

Alternatief voor Tijdelijke N206

“de Zuidelijke variant”

Verzoek aan beslissers om heroverweging
voorgestelde keuze

17 September 2019



Waar gaat het over:

- Onderdeel van de Rijnlandroute is de verdieping/verbreding van de Tjalmaweg/N206, een project dat door de provincie Z-H in samenwerking met Boskalis en de gemeente Katwijk gerealiseerd gaat worden. Omdat er in 1 keer een bak gebouwd gaat worden voor de 4 banen is een tijdelijke weg ernaast nodig tijdens de bouw.
- Aan de noordkant van de N206 ligt een substantieel groen park met fietspad en wandelpad, dat van grote waarde is voor dagelijkse recreatie van omwonenden maar ook voor doorgaande fietsers en sporters. Ook is er waardevolle flora en fauna, waaronder een flink aantal grote bomen. Deze groene zone is belangrijk voor de gezondheid en het leefmilieu.
- Tot voor de zomer is tussen de regels door aangegeven dat de tijdelijke weg aan de zuidkant van de N206 zou komen.
- Tot verrassing van omwonenden werd op de participatie-avond van 17 juli de tijdelijke weg aan de noordkant gepresenteerd.

In dit document:

- Slide 2: Een wrap up van het process
- Slide 3: wat valt op
- Slide 4-6: Hoe zit het met de PIP-grenzen.
- Slide 7: Bijzonderheden proces
- Slide 8: Een pleidooi voor de Zuidelijke Variant
- Slide 9: Beschrijving Zuidelijke Variant
- Slide 10-12: Belemmeringen Zuidelijke Variant genoemd door Boskalis
- Slide 13-22: Uitleg Zuidelijke Variant.
- Slide 23: Conclusie
- Slide 24: Vragen

Wat valt op:

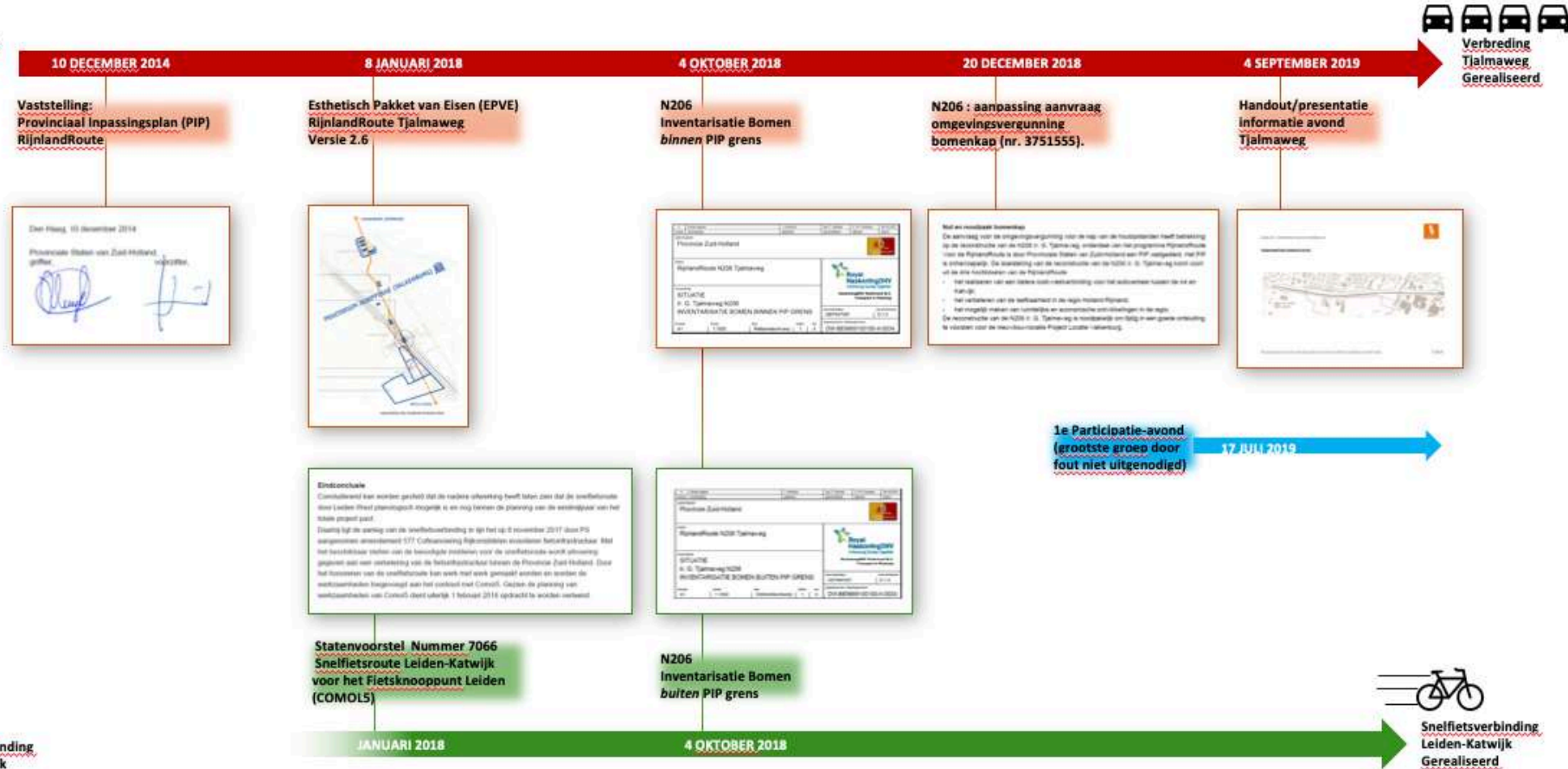
- Er heeft onvoldoende omgevingsonderzoek plaats gevonden voor de keuze van de tijdelijke weg.
- De tijdelijke weg valt buiten de PIP grens.
- Het fietspad wordt tijdelijke weg, maar er is geen alternatief voor de fietsers.
- De bomenkapvergunning voor het snelfietspad wordt gebruikt voor de aanleg van de tijdelijke weg.
- Het ontbreekt aan een open en transparante afweging van de verschillende varianten .
- De uitdagingen voor de aanbesteding van dit contract zijn niet beantwoord:
 - ‘Het beperken van verkeershinder en omgevingshinder, in het bijzonder tijdens de Realisatiefase’ is met de noordelijke variant ver te zoeken.
 - Het realiseren van het (groene) eindbeeld conform het Esthetisch Programma van Eisen wordt niet correct uitgevoerd.

Wrap up proces:

Timeline project Tjalmaweg N206



Doelstelling:
Verbreding
Tjalmaweg



Doelstelling:
Snelfietsverbinding
Leiden-Katwijk

In ons document Timeline is per stap meer detailinfo te vinden.

Hoe zit het met de PIP*-grenzen 1/3:

Van West naar Oost:

- **Noordgrens PIP**

- Bij de flats van Katwijk a/d Rijn loopt de PIP grens grotendeels tot het huidige fietspad van Katwijk naar Leiden.
- Halverwege vanaf de grens van Katwijk a/d Rijn - Valkenburg loopt de PIP grens tot onder de sloot van Valkenburg en de noordelijke grens van de huidige N206.

- **Zuidgrens PIP**

- In het zuiden loopt de PIP grens hoofdzakelijk tot en met de sloot van de bedrijven en Vliegveld Valkenburg.



* PIP is Provinciaal Inpassingsplan. In dit plan worden 2 grenzen aangegeven: de Projectgrens van het PIP (dit is echt voor het bouwterrein) en de systeemgrens waarbinnen ook impact verwacht kan worden in de vorm van een werkkeet, het neerzetten van hijskranen, etc.

Hoe zit het met de PIP-grenzen 2/3:

- **Noordgrens PIP**
 - Ter hoogte van Valkenburg grenst de PIP grens nagenoeg overal tot onder de sloot van Valkenburg en de noordelijke grens van de huidige N206.
- **Zuidgrens PIP**
 - In het zuiden loopt de PIP grens hoofzakelijke tot en met de sloot van Vliegveld Valkenburg en naar het oosten zelfs nog zuidelijker.



Hoe zit het met de PIP-grenzen 3/3:

- **Noordgrens PIP**
 - Ivm de afslag naar Oud-Valkenburg ligt de noordelijke grens daar noordelijker dan de huidige N206.



Bijzonderheden proces:

1. Project Parkstrook/Snelfietspad wordt ingezet voor ander doel en overschrijding PIP-grens door tijdelijke weg

- Er zijn twee officiële projecten:
 - De vernieuwing van de N206 > een provinciaal project waar projectgrenzen (pip) grenzen voor zijn bepaald.
 - De aanleg Parkstrook en Snelfietspad > een gemeentelijk project
- De aanvraag voor de omgevingsvergunning (bomenkap) is gedaan voor de aanleg van de Parkstrook, Ronde en Snelfietspad, maar wordt nu gebruikt voor de aanleg van de tijdelijke N206, waarvan daarna een snelfietspad wordt gemaakt. Dit lijkt op oneigenlijk gebruik omdat de impact op de omgeving veel groter is.
- Deze Tijdelijke N206 strekt over de PIP-grens heen.

2. Falend omgevingsmanagement want de belangen van de omgeving zijn niet meegenomen in de afweging

- Tot de presentatie van 17 juli is de noordelijke variant nooit met de omgeving besproken.
- Veel omwonenden hebben geen uitnodiging gekregen.
- Participatie-avond werd gepland in vakantieperiode.
- De school (direct belanghebbende) is niet benaderd en nooit uitgenodigd.
- Nu de plannen al vast liggen wordt pas omgevingsonderzoek gedaan.

3. Geen openheid over de afwegingen en geen transparantie bij de keuze voor de noordelijke variant

- In de presentatie op 4 september is geen trade-off-matrix (TOM) getoond.
- Ook op vragen van omwonenden tijdens de avond en via mail gesteld wordt er geen concrete informatie gegeven.
- ***Tijdens het overleg met de provincie Zuid-Holland en Boskalis is aangegeven dat de belangen van bewoners en de flora en fauna ten noorden van de N206 nooit zijn meegenomen in een Trade-Off-Matrix (TOM).***
- ***Daarnaast zijn niet alle varianten in een TOM bekeken, omdat kosten de beperkende factor waren.***

Een pleidooi voor de Zuidelijke variant:

Basisgedachten voor onze Zuidelijke variant:

- Waardevolle Parkstrook met groen en oude bomen kan blijven bestaan: juist in tijden van uitspraken over stikstofreductie van groot belang.
- Forse vermindering van angst en onzekerheid bij omwonenden over geluidsoverlast, last van trillingen en fijnstof. Geen hoog geluidsscherm vlak voor je raam.
- Fietspad in huidige Parkstrook blijft gehandhaafd, dus geen sluipverkeer door Valkenburg.
- Deze variant pas itt de Noordelijke variant binnen de PIP-grenzen. Geen nieuwe ADC-toets nodig.
- Mogelijk is deze variant ook nog goedkoper (want gebruik van Kooltuinweg) en kan het huidige fietspad met kleine aanpassingen tot Snelfietspad worden gemaakt.
- Tevens kan de tijdelijke N206 aan de zuidkant later als onderdeel van de HOV busbanen worden gebruikt.

Kortom voor de leefbaarheid van burgers, voor fietsers van Katwijk naar Leiden, voor recreanten, voor sporters, voor kinderen op de school, voor het klimaat en voor de natuur is de Zuidelijke Variant verreweg te verkiezen boven de Noordelijke Variant.

Beschrijving Zuidelijke variant:

- a. De tijdelijke N206 komt te liggen op de huidige Kooltuinweg die verbreed moet worden.
- b. De Kooltuinweg als ventweg wordt verplaatst naar de projectgrens aan de zuidzijde op de sloot, naast tijdelijke Tjalmaweg. De sloot wordt als primaire watergang alvast verplaatst naar het zuiden, zover als nodig is voor de latere HOV-busbanen.
- c. Er is voldoende ruimte om op een veilige manier de nieuwe N206 aan te leggen

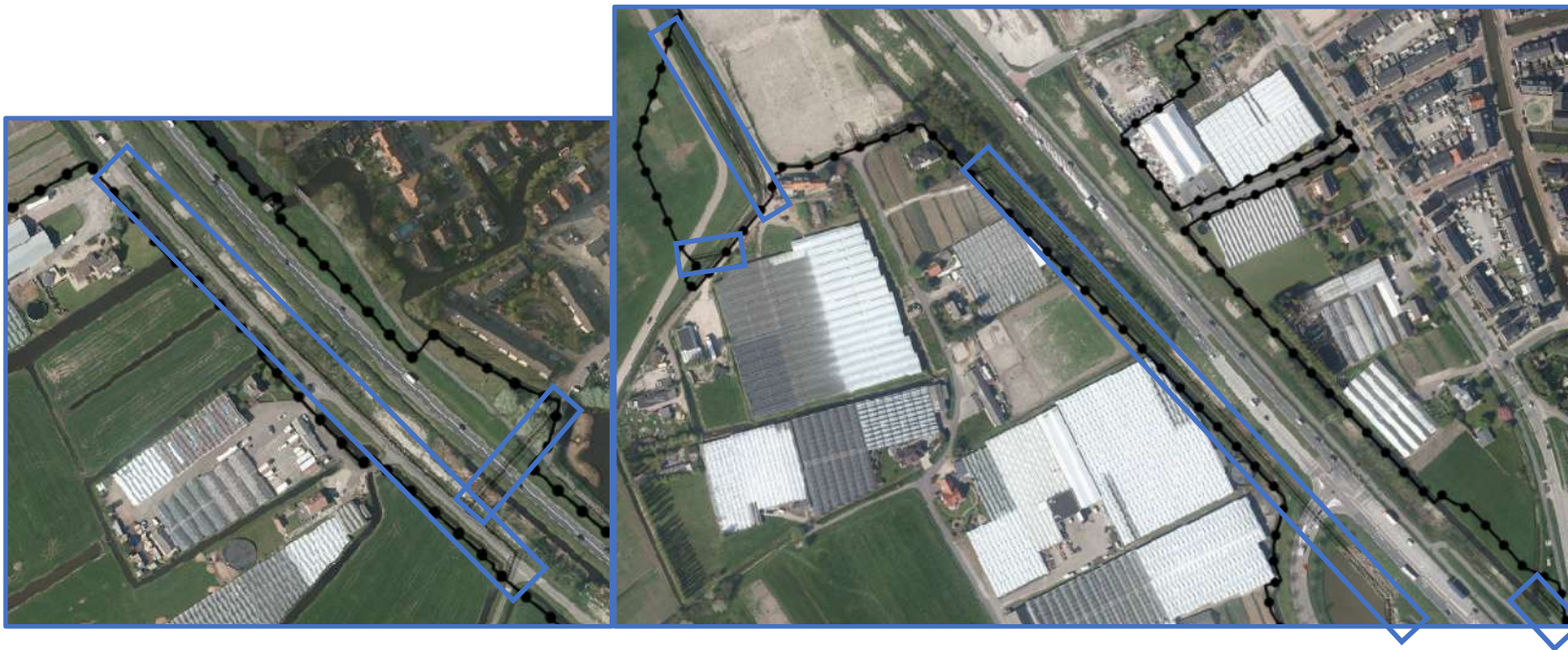
Belemmeringen Zuidelijke variant genoemd door Boskalis:

- a. Gas- en waterleidingen zouden belemmering zijn voor Zuidelijke variant
- b. Archeologisch Onderzoek lijkt net zo relevant aan de Noord- als aan de Zuidkant.

> op de volgende slides wordt duidelijk dat vraagtekens te plaatsen zijn bij de door Boskalis aangevoerde argumentatie.

Op de kaarten zien de gasleidingen en waterleidingen er niet uit als belemmeringen

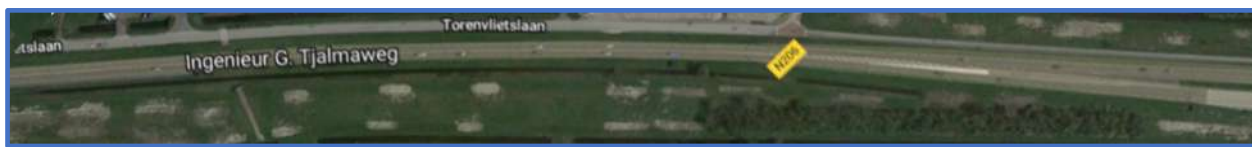
- De gasleidingen zijn op het kaartje aangegeven in oranje kaders. (PIP kaartje)
- Alle gasleidingen lopen van Noord naar Zuid.
- De waterleidingen zijn op het kaartje aangegeven in het blauwe kader.
- Er is 1 waterleiding die van Noord naar Zuid loopt.
- De andere waterleidingen lopen nagenoeg parallel aan het traject. Er is al een vergunning verleent om deze te verleggen.



Archeologisch onderzoek aan zuidkant geen extra belemmering tov de noordkant:

- In het Esthetisch Pakket van Eisen (EPvE) is te zien dat de Romeinse weg zich zowel aan de Noord – als aan de Zuidzijde bevindt.
- Ten noorden van de huidige Ir. G. Tjalmaweg N206 zijn slechts enkele proef sleuven van archeologische opgravingen te zien, ten zuiden zijn al veel meer proefsleuven gegraven (zie foto Google maps hieronder).
- In het document RijnlandRoute N206 Ingenieur G. Tjalmaweg aanpassing aanvraag omgevingsvergunning bomenkap (nr. 3751555) staat dat er ook aan de noordzijde eerst ivm archeologisch waarden bodemonderzoek moet worden uitgevoerd.
- Ook in het PIP is te zien dat het hele gebied Ir. G. Tjalmaweg N206 is aangemerkt als archeologisch gebied.

Proefgravingen van West naar Oost in drie delen:



Archeologisch onderzoek

Voor het verwijderen van de wortels van de te kappen bomen dienen grondwerkzaamheden plaats te vinden. In verband met mogelijke archeologische waarden, is de aanvraag voorzien van de relevante archeologische onderzoeken.

3.8 LIMES

De Tjalmaweg valt gedeeltelijk samen met de Romeinse limes. In Nederland werd deze rijksgrens qua ligging bepaald door de toenmalige loop van de Rijn en bestond fysiek uit een langeafstandsweg op de zuidelijke oeverwallen van de rivier, militaire versterkingen in de vorm van castella en wachttorens. Met de beoogde UNESCO status van de limes is er een directe aanleiding om op deze (archeologische) waardevolle locatie de aanwezigheid van de Romeinen manifest te maken. Dit kan een eerste stap zijn in de ontwikkeling van het archeologisch monument van de woerd aan de zuidzijde van aansluiting Valkenburg II en moet gezien worden in het kader van de landelijke aandacht voor de limes in Nederland.

De limes wordt op verschillende manieren manifest gemaakt. Het Limes-monument, het bestaande kunstwerk van de Romeinse weg, wordt verplaatst ter hoogte van kunstwerk Valkenburg II Oost.

De verbeelding van de Limes in de verdiepte ligging richt zich op de beleving van de weggebruiker. Daarbij is de continuïteit van het wegbeeld in relatie tot eenheid en continuïteit leidend. Daarnaast moet rekening gehouden worden met verkeersveiligheid en de primaire functie van de Tjalmaweg ten aanzien van de verkeersdoorstroming. Dit laatste stelt hoge eisen aan de verbeelding en vraagt om terughoudendheid.

ARCHEOLOGISCHE MEGASTRUCTUUR

De zichtbaarheid van de limes hoeft niet als doel een enkel onderdeel (lijn of punt) van de limes te reconstrueren, maar bij te dragen aan het beleefbaar maken van de 400-jarige aanwezigheid van de Romeinen als onderdeel van een netwerk van bovengrondse verwijzingen naar de ondergrondse megastructuur. Hierbij worden een aantal van de voor dit gebied voorgestelde thema's opgepakt: de Rijn als grens van het Romeinse Rijk, de burgerlijke nederzettingen en grafvelden bij de forten en de waterwerken langs de grens: de weg en waterbouwkundige werken tussen castellum en de woerd.

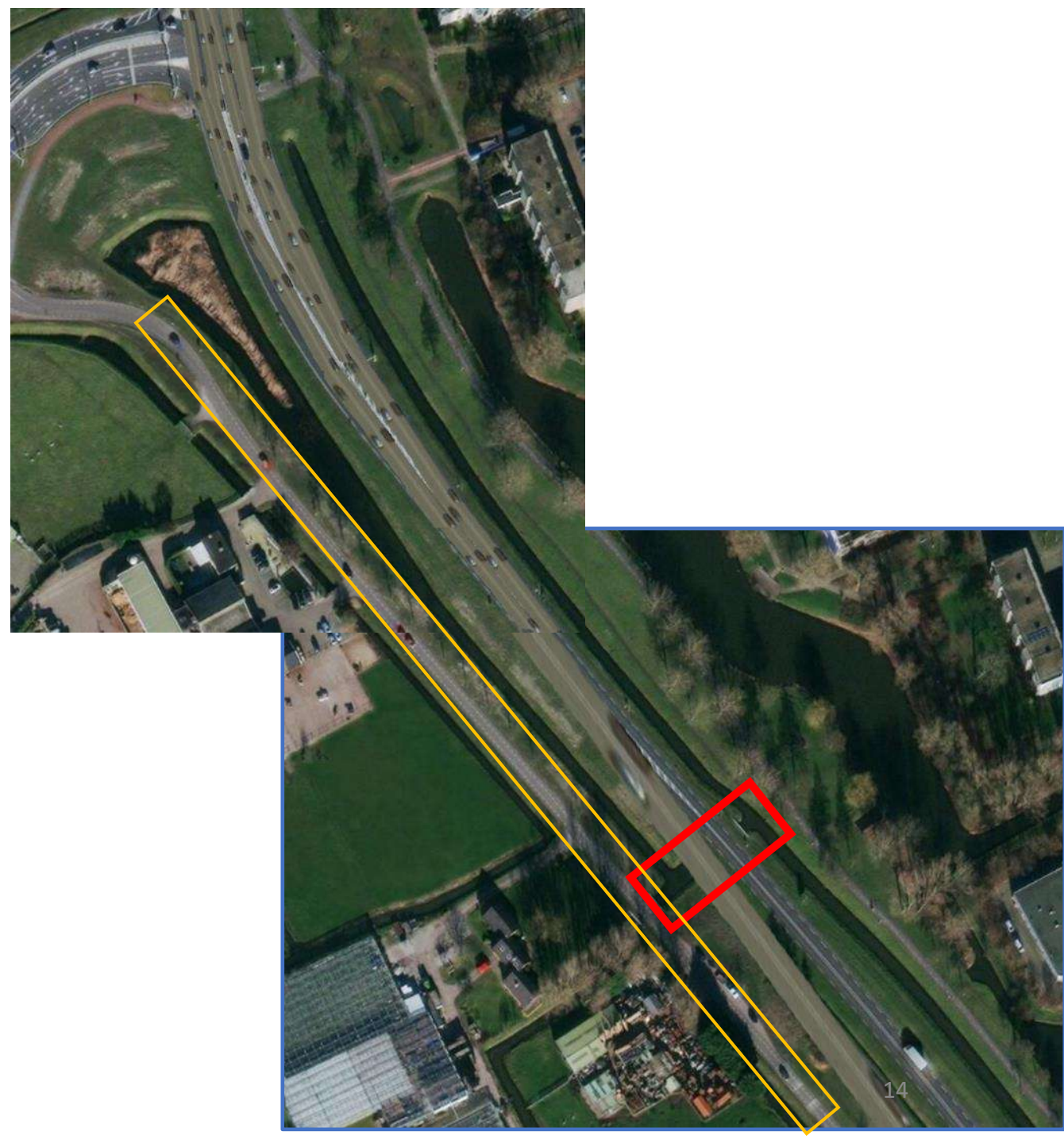


Uitleg Zuidelijke Variant:

In de volgende slides is van West naar Oost beschreven hoe de Zuidelijke Variant van de Tijdelijke N206 zou kunnen lopen.

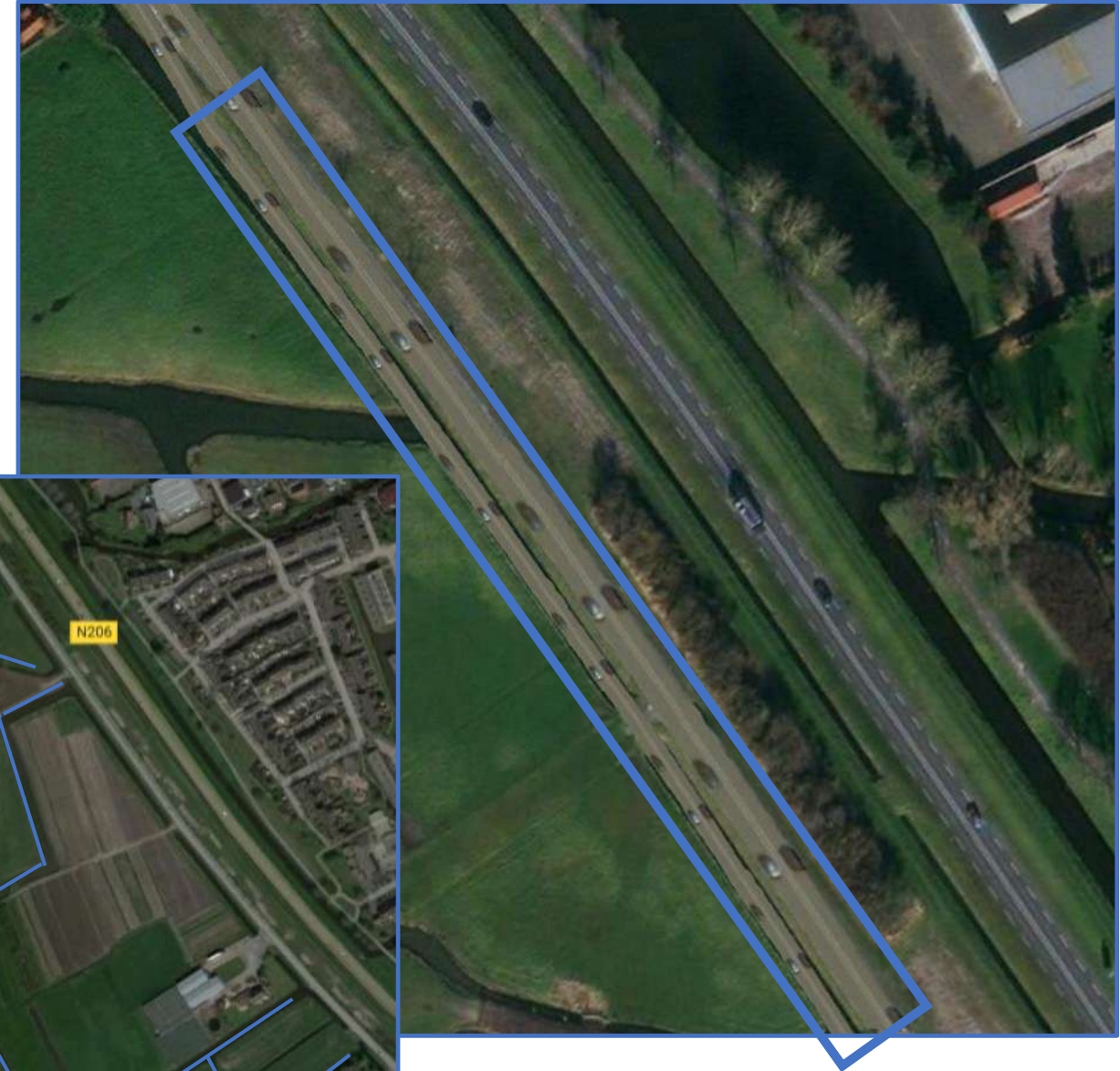
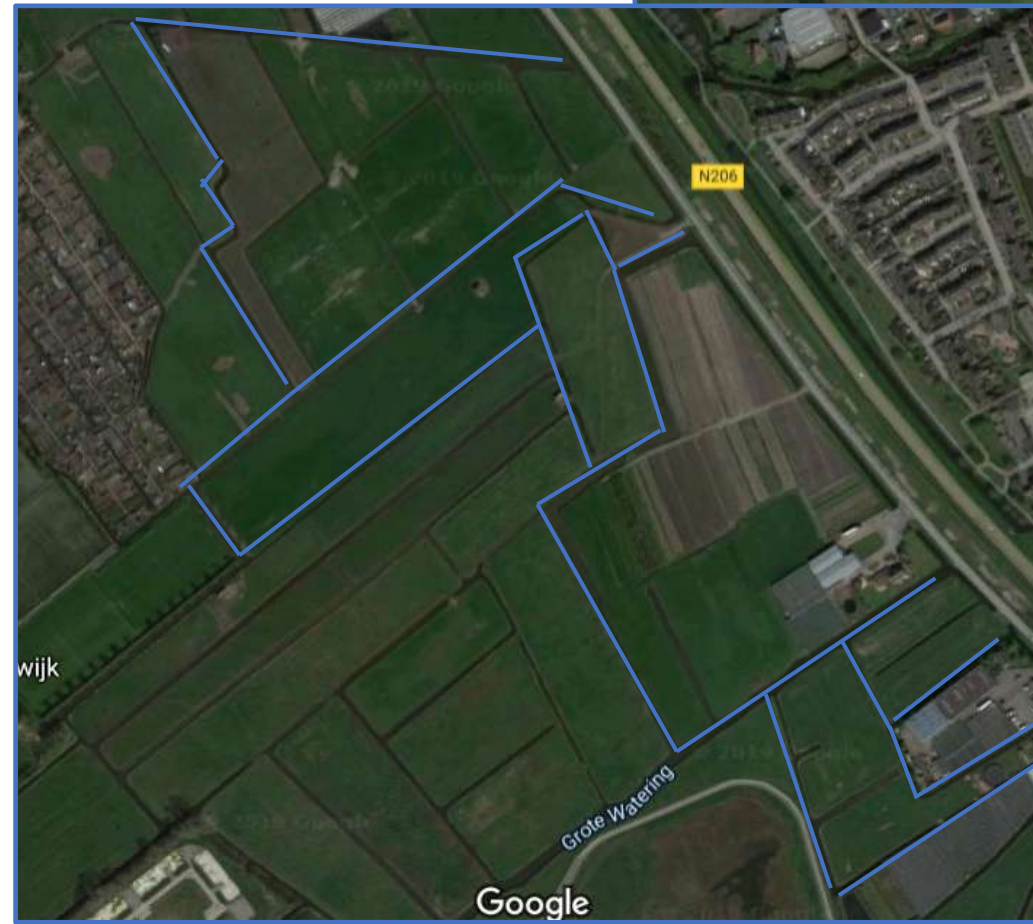
1. Westzijde van de N206 bij de rotonde N441-N206.

- Voor afwatering moet de “duiker” (rood kader) worden gehandhaafd.
Daarom loopt (volgens het Boskalis) de nieuwe N206 pas af na het passeren van deze “duiker”.
- In het voorstel buigt de tijdelijke N206 voor de “duiker” richting het zuiden (Kooltuinweg) af.
- De gemeente heeft als voorwaarde dat de Kooltuinweg (geel kader) blijft bestaan.
Deze weg wordt in ons voorstel gehandhaafd.
- Door het afbuigen van de tijdelijke N206 in zuidelijke richting ontstaat er ruimte voor het bouwen van de 2x2 rijstroken van de nieuwe N206.

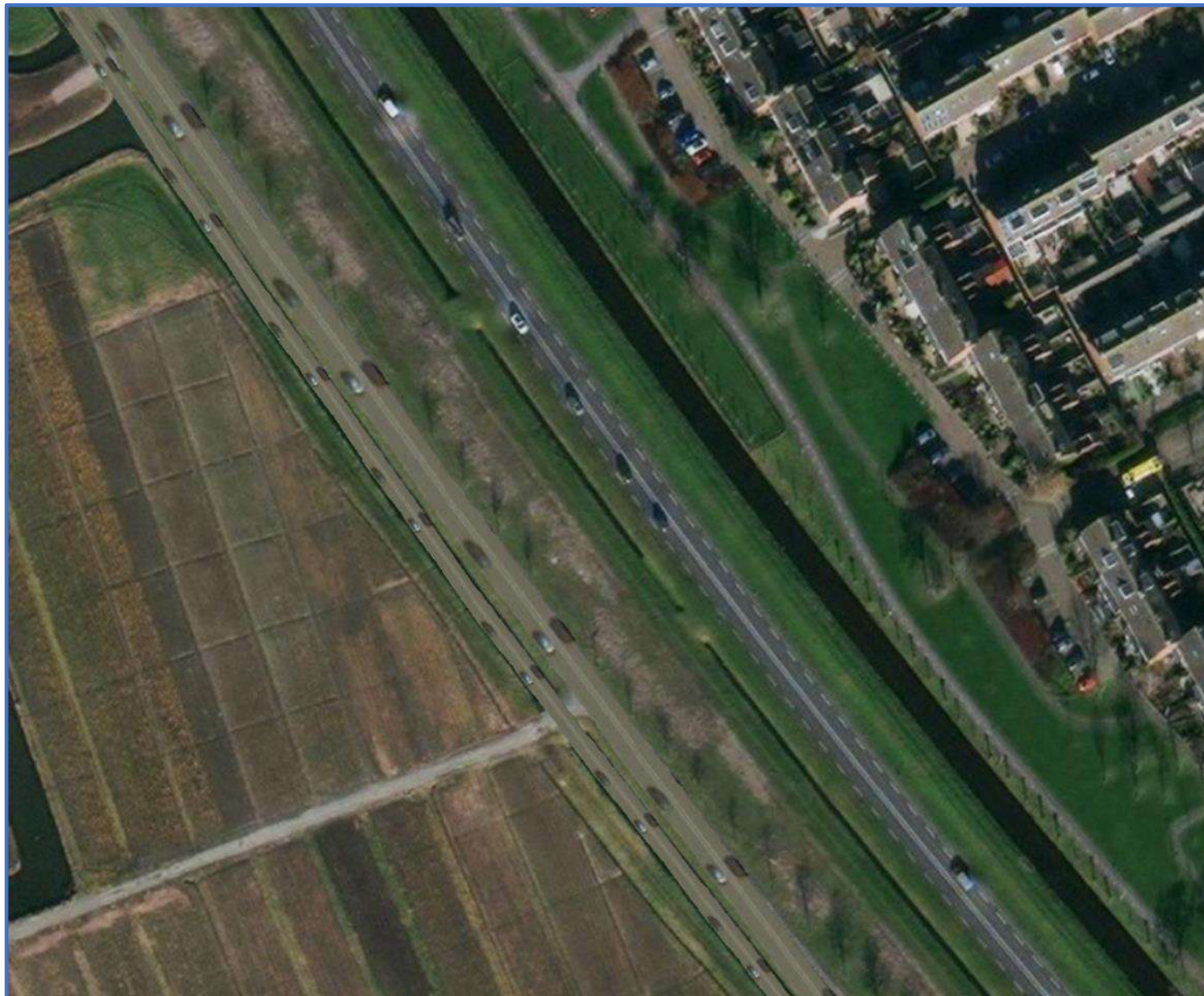


2. De tijdelijke N206 buigt verder af richting de Kooltuinweg.

- In het blauwe kader gaat de tijdelijke N206 verder over de huidige Kooltuinweg.
- Dit betekent dat ook de huidige Kooltuinweg naar het zuiden moet worden verlegd.
- De projectgrens conform het Provinciaal Inpassings Plan (PIP) loopt tot en met de sloot ten zuiden van de huidige Kooltuinweg.
- Om de Kooltuinweg te kunnen blijven handhaven zal de sloot moeten worden gedempt. Vervolgens is ons voorstel om de Kooltuinweg hierop te plaatsen.
- De impact voor afwatering van het dempen van sloten aan de zuidzijde (vliegveld Valkenburg) kan opgevangen worden, enerzijds doordat de sloten onderling zijn verbonden en ook nog breder gemaakt kunnen worden. (Blauwe lijnen). Anderzijds doordat men ook alvast de sloot in lijn met het project Nieuw Valkenburg kan graven.
- Door project geopperde verbreding van de huidige sloot langs de Kooltuinweg is een desinvestering in extra kosten nodig (bruggetjes, etc...) voor een tijdelijk sloot (2jr).



**3. Beide wegen
(nieuwe Kooltuinweg en
tijdelijke N206)
lopen parallel aan elkaar
richting het oosten.**

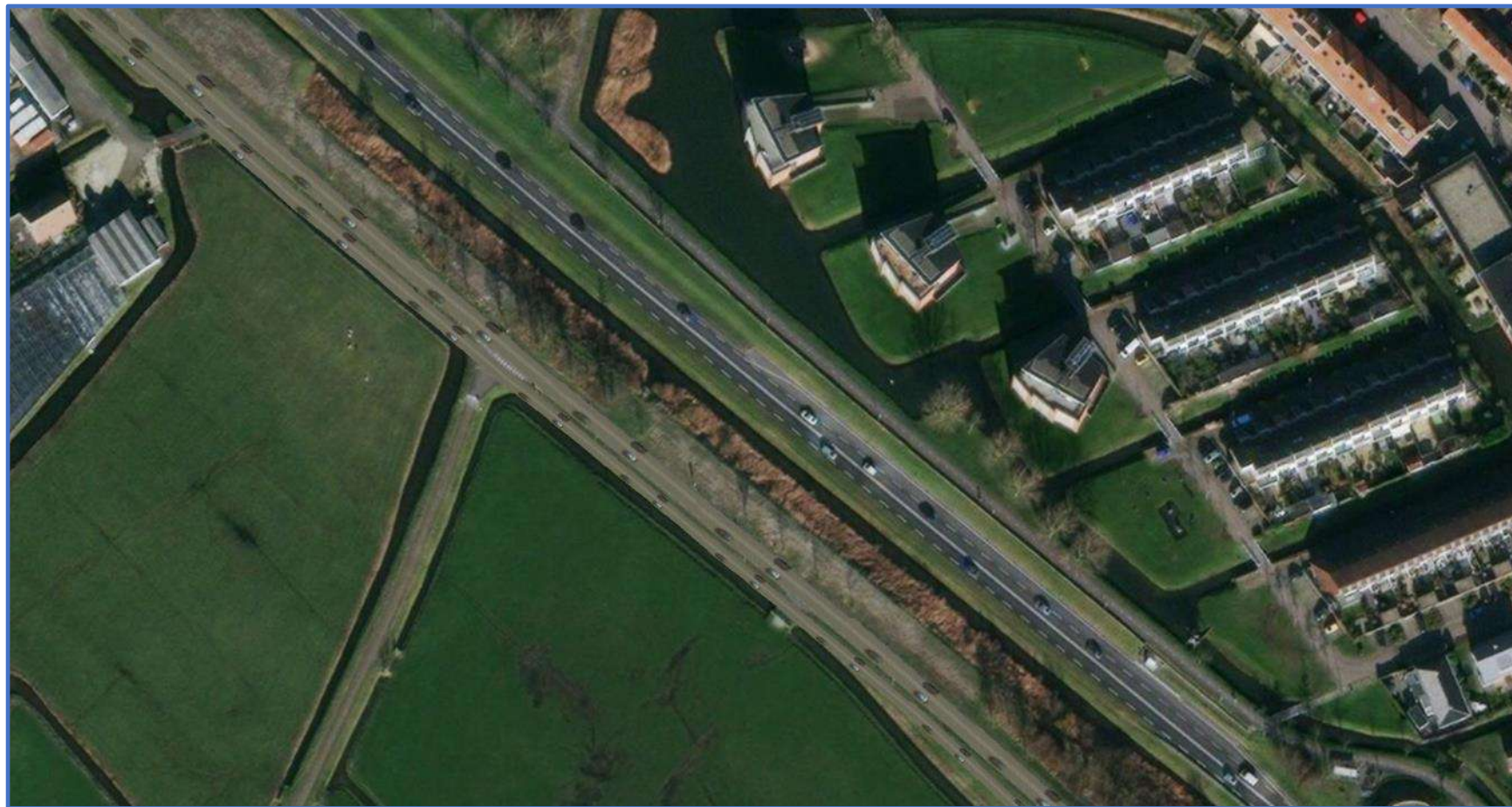


4. De bedrijven en woningen aan de Kooltuinweg (bloementransport bedrijf H. v.d. Nagel & Zn / ARD Pellethandel / Nr 35-37 en garages) blijven goed bereikbaar.

- Ons voorstel loopt volgens de kadastrale kaart over de grond van de provincie. Hierdoor hoeft voor ons voorstel de grond van bedrijven niet onteigend te worden.

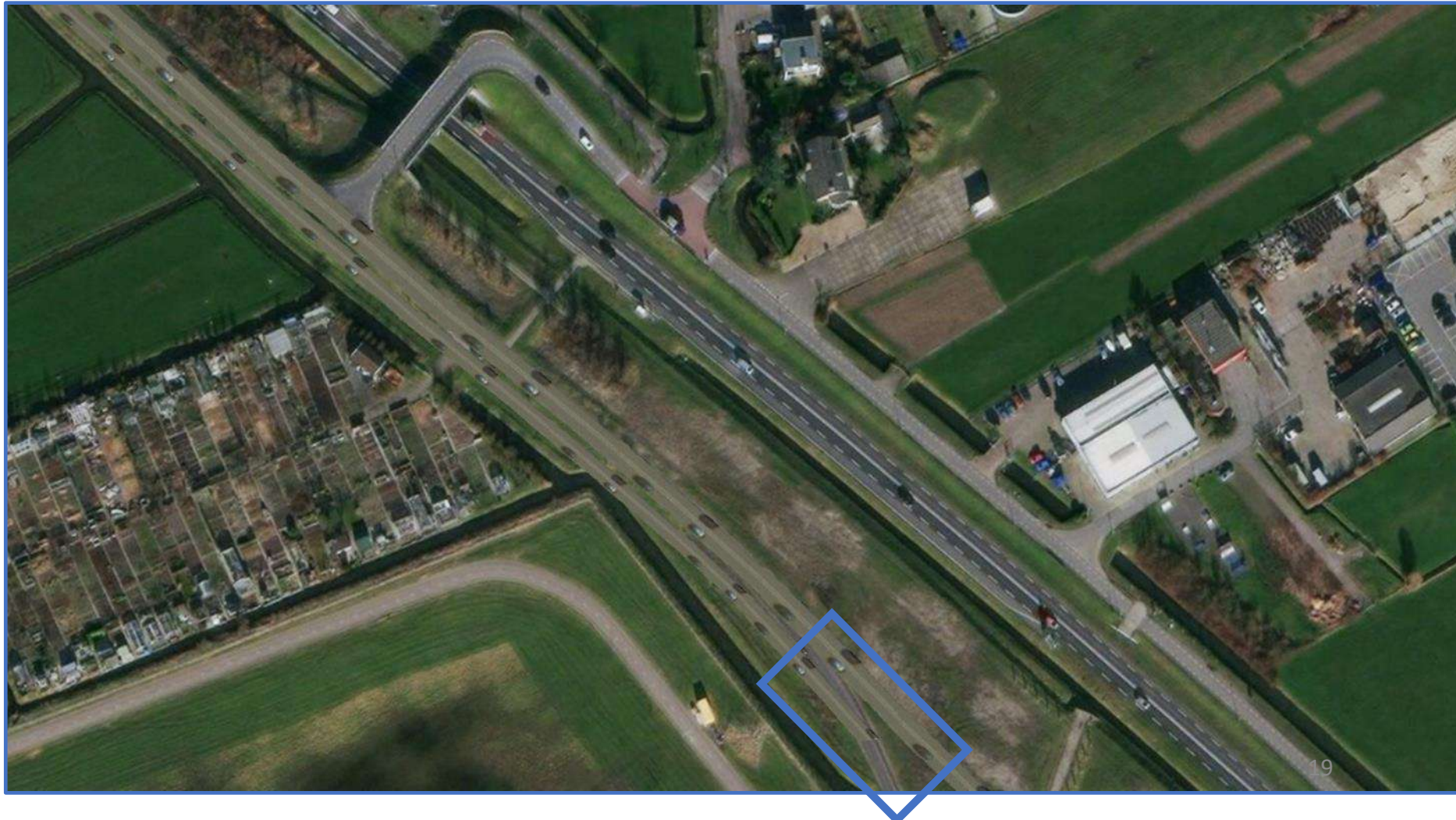


**5. De nieuwe
Kooltuinweg en
tijdelijke Ir. G.
Tjalmaweg N206 liggen
nog steeds parallel aan
elkaar.**



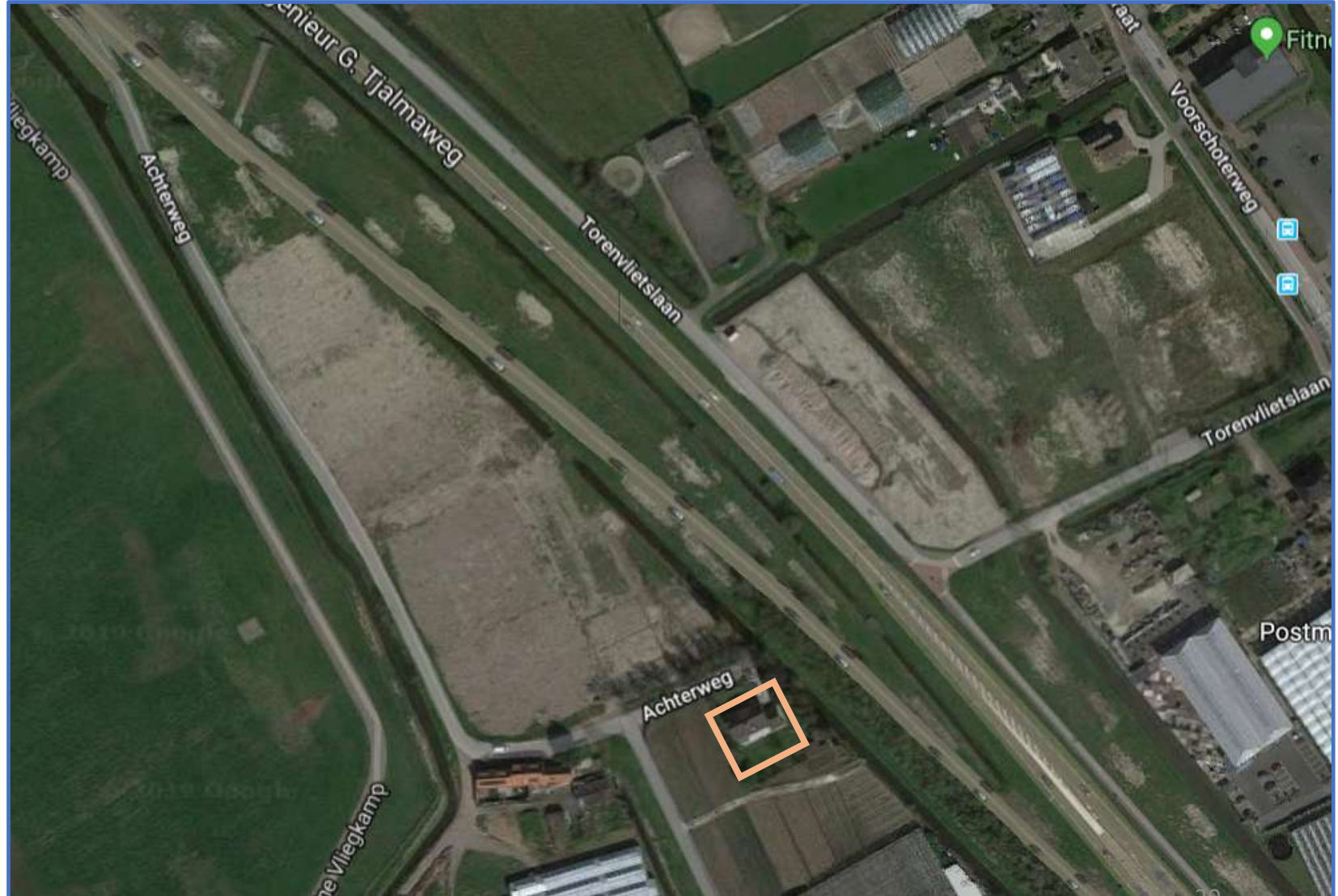
6. In het blauwe kader is te zien dat de huidige Achterweg naar rechts afbuigt. Hier zal de tijdelijke Kooltuinweg / Achterweg weer aansluiten op de bestaande Achterweg.

- In het blauwe kader is ook te zien dat de tijdelijke N206 rechtdoor gaat richting de Torenvlietbrug.
- De volkstuinen blijven bereikbaar.



7. Alle bebouwing in het zuiden is inmiddels onteigend, behalve het huis in het kader.
Om afstand te creëren tussen de woning en de tijdelijke N206, buigt de weg iets af naar de huidige N206.

- De nieuwe tijdelijke Tjalmaweg kan komen te liggen op de uiteindelijke afrit en oprit van de toekomstige N206.



8. De blauwe cirkel geeft de afslag richting de Voorschoterweg weer.

- Het blauwe kader geeft de tijdelijke Tjalmaweg weer die aansluit op de huidige Torenvlietbrug.



9. De gele weg geeft de door ons voorgestelde route van het bouwverkeer weer.

- Op dit moment is in de plannen van Boskalis een bouwweg voor het project over het vliegveld voorzien. Zie hieronder de hand-out van Boskalis.
- De bouwweg (voorstel: Boskalis) is weergegeven in het rood en voorzien over de achterweg, vliegveld en weer over de Kooltuinweg. Daarbij wordt de druk gebruikte Kooltuinweg door fietsers vermengd met het bouwverkeer.
- De volgende (veilige) route voor het bouwverkeer stellen wij voor:
 - a. De afslag van de Ir. G. Tjalmaweg N206 naar de Voorschoterweg
Nu bevinden zich daar stoplichten en deze kan men handhaven om bouwverkeer toegang te geven tot de bouwput.
 - b. Rechtsaf over de Zonneveldslaan tot het einde van deze weg
 - c. Rechtaf over het vliegveld
 - d. Rechtdoor over de 1e Mientlaan.



ADC-TOETS omgevingsvergunning niet haalbaar (1/4):

Hoe zit het met de ADC-toets?

Bij nieuwe omgevingsvergunningen moet de gemeente een ADC-toets uitvoeren ivm de Wet natuurbescherming (artikel 2.8 lid 4).

De volgende punten moeten in de ADC-toets worden gehaald:

- a. Er zijn geen alternatieven voor het project (A).
- b. Er is een dwingende reden van groot openbaar belang (D);
- c. Er worden voldoende compenserende maatregelen getroffen (C).

Waarom zou er een omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd bij de noordelijke variant:

1. De noordelijke variant valt niet binnen het PIP.
2. De ontwikkeling van het gebied (Snelfietsroute en parkstrook is niet in lijn met het Estetisch Programma van Eisen (EPvE).
(mede vastgesteld door de gemeenteraad op 18 januari 2019)

Wat als we zelf deze toets doen?

Dan wordt duidelijk dat deze aanvraag de toets niet doorstaat.

> Zie hiervoor volgende slides

ADC-TOETS omgevingsvergunning niet haalbaar (2/4):

ADC-Toets Vraag 1: Er zijn geen alternatieven voor het project (A).

Antwoord: Er zijn wel degelijk alternatieven op het voorstel (noordelijke variant)

De zuidelijke variant kan beter in het zuiden worden gebouwd:

- a. Archeologisch onderzoek heeft in het zuiden plaatsgevonden en niet in het noorden.
- b. Gasleidingen zijn in het Zuiden niet een grotere belemmering dan in het Noorden.
- c. Waterleidingen in het Zuiden zijn al verplaatst.
- d. Explosieven onderzoek moet in het Zuiden en Noorden plaatsvinden.
- e. Er is in het zuiden voldoende ruimte om de sloten op het vliegveld te verbreden of de definitieve sloot te graven.
- f. De noordelijke variant zorgt voor onnodige schade aan flora&fauna
 - a. Bomenkap
 - b. Verleggen noordelijke sloten
 - c. Verstoren van de vleermuizenpopulatie
- g. Mogelijke gezondheidsschade bewoners: stikstof, geluid, trillingen, etc...)
- h. Mogelijke schade aan perselen en panden van bewoners en bedrijven door de een tijdelijke noordelijke Ir. G. Tjalmaweg N206.
- i. Er is voldoende ruimte voor een Kooltuinweg (op de huidige sloot) en een tijdelijke Ir. G. Tjalmaweg N206 op de Kooltuinweg.
- j. In het zuiden kunnen de wegen beter van elkaar ontsloten worden en daardoor is de zuidelijke variant veiliger dan de noordelijke variant.

ADC-TOETS omgevingsvergunning niet haalbaar (3/4):

ADC-Toets Vraag 2: Er is een dwingende reden van groot openbaar belang (D).

Antwoord: Er zijn geen dwingende redenen van groot openbaar belang voor een noordelijke variant.

Er zijn geen dwingende redenen van groot openbaar belang om een tijdelijke N206 in het noorden te plaatsen:

- Zie zelfde argumenten als bij A (vorige slide)
- Probleem van brede watergangen kan als men integraler kijkt zelfs beter opgelost worden dan het voorstel door watergangen meer naar het zuiden te plaatsen, watergangen dieper te maken of bestaande watergangen (slootjes te verbreden).

ADC-TOETS omgevingsvergunning niet haalbaar (4/4):

ADC-Toets Vraag 3: Er worden voldoende compenserende maatregelen getroffen (C).

Antwoord: Er zijn te weinig compenserende maatregelen getroffen van blijvende en tijdelijke aard om schade te voorkomen.

Het plaatsen van een 3 meter hoge geluidwand is een onvoldoende compenserende maatregel om de blijvende schade van een tijdelijke Ir. G. Tjalmaweg N206 in het noorden:

- a. De noordelijke variant zorgt voor onnodige schade aan flora&fauna
 - a. Bomenkap
 - b. Verleggen noordelijke sloten
 - c. Verstoren van de vleermuizenpopulatie
- b. Mogelijke gezondheidsschade bewoners: stikstof, geluid, trillingen, etc...)
- c. Mogelijke schade aan perselen en panden van bewoners en bedrijven door de een tijdelijke noordelijke Ir. G. Tjalmaweg N206.

Conclusie:

De Zuidelijke variant biedt veel meer voordelen:

- De waardevolle Parkstrook met groen en oude bomen kan blijven bestaan: juist in tijden van uitspraken over stikstofreductie van groot belang.
- Forse vermindering van angst en onzekerheid bij omwonenden over geluidsoverlast, last van trillingen en fijnstof.
- Het fietspad in de huidige Parkstrook kan gewoon gebruikt blijven worden, dus geen sluipverkeer door Valkenburg.
- Deze variant past itt de Noordelijke variant binnen de PIP-grenzen. Geen nieuwe ADC toets nodig.
- Voor de zuidelijke variant nog wel met de bewoners en bedrijven in het zuiden worden gesproken en/of onderhandeld.
- Mogelijk is deze variant ook nog goedkoper (want gebruik van Kooltuinweg) en kan het huidige fietspad met kleine aanpassingen tot Snelfietspad worden gemaakt.
- Tevens kan de tijdelijke N206 aan de zuidkant later als onderdeel van de HOV busbanen worden gebruikt.

Kortom: voor de leefbaarheid van burgers, voor fietsers van Katwijk naar Leiden, voor recreanten, voor sporters, voor kinderen op de school, voor het klimaat en voor de natuur lijkt de Zuidelijke Variant “de” oplossing .

Geen goede onderbouwing voor de argumentatie voor de Noordelijke variant:

- Gas- en waterleidingen lijken uit de kaarten geen grotere belemmering te zijn voor Zuidelijke Variant
- Archeologisch Onderzoek heeft met name in het zuiden plaatsgevonden en moet nog in het noorden worden verricht.
- Zowel aan Noord- als Zuidzijde moet men onderzoek naar explosieven.
- Veiligheid voor bouwverkeer en omwonendenverkeer aan zuidkant hoeft niet minder te zijn.
- TOM ontbreekt of is niet inzichtelijk gemaakt

Kortom: er lijken geen steekhoudende argumenten waarom de Zuidelijke variant niet de voorkeur zou hebben.