

Oproep onderzoeken Tijdelijke N206

Verzoek aan beslissers om aan
te sturen op onderzoek naar
voorgestelde keuze

24 September 2019



Waar gaat het over:

- Op 19 september 2019 is in een informatieve sessie over de tijdelijke N206 van alle kanten duidelijk geworden dat er vooral veel onduidelijkheden blijven.
- Is de noordelijke variant wel rechtmatig, waarom is er geen TOM (eerlijke afweging van verschillende varianten) gedaan, waarom lijken zoveel zaken niet te kloppen etc.
- In dit document geven we aan waarom goed onderzoek naar verschillende onderdelen cruciaal is om dit traject eerlijk en transparant te kunnen laten verlopen.
- Wij baseren ons bij deze presentatie op de door Boskalis gegeven presentatie op 19 september.
- De lijst met vragen achterin is een voorlopige lijst die wij na deze korte tijd van onderzoek hebben kunnen vinden. Het is aannemelijk dat er de komende tijd nog vragen bij komen bijv. op het gebied van Flora- en Fauna wetgeving.

Overheid moet zich houden aan algemene beginselen van behoorlijk bestuur

Achtergrond van goed onderzoek is dat de Gemeente verantwoordelijk is voor vergunningverstrekking. Ze moet zich houden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Deze zijn omschreven in de materiele beginselen van behoorlijk bestuur, deze betreffen de inhoud van overheidsbesluiten. Kort gezegd: deze beginselen gaan over de inhoud van de zaak en niet over de procedure:

- Vertrouwensbeginsel
- Rechtzekerheidsbeginsel
- Gelijkheidsbeginsel
- Legaliteitsbeginsel
- Zorgvuldigheidsbeginsel:
 - Een besluit moet door de overheid zorgvuldig worden voorbereid en genomen. De feiten en belangen moeten goed worden onderzocht, de burger moet goed worden behandeld, de procedure moet worden gevolgd en de besluitvorming moet deugdelijk zijn.
- Fairplay beginsel
- Motiveringsbeginsel
- Specialiteitsbeginsel
- Evenredigheidsbeginsel
 - De negatieve gevolgen van een besluit van de overheid voor een individuele burger moeten niet zwaarder zijn dan het algemene belang van dat besluit.
- Verbod van detournement de pouvoir
- Verbod van detournement de procedure

Grote twijfels over behoorlijk bestuur:

- In deze slides een illustratie van twijfels over behoorlijk bestuur aan de hand van de presentatie gegeven door de Provincie Zuid Holland en Boskalis aan de gemeenteraad van Katwijk op 19 September.
- Het lijkt er sterk op dat de gepresenteerde werkelijkheid niet strookt met de beschikbare feiten.
- Daardoor moet de vraag gesteld worden of de gemeenteraad wel juist is geïnformeerd.
- De beslissing voor de Noordelijke variant door de aannemer en/of de provincie is genomen op basis van geld en tijd zonder dat daarbij een transparante afweging is geweest van de beschikbare feiten en zonder oog voor de belangen van de inwoners van Valkenburg en de gevolgen voor het milieu.

Toetsing voor luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid

De tijdelijke N206 maakt deel uit van het project RijnlandRoute van de provincie Zuid-Holland. Hiervoor is eerder een Provinciaal Inpassings Plan (PIP) vastgesteld. De tijdelijke N206, zoals nu aangevraagd door Boskalis, valt buiten de projectgrenzen van het PIP. Het beoogde tracé valt daarmee in het bestemmingsplan Valkenburg Dorp (onherroepelijk geworden 29 november 2012), waar het beoogde tracé de enkelbestemming groen heeft. Het is mogelijk om in het geval van een tijdelijke functie af te wijken van het bestemmingsplan. Al is het zeer de vraag of dit logisch is voor tijdelijke weg met zoveel impact. Zeker is dat het uitsluitend mogelijk is wanneer er wettelijke toetsing heeft plaatsgevonden op het gebied van luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid.

Onderzoek ADC-toets

- Waar is een analyse te vinden over wel of niet nodig zijn van ADC-toets?
- De plaatjes hieronder laten in geel het Natura 2000 gebied zien. Er is gebruik gemaakt van de AERIUS calculator (www.rivm.nl).
- De nieuwe aan te leggen tijdelijke weg in het noorden valt buiten het PIP en zou als je naar de informatie kijkt opnieuw getoetst moeten worden (ADC-toets) aan het Programma Aanpassing Stikstof (PAS)

(bron: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/aanpak-stikstof/toestemmingverlening-zonder-pas>)

ADC-toets

Kan niet worden uitgesloten dat uw activiteit het Natura 2000-gebied kan aantasten, ook als u maatregelen treft om dit zoveel mogelijk te voorkomen? Mogelijk kan uw project toch toestemming krijgen via een ADC-toets.

U moet dan aantonen dat:

- (A) er geen alternatieven met minder schadelijke effecten in Natura 2000-gebied zijn;
- (D) uw activiteit een dwingende reden dient van groot openbaar belang;
- (C) de schade aan de natuur gecompenseerd wordt.

Dwingende redenen van groot openbaar belang zijn onder meer:

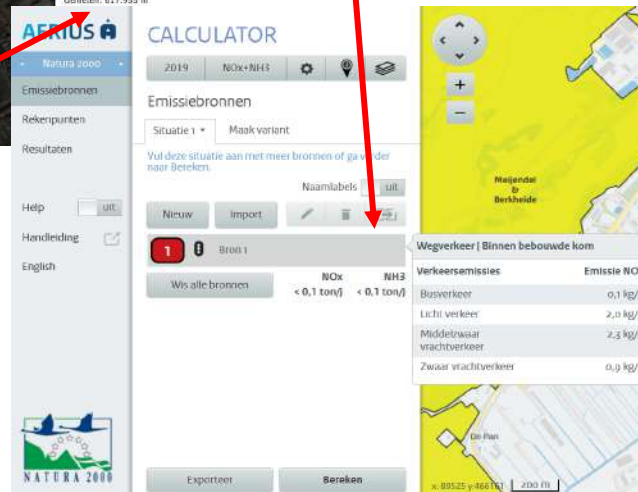
- menselijke gezondheid;
- openbare veiligheid;
- of voor het milieu belangrijke gunstige effecten.

Alleen na advies van de Europese Commissie kunnen ook andere argumenten worden aangevoerd. Dwingende redenen van sociaaleconomische aard (zoals werkgelegenheid, economische ontwikkeling, bereikbaarheid) moeten dus met de Europese Commissie worden afgestemd.

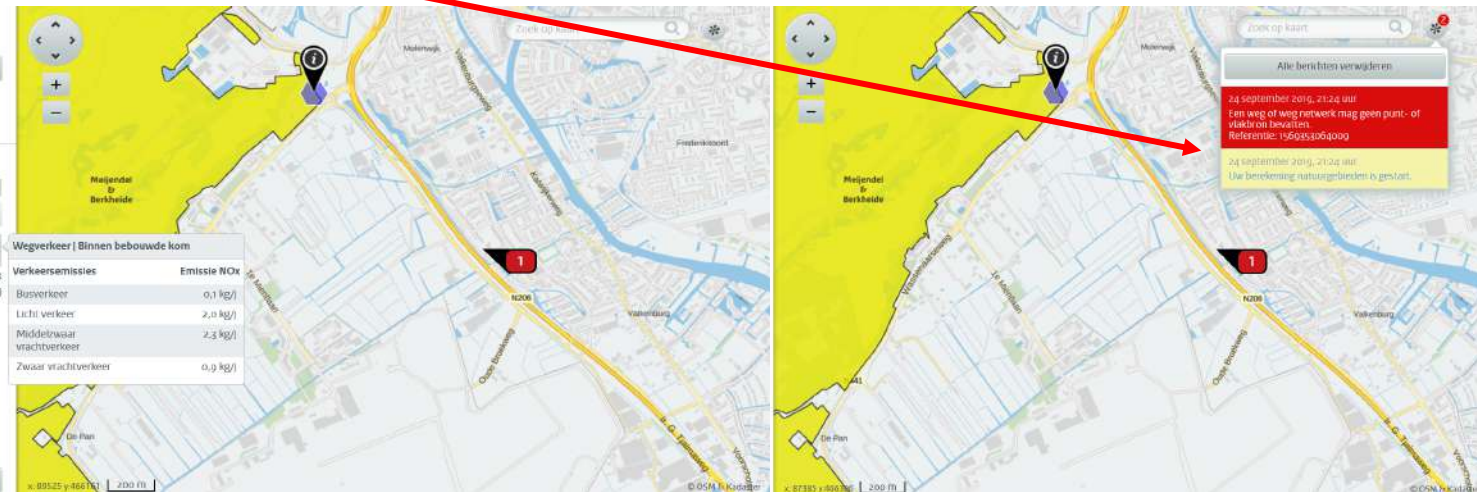


Te hoge waarden om een nieuwe vergunning uit te geven

De afstand is 617 meter halverwege de toekomstige tijdelijke weg tot aan NATURA 2000 Meijndel & Berkheide



Wegverkeer Binnen bebouwde kom	
Verkeers emissies	Emissie NOx
Busverkeer	0,1 kg/l
Licht verkeer	2,0 kg/l
Middelzwaar vrachtwagen	2,3 kg/l
Zwaar vrachtwagen	0,9 kg/l



24 september 2019, 21:24 uur
Een weg of weg netwerk mag geen punt- of vlakke emissies hebben.
Referentie: 1956953064000
De berekening natuurgebieden is gestopt.

Onderzoek behoorlijk bestuur

Daarbij concentreren wij ons op de volgende vragen:

- Is er transparante communicatie over PIP en projectgrenzen?
- Tijdelijke N206 valt buiten de PIP grenzen > een provinciale weg is niet vergelijkbaar met neerzetten van een keet of vrachtwagen. Is dit rechtmatig?
- Is het Plan Boskalis in lijn met Esthetisch Plan van Eisen?
- Is er eerlijk gecommuniceerd over het moment dat sprake was van een Noordelijke variant van de tijdelijke N206?
- Waar staat de eis van het Hoogheemraadschap over brede watergangen en waar staat dat andere mogelijkheden niet konden?

Achtergrond informatie geven we in de acht hieronder gepresenteerde uitlegslides waarna wij in slide 15 een aantal vragen stellen aan de gemeente Katwijk

Totstandkoming plan

- Ruimtelijke kaders via Provinciaal Inpassingsplan (PIP);
- PIP bepaalt kaders aankoop gronden;
- Subsidiebeschikking van Rijk voor het programma RijnlandRoute: 'eerst bewegen dan bouwen';
- Uitbreiding project met herinrichting parkzone, snelfietspad en rotonde op verzoek van Katwijk;
- Samenwerkings- en Uitvoeringsovereenkomst PZH en Katwijk;
- Vaststelling kader ruimtelijke kwaliteit in gemeenteraad (Esthetisch Programma van Eisen);
- Eisen van o.a. gemeenten, waterschap, veiligheidsregio, brandweer verwerkt in contract;
- Aanbesteding afgerond mei 2019 o.b.v. geïntegreerd contract.
- Kaderstellend budget en planning gebaseerd op tijdige ontsluiting PLV.



Een tijdelijke N206 Noordelijke variant valt buiten het PIP en de PIP-grenzen.

De opwaardering van het fietspad naar een snelfietspad, parkstrook en rotonde vallen allen buiten het PIP en zijn een apart project.

Het hele plan van Boskalis is in strijd met het Estetisch Programma van Eisen (EPvE) mbt het project snelfietspad, parkstrook en rotonde.

Daarmee is de gunning NIET correct verlopen, omdat het "plan" van Boskalis niet in lijn is met het wettelijk kader

Er zijn wel degelijk formeel afspraken gemaakt tussen de Gemeente en Provincie (februari 2018).

Er is zelfs een "Werkgroep Tijdelijke Situatie".

Is dit een werkgroep met Provincie Zuid – Holland en de Gemeente Katwijk?

Heeft deze werkgroep contact gehad met Boskalis tijdens het aanbestedingstraject?

Heeft Boskalis deelgenomen aan deze werkgroep?

Welke toezeggingen heeft de gemeente Katwijk al gedaan?

Wie spreekt hier de waarheid?

Screenshot

Samenwerkingsovereenkomst en uitvoeringsovereenkomst Tjalmaweg aangegaan met de gemeente Katwijk.



provincie **HOLLAND**
ZUID

GS-Voorstel
Besluitnummer:
PZH-2018-637178678 (DOS-2016-0002255)

Contact:
mr. G.W. Post
070 - 441 72 38
g.post@pzh.nl

		Paragraaf voor agendering
Behandelend ambtenaar	mr. G.W. Post	Klikkoed
Amptelijk opdrachtgever / Leidingsgevende	Smid - Marsman, GM	digitaal
Bestuurlijk opdrachtgever / Portefeuillehouders	Vermeulen, F	
Provinciesecretaris	drs. J.H. de Baas	

Status:
A-Openbaar

Datum vergadering: Gedeputeerde Staten
20 februari 2018

Eindtermijn:
20 februari 2018

Advies

1. Het verzoek van de gemeente Katwijk om de aanbesteding en gunning van het ontwerp en realisatie van de rotonde Torenvlietlaan op te nemen in de Samenwerkingsovereenkomst te honoreren.
2. Aan te gaan de Samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Katwijk ten behoeve van de verbreding van de N206 Ingenieur G. Tjalmaweg als onderdeel van de RijnlandRoute en Uitvoeringsovereenkomst met de gemeente Katwijk ten behoeve van de verbreding van de N206 Ingenieur G. Tjalmaweg als onderdeel van de RijnlandRoute
3. Vast te stellen de publiekssamenvatting waarin wordt aangegeven dat de gemeente Katwijk en de provincie Zuid-Holland een samenwerkingsovereenkomst en uitvoeringsovereenkomst aangaan ten behoeve van de realisatie van de Tjalmaweg.

Aangezien de Commissaris van de Koning, na rechtsgeldige besluitvorming door GS, bevoegd is de juridische binding aan te gaan, is het advies aan de Commissaris een machtiging af te geven aan F. Vermeulen, gedeputeerde Verkeer en Milieu van de Provincie Zuid-Holland, om de samenwerkings- en uitvoeringsovereenkomst met de gemeente Katwijk namens de Provincie Zuid-Holland te ondertekenen.

Besluit GS
Conform advies vastgesteld

Bijlagen

- Samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente Katwijk en de provincie Zuid-Holland ten behoeve van de verbreding van de N206 Ingenieur G. Tjalmaweg als onderdeel van de RijnlandRoute.
- Uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente Katwijk en de provincie Zuid-Holland ten behoeve van de verbreding van de N206 Ingenieur G. Tjalmaweg als onderdeel van de RijnlandRoute inclusief bijlagen.
- Machtiging van de Commissaris van de Koning aan F. Vermeulen tot het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst met Katwijk.
- 12-01-2018-DW-BE9889100100-X-0011-(Blad 1)
- 12-01-2018-DW-BE9889100100-X-0012-(Blad 2)
- 12-01-2018-DW-BE9889100100-X-0013-(Blad 3)
- 12-01-2018-DW-BE9889100100-X-0014-(Blad 4)
- 12-01-2018-DW-BE9889100100-X-0015-(Blad 5)
- 03-DOS-2017-0003519-RLRN206TM-VS1-Definitief F1-0
- 20180109-RLR N206-Overzicht KES-SES-Katwijk
- 20180109-RLR N206-Overzicht KES-SES-Werkgroep tijdelijke situ

Uitlegslide 1

Eindbeeld



Uit het "Plan" van Boskalis

Dit is de locatie met in de toekomst het meeste groen van de gehele parkstrook. Het meeste groen ligt achter het fietspad en van een substantieel park is geen sprake meer.

In lijn met het EPvE



Het plaatje uit het rechtsgeldige EPvE

Eindbeeld

- In rood de tijdelijke verlegging



Deze plaatjes zijn in tegenstelling tot de toelichting van de provincie Zuid Holland NIET uit het Estetisch Programma van Eisen (EPvE), maar UIT het "plan" van Boskalis



Eindbeeld



Uitlegslide 2



Menu



Zoeken

de uitstraling voor het hele tracé te krijgen, wordt per uitvoeringsdeel een Esthetisch Programma van Eisen vastgesteld. In het EPvE staan afspraken over bijvoorbeeld de vormgeving van tunnels, viaducten en geluidschermen. Op basis van het EPvE wordt het werk van de aannemer uiteindelijk beoordeeld. Het EPvE wordt voor Katwijk een aanvulling op de Welstandsnota Katwijk 2012. Dit betekent dat de Stadsbouwmeester vergunningaanvragen in het kader van de RijnlandRoute aan het EPvE gaat toetsen. Het EPvE voor het hoofdcontract en voor de Tjalmaweg zijn door de gemeenteraad vastgesteld.

- [raadsbesluit 18 januari 2018](#) 

Mbt EPvE:

Op welke momenten heeft de Stadsbouwmeester samen met kwaliteitsteam naar de tekeningen kunnen kijken?

Wat waren de bevindingen?

En wie zijn daar over geïnformeerd?

Raadsvoorstel_Esthetisch_Programma_van_Eisen_RijnlandRoute_Tjalmaweg_(1096092) 16 jan 2018:

3. Verschillende belangen

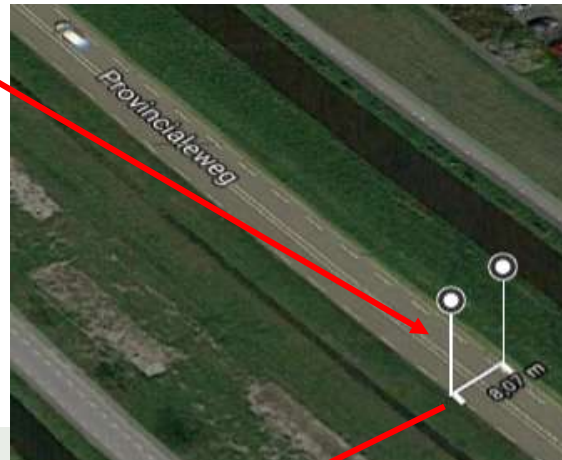
De verschillende stakeholders kunnen ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid verschillende belangen na streven. Voor de gemeente Katwijk is een zo goed mogelijke kwalitatief ruimtelijke inpassing met zo weinig mogelijk omgevingshinder en voldoende draagvlak belangrijk. Om dit te bewerkstelligen is voorgesteld om het EPvE (versie 2.5) op een aantal onderdelen aanscherpen c.q. te verbeteren en als versie 2.6 te laten vast stellen. Omdat een aantal eisen van Katwijk nog onvoldoende verwoord zijn is tevens het document "Aanvullende Eisen van Katwijk" van 9 januari 2018, als aanvulling opgesteld.

De provincie is voor dit project risicodragend. Een goede projectbeheersing en de realisatie van de RijnlandRoute/Tjalmaweg binnen de planologisch vastgestelde contouren het provinciaal InpassingsPlan (PIP) is voor de provincie het belangrijkste uitgangspunt. Dit leidt er toe dat op een aantal onderdelen verschil van mening bestaat. Daarom is voorgesteld om de Aanvullende Eisen van Katwijk van 9 januari 2018 als aanvulling op het EPvE versie 2.6 en het gemeentelijk welstandsbeleid vast te stellen.

Uitlegslide 3

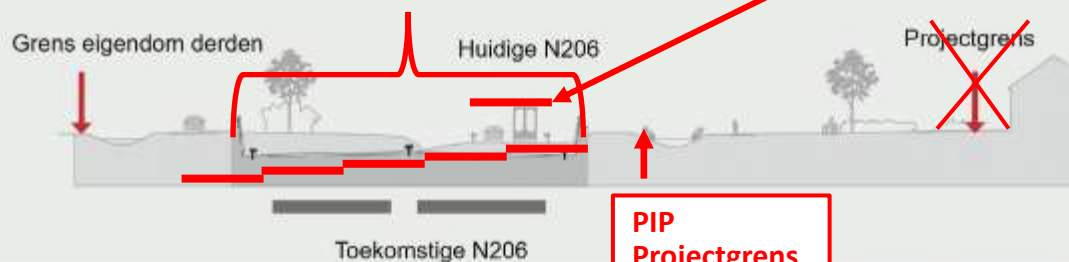
De huidige N206 is 8.00 meter breed

Huidige N206 = 8.00 meter
4.5 streepje x de lengte 8.00 meter = 36 meter breed



Waarom is tijdelijke verlegging noodzakelijk?

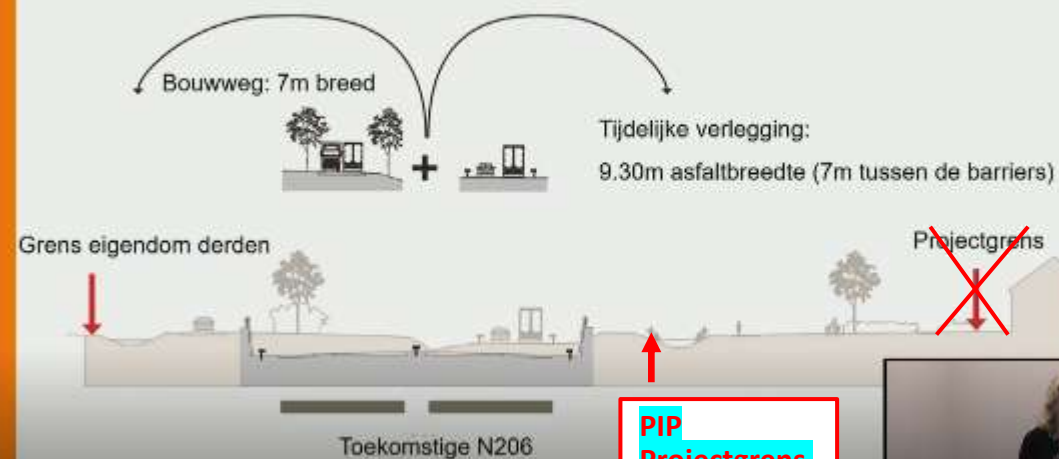
Maken van de verdiepte ligging met folie – dwarsdoorsnede



Toekomstige N206

PIP
Projectgrens
N206

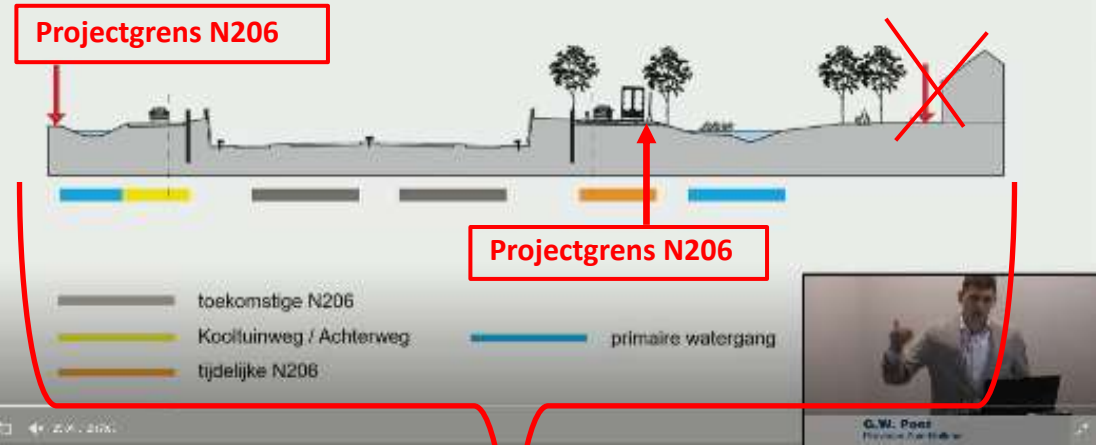
Waarom is tijdelijke verlegging noodzakelijk?



PIP
Projectgrens
N206

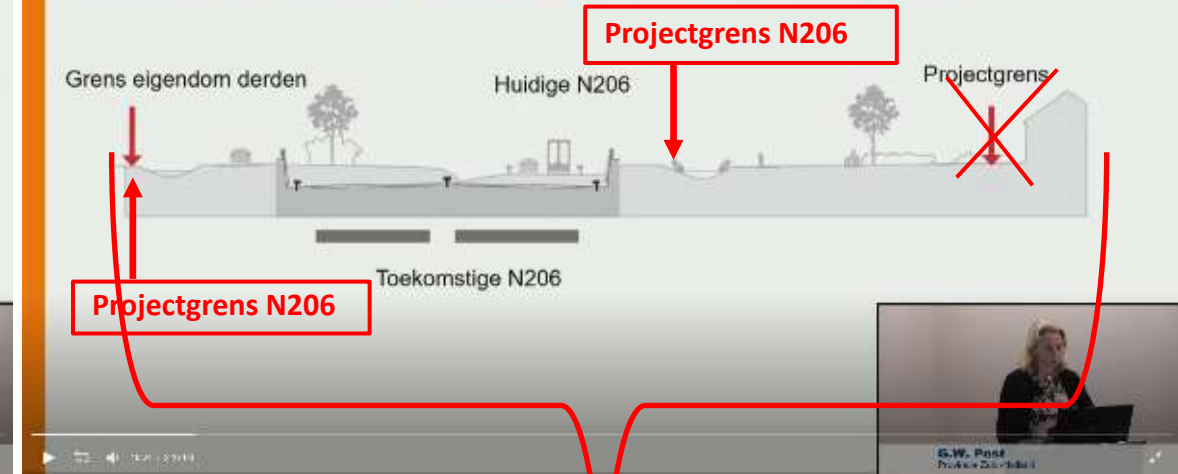
Tijdelijke verlegging ten noorden van N206

Tijdelijke verlegging naar noordzijde, bouwweg naar zuidzijde



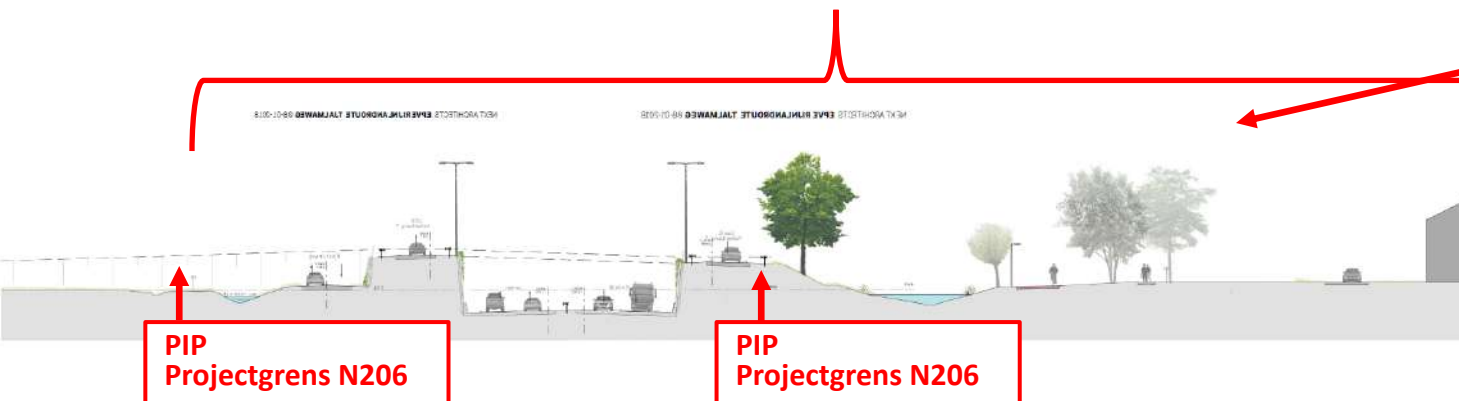
Waarom is tijdelijke verlegging noodzakelijk?

Maken van de verdiepte ligging met folie – dwarsdoorsnede



Deze voorstelling van de noordelijke Oprit en Afrit bij Duinzicht is oneigenlijk gekopieerd uit het EPvE.
De Projectgrens en PIP liggen daar iets noordelijker

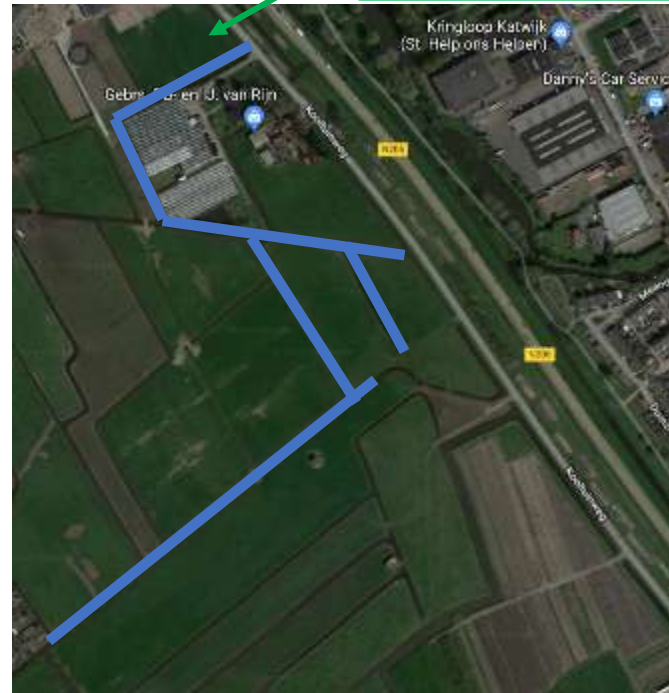
Conform het EPvE ligt hier een Op –en Afrit aan de Noordzijde
wat niet overeenkomt met deze voorstelling van Boskalis.



Uitlegslide 5

Uitlegslide 6

Net als langs de Kooltuinweg moet men grond kopen om de sloten te verbreden tot Primaire watergang



Vraagt het waterschap wel om een verbreding van de primaire watergang.

Mechanische reiniging is voldoende voor de Sifon.

Opvallend is de keuze voor het verbreden van de sloten, omdat het onderhoud van sloten onder het waterschap valt en de kosten van onderhoud van de sifon voor de Provincie Zuid Holland zijn.

Waarom is er niet gekozen voor een klein aquaduct?



De frequentie van onderhoud van de sifon duiker Valkenburgse watering/N206 wordt verhoogd. Bij de vergunningverlening van Rijnland aan provincie is onderhoud verplicht. De kosten zijn voor de provincie Zuid-Holland. Rijnland wenst een mechanische reiniging, wat de waterkwaliteit ten goede zal komen.

Screenshot Waterplan Katwijk

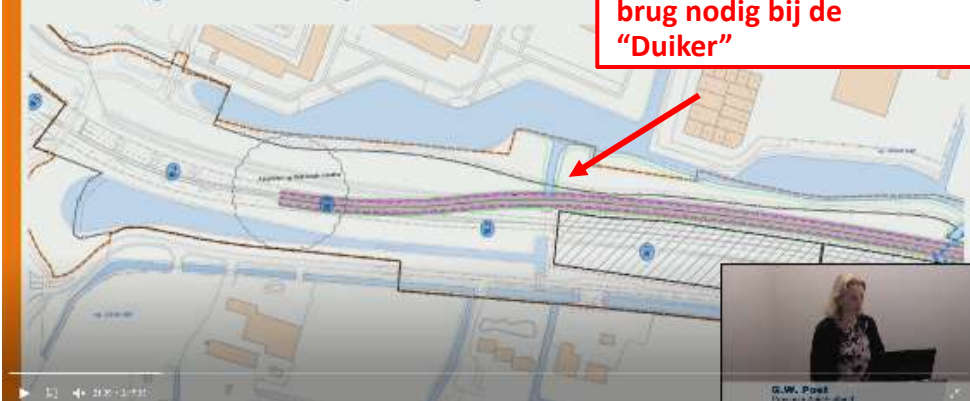
Bij de Noordelijke variant van Boskalis heeft men het alleen over een primaire watergang bij de Houthandel.

Er is voldoende ruimte om de sloten op het voormalig vliegveld te verbreden.

Tijdelijke verlegging ten noorden van N206

Ter hoogte van Molenwijk en Katwijkerbroek

Noordelijke variant is een brug nodig bij de "Duiker"



Zuidelijke variant is een brug nodig bij de "Duiker"



Tijdelijke verlegging ten noorden van N206

Tijdelijke verlegging naar noordzijde, bouwweg naar zuidzijde



Tijdelijke verlegging via noordzijde N206

- Licht geheel op provinciaal eigendom;
- Vanwege veiligheid scheiding van bouw- en doorgaand verkeer;
- Duidelijkheid t.a.v. kabels en leidingen, waterhuishouding, niet gesprongen explosieven en archeologie;
- Bushaltes bereikbaar;
- Afvoer vrijkomende grond naar gronddepots op voormalig vliegveld;
- Voldoet aan wet- en regelgeving qua woon- en leefmilieu.

Haalbaar plan binnen vastgestelde kaders van tijd en g



Er is ruimte in het PIP om aan de Zuidzijde om twee bushaltes te maken

Voorbeeld stukje PIP grenzen



Hinderbeperkende maatregelen

- Geluidscherm langs tijdelijke N206 van 2,9m.
 - Effect: geen verslechtering t.o.v. huidige situatie
- Verdere snelheidsreductie naar 50 kilometer per uur
 - Minder geluidshinder
 - Handhaving is aandachtspunt
- Veiligheid
 - Geen vermenging van grootste deel bouwverkeer met doorgaand verkeer omliggende wegen
 - Bouwverkeer voor de verdiepte ligging zoveel mogelijk door de bak
- Monitoring van geluid, trillingen en waterstanden tijdens b



Aangedragen varianten - Knelpunten

- Fysiek niet inpasbaar zonder eigendom van derden te raken;
- Kostbare ongelijkvloerse kruisingen nodig voor scheiden doorgaand en lokaal verkeer / bouwverkeer (afh. van variant)
- Extra beschermingsmaatregelen voor kabels en leidingen nodig;
- Bushaltes niet bereikbaar bij variant 2 over vliegveld;
- Onbekende risico's voor diverse aspecten;
- Grote consequenties voor tijd (> 1 jr) en geld



Uitlegslide 8

De bouwweg van Boskalis gaat over de Kooltuinweg gemengd met fietsers

Er liggen gasleidingen, waterleidingen van Noord naar Zuid. (Zie alternatief KSV)

Men heeft inmiddels al een aantal leidingen verplaatst. Dit is NIET nodig volgens het EPvE

Archeologisch onderzoek heeft meer met name in het zuiden plaatsgevonden (Zie alternatief KSV)

Explosieven onderzoek moet aan beide zijden plaatsvinden.

De Noordelijke variant voldoet ABSOLUUT NIET aan Wet –en Regelgeving.

De ADC-toets moet voor de Noordelijke variant nog plaatsvinden die hier NIET aan zal voldoen.

De Hinderbeperkende maatregelen zijn onvoldoende om de ADC-toets te halen.

De PAS richtlijn is van toepassing. Door deze Noordelijke variant ontstaat onnodige vertraging

De PIP grenzen in het zuiden liggen allen op de grens van de grond van de Provincie Zuid Holland

De Zuidelijke variant van KSV kent geen ongelijkvloerse delen

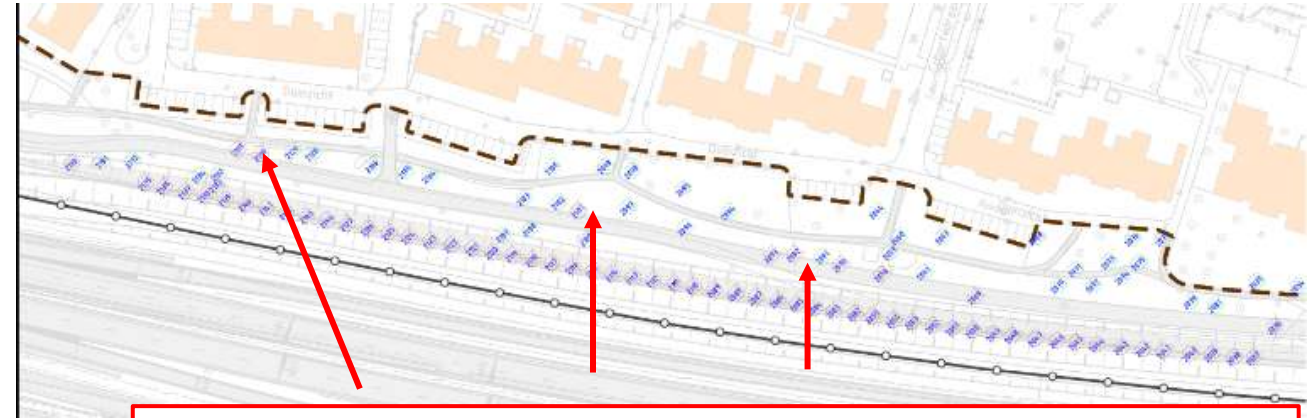
De Noordelijke variant kent ook veel, zo niet meer, onbekende risico's, dat is NIET meegenomen!

Er is nooit een goede afweging gemaakt. Hoe kan men dan stellen dat de Zuidelijke variant meer tijd en geld kost.

Conclusie

- Verleggingen via de zuidzijde kennen - i.t.t. via de noordzijde de volgende knelpunten:
 - Fysieke inpasbaarheid (extra gronden van derden nodig en afh. van de variant raakvlakken met opstallen)
 - Ongelijkvloerse kruising tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer nodig vanwege veiligheid
 - Veel en onbekende risico's op diverse aspecten
 - Niet haalbaar binnen beschikbare tijd en budget

De argumenten lijken niet te kloppen met de beschikbare feiten. Zie vorige slides!



Er is duidelijk te zien dat in de kapvergunning bomen zijn opgenomen die alleen moeten worden gekapt tbv een Noordelijke variant.

Als Boskalis zich aan het EPvE had gehouden dan hoeven deze bomen niet te worden gekapt. Ook niet voor het Zuidelijk Alternatief van KSV

De Noord –en Zuidelijke sloten worden verbreed, omdat het de Provincie Zuid Holland geld kost. Voor het Zuidelijk Alternatief van KSV is dit niet nodig. Het is zeer onduidelijk wat de rol van het waterhuishouding is bij de keuzes die worden gemaakt.

Conclusie

- De verlegging via de noordzijde is uitvoerbaar binnen de normen van wet- en regelgeving en binnen de gemaakte bestuurlijke afspraken;
- Goede doorstroming doorgaand verkeer;
- Hinderbeperking: geluidscherm, lagere snelheid en monitoring
- De consequenties van wijziging van het plan staan niet in verhouding tot de tijdelijkheid van de verlegging (ca. 18 mnd);
- De tijdelijke verlegging ten noorden van de N206 is, samen met de hinderbeperkende maatregelen, de best haalbare op

Vergunningen

- Medio september zijn door Boskalis omgevingsvergunningen bomenkap aangevraagd. GEEN verband met de tijdelijke verlegging.
- De vergunningen voor de tijdelijke verlegging worden eind september 2019 door Boskalis aangevraagd.
- Onderdeel van de procedure is het verzoek aan gemeenteraad tot 'een verklaring van geen bedenkingen' o.b.v. ruimtelijke ordeningstoets
- Tijdens de periode dat belanghebbenden zienswijzen in kunnen dienen, wordt een informatieavond (12 november georganiseerd).

Belangrijkste punten voor verder onderzoek:

- Waarom is er geen gedegen afweging (TOM) gemaakt voor een Noordelijke en Zuidelijke variant. Wie heeft in het proces getoetst wat de impact is van Besluit gevoelige bestemmingen en waar staat beschreven dat de school en de ouderenwoningen in de analyse zijn meegenomen?
- Waarom wordt het EPvE voor de parkstrook, snelfietspad en rotonde niet gevolgd. Wat is de rol van de Stadsbouwmeester en kwalitatieve team geweest?
- Waarom wordt er zonder duidelijke onderbouwing gesteld dat in het zuiden grond van derden nodig is?
- Waarom worden de projectgrenzen van het Provinciaal Inpassings Plan (PIP) opgerekt tot de systeemgrenzen, daarbij voorbijgaand aan de belangen van inwoners van Valkenburg en het milieu?
- Waarom worden vergunningen voor het fietspad, parkstrook en rotonde gebruikt voor de uitbreiding Tjalmaweg terwijl dit verschillende projecten zijn? Waar is de afweging tussen deze projecten in relatie tot de schade aan de omgeving?
- Waarom wordt er gesteld dat de tijdelijke N206 in de parkstrook kan worden gelegd?
- Waarom een tijdelijke weg aan de Noordzijde terwijl binnen een paar jaar een HOV busbanen aan de zuidzijde moet komen. Er mist een integrale visie en door scheiding van projecten wordt over de jaren heen veel belastinggeld verspild.
- Zijn er al eerder afspraken gemaakt tussen de gemeente Katwijk en de Provincie en mogelijk Boskalis binnen de 'Werkgroep tijdelijke situatie' waar de gemeente zich nu aan moet commiteren? Op de participatieavond van 4 september werd aangegeven dat er géén mogelijkheden zijn de tijdelijke oplossing te blokkeren. Komt dit omdat de Provincie van plan is het gemeentelijk bestemmingsplan buiten werking te stellen door een aanwijzing?
- Gezien de grote belasting voor de omwonenden van de 2 jaar durende maatregelen moet de vraag gesteld worden of de Provincie en in haar kielzog de Gemeente zich houden aan behoorlijk bestuur?