Daarbij is het voor een goede onderbouwing van het voorkeursalternatief noodzakelijk om het hele proces van trechtering op basis van actuele gegevens te doorlopen. Hierdoor biedt het milieueffectrapport (MER):

- een onderbouwing van het nut en de noodzaak van een nieuwe verbinding aan de hand van een analyse van de knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit;
- een vertaling van de resultaten van de probleemanalyse naar (bij voorkeur meetbare) doelstellingen, die wat ons betreft ook SMART worden geformuleerd (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden);
- een onderbouwing van de verwachte ontwikkelingen van het verkeer in het studiegebied die als referentie dient voor de beschrijving van de effecten van de alternatieven;
- de trechtering van alternatieven op basis van milieuafwegingen en doelbereik;
- inzicht in de mogelijke gevolgen voor de natuur, waaronder Natura 2000-gebieden, waarbij zo nodig een passende beoordeling in het MER wordt opgenomen.

Overname van deze punten voorkomt vermoedelijk veel discussie hierover later in het proces. Met overname hiervan wordt ook tegemoetgekomen aan veel bezwaren die in de vele zienswijzen (284) zijn geuit.

Adviespunten

Procesmatig

1. Kies voor 'no regret' aanpak voor investeringen in verstedelijking en bereikbaarheid

In het licht van de nieuwe provinciale koersnotitie en in het licht van de huidige economische crises en het toenemende besef van de beperkte planbaarheid van de toekomst was er in onze vergadering discussie over de planologische en werkelijke hardheid en wenselijkheid van de omvangrijke nieuwbouwplannen voor de Bollenstreek (9.600 woningen) en de Haarlemmermeerpolder (15.000 woningen). Die nieuwbouw dient vooral als stedelijke overloop van de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Ter relativering van het belang van die nieuwbouw voor aanleg van de Duinpolderweg is ons verteld dat de wens / noodzaak tot aanleg van die weg en andere plannen ter verbetering van de bereikbaarheid van dit gebied slechts voor een beperkt deel gestoeld zijn op die woningbouwplannen. Gezien de vele zienswijzen die hierover gaan adviseren wij de argumenten voor aanleg helder voor het voetlicht te brengen.

De [Koersnotitie](#) van Zuid-Holland wijst op de voortgaande trek naar de stad, de stijgende populariteit van grootstedelijk wonen en de noodzaak om de huidige overprogrammering in de woningbouw aan te pakken. Het hierin opgenomen toekomstbeeld 2030 meldt: 'Bouwen, herstructureren en transformeren binnen bestaand stedelijk gebied is vanzelfsprekend geworden; wonen, werken en voorzieningen zijn meer verweven geraakt.'

Verder leren de ervaringen met de Zuidplaspolder dat het adagium 'eerst bewegen, dan bouwen' in dit tijdsgewricht - waarin nieuwe stedelijke uitleg niet meer altijd vanzelfsprekend, economisch aantrekkelijk of maatschappelijk wenselijk is - niet meer zondermeer altijd opgaat.

Wij achten het heel wel denkbaar dat de Metropoolregio Amsterdam - in lijn met deze koersnotitie en in navolging van de gemeente Rotterdam - zal gaan besluiten de voorgenomen grote buitenstedelijke woningbouwbehoefte in de Bollenstreek en de Haarlemmermeerpolder (deels) te vervangen door binnenstedelijke verdichting en transformatie van nu reeds vaak met ernstige en toenemende leegstand en verloedering kampende kantorenparken en bedrijventerreinen. Zie daarvoor o.a. de Amsterdamse [leegstandskaart](#) voor kantoren. Verder brengt deze metropoolregio evenwicht in vraag en aanbod door het schrappen van 1,8 miljoen m² (bruto vloeroppervlak) plancapaciteit aan kantoren in hun [Plan voor bedrijven en kantoren \(Plabeka\)](#). Dit betreft 40% van het vigerende planaanbod.

Voornoemde zaken maken omvangrijke bovenregionale nieuwbouw in de Bollenstreek en de Haarlemmermeerpolder wellicht niet of minder nodig.

De [Metropoolregio Amsterdam](#) meldt dat het aantal huishoudens hier de komende drie decennia (2010-2040) mogelijk met 300.000 huishoudens zal groeien, wat alleen goed mogelijk lijkt met ook stedelijke uitleg.

Bij ons leeft de vraag wat de nieuwbouwbehoefte voor deze regio, de Haarlemmermeerpolder en de Bollenstreek de komende decennia nu werkelijk is, want volgens het recente [ING-kwartaalbericht](#) zijn landelijk gezien de lange termijn vooruitzichten voor nieuwbouwwoningen matig, omdat na 2020 door een lagere groei van het aantal huishoudens de uitbreidingsvraag naar nieuwbouw sterk afneemt. Zoals eerder vermeld steunen wij het MER-advies om uit te gaan van actuele cijfers en prognoses.

Daarnaast sluit woningbouw (met name dun duur wonen) en de aanleg van nieuwe infrastructuur in de Bollenstreek - een voor de Randstad relatief perifeer en weinig verstedelijk gebied - maar beperkt aan bij de ontwikkelingen in de woningmarkt bij het in de Koersnotitie van Zuid-Holland voor 2030 geschetste toekomstbeeld.

Voorkomen dient te worden dat er infrastructuur wordt gerealiseerd die sterk is overgedimensioneerd of waarbij de beoogde bereikbaarheid ook met andere maatregelen en tegen minder kosten had kunnen worden gerealiseerd. Mede gelet op de onzekerheid en de terughoudendheid van het Rijk met betrekking tot medefinanciering van de aanleg van de Duinpolderweg, pleiten wij voor een gefaseerde 'no regret aanpak' waarin investeringen in ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid opschaalbaar en opwaardeerbaar zijn en tijdig, stapsgewijs en in samenhang worden gerealiseerd.

2. Hanteer voldoende bandbreedte in tempo en omvang van nieuwbouwplannen

De woningbouwplannen voor de Bollenstreek en de Haarlemmermeerpolder zijn (mede) gebaseerd op een geprognoseerde economische ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam, waarbij het de vraag is of die ontwikkeling ook daadwerkelijk plaats zal vinden.

De vier [4 CPB-scenario's](#) voor 2040 waarop nationaal en provinciaal ruimtelijk, economisch en mobiliteitsbeleid in hoge mate werd en wordt gebaseerd bleken - ondanks de aanzienlijke bandbreedte tussen die scenario's - in het licht van de economische crises sinds 2008 alle te optimistisch.

Vanuit een no-regret aanpak (zie ons eerste adviespunt) adviseren wij voldoende bandbreedte te hanteren in tempo en omvang van nieuwbouwplannen en in scenario's voor de ontwikkeling van economie, ruimte en mobiliteit (inclusief hoogwaardig OV en fiets) waarop deze zijn gebaseerd en hierop risicoanalyses uit te voeren om zodoende meer zicht te krijgen op de robuustheid hiervan.

3. Kies voor een duurzame gebiedsaanpak

De voorgenomen aanleg van een Duinpolderweg vormt onderdeel van een pakket aan investeringen en maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van deze regio. Investerings in het openbaar vervoer maken daar nadrukkelijk ook onderdeel van uit. Breng in de communicatie - ook over de Duinpolderweg - dat bredere maatregelenpakket voor het voetlicht.

Wij pleiten voor een integrale en bij voorkeur ook duurzame gebiedsaanpak bij de tracékeuze en inpassing van de Duinpolderweg voor de Bollenstreek. Want de bouw van de geplande infrastructuur en 9.600 woningen heeft een aanzienlijke impact op de huidige agrarische en landelijke identiteit van de Bollenstreek.

Benut de [Omgevingswijzer](#) van het Rijk om bij die gebiedsaanpak duurzaamheid concreet te maken. Benut ook de mogelijkheden die dit biedt voor kostenbesparing en kwaliteitsversterking. Behoud en versterking van een aantrekkelijke en beleefbare Bollenstreek vormt immers een (inter)provinciaal belang dat vraagt om (inter)provinciale regie.

Werk in die gebiedsaanpak samen met medeoverheden en met partijen uit markt en samenleving. Zo'n aanpak strookt ook met de geest van de commissie Elverding, die een snelle maar ook zorgvuldige besluitvorming voor infrastructuur beoogt en een breed proces bepleit. Idealiter leidt zo'n gebiedsaanpak tot een kosteneffectieve verbetering van de bereikbaarheid en leefomgevingskwaliteit.

4. Maak een zo compleet mogelijk gekwantificeerde MKBA

In ons eerdere advies dit jaar over [MKBA's](#) (maatschappelijke kosten-batenanalyses) adviseerden wij de voor leefomgevingsaspecten beschikbare kengetallen (o.a. voor natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie, bodem en water), die kwantificering van die impact mogelijk maken ook daadwerkelijk te benutten. In de MKBA's voor de [Rijnlandroute](#) en de [Blankenburgtunnel](#) zijn deze leefomgevingsaspecten alleen kwalitatief meegenomen, wat een onvolledig beeld geeft van het berekende maatschappelijk saldo. Neem die aspecten waar mogelijk gekwantificeerd mee in de MKBA voor de Duinpolderweg.

Verder geven wij u in overweging om aan Metropoolregio Amsterdam te adviseren een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse uit te laten voeren waarin de beoogde nieuwe uitleg in de Bollenstreek en Haarlemmermeerpolder - en wat dit aan investeringen in o.a. nieuwe infrastructuur vergt - wordt vergeleken met alternatieven met meer stedelijke verdichting en transformatie. Wij achten het heel wel mogelijk dat die investeringen in nieuwe woningbouw en wegen op minder perifere plekken in de Randstad economisch en maatschappelijk beter renderen.

Inhoudelijk

1. Leg de weg niet te strak langs woonkernen

Wij adviseren om in lijn met ons [Stadsrandenadvies](#) die weg niet te strak langs woonkernen te leggen ten behoeve van de kwaliteit van die rand en om barrièrewerking tussen stad en land en milieuoverlast voor omwonenden zo veel mogelijk te voorkomen. Deze bezwaren gelden niet als deze weg langs een dorpsrand zowel ruimtelijk als milieukundig uitermate goed is ingepast, wat in praktijk vaak kostbaar is.

2. Neem de volledige impact op natuurwaarden in beschouwing

Neem de impact op aanwezige natuurwaarden in beschouwing - waaronder de mogelijke schade aan waardevolle weidevogelgebieden, bijvoorbeeld doordat ze worden doorsneden - en kijk niet alleen naar de schade aan natuur in de formeel daartoe aangewezen Natura-2000 gebieden. Dit aspect wordt nu nog niet goed meegenomen.

Wij hopen u met dit advies van dienst te zijn en zien een spoedige reactie hierop met belangstelling tegemoet.

De Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit van Zuid-Holland,

Jan (J.J.) Helder

Jos (J.M.) Brouwer

W.G.

W.G.

Voorzitter

Secretaris