

AANGETEKEND alsmede per gewone post

Aan het college van Burgemeester
en wethouders van de Gemeente Katwijk
Postbus 589
2220 AN KATWIJK ZH

Leiden, 17 juni 2020

Inzake	: KSV / Tijdelijke N206
Onze referentie	: kh/hd 20200463
Uw referentie	:
Behandeld door	: mevr. mr. K. Heede
Direct nummer	: 071-7502275
E-mail	: k.heede@rwv.nl

Zienswijze ontwerp-omgevingsvergunning 1540725

Geacht College,

Namens cliënten, in bijlage treft u een **overzicht** aan, dien ik hierbij een zienswijze in tegen het ontwerpbesluit zaaknummer 1540725 (tijdelijk verleggen huidige N206 westzijde voor Rijnlandroute, hierna tevens aangeduid als "het bouwwerk), zoals ter inzage gelegd in de periode 8 mei tot en met 18 juni.

productie 1: Ontwerpbesluit d.d. 8 mei 2020

De ontwerp-omgevingsvergunning heeft een beperkte geldigheidsduur van twee jaren (1 januari 2021 tot en met 31 december 2022). Voorts betreft het zowel het gebruik van gronden (artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo) als het bouwen van een werk (artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo).

De ontwerp-omgevingsvergunning (gebruik en bouw) wordt verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onderdeel a onder 3 Wabo. Dit is alleen mogelijk indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en voorzien is van een goede ruimtelijke onderbouwing (GRO). Daarvan is, zoals hieronder zal blijken, geen sprake.

Aangezien het toetsingskader verschilt tussen "gebruik" en "bouw" worden deze in de zienswijze apart behandeld.

In aanvulling en als onderbouwing op al hetgeen hieronder wordt gesteld, verzoeken cliënten de volgende stukken als herhaald en ingelast te beschouwen:

productie 2: Brief bewoners en KSV d.d. 17 september 2019

productie 3: KSV Onderzoeksvragen d.d. 24 september 2019

productie 4: KSV Procedurele vragen d.d. 10 oktober 2019

productie 5: KSV Stikstofschaadte d.d. 10 oktober 2019

productie 6: Reactie KSV op onderzoek Provincie Zuid-Holland d.d. 4 maart 2020

Productie 7: Noodkreet namens bewoners Zwammerveld

A) Ontwerp-omgevingsvergunning (gebruik)

De bouwlocatie ligt op de percelen A3832, A4176, A3818 en D2140. Deze percelen liggen in drie verschillende bestemmingsplannen (BP Valkenburg Dorp, BP Katwijk aan den Rijn 2012 en BP Valkenburgseweg 't Ambacht en Katwijkerbroek) en het bouwwerk ligt op de bestemming "groen" en de bestemming "water".

Het college kan redelijkerwijze geen omgevingsvergunning (gebruik) afgeven teneinde de bestemmingen van de gronden te veranderen naar verkeer. Daar zijn in het bijzonder de negen volgende redenen voor.

i) In strijd met bestemmingsplannen en PIP

De stukken bevatten geen gedetailleerde situatietekening teneinde met zekerheid te kunnen vaststellen van welke planologische regels wordt afgeweken. Zover cliënten kunnen inschatten is het bouwwerk (een weg) in strijd met de gebruiksregels van drie bestemmingsplannen. Echter, de ontwerp-omgevingsvergunning en de GRO ziet alleen op één van deze drie bestemmingsplannen (Valkenburg Dorp). De andere betrokken bestemmingsplannen zullen ook in de besluitvorming moeten worden betrokken.

Daarnaast valt een heel klein deel van het bouwwerk binnen het PIP waarvoor de provincie, niet de gemeente, het bevoegde orgaan is. De bestemming van het PIP op dat gedeelte is "water". Om die grond te kunnen gebruiken voor verkeer, dient een ontheffing van de provincie te worden verkregen.¹ Cliënten zijn er niet mee bekend dat deze aanvraag is geschied.

Concluderend: alvorens alle betrokken bestemmingsplannen én de provincie erbij te betrekken, kan er géén omgevingsvergunning (gebruik) worden verleend.

ii) Géén tijdelijk gebruik

Volgens de aanvraag en de ontwerp-omgevingsvergunning is er sprake van een tijdelijke omgevingsvergunning (van 2 jaar). Dit is onjuist. De planvorming voorziet er niet in dat de "groen" en "water" bestemming waarop wordt gebouwd, terugkomt. In tegendeel, deze gronden zullen voor verkeer bestemd blijven. Er is dus geen sprake van een tijdelijke "strijdig gebruik" omgevingsvergunning. Het in (drie) bestemmingsplannen en het PIP planologisch toegestaan gebruik (water en groen) zal ter plaatse definitief verdwijnen.

Omdat het géén tijdelijke situatie is, dient zowel een wijziging van het bestemmingsplan als van het PIP te worden geïnitieerd, los van onderhavige procedure die ten onrechte alleen ziet op een tijdelijke afwijking van de gebruiksregels van één bestemmingsplan.²

De te verlenen ontwerp-omgevingsvergunning kan derhalve geen tijdelijke ontheffing zijn maar dient een postzegelplan te zijn zowel t.a.v. het PIP als ten aanzien van de bestemmingsplannen Valkenburg Dorp, Katwijk aan den Rijn 2012 en Valkenburgseweg 't Ambacht.

Concluderend: de bestemmingswijziging is niet van tijdelijke aard en kán derhalve ook niet als tijdelijke wijziging worden vergund zonder het initiëren van de definitieve wijziging. Teneinde de gronden met bestemming "water" en "groen" permanent een andere bestemming te geven, moeten alle betrokken bestemmingsplannen én het PIP worden betrokken en dient de juiste toetst en procedurele stappen te worden doorlopen. Daarvan geeft de voorliggende ontwerp omgevingsvergunning geen blijk.

¹ Zoals wordt bevestigd in de GRO blz. 11

² Zoals ook wordt bevestigd in de GRO blz. 6

iii) In strijd met provinciaal en gemeentelijk beleid

Het Omgevingsbeleid Provincie Zuid-Holland stelt als pijler voor nieuwe ontwikkelingen voorop dat deze tot een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving kan leiden. De Omgevingsverordening bepaalt voorts dat transformatie alleen is toegestaan mits de toename van de ruimtelijke kwaliteit is gewaarborgd door een integraal ontwerp. De GRO stelt dat het gebruik van de bestemmingen "groen" en "water" ten behoeve van de aanleg van een weg, aan provinciaal beleid en regelgeving is getoetst en niet daarmee in strijd is bevonden. Hoe dat mogelijk is, blijft een raadsel.

Het is evident dat het gebruik van groen en water ten behoeve van verkeer in strijd is met het provinciaal beleid.

Dezelfde conclusie dient getrokken te worden ten aanzien van de toets aan het gemeentelijke beleid (Omgevingsvisie Katwijk). Nergens staat daarin de mogelijkheid benoemd om "groen" en "water" op te offeren. De GRO geeft uitsluitend aan dat omdat de nieuwe N206 wenselijk is en het verkeer niet belemmerd moet worden, de tijdelijke N206 nodig is. Dat is echter geen motivering waarom het wenselijk is om de tijdelijke N206 op deze plek (aan de noordkant) aan te leggen!

Zoals de groep betrokken Katwijkers verenigd in Katwijk Smart Village (KSV) op meerdere (interactieve) wijzen heeft aangetoond, zijn er alternatieven. Er kan gebouwd worden zonder een nieuwe tijdelijke weg aan te leggen of de tijdelijke weg kan langs de zuidkant van de N206. De stelling in de toetsing dat verlegging noodzakelijk is omdat anders de N206 niet aangelegd kan worden, brengt niet met zich mee dat er noodzakelijkerwijze een tijdelijke weg langs de noordzijde moet worden aan gelegd.

Om de wettelijk verplichte toets aan gemeentelijk en provinciaal beleid geen dode letter te laten worden, moet de toets daadwerkelijk worden verricht. Er zal moeten worden aangetoond hoe het provinciale en gemeentelijke beleid op deze plek de opoffering van "groen" en "water" voor verkeer, vorm geeft en inkadert. En wel op een wijze die zowel tekstueel als juridisch te volgen is. Hierover staat in de GRO niets. Daarin staat alleen dat de N206 moet worden verbreed en dat er (dus) een verlegde weg aangelegd moet worden aan de noordkant. Deze conclusie in de GRO heeft echter niets te maken met de verplichte wettelijk toets aan provinciaal en gemeentelijk beleid "water" en "groen" te vervangen door "verkeer".

Voorts is ten tijde van het PIP dat de rechtsbasis is voor de nieuwe N206 door de provincie een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) vastgesteld hetgeen in de Welstandsnota van Katwijk is geformaliseerd. Met ander woorden, strijd met het EPvE betekent strijd met de Welstandsnota.

Welnu, volgens deze EPvE die zich richt op de landschappelijke inpassing van de nieuwe N206, is behoud en verbetering van gebruik en sfeer van de parkstrook belangrijk en spelen de wandelmogelijkheden bij wijze van 'ommetje' door de parkstrook een belangrijke rol. Daarmee stelt de Welstandsnota behoud en verbetering van de parkstrook voorop. Nu is het juist deze parkstrook die ten behoeve van de tijdelijke weg wordt opgeofferd. Het veranderen van het toegelaten grondgebruik van 'water' en 'groen' naar 'verkeer' is derhalve in strijd met de welstandsnota.

Conclusie: de wettelijk verplichte toets aan provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid ten aanzien van de vervanging van "groen" en "water" met verkeer is niet verricht. Het niet toetsen aan gemeentelijk en provinciaal beleid leidt tot strijd met het motiveringsbeginsel en is een vormfout die door een rechter niet gepasseerd kan worden.

iv) Luchtkwaliteit onvoldoende

Een ander belangrijk onderdeel van een goede ruimtelijke onderbouwing vormt de luchtkwaliteit, met name voor de plekken waar de weg op (zeer) korte afstand van de gevels van woningen en kwetsbare objecten zal worden gerealiseerd. Op grond van de Wet milieubeheer en het Besluit gevoelige bestemmingen dient door het bevoegd gezag aannemelijk te worden gemaakt dat de aanleg van de tijdelijke N206 voldoet aan één van de in artikel 5.16, eerste lid, Wet milieubeheer, opgenomen voorwaarden.

In de GRO wordt gesteld dat voldaan wordt aan één van deze voorwaarden, namelijk dat géén sprake is van feitelijke of dreigende overschrijving van een grenswaarde. Hierbij wordt door het college aangegeven dat onderzoek heeft plaatsgevonden naar de effecten op de concentraties NO₂ en PM₁₀ in de lucht, waarbij wordt verwezen naar een onderzoek d.d. 20 september 2019 (Cauberg Huygen). Uit dit onderzoek zou blijken dat geen sprake is van een verhoogde waarde (zeer) fijn stof en NO₂. Echter in het hele rapport wordt dagelijkse filevorming niet genoemd. Filevorming vindt – behalve in deze rare tijden! – dagelijks plaats en is niet meegenomen in het vergelijkend onderzoek waardoor een vergelijking op basis van de huidige cijfers niet mogelijk is. Tijdens de spits, die in de ochtend gelijk valt met de schooltijd, zal de norm worden overschreven. Dit wordt overigens niet weersproken aangezien wordt aangegeven dat '*partijen in gesprek zullen gaan wanneer de norm wordt overschreden*'. Dit is onvoldoende garantie, sterker nog, het college weet dus bij het afgeven van de vergunning dát de norm overtreden gaat worden maar verbindt daar, ten onrechte, geen consequentie aan.

In het gebied waar de verlenging N206 moet worden gebouwd, bevinden zich zoals gesteld meerdere gevoelige bestemmingen. Het aan de GRO ten grondslag gelegde onderzoek houdt géén rekening met deze gevoelige bestemmingen.

Dit ten onrechte, aangezien het Besluit gevoelige bestemmingen bepaalt dat bij de toets of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat rekening dient te worden gehouden met dit soort gevoelige bestemmingen.

Ook wordt ten onrechte verwezen naar de door de Provincie en Rijkswaterstaat gedane melding bij NSL, waarop het ministerie van I&M vervolgens op 19 maart 2014 heeft ingestemd. Ten tijde van deze melding was geen sprake van de huidige uitvoering. Derhalve is onderwerpelijke verlegde N206 geen NSL-Project. Dit is overigens ook benadrukt in het rapport d.d. 20 september 2019 (Cauberg Huygen).

Conclusie: alvorens de omgevingsvergunning te kunnen verlenen, dient het college een gemotiveerd besluit te nemen over de luchtkwaliteit en hierbij ook de gevoelige bestemmingen in het gebied te betrekken.

v) Geluid onaanvaardbaar

Een goede ruimtelijke ordening veronderstelt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Een belangrijk onderdeel daarvan is geluidsbelasting, met name waar het bouwwerk een weg betreft op zeer korte afstand (zelfs minder dan 20 meter!) van de gevels van woningen en kwetsbare objecten (scholen en bejaardenwoningen).

Om onbegrijpelijke redenen is er géén geluidsbelasting verricht. De GRO bevat weliswaar een onderzoek van Rho (d.d. 20 september 2019) doch de vraagstelling is niet zoals het hoort. Dat onderzoek vergelijkt de huidige situatie (N206) met de toekomstige situatie (verlegde N206 noordzijde). Dát is niet hetgeen het college behoort te toetsen waar het een goed woon-/leefklimaat betreft: dat is immers een autonome toets! Er zullen geluidsrapporten moeten worden opgesteld met een autonome vraagstelling, geen relatieve. Daarbij zal bovendien alle geluids/-trillingsbronnen moeten worden meegewogen, zoals bijvoorbeeld de bus – die ten onrechte van het huidige rapport is uitgesloten, en dient er een totaalplaatje te worden geschilderd. Een totaalplaatje betekent noodzakelijkerwijze ook dat aangezien de toets een aanvaardbaar woon-/leefklimaat is, niet alleen het verkeer op de tijdelijk verlegde N206 betrokken dient te worden maar ook de geluids- en trillingsbronnen ten gevolge van de bouwwerkzaamheden van de nieuwe N206. De toets is immers of het gecombineerde effect onder het maximale aanvaardbare zal zijn, met andere woorden de vraag die beantwoord moet worden is of er op deze afstand van het bouwproject en de tijdelijke weg gedurende anderhalf of twee jaar een acceptabel woon-/leefklimaat is verzekerd. Een relatieve toets zoals die nu is uitgevoerd is redelijkerwijze volstrekt onvoldoende om aan te tonen dat daarvan sprake is.

Het is verwerpelijk dat aanvrager niet zoals gebruikelijk een compleet en goed geluid-/trillingsonderzoek overlegt. Nog verwerpelijker is het dat het college hier niet expliciet om heeft gevraagd gezien alle vragen die daaromtrent door KSV zijn gesteld. Vanaf het allereerste begin is het college geïnformeerd dat het op het eerste gezicht tot een onacceptabele woon- en leefklimaat zal leiden voor de woningen, scholen en andere kwetsbare objecten.

Het college heeft, blijkt nu, niets met die input gedaan terwijl deze ruim 600 personen betreft! De GRO bevat geen enkele onderbouwing van de conclusie dat er sprake is van een aanvaardbare inbreuk op het woon-/leefklimaat van deze personen, waarvan een aanzienlijk deel tot de kwetsbare groep behoort!

Alvorens wordt vastgesteld dat het bouwwerk (gecombineerd met de bouwactiviteiten) geen inbreuk maakt op het woon- en leefklimaat van ruim 600 personen, kan het college redelijkerwijze de vergunning niet verlenen. Nauwkeurig onderzoek van de ter inzage gelegde stukken wijst uit dat het college dit zelf ook weet (althans behoort te weten) maar vervolgens niet handelt. In bijlage 3 van bijlage Aanmeldnotitie m.e.r. en Vormvrije MER van de GRO staat duidelijk dat er voor 148 woningen (!) hogere grenswaardenbesluiten nodig zijn (en dit is dus zonder de bouwactiviteiten!). Én dat er bouwkundige opnamen van de woningen en berekening van de geluidwering van de gevels niet zijn, waarbij, als de binnenwaarden de grenswaarde overschrijft, er gevelisolatiemaatregelen moeten worden genomen. Dus niet alleen moet er een stapel hogere grenswaardenbesluiten worden genomen, er moet ook onderzoek naar de feitelijke geluidwering van gevels worden verricht en wellicht isolerende maatregelen worden getroffen.

Gezien de Wet geluidhinder, dient het college een besluit hogere grenswaarden te nemen vóórdat zij een omgevingsvergunning kan afgeven. Voor zover bekend heeft het college dit nog niet gedaan, waardoor zij de omgevingsvergunning niet kan afgeven.

In de belangenafweging dient het college voorts rekening te houden met "The Environmental Noise Guidelines" opgesteld door de World Health Organization (WHO). Deze *guidelines* bevatten een aantal sterke aanbevelingen voor beleidsmakers voor bijvoorbeeld het reduceren van geluidsniveaus voor wegverkeer. Zo wordt door de WHO geadviseerd om het geluidsniveau door wegverkeer overdag te reduceren tot 53 dB (Lden) en nachtelijk te reduceren tot onder de 45 dB (Lnight). Volgens cliënten is het een gegeven dat die norm zal worden overtreden.

Conclusie: alvorens de omgevingsvergunning te kunnen verlenen dient het college een gemotiveerd besluit te nemen over de maximale acceptabele geluidsbelasting op de groep van 600 (kwetsbare) mensen, en, waarschijnlijk, een hogere grenswaardenbesluit te nemen én de voorwaarden en aanpassingen die daaruit volgen als voorwaarden aan de omgevingsvergunning te laten verbinden. Voordat dit allemaal is geschied

kan er géén omgevingsvergunning worden afgegeven, en als deze wordt afgegeven zullen aantoonbare geluid reducerende maatregelen als voorwaarde aan de vergunning verbonden moeten worden.

vi) Hinder (voelbare trillingen) onaanvaardbaar

Een ander aspect dat een rol speelt bij een goede ruimtelijke onderbouwing van een bestemmingsontheffing, althans behoort te spelen, is de vraag of het gerealiseerde project zorgt voor onaanvaardbare toename van hinder. In dit geval gaat het om de kans dat sprake is van hinder door voelbare trillingen door het wegverkeer, vanwege de aanleg van de N206 aan de noordzijde. Op verzoek van Boskalis is hiervoor een rapport overgelegd d.d. 20 september 2019 (Cauberg Huygen).

Volgens dit rapport is de kans op hinder vanwege voelbare trillingen in de omliggende woningen verwaarloosbaar gering. Deze conclusie wordt getrokken door onder meer de onterechte stellingen dat sprake is van een beperkt aandeel van zwaar vrachtverkeer op de tijdelijke weg en dat er een beperkte rijsnelheid geldt ook al zijn er geen verkeersremmende maatregelen genomen. Ook het feit het percentage zware voertuigen juist in de nacht toeneemt, wordt niet bekeken. Daarbij is de presumptie dat de tijdelijke weg niet tevens voor het bouwverkeer van de N206 wordt gebruikt onterecht daar dit niet als eis aan de ontwerp-omgevingsvergunning is verbonden. Ook wordt in het rapport niet aangegeven wat het gevolg is voor de dynamische belasting en daaruit voortvloeiende trillingen wanneer al die zware voertuigen in de avond en nacht hun snelheid verhogen (in de afwezigheid van verkeersremmende maatregelen).

Daarnaast heeft het college (net zoals de Provincie) nagelaten te antwoorden op de vragen van cliënten met betrekking tot de bodemgesteldheid en asfaltverharding en de hoeveelheid grond die hiervoor wordt afgegraven. Indien de weg daadwerkelijk maar maximaal 30 cm wordt verdiept, betekent dit dat nog maar liefst 1.70 meter geleidende klei en leemgrond aanwezig is in de bodem voordat de zandgrond begint. In het rapport wordt ook gesproken over het afgraven van 'een deel van de bodem, waardoor de dikte van de relatief slappe klei/leemlaag wordt verminderd'. Echter, ontbreekt de uitleg om hoeveel grond dit exact gaat en wat voor gevolgen dit heeft voor de kans op hinder vanwege trillingen.

Conclusie: door enkel te verwijzen naar het rapport (Cauberg en Huygen) is niet voldaan aan de goede ruimtelijke onderbouwing. Het rapport staat immers vol onduidelikheden en daarmee bestaat de toenemende kans op hinder en de daarmee gepaarde beperking van de aanvaardbare woon- en leefklimaat van cliënten. Het college dient daarom het vraagstuk met betrekking tot hinder opnieuw in haar beoordeling mee te nemen en deugdelijk te onderbouwen, op de punten die KSV hebben aangedragen. Daarbij dient expliciet rekening te worden gehouden met het (i) overtreding snelheidslimiet, (ii) toename zwaar vrachtverkeer (ook s 'nachts), (iii) de bodemgesteldheid en (iv) asfaltverharding.

vii) *Kapvergunning ten onrechte*

Het bouwwerk is gesitueerd op de bestemming 'groen'. De gronden hebben deze bestemming omdat er ten tijde van het aanleggen van de N206 een natuurlijk groenwal is geplaatst. De honderden bomen die er staan waren een present van de provincie om de provinciale N206 landschappelijk in te passen. Deze groensingel is een van de enige groene recreatieplekken van het dorp en wordt veelvuldig gebruikt. Daarnaast zorgt het voor geluiddemping en luchtzuivering, mooier en natuurlijker kan het niet zijn.

Het bouwwerk heeft echter tot gevolg dat deze groensingel wordt verwijderd. Per gelijk schrijven is een zienswijze tegen de ontwerp-kapvergunningen ingediend. Deze dient hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

productie 8: Zienswijze ontwerp-kapvergunning d.d. 17 juni 2020

Het toestaan dat gronden in strijd met de planologische bestemming worden gebruikt, veronderstelt een volledige inventarisatie van de betrokken belangen en een evenredige afweging daarvan. Welnu volgens de ontwerp-kapvergunning dienen ruim 100 bomen, eigenlijk de hele groensingel, plaats te maken voor het bouwwerk. Een bouwwerk dat volgens de ontwerp-omgevingsvergunning van tijdelijke aard is! Redelijkerwijze kan die niet in lijn worden gebracht met een goede ruimtelijke ordening. Het college heeft dit overigens ook niet geprobeerd maar behandelt de kapvergunning angstvallig als een apart project in de, mislukte, poging om het belang van het behoud van de bomen – en de daarmee verbonden leefomgeving van cliënten – buiten het afwegingskader van de omgevingsvergunning te houden.

Het college heeft, zo geloven cliënten nog steeds, een publieke rol en daarin past niet het opsplitsen van vergunningen teneinde het beoordelingskader zo smal mogelijk te maken. Gebruik van de gronden in strijd met de bestemming betekent dat het groen verdwijnt en dat is een cruciaal punt dat in de afweging of het gebruik van de grond inderdaad moet veranderen, mee moet worden genomen. Het college heeft gefaald dit te doen.

Conclusie: de verwijdering van de bomen op de groen bestemming dient onderdeel van de belangenafweging te zijn.

viii) Flora en Fauna worden terzijde gelaten

De te kappen bomen zijn vaste verblijfplaatsen voor beschermde diersoorten, zoals de vleermuis. Ook de bestemming 'water' waar het bouwwerk op is gesitueerd, biedt vaste verblijfsplaats van beschermde diersoorten, zoals de platte schijfhoren. Deze rijke fauna behoort tot de leefomgeving van cliënten en dient niet zomaar te verdwijnen voor een permanente verkeersbestemming ten behoeve van een tijdelijk bouwwerk.

Alvorens gebruik van deze bestemmingen – groen en water - toe te staan dient te worden onderzocht of dit kan zonder inbreuk te maken op de Wet Natuurbescherming. Aanvrager schermte ermee dat er voor de Rijnlandroute diverse ontheffingen en vergunningen in dat kader zijn afgegeven en verschillende onderzoeken zijn verricht. Echter, ten eerste, vallen de gronden waarop het bouwwerk gesitueerd wordt buiten het PIP. De Rijnlandroute procedures hebben voor deze gronden dus geen effect en de onderzoeken die jaren geleden zijn gedaan betrekken niet de gronden waarop het bouwwerk nu wordt gesitueerd. De te kappen bomen en de te bebouwen watergangen zijn dus niet onderzocht.³ Het is volstrekte onzin dat de negatieve effecten op de flora en fauna op die gronden overeenkomen met de gronden waarvoor in het kader van het PIP en de aanleg van de N206 zijn onderzocht. De gronden die er nu bij worden betrokken hebben tot zeer recentelijk géén onderdeel uitgemaakt van enig bouwplan. Ten tweede hebben de in de Rijnlandroute afgegeven ontheffingen en vergunningen een uiterste houdbaarheidsdatum. Het blijkt dat deze zijn verlopen voor de voorziene inwerkingtreding van de omgevingsvergunning. Immers de vergunning is afgegeven tot en met 31 december 2020 en de omgevingsvergunning heeft als ingangsdatum 1 januari 2021. Ten derde zijn de oude onderzoeken en ontheffingen gebaseerd op een situatie en mitigerende maatregelen waar de gronden 'water' en 'groen' die nu bebouwd worden, onderdeel van uitmaakte! Watergangen en bomen waarvan vaststaat dat zich (strikt) beschermde diersoorten – zoals maar zeker niet beperkt tot de platte schijfhoren en de vleermuis - bevinden worden zonder nader onderzoek verwijderd, terwijl deze onderdeel waren van het gebied waar de beschermde diersoorten door de aanleg van de nieuwe N206 naartoe konden verhuizen. Dat is in strijd met de Wet natuurbescherming: zonder onderzoek, zonder ontheffing en zonder mitigatieplannen mag de bestemming van gronden waarvan vaststaat dat er zich beschermde diersoorten bevinden, niet worden veranderd.

³ Zie, bijvoorbeeld, figuur 5.1 Tauw 24 oktober 2014 terzake het onderzoek naar vleermuizen. Hetzelfde geldt voor het aanvullend onderzoek door Tauw d.d. 1 juni 2018 ook dit betreft niet het project waarvoor nu een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Daarnaast baseert dit zich op onderzoekgegevens uit 2015, soms zelfs 2012. Dit terwijl Tauw zelf aangeeft dat onderzoekgegevens maximaal drie jaar oud mogen zijn.

Conclusie: alvorens gebruik van 'groen' en 'water' toe te staan voor verkeer dient de milieuwetgeving te worden geïnventariseerd en de naleving daarvan te zijn verzekerd. Vooralsnog blijkt dat dit niet is geschied: de natuurwaarden van de gronden zijn niet in kaart gebracht en er zijn geen toepasselijke ontheffingen/vergunningen afgegeven. Indien aanvrager de noodzakelijke rapporten overlegt, wensen cliënten in de gelegenheid te worden gesteld om hierop te reageren, het behoort immers tot hun directe leefomgeving.

ix) Gevoelige bestemming (de school) is niet meegenomen

Zoals hierboven is gebleken omvat het plangebied waar de tijdelijke verlengde N206 zal worden aangelegd een aantal kwetsbare groepen en gevoelige bestemmingen. Zo zit in het gebied de basisscholen de Dubbelburg en de Burcht gevestigd alsmede het kindercentrum Binnenste Buiten.

Al vanaf het begin dat over de noordvariant van de tijdelijk verlengde N206 wordt gesproken, hebben deze gevoelige bestemmingen, en in het bijzonder de Dubbelburg die op minder dan 30 meter van de weg ligt, haar zorgen geuit. Het gaat hier om een kleine 200 kinderen in de leeftijd tussen de 4 t/m 12 jaar die onderwijs moeten volgen op een steenworpafstand van de tijdelijke weg. Naast de kans op geluidshinder, trillen en vrees voor externe veiligheid wordt ook nog het gebruikelijke fietspad verwijderd. Niet alleen het naar school gaan op zich wordt met de komst van de tijdelijke N206 gevaarlijk, maar ook bestaat vrees voor het onderwijs en de gezondheid van jonge kinderen.



Het is dan ook bijzonder dat in het ontwerpbesluit nauwelijks aandacht is geschonken aan deze belangrijke en kwetsbare groep. Een toetsing aan de goede ruimtelijke ordening en het garanderen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is namelijk óók voor deze groep enorm van belang. Het college lijkt zich echter – wellicht bewust van dit feit- te verschuilen achter een aantal nietszeggende rapporten. In deze rapporten worden namelijk wat algemene normen genoemd, en is niet gekeken naar kwetsbare doelgroepen of bestemmingen. Het college is ten onrechte van mening dat er géén gevoelige bestemmingen langs de tijdelijke weg liggen, en heeft de raad verkeerd ingelicht!⁴ Hoe deze onjuiste voorstelling van zaken is ontstaan én onderdeel geworden is van het ontwerpbesluit, is onbegrijpelijk.

Op alle mogelijke wijzen is vanuit de school gepoogd om aandacht te vragen voor haar situatie. De stukken zijn als bijlage toegevoegd en worden beschouwd als herhaald en ingelast.

Productie 9: communicatie basisschool De Dubbelburg

Samenvattend gaat het in de bijlagen over de volgende speerpunten:

- Verkeersveiligheid schoolgaande kinderen; leerlingen wonen in heel Valkenburg en op de rand van Katwijk en Rijnsburg. Aangezien mensen dus vaak niet op loopafstand wonen is er veel fietsverkeer van en naar school. De gymles in het dorpshuis in het hart van het dorp zorgt ervoor dat ook tijdens schooltijd er veel kinderen heen en weer pendelen. Er worden twee hoofdroutes voor voetgangers en fietsers gebruikt. Namelijk via de Hoofdstraat i.c.m. Dorpsweide en via de Torenvlietslaan i.c.m. het fietspad langs de N206. Deze routes zijn essentieel voor de bereikbaarheid voor de school en zullen dan ook ten alle tijden verkeersveilig moeten zijn voor (kleine) kinderen. Alternatieve routes zijn er niet en zijn ook niet te realiseren. Het ontwerp met de tijdelijke N206 aan de Noordzijde laat één route compleet vervallen en zorgt voor een aanzienlijke toename van verkeer op de andere route. Verkeersveiligheid van en naar school kan hierdoor niet worden behaald. Tot nu toe is er geen alternatieve route voor fietsers door aannemer Boskalis beschikbaar gemaakt, hetgeen ook feitelijk met de variant van de tijdelijke weg is uitgesloten. Zo lang dit veilige alternatief er niet is kan de gemeente onze veiligheid niet waarborgen en kan er niet worden vergund.
- Gedegen onderwijs en huisvesting; de gemeente is daarvoor verantwoordelijk op dezelfde wijze als het afgeven van omgevingsvergunningen. Lesgeven gedurende 2 jaar (of 1,5 jaar of 30 maanden? elk stuk zegt anders) in een zeer druk bezette school op minder dan 30 meter van een drukke provinciale weg met bouwwerkzaamheden op 50 meter is zo goed als onmogelijk. Kinderen zitten met deze plannen eerste rang. De werkzaamheden zullen zorgen voor een ontwrichting van het onderwijs voor onze kinderen en fysiek maar ook mentaal overlast geven. Kwalitatief goed onderwijs wordt onmogelijk terwijl dit mede de verantwoordelijkheid van de gemeente is!
- Pauzes; naast lesgeven in klaslokalen is een belangrijk en verplicht onderdeel van het onderwijs het buitenspelen. Dit spelen bevindt zich zonder bescherming van glas/ muren buiten op het schoolplein, dit zal zo goed als onmogelijk worden.

⁴ Zie Nota van Beantwoording over tijdelijke N206 vanwege aanleg Rijnlandroute d.d. 4 september 2019.

- Voorbereidende werkzaamheden; aannemer Boskalis is reeds gestart met voorbereidende werkzaamheden. Hierbij is een zeer onveilige verkeerssituatie ontstaan aan de Kooltuinweg en Torenvlietslaan. Dit waren relatief kleine werkzaamheden in vergelijking met wat er de komende jaren zal gebeuren. Boskalis had de situatie naar eigen zeggen anders ingeschat. Zij hadden veel minder verkeer verwacht. Ook zij merkten dat het gevaarlijk was, maar ondernamen pas actie na verstuurde alarm brieven naar gemeente en berichten op sociaal media. Voor ons is dit kenmerkend voor de werkzaamheden van Boskalis. Hun kennis van de locatie is onvoldoende, er is te weinig onderzoek verricht naar omgeving en de gevolgen van hun werkzaamheden niet voldoende zijn voorzien en er afdoende maatregelen zijn genomen. Ook het controlerende en handhavende ontbrekende optreden van de gemeente baart ons zeer veel zorgen. Daarbij is de aanleg van de tijdelijke weg niet meegenomen in toetsing maar zullen ook veel geluids- en trillingsoverlast en mogelijk luchtvervuiling geven zonder dat hier maatregelen voor worden getroffen. Dit zou niet moeten kunnen: eerst degelijk onderzoek, inclusief de aanlegfase, en dan pas vergunnen en aanleggen.
- Geluidsrapporten en geluidschermen; volgens de stukken is een geluidscherm de enige maatregel waardoor de wettelijke geluidsnormen ten gevolge van het gebruik van de tijdelijke N206 moeten worden gehaald. Een geluidscherm die vele malen lager is dan de te bouwen brug en oprit over de N206. En een geluidscherm die de werkzaamheden aan de groenstrook direct voor de schoolzijde helemaal niet zal afschermen. Geluidsberekeningen die bovendien alleen uitgaan van het verkeer op de tijdelijke N206. Er wordt een beeld neergezet dat niet klopt.
- Luchtkwaliteit; De gemeente heeft aangegeven te controleren op geluid en trillingen. Maar luchtkwaliteit zal niet worden gecontroleerd. Kinderen zijn vatbaarder dan volwassenen voor dit soort omgevingsinvloeden, hun lichamen en longen zijn nog in ontwikkeling en deze zullen eerder schade oplopen dan bij volwassenen. Onze school aan de Valkenhorst heeft natuurlijke ventilatie d.m.v. ventilatieroosters en te openen ramen. De meerderheid van de lokalen zit aan de zijde van de N206. Alle binnenkomende lucht zal vervuult worden door verkeer van de tijdelijke weg op minder dan 30m afstand en werkverkeer van de parkstrook. Ramen en roosters afdichten is simpelweg geen optie. Hiernaast is in deze tijd van Corona gebleken dat goede ventilatie van gebouwen zeer belangrijk is. Kinderen met astma, zo'n 7 tot 10% van alle kinderen zijn nog vele malen gevoeliger voor luchtvervuiling. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om voor goede huisvesting te zorgen, dus er zullen voorwaarden aan de omgevingsvergunning worden verbonden.
- Verkeerstelling en geluidsmeting; er heeft een verkeerstelling plaatsgevonden en er zijn geluidsmetingen verricht (op de dak van de school). Deze metingen zijn gedaan aan het begin van de Corona periode, dus met minimaal verkeer. Deze metingen zijn hierdoor niet representatief en mogen dan ook niet worden gebruikt in stukken bij de vergunningsaanvraag.
- Gevaren vanaf tijdelijke N206; een geluidscherm is onvoldoende veilig om scholieren en dorpsbewoners te beschermen tegen eventuele ongelukken op deze weg. Er gebeuren regelmatig ongelukken op de huidige N206 en er is geen enkele indicatie dat dit afneemt: ook al is het een 50km per uur weg, die is meer ongeluksgevoelig dan de rechte 80km per uur weg zoals die er nu ligt.

Het ontwerpbesluit heeft geen, althans onvoldoende, aandacht geschonken aan de specifieke situatie van de basisschool op zeer korte afstand, terwijl het college daar meerdere keren expliciet op is geweest. Wederom opmerkelijk, mede gezien het feit dat in de wet- en regelgeving voor onder meer de onderdelen geluid, hinder en externe veiligheid extra strenge normen worden gesteld indien sprake is van een gevoelige bestemming zoals een basisschool.

Conclusie: het college kan redelijkerwijze geen omgevingsvergunning afgeven zonder expliciet rekening te houden met de belangen van kwetsbare groepen, in het bijzonder de schoolgaande kinderen. Het college dient voorts haar andere verantwoordelijkheid, die om te zorgen voor een goed onderwijsklimaat, niet te verloochenen. Het onderwijs en de gezondheid van jonge kinderen mogen niet lijden onder een onzorgvuldige belangenafweging van het college.

x) *Goede ruimtelijke onderbouwing ontbreekt*

De omgevingsvergunning 'gebruik' kan enkel worden verleend indien er sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing. Simpel vertaald: de impact op de woon- en leefomgeving moet onderzocht zijn en acceptabel zijn bevonden. De toets is of het college – gezien de betrokken belangen – redelijkerwijze tot verlening van de verzochte omgevingsvergunning mag overgaan. Onderdeel van deze belangenafweging is natuurlijk de elementen die boven zijn benoemd. Het is echter van belang om ook het totaal beeld te bekijken, dus niet per belang (zoals boven geschied) maar de totale impact die verandering van het gebruik 'groen' en 'water' in 'verkeer' heeft. Dat totaalbeeld dient acceptabel te zijn.

Het zal geen verrassing zijn dat cliënten het totaalbeeld onacceptabel vinden en niet kunnen begrijpen hoe de weegschaal in het voordeel van de aanvrager heeft kunnen uitwijzen. Immers aan de kant van aanvrager is er, zover cliënten kunnen zien, geen belang, anders dan mogelijkerwijze financieel die voor de keuze van de onderwerpelijke noordelijke variant heeft geleid. In verschillende stukken hebben cliënten immers aangetoond dat alle redenen om niet, bijvoorbeeld, een zuidelijke variant te kiezen, nog sterker aanwezig zijn in de noordelijke variant, de zuidelijke variant is alleen duurder. Waarbij cliënten de hoogte van het geldelijke verschil bovendien onderbouwd betwisten. In de weegschaal aan de kant van aanvrager is dus geldelijk gewin.

De weegschaal die het opneemt tegen dat geldelijk gewin is zeer divers doch heeft één gezamenlijke noemer: de leefbaarheid van plant, mens en dier. Hoeveel is dat waard? Hoeveel zijn ruim 100 oude bomen waard in de enige groensingel van Valkenburgers? Hoeveel is het waard dat beschermde diersoorten in stand worden gehouden? Hoeveel is het waard dat bijna 200 kinderen veilig naar school kunnen op een goede onderwijslocatie? Hoeveel is het waard dat de ouderen (wonende Zwammerveld 11 t/m 21) naar buiten kunnen in hun tuintje die direct grenst aan de tijdelijke weg? Hoeveel is het waard dat de heer Post (Valkenhorst 27) en zijn gezin, wiens gevel minder dan 20 meter verwijderd is van de tijdelijke weg, normaal kunnen leven? En al deze belangen, hoeveel zijn deze waard als de situatie 2 jaar of 30 maanden duurt?

Het is onbegrijpelijk als het college door het afgeven van de omgevingsvergunning besluit om aan al deze diffuse belangen – die geeneens zijn geïndiceerd – minder gewicht toe te kennen dan geld waarbij hoe hoog dat bedrag ook precies is het altijd een fractie zal zijn van de kosten van het project Rijnlandroute waarvoor deze tijdelijke weg wordt vergund. Visueel is het evident dat het een onredelijke beslissing is om de tijdelijke weg ten noorden (rechts op onderstaande foto) van de N206 te laten lopen.



Conclusie: de ontwerp-omgevingsvergunning ontbreekt aan een goede ruimtelijke onderbouwing.

B) Ontwerp-omgevingsvergunning (bouw)

De aanvraag voorziet (uitsluitend) in de aanleg van een tijdelijk weg. Deze tijdelijke weg zal de N206 vervangen gedurende de aanleg van de nieuwe N206. Het tracé van de tijdelijke weg valt bijna volledig buiten het PIP dat de nieuwe N206 mogelijk maakt. Immers de keuze voor deze werkwijze, waarbij een tijdelijke weg wordt aangelegd, en de situering van de tijdelijke weg is pas later gemaakt in het aanbestedingstraject.

Het college kan redelijkerwijze geen omgevingsvergunning (bouw) afgeven ten behoeve van de tijdelijke weg en wel in het bijzonder om de volgende zes redenen.

i) Archeologische Waarde

Het bouwwerk wordt gesitueerd op de dubbelbestemming "Waarde – Archeologie – 1". Dit brengt dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is alvorens tot aanleg wordt begonnen. Volgens de GRO is het een gebied met hoge archeologische verwachtingen. In een dergelijke situatie dient archeologisch onderzoek te worden verricht alvorens de omgevingsvergunning (bouw) wordt afgegeven.

Het college heeft het echter afdoende geacht om als voorwaarde aan de vergunning te verbinden dat er proefsleuven worden gegraven en mogelijke vondsten als "Toevalsvondsten" worden aangemerkt. Dit is de onjuiste procedure. Toevalsvondsten, en het betreffende Protocol daaromtrent, doen zich alleen voor als het college het gebied heeft vrijgesteld van een archeologische onderzoeksplicht. Dat heeft het college, zover cliënten weten, niet gedaan. Omdat er archeologische verwachtingen zijn en omdat er sprake is van een dubbelbestemming archeologie, geldt er gezien de omvang (en diepte) van de werkzaamheden een archeologische onderzoeksplicht.

Conclusie: het college kan de omgevingsvergunning niet afgeven voordat archeologische onderzoek is verricht. De verwijzing naar proefsleuven en het Toevalsvondstprotocol is onvoldoende om recht te doen aan de wettelijke beschermde archeologische dubbelbestemming. Die er overigens niet voor niets ligt: het is de Limes grens!

ii) Fietspad

De ontwerp-omgevingsvergunning bevat geen gedetailleerde situatietekening. Volgens de beschikbare documenten blijkt echter dat het bouwwerk tot gevolg heeft dat het bestaande (niet-brommen)fietspad langs de N206 verdwijnt. Dit fietspad is een belangrijk onderdeel van het (provinciale en gemeentelijke) fietsnetwerk, de enige rechtstreekse verbinding tussen Leiden en Katwijk (aan Zee) voor woon/werkverkeer en het fietspad dat scholieren gebruiken om naar school te gaan.

De ontwerp-omgevingsvergunning bevat niets – geen overweging, geen voorwaarde – omtrent de gevolgen van het opheffen van dat cruciale fietspad. De ruimtelijke onderbouwing bevat een lijst met namen met wie Boskalis is overleg gaat treden. Omgevingsvergunning is echter niet inspanning maar resultaat verbonden, daarop kan de omgevingsvergunning dus niet worden afgegeven.

Cliënten kunnen niet het werk doen van het college en aanvrager, echter het is duidelijk dat er geen acceptabele alternatieve route is voor de fietsers. Er zijn maar twee omwegen die gebruikt kunnen worden als het fietspad wordt opgeheven: de Hoofdstraat (een omweg van 800 meter) en de Kooltuinweg.

Het probleem van beide alternatieven is de verkeersveiligheid: beide wegen hebben géén fietspad, daarbij is de Hoofdstraat een smalle, 30km/uur weg waar ook bussen en vrachtverkeer rijdt en zal de Kooltuinweg gebruikt moeten worden voor het bouwverkeer! Beide wegen zijn evident niet afdoende voor de (fiets)verkeersafwikkeling op een doordeweekse dag wanneer jongeren naar (lagere/middelbare) school fietsen, ouders hun kinderen naar (peuter)scholen brengen en het woon-werk (fiets)verkeer tussen de kust en Leiden.

Er bestaat feitelijk daarom geen veilig alternatief voor het te verwijderen cruciale fietspad en daar zal overleg van Boskalis met verschillende partijen niets aan kunnen veranderen! Zonder een verantwoord en veilig alternatief dient het cruciale brommer-vrije fietspad te worden behouden en kan het college ter plaatsen géén bouwwerk vergunnen.

Het verwijderen van het fietspad heeft voorts een langetermijneffect. Volgens de plannen zal namelijk het wegdek van de tijdelijke N206 gedeeltelijk als snelfietspad worden gebruikt. Daarvoor wordt het echter fysiek gescheiden van het dorp waar het nu op aansluit waardoor het, bijvoorbeeld, niet meer gebruikt kan worden voor het schoolverkeer. Het vergunnen van de tijdelijke N206 met het voorgestelde inrichtingsplan van de groenzone die overblijft, heeft dus tot gevolg dat het cruciale fietspad zoals dat nu bestaat, nooit meer terugkomt. Kinderen en jongeren zullen te allen tijde, niet alleen in de aanlegfase, gebruik moeten maken van de – verkeersonveilige – alternatieven zoals boven besproken. Dit kán redelijkerwijze niet in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening en een goede ontsluiting voor het (fiets)verkeer.

Conclusie: alvorens de bouw te vergunnen dient het college zich ervan te overtuigen dat er een verkeersveilige en toekomstbestendige fietsontsluiting is voor de woningen en school.

iii) Stikstof

Bij brief d.d. 13 september 2019 heeft de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, bepaald dat projecten slechts doorgang kunnen vinden met een berekening die aantoont dat een activiteit niet tot een toename van stikstofdepositie leidt.

Daartoe dient een berekening te worden uitgevoerd over de stikstofdepositie ten gevolge van de aanleg en het gebruik. Deze is verricht in een bijlage bij de GRO. De depositie in de gebruiksfase toont aan dat er geen verschil is hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Echter in de aanlegfase is er wél een hogere depositie waardoor het project volgens de huidige stand van regelgeving geen doorgang mag vinden en dus niet mag worden vergund.

In de GRO wordt echter gesteld dat ook al heeft de aanlegfase van de verlegde N206 een stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar tot gevolg, dat toch geoorloofd is gezien de uit 2015 daterende vergunning voor de aanleg en gebruik van de Rijnlandroute. Dit is onjuist.

De in 2015 afgegeven vergunning ziet op de aanleg en gebruik van de Rijnlandroute, waaronder de nieuwe N206. Echter deze vergunning ziet, uiteraard, niet op het onderwerpelijk project de verlegde N206. Deze verlegde N206 vormde geen onderdeel van het vergunningentrajec 2015 én ligt volgens de ontwerp-omgevingsvergunning buiten het PIP dat het kader voor de Rijnlandroute vormt. Dus zowel qua tijd als qua plaats heeft die vergunning niets te maken met de tijdelijke verlegde N206.

Conclusie: de 2015 vergunning omvat een niet onderwerpeijk bouwplan en aangezien onderzoek uitwijst dat de stikstofdepositie in de aanlegfase toeneemt, kan de omgevingsvergunning niet worden afgegeven. Eerst dient te worden aangetoond dat zowel in gebruik fase als in aanlegfase de stikstofdepositie op Natura 200 gebieden 0 is!

iv) *Flora en Fauna*

De GRO bevat een "Aanmeldnotitie m.e.r. en Vormvrije MER", die grotendeels verwijst naar hetgeen in het kader van het PIP en de Rijnlandroute is opgesteld en onderzocht. Gemakshalve lijkt echter te zijn vergeten dat de tijdelijke N206 buiten het PIP valt en gesitueerd is op een sloot die bij de totstandkoming van het PIP niet onderwerp van onderzoek is geweest.

Volgens de verschillende onderzoeksrapporten bevinden zich in de watergangen langs de N206 (strikt) beschermde diersoorten (zoals de platte schijfhoren). Omdat de watergangen aan de noordkant die door de tijdelijke N206 opgeheven zullen worden buiten het PIP vielen, omvat de in 2015 afgegeven ontheffing niet deze noordelijke sloten.

Conclusie: het staat vast dat er inbreuk is op de milieuwetgeving en de noordelijke watergangen behoren niet tot het gebied waarvoor de ontheffing van de Flora- en Faunawet is afgegeven. Dit betekent dat er geen kapvergunning kan worden afgegeven voordat vaststaat dat de Wet Natuurbescherming niet wordt overtreden.

v) *PFAS*

In de GRO staat opgenomen dat de aanleg van de tijdelijke verlegde N206 geen negatieve gevolgen heeft voor de milieu hygiënische kwaliteit van de aanwezige (water)bodems. Er zouden namelijk geen activiteiten worden ontplooid met verontreinigde stoffen, die de milieu hygiënische kwaliteit van de bodem negatief

beïnvloeden. Ook volgt uit het ontwerpbesluit dat voor de waterbodems en grondlagen die gedempt en vergraven gaan worden, conform de vigerende wet- en regelgeving zal worden bepaald welke milieu-hygiënische kwaliteit deze gronden hebben en wat de toepassingsmogelijkheden zijn. Bovendien wordt in het definitieve plan ook al gebruik gemaakt voor de innovatieve foliebakconstructie, waarbij de grond wordt geïnjecteerd met een gel, waarover vervolgens folie wordt gespannen.

Bij de aanleg van het bouwwerk speelt de PFAS een belangrijke rol. PFAS breken niet af, kunnen zich eenvoudig verspreiden in het milieu en hopen zich op in dieren, planten en het menselijk lichaam. Op dit moment doet het RIVM nog volop onderzoek naar de risico's van PFAS voor de gezondheid en het milieu. In afwachting van deze resultaten staan in het tijdelijk handelingskader normen opgesteld ter zake de omgang met PFAS-houdende grond en baggerspecie.

Aangezien de werkzaamheden uit het ontwerpbesluit betrekking hebben op het grondverzet door het dempen en vergraven van waterbodems en grondlagen, dient het college ook rekening te houden met PFAS normen. Door enkel te volstaan met de zinsnede dat voor de voornoemde werkzaamheden teruggevallen zal worden op de vigerende wet- en regelgeving, vrezen cliënten dat niet zal worden voldaan aan de uit het tijdelijk handelingskader voortvloeiende achtergrondwaarden voor grond- en baggerwerkzaamheden.

In het ontwerpbesluit ontbreekt dan ook de wijze waarop het college onderzoek zal doen naar de kwaliteit van de grond of baggerspecie en de toepassing in de landbodem of waterbodem. Ook heeft het college net als de Provincie geen antwoord gegeven op de vraag van cliënten welke gevolgen het gebruik van de gel van de innovatieve foliebakconstructie met zich meebrengt voor de kwaliteit van de grond.

Conclusie: het college dient meer onderzoek te (laten) verrichten terzake PFAS alvorens de vergunning te verlenen.

vi) Externe veiligheid

Op dit moment wordt de N206 gebruikt als routing van gevaarlijke stoffen. Voor routing van gevaarlijke stoffen mogen gemeenten wegen aanwijzen binnen de gemeentegrenzen waarover deze gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Voor dit transport gelden op grond van het Besluit externe veiligheid Transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet.

Uit de GRO blijkt dat de kans op ongelukken met gevaarlijke stoffentransport niet toeneemt gedurende de gebruiksfase van de tijdelijke omlegging ten opzichte van de huidige situatie, waarin de provinciale weg gebruikt wordt. Om deze reden zou er voor de tijdelijke omlegging geen 1x10⁻⁶/jaar PR-contour zijn en is de tijdelijke omlegging aanvaardbaar ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Ook zou het Groepsrisico niet toenemen bij het verschuiven van de wegas over een afstand over 20 meter richting bebouwing. Aangezien deze stelling zonder berekening is overlegd, zouden cliënten de uitgebreide bijbehorende berekeningen met betrekking tot het Plaatsgebonden Risico willen inzien.

In de GRO zijn ten onrechte de rapportages en conclusies overgenomen uit het PIP. Zoals reeds meerdermalen gesteld valt onderwerpelijke omgevingsvergunning buiten het PIP en dient als apart project te worden aangevraagd en vergund. Het is onjuist om onderzoeken van het PIP – die de gronden waarop het bouwwerk is gelegen niet omvat – onverkort van toepassing te verklaren.

In de GRO wordt gesproken over een betonnen barrière met daarop een niet-transparant scherm waarmee de achterliggende woningen worden beschermd. Cliënten missen echter de onderbouwing hoe een dergelijke barrière kan worden gezien als passende maatregel ter bescherming van de kans op ongelukken. Ook is het onbegrijpelijk dat in deze onderbouwing niet nader is ingegaan op de grote hoeveelheid kwetsbare objecten die zich in het gebied bevinden. Het gaat hier immers om grote groepen mensen met eventueel (jonge) kinderen of om verminderd zelfredzame personen als gehandicapten of ouderen.

Conclusie: het college stapt te eenvoudig over de externe veiligheid heen en neemt hiermee een aanzienlijk risico. Cliënten zien daarom dat het college bij een nieuwe beoordeling met betrekking tot de goede ruimtelijke onderbouwing behoorlijk onderzoek doet naar het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, alsmede het aantal kwetsbare objecten die zich in het gebied bevinden.

Conclusie

Er zijn vergunningen verleend voor de nieuwe Rijnlandroute en een onderdeel daarvan is de complete vernieuwing van de N206 (verdieping, verbreding en fly-overs). De aannemer, Boskalis, heeft ervoor gekozen om tijdens de realisatiefase van de nieuwe N206, al het verkeer om te leiden over een nieuw aan te leggen tijdelijke weg. Daarvoor heeft Boskalis onderwerpelijke omgevingsvergunning aangevraagd. Deze tijdelijke weg heeft geen onderdeel uitgemaakt van de besluitvorming omtrent de Rijnlandroute en de besluiten – zoals op het gebied van milieu – die in dat kader zijn afgegeven.

In de stukken wordt gesuggereerd dat honoreren van de aanvraag noodzakelijk is voor de aanleg van de Rijnlandroute. Dit is niet waar. Boskalis heeft de keuze gemaakt om een tijdelijke nieuwe weg aan te leggen en Boskalis heeft de keuze gemaakt om die tijdelijke nieuwe weg langs de noordzijde van de N206 te situeren.

Boskalis heeft er daarbij voor gekozen om de tijdelijke weg op de bestemmingen "groen" en "water" te laten lopen, waar beschermde diersoorten leven, en om de voor het goede woon- en leefklimaat cruciale groensingel en fietspad te verwijderen.

Het college heeft de vrije hand om met deze keuzes van Boskalis in te stemmen. Immers het wel of niet verlenen van de omgevingsvergunning is een discretionaire bevoegdheid van het college. De tijdelijke weg is immers in strijd met bestemming ter plaatse. Omdat Boskalis grond gebruikt in strijd met de bestemming, hoeft het college de aanvraag niet te honoreren, het is een keuze!

Als het college besluit om de aanvraag te honoreren en de omgevingsvergunning af te geven, dan kan dit alleen als aan de wettelijke vereisten is voldaan. De wet (artikel 2.12 Wabo) schrijft voor dat het college de tijdelijke weg alleen mag vergunnen als dit (a) niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en (b) voorzien wordt van een goede ruimtelijke onderbouwing. Kortgezegd betekent dit dat de aanvraag niet in strijd met betrokken regelgeving mag zijn en dat er een evenredige belangenafweging plaatsgevonden moet hebben. Er wordt immers iets nieuws toegestaan en dus moet worden afgewogen of dat nieuwe de bestaande belangen niet onevenredig schaadt. Deze belangenafweging vergt een inventarisatie van de betrokken belangen gevolgd door een afweging die door een ieder te volgen is. De belangen van cliënten en ook alle andere mensen die wonen, werken en naar school gaan, zijn echter nergens geïnventariseerd. Aan de wettelijke vereiste evenredige afweging van alle betrokken belangen, is dus helemaal niet toegekomen.

Het lijkt erop dat het college ten onrechte deze besluitvorming als een gebonden beschikking ziet en denkt dat zij moet instemmen in de (overigens onjuiste) veronderstelling dat er geen regels worden overtreden. Niets is minder waar: het college heeft alle vrijheid. Het wel of niet vergunnen van de tijdelijke N206 is precies dezelfde vrijheid als het wel of niet vergunnen van, bijvoorbeeld, een nieuw tuincentrum. Dit ware slechts anders geweest als de Rijnlandroute niet zonder deze aangevraagde tijdelijke N206 uitgevoerd zou kunnen worden. Daarvan is echter geen sprake. Zoals KSV op verschillende wijze heeft laten zien is er, bijvoorbeeld, een zuidelijke variant. Het college is dus op generlei wijze verplicht om de aanvraag te honoreren. Zij is wel verplicht om deze te toetsen, en dat is niet, althans niet afdoende, gedaan. Zo is, bijvoorbeeld niet de vraag of de tijdelijke N206 tot meer/minder geluid zal leiden voor de bewoners en scholieren maar of het nieuwe niveau aanvaardbaar is. En die onderzoeksvraag is niet gesteld! Zoals bovendien blijkt mag het college de vergunning helemaal niet afgeven omdat meerdere wet- en regelgeving is overtreden, neem bijvoorbeeld de Wet natuurbescherming en de Wet geluidhinder.

Resumerend, het college dient de aanvraag af te wijzen wegens strijd met een goede ruimtelijke ordening (lees: in strijd met wettelijke regels) en het niet voorzien zijn van een goede ruimtelijke onderbouwing (lees: belangenafweging). Daarbij dient er, gezien artikel 2.22 Wabo, aanvullende voorschriften aan de vergunning worden verboden teneinde de bouw mogelijk te maken. Zo mist bijvoorbeeld de voorwaarden waaronder het noodzakelijke hogere grenswaardenbesluit voor geluid afgegeven kan worden, voorwaarden die gerelateerd zijn aan de verkeersveiligheid nu een cruciaal fietspad wordt verwijderd, de voorwaarde voor een acceptabel onderwijsklimaat, de voorwaarde van een archeologisch onderzoek of de voorwaarden ten aanzien van externe veiligheid. Zonder afdoende voorwaarden aan de omgevingsvergunning te verbinden, zal deze in strijd zijn met artikel 2.22 Wabo.

Concluderend, de aanvraag ontbeert een goede ruimtelijke onderbouwing omdat, zoals boven uiteengezet, een reeks onderzoeken niet zijn verricht c.q. incompleet/onjuist zijn verricht waardoor wettelijke regels zijn overtreden. Een reden daarvoor is dat aanvrager (en het college) conclusies trekken van rapporten die in het kader van het PIP zijn gemaakt. Het onderwerpelijke bouwwerk valt echter buiten het PIP en was ook niet in beeld ten tijde van de totstandkoming van het PIP. Daarbij is nergens in de stukken een analyse van een aanvaardbare woon-/leefomgeving waardoor de aanvraag niet over een goede ruimtelijke onderbouwing beschikt, de ter inzage gelegde GRO voldoet daar namelijk niet aan. De belangen van cliënten, de bewoners van de bejaardenwoningen en de leerlingen op de school zijn niet c.q. onvoldoende in kaart gebracht. Ook vergeten lijkt het feit dat een groene hoofdstructuur het veld moet ruimen en een cruciaal fietspad wordt opgeofferd, ten behoeve van een tijdelijke weg. Meer dan honderd dertigjaar oude bomen groeien niet zomaar terug als de tijdelijke weg verwijderd wordt! De GRO brengt deze belangen niet eens in kaart, en er kán derhalve geen sprake zijn van een evenwichtige belangenafweging tussen enerzijds een aanvaardbare woon-/leefomgeving en anderzijds het belang van de aanvrager, zoals door de formele wetgever wordt geëist.

In de hoop en verwachting dat de omgevingsvergunning niet zal worden afgegeven,

Hoogachtend,



K. Heede

Bijlage 1

Bijlage bij zienswijze

Overzicht cliënten:

1. Katwijk Smart Village (KSV), een onafhankelijk burgerinitiatief door een groep betrokken inwoners van de gemeente Katwijk die zich in het bijzonder sterk maakt voor een goede woon- en leefomgeving in de gemeente en de beste inpassing en uitvoering van (grote) infrastructurele projecten. Zie <https://katwijksmartvillage.nl/>
2. Basisschool Dubbelburg, Valkenhorst 2 te Valkenburg

In verband met de privacy zijn de namen van de 8 overige indieners niet zichtbaar.

Productie 1

(ONTWERP)Omgevingsvergunning

Zaaknummer 1540725

1. Inleiding

Op 4 november 2019 hebben wij uw aanvraag om een omgevingsvergunning ontvangen voor het tijdelijk verleggen van de huidige N206 (westzijde) voor de Rijnlandroute bestaande uit de volgende onderdelen:

- het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan (art. 2.1 lid 1a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo)
- het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, in gevallen waarin dat bij een bestemmingsplan is bepaald (Aanleggen) (art. 2.1 lid 1b van de Wabo)

2. Procedureel

2.1. Bevoegd gezag

Gelet op de projectomschrijving en op artikel 2.4 van de Wabo zijn wij in dit geval het bevoegde gezag om op de aanvraag te beslissen.

2.2. Ontvankelijkheid

Wij hebben de aanvraag getoetst aan de indieningsvereisten van de Regeling omgevingsrecht (Mor). Daarbij is gebleken dat de aanvraag voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is daarom ontvankelijk.

2.3. Voorbereidingsprocedure

Bij besluit van 16 december 2015 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland aangewezen ter uitbreiding van de provinciale coördinatieregeling RijnlandRoute als gevallen of categorieën van gevallen als bedoeld in artikel 3.33, lid 1 onder a van de Wet ruimtelijke ordening, de besluiten - op aanvraag als ook ambtshalve - inzake vergunningverlening met het oog op de uitvoering van het inpassingsplan RijnlandRoute.

De aanvraag is deels gesitueerd binnen het inpassingsplan RijnlandRoute. Op deze aanvraag is dan ook de coördinatieregeling van toepassing. Dit betekent dat op de voorbereiding van dit besluit (de omgevingsvergunning) afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is.

2.4. Ter inzage legging

De aanvraag en de ontwerpbeslissing met bijbehorende stukken zijn op grond van de Algemene wet bestuursrecht met ingang van 8 mei 2020 voor de duur van 6 weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn zijn *geen/wel* zienswijzen tegen het ontwerpbesluit ingediend.

2.1. Verklaring van geen bedenkingen

Op grond van artikel 2.27 van de Wabo wijst het Besluit omgevingsrecht (Bor) categorieën van gevallen aan waarin een omgevingsvergunning alleen wordt verleend als een daarbij aangewezen bestuursorgaan heeft verklaard dat het daartegen geen bedenkingen heeft.

Omdat de aanvraag betrekking heeft op de activiteit het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, is op grond van artikel 6.5, lid 1, van het Bor van de gemeenteraad van Katwijk een verklaring van geen bedenkingen is vereist.

Op grond van artikel 6.5, lid 3, van het Bor kan de gemeenteraad categorieën gevallen aanwijzen waarin een verklaring van geen bedenkingen niet is vereist.

Bij besluit van 29 juni 2017 heeft de gemeenteraad besloten dat een verklaring van geen bedenkingen van de raad niet is vereist voor onder meer projecten die in overeenstemming zijn met de provinciale Structuurvisie ruimte en mobiliteit en de provinciale Verordening ruimte.

De provincie Zuid-Holland heeft bevestigd dat de aanvraag om omgevingsvergunning voor de tijdelijke N206 niet in strijd is met de provinciale Structuurvisie ruimte en mobiliteit én de provinciale Verordening ruimte (de huidige namen zijn respectievelijk de Omgevingsvisie Zuid-Holland en de Omgevingsverordening). Gelet hierop is voor het project een verklaring van geen bedenkingen niet vereist.

3. Besluit

Gelet op artikel 2.1 van de Wabo besluiten wij de omgevingsvergunning te verlenen voor de volgende activiteiten:

- het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan (art. 2.1 lid 1c van de Wabo).
- het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, in gevallen waarin dat bij een bestemmingsplan is bepaald (Aanleggen) (art. 2.1 lid 1b van de Wabo).

Wij verlenen de omgevingsvergunning overeenkomstig de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte stukken:

1. Aanvraagformulier;
2. Brief bij aanvraag omgevingsvergunning;
3. Situatietekening westzijde;
4. Goede ruimtelijke onderbouwing (GRO);
5. Notitie effecten stikstof;
6. Aanmeldnotitie Mer en vormvrije MER;
7. Bijlage 1 MER situatietekening;
8. Mer-beoordelingsbesluit;
9. PvE Archeologie.

Overwegingen en voorschriften

In de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bijlage I zijn de op de activiteiten betrekking hebbende overwegingen én voorschriften opgenomen. Deze bijlage maakt deel uit van de omgevingsvergunning.

Tijdelijkheid

De omgevingsvergunning wordt verleend voor een periode van 01-01-2021 tot en met 31-12-2022.

Katwijk, *pm*

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Katwijk,
de secretaris,

de burgemeester,

mr. drs. R.T. Jie Sam Foek

ir. C.L. Visser

Beroep

Belanghebbenden tegen dit besluit kunnen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De termijn vangt aan met ingang van de dag waarop het besluit is bekendgemaakt.

De termijn om een beroepschrift in te dienen bedraagt zes weken.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het besluit treedt in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroepschrift is verstreken.

Beroep kan worden ingesteld door:

- belanghebbenden die een zienswijze hebben ingebracht op het ontwerpbesluit, en
- belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet verweten kan worden dat zij geen zienswijze hebben ingebracht op het ontwerpbesluit.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en dient ten minste te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- de omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht, dat wil zeggen in ieder geval de vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en zo mogelijk datum en kernmerk van het besluit;
- een opgave van de redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Tevens dient ten behoeve van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep is gericht te worden overgelegd.

Op dit besluit is hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke zijn beroepsgronden zijn. Na afloop van de beroepstermijn kunnen deze gronden niet meer worden aangevuld. In het beroepschrift dient tevens te worden vermeld dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Voor het indienen van een beroepschrift wordt bij de indiener griffierecht in rekening gebracht.

BIJLAGE I

De volgende onderdelen horen bij en maken deel uit van de omgevingsvergunning met zaaknummer 1540725, voor het tijdelijk verleggen van de huidige N206 (westzijde) voor de Rijnlandroute

Het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, een beheersverordening, een exploitatieplan, regels gesteld door Rijk of Provincie of een voorbereidingsbesluit***Toetsingsgronden.***

Op grond van artikel 2.12 lid 1 van de Wabo kan de omgevingsvergunning voor deze activiteit slechts worden verleend:

- a. indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan of de beheersverordening:
 1. met toepassing van de in het bestemmingsplan of de beheersverordening opgenomen regels inzake afwijking,
 2. in de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen, of
 3. indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat;
- b. indien de activiteit in strijd is met het exploitatieplan: met toepassing van de daarin opgenomen regels inzake afwijking;
- c. indien de activiteit in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens een provinciale verordening of aanwijzingen van het Rijk: voor zover de betrokken regels afwijking daarvan toestaan;
- d. indien de activiteit in strijd is met een voorbereidingsbesluit: met toepassing van de in het voorbereidingsbesluit opgenomen regels inzake afwijking.

Bestemmingsplan

De aangevraagde activiteit is niet in overeenstemming met het ter plaatse geldende bestemmingsplan en het provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute (hierna: het PIP). Zie hiervoor p. 10 e.v. van de Goede ruimtelijke onderbouwing (GRO), die deel uit maakt van deze omgevingsvergunning.

Op grond van artikel 2.10 lid 2 van de Wabo wordt de aanvraag in dat geval mede aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1 lid 1, onder c, en wordt de omgevingsvergunning slechts geweigerd indien vergunningverlening met toepassing van artikel 2.12 niet mogelijk is.

Op grond van artikel 2.12 lid 1, onderdeel a, onder 3°, van de Wabo kan voor de aangevraagde activiteit omgevingsvergunning worden verleend, voor zover sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing.

In de bij dit besluit bijgevoegde en daarvan deel uitmakende GRO is uiteengezet dat voor de aangevraagde activiteit omgevingsvergunning kan worden verleend. Verwezen wordt naar deze ruimtelijke onderbouwing. Wij hebben deze goede ruimtelijke onderbouwing beoordeeld en stemmen in met deze onderbouwing. Wij concluderen dat het bouwplan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Gelet hierop kan voor deze activiteit met toepassing van artikel 2.12, lid 1, onderdeel a, onder 3°, van de Wabo de omgevingsvergunning tijdelijk worden verleend.

Het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde of van werkzaamheden, ingevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheers verordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit is bepaald

Op grond van artikel 2.11 lid 1 van de Wabo moet de omgevingsvergunning voor deze activiteit worden geweigerd indien omtrent de activiteit regels zijn gesteld in een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit en de activiteit in strijd is met die regels of met de regels die zijn gesteld krachtens een provinciale verordening of aanwijzingen van het Rijk, tenzij het mogelijk is de omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 van de Wabo te verlenen.

Bestemmingsplan

De aangevraagde activiteit is in overeenstemming met de daaromtrent in het ter plaatse geldende PIP gestelde regels. De activiteit is gelegen binnen de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie-1" (artikel 24).

Op grond van artikel 24.4.1 van de planregels van het PIP is het verboden op of in de gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie - 1' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
het uitvoeren van grondwerkzaamheden, waartoe in elk geval wordt gerekend het afgraven, ontginnen, woelen, mengen en diepploegen alsmede het aanbrengen van drainages of ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur, indien en voor zover de bedoelde grondwerkzaamheden worden uitgevoerd op een diepte beneden maaiveld vanaf 0,50 meter;

In bijgeleverde aanmeldnotitie van Movaris wordt aangegeven dat op basis van een bestaand Programma van Eisen (PvE) nog een proefsleuvenonderzoek zal worden uitgevoerd. Dit PvE is akkoord.

Vanuit archeologie is daarom geen bezwaar tegen verlening van de aangevraagde activiteit.

Beheers verordening.

Omtrent de aangevraagde activiteit zijn geen regels gesteld in een beheersverordening.

Exploitatieplan.

Omtrent de aangevraagde activiteit zijn geen regels gesteld in een exploitatieplan.

Voorbereidingsbesluit.

Er geldt ter plaatse van de aangevraagde activiteit geen voorbereidingsbesluit.

Voorschriften.

- Het opstellen en uitvoeren van een door het college van burgemeester en wethouders goed te keuren meetprotocol voor geluid, trillingen en grondwaterstanden.
- Vooraf aan de werkzaamheden moet een archeologisch proefsleuvenonderzoek conform het PvE worden uitgevoerd.

Productie 2

Inwoners van Valkenburg en Katwijk Smart Village

Aan de Raadsleden van de gemeente Katwijk

Katwijk, 17 september 2019

Geachte Raadsleden van de gemeente Katwijk

Op 17 juli werd de bevolking van Valkenburg opgeschrikt door het bericht dat tijdens de verbouwing van de N206 gedurende 2 jaar de tijdelijke weg pal langs het dorp wordt gelegd.

Geen vooraankondigingen, geen overleg, alleen maar een besluit dat vlak voor de zomervakantie werd gepresenteerd, waarbij een deel van de belanghebbenden niet is uitgenodigd. Representatief voor het **falende omgevingsmanagement** is de aan het traject grenzende basisschool waar nooit contact mee werd gelegd.

Verontruste burgers bezochten 4 september massaal de tweede participatieavond. Tijdens deze avond werd de tijdelijke N206 aan de Noordzijde als een vaststaand besluit gebracht. Tot op heden is dit standpunt van de Provincie en Boscalis ongewijzigd.

Wij willen een dringend beroep op u doen als onze directe volksvertegenwoordigers om dit plan te wijzigen. Naast het falende omgevingsmanagement zijn daar genoeg redenen voor. Wij noemen een paar punten die u verder uitgewerkt en onderbouwd vindt in de bijgaande presentaties.

1. In de aanbesteding worden eisen gesteld waar niet aan wordt voldaan

Met de eis "beperken van verkeershinder en omgevingshinder, in het bijzonder tijdens de realisatiefase" wordt onvoldoende rekening gehouden.

2. De vergunning Parkstrook/Snelfietspad wordt ingezet voor ander doel

Er zijn twee officiële projecten:

- a. De vernieuwing van de N206 > een provinciaal project waar projectgrenzen (pip) grenzen voor zijn bepaald.
- b. 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 is een oneigenlijk gebruik omdat de impact op de omgeving veel groter is en er meer bomen gekapt worden dan nodig is.

3. De PIP grens wordt overschreden

De tijdelijke N206 strekt over de PIP grens heen waarbij de projectgrens wordt opgerekt tot aan de systeemgrens. Volgens de provincie en Boscalis geldt de PIP alleen voor de definitieve situatie. Voor een tijdelijke weg van deze omvang en impact is het de vraag of dat juridisch mag. Voor de overschrijding van het PIP is een omgevingsvergunning nodig van de gemeente.

4. De ADC-toets

De tijdelijke 206 zou de ADC-toets voor de vergunnings aanvraag niet doorstaan.

5. Er is geen openheid en transparantie over de afwegingen.

Zowel de provincie Zuid-Holland als Boskalis hebben tijdens een overleg aangegeven dat de belangen van bewoners en de flora en fauna in het noorden bij de aanbesteding niet zijn meegenomen in een Trade-Off-Matrix (TOM). Voor de provincie zijn tijd en geld bepalend.

6. Misbruik van het gas- water- en archeologische argument.

Tijdens de voorlichtingsavond op 4 september werd de zuidelijke variant verworpen met een beroep op de impact voor gas- en waterleiding en het archeologisch onderzoek dat dan moet worden verricht. Géén van deze argumenten blijkt steekhoudend te zijn.

7. Er mist een integrale visie

Over enkele jaren moet een dubbele busbaan voor het HOV aan de zuidzijde van de N206 worden aangelegd. Wat is er dan logischer dan de tijdelijke N206 op het toekomstige HOV tracé te leggen. De Provincie geeft aan dat dit niet kan omdat dit een ander project is met een eigen looptijd. Als argument wordt bijvoorbeeld gebruikt dat een sloot niet mag worden gedempt voor de tijdelijke weg, maar moet worden verbreed tot een primaire watergang. Diezelfde sloot moet bij de aanleg van de HOV baan echter een aantal meters naar het zuiden worden verplaatst. Door dat met het N206 project mee te nemen worden kosten gespaard.

Het valt op dat de Provincie zich bij de verdediging van de noordelijke variant verschuilt achter het beperkte budget van het Rijk. Er wordt gedacht in deelprojecten terwijl de N206, HOV-busbanen, Snelfietspad én Nieuw Valkenburg bij uitstek geschikt zijn voor een integrale visie. Wij zijn ervan overtuigd dat dit budgettair veel ruimte schept en ieder deelproject ten goede komt.

Wij staan achter de plannen om de N206 aan te passen. Om niet in kritiek te blijven hangen hebben wij daarom een alternatief uitgewerkt dat wij u graag voorleggen. Wij vragen van u als bestuurders om van de plannenmakers te eisen dat dit alternatief alsnog serieus wordt genomen en zorgvuldig wordt geplaatst in een openbaar gemaakte matrix (TOM). Deze TOM dient transparant te zijn en gebaseerd op criteria waar de gemeente Katwijk van tevoren in is gekend.

Daarbij denken wij dat de gemeente Katwijk van de Provincie een integrale, toekomstgerichte visie mag eisen die recht doet aan de huidige én de toekomstige generaties.

Wij begrijpen dat uw handelingsbevoegdheid als Gemeenteraad beperkt is maar er zijn een aantal punten waarop u kunt ingrijpen. Voor de aanleg van de noordelijke variant van de tijdelijke N206 is een omgevingsvergunning nodig die door de gemeente Katwijk moet worden verstrekt. Daarnaast is er vergunning nodig voor de bomenkap.

Wij willen een dringend beroep op u doen om pal te staan voor de inwoners van Valkenburg, die zich door de gang van zaken ernstig geschokt en benadeeld voelen.

Tot nader overleg gaarne bereid.

Inwoners van Valkenburgh samen met Katwijk Smart Village

Bijlage 1: Alternatief plan voor Tijdelijke N206

Bijlage 2: Timeline Tjalmaweg.

Productie 3

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)

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 & Berkhede

(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.

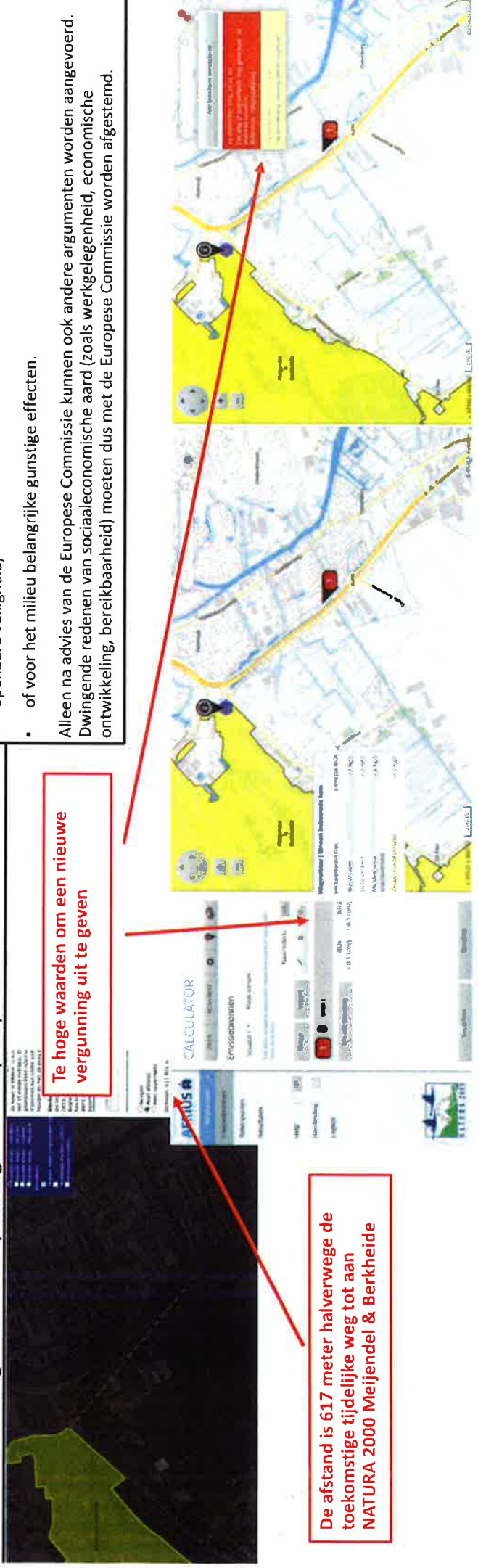
U moet dan aantonen dat:

- (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.



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

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?

Uitlegslide 1

Samenwerkingsovereenkomst en uitvoeringsovereenkomst Tjalmaweg aangegaan met de gemeente Katwijk.



Contact
Mr G W Post
070 411 72 38
g.post@btopenworld.co.uk

provincie **HOLLAND**
ZUID

[illegible]

507

Activities

- [illegible]

Aankomsten der Commissars van de Koning, na rechtsgedige beswaartelling door 'tS' beweegt is de juridische binding acht te gaan, is het advies aan de Commissars een machtiging af te geven aan F. Vermeulen, gedeputeerde Verkeer en Nieuw van de Provincie Zuid-Holland, om de samenwerkings- en onderhoudsverhouding met de gemeente Katwijk namens de Provincie Zuid-Holland te onderhouden.

Booklet C5

CONFIRMATION ACTIVITIES VASINVEST-OLD

Partner

- Samenwerkingsovereenkomst tussen gemeenten *Kaduna* en de provincie *Zuid-Holland* re betrekking van de verrijning van de N200 ingebruik G. (Tijmenaar als onderscheid van de *Rijnland-Route*)
- *Unconformiteit* ontstoot tussen gemeente *Nijmegen* en de provincie *Zuid-Holland* re betrekking van de verrijning van de N200 ingebruik G. (Tijmenaar als onderscheid van de *Rijnland-Route*)
- *Maatregelen* van de Commissaris van de Koning aan F. Vermoeten tot het onderscheiden van de *Samenwerkingsovereenkomst* met *Kaduna*.
 - 12-01-2015-DW-BE3689-100-001-1-Blaad 1)
 - 02-01-2016-DW-BE3689-100-002-1-Blaad 2)
 - 12-01-2016-DW-BE3689-100-003-1-Blaad 3)
 - 12-01-2016-DW-BE3689-100-004-1-Blaad 4)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0001-1-Blaad 1)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0002-1-Blaad 2)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0003-1-Blaad 3)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0004-1-Blaad 4)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0005-1-Blaad 5)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0006-1-Blaad 6)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0007-1-Blaad 7)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0008-1-Blaad 8)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0009-1-Blaad 9)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0010-1-Blaad 10)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0011-1-Blaad 11)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0012-1-Blaad 12)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0013-1-Blaad 13)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0014-1-Blaad 14)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0015-1-Blaad 15)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0016-1-Blaad 16)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0017-1-Blaad 17)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0018-1-Blaad 18)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0019-1-Blaad 19)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0020-1-Blaad 20)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0021-1-Blaad 21)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0022-1-Blaad 22)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0023-1-Blaad 23)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0024-1-Blaad 24)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0025-1-Blaad 25)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0026-1-Blaad 26)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0027-1-Blaad 27)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0028-1-Blaad 28)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0029-1-Blaad 29)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0030-1-Blaad 30)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0031-1-Blaad 31)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0032-1-Blaad 32)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0033-1-Blaad 33)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0034-1-Blaad 34)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0035-1-Blaad 35)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0036-1-Blaad 36)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0037-1-Blaad 37)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0038-1-Blaad 38)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0039-1-Blaad 39)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0040-1-Blaad 40)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0041-1-Blaad 41)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0042-1-Blaad 42)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0043-1-Blaad 43)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0044-1-Blaad 44)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0045-1-Blaad 45)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0046-1-Blaad 46)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0047-1-Blaad 47)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0048-1-Blaad 48)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0049-1-Blaad 49)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0050-1-Blaad 50)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0051-1-Blaad 51)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0052-1-Blaad 52)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0053-1-Blaad 53)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0054-1-Blaad 54)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0055-1-Blaad 55)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0056-1-Blaad 56)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0057-1-Blaad 57)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0058-1-Blaad 58)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0059-1-Blaad 59)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0060-1-Blaad 60)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0061-1-Blaad 61)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0062-1-Blaad 62)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0063-1-Blaad 63)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0064-1-Blaad 64)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0065-1-Blaad 65)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0066-1-Blaad 66)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0067-1-Blaad 67)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0068-1-Blaad 68)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0069-1-Blaad 69)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0070-1-Blaad 70)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0071-1-Blaad 71)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0072-1-Blaad 72)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0073-1-Blaad 73)
 - 03-02-2017-000535-15-15-000001-0074-1-Blaad 74)
 - 03-02-2017-000535-15-1

Eindbeeld



Eindbeeld

- In rood de tijdelijke verlegging



Eindbeeld



Uitlegslide 2

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.

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

In lijn met het EPvE

Het plaatje uit het rechtsgeldige EPvE





Menu

Zoeken

Mbt EPvE:

Op welke momenten heeft de Stadsbouwmeester samen met kwaliteitssteam 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.

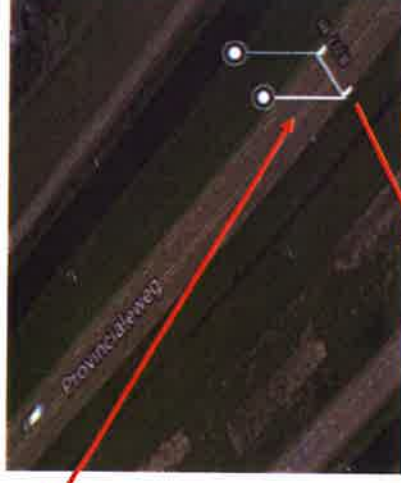
de uitstraling voor het hele tracé te krijgen, wordt per uitvoeringsdeel een Esthetisch Programma van Eisen vastgesteld. In het EPvE staan afspraken over bijvoorbeeld de vormgeving van tunnels, viaducten en geluidschermen. Op basis van het EPvE wordt het werk van de aannemer uiteindelijk beoordeeld.

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

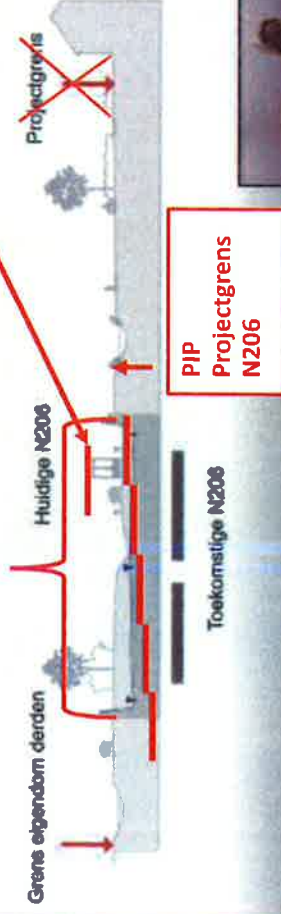
De huidige N206 is 8.00 meter breed

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

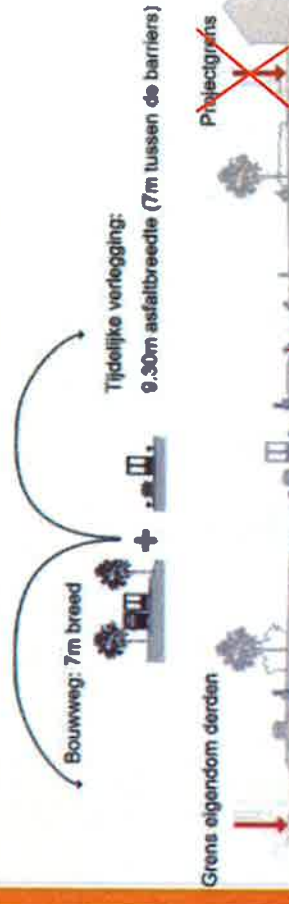


Waarom is tijdelijke verlegging noodzakelijk?

Maken van de verdiepte ligging met folie - dwarsdoorsnede

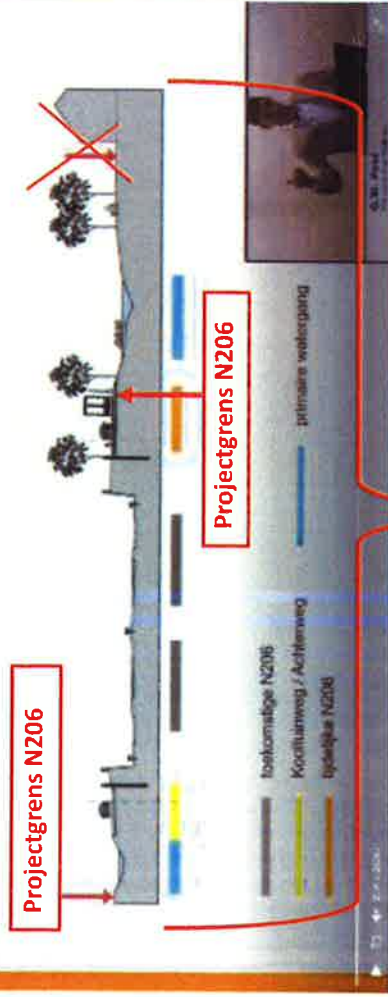


Waarom is tijdelijke verlegging noodzakelijk?



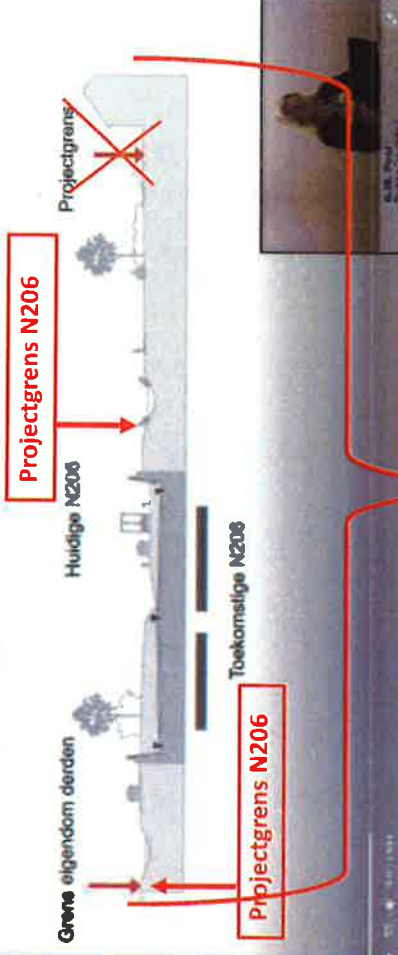
Tijdelijke verlegging ten noorden van N206

Tijdelijke verlegging naar noordzijde, bouwweg naar zuidzijde



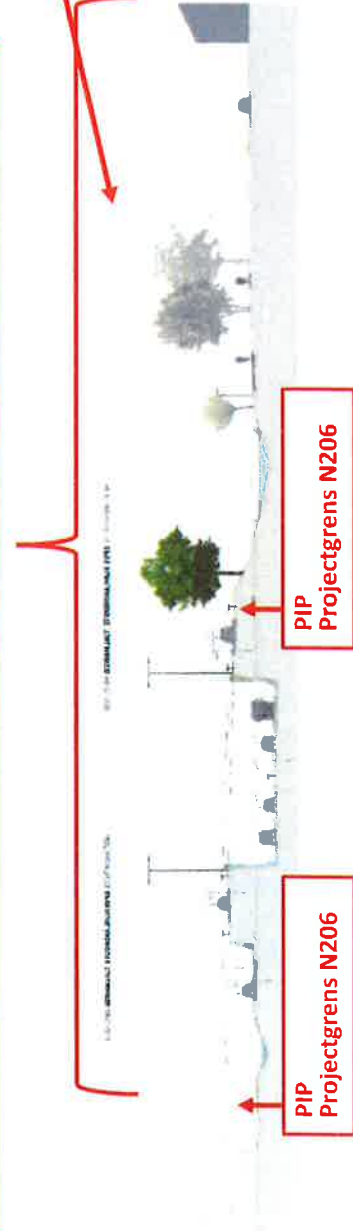
Waarom is tijdelijke verlegging noodzakelijk?

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 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?

het Waterplan

Diege voeden en schoon water voor Katwijk in de toekomst



De frequentie van onderhoud van de sifon duiker Valkenburgse wetering/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

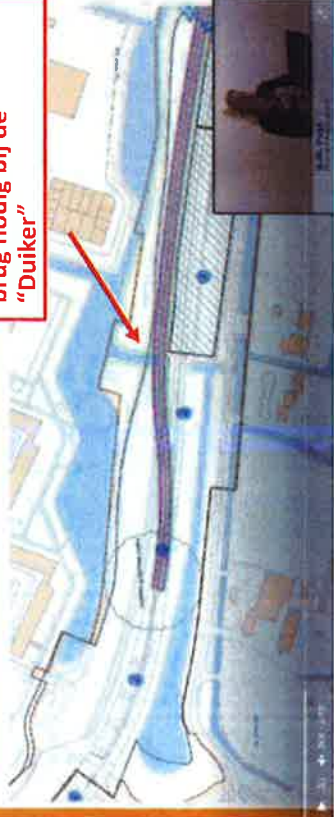
Bij de Noordelijke variant van Boskalis heeft men het alleen over een primaire watergang bij de Houthandel.

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, toeweg naar Zuidzijde



Variant 1: knelpunt ruimtegebrek
Kooftuinweg 35

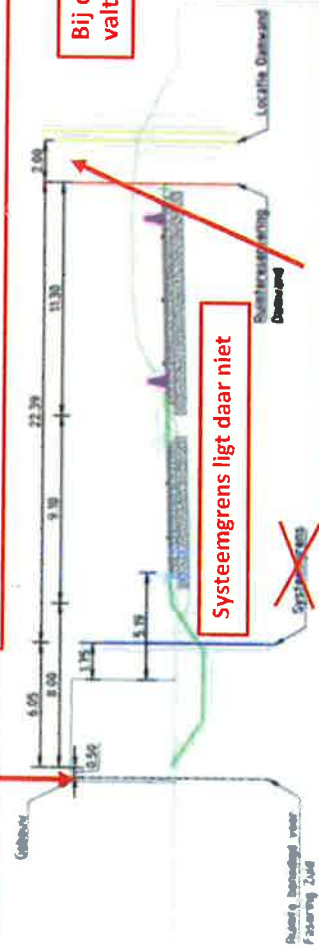


Variant 1: knelpunt ruimtegebrek
Achterweg 32



Projectgrens N206

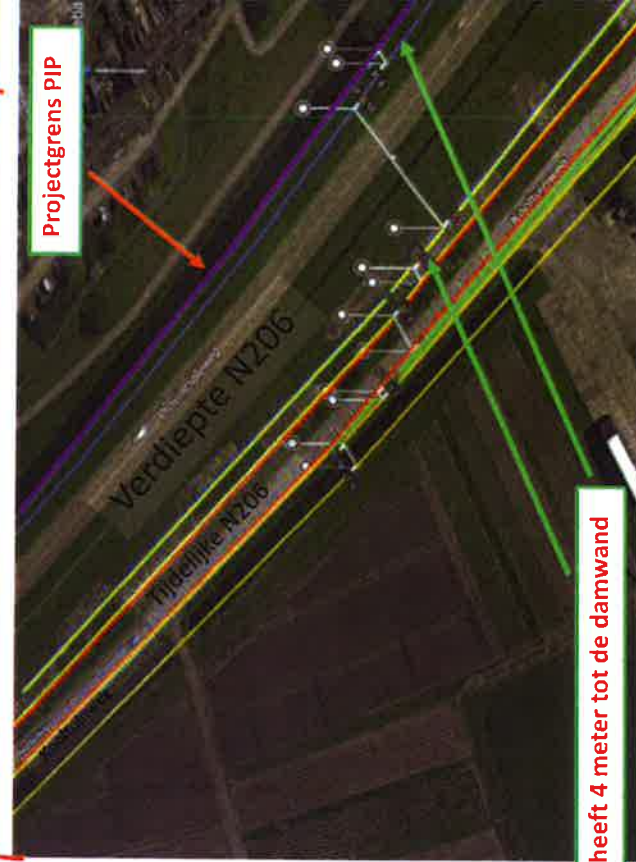
Knelpunten door Bosalis voor de zuidelijke variant kloppen niet



Bij de zuidelijke variant is er wel ruimte voor de wegen. Het valt binnen het PIP en op het grondgebied van de Provincie

De Kadastrale grens ligt op de PIP grens

Noordelijke variant heeft 2 meter tot de damwand



De zuidelijke variant heeft 4 meter tot de damwand

Variant "KSV" (indicatief)

Dit komt NIET in de buurt van het alternatief van KSV



Uitlegslide 7

Tijdelijke verlegging via noordzijde N206

- **Ligt 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

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

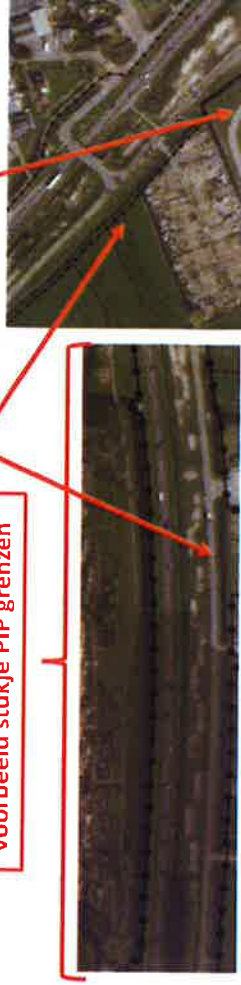
De Zuidelijke variant van KSV kent geen ongelijkvloerse delen

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.

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

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

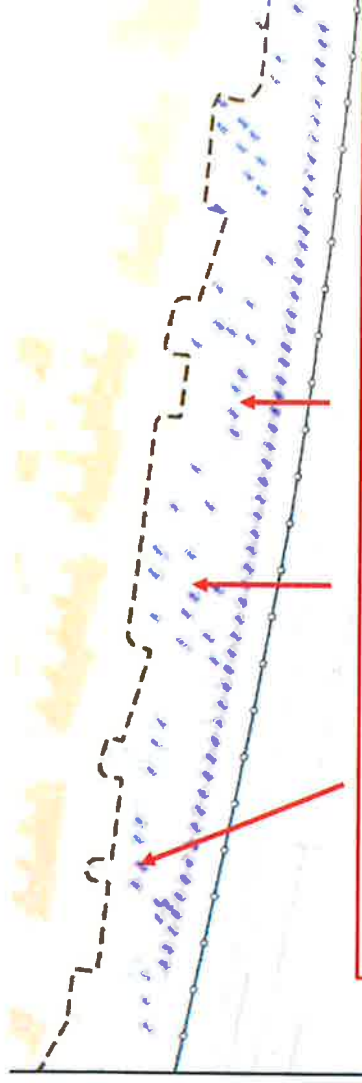


Conclusie

- 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



Uitlegslide 9



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.

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

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?

Productie 4

Procedurele vragen inzake Tjalmaweg en andere inpassingsvraagstukken

Aan: Gemeente Katwijk en Provincie Zuid-Holland
Afzender: Katwijk Smart Village
Datum: 10 oktober 2019

Achtergrond

De tijdelijke Tjalmaweg-N206 roept veel vragen op. Een weg pal langs de huizen, de school, ouderenwoningen met een drie meter hoog scherm als afscheiding. Participatie lijkt iedere keer met de mond beleden maar met handen en voeten getreden.

Wij vragen ons af hoe het zover heeft kunnen komen.

Bij een dergelijk belangrijk project met impactvolle consequenties voor mens en milieu bij de tijdelijke situatie maar ook met blijvende gevolgen, is zorgvuldigheid in het proces de basis van de besluitvorming.

Wij willen met dit vragendocument bevorderen dat de besluitvorming gebeurt op basis van volledige transparantie.

De vragen die wij hebben over de gelopen procedure zijn mede gebaseerd op de correspondentie tussen de gemeente Katwijk en de provincie uit 2017.

De vragen stellen wij wisselend aan de gemeente Katwijk en de provincie Zuid-Holland. Wij hebben ervoor gekozen om dit in één document te doen omdat het anders moeilijk is het overzicht te houden.

Wij, bezorgde inwoners van Katwijk en mensen van KSV, hebben in onze vrije tijd veel onderzoek gedaan. Drie maanden geleden wisten wij nog niets van PIP's, EPvE's en SOK's. Tijdens het lezen van de stukken en het volgen van de discussie hebben wij echter steeds meer vragen gekregen. Als betrokken burgers beschrijven wij wat ons opvalt en daar formuleren wij vragen bij. Het gaat ons niet om mensen, een gemeente, de Provincie of Boskalis te beschadigen of in de beklagdenbank te zetten. Wij zijn ervan overtuigd dat er mogelijkheden zijn om dit proces ten halve te keren om daarmee schade aan milieu, aan burgers en onderling vertrouwen te voorkomen. Wij willen een dringend beroep doen op de gemeenteraad om met dit document in de hand de vragen te stellen die naar onze mening gesteld moeten worden.

Naast dit document hebben wij alle bestaande feiten verwerkt in een uitgebreide ADC-afweging die wij als bijlage toevoegen. Ook de ADC-afweging laat zien dat het huidige voorstel niet voldoet aan de gestelde normen. Inmiddels zijn wij op het punt gekomen dat wij op basis van de feiten die er liggen kunnen stellen dat de tijdelijke, twee jaar durende, weg aan de Noordzijde onrechtmatig is en een bestuurlijke dwaling.

Leeswijzer: In dit document wordt eerst geciteerd uit bestaande stukken, daarna volgt steeds onze vraag of opmerking. Bij ieder citaat wordt een bronvermelding gegeven tussen haakjes.

Afkortingen:

KLE = Klanteis

TOM = Trade Off Matrix

EPvE= Esthetisch Programma van Eisen

SOK = Samenwerkingsovereenkomst

VO,DO en UO: Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp, Uitvoerend Ontwerp

Opbouw van dit document:

Het dossier N206 is complex en de informatie die wij hebben achterhaald is verspreid over meerdere documenten, zie referenties onderaan dit document. Wij citeren direct en letterlijk uit deze bronnen zonder toevoegingen of weglatingen. Wij begrijpen dat dit de leesbaarheid niet altijd ten goede komt maar het is onmogelijk om de 36 vragen te stellen wanneer het citaat ontbreekt. Om deze reden is ook afgezien van het maken van een samenvatting.

Het document is onderverdeeld in 5 onderwerpen

1. Langzaamverkeerroutes en verkeersveiligheid
2. PIP-grens, HOV en integrale benadering
3. Het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE), de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en het Kwaliteitsteam
4. Betrokkenheid van de gemeente Katwijk
5. Beleving, milieu en participatie

Graag horen we van de Gemeente Katwijk op welke vragen zij antwoord kan geven, en ontvangen we daarna ook de antwoorden.

Vervolgens vragen we Provincie Zuid-Holland antwoord te geven op de andere vragen.

1. Onderwerp: Langzaamverkeerroutes en Verkeersveiligheid

We hebben 3 topics gehaald uit het document Klanteisen. Dit document is de basis voor de Samenwerkingsovereenkomst (SOK). Bij iedere klanteis wordt aangegeven of de eis wel of niet wordt opgenomen in de SOK.

Waarneming a: KLE-00488

"Langs de N206 Tjalmaweg dienen te allen tijde langzaamverkeersroutes te zijn gefaciliteerd met een maximale omrijtijd van @@ minuten voor fietsers en een maximale omlooptijd van @@ minuten voor voetgangers

- ***Niet opnemen als contracteis wordt al geborgd door KLE-0477".***

Daarin staat: KLE-0477

"Alle bestaande fietsverbindingen dienen in stand te worden gehouden met een maximale omrijafstand van 800 meter."

Vraag 1: Voldoet de fietsverbinding voor de fietsers door Valkenburg aan de maximale omrijafstand van 800 meter?

Vraag 2: Hoe faciliteert de Provincie de te allen tijde verplichte langzaamverkeerroute langs de N206 in de huidige plannen?

Waarneming b: KLE-00475

*"Verkeershinder;onthefing tijdelijke verkeersmaatregelen gemeente Katwijk
De Opdrachtnemer dient voor het nemen van tijdelijke verkeersmaatregelen binnen de beheergrenzen van de gemeente Katwijk ontheffing of toestemming aan te vragen bij de gemeente Katwijk:*

- **Opnemen als contractseis**

Vraag 3: Is deze ontheffing door de gemeente Katwijk verleend?

Zo niet, hoe denkt de gemeente Katwijk hiermee om te gaan?"

Waarneming c: KLE-00156

*"Hinder bouwfase beperken, Doorgaand verkeer - P2.4.1.2 (1). Tijdens de
bouwwerkzaamheden aan de RLR dient de hinder voor fietsers en voetgangers langs het
tracé beperkt te blijven*

- **Opnemen als contractseis**

*Afstemming en goedkeuring door bevoegde gezag(en). De Opdrachtnemer dient het
onderdeel bereikbaarheid aantoonbaar af te stemmen met desbetreffende bevoegd
gezag(en) (met name wegbeheerders), de regio, hulpdiensten en
openbaarvervoermaatschappijen.*

*Het onderdeel bereikbaarheid dient door de bevoegde gezag(en) goedgekeurd te zijn voordat
de Opdrachtnemer het BLVC-plan ter acceptatie indient."*

Vraag 4: Door een noordelijke variant van de tijdelijke N206 is tijdens de
bouwwerkzaamheden geen fietsverkeer langs het tracé meer mogelijk en zijn alle
wandroutes opgeheven. Aan de contracteis wordt niet voldaan.
Welk bevoegd gezag heeft deze variant goedgekeurd?

Vraag 5: Tijdens de 'participatie-avond' van 4 september 2019 werd de vraag gesteld wat de
vervangende fietsroute werd tijdens de 2 jaar durende bouw.
Hoe verklaart de Provincie het gegeven antwoord: 'daar hebben we nog niet over
nagedacht'?"

Vraag 6: Door het verleggen van de fietsroute door Valkenburg treedt vermenging van
verkeer op, onderandere voor de scholieren. Bij de presentatie van de plannen was nog niet
over de fietsroute nagedacht. Dat betekent dat de veiligheid voor het fietsverkeer ook geen
aandachtspunt is geweest. Kan de Provincie met zekerheid stellen dat de veiligheid voor
fietsers en voetgangers niet in het geding is?

Vraag 7: Wij hebben vernomen, maar weten dit niet zeker, dat een deel van de bouwweg over de huidige Kooltuinweg is gepland en gemengd wordt met auto's, fietsers en wandelaars. Wanneer dit zo is wordt niet aan de contracteis voldaan, wat de vraag oproept welk bevoegd gezag hierin heeft toegestemd?

2. Onderwerp: PIP- grens, HOV en integrale benadering

Citaat a: (Provincie Zuid-Holland, Ontwerp Esthetisch Programma van Eisen Tjalmaweg, 12 juli 2017)

Vraag 5 van de gemeente Katwijk:

"Door een gebrek aan ruimte binnen de grens van het Provinciaal Inpassingsplan (de PIP-grens), is de landschappelijke inpassing aan de zuidzijde van de verbrede Tjalmaweg onvoldoende. Het verbeteren van de inpassing van het tracé moet meegenomen worden in de uitwerking van de vrije HOV-busbaan en de fietsroute."

Antwoord Provincie:

"Wij delen uw mening niet dat de PIP-grens te dicht op de rand van het wegdek ligt waardoor er onvoldoende ruimte is voor een goede landschappelijke inpassing van de Tjalmaweg. Wij volstaan in het EPvE met de landschappelijke inpassing van de onder 1 genoemde 'noregret' maatregelen ten behoeve van de HOV-busbaan."

Het is correct dat in het kader van het HOV-project gronden moeten worden verworven. Dit valt echter buiten de scope van het project Tjalmaweg. Voor de benodigde bestemmingsplanaanpassing is de gemeente Katwijk aan zet. De landschappelijke inpassing van de zuidzijde van de Tjalmaweg, voor zover gelegen buiten het PIP, maakt geen onderdeel uit van de scope van de Tjalmaweg en derhalve ook niet van de SOK."

Citaat b:

(Provincie Zuid-Holland, Estetisch Programma van Eisen (EPvE) Versie 2.6, 8 januari 2018)

J. Tjalmaweg PLV en het HOV zijn separate projecten met ieder een eigen dynamiek, maar moeten te allen tijde benaderd worden als integrale opgave.

Citaat c:

(Stadsbouwmeester, 18 maart 2019)

Stadsbouwmeester "Omgevingskwaliteit vraagt om een integrale benadering. Een te sectorale invulling van het proces en de begeleiding van plannen is als oude wijn in nieuwe zakken. Bij mij thuis zouden ze zeggen 't Zölfde gaoren op een aander klossie' (hetzelfde garen maar op een ander klosje). Het sectoraal invullen van het proces zou dus een grote denkfout zijn."

Inleiding op vragen: De zuidelijke variant is niet meegenomen, omdat deze buiten het PIP valt. Dit geldt echter ook voor de Noordelijke variant. De integrale benadering is vervangen door een no-regret benadering. Dat binnen afzienbare termijn de HOV buslijnen aan de zuidzijde aangelegd moeten worden heeft niet meegewogen.

De reden: onteigeningsprocedures (die voor de HOV toch gestart moeten worden), snel kunnen starten, geld besparen op de korte termijn en splitsing van projecten HOV en N206. Penny wise pound foolish.

Vraag 8: Hoe legt u uit aan de belastingbetaler dat u door een gebrek aan integraal denken over een termijn van 4 jaar veel meer geld uitgeeft dan nodig is?

Vraag 9: De Provincie Zuid-Holland schrijft dat voor de benodigde bestemmingsplan aanpassingen de gemeente Katwijk aan zet is. Wat heeft de gemeente tussen 2017 en 2019 hiermee gedaan?

Citaat d:

(Provincie Zuid-Holland, PZH-20127-60477521 DOS-2016-0002255, 4 juli 2017)

"In het Esthetisch Programma van Eisen dient rekening gehouden te worden met de realisering van de toekomstige HOV-busbaan en de Snelfietsroute Leiden - Katwijk.

Voor de HOV-busbaan verwijzen we naar hetgeen is vermeld onder 5. In de BAG van 6 maart jl. is afgesproken dat de snelfietsroute Leiden - Katwijk langs de Tjalmaweg onderdeel wordt voor de scope (budget van uit de provincie Zuid-Holland € 800.000). Ook de herinrichting van de noordelijke Parkzone is in het BAG van 6 maart toegevoegd aan de scope met een bijdrage vanuit de provincie van maximaal € 600.000. Deze valt deels buiten de PIP-grens, maar kent nu al een bestemming waarbinnen groen gerealiseerd kan worden."

Vraag 10: de noordelijke Parkzone valt deels buiten de PIP-grens maar dit kan ivm de groene bestemming.

Valt een snelweg voor twee jaar met vrijwel volledige en onnodige vernietiging van de groenstrook en het verdwijnen van 40 jaar oude bomen onder een groene bestemming? (volgens de overlevering waren de bomen destijds een cadeau van de Provincie aan de gemeente Katwijk!)

Citaat e:

(Provincie Zuid-Holland, Estetisch Programma van Eisen (EPvE) Versie 2.6, 8 januari 2018)

"Bij verbreding of verlegging van het fietspad en de aanleg van wandelpaden wordt rekening gehouden met het huidige karakter met een aantrekkelijk vloeiend verloop en tegelijkertijd een doorgaande comfortabele route zonder scherpe bochten."

Subconclusie:

Voor het fietspad en de herinrichting van de Parkzone is 1,4 miljoen euro gereserveerd. Het huidige fietspad verloopt vloeiend en is daarom niet geschikt voor het rechte tracé van de tijdelijke weg. Recht is snel saai en eindeloos, licht slingerend is boeiender voor de fietser. In de EPvE staat niet dat er een rechte weg moet komen maar een weg zonder scherpe bochten.

Vraag 11: In hoeverre bepaalt de tijdelijke weg het tracé voor het snelfietspad?

Inleiding op vraag over financiën

Het is voor de inwoners onduidelijk waarom het Groenpark volledig moet worden verbouwd. Wij denken dat er een aanzienlijke besparing kan zijn wanneer alleen het fietspad wordt verbreed en het Groenpark daarnaast grotendeels intact blijft.

Vraag 12: is bij de afweging tussen de Noord en de Zuidvariant voor de tijdelijke weg in de TOM rekening gehouden met de besparing die kan optreden wanneer het huidige fietspad en groenpark alleen worden aangepast en niet volledig verbouwd?

3. Onderwerp: Het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE), de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en het Kwaliteitsteam

Citaat f:

(Provincie Zuid-Holland, Ontwerp Esthetisch Programma van Eisen Tjalmaweg, 12 juli 2017)

Borging EPvE tijdens aanbesteding

"Het EPvE biedt een samenhangend kader van randvoorwaarden waar de aannemer aan moet voldoen. Tegelijkertijd is het voor de aannemer binnen de gestelde randvoorwaarden uit het EPvE mogelijk om optimalisaties aan te brengen.

Voor onderdelen die niet expliciet zijn beschreven in het EPvE of in het geval dat randvoorwaarden ontbreken, dienen deze met in acht name van de bepalingen in dit document en naar de geest van de inhoud daarvan te worden ontworpen en gerealiseerd.

Doel is dat alle inschrijvingen voor de Tjalmaweg voldoen aan het geschetste eindbeeld van het EPvE. Dit wordt geborgd door het aanbestedingsproces, waarbij de inschrijvers wordt gevraagd om twee onderdelen nader uit te werken in een zgn. aanbiedingsontwerp.

De aannemer is verantwoordelijk voor het verkrijgen van een Omgevingsvergunning voor het werk. Het EPvE vormt daarmee het toetsingskader voor de gemeente bij het beoordelen van de vergunningaanvraag. Het EPvE is na vaststelling door de gemeente Katwijk onderdeel geworden van het Welstandsbeleid.

Samengevat: de afdwingbaarheid van het EPvE wordt geborgd door de uitgevoerde toets op de haalbaarheid, het EPvE (tekst en referentiebeelden), die onderdeel uitmaken van de contractdocumenten, de te volgen aanbestedingsprocedure en de wijze van contractbeheersing tijdens de uitvoeringsfase

In de samenwerkingsovereenkomst (SOK) worden nadere afspraken gemaakt over de parkzone en het snelfietspad. Deze maken geen onderdeel uit van het EPvE. Esthetisch Programma van Eisen Tjalmaweg."

Vraag 13: Waarom maakt de parkzone en het snelfietspad geen deel uit van de EPvE?

Vraag 14: Wat zijn de afspraken in de SOK ten aanzien van de parkstrook en de fietssnelroute?

Vraag 15: Waarom is er een noodzaak voor herinrichting van de parkstrook?

Vraag 16: Voorziet de SOK in de mogelijkheid om de tijdelijke weg aan te leggen terwijl de SOK juist bedoeld is voor de aanleg van de groenstrook?

Inleiding op vraag:

Een groen park is wat anders dan een twee jaar durende snelweg, die steeds wordt weggezet als een tijdelijke maatregel.

Vraag 17: Is door de aannemer aangetoond dat niet alleen het groenpark maar ook de tijdelijke weg van twee jaar "met in acht name van de bepalingen van de EPvE en naar de geest van de inhoud daarvan wordt ontworpen en gerealiseerd?

Citaat g:

(Provincie Zuid-Holland, PZH-20127-60477521 DOS-2016-0002255, 4 juli 2017)

"Op 14 juni 2017 heeft een ontwerpatelier plaatsgevonden, samen met medewerkers van uw organisatie, om de uitgangspunten te bepalen voor dit fietspad in combinatie met de noordelijke parkzone. Het kwaliteitsteam wordt bij dit proces betrokken, dit in verband met de gewenste integrale benadering. De eisen worden in overleg met u opgesteld en gaan onderdeel uitmaken van laatste conceptversie van de contractdocumenten die na de zomer wordt aangeboden voor finale toetsing."

De Reikwijdte of het mandaat van het Kwaliteitsteam

"Het Kwaliteitsteam richt zich op de kwalitatieve landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute/ Tjalmaweg. Uit verschillende studies is echter gebleken dat de grens van het PIP (Provinciaal InpassingsPlan) zodanig krap is dat het voor een goede inpassing noodzakelijk is om ook buiten de PIP-grenzen te kijken. Een voorbeeld is de inrichting van de noordelijke parkzone. Deze valt buiten de PIP-grenzen, maar is wel essentieel voor een kwalitatief goede inpassing. Een tweede voorbeeld is de inpassingen van raakvlakprojecten die, deels als onderdeel van de infrabundel, nauw verbonden zijn met de RijnlandRoute/ Tjalmaweg. Hierbij kan gedacht worden aan de provinciale projecten HOV en Fietssnelweg, die beiden parallel aan de RLR/ Tjalmaweg komen te liggen, en een goede landschappelijke aansluiting met de Projectlocatie Valkenburg. In de op te stellen SOK zullen hier nadere afspraken over gemaakt moeten worden. Daarom verzoeken wij u om het kwaliteitsteam bij hun opdracht vanuit een integrale benadering te laten werken waarbij ook de aangrenzende ruimte, benodigd voor een goede kwalitatieve inpassing buiten de PIP mee genomen wordt."

Vraag 18: Wat is het advies geweest van het Kwaliteitsteam bij hun opdracht van een integrale benadering? Graag krijgen wij inzage in dat advies.

4. Onderwerp: Betrokkenheid van de gemeente Katwijk

Citaat h:

(Provincie Zuid-Holland, PZH-20127-60477521 DOS-2016-0002255, 4 juli 2017)

“Overigens is het niet het Kwaliteitsteam die te zijner tijd mag beslissen om af te wijken van de uitgangspunten van het EPvE. Immers het EPvE wordt een aanvulling op het vigerende welstandsbeleid van de gemeente Katwijk. Het is alleen de raad die beslist over haar eigen beleid. De raad kan overwegen dit eventueel te delegeren aan ons college”

Vraag 19: Heeft de gemeenteraad de beslissing over een eventuele afwijking van de uitgangspunten van het EPvE gedelegeerd naar de Provincie?

Inleiding op vraag: De provincie Zuid-Holland geeft tijdens voorlichtingsavonden vanuit een ivoren toren aan dat ondanks de ‘participatieavonden’ de plannen niet meer gewijzigd kunnen worden. De gemeente heeft echter de mogelijkheid om de huidige plannen rond de tijdelijke weg te toetsen aan het EPvE en de SOK en ‘te beslissen over haar eigen beleid’.

Vraag 20: Is de gemeente bereid de vergunning voor de tijdelijke N206 te blokkeren wanneer blijkt dat deze niet voldoen aan het EPvE en de SOK én is de gemeente bereid dit aan de rechter voor te leggen wanneer de Provincie de plannen toch door wil zetten?

Citaat i:

(Provincie Zuid-Holland, Ontwerp Esthetisch Programma van Eisen Tjalmaweg, 12 juli 2017)

“In het proces dat het EPvE heeft doorlopen heeft het kwaliteitsteam een belangrijke rol gespeeld. Opdracht van het kwaliteitsteam is de borging van de ruimtelijke kwaliteit van de RijnlandRoute (bestaande uit het hoofdcontract A44-N434-A4, Tjalmaweg en Europaweg) en van de wegomgeving.

Het kwaliteitsteam opereert onafhankelijk en kent de volgende samenstelling:

Abe Veenstra (voormalig Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit), voorzitter;

Peter van den Heuvel (voormalig Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit en vormgeving RWS);

Maarten Schmitt (voormalig Stadsbouwmeester Leiden).

Voor het deeltraject Tjalmaweg is Johan Roelofs (Stadsbouwmeester Katwijk) toegevoegd als lid.

Het team heeft een integrale en multidisciplinaire samenstelling: architectuur, stedenbouw, landschap & ruimtelijke kwaliteit.

De opzet en inhoud van het EPvE (90% versie) voor de Tjalmaweg is in afstemming met dit team opgesteld en het EPvE is, voorzien van een unaniem positief advies, ter ondersteuning van de besluitvorming in de gemeente Katwijk aangeboden (zie bijlage x).”

Inleiding op vraag: In het kwaliteitsteam zit Johan Roelofs namens de gemeente Katwijk als toegevoegd lid.

Vraag 21: Zit de heer Roelofs in het kwaliteitsteam namens het College van B&W van de gemeente Katwijk?

Vraag 22: Maakt de heer Roelofs nog steeds deel uit van het kwaliteitsteam?

Vraag 23: Zijn de rapportages van het kwaliteitsteam beschikbaar?

Vraag 24: Welke rol heeft het kwaliteitsteam tijdens de aanbestedingsprocedure gespeeld?

Citaat j:

(Provincie Zuid-Holland, Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) Versie 2.6, 8 januari 2018)

“De reconstructie van de RijnlandRoute Tjalmaweg wordt aangegrepen om de parkstrook langs de noordzijde van de N206, met de daarin gelegen wandel- en fietspaden qua functionaliteit en sfeer te versterken. Eén van de uitgangspunten van de Inpassingsvisie / Landschapsplan is dat de RijnlandRoute ondergeschikt is aan het landschap.

Dit referente inrichtingsplan geeft op hoofdlijnen richting voor de kwaliteitsverbetering en uitwerking, waarbij de fietsverbinding en de wandelmogelijkheden van oost naar west bij wijze van ‘ommetje’ door de parkstrook een belangrijke rol spelen. Het referente inrichtingsplan dient als basis voor de opdrachtnemer voor het VO, DO en UO. Tevens dient dit referentieplan als uitgangspunt voor het beheer door Gemeente Katwijk. De opdrachtnemer dient bij het opstellen van het definitief inrichtingsplan inzichtelijk te maken wat voor beheersregime bij de verschillende onderdelen hoort. Het referente ontwerp voor de parkstrook zoals opgenomen in dit plan is richtinggevend, maar niet maatvast. In de uitwerking kan de opdrachtnemer afwijken, mits goed onderbouwd en afgestemd met het Kwaliteitsteam Tjalmaweg.”

Citaat k:

(Provincie Zuid-Holland, Ontwerp Esthetisch Programma van Eisen Tjalmaweg, 12 juli 2017)

“Indien de ontwerpen niet voldoen aan de voorwaarden uit het EPvE, zal de inschrijver worden uitgesloten van inschrijving. De ontwerpen worden, voor zover het EPvE betreft, door het kwaliteitsteam getoetst waar de heer Roelofs, in zijn functie als Stadsbouwmeester van de gemeente Katwijk, deel van uitmaakt.

Door het zware instrument van uitsluiting in te zetten, zullen inschrijvers zich maximaal inspannen op dit onderdeel. Via de dialoog kunnen inschrijvers hun ontwerpen aanpassen op basis van feedback vanuit het kwaliteitsteam.”

Inleiding op vraag: Het ontwerp van de Parkstrook is mede afhankelijk van de tijdelijke weg die daar gedurende twee jaar komt te liggen. Dit moet door de opdrachtnemer gaande het aanbestedingsproces zijn afgestemd met Kwaliteitsteam in verband met de afwijkingen in het Voorlopig Ontwerp, het Definitief Ontwerp en het Uitvoerend Ontwerp. De heer Roelofs zat in het kwaliteitsteam als stadsbouwmeester van Katwijk als toegevoegd lid voor het deeltraject Tjalmaweg. Toch beweert de gemeente dat zij door het besluit van de Noordelijke variant voor de tijdelijke weg in het voorjaar van 2019 werd overvallen.

Vraag 25: Hoe heeft het Kwaliteitsteam de afwijkingen van het VO, DO en UO tijdens de aanbestedingsfase getoetst?

Vraag 26: Welke feedback heeft het kwaliteitsteam aan Boskalis gegeven naar aanleiding van het VO op basis waarna het DO tot stand is gekomen?

Vraag 27: Welke afstemming is er geweest tussen de heer Roelofs en de verantwoordelijke ambtenaren en wethouder over het VO en DO ten aanzien van de tijdelijke weg?

Citaat l:

(gemeente Katwijk, KES/SES gemeente Katwijk behorend bij contract DOS-2017-0003519, 1 december 2017)

"Overzicht KES/SES Werkgroep tijdelijke situatie (provincie Zuid-Holland / gemeente Katwijk) behorend bij contract DOS-2017-0003519, versie definitief, d.d. 01-12-2017"

Inleiding op vraag: Uit diverse brieven blijkt dat de gemeente Katwijk tot 2017 zeer betrokken is geweest in dit traject, met oa de heer Kreuger namens de gemeente. Er was een KES/SES werkgroep tijdelijke situatie. Er is een stadsbouwmeester van Katwijk toegevoegd aan het kwaliteitsteam. Het is niet voor te stellen dat deze bemoeienis abrupt is gestopt in 2017

Vraag 28: Wat is de betrokkenheid geweest van de gemeente Katwijk tijdens de aanbesteding tussen najaar 2017 en juni 2019?

Vraag 29: Tot wanneer heeft de 'KES/SES werkgroep tijdelijke situatie' gefunctioneerd?

Vraag 30: Is na de KES/SES werkgroep tijdelijke situatie een ander overleg gestart over de tijdelijke situatie?

5. Onderwerp: Beleving, participatie en Milieu

Citaat m:

(Provincie Zuid-Holland, PZH-20127-60477521 DOS-2016-0002255, 4 juli 2017) "In het EPvE dient sociale veiligheid een ontwerpuitgangspunt te zijn voor alle relevante onderdelen van het deeltraject Tjalmaweg."

Wij delen het belang van sociale veiligheid met u. Wij zullen in het EPvE expliciet het belang hiervan bij het ontwerp van de kunstwerken en de inrichting van de openbare ruimte daaromheen - voorzover binnen scope project Tjalmaweg - als uitgangspunt benadrukken.

Citaat n:

(Provincie Zuid-Holland, Estetisch Programma van Eisen (EPvE) Versie2.6, 8 januari 2018)

"Alle onderdelen binnen de systeemgrens dienen sociaalveilig ontworpen te worden. Dit betekent dat bij ontwerp en uitwerking van de verschillende onderdelen binnen de systeemgrens, in afstemming met de overige ontwerpuitgangspunten, wordt ingezet op het creëren van een sociaalveilige inrichting."

Vraag 31: Is een snelweg vlak langs een school en langs huizen met een enorm scherm pal voor de huizen en school aangetoond sociaalveilig?

Citaat o:

(Gemeente Katwijk, 2019)

Vraag CDA Katwijkse Gemeenteraad

"Is rekening gehouden met de inhoud van het Besluit gevoelige bestemmingen? (zie de site van het Ministerie van Infrastructuur en Verkeer en Waterstaat). Zo ja, waarom dan een tijdelijke N206 direct vóór de huizen, speeltuin/dierenwilde, school en ouderen langs? Zo nee, waarom niet?"

Antwoord van het college van B&W

"Het Besluit gevoelige bestemmingen is niet van toepassing omdat er geen gevoelige bestemmingen langs het tracé van de tijdelijke N206 aanwezig zijn. Overigens worden de grenswaarden van stikstof en fijnstof niet overschreden en blijven ruim onder de gestelde normen. Er is geen enkele kans dat de normen overschreven gaan worden. In het kader van beoordeling van de Omgevingsvergunning wordt standaard onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit, geluid en veiligheid"

Inleiding op vraag:

Citaat p:

(Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, 2019)

Wanneer in de betreffende wetgeving de definitie wordt opgezocht van gevoelige bestemmingen dan staat daar letterlijk:

"De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn een gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen."

Vraag 32:

Waarom wordt in het antwoord van B&W ontkend dat de basisschool en de strook bejaardenwoningen die parallel aan de tijdelijk N206 loopt gevoelige bestemmingen zijn?

Inleiding op vraag:

Voor de inleiding op deze vraag verwijzen wij graag naar het toegevoegde ADC-document.

Vraag 33:

Hoe kan met grote stelligheid worden beweerd dat er geen enkele kans is dat de normen voor stikstof en fijnstof worden overschreden terwijl er voor zover wij weten, nog geen gegevens zijn verstrekt over de te verwachten bouwactiviteit, verkeersintensiteit en filevorming?

Citaat q:

(Provincie Zuid-Holland, Estetisch Programma van Eisen (EPvE) Versie 2.6, 8 januari 2018)

"Dit EPvE richt zich op de landschappelijke inpassing van de Tjalmaweg binnen de projectgrenzen. De focus ligt daarbij op de continuïteit voor het wegbeeld op de Tjalmaweg enerzijds en anderzijds op behoud en verbetering van gebruik en sfeer van de parkstrook. Hierbij spelen de fietsverbinding en de wandelmogelijkheden van oost naar west en bij wijze van 'ommetje' door de parkstrook een belangrijke rol. Aan de zuidzijde spelen de ontwikkeling van PLV en de HOV-busbaan, waardoor in dit EPvE op een 'tijdelijke' situatie moet worden ingespeeld."

VERSTERKING GEBRUIK

"In de parkstrook ligt een fietsverbinding van Leiden naar Katwijk en andersom, welke tot snelfietsroute wordt opgewaardeerd. Deze verbinding wordt op een goede manier ingepast in het park. Daarnaast wordt het park intensief gebruikt voor het maken van een ommetje."

Inleiding op vraag:

Hier wordt aangegeven dat het park intensief gebruikt wordt door de Valkenburgers, dit wordt hen voor 2 jaar ontnomen zonder enige vorm van compensatie behalve de toezegging dat zij er wat moois voor terug krijgen.

Vraag 34: Hoe kan de Provincie dit zonder vorm van overleg verantwoorden naar de bewoners van Valkenburg?

Citaat r:

(Provincie Zuid-Holland, Estetisch Programma van Eisen (EPvE) Versie 2.6, 8 januari 2018)

"Het zicht vanuit het dorp Valkenburg op de duinrand dient zoveel mogelijk behouden te blijven."

Inleiding op vraag: Nergens wordt in het EPvE een uitzondering genoemd op het zicht dat zoveel mogelijk behouden moet blijven. Wanneer een drie meter hoog scherm het uitzicht voor de bewoners twee jaar volledig belemmert wordt niet aan deze eis voldaan.

Vraag 35

Hoe legt de Provincie uit dat niet aan de EPvE wordt voldaan met betrekking tot het behouden van het zicht op de duinrand?

Citaat s:

(Stadsbouwmeester, 18 maart 2019)

Uit de blog van de heer Roelofs, stadsbouwmeester gemeente Katwijk en lid van het kwaliteitsteam.

"De raad en het college van B&W van de gemeente Katwijk dragen het belang van een hoogwaardige omgevingskwaliteit op een enthousiaste wijze uit, waarbij men extra draagvlak bij de inwoners genereert door een zorgvuldig participatieproces. Het participatieproces is zonder twijfel een van de belangrijkste pijlers van het uiteindelijke resultaat."

Vraag 36: Hoe kan de stadsbouwmeester van Katwijk, vanaf 2017 lid van de Kwaliteitscommissie Tjalma/N206, dit in 2019 zeggen wanneer bewoners vlak voor de zomer compleet worden overvallen door de tijdelijke weg, de aan het traject gelegen school van niets wist tot de participatieavond van 4 september, en de verantwoordelijke bestuurders lang onzichtbaar bleven?

Referenties

gemeente Katwijk. (1 december 2017).

KES/SES gemeente Katwijk behorend bij contract DOS-2017-0003519.

gemeente Katwijk. (1 december 2017).

Overzicht KES/SES Werkgroep tijdelijke situatie

(provincie Zuid-Holland / gemeente Katwijk (DOS-2017-0003519).

gemeente Katwijk. (15 maart 2017).

Brief van de gemeente Katwijk aan de Provincie Zuid-Holland over RLR/Tjalmaweg (conceptversie van het EPvE) Versie 2.4.

Gemeente Katwijk. (2019, september 4).

Nota van beantwoording over tijdelijke N206 vanwege aanleg Rijnlandroute. Katwijk.

Provincie Zuid-Holland. (12 juli 2017).

Ontwerp Esthetisch Programma van Eisen Tjalmaweg. Mw. Post.

Provincie Zuid-Holland. (4 juli 2017).

PZH-20127-60477521 DOS-2016-0002255. Mw. Post.

Provincie Zuid-Holland. (8 januari 2018).

Estetisch Programma van Eisen (EPvE) Versie 2.6.

Rijnlandroute. (01 mei 2017).

Planning RLR Tjalmaweg.

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden. (2019, 01 15).

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

Opgehaald van [www.overheid.nl](https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2009-14.html): <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2009-14.html>

Stadsbouwmeester. (18 maart 2019). *Supervisie blog #2. Johan Roelofs.*

Productie 5

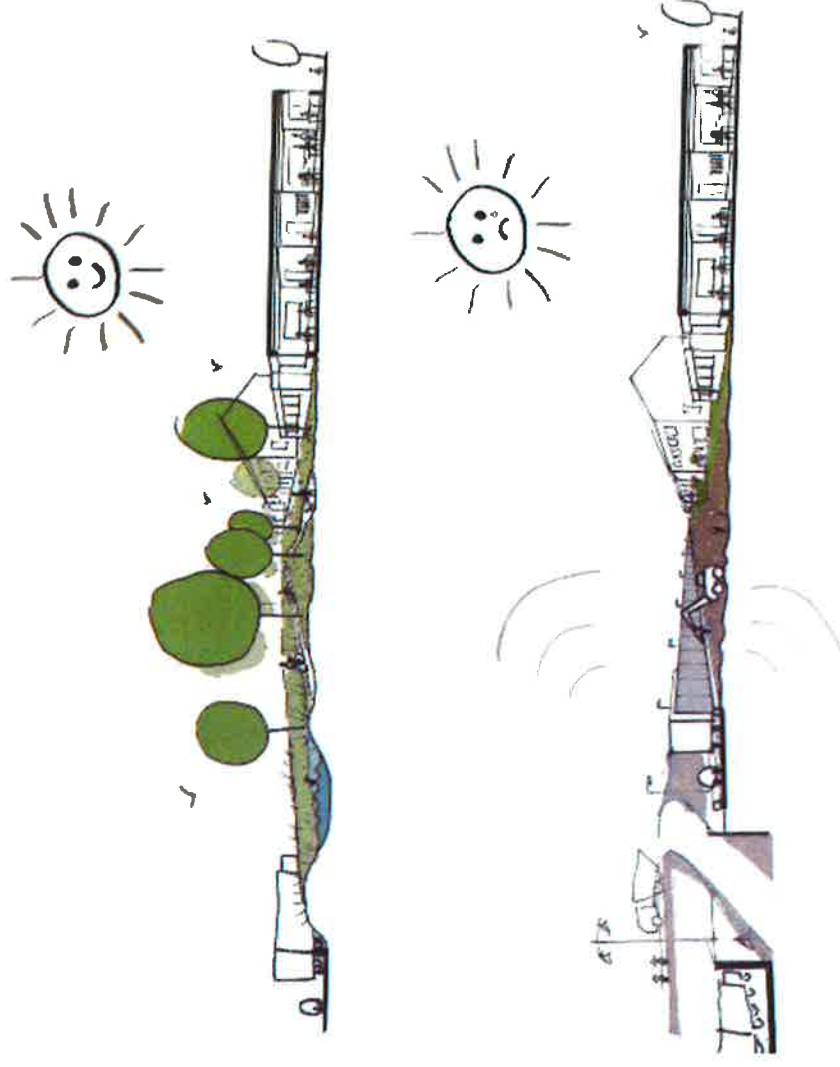
Impact op mens en milieu en Stikstofschade Natura2000

Informatie voor beslissers
over benodigd onderzoek voor
vergunning voor Noord-
variant voor tijdelijke N206.

10 oktober 2019



Stikstof en Milieu
Kantoor voor Stikstof en Milieu



Waar gaat het over:

Grenzen van het PIP zijn er niet voor niets.

Het bouwen buiten deze PIP is niet de intentie van de regelgeving. Het is logisch dat een tijdelijke snelweg niet gezien kan worden als een bouwkeet of een plek waar een hijskraan staat, maar dat dit een bouwactiviteit is met de nodige impact.

Achtergrond:

De nieuwe N206 die gebouwd gaat worden moet vanwege de constructie in 1 keer aangelegd worden. Groot nadeel van deze keuze is dat het verkeer tijdens de bouw tijdelijk omgeleid moet worden buiten het gebied waar de nieuwe weg gerealiseerd wordt.

PIP is onherroepelijk > In het PIP staat aangegeven waarbinnen de bouwactiviteiten plaats moeten vinden en waar vergunningen voor gelden. Binnen de PIP grenzen wordt uitvoerig onderzoek gedaan naar Flora&Fauna zodat het voldoet aan de Wet Natuurbescherming.

Systeemgrens: De systeemgrens is breder dan de PIP-grens en is de plek waar je met effecten van het bouwen te maken kunt krijgen, lees er kan een bouwkeet komen te staan, bouwmaterieel, ed. Men moet CO2 neutraal werken in dit gebied.

Projecten worden gemengd in communicatie en voorlichting waardoor onduidelijkheid over grenzen.

Onderzoek nodig impact op Natura2000 gebied

De noordelijke variant valt buiten het PIP, waardoor er onderzoek gedaan moet worden of de ADC-toets wordt behaald.

Achtergrond:

Voor een zuidelijke variant die binnen het PIP valt is de ADC-toets niet nodig en kan er direct met de bouw gestart worden van de nieuwe N206.

Het gebied waar de tijdelijke N206 gerealiseerd moet worden is een gebied wat hoort bij de Natura2000 gebieden (Natuurgebied Meijndel Berkheide).

Voor de Natura2000-gebieden geldt dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) van toepassing is.

Het PAS kan omzeild worden door een ADC-toets uit te voeren i/v de Wet natuurbescherming (artikel 2.8 lid 4). Dit is een onderzoek wat voor uitloop in de tijd zorgt.

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

A: Zijn er geen alternatieven voor het project die beter uitpakken voor Natura2000.

D: Er is een dwingende reden van groot openbaar belang voor de bouw.

C: Er worden voldoende compenserende maatregelen getroffen.

In dit document zoomen we in op:

1. Uitleg Natura2000 gebied
2. ADC-toets: Is er een alternatief(A)
3. ADC-toets: Is er een dwingende reden(D)
4. ADC-toets: Wat moet er onderzocht worden(C)
5. Conclusie: Zuid-variant lijkt de beste oplossing

- Op de website www.katwijksmartvillage.nl zijn bij Dossier Tijdelijke Tjalmaweg de andere documenten te vinden.



PAS Infographic

1/3

https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2018/10/KSD_BIJ12_PAS_InfographicF1ver_DEF_v3-1.pdf

Programma Aanpak Stikstof

Wat houdt het PAS in en wat is er bereikt

Over het PAS

2017

Ruimte voor economische ontwikkelingen, sterkere natuur en minder stikstofdepositie. Dat is het doel van het Programma Aanpak Stikstof waarin overheden, natuurorganisaties en ondernemers samenwerken.

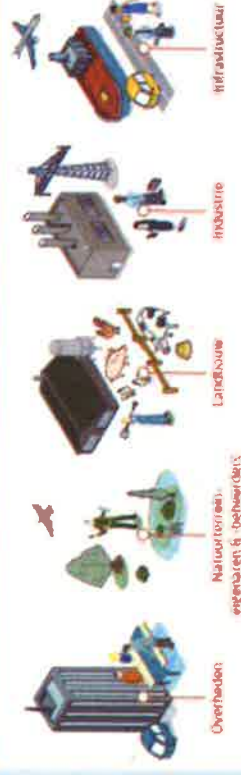
Stikstof is een belangrijke voedingsstof voor planten, maar te veel kan schadelijk zijn voor natuur. Om die natuur in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden te behouden worden in het kader van het PAS natuurherstelmaatregelen uitgevoerd. Daarnaast wordt met maatregelen de stikstofuitstoot vermindert.

Deze brochure geeft een tussenstand van het PAS in 2017.

De inhoud is gebaseerd op de Landelijke Monitoringsrapportage Natuur 2017, de Monitoringsrapportage stikstof, Addendum op stand van zaken 2016, AERBUS Monitor 2016/1 en de Gebiedsrapportages 2017.

Het PAS is een programma van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en twaalf provincies en het ministerie van Defensie.

Voor wie is het PAS relevant?



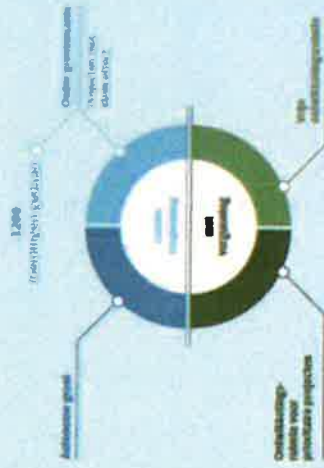
PAS – Programma Aanpak Stikstof 2017

https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2018/10/KSD_BIJ12_PAS_InfographicFlyer_DEF_v3-1.pdf



Wat heeft het PAS mogelijk gemaakt?

Door depositbedeling komt, onder voorwaarden van de uitvoering van herleidingsmaatregelen, namelijk beschikbare voor economische ontwikkelingen. Een deel is gerestitueerd voor auto-remise, verhuur van auto's, auto's die worden gebruikt voor landbouw, verspreiden van de groep van autoverhuur. Een deel is gerestitueerd voor productie met een klein effect op de lokale economie (vrijhandel). Dit staat hier aangegeven als 'andere gerestitueerde'. Een ander deel is gerestitueerd voor vergaande ontwikkelingen, activiteiten voor overheden en andere personen. Vergaande ontwikkelingen zijn van groot maatschappelijk belang worden praktijken projecten genoemd.



© 2004 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 255: 109–116



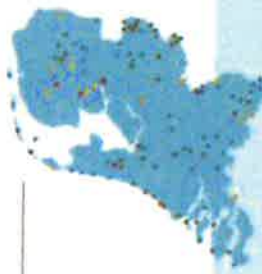
Hersteemaatregel Dwingenderveld - Noorderveld

Het Noordenveld, een voormalige landbouw en deels bosgebied, is opgenomen in het gebied *andere*. Om fysieke en historische veranderingen en het terugkoppelen van de natuur (recreatie) te verbeteren, wordt er een gebiedsplan opgesteld dat de natuur en de recreatie verbetert. Het gebied is in het gebied *andere* opgenomen.



100

804 - PROGRAMAS ANOS 2011



How to make
 1. In a large bowl, combine the flour, sugar, baking powder, salt and cinnamon.
 2. In a separate bowl, whisk together the eggs, oil, milk and vanilla.
 3. Pour the wet ingredients into the dry ingredients and mix until just combined.
 4. Pour the batter into a greased 9x13 inch pan and bake for 35-40 minutes.
 5. Let cool for 10 minutes before serving.

Voor de insprekingsrond van het PAS konden steeds minder sprekers worden gevonden. Het first PAS is de ingang voor verspreiding van schakelgegevens; andere gebieden doorlopen. Het tempo van bereiking van de beschrijvende informatie verschilt per gebied, is maar dan 50% van de gebieden is de gemiddelde (GM) voor middelen verlengd omdat de beschrijvers voor middelen daar is bereikt. In verschillende gebieden is op enkele locaties de verspreidingsgrens (GM) voor de eerste drie jaar van het PAS inmiddels volledig bereikt voor segment 2.



Practical exercises



© 1999 by The McGraw-Hill Companies

What's New
Applying a new
spelling strategy
to new assignments is
called **SP** strategy.

ACQUISITION

1. Uitleg Valkenburg onderdeel Natura2000

Het gebied waar de tijdelijke N206 gerealiseerd moet worden is een gebied wat hoort bij de Natura2000—gebieden. (Naturagebied Meijndel Berkeide).

De uitstootwaarden zijn te hoog.

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

Te hoge waarden om een nieuwe vergunning uit te geven



2. ADC-toets

A. Zijn er betere alternatieven met minder impact voor Natura2000 gebieden?

Onderzoek is nodig naar het effect van uitstoot van fijnstof en stikstof op de natuur en biodiversiteit bij het bouwen van de tijdelijke weg en tijdens het gebruik van de tijdelijke weg.

Dat betekent dat er metingen moeten worden gedaan in huidige situatie.

Dat betekent dat er analyses gemaakt moeten worden van de te verwachten impact bij het bouwen van de tijdelijke weg.

Dat betekent dat er analyses gemaakt moeten worden van de te verwachten impact van de uitstoot tijdens het gebruik van de tijdelijke weg bij doorrijdend verkeer, maar ook bij files en bij sluipverkeer door Valkenburg.



3. ADC Toets

D: Is er een dwingende reden van groot openbaar belang?

Er is geen dwingende redenen van groot openbaar belang voor een tijdelijke N206 aan de Noordzijde.

- a. **Veiligheid:** In het zuiden kunnen de wegen beter van elkaar ontsloten worden en daardoor is de zuidelijke variant veiliger dan de noordelijke variant.
- b. **Watercompensatie** kan op andere manier geregeld worden. Boskalis kan zich gewoon kan houden aan het watercompensatie plan gesteld in het referentie ontwerp.
Er is in het zuiden voldoende ruimte om de sloten op het vliegveld te verbreden of de definitieve sloot te graven.
Daarnaast is een mechanische schoonmaak systeem tbv. de Sifon voor het Hoogheemraadschap voldoende.
- c. **Archeologisch onderzoek** heeft in het zuiden plaatsgevonden en niet in het noorden.
- d. **Gasleidingen** zijn in het zuiden niet een grotere belemmering dan in het Noorden.
- e. **Waterleidingen** in het zuiden zijn al verplaatst.
- f. **Explosievenonderzoek** moet in het zuiden en noorden plaatsvinden.
- g. **Ruimte:** Er is voldoende ruimte voor een Kooltuinweg (op de huidige sloot) en een tijdelijke N206 op de Kooltuinweg.

Uitlegslide Veiligheid: beter aan Zuidkant

Veiligheid wordt groter door ontsluiten verkeer Kooltuinweg, tijdelijke N206, bouwweg, foliebak en fietsverkeer

- Een zuidelijke variant maakt het ontsluiten van de Kooltuinweg, tijdelijke N206 en bouwput mogelijk.
- Een zuidelijke variant maakt het mogelijk dat het fietsverkeer niet over de openbare weg hoeft maar het fietspad kan gebruiken.
- De zuidelijke variant kent een veilige bouwweg die niet is gemengd met fietsers.
- De bouwweg van Boskalis wordt gevaarlijk gemengd met fietsers op de Kooltuinweg.
- Zie hieronder het voorstel KSV gescheiden wegen en bouwput.

| Zie hieronder de bouwweg gele lijn voorstel KSV

| De gestippelde lijn is voorstel Boskalis gemengd met fietsers op de Kooltuinweg.



Uitlegslide Watercompensatie

Verbreding van sloten aan noordzijde en zuidzijde niet enige alternatief voor watercompensatie.

- Boskalis kan zich gewoon houden aan het watercompensatieplan gesteld in het referentie-ontwerp. Er is in het zuiden voldoende ruimte om de sloten op het vliegveld te verbreden of de definitieve sloot te graven. Daarnaast zou een mechanische schoonmaakstroom tbv. de Sifon voor het Hoogheemraadschap voldoende zijn. (zie volgende slide).
- Er zijn afspraken gemaakt tussen Provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap Rijnland (brief Provincie Zuid-Holland aan de Gemeente Katwijk 12 juli 2017). In de contractdocumenten, waar het EPvE een onderdeel vanuit maakt, staat dat de watercompensatie plaats vindt buiten het EPvE in het referentie-ontwerp.
- Een deel van de boezemcompensatie vindt plaats bij Valkenburgsemeer.
- Al deze afspraken zijn in overleg met het Hoogheemraadschap Rijnland.
- Er zijn geen afspraken te vinden waarbij staat dat de sloot buiten het PIP in de parkstrook moet worden verbreed.
- Indien er toch extra watercompensatie moet plaatsvinden, dan biedt KSV op de volgende pagina een oplossing, maar er zijn met deskundigen tal van andere oplossingen te bedenken.



Uitlegslide Watercompensatie: mogelijkheden als alternatief

Het voorstel van een zuidelijke variant van de tijdelijke N206 wordt ondersteund met een plan voor watercompensatie.

- KSV stelt voor om enkele sloten die op dit moment met elkaar in verbinding staan op het Maritiem Vliegveld Valkenburg te verbreden.
- Dit wordt zichtbaar in de plaatjes hieronder.
- De sloten staan met elkaar in verbinding gevisualiseerd met blauwe lijnen.
- In het waterplan van de gemeente Katwijk staat dat het waterschap vraagt om een mechanische reiniging tbv. de Sifon.
- Opvallend is de keuze van Boskalis voor het verbreden van de sloten in het noorden, 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 en houdt men zich niet aan het watercompensatie plan?



De frequentie van onderhoud van de sifon duiker Valkenburgse wetering/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.



Uitlegslide Watercompensatie

Uitlegslide Watercompensatie

Verbreding sloten in het noorden. (zie vorige pagina)

- In de contractdocumenten waar het EPvE onderdeel vanuit maakt, staat dat de watercompensatie plaatvindt buiten het EPvE in het referentie ontwerp.
- Een deel van de boezemcompensatie vindt plaats bij Valkenburgsemeer.
- Al deze afspraken zijn in overleg met het Hoogheemraadschap Rijnland.
- Er is nooit afgesproken dat de sloot buiten het PIP in de parkstrook moet worden verbreed.
- Indien er toch nog extra watercompensatie moet plaatsvinden, dan biedt KSV op de volgende pagina een oplossing.

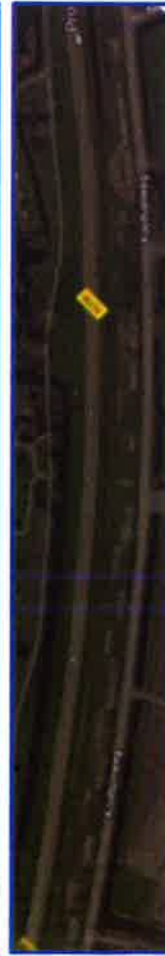


Watercompensatie referentieontwerp

Uitlegslide Archeologisch onderzoek aan zuidkant geen extra belemmering tov. 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 N206 zijn slechts enkele proefsleuven 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 N206 is aangemerkt als archeologisch gebied.

Proefgravingen van West naar Oost in drie delen



Archeologisch onderzoek

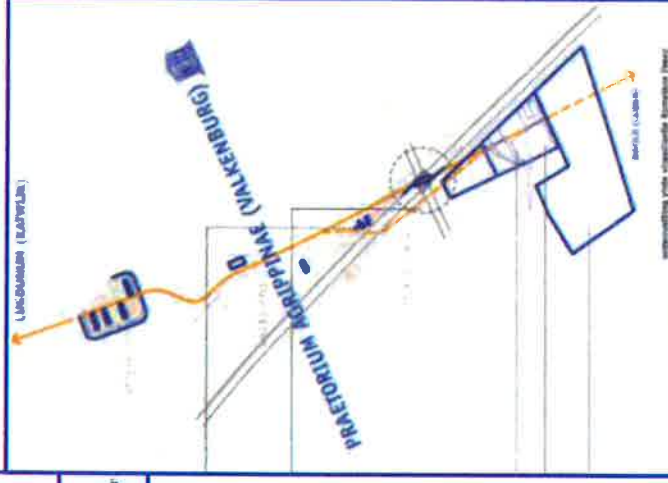
voor het verwijderen van de voortz. van de 20 bomen binnen de gemeentelijke vaartwaten. In verband met mogelijke archeologische waarden, is de aanvraag voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

De afbeelding toont een kaart van de Romeinse weg, die zich zowel aan de Noord- als aan de Zuidzijde bevindt. De kaart is afkomstig uit het Esthetisch Pakket van Eisen (EPvE). De kaart toont de Romeinse weg, die zich zowel aan de Noord- als aan de Zuidzijde bevindt. De kaart is afkomstig uit het Esthetisch Pakket van Eisen (EPvE).

De afbeelding toont een kaart van de Romeinse weg, die zich zowel aan de Noord- als aan de Zuidzijde bevindt. De kaart is afkomstig uit het Esthetisch Pakket van Eisen (EPvE). De kaart toont de Romeinse weg, die zich zowel aan de Noord- als aan de Zuidzijde bevindt. De kaart is afkomstig uit het Esthetisch Pakket van Eisen (EPvE).

De afbeelding toont een kaart van de Romeinse weg, die zich zowel aan de Noord- als aan de Zuidzijde bevindt. De kaart is afkomstig uit het Esthetisch Pakket van Eisen (EPvE). De kaart toont de Romeinse weg, die zich zowel aan de Noord- als aan de Zuidzijde bevindt. De kaart is afkomstig uit het Esthetisch Pakket van Eisen (EPvE).

De afbeelding toont een kaart van de Romeinse weg, die zich zowel aan de Noord- als aan de Zuidzijde bevindt. De kaart is afkomstig uit het Esthetisch Pakket van Eisen (EPvE). De kaart toont de Romeinse weg, die zich zowel aan de Noord- als aan de Zuidzijde bevindt. De kaart is afkomstig uit het Esthetisch Pakket van Eisen (EPvE).



Uitlegslide Gasleidingen

Op de kaarten zien de gasleidingen er niet uit als belemmeringen

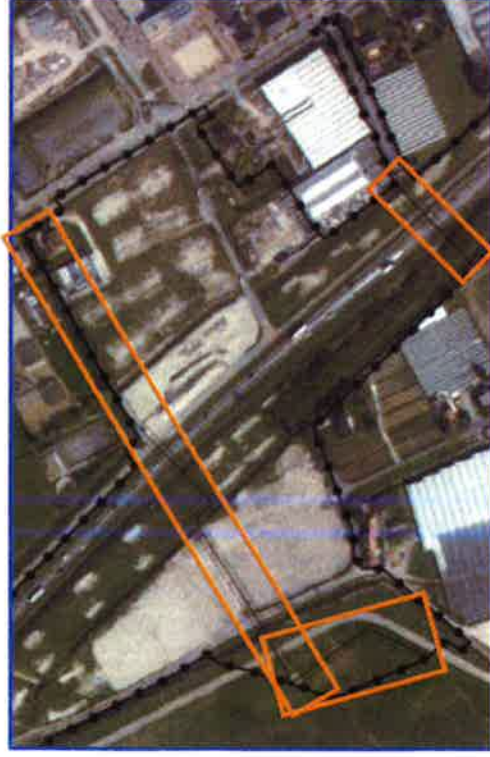
- De gasleidingen zijn op het kaartje aangegeven in oranje kaders. (PIP kaartje) Alle gasleidingen lopen van Noord naar Zuid. Er is geen aanleiding om dit als een belemmering te zien.

Bijsondere constatering:

Bewoners constateerden dat er werkzaamheden aan de gasleiding bij Valkenburg (noordzijde) zijn uitgevoerd.

Vragen:

Is dit tbv de snelfietsroute nodig geweest? Of is dit uitgevoerd ter voorbereiding van de tijdelijke N206 aan de noordzijde?



Uitlegslide Waterleidingen

Waterleidingen zijn in het Zuiden niet een grotere belemmering dan in het Noorden.

- 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.

Bijzondere constatering:

Er is al een vergunning verleent om de leidingen in het zuid-oosten te verleggen.



Uitlegslide Explosieven-onderzoek

Explosieven-onderzoek aan Zuidzijde geen grotere belemmering dan aan Noordzijde.

Explosieven-onderzoek vindt altijd plaats bij het uitvoeren van bepaalde graaf- en bouwwerkzaamheden.

De afbeeldingen zijn ter illustratie



Voorbeeld plaatje bron: www.bodac.nl

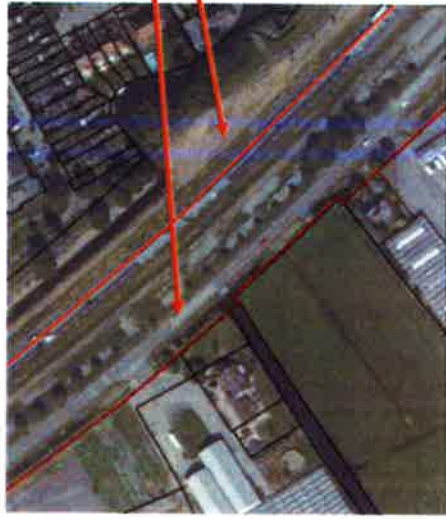


Voorbeeld Plaatje bron: www.soesterkrant.nl

Uitlegslide Ruimte

Aan de zuidzijde is voldoende ruimte voor een nieuwe Kooltuinweg, tijdelijke N206 tunnelbak.

- Gezien de verleende informatie van Boskalis hebben wij getracht te laten zien dat een zuidelijke variant wel degelijk mogelijk is.
- Men hoeft geen grond aan de zuidzijde aan te schaffen.
- Daarnaast is de integratie met het HOV-project conform de projecteis mogelijk. Met een Noordelijke-variant niet.



De Kadastrale grens
ligt op de PIP grens

Bij de zuidelijke variant is er wel ruimte voor de wegen. Het valt binnen het PIP en op het grondgebied van de Provincie. En wat betreft veiligheid kunnen de wegen van elkaar fysiek worden gescheiden.

Projectgrens PIP



Projectgrens PIP



De zuidelijke variant heeft 4 meter tot de damwand

4. ABC-toets

C. Worden er voldoende compenserende maatregelen getroffen?

Wat zijn de maatregelen die jullie hebben getroffen om het effect van uitstoot van fijnstof en stikstof op de natuur tijdens de bouw en het gebruik van de tijdelijke weg te compenseren?

Wij hebben deze compenserende maatregelen niet gevonden.

**Impact op mens en milieu naast de impact
van fijnstof en stikstof op Natura2000.**

Impact op mens en milieu

1. Overige impact op de natuur > toetsing Wet natuurbescherming is opnieuw nodig

2. Wat is de impact op de natuur van het verleggen van de noordelijke sloot:

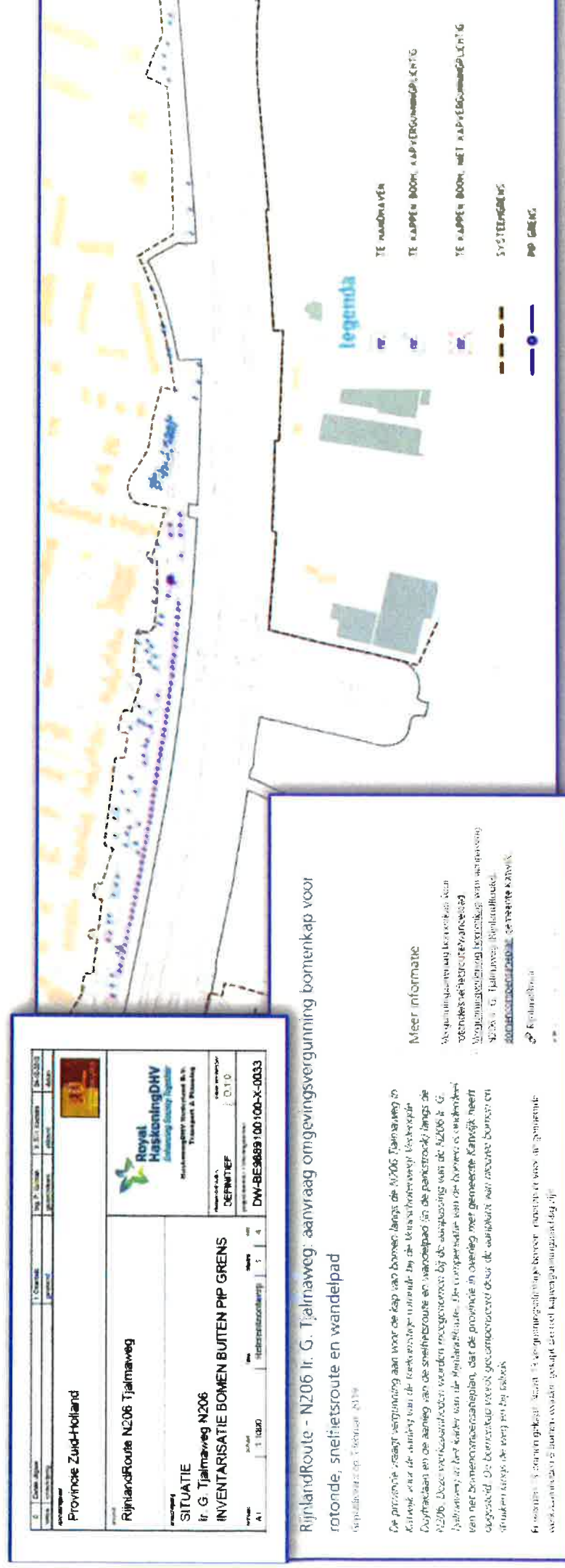
- a. Welke flora en fauna zit er in de huidige sloot?
- b. Is deze flora en fauna verplaatsbaar?

3. Wat is de impact van het kappen van de bomen:

- a. Welke dieren maken gebruik van deze bomen?
- b. Kunnen deze dieren verplaatst worden?

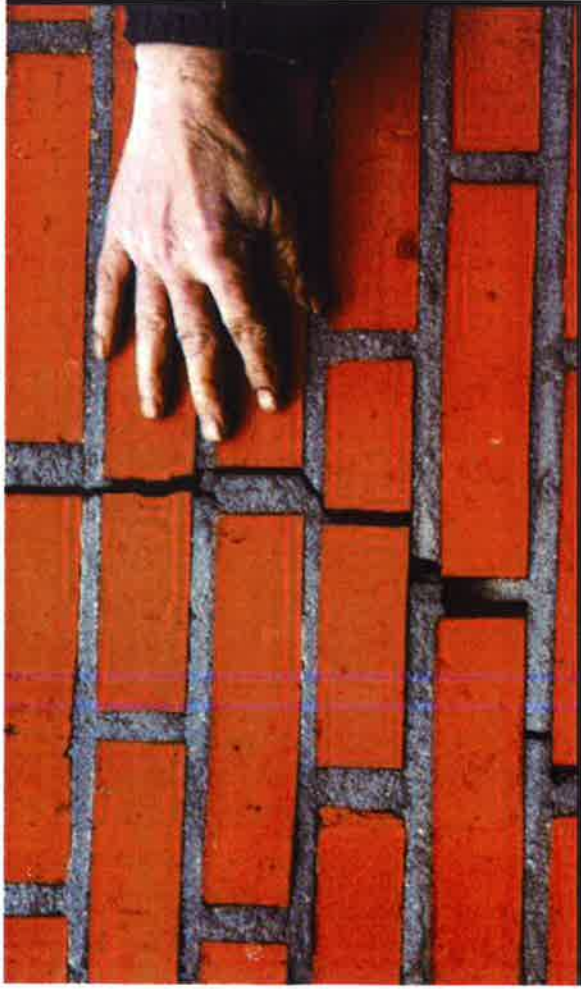
4. Impact overige groen:

- a. Welke flora en fauna is in het groen te vinden?
- b. Is deze flora en fauna verplaatsbaar?



Impact schade woningen en perselen

- Het is te verwachten dat perselen en panden aan de noordzijde bij Valkenburg schade oplopen door de Noordelijke variant.
- Wie is er verantwoordelijk voor deze schade?
- Het gaat hier naar schatting om 4 scholen en kinderdagverblijven én seniorenwoningen.
- Het gaat hier ook om vele woningen op korte afstand.



Vraag is of er voldoende compenserende maatregelen getroffen zijn voor mens en milieu:

- **Geluid:**
Het geluidscherm langs de tijdelijke weg is enorm groot en staat dicht op de huizen.
- **Geluid:**
Het geluidscherm reduceert alleen een deel van de geluidsoverlast op maaiveld. Dit is niet het geval op grotere hoogte.
- **Veiligheid:**
Het bouwverkeer bij de Noord-variant wordt vermengd met verkeer op de Kooltuinweg inclusief fietsers.
- **Veiligheid:**
Door het verdwijnen van het huidige fietspad bij de Noord-variant, moeten de fietsers zich mengen met het overige verkeer door Valkenburg. Dit geldt onder andere voor kinderen op weg naar school en voor kinderen die naar de voetbalvelden gaan.
- **Vindt monitoring plaats van fijnstof en hoe frequent?**
- **Er vindt minimale monitoring van overlast en schade aan huizen plaats.**

5: Conclusie: Zuid-variant lijkt de beste oplossing

Want:

1. Minder impact op leefbaarheid van de bevolking van Valkenburg
2. Minder impact op de recreatie en de veiligheid van de scholen.
3. Problemen verkeersveiligheid kleiner.
4. Geen impact ondernemers.
5. Minder risico op mogelijke gezondheidsschade bewoners: stikstof, geluid, trillingen, etc....).
6. Minder risico op schade aan perselen en panden van bewoners en bedrijven .
7. Minder impact op waarde huizen aan het park.
8. Minder bomenkap nodig en minder impact op het groen in de Parkstrook en het milieu.
9. Archeologisch onderzoek is aan zuidkant geen extra belemmering.
10. Gasleidingen zijn geen extra belemmering aan zuidkant.
11. Waterleidingen zijn geen extra belemmering: in het Zuiden zijn ze al verplaatst.
12. Explosieven-onderzoek is geen extra belemmering.
13. De sloot naast de Kooltuinweg dempen en gebruiken bij een Zuid-variant zou mbt watercompensatie opgelost kunnen worden.
14. Binnen de PIP-ruimte kan gebruik gemaakt worden van de naast de huidige Kooltuinweg liggende sloot.
15. Verkeersveiligheid wordt groter want in de Zuid-variant kunnen de diverse wegen beter van elkaar ontsloten/gescheiden worden.

Links

<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/landschap/natuurrijk-zuid/natura-2000/>

<https://www.omgevingsweb.nl/nieuws/wat-kan-ik-doen-om-zeker-te-zijn-dat-de-stikstofproblematiek-niet-aan-mijn-bouwproject-in-de-weg-staat>

https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2018/10/KSD_BIJ12_PAS_InfographicFlyer_DEF_v3-1.pdf

Productie 6

**Reactie op
Onderzoek Zuidelijke varianten
tijdelijke verlegging N206
ir. G. Tjalmaweg**



**BURGERINITIATIEF
KATWIJK SMART VILLAGE**

**Dit rapport is een antwoord op de onderzoeksresultaten van de provincie
naar de haalbaarheid van alternatieven aan de rustigere zuidkant.**

Katwijk Smart Village
4 maart 2020

Inhoud

Hoofdstuk 1.	Samenvatting & Conclusie	3
1.1	Consequenties foliebakconstructie	3
1.2	Gemis aan integraliteit	3
1.3	Vervlechting met snelfietspad door parkstrook	4
1.4	Conclusie	4
Hoofdstuk 2.	Kostenberekening	6
	Kostenberekening in het Onderzoeksrapport.	6
Hoofdstuk 3.	Afstanden tot woningen en bewoners / scholieren	9
	Afstand tot woningen in het onderzoeksrapport	9
Hoofdstuk 4.	Metingen en berekeningen	10
	Metingen 1 Trillingen en bodemgesteldheid	11
	Metingen 2 Geluid.	12
	Metingen 3 Luchtkwaliteit	12
Hoofdstuk 5.	Verkeersveiligheid	14
	Verkeersveiligheid in het onderzoeksrapport.	14
Hoofdstuk 6.	Externe verkeersveiligheid gevaarlijk transport	16
	Externe verkeersveiligheid gevaarlijk transport.	16
Hoofdstuk 7.	Vergunningen	18
	Vergunningen in het onderzoeksrapport.	18
Hoofdstuk 8.	Waterhuishouding en milieu	20
	Waterhuishouding en milieu in het onderzoeksrapport	20
Hoofdstuk 9.	Beschermde plant- en diersoorten	22
	Stikstofdeposite in het onderzoeksrapport.	22
	Beschermde plant- en diersoorten in het onderzoeksrapport	23
	Aantal te kappen bomen in het onderzoeksrapport	24
	Bijlage 1	25
	Begrippen rond vergunningen	25

Hoofdstuk 1.

Samenvatting & Conclusie

Dit rapport is een reactie op het onderzoeksrapport van de provincie Zuid-Holland naar zuidelijke varianten van de tijdelijke verlegging N206.

Het doel van dit onderzoek was om de drie zuidelijke varianten op een gelijkwaardige manier te kunnen vergelijken met de noordelijke variant, zodat de provincie objectief een keuze kan maken.

Als eerste willen we opmerken dat we blij zijn met de inspanning die in deze is verricht.

Het rapport stelt ons echter zwaar teleur, niet alleen door de conclusie, maar vooral door de manier waarop zaken gepresenteerd worden.

Het komt over als recht praten wat krom is of als een scheef aangetrokken vest, dat pas weer goed zit als je alle knopen losmaakt en opnieuw begint.

Voor een eerlijke vergelijking moet je opnieuw beginnen en niet al de eerste knoop verkeerd vastdoen. Die eerste knoop is het uitgangspunt: Het onderzoek richt zich op het onderzoeken van varianten voor een tijdelijke verlegging waarbij het huidige ontwerp voor de verdiepte ligging in de definitieve situatie als uitgangspunt geldt, zowel qua ruimtebeslag als uitvoeringsmethode.

1.1 Consequenties foliebakconstructie

De keus voor een foliebakconstructie van Boskalis en de provincie is alles bepalend.

Hierdoor is een tijdelijke weg nodig voor een bouwperiode van minimaal 18 maanden. Voor de positie van de tijdelijke weg hebben Boskalis en de provincie op dat moment niet de noord- en de zuidzijde onderzocht, maar alleen de noordzijde. Dat leek de makkelijkste en goedkoopste oplossing. Tijd en geld waren de kaders. Er werd niet gekeken naar de desastreuze gevolgen voor de bewoners, de schoolgaande kinderen, de kwetsbare fietsers en het milieu.

Als je kiest voor een foliebakconstructie, moet je bereid zijn de consequenties van die keus te nemen en niet de gevolgen daarvan op mens en milieu af te schuiven door voor de 'makkelijke en goedkope' Noordvariant te kiezen. Dan moet je op dat moment evenzeer de zuidelijke varianten serieus onderzoeken en je niet verschuilen achter archeologie, explosieven en het waterschap zoals tijdens de participatieavond op 4 september 2019 werd gedaan.

Argumenten die geen steek houden zoals later bleek. Dat zou je ook valse voorlichting kunnen noemen. Door in het rapport te noemen dat de zuidelijke varianten extra geld kosten omdat het langer duurt voor begonnen kan worden met de aanleg omdat vergunningen nog moeten worden aangevraagd is niet eerlijk. Dat had men tegelijk met de vergunningen aan de noordkant kunnen doen. Zo zijn er meerdere redenen waarom het rapport geen objectieve vergelijking biedt.

1.2 Gemis aan integraliteit

Opvallend en bedroevend is ook dat er niet toekomstgericht en integraal wordt nagedacht in samenhang met de andere grote projecten op die locatie, het Plan Locatie Valkenburg (PLV) en de aanleg van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Een uitgelezen kans om zaken op elkaar af te stemmen en zo kosten, moeite en milieu te sparen. In dit rapport benoemt Katwijk Smart Village (KSV) een aantal mogelijkheden.

1.3 Vervlechting met snelfietspad door parkstrook

Wel is er een onlogische en onduidelijke vervlechting met de aanleg van het snelfietspad door de parkstrook. Die vervlechting is in 2017 afgesproken tussen de gemeente Katwijk en de provincie Zuid-Holland in de SOK (samenwerkingsovereenkomst) naar aanleiding van het Estetisch Programma van Eisen (EPvE). Hoewel de parkstrook en het snelfietspad niet vallen onder het EPvE van de Tjalmaweg, is afgesproken dat binnen het EPvE rekening gehouden zou worden met de aanleg van het HOV en een snelfietspad tussen Leiden en Katwijk. Ook de herinrichting van de parkstrook zou worden meegenomen, hoewel deze deels buiten het PIP lag. Omdat dit al een bestemming kende waarin groen gerealiseerd kon worden, gaf het geen probleem.

Deze afspraken golden voor de definitieve situatie en absoluut niet voor een tijdelijke Noordvariant door deze bewuste parkstrook. Door de Noordvariant moeten 159, nu dertig jaar oude, door de provincie geschonken bomen worden opgeofferd. Bomen die we hard nodig hebben in de gemeente Katwijk, één van de minst groene gemeenten in Nederland. Ook het Snelfietspad wat nu op het rechte tracé van de tijdelijke snelweg moet worden aangelegd wijkt vast sterk af van wat het kwaliteitsteam destijds voor ogen had. Kortom, deze beide projecten worden opgeofferd aan de Noordvariant.

Als je het EPvE voor de definitieve situatie doorneemt, strookt dit niet met de ingrijpende tijdelijke Noordvariant die definitieve gevolgen heeft voor het snelfietspad en de parkstrook.

1.4 Conclusie

De provincie Zuid-Holland en Boskalis hebben drie maanden de tijd gehad om hun onderzoeksrapport te schrijven en geven aan daarom niet volledig te kunnen zijn. Wij hebben als betrokken burgers binnen tien dagen deze reactie opgesteld om het nog tijdig aan de Provinciale Staten aan te kunnen bieden.

Hieronder de negen belangrijkste conclusies:

- 1) De keus van de Provincie voor Boskalis met de folie-bak-constructie heeft geleid tot de noodzaak van een tijdelijke weg. De keus voor de Noordvariant staat haaks op eerdere afspraken en heeft verregaande, deels onherstelbare, en onnodige consequenties voor mens en milieu. (Hoofdstuk 1 'inleiding')
- 2) De Noordvariant lijkt in het onderzoeksrapport goedkoper omdat hiervan van meet af aan al op gefocust is bij het ontwerp van de werkzaamheden. De tijdelijke Zuidvariant 2 bespaart €16.5 miljoen aan kosten ten opzichte van de tijdelijke Noordvariant. Dit zit hem vooral in de kostenbesparing door integratie met andere projecten (HOV, PLV en Snelfietsroute). (Hoofdstuk 2 'Kostenberekening')
- 3) Bij de Noordvariant wordt een grote groep mensen, waaronder kwetsbare groepen zoals bejaarden, scholieren basisschool, blootgesteld aan overlast tegenover een veel kleiner aantal in de Zuidvarianten. (Hoofdstuk 3, 'Afstanden tot woningen en bewoners/scholieren')
- 4) Voor de grondslag van de metingen wordt uitgegaan van de grondslagen die gelden binnen de PIP. De tijdelijke Noordvariant valt echter meer dan 10 meter buiten het PIP. Daarnaast is de aanvraag (en verwachte goedkeuring) van benodigde vergunningen voor de Noordvariant merendeels gebaseerd op berekeningen, niet op objectieve en feitelijke metingen voor wat betreft fijnstof, geluidsoverlast, trillingen. (Hoofdstuk 4, 'Metingen en berekeningen')
- 5) De verkeersveiligheid zal bij een tijdelijke Noordvariant afnemen. Het bestaande langzaam verkeer (o.a. schoolgaande kinderen) moet worden omgeleid via de Hoofdstraat tussen het

zwaar verkeer, wat leidt tot een sociaal onveilige situatie. Fietzers, brommers, scootmobiel, ouderen en kinderen mengen zich met auto's en bussen, wat tot een zeer onwenselijke en onveilige situatie leidt. (Hoofdstuk 5, 'Verkeersveiligheid')

- 6) De externe veiligheid neemt bij een tijdelijke Noordvariant af, doordat er zwaar en gevaarlijk transport op korte afstand van woningen en gevoelige bestemmingen langs rijdt. Dit transport vindt plaats op 32 meter van een school (De Burcht), op 19 meter van seniorenwoningen en binnen 40 meter van gemiddeld 622 personen verblijvende bewoners, leerlingen basisonderwijs en senioren. Bovendien is de tijdelijke weg smaller waardoor er een grotere kans op ongevallen is. (Hoofdstuk 6 'Externe verkeersveiligheid gevaarlijk transport')
- 7) Door achterstallig huiswerk moeten vergunningen voor de Zuidvariant allemaal nog aangevraagd worden en is het niet eerlijk de kosten van de vertraging die daarmee gemoeid zijn hier op te voeren. Voor de Noordvariant buiten het PIP moeten aanvullende vergunningsaanvragen worden ingediend. Gezien de opgelaaide en felle discussie, 1587 online handtekeningen en 25 papieren steunbetuigingen in de petitie en de grote onrust onder de Valkenburgers kan verwacht worden dat tegen de Noordvariant massaal bezwaar zal worden gemaakt, wat tot vertraging van het project zal leiden. Voor de Zuidvariant ligt dit veel minder voor de hand. Alleen de vergunningen binnen het PIP zijn onherroepelijk. (Hoofdstuk 7 'Vergunningen')
- 8) Ook wat betreft de waterhuishouding is de zuidelijke variant een betere, meer integrale, dus kostenbesparende optie dan de noordelijke variant. Zeker met het oog op het HOV en de waterhuishouding vormt de zuidelijke variant een zorgvuldige breed omvattende voorbereiding op de verdere toekomstplannen van het gehele ontwikkelproject N206, HOV, RLR, PLV en Mient-Kooltuin. (Hoofdstuk 8 'Waterhuishouding en milieu')
- 9) De onderzoeken die met het oog op Natuur en Landschap gedaan zijn, zijn gedaan binnen de grenzen van het PIP, ruim voordat duidelijk werd dat door de folieconstructie een tijdelijke weg buiten de PIP-grenzen nodig is. Het is hoogst discutabel of de vergunningen die zijn afgegeven vanuit het kader van het PIP als geldig gezien kunnen worden voor het terrein daarbuiten. Daarnaast leidt het kappen van 159 bomen (aangeplant door PZH) buiten de projectgrenzen van het PIP en binnen de systeemgrenzen niet tot de gewenste CO2-compensatie voor het project. In tegendeel: Dit leidt tot extra natuurschade. (Hoofdstuk 9 'Beschermd plant- en diersoorten')

Wij pretenderen met dit rapport zeker niet volledig te zijn, dat kunnen we ook niet, maar wij willen u vragen dit reactierapport naast het onderzoeksrapport te leggen omdat het op een andere en meer integrale manier mee wil denken.

Hoofdstuk 2.

Kostenberekening

Kostenberekening in het Onderzoeksrapport.

Hieronder wordt de kostentabel uit het onderzoeksrapport weergegeven met de meerkosten per variant. Daarbij een toelichting op de diverse criteria en kosten.

Aspect	Criterium	Varianten			
		Noord-variant	Zuid-variant 1	Zuid-variant 2	Zuid-variant 3
Kosten (€ mln. excl. btw)	Kosten Boskalis	9,4	18,6	13,9	17,0
	Grondgebruikskosten	-	1,0	0,3	0,3
	Onvoorzien opdrachtgever 10%	-	2,0	1,4	1,7
	Raad van State procedure ^{xxx}		4,8	4,8	4,8
	Totaal	9,4	26,4	20,4	23,8
	Meerkosten t.o.v. noordvariant	-	(+17,0)	(+11,0)	(+14,4)

Reactie op de kostenberekening.

In dit reactierapport is op pagina 3 de "Tabel Integrale kosten per variant" opgenomen. Hierin is integraal naar de kosten gekeken waardoor er een eerlijke berekening van kosten plaatsvindt. Per item hieronder een reactie of een vraag, die relevant is voordat men tot besluitvorming overgaat:

— Kosten Boskalis

De kosten van de Noordvariant zijn lager omdat er vanaf het begin geen alternatieven zijn onderzocht. Daarom zijn alle vergunningen al aangevraagd en is er een voorsprong op de andere varianten. De boeteclausule en de vertraging zijn vooral de oorzaak voor de meerkosten. Dit is allemaal te wijten aan een verkeerde keuze in het begin waarbij naar geld en tijd is gekeken en niet naar leefbaarheid en milieu, die hierdoor geraakt worden.

— Grondgebruikskosten

Hier zijn kosten berekend voor alle tijdelijke Zuidelijke varianten.

Dit zijn kosten die voor het PLV en HOV ook gemaakt moeten worden. Door in separate projecten te denken worden door de Provincie meerkosten berekend, terwijl het bij integraal beleid aanzienlijke minderkosten zullen zijn.

— Onvoorzien opdrachtgever 10%

Dit zijn de onvoorziene kosten van de opdrachtgever. Dit is een soort stelpost voor onverwachte en onvoorziene kosten.

Het is vreemd dat er géén onvoorziene kosten voor de Noordvariant worden opgenomen, want in het rapport staat op pag.33 dat voor de Noordvariant nog archeologisch onderzoek moet worden gedaan. Bovendien kunnen bij elke variant onvoorziene tegenslagen zijn.

Het zou reëel en eerlijk zijn hier ook 10% is 1 miljoen op te nemen.

— Raad van State Procedure: geschat bedrag 4,8 mln

Deze kosten zijn geraamd op een mogelijke juridische procedure.

Opvallend is dat bij de Noordvariant niets is ingevuld.

Vanwege het volledig ontbreken van draagvlak voor de Noordvariant is de kans op een lang

juridisch traject bij de keuze voor deze variant groot. De projectontwikkelaars geven aan dat dit maximaal een half jaar duurt en dat deze kosten zijn ingecalculeerd. Dat aan deze ingecalculeerde keuze aanzienlijke risico's zijn verbonden, bijvoorbeeld het afwijzen van de Noordvariant door de rechter, wordt niet berekend. Daarnaast is de kans op een procedure tot de Raad van State bij Zuidvariant 2 klein vanwege het draagvlak dat hiervoor bestaat.

— **Kosten Parkstrook : geschat bedrag 0,8 mln**

Deze kosten zijn niet toegevoegd aan de tabel uit het Onderzoeksrapport.

Wanneer gekozen wordt voor een tijdelijke Zuidelijke variant dan hoeft de parkstrook niet volledig te worden verbouwd maar alleen aangepast. Daardoor vervallen een groot deel van deze kosten.

— **Kosten snelfietspad door opwaardering huidig fietspad: geschat bedrag 0,6 mln**

Deze kosten zijn niet toegevoegd aan de tabel van PZH.

Wanneer er wordt gekozen voor een tijdelijke Zuidelijke variant dan kan het fietspad met geringe aanpassingen worden opgewaardeerd tot snelfietspad (conform het Uitvoeringsplan Fiets van de Gemeente Katwijk (7 juli 2011)). Ook kan gekozen worden de aanleg van het snelfietspad uit te stellen en mee te nemen in het integrale plan. Denk bijvoorbeeld aan een snelfietspad aan de zuidkant, dat beter doorloopt richting de kust en ook beter aansluit bij PLV.

— **Kosten integratie wegen PLV: geschat bedrag 10-20mln**

Deze kosten zijn niet toegevoegd aan de tabel van PZH.

Wanneer wordt gekozen voor een tijdelijke Zuidelijke variant dan kunnen deze wegen worden gebruikt voor de aanleg van de nieuwe wijk. Dit heeft invloed op de infrastructuur en de huizenbouw. De nieuwbouw waar zoveel belang aan wordt gehecht wordt gefaciliteerd en miljoenen worden bespaard.

— **Kosten waterwegen integratie PLV: geschat bedrag 2,0 mln**

Deze kosten zijn niet toegevoegd aan de tabel van PZH.

Wanneer wordt gekozen voor de Noordvariant moeten de waterwegen na de verbreding van de N206 binnen het PLV alsnog moeten worden aangelegd of deels worden verlegd. Dit kan worden opgevangen en meegenomen bij een keuze voor de Zuidvariant.

— **Kosten afritten HOV integratie: geschat bedrag 4,0 mln**

Deze kosten zijn niet toegevoegd aan de tabel van PZH.

Omdat gekozen is voor de folieconstructie kunnen deze afritten bij een keus voor de Noordvariant niet tijdens de bouw worden aangelegd. De kosten zijn vooruit geschoven en worden nu niet in de berekeningen meegenomen. Gekoppeld aan de keuze voor de Zuidvariant zou de Provincie als eis moeten stellen dat de HOV afritten nu worden aangelegd om meerkosten in de toekomst te voorkomen.

— **Kosten wijkverbinding langzaam verkeer; geschat bedrag 3-5mln**

Deze kosten zijn niet toegevoegd aan de tabel van PZH.

De kosten voor de wijkverbinding langzaam verkeer tussen het huidige Valkenburg en de toekomstige bebouwing in het PLV, zijn nu niet meegerekend. Toch zullen deze extra brede verbindingen met de daarbij horende fundering moeten worden aangelegd om de wijken nog enigszins te integreren. Bij de Noordvariant worden deze kosten naar voren geschoven wat leidt tot aanzienlijke meerkosten.

— **Kosten 159 volwassen bomen (€8000 gem. per boom) : geschat bedrag 1,4 mln**

Deze kosten zijn niet toegevoegd aan de tabel van PZH.

Wanneer wordt gekozen voor een tijdelijk Zuidelijke variant dan hoeven deze bomen niet te worden gekapt. Dit scheelt kosten bij de herplantplicht. Tevens vertegenwoordigen grote bomen een enorme belevingswaarde, dragen ze bij aan een gezonder milieu en hebben ze ook een geldelijke waarde. Een grote boom in een dorp of stad vertegenwoordigt een waarde van 8000 euro per boom. Bij een gemiddelde boom van 40 jaar staan 100 bomen voor 4000 jaar groei. (https://www.leidschdagblad.nl/cnt/dmf20200225_90190836/boom-is-veel-meer-waard-dan-je-denkt)

— **Kosten integratie brug over watergang PLV: geschat bedrag 2,5 mln**

Deze kosten zijn niet toegevoegd aan de tabel van PZH.

Wanneer er wordt gekozen voor een tijdelijk Zuidelijke variant dan kan de brug voor het toekomstige PLV-wegennet over de geplande nieuwe primaire watergang gelijk worden aangelegd. Hierdoor hoeven er over twee jaar geen extra kosten te worden gemaakt om deze alsnog te bouwen.

Bovenstaande uitkomsten van een integrale visie zijn gekapitaliseerd in onderstaande tabel. Ten opzichte van de Noordvariant wordt ingeschat dat **met de Zuidvariant 2 45,3-28.8= 16,5 miljoen bespaard** kan worden op de kosten.

Bij een integrale visie niet alleen kijken naar wat het op korte termijn kost, maar naar wat het toekomstgericht oplevert!

Tabel Integrale kosten per variant

Aspect	Criterium	Varianten			
		Noord	Zuid 1	Zuid 2	Zuid 3
Kosten (€ mln. Excl. BTW)	Kosten Boskalis	9.4	18.6	13.9	17.0
	Grondgebruikskosten	0	1.0	0.3	0.3
	Onvoorzien opdrachtgever 10%	0.9	2.0	1.4	1.7
	Raad van State Procedure	4.8	4.8	4.8	4.8
	Sub-totaal	15.1	26.4	20.4	23.8
	Kostenbesparing Zuidvariant (zie integrale kaart KSV)				
	Kosten Parkstrook	0.8	0	0	0
	Kosten snelfietspad door opwaardering huidig fietspad	0.6	0.4	0.4	0.4
	Kosten integratie wegen PLV (10-20mln)	15.0	0	0	0
	Kosten waterwegen integratie PLV	2.0	0	0	0
	Kosten afritten HOV integratie	4.0	4.0	4.0	4.0
	Kosten wijkverbinding langzaam verkeer (3-5mln)	4.0	4.0	4.0	4.0
	Kosten volwassen 159 bomen (€8000 gem. per boom) *	1.3	0	0	0
	Kosten integratie brug over watergang PLV	2,5	0	0	0
	Sub-totaal	30.2	8.9	8.4	8.4
	Totaal Daadwerkelijke kosten inclusief integratie	45.3	35.3	28.8	32.2

* https://www.leidschdagblad.nl/cnt/dmf20200225_90190836/boom-is-veel-meer-waard-dan-je-denkt

De tijdelijke Zuidelijke variant 2 bespaart €16.5 miljoen aan kosten ten opzichte van de tijdelijke Noordelijke variant. Dit zit hem vooral in de kostenbesparing door integratie met andere projecten (HOV, PLV en Snelfietsroute).

Hoofdstuk 3.

Afstanden tot woningen en bewoners / scholieren

Afstand tot woningen in het onderzoeksrapport

Citaat 1: Pagina 20 – 4.4.2.1 Afstand tot woningen “De kortste afstand tot de woningen bedraagt 7 meter in Zuidvariant 1. Uitgangspunt bij deze variant is dat deze woning wordt aangekocht, dan resteert nog één woning binnen een afstand van 10 meter. Ook in Zuidvariant 2 is er 1 woning gelegen binnen 10 meter afstand. Bij de overige varianten bedraagt de afstand meer dan 10m.”

Reactie op afstanden tot woningen.

Eerlijk zou zijn op te merken dat de woning op 8 meter bij Zuidvariant 2 en 3 er in de definitieve situatie ook staat. (conform de artistimpression op de site: <https://rijnlandroute.nl/n206-tjalmaweg/>)



Bij de afstand tot woningen heeft KSV een meer overzichtelijke tabel gemaakt. Daarnaast hebben wij aangegeven om hoeveel mensen het gaat die wonen of op school verblijven binnen 50 meter tot de tijdelijke varianten.

Cumulatief	(gem.3 pers/huls)					
Scholen	Afstand	Aantal woningen	Aantal mensen	Zuid 1	Zuid 2	Zuid 3
	<10m	0		1*	1*	0
	<20m	1	3	2	2	2*
	<30m	32	96	3	3	4
	<40m	63	189	5	5	7
	<50m	96	287			
Criteria gevoelige bestemmingen						
De Dubbelburg	32m	1	305	0	0	0
De Burcht	100m	0	403	0	0	0
Bejaardenhuis	<19m	3	2x3=6 ouderen	0	0	0
Bejaardenhuis	<31m	10	2x10=20 ouderen	0	0	0
Bejaardenhuis	<40m	11	2x11=22 ouderen	0	0	0
Bejaardenhuis	<50m	15	2x15=30 ouderen	0	0	0
Totaal	Aantal personen (bewoners en kinderen) <50m		287+305+30 = 622 personen	15 pers.	15 pers.	21 pers.

* ook in definitieve situatie

Conclusie: Bij de Noordvariant wordt een grote groep mensen blootgesteld aan overlast tegenover een veel kleiner aantal in de Zuidvarianten.

Hoofdstuk 4.

Metingen en berekeningen

Wanneer een nieuwe weg wordt aangelegd dan zijn geluidsonderzoek en trilling metingen verplicht ten behoeve van bestemmingsplannen, M.E.R.-procedures en andere ruimtelijke processen.¹

In het onderzoek van Royal Haskoning DHV² wordt aangegeven dat het voor een weg die korter dan 10 jaar zal liggen niet wettelijk verplicht is te toetsen aan de Wet geluidhinder. Wel moet in de tijdelijke situatie een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden nagestreefd in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Een onderzoek naar trillingen, geluid en luchtkwaliteit kan worden gedaan door een indicatieve meting, een beperkte meting of een uitgebreide meting.³ Het voorliggende onderzoek van Royal Haskoning, en het eerdere onderzoek rond de noordelijke N206, is gebaseerd op berekeningen aan de hand van de daarvoor beschikbare modellen. Het betreft hier geen metingen. De berekende getallen in het onderzoek zijn afhankelijk van een aantal uitgangspunten. Wanneer deze uitgangspunten verschuiven dan heeft dit invloed op alle berekeningen.

Wij noemen er twee.

1. De beperking van de rijsnelheid tot 50km/uur. Nergens wordt in het rapport genoemd wat er met de berekeningen gebeurt wanneer de snelheid toeneemt. Omdat er geen verkeer belemmerende maatregelen worden getroffen is het aannemelijk dat vooral in de avond en nacht harder gereden wordt.
2. In het rapport mist de berekening bij filevorming. Doordat de Noordvariant 333 meter korter is dan Zuidvariant 2 is de kans op filevorming groter bij de Noordvariant.

De berekeningen zijn gebaseerd op de verkeersintensiteit op de huidige N206. Daarvoor worden in het onderzoeksrapport de onderstaande gegevens verstrekt:

Tabel 3 Verkeersintensiteit 2020

Wegvak Ir G. Tjalmaweg	Intensiteit 2020 (mvt/etmaal weekdag)
N441 - Valkenburg II	29.661
Valkenburg II – Leiden West	31.502

Tabel 1 Intensiteit 2020 (aantallen per uur) exclusief bouwverkeer

Categorie	Dag	Avond	Nacht
Licht mvtg ¹	1.696	1004	302
Middelzware mvtg	134	25	34
Zware mvtg	60,94	11,46	15,22

¹ mvtg= motorvoertuigen

- De intensiteit van de bus is buiten beschouwing gelaten. Dit aandeel is in beide situaties gelijk.

Het is niet duidelijk of in de genoemde aantallen de bus niet is meegeteld of alleen maar buiten beschouwing gelaten bij het vergelijkend onderzoek.

¹ <https://www.tauw.nl/wie-zijn-wij/meten-and-monitoren/geluid-and-trillingen.html#soorten>

² [Rapport_Onderzoek_Zuidvarianten_tijdelijke_verlegging_N206_v20200231_bijlagenboek.pdf.pdf](#)

³ <https://www.joostdevree.nl/shtmls/trilling.shtml>

Verdeling

Elmaalintensiteit:

29770,49

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

	Dag	Avo	Nacht
Uurintensiteit [%]	6,38	3,50	1,18
Lichte mvtg [%]	89,2	96,3	85,87
Middelzware mvtg [%]	7,08	2,44	9,78
Zware mvtg [%]	3,63	1,19	4,35
Bussen [%]	--	--	--

Het valt op dat het percentage zware voertuigen in de nacht toeneemt. Dit geldt ook voor het percentage middelzware voertuigen. De absolute aantallen hebben wij berekend:

Aantal motorvoertuigen per dag, avond en nacht

Categorie	Dag	Avond (18-24 uur)	Nacht (24-07 uur)
Lichte motorvoertuigen	16960	6024	2114
Middelzware motorvoertuigen	1340	150	238
Zware motorvoertuigen	601	69	107

Metingen 1 Trillingen en bodemgesteldheid

Citaat 4.4.2.2 Voelbare trillingen worden in beginsel alleen veroorzaakt door zwaar vrachtverkeer.

Citaat 4.4.2.3 De rijsnelheid op de tijdelijke N206 bedraagt 50 km/u en ligt daarmee lager dan op de huidige N206 (80 km/u). Door deze lagere snelheid is de dynamische belasting lager.

Citaat 4.4.2.5 Bodemgesteldheid: "vanwege het toepassen van een asfaltverharding met onderlaag wordt een deel van de bodem afgegraven. De eigenschappen van de onderliggende zandlagen is zodanig dat de kans op hinder als gevolg van voelbare trillingen nihil is"

Citaat Royal Haskoning rapport: de rijsnelheid op de tijdelijke N206 is beperkt tot 50km/uur. Door deze beperkte rijsnelheid is de dynamische belasting kleiner dan bij een rijsnelheid van bijvoorbeeld 70 km/uur. Door de beperkte rijsnelheid is de kans op hinder vanwege voelbare trillingen nihil.

7.4 Als algemeen uitgangspunt voor de ontsluitingsweg wordt gesteld "Conform het Bestemmingsplan Tijdelijk Gebruik Locatie Valkenburg is op de PLV ter hoogte van de vastgestelde behoudingswaardige vindplaatsen slechts ontgraving van de bovenste 30 cm (bouwvoor) toegestaan. Een ophoging mag maximaal 50 cm bedragen".

Reactie op trillingen en bodemgesteldheid

Het rapport geeft niet aan wat er gebeurt met de dynamische belasting en de daarbij veroorzaakte trillingen wanneer de 175,30 zware voertuigen in de avond en nacht 70 km/uur rijden in plaats van 50 km/uur.

De kleigrond aan de noordkant veroorzaakt meer trillingen dan de zandgrond in het zuiden. De weg wordt volgens 4.7 van het onderzoeksrapport maximaal 30 cm verdiept. Dit betekent dat er nog 1.70 meter geleidende klei en leemgrond is voordat de zandgrond begint. In het rapport wordt niet duidelijk gemaakt hoeveel grond wordt weggegraven. Wanneer dit inderdaad maar 30 cm is, in verband

met het archeologisch onderzoek dat deels nog moet worden verricht, dan blijft er een trilling geleidende klei- en leemlaag over van 1.70 meter.

Conclusie:

- **Trillingen zijn afhankelijk van de snelheid van de voertuigen. Doordat de snelheid 's avonds en 's nachts hoger zal zijn zal de trilling belasting toenemen.**
- **De resterende klei- en leemlaag onder de tijdelijke N206 is dik genoeg om te zorgen voor trilling geleiding.**

Metingen 2 Geluid.

4.4.1 Van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is sprake bij een maximale toename van 1,5dB

4.4.1 Per variant zijn de effecten voor het aspect 'geluid' onderzocht

4.4.1 De geluidmodellen die aan het akoestische onderzoek in het PIP ten grondslag hebben gelegen zijn als uitgangspunt genomen voor de berekeningen. Hierbij zijn uitgangspunten gesteld ten aanzien van de verkeersintensiteit, snelheid en type wegdek."

Citaat: "de Noordvariant voldoet aan het beoordelingskader voor geluid dankzij de maximum-snelheid op de tijdelijke N206 van 50 km/u en een 2.90 m hoog geluidsscherm langs de gehele Noordzijde van de tijdelijke N206

Reactie op geluid

De Noordvariant komt volgens de paragraaf 7.4 uit het onderzoek van de Provincie 50 cm hoger te liggen,(zie bij Archeologie 4.7) waardoor de geluidsbron op woon en slaapkamerhoogte komt. Het voldoet aan de geluidsnorm dankzij de snelheidsbeperking en het scherm. s Avonds en 's nachts zal de snelheid en daarmee het geluid toenemen terwijl dit voor de bewoners juist de kwetsbare uren zijn.

- **Is bij de metingen rekening gehouden met de verhoogde ligging van de weg en met een toename van de rijsnelheid in de avond en nacht?**
- **Wat zijn de nulmetingen zoals deze nu gelden?**
- **Zijn berekeningen zonder metingen voldoende om schade door geluid uit te sluiten?**

De geluidsmodellen zijn gebaseerd op het akoestisch onderzoek in het PIP. De huidige N206 ligt >25 meter buiten de geplande Noordvariant. De tijdelijke Noordvariant ligt voor zover wij kunnen zien 10 meter buiten de projectgrenzen van het PIP. Zijn PZH en Boskalis uitgegaan van de grondslagen die gelden op 29 meter van de bebouwing in plaats van 19 meter?

- **Klopt het dat PZH en Boskalis uitgaan van de grondslagen binnen het PIP terwijl de Noordvariant zich niet houdt aan het PIP? Wanneer dit zo is dan heeft dit niet alleen effect op de metingen van geluid maar ook op die van de trillingen en luchtkwaliteit.**

Metingen 3 Luchtkwaliteit

4.4.3 De concentraties zijn vanwege de tijdelijke weg gecumuleerd met de heersende achtergrondconcentraties (niet bouwverkeer)"

4.4.3.4 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Van beperkingen is sprake als voldaan wordt aan beide criteria, namelijk:

- 1. Genoemde functies zijn gelegen binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen.*
- 2. Op die locatie sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de grenswaarden.*

Reactie op Luchtkwaliteit

Ook voor luchtkwaliteit geldt dat er niet is gemeten maar 'gecumuleerd'.

Luchtkwaliteit wordt niet beschermd door een geluidsscherm.

Het uitgangspunt bij de berekeningen voor geluid, trillingen en luchtkwaliteit is een ongehinderte doorstroming van het verkeer. In het hele rapport wordt filevorming niet genoemd behalve in 4.10.6: "doordat er sprake is van een tijdelijke situatie is het aan te nemen dat er een bepaalde mate van verminderde doorstroming is". De filevorming vindt plaats voor het stoplicht bij Katwijk. Bij de Zuidvariant is deze file ver verwijderd van de bebouwde kom. De Zuidvariant 2 is 330 meter langer waardoor er meer verkeer gebufferd kan worden. Met 33000 auto's per etmaal zal er op de Noordvariant meer sprake zijn van filevorming dicht bij de bebouwde kom. Dit is zo te zien niet meegenomen in de berekeningen en vergelijkingen

— **Filevorming is niet meegenomen in het vergelijkend onderzoek waardoor een vergelijking op basis van de huidige cijfers niet mogelijk is.**

De Provincie zegt dat aan de voorwaarden voor gevoelige bestemmingen wel wordt voldaan als het om afstand gaat maar niet als het om de (dreigende) overschrijding van grenswaarden van de luchtkwaliteit gaat. Dit wordt berekend op basis van modellen en niet op basis van metingen. Deze berekeningen hebben als uitgangspunten de eerder getoonde tabellen met de verkeersintensiteit. Wanneer er tijdens de spits sprake zal zijn van filevorming, bijvoorbeeld in de ochtend tijdens schooltijd, dan zal de norm wel worden overschreven.

Er wordt gesteld dat de partijen in gesprek zullen gaan wanneer de norm wordt overschreden. Dit is onvoldoende garantie.

Wanneer de Provincie en Boskalis overtuigd zijn van hun gelijk dan zal het geen bezwaar voor hen zijn om bij een onverhoopt doorgaan van de Noordvariant een ondertekende toezegging te doen dat:

1. Permanente metingen bij de school en ouderenwoningen worden gedaan
2. De tijdelijke weg acuut wordt afgesloten wanneer de norm overschreden wordt waarbij het besluit gevoelige bestemmingen in werking treedt.

— **De luchtkwaliteit dient permanent gemeten te worden bij de school.
Bij overschrijding van de norm moet de tijdelijke Noordvariant worden afgesloten.**

Hoofdstuk 5.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid in het onderzoeksrapport.

4.10.3 Citaat: "De Noordvariant heeft de volgende consequenties voor de fietsverbindingen: Afsluiting van het fietspad in de parkstrook (A), tussen Achterweg en kruispunt met de N441, gedurende ca.18 maanden. Dit in verband met de aanleg en het gebruik van de tijdelijke N206. De afsluiting kan ook worden benut voor aanleg van het snelfietspad. Fietzers worden omgeleid via de straten (30 km/u zone) van Valkenburg. De maximale omrijafstand is ca. 500m, maar kan korter zijn afhankelijk van de herkomst en bestemming van fietsers"

4.11 Citaat "hoe hoger de mate van scheiding van verkeerssoorten, hoe hoger de veiligheid"

In het EPvE staat op pagina 23

"Alle onderdelen binnen de systeemgrens dienen sociaalveilig ontworpen te worden. Dit betekent dat bij ontwerp en uitwerking van de verschillende onderdelen binnen de systeemgrens, in afstemming met de overige ontwerpuitgangspunten, wordt ingezet op het creëren van een sociaalveilige inrichting."

Eerder schreef de Provincie:

"in de parkstrook ligt een fietsverbinding van Leiden naar Katwijk en andersom welke tot snelfietsroute wordt opgewaardeerd. Deze verbinding wordt op een goede manier ingepast in het park. Daarnaast wordt het park intensief door de Valkenburgers gebruikt voor een ommetje"

Reactie op Verkeersveiligheid.

Bij de Noordvariant wordt het fietspad door de Parkstrook voor 18 maanden opgeheven. Plaatsgebonden bestemmingsverkeer, zoals kinderen op weg naar school, moet dwars door Valkenburg. Maar niet alleen de scholieren en hun ouders, alle soorten langzaam verkeer moeten door de smalle straten van Valkenburg. Fietzers, brommers, scootmobiel, ouderen en kinderen mengen zich met auto's en bussen, wat tot een zeer onwenselijke en onveilige situatie leidt. Dit is volledig in strijd met citaat 4.11 en de genoemde sociale veiligheid in het EPvE.

- **De Provincie en Boskalis nemen met de beslissing voor de Noordvariant een beslissing die indruist tegen de veiligheid van langzaam verkeer.**

Er wordt gesteld dat door de komst van het snelfietspad bij het doorgaan van de zuidelijke variant 2 ook een afsluiting plaatsvindt, maar dan voor 4 maanden voor de aanleg van het snelfietspad. De Parkstrook wordt opgewaardeerd en we krijgen mooie plaatjes te zien met lyrische teksten over meanderende waterpartijen. Nagelaten wordt om te vertellen dat de Parkstrook voor een deel van 15 meter tot 1,5 meter wordt gereduceerd, grenzend aan een sloot en aan een snelfietsroute, en dat daarvoor 159 bomen moeten worden gekapt. Met de komst van het Snelfietspad mogen ook brommers op dat pad, dit geeft overlast voor de omwonenden en zorgt voor de scholieren en ouderen ook voor onveilige situaties. Met de komst van de e-bikes zijn er aanzienlijke snelheidsverschillen tussen fietsers. Een Snelfietspad kan een goede oplossing zijn, maar niet op deze plek, waar ook kwetsbaar bestemmingsverkeer als ouderen en kinderen zijn weg vindt. De komst van een

Snelfietspad in de Parkstrook zorgt voor een permanente vermenging van langzaam verkeer en dus een sociaal onveilige situatie. Een keuze aan de zuidkant van de nieuwe weg, in combinatie met de aanleg van het HOV en aansluiting bij PLV lijkt een voor de hand liggende keuze.

- **Oproep aan de provincie: Kies niet voor de Noordvariant en de aanleg van een snelfietspad tijdens de verbreding van de N206, maar kies voor Zuidvariant 2 en stel de herinrichting van de parkstrook uit zodat het huidige fietspad gedurende de hele periode behouden blijft. Bekijk dan toekomstgericht en integraal waar een snelfietspad het beste aangelegd kan worden.**
- **Bovendien wordt de vormgeving van de parkstrook volledig bepaald door het fantasieloze tracé van de tijdelijke Noordvariant, waarop later het snelfietspad komt te liggen. Deze groenstrook kan op een veel creatievere manier worden opgeknapt met behoud van de huidige bomen.**

Hoofdstuk 6.

Externe verkeersveiligheid gevaarlijk transport

Externe verkeersveiligheid gevaarlijk transport.

Citaat: 4.4.4 Externe veiligheid.

Tabel 4.6: effecten voor externe veiligheid

Aspect	Criterium	Varianten			
		Noord-variant	Zuid-variant 1	Zuid-variant 2	Zuid-variant 3
Externe veiligheid	Plaatsgebonden Risico (PR)	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet
	GroepsRisico (GR)	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet

Het maatgevend GR (het GR op de kilometer met het hoogste GR) is in alle varianten gelijk. Bij infrastructuurprojecten is de kilometer met het hoogste GR maatgevend voor het gehele project*. De kilometer met het hoogste GR ligt in alle varianten op dezelfde locatie, nabij de aansluiting N206/Voorschoterweg. Op het trajectdeel bij Valkenburg is het GR lager in de zuidvarianten 2 en 3 dan bij de noordelijke variant en Zuidvariant 1. In geen van de varianten vormt het GR een knelpunt.

Uit de berekening blijkt dat het PR voor alle varianten in alle fasen kleiner is dan 10-6. Dat betekent dat het PR geen beperkingen oplegt aan de mogelijke varianten en ook niet onderscheidend is tussen de varianten.

Reactie op externe verkeersveiligheid gevaarlijk transport.

De gevaarlijke transporten vinden nu plaats over de bestaande weg die op grotere afstand ligt ten opzichte van de kwetsbare objecten, waarbij er bovendien als gevolg van de ongelijkvloerse situering een natuurlijke barrière wordt gevormd.

In geval van de Noordvariant is sprake van een hele andere situatie: de transporten zullen gaan plaatsvinden over een tijdelijke weg die veel dichters langs kwetsbare objecten is gesitueerd en die als gevolg van de gelijkvloerse situatie ontstaat is van de natuurlijke barrière. Bovendien zal de weg, vanwege het tijdelijke karakter ook niet als volwaardige weg worden ingericht. De weg is smaller waardoor er een grotere kans op ongevallen is.

Als kwetsbare objecten worden o.a. genoemd: Woningen, gebouwen waarin minderjarigen of ouderen, al dan niet een gedeelte van de dag verblijven, zoals: bejaardenwoningen, scholen en kinderopvang.

<https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/externe-veiligheid/gevoelige-functies/>

Het lijkt er dan ook op dat de maatregel die door deze regelgeving wordt voorgeschreven *“De belangrijkste maatregel bij externe veiligheid is ruimtelijke scheiding tussen de risicobronnen en gevoelige functies (kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten).”* en *“het afwegen van alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met minder grote personendichtheden”* niet worden nageleefd, bij de keuze voor de Noordvariant.

<https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/externe-veiligheid/maatregelen/>

Er is een integrale kaart waarop de risico objecten met de hoogste GR worden aangegeven, twee tankstations met LPG installatie; één is gesitueerd in de bocht van de N206 bij de Zanderij (Shell), de andere op de Voorschoterweg (Tankstation Jongeneel).

Dit risico verandert duidelijk niet bij zowel de Noord- als Zuid variant van de tijdelijke weg. Beide varianten blijven op grote afstand van de risico objecten.

<https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&gm-x=155087.82&gm-y=465473.4700000002&gm-z=8&gm-b=1544180834512,true,1;1553267883410,true,1;>

Conclusie:

- Het mag dan zo zijn dat volgens tabel 4.6 alle varianten voldoen aan de criteria voor externe veiligheid, iedereen kan bedenken dat in de Noordvariant die vlak langs kwetsbare objecten loopt het risico veel groter is. Dit risico moet je als provincie niet willen nemen voor je burgers als er betere alternatieven voor handen zijn.
- Daarnaast zouden we graag de onderbouwing en berekening voor het Plaatsgebonden Risico willen zien.

Hoofdstuk 7.

Vergunningen

Voor de tijdelijke N206 moeten voor alle varianten vergunningen worden aangevraagd of zijn reeds aangevraagd, daar in alle varianten het project buiten de PIP valt.

Discussie kan worden gevoerd over de tijdelijkheid van een project en de reikwijdte van het PIP. De tijdelijke Noordvariant valt deels buiten het PIP (en is dus vergunning plichtig) en de systeemgrenzen. Dit is herhaaldelijk door KSV aangehaald. Gesteld wordt dat het PIP niet geldt voor een tijdelijk project; onder tijdelijk wordt 10 jaar verstaan.

Wanneer echter een tijdelijk project verregaande gevolgen heeft voor de decennia die volgen dan is de tijdelijkheid minder vanzelfsprekend. In het kader van de Nb-wet en FF-wet zal een deel van de vergunningen ter discussie worden gesteld wanneer zij worden toegekend.

Dit is tevens een discussie waarin veel begrippen worden gebruikt en waarvan de definitie niet altijd eenduidig wordt omschreven. In bijlage 1 staan de begrippen verder uitgelegd en worden de kaders aangegeven waaraan projecten zich dienen te houden.

Vergunningen in het onderzoeksrapport.

Citaat pagina 52 – 4.13 Vergunningen "Bij dit aspect gaat het om eventueel onderscheid in benodigde vergunningen tussen de varianten. Er wordt alleen ingegaan op de vergunningen die samenhang hebben met de varianten voor de tijdelijke N206 en niet met de eindsituatie (die is niet onderscheidend tussen de varianten)."

Reactie op Onderzoeksrapport.

Uit tabel 4.23 is duidelijk op te maken dat de Noordvariant buiten het PIP valt. De ontheffing voor de vergunningen (ook Wb-wet en FF-wet) worden blijkbaar opgerekt buiten de grenzen van het PIP. Het begrip 'tijdelijkheid' geeft een verkeerde voorstelling van zaken en is onvoldoende grond om vergunningen buiten de PIP grenzen toe te kennen.

Derhalve zal bij de keus voor de Noordvariant voor het deel dat buiten het PIP ligt aanvullend:

- een nieuwe ADC-toets moeten worden uitgevoerd ivm Natura 2000;
- de ontheffing Natuurbescherming op rechtmatigheid moeten worden onderzocht.

Uit de tabel wordt duidelijk dat bij de voorbereidingen voor de verbreding van de N206 alleen is uitgegaan van de Noordvariant. In november en december 2019 is een groot deel van de vergunningen door Boskalis aangevraagd. Zij wisten toen al dat de vraag naar de Zuidvariant speelde. Een aanzienlijk deel van de meerkosten van de Zuidvariant wordt bepaald door de vertraging die optreedt ten gevolge van de aanvraag om vergunningen. Boskalis heeft vanaf het begin nagelaten de vergunningen voor een eventuele Zuidvariant mee te nemen, ook toen vanaf de zomer van 2019 duidelijk werd dat er gerede twijfel ontstond over de Noordvariant. Door zo stug vast te houden aan de Noordvariant en alternatieven niet serieus te nemen is Boskalis voor een belangrijk deel zelf verantwoordelijk voor de vertraging die optreedt bij een keus voor een Zuidvariant.

- **Boskalis is zelf verantwoordelijk voor de vertraging die optreedt bij de keus voor een Zuidvariant.**

Tabel 403: overzicht benodigde vergunningen

Aspect		Varianten			
		Noord-variant	Zuid-variant 1	Zuid-variant 2	Zuid-variant 3
Vergunningen	M.e.r. beoordelingsbesluit	Aangevraagd		Aan te vragen	
	Omgevingsvergunning (tijdelijke) afwijking PIP			Aan te vragen	
	Omgevingsvergunning (tijdelijke) afwijking bestemmingsplan	Aangevraagd		Aan te vragen	
	Omgevingsvergunning uitvoeren werkzaamheden (archeologische verwachtingswaarde)	Aangevraagd en verleend		Aan te vragen	
	Watervergunning(en) graven en dempen watergangen	Aangevraagd		Aan te vragen	
	Omgevingsvergunning - kappen houtopstanden	Aangevraagd		Aan te vragen	
	Verkeersbesluiten openstellen tijdelijke R206	Aan te vragen		Aan te vragen	
	Verkeersbesluit tijdelijke verkeersmaatregelen > 4 maanden	Deels aangevraagd		Aan te vragen	
	Melding verkeersmaatregelen	Deels aangevraagd		Aan te vragen	
	Ontheffing Wet Natuurbescherming	N.v.t. (maatregelen passen binnen verleende ontheffing)		Aan te vragen	

Conclusie:

- Door achterstallig huiswerk moeten vergunningen voor de Zuidvariant allemaal nog aangevraagd worden en is het niet eerlijk de kosten van de vertraging die daarmee gemoeid zijn hier op te voeren.
- Voor de Noordvariant buiten het PIP moeten aanvullende vergunningsaanvragen worden ingediend. Gezien de opgelaaide en felle discussie, 1587 handtekeningen en 25 papieren steunbetuigingen in de petitie en de grote onrust onder de Valkenburgers kan verwacht worden dat tegen de Noordvariant massaal bezwaar zal worden gemaakt, wat tot vertraging van het project zal leiden. Voor de Zuidvariant ligt dit veel minder voor de hand.
- Gesteld kan worden dat onze voorkeur uitgaat naar Zuidvariant 2, waarvan Boskalis zegt dat deze vergunningen aan te vragen zijn en dus haalbaar is

Hoofdstuk 8.

Waterhuishouding en milieu

Waterhuishouding en milieu in het onderzoeksrapport

Citaat : Pagina 31 – 4.6 Waterhuishouding

“Bij dit aspect gaat het erom of er een goed functionerende waterhuishouding bij elke variant te realiseren is. Om hier uitsluitsel over te krijgen heeft afstemming plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap van Rijnland; zij is het bevoegd gezag voor de te verlenen watervergunningen voor ingrepen in de waterhuishouding.”

Reactie op waterhuishouding en milieu

In het rapport Onderzoek Zuidvarianten tijdelijke verlegging N206 op pagina 20 en verder stelt Royal HaskoningDHV het volgende vast:

Voor de watergangen geldt verder:

i. Westzijde:

1. Tijdelijke en mogelijk de definitieve primaire watergang verleggen mits toestemming van enkele eigenaren;
2. De waterhuishouding langs de Kooltuinweg moet in stand worden gehouden. Met toestemming van HHR mogen bestaande perceelssloten verlegd worden en/of worden verbreed.

ii. Middendeel:

1. De primaire watergang mag wat HHR betreft toekomstvast voor de busbaan worden aangelegd, dus rekening houdend met de ruimtereservering van de busbaan;
2. De tijdelijke watergang op het krapste profiel onder de Kooltuinweg leggen (dus overkluizing in lengterichting) mag over een beperkte lengte van maximaal circa 100m. Dit mag alleen tijdelijk (gedurende in gebruik zijn van de Zuidvariant);
3. Er is geen tijdelijke primaire watergang nodig zolang de functionaliteit van de op te heffen sifon onder de N206 in stand blijft. Een alternatief voor de sifon kan alleen een tijdelijke oplossing bieden met bijvoorbeeld vijf buizen met een diameter van rond 1,25m die ter plaatse van de sifon de functionaliteit van de sifon tijdelijk kunnen overnemen (en dan dus de te realiseren verdiepte ligging kruisen);
4. Waar mogelijk tijdelijke watergangen zoveel mogelijk op de locaties van de definitieve watergangen in het masterplan van projectlocatie Valkenburg maken.

Belangrijk detail is dat Royal HaskoningDHV in haar rapport een integrale visie opneemt, zie ii Middendeel 1. primaire watergang mag wat HHR betreft toekomstvast voor de busbaan worden aangelegd, dus rekening houdend met de ruimtereservering van de busbaan. Verder onder punt 4. waar mogelijk tijdelijke watergangen zoveel mogelijk op locaties van de definitieve watergangen van het masterplan van projectlocatie Valkenburg. Royal HaskoningDHV deelt de integrale visie op de Integrale Kaart van KSV.

Door gebruik te maken van integraliteit bij de ontwikkeling van het gehele plangebied kan aangesloten worden op vervolgonwikkelstappen. De Zuidvarianten sluiten beter aan op de plannen dan de Noordvariant. Als de zuidkant reeds wordt reeds ontgonnen en voorbereid bij de verbreding van de

N206 dan schept dat betere voorwaarden voor het toekomstig HOV en waterwegen parallel aan N206 richting PLV.

Voor de Noordvariant blijven de volgende vragen openstaan. De laatste twee vragen worden door Royal HaskoningDHV reeds positief beantwoord.

- Is de vergunning voor de tijdelijke Noordvariant voor het Hoogheemraadschap Rijnland leidend geweest om de waterwegen te verleggen?
- Kan het verleggen van de nieuwe watergang tussen de Grote Wetering en Kleine Wetering bij de Noordvariant leiden tot een hogere waterstand onder de huizen aan het Duinzicht?
- Heeft het Hoogheemraadschap Rijnland gelijk door te stellen dat de sloot bij het Duinzicht alleen gedempt en verlegd moet worden voor het plan van de tijdelijke Noordvariant?
- Heeft het Hoogheemraadschap Rijnland ook een plan gemaakt voor de Zuidelijke varianten?
- Kan integratie met het PLV gebied helpen in kostenreductie voor watergangen op de lange termijn? Met andere woorden kan de primaire watergang ook via het PLV verlegd worden?
- Leidt het gebrek aan integratie met het PLV tot tijdelijke waterwegen (2 jaar) aan de zuidkant en daarmee extra kosten?

Rond de Waterhuishouding en de milieugevolgen van de tijdelijke en de definitieve weg leven er bij de Valkenburgers veel vragen.

Voor de bouw van de N206 is gekozen voor de innovatieve foliebakconstructie ipv betonnen bak op palen.

Methode (zie 4.3 pagina 17):

- aanbrengen damwanden langs de verdiepte ligging
- voor de foliebak wordt de grond eerst geïnjecteerd met een gel, daarna folie overheen gespannen en de bak in delen aangebracht

Wij lezen bij het vergelijkend onderzoek tussen de varianten onvoldoende terug wat de effecten zijn op de waterhuishouding en het milieu per variant. Daarnaast zijn geruststellende woorden tot nu toe niet genoeg om de twijfel weg te nemen rond het definitieve ontwerp met de foliebak constructie.

Vraag bij tijdelijke Noordvariant:

- Wat is de impact bij de tijdelijke Noordvariant op de waterhuishouding onder de huizen van Duinzicht/'t Joght?

Vragen bij de definitieve constructie:

- wat doet de gel in het milieu? Is het afbreekbaar? Zo ja, waarin wordt de gel afgebroken? Is hier ook sprake van PFAS? Is er een risico voor het waterwingebied? Wordt na afbreken van de gel de grond weer waterdoorlatend? Hoelang blijft de folie ondoorlaatbaar en wat gebeurt er met de afbraakproducten zo dichtbij een waterwingebied?
- Hoe waterdicht zijn de verschillende compartimenten? Wat is de levensduur van de folie en deze constructie?
- Hoe wordt gewaarborgd dat de folie tijdens de bouw niet beschadigd raakt?

Conclusie:

- **ook wat betreft de waterhuishouding is de zuidelijke variant een betere, meer integrale, dus kosten besparende optie dan de noordelijke variant. Zeker met het oog op het HOV en de waterhuishouding vormt de zuidelijke variant een zorgvuldige breed omvattende voorbereiding op de verdere toekomstplannen van het gehele ontwikkelproject N206, HOV, RLR, PLV en MientKooltuin.**

Hoofdstuk 9.

Beschermde plant- en diersoorten

Stikstofdeposite in het onderzoeksrapport.

Citaat 4.5.1.1. Pagina 28 :

"Voor alle varianten geldt dat geen sprake is van directe aantasting van instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied. Indirecte effecten (uitgezonderd stikstof) zijn niet te verwachten, aangezien de tijdelijke weg niet direct naast het Natura 2000-gebied wordt aangelegd. Voor de RijnlandRoute is een vergunning Wet natuurbescherming (Wnb) verleend. Deze vergunning is onherroepelijk en voorziet zowel in de gebruiksfase na aanleg van de RijnlandRoute als in de aanleg zelf. Het vergunde niveau is gebaseerd op worst-case benadering, zijnde de gebruiksfase na aanleg van de RijnlandRoute."

Reactie op stikstofdeposite in het onderzoeksrapport:

Er staat beschreven dat er geen indirecte effecten te verwachten zijn uitgezonderd stikstof.... Gaat het hier nu juist niet om? De tijdelijke weg aan de Noord- en aan Zuidkant ligt tussen de 600 en 700 meter van Natura2000 gebied (Naturagebied Meijendel Berkheide <https://www.natura2000.nl/>). Bij het maken van berekening van voertuigen over de weg en uitstoot, lijkt het erop dat de waardes boven het toelaatbare komen <https://calculator.aerius.nl/calculator/?locale=nl#> Voor de Natura2000-gebieden geldt sinds korte tijd dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) van toepassing is. De vergunning die is afgegeven geldt tot de PIP grenzen, dat betekent dat er nog een vergunning moet worden aangevraagd voor het gebied daarbuiten, waarbij het PAS van toepassing is. Het PAS kan omzeild worden door een ADC-toets uit te voeren ivm de Wet natuurbescherming (artikel 2.8 lid 4). De volgende punten moeten in de ADC-toets worden gehaald: A: Zijn er geen alternatieven voor het project die beter uitpakken voor natura2000. D: Er is een dwingende reden van groot openbaar belang voor de bouw; C: Er worden voldoende compenserende maatregelen getroffen.

Samenvat:

- a. De vergunning is afgegeven zonder dat er weet was van een tijdelijke weg in een groene omgeving. Het is maar zeer de vraag of dan ook de vergunning zou zijn afgegeven.
- b. De Stikstofproblematiek was op het moment van afgeven van de vergunning niet in de omvang bekend zoals we dat nu kennen. Door de keuze van de folieconstructie is een tijdelijke weg nodig naast het projectterrein met alle gevolgen voor impact op de natuur en leefbaarheid. Een tijdelijke weg is heel wat anders dan werkzaamheden ten behoeve van de definitieve weg. Het heeft een dusdanige impact, dat het voor iedereen logisch is dat hier aparte vergunningen moeten worden aangevraagd.

Het lijkt relevant om te onderzoeken hoe rechtmatig de afgegeven vergunningen zijn als niet aan de kaders zijn voldaan, namelijk de vastgestelde PIP-grenzen.

Beschermde plant- en diersoorten in het onderzoeksrapport

Citaat 4.5.1.2 Pagina 29:

"De noordelijke variant wordt geheel aangelegd aan de noordzijde van de N206; tussen de bestaande bebouwing en de huidige N206. De werkzaamheden vallen binnen de grenzen van de in 2015 verkregen ontheffing Flora- en faunawet en de vergunning Natuurbeschermingswet voor de RijnlandRoute. In 2018 is door TAUW een natuurtoets uitgevoerd, waar geen bijzonderheden anders dan bekend uit naar voren zijn gekomen. Dit betekent dat voor de aanleg van de noordelijke variant geen aanvullend onderzoek of nieuwe ontheffing hoeft te worden verleend.

Voor alle Zuidvarianten geldt dat de platte schijfhoren (een slakkensoort) voorkomt in de watergangen van het zoekgebied. Voor de Zuidvarianten worden watergangen aangetast die niet vallen binnen de al afgegeven ontheffing Flora- en faunawet, en de al verkregen ontheffing Wnb voor de Rijnlandroute. "

"Ten behoeve van de aanleg en gebruik van bouwwegen en/of de tijdelijke N206 worden in alle Zuidvarianten ingrepen in bermen uitgevoerd van wegen op het voormalig vliegveld. In deze bermen langs de bestaande verharding groeit dreps (soort grassoort) en mogelijk andere strikt beschermde vaatplanten (glad biggenkruid en scherpkruid). Voor het aantasten van groeilocaties van deze soort is een ontheffing Wnb noodzakelijk."

Reactie op Plant- en diersoorten:

De onderzoeken die gedaan zijn betreffen het terrein van de PIP grenzen en niet het terrein van de tijdelijke N206, immers er was in die periode nog geen enkel idee dat er buiten de PIP grenzen een tijdelijke weg nodig zou zijn, dit is pas duidelijk geworden nadat Boskalis met het plan van de foliebak is gekomen.

Dus de verkregen ontheffing Wnb voor de Rijnlandroutevergunningen die zijn afgegeven gaan niet over het terrein waar de tijdelijke N206 moet komen.

Daarnaast is het zeer onaannemelijk dat de platte schijfhoren (een slakkensoort) die voorkomt in de watergangen van het zoekgebied aan de zuidkant niet voorkomt aan de watergangen in de noordkant.

Vanuit ecologisch oogpunt lijkt het aan de andere kant onwaarschijnlijk en daardoor een bijzondere argumentatie, dat glad biggenkruid voorkomt, dat normaal groeit in de duinen. Dreps en Scherpkruid komen slechts op paar plekken in NL voor, op akkers, en het lijkt niet waarschijnlijk dat het hier voorkomt.

Er is geen rapport bekend, ook is niet bekend dat er vooronderzoek gedaan is met behulp van de speciale effectenindicator, een instrument waarmee mogelijke schadelijke effecten ten gevolge van de activiteiten kunnen worden herkend (<https://www.synbiosys.alterra.nl/bij12/effectenindicator.aspx>).

Conclusie:

- Er moet dus voor de Noordvariant nog, net als voor de Zuidvarianten, gedegen onderzoek plaatsvinden conform Nb-wet en FF-wet om zeker te stellen dat er geen schade wordt opgelopen. Daarnaast moet er net als voor het PIP een mitigatie -en compensatie plan worden gemaakt.

Aantal te kappen bomen in het onderzoeksrapport

Citaat 4.5.2 Pagina 30:

*“Voor de **Noordvariant** moeten in totaal 159 bomen worden gekapt, waarvan 119 vergunningsplichtig. De bomen moeten wijken, omdat ze of op het tracé van de Noordvariant staan of ze moeten wijken in verband met de inrichting van de parkstrook die samenhangt met de Noordvariant (o.a. als gevolg van de te realiseren nieuwe primaire watergang noordelijk van de Noordvariant).”*

Reactie op Aantal te kappen bomen:

Van belang is om hier duidelijk te hebben dat er tussen de 110 en 150 bomen bespaard kunnen worden wanneer gekozen wordt voor de Zuidelijke variant. Voor de natuur is een snelfietspad creëren op de weg van de tijdelijke N206 aan de zuidkant het beste, en ook voor de fietsers. Op deze manier kunnen ze zonder problemen gebruik blijven maken van fietspad aan de noordkant en kan na realisatie van de N206 het snelfietsverkeer veilig aan de andere kant van de snelweg.

Ook is van belang om hier te benadrukken dat vanuit het Hoogheemraadschap niet aangegeven is dat de nieuwe primaire watergang aan de noordkant moet, die suggestie wordt gewekt, maar dat dat een keuze is geweest van de aannemer gekoppeld aan de Noordvariant. Er zijn aan de zuidkant ook prima mogelijkheden voor het waterbeheer.

Conclusie:

- Vergunningen zijn afgegeven voor onderzoek binnen de PIP grenzen en kunnen niet als geldend gezien worden voor een nieuw project buiten de PIP grenzen.
- Het is aannemelijk dat de platte schijfhoren zich ook bevindt in sloot aan de Noordkant en dus moet hier buiten de PIP grenzen ook onderzoek naar gedaan worden net zoals bij de Zuidvarianten.
- Door te kiezen voor een Zuidvariant worden er 110 tot 150 bomen bespaard.

Bijlage 1

Begrippen rond vergunningen

Voordat wij het over PIP en systeemgrenzen hebben is het goed om deze begrippen nog even toe te lichten.

Ieder energie- of CO₂ neutraal project wordt gekarakteriseerd door een projectgrens en een systeemgrens.

Projectgrens: Omvat alle gebouwen en bijbehorende installaties voor energie-conversie of CO₂-vastlegging die *binnen* de directe invloedssfeer van de projecteigenaar liggen.

Systeemgrens: omvat het project zelf plus diverse installaties voor energieconversie of CO₂ vastlegging die buiten de directe invloedssfeer van de projecteigenaar liggen. De energie- of CO₂ neutraliteit wordt bepaald op basis van de uitwisseling van Energie dan wel de uitstoot van CO₂ bij deze systeemgrens. De ligging van de systeemgrens is een keuze van de projecteigenaar en definieert de 'zoekruimte' voor duurzame energie-opwekking en/of CO₂ compensatie

Projectmaatregelen en externe maatregelen: Een project kan CO₂- of energieneutraal worden door het treffen van technische en organisatorische maatregelen voor energiebesparing, energieopwekking of CO₂-compensatie. Maatregelen die binnen die projectgrens plaatsvinden noemen we projectmaatregelen. Maatregelen die buiten de projectgrens maar binnen de systeemgrens plaatsvinden noemen we externa maatregelen. Maatregelen die tenslotte buiten de systeemgrens liggen zijn niet relevant.

Als men kijkt naar de definitie van een systeemgrens dan zegt de Rijksdienst Voor Ondernemen (RVO) daar het volgende over in het document

"Stevige ambities, Klare taal! definiëring van doelstellingen en middelen bij energieneutrale, CO₂-neutrale of Klimaatneutrale projecten in de gebouwde omgeving" daarover:

<https://www.rvo.nl/sites/default/files/bijlagen/Rapport%20-%20Stevige%20ambities%20klare%20taal%2C%20definitiestudie%20-%20november%202009.pdf>

Ter illustratie worden hierna de PIP grenzen getoond (zie p25):

Inpassingsplan RijnlandRoute (vastgesteld) 10-12-2014, vastgesteld

Toelichting hoofdstuk 1 Inleiding 1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Ir. G. Tjalpaweg en aansluiting Leiden-West

De westelijke begrenzing wordt gevormd door de kruising N441 – N206 Ir. G. Tjalpaweg. De noordelijke begrenzing wordt gevormd door onder meer het stedelijke gebied van (Oud) Valkenburg, nieuwbouwoecatie Nieuw-Rhijngesest en het Universiteitssterrein. De oostelijke plangrens wordt gevormd door het stedelijk gebied ten oosten van de aansluiting Leiden-West. De zuidzijde van het plangebied wordt begrensd door locatie Valkenburg, wisselende bebouwing en (bedrijfs)activiteiten.

Verbinding A4 – A44

De westelijke begrenzing wordt gevormd door de A44 tussen Leiden-West en het gebied rondom Maaldrift. De noordelijke begrenzing wordt gevormd door het stedelijk gebied van Leiden. De oostelijke grens wordt gevormd door de Oostvlietpolder. De zuidelijke grens tenslotte wordt gevormd door afwisselend landelijk gebied, stedelijk gebied en het recreatiegebied Vlietland.

Lammenschansplein en omgeving

De westelijke begrenzing wordt gevormd door de kruising Voorschoterweg – Churchillilaan. De noordelijke begrenzing wordt gevormd door stedelijk gebied en het park Cronesteyn. De oostelijke grens ligt ter hoogte van de kruising Europaweg – toel- en afrit A4. De zuidelijke grens wordt gevormd door de Oostvlietpolder en het stedelijk gebied ten zuiden van het Lammenschansplein.

In onderstaande figuur is de begrenzing (gele lijn) van het plangebied opgenomen, waarop het voorliggende inpassingsplan betrekking heeft.



In het Provinciaal inpassingsplan (screenshot hierboven) staat per deelproject vermeld wat de projectgrenzen zijn van het PIP. In het (rode kader) staat: "In onderstaande figuur is de begrenzing (gele lijn) van het plangebied opgenomen, waarop het voorliggende inpassingsplan betrekking heeft".



Hierboven staat de foto (links) met de omlijnde projectgrenzen (gele lijn). Aan de rechterkant staat de screenshot uit PIP ingezoomd op de parkstrook.

Daarbij is duidelijk te zien dat de parkstrook en sloot ten noorden van de huidige N206 niet in de projectgrenzen van het PIP vallen.

Het PIP kenmerkt zich doordat de vergunningen binnen de projectgrenzen zijn verleend en onherroepelijk zijn. Daarnaast zijn de bestemmingplannen volledig voor het project geregeld.

Voor het gebied tussen de projectgrenzen en de systeemgrenzen geldt dit niet en moet alsnog een vergunning worden aangevraagd

Hieronder staat een passage van “Niemand Raadgevende Ingenieurs B.V.” over energieneutraliteit. Daar wordt beschreven dat de systeemgrens puur gaat over energieneutraliteit en niet dat dit als verruiming mag gelden voor het bouwen of tijdelijke bouwgrond voor een definitief project. Daarbij wordt verwezen naar het document hierboven van de RVO!

Niemand Raadgevende Ingenieurs B.V.
N
Onderzoek scenario's naar energieneutraliteit

Hoofdstuk 2 Energieneutraliteit

2.1 Energieneutraliteit in literatuur

Agentschap NL heeft verschillende studies laten uitvoeren naar het gebruik van termen rond energieneutraal bouwen. In de volgende paragrafen zijn de definities van energieneutraliteit uit vier studies weergegeven. Het betreft de volgende studies:

- Stevige ambities klare taal, PeGO
- Uitgerekend nul, Agentschap NL
- Energieneutraal bouwen, hoe doe je dat?, Agentschap NL
- Huis vol energie, Energiesprong SEV

2.1.1 Energieneutraal – theoretische definitie

Bron: *Stevige ambities klare taal, PeGO*

“Een project is energieneutraal als er op jaarbasis geen netto import van fossiele of nucleaire brandstof van buiten de systeemgrens nodig is om het gebouw op te richten, te gebruiken en af te breken. Dit betekent dat het energiegebruik binnen de projectgrens gelijk is aan de hoeveelheid duurzame energie die binnen de projectgrens wordt opgewekt of die op basis van externe maatregelen aan het project mag worden toegerekend. Het energieverbruik dat voortvloeit uit de oprichting en sloop van het gebouw wordt verrekend naar een jaarlijkse bijdrage op basis van de verwachte levensduur van het gebouw.”

De projectgrens omvat in de PeGO-definitie alle gebouwen en installaties die binnen de directe invloedssfeer van de projecteigenaar liggen. De systeemgrens kan ruimer zijn; de projecteigenaar kiest zelf de ligging ervan (zie figuur 1).

Systeemgrens

Figuur 1: Project- en systeemgrens

Om een geloofwaardige doelstelling te behouden zou de systeemgrens niet al te sterk mogen afwijken van de projectgrens. Een standaardgebouw (niveau huidig Bouwbesluit) dat 100 procent groene stroom betreft van elders noemen we geen energieneutraal gebouw. Of bijvoorbeeld de energie van een windmolen in de directe omgeving, mits contractueel vastgelegd, wel kan meetellen om een gebouw

Wx1202450000101 - 3 april 2013
Pagina 3

Hieruit kan men opmaken dat de systeemgrens gebruikt kan worden voor duurzame energie opwekking en/of CO₂-compensatie. Dit wetende zegt het rapport en citeert hieronder:

Citaat 4: Pagina 52 – 4.5.1.2 Beschermd plant- en diersoorten

“De noordelijke variant wordt geheel aangelegd aan de noordzijde van de N206; tussen de bestaande bebouwing en de huidige N206. De werkzaamheden vallen binnen de grenzen van de in

2015 verkregen ontheffing Flora- en faunawet en de vergunning Natuurbeschermingswet voor de RijnlandRoute." In 2018 is door TAUW een natuurtoets uitgevoerd, waar geen bijzonderheden anders dan bekend uit naar voren zijn gekomen. Dit betekent dat voor de aanleg van de noordelijke variant geen aanvullend onderzoek of nieuwe ontheffing hoeft te worden verleend."

Productie 7

BEWONERS ZWAMMERVELD STRAKS VAN BUITENWERELD AFGESLOTEN



Je moet er toch niet aan denken dit straks te zien.

Je kunt het je gewoon niet voorstellen dat de bejaarden bewoners van de woningen aan Het Zwammerveld 11 t/m 21 binnenkort opgesloten zitten in hun achtertuin door de aanleg van de tijdelijke N206

Nog maar net de Corona maatregelen gehad en nu dit.

De laatste 4 maanden heeft het uitzicht de contacten met voorbijrijdende fietsers voetgangers de bejaarden bewoners op de been gehouden.



Een gezellig praatje met voetgangers, mensen die hun hond uitlaten de bewoners hebben de laatste tijd gemerkt hoe belangrijk het is om een beetje aanspraak te maken als je buiten op je terras zit en buitengesloten bent van heel veel sociale contacten als gevolg van de Corona crisis.



Binnenkort zal er een scherm verreizen en de bewoners van de buitenwereld worden afgesloten voor maar liefst 1,5 jaar.

Voor iedereen niet te begrijpen als je aan de andere kant van de Tjalmaweg alleen maar weiland hebt waar niemand last van heeft.

De bewoners zien dan ook met angst en beven de werkzaamheden tegemoet en hebben zeker de laatste maanden ervaren hoe belangrijk de contacten via het naastgelegen fietspad en groenstrook zijn.

Niet alleen de contacten gaan verloren maar ook het uitzicht op een lange schutting waar je niet overheen kunt kijken baart de bewoners grote zorgen, vaak is een mooi uitzicht een praatje en gewoon een fijne leefomgeving niet in geld uit te drukken.

Dan hebben we het nog niet over de verdere hinder gehad zoals uitstoot van stikstof en het extra lawaai wat dit met zich mee brengt en dat voor maar liefst 1,5 jaar

De bewoners hopen dan ook dat er toch een mogelijkheid bestaat de noodweg aan de andere kant te leggen, verder gaat dit ten koste van de natuur er zijn bewoners die uren naar het spel van een reiger kunnen kijken die roerloos aan de slootkant staan en in 1 keer hun prooi uit het water vissen, standaard iedere ochtend de eendjes voeren het geluid van kikkers straks allemaal weg,

Gemeente dit kunnen jullie gewoon niet maken om deze oudjes weer in een isolement te stoppen.

Namens alle bewoners van Het Zwammerveld 11 t/m 21

Valkenburg 16 Juni 2020



Productie 8

AANGETEKEND en per gewone postGemeente Katwijk
t.a.v. het College van burgemeester en wethouders
Postbus 589
2220 AN KATWIJK ZH

Leiden, 17 juni 2020

Inzake	: KSV / Tijdelijke N206
Onze referentie	: kh/es2 20200463
Uw referentie	:
Behandeld door	: mevr. mr. K. Heede
Direct nummer	: 071-7502275
E-mail	: k.heede@rwv.nl

Zienswijze ontwerp-omgevingsvergunning 1544444

Geachte college,

Namens cliënten, in bijlage treft u een **overzicht** aan, dien ik hierbij een zienswijze in tegen het ontwerpbesluit zaaknummer 15444444 (kapvergunning tijdelijke N206) zoals ter inzage gelegd in de periode 8 mei tot en met 18 juni.

Bijlage 1: Ontwerpbesluit d.d. 8 mei 2020

Het ontwerpbesluit is gebaseerd op een aanvraag van 5 november 2019 en betreft het kappen van 122 vergunningsplichtige bomen. Het ontwerpbesluit bestaat uit het onderdeel aanleggen (artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo) en het onderdeel kappen (artikel 2.2 lid 1 onder g Wabo).

Cliënten kunnen zich met de ter inzage gelegde ontwerp-omgevingsvergunning om de navolgende redenen niet verenigen.

Juridisch kader en planologisch regime

Artikel 2.2 lid 1 onder g Wabo jo. artikel 4.10 e.v. APV Katwijk eist een omgevingsvergunning voor het kappen van bomen van een bepaalde afmeting.

De kapvergunning kan worden geweigerd in het belang van de bescherming van het milieu (artikel 1.8 Apv) alsmede om de redenen genoemd in artikel 4.12 Apv:

- a. registratie door het bevoegd gezag als waardevolle of monumentale boom;
- b. de houtopstand is onderdeel van de hoofdgroenstructuur.
- c. de natuurwaarde van de houtopstand;
- d. de landschappelijke en beeldbepalende waarde van de houtopstand;
- e. de waarde van de houtopstand voor stads- en dorpsschoon;
- f. de cultuurhistorische waarde van de houtopstand;
- g. de waarde voor de leefbaarheid van de houtopstand

Artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo eist een omgevingsvergunning voor grondwerkzaamheden op een perceel met architectonische waarde. De te kappen en uit te graven bomen staan in een gebied met architectonische waarde.

Discrepantie aanvraag – ontwerpbesluit

De aanvraag stelt dat het 119 bomen betreft terwijl de ontwerp-omgevingsvergunning is afgegeven voor 122 bomen. Deze discrepantie dient te worden hersteld: als er 'slechts' 119 bomen zijn aangevraagd, kunnen er geen 122 worden vergund!

Voorts, de noodzaak voor de kap is, volgens de aanvraag, de tijdelijke verlegging van de N206, de realisatie van de nieuwe parkzone, de realisatie van een snelfietspad en de wijziging van de waterhuishouding. Echter uitsluitend voor één van deze projecten (de tijdelijke verlegging van de N206) is tevens een vergunning aangevraagd en gelijktijdig ter inzage gelegd. Dit betekent dat er blijkbaar voor aanvrager (en het college) géén sprake is van een onlosmakelijke samenhang in de zin van artikel 2.7 Wabo. Met andere woorden: de onderwerpelijke aanvraag voor het kappen van houtopstanden hangt uitsluitend onlosmakelijk samen met de tijdelijke verlegging van de N206, niet met de andere projecten die in de aanvraag worden genoemd.

Omdat er géén aanvraag is ingediend voor de andere projecten ('nieuwe parkzone', 'snelfietspad' en 'wijziging waterhuishouding') maar alléén voor het project 'tijdelijke verlegging van de N206' kan onderwerpelijke aanvraag om een kapvergunning slechts betrekking hebben op de houtopstanden die in de weg staan aan die tijdelijke verlegging van de N206.

Volgens de aanvraag betreffen 'slechts' 41 bomen het project 'tijdelijke N206'. De andere aangevraagde bomen zijn voor projecten die nog niet zijn aangevraagd en kunnen derhalve niet worden vergund.

Conclusie: het college kan geen kapvergunning verlenen voor houtopstanden die moeten wijken voor projecten die niet zijn aangevraagd c.q. vergund.

Belang

Bovenstaande conclusie is de opmars naar het belang dat cliënten hebben om te ageren tegen de ontwerp-kapvergunning. Cliënten wonen immers in de onmiddellijke nabijheid van de tijdelijk verlegde N206 en daarmee het gebied waar de houtopstanden moeten wijken voor die tijdelijke verlegde N206 en voor de overige projecten. Deze overige projecten – de parkzone, de waterhuishouding en het snelfietspad – tasten hun belangen aan. De parkzone wordt gedecimaliseerd, het huidige cruciale fietspad verdwijnt zonder dat er toegang is tot het snelfietspad en bestaande waterpartijen verdwijnen. De overige projecten waarvoor het overgrote deel van de houtopstand voor geruimd wordt brengen een autonome verslechtering mee van het woon-/leefmilieu. Dit is aanvullend op de verslechtering door het verdwijnen van de houtopstand. Daarmee verdwijnt immers de expliciet aangelegde natuurlijke barrière tussen de N206 en (senioren)woningen en school. Ook verdwijnt nagenoeg het enige recreatiegebied in het dorp dat juist in deze tijd van onschatbare waarde is gebleken.

Cliënten hebben daardoor alle belang bij behoud van hun woon-/leefomgeving - en dus de honderd bomen - totdat duidelijk is wat daarvoor in de plaatst komt. Het kan redelijkerwijze niet de bedoeling zijn om eerst een volledige kaalslag te maken en dan vervangingsprojecten aan te vragen. Tenzij de bedoeling is om aan te tonen dat er altijd sprake is van vooruitgang: alles wat dan teruggeplaatst wordt is dan immers beter. Cliënten vertrouwen erop dat dit niet de keuze kán zijn van het college.

Locatie valt buiten PIP

Aangezien de percelen, waarop de te kappen houtopstanden staan, buiten het PIP vallen gelden de regels en vergunningen die in het kader van de RijnlandRoute/PIP zijn verleend, niet voor onderwerpelijke aanvraag.

Daarbij is het bovendien een feit dat de natuurtoets ten aanzien van de RijnlandRoute was ingegeven om 'dwingende redenen van groot openbaar belang'. De tijdelijke verlegde N206 – en de andere projecten die nog niet zijn aangevraagd – waarvoor de bomen het veld moeten ruimen, zijn dat niet! Als de tijdelijke verlegde N206 niet op deze locatie wordt aangelegd, heeft dat geen gevolg voor de uitvoerbaarheid van de RijnlandRoute, er kunnen immers andere manieren gevonden worden om het verkeer om te leiden. Bijvoorbeeld door geen verlegde weg aan te leggen of deze langs de zuidkant van de N206 te laten lopen, zoals de gelijktijdige ingediende zienswijze tegen die verlegde N206 ook laat zien.

Omdat de locatie buiten het PIP valt zijn alle mogelijke vergunningen en ontheffing die in dat kader zijn afgegeven niet van toepassing. Cliënten wijzen er voorts op dat de geldigheidsduur van de ontheffing van de Flora- en Faunawet (waarvan betwist wordt dat deze betrekking heeft op het kappen van deze houtopstanden) teneinde is, vóórdát de omgevingsvergunning van de verlegde N206 ingaat en daarmee de onderbouwing van onderhavige aanvraag om bomenkap.

Ook de toetsing die destijds is gehanteerd bij het verkrijging van de ontheffing van de milieuwetgeving is op dit moment niet bruikbaar. Het onderzoek Tauw (2018) dat als onderbouwing wordt gebruikt, verwijst immers naar actualisatieonderzoek (in 2013 en 2015) van onderzoekcijfers uit 2012 terwijl het zelf ook aangeeft dat onderzoek naar strikt beschermde soorten (waaronder begrepen vleermuizen en platte schijfhoren) juridisch maximaal drie jaar houdbaar is.

Inmiddels is het 2020 en wordt aan de onderhavige kapvergunning dit rapport ten grondslag gelegd! Dit betekent dat de waarde waaraan wordt getoetst tussen de 5 en 7 jaar oud is, hetgeen in strijd is met het wettelijk stelsel. Ook om deze reden dient opnieuw een deugdelijk onderzoek te worden verricht naar de huidige situatie en kan de verlening van de tijdelijke N206 niet zonder pardon onder deze ontheffing worden geschaard. Mede gezien de zeer grote kans dat er (strikt) beschermde diersoorten aanwezig zijn, zoals de Rugstreeppad, de platte schijfhoren en de vleermuis, en dit ter plaatse niet is onderzocht omdat het buiten het (in het verre verleden onderzochte) PIP valt.

Omdat de locatie niet in het PIP valt maar daarbuiten dient er – gezien de niet tegengesproken aanwezigheid van beschermde diersoorten in en rondom de houtopstand – onderzoek te worden verricht alvorens een kapvergunning kan worden verleend.

Wet Natuurbescherming

Een aantal van de te kappen bomen bevinden zich in een foerageergebied en rust-/verblijfplaatsen voor beschermde vleermuissoorten. Aangezien geen ontheffing hiervoor onder de Wnb is aangevraagd/verleend dient te worden voorkomen dat het gebied (indirect) wordt aangetast. Een mogelijkheid daarvoor is, volgens de stukken, om terug te planten vóórdát wordt gekapt.

Teneinde niet in overtreding te geraken met de Wnb dient aldus ófwel ontheffing te worden aangevraagd ófwel vóór kap te worden herplant. De kapvergunning kan niet worden verleend zonder een voorwaarde te bevatten die deze keuze vastlegt.

Ook bestaat op grond van de Wnb een zorgplicht die inhoudt dat handelingen die nadelige gevolgen kunnen hebben voor in het wild levende dieren en planten, (i) achterwege worden gelaten of, (ii) noodzakelijke maatregelen worden getroffen om die gevolgen te voorkomen en (iii) deze maatregelen zoveel mogelijk worden beperkt en/of ongedaan gemaakt. Volgens het college is derhalve geen sprake van dergelijke omstandigheden en/of beschermde soorten. Hieraan worden oude onderzoeken van Tauw ten grondslag gelegd, hetgeen echter zoals boven aangeven, niet juist kán zijn omdat deze gegevens niet betrekking hebben op onderhavige locatie en hun houdbaarheidsdatum is overschreden.

Er is in de periode 2012-2014 onderzoek gedaan naar beschermde soorten langs het gehele tracé van de Rijnlandroute. De resultaten hiervan zijn gebundeld in een rapport van Tauw (2014). Daarin wordt e.e.a. beschreven aangaande vleermuisonderzoeken langs de Tjalmaweg. In het rapport van Tauw staat onder andere het volgende: *"Conclusie Tjalmaweg Vleermuizen: te verwijderen bomen te gering van omvang, geen holten waargenomen en vormen geen bosschage. Eventuele overige functies voor vleermuizen worden uitgesloten op basis van het onderzoek naar vleermuizen op deze locatie in 2012 (toenmalig cluster 1)"*. Dit is het stuk waar de aanvrager op wijst, terwijl vaststaat dat de te kappen bomen een grote omvang hebben en vol zitten met o.a. vleermuizen! Nader onderzoek in het rapport van Tauw wijst het volgende uit: Op een kaartje in het rapport is tevens zichtbaar waar de verschillende clusters voor vleermuisonderzoek hebben plaats gevonden. De onderwerpelijke gronden waarop de te kappen groenstrook zich bevindt valt hierbuiten! De bomen waarvan nu ten behoeve van een tijdelijke weg de kapvergunning wordt afgegeven (ruim honderd dikke en oude bomen, vol vleermuizen!!) zijn nooit onderzocht op vleermuizen. Dat hoefde ook niet omdat deze immers niet gekapt zouden gaan worden en juist als mogelijk mitigatiegebied voor de wel te kappen bomen zouden fungeren.

Alvorens een kapvergunning te kunnen verlenen, dient een dergelijk onderzoek te zijn verricht naar de effecten op beschermde flora en fauna. Wanneer de onderzoekgegevens beschikbaar worden, wensen cliënten in staat te worden gesteld om hierop te reageren alvorens het college op basis daarvan tot vergunningverlening overgaat. Kappen zal leiden tot voorzienbare overtreding van de Wet natuurbescherming, dat kan redelijkerwijze niet de bedoeling van het college zijn.

Onvolledige toetsing

Het verlenen van de kapvergunning is een discretionaire bevoegdheid met gebonden afwijzingsgronden. Het college is dus niet verplicht om de kapvergunning te verlenen maar kan uitsluitend om een aantal redenen weigeren. Omdat het een discretionaire bevoegdheid is, dient het college een inventarisatie van belangen te maken en deze af te wegen en, als zij besluit om de vergunning te weigeren, aan te geven op welke afwijzingsgrond dit gebeurt.

Welnu, de ontwerp-omgevingsvergunning bevat geen enkele inventarisatie, afweging of motivering! Dit is ongehoord en zal, als het ontwerp ongewijzigd wordt aangenomen, in strijd zijn met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder, het zorgvuldigheidsbeginsel (3:2 Awb), het evenredigheidsbeginsel (3:4 Awb) en het motiveringsbeginsel (3:46 Awb).

Cliënten wensen, en kunnen, niet de beoordeling van het college overnemen, doch geven graag een aantal pointers mee. Imperatief onderdeel van de afweging dient een splitsing te zijn tussen de verschillende projecten en het in kaart brengen van de situatie 'voor' en 'na'. Precies zoals bij elke andere omgevingsvergunning voor het kappen van houtopstanden! In het dossier ontbreekt dit volledig: er is zelfs geen begrijpelijk bomenplan. Zonder een duidelijke eindsituatie die in vergunningen is vastgelegd dient er geen kap te worden toegestaan. Althans, dat is in strijd met de discretionaire bevoegdheid (en plicht!) die het college heeft.

Het kader waarbinnen het college moet toetsen is gegeven in de APV en dat laat ruimte voor weigering. Nogmaals zij herhaald: voordat de aanvraag wordt beoordeeld moet de noodzaak voor de kap worden aangetoond en van 78 (resp. 81) bomen van de 119 (resp. 122) bomen is die noodzaak er niet omdat er geen vergunningen zijn verleend/aangevraagd.

Het toetsingskader geeft alle ruimte aan het college om de vergunning te weigeren gezien de tekst van de APV. Een weigering is immers ter bescherming van het milieu (artikel 1.8) daarbij is de houtopstand onderdeel van de hoofdgroenstructuur, heeft zij een natuurwaarde, is beeldbepalend, is waardevol voor het dorp en, niet onbelangrijk, van cultuurhistorische waarde omdat het tot de oudste van Valkenburg behoort en door de provincie is geschonken als groene buffer naar de N206. Allemaal weigeringsgronden die expliciet in artikel 4.12 Apv worden genoemd. De ontwerp-omgevingsvergunning bevat geen enkele indicatie dat aan deze weigeringsgronden is getoetst. De ontwerp-omgevingsvergunning bevat ook geen afweging met de wens van aanvrager om de houtopstand te verwijderen en legt ook geen gemotiveerde herplantingsplicht op.

Resumerend, alvorens een omgevingsvergunning voor het kappen van houtopstanden af te geven dient het college zich ervan te vergewissen dat de kap noodzakelijk is en op welke wijze het verlies gecompenseerd gaat worden. Het college moet motiveren waarom zij de aanvraag honoreert gezien de toepasselijke afwijzingsgronden in de APV. De ter inzage gelegde ontwerp-omgevingsvergunning getuigt niet dat het college aan deze wettelijke verplichting heeft voldaan. Integraal onderdeel van die belangenafweging is tenslotte de tijdelijkheid: het kan redelijkerwijze toch niet waar zijn dat er meer dan 100 historische bomen worden gekapt voor het aanleggen van een weg die daar niet meer dan 2 jaar ligt?

Conclusie

Aanvrager verzoekt om een kaalslag te mogen maken zonder het belang van de houtopstand in kaart te brengen, zonder de noodzaak van de kaalslag in kaart te brengen en zonder te herplanten teneinde de gevolgen te beperken voor zover dat al mogelijk zou blijken.

Het is onbegrijpelijk dat het college met een dergelijke werkwijze wenst in te stemmen. Het college heeft voldoende redenen om de aanvraag te weigeren: meerdere weigeringsgronden zijn van toepassing, het betreft bomen die grotendeels niet gerelateerd zijn aan het gelijktijdig aangevraagde project verlegde N206 en de consequenties voor de flora, fauna en woonomgeving zijn niet in kaart gebracht.

Een cruciaal punt dat nauwelijks aandacht heeft gekregen is dat het enige project dat is aangevraagd, en daarom tot onderbouwing van de aanvraag kan gelden, een tijdelijk project is. In welke wereld leven wij als het recreatieve dorpsgroen dat als natuurlijke barrière is aangelegd tussen een provinciale weg en bewoners/scholieren, de weg moet ruimen voor een tijdelijke verlegging van die weg. Het ontwerpbesluit besteedt aan dit feit geen enkele aandacht terwijl het redelijkerwijze nooit de bedoeling kan zijn dat cruciale houtopstanden worden verwijderd voor tijdelijke bouwwerken. Tenzij, wellicht, er geen redelijk alternatief is. Zoals de gelijktijdig ingediende zienswijze tegen de ontwerp-omgevingsvergunning tijdelijke verlegging N206 laat zien, is er geen objectieve noodzakelijkheid voor het gekozen traject en daarmee staat vast dat er geen objectieve reden is om de bomen te kappen.

Cliënten concluderen derhalve dat het college de aanvraag redelijkerwijze niet kan honoreren.

Teneinde ervan verzekerd te zijn dat onderhavige zienswijze u bereikt, is het zowel per aangetekende als per gewone post verzonden.

Hoogachtend,



K. Heede

Bijlage

De zienswijze is ingediend namens onderstaande cliënten:

1. Katwijk Smart Village (KSV), een onafhankelijk burgerinitiatief door een groep betrokken inwoners van de gemeente Katwijk die zich in het bijzonder sterk maakt voor een goede woon- en leefomgeving in de gemeente en de beste inpassing en uitvoering van (grote) infrastructurele projecten. Zie <https://katwijksmartvillage.nl/>
2. Basisschool Dubbelburg, Valkenhorst 2 te Valkenburg
3. De heer H. Post, Valkenhorst 27 te Valkenburg
4. De heer M. van Ruler, Duinzicht 22 te Valkenburg
5. Mevrouw J. Voogt, Duinzicht 30 te Valkenburg
6. De heer M. Ravensbergen, Duinzicht 37 te Valkenburg
7. Mevrouw M. Zwaan, Duinzicht 38 te Balkenburg
8. Mevrouw N. Admiraal, Duinzicht 35 te Valkenburg
9. De heer R. Zwaan, Duinzicht 19 te Valkenburg
10. De heer M. Terpsma, Meanderlaan 20 te Valkenburg

Bijlage 1

(ONTWERP)Omgevingsvergunning

Zaaknummer 1544444

1. Inleiding

Op 5 november 2019 hebben wij uw aanvraag om een omgevingsvergunning ontvangen voor het kappen van 122 vergunningplichtige bomen voor de Rijnlandroute langs de Ir. G. Tjalmaweg (N206) bestaande uit de volgende onderdelen:

- Aanleggen (art. 2.1 lid 1b) van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
- Kappen (art. 2.2 lid 1g) van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

2. Procedureel

2.1. Bevoegd gezag

Gelet op de projectomschrijving en op artikel 2.4 van de Wabo zijn wij in dit geval het bevoegde gezag om op de aanvraag te beslissen.

2.2. Ontvankelijkheid

Wij hebben de aanvraag getoetst aan de indieningsvereisten van de Regeling omgevingsrecht (Mor). Daarbij bleek dat de verstrekte gegevens en bescheiden onvoldoende waren om de aanvraag in behandeling te nemen. De aanvrager is daarop bij brief van 18 december 2019 in de gelegenheid gesteld om aanvullende gegevens aan te leveren. Deze zijn op 17 januari 2020 ontvangen. Hierdoor is de beslistermijn met 30 dagen opgeschort. De aanvraag en de latere aanvulling bevatten voldoende informatie voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is daarom ontvankelijk.

2.3. Voorbereidingsprocedure

Bij besluit van 16 december 2015 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland aangewezen ter uitbreiding van de provinciale coördinatieregeling RijnlandRoute als gevallen of categorieën van gevallen als bedoeld in artikel 3.33, lid 1 onder a van de Wet ruimtelijke ordening, de besluiten - op aanvraag als ook ambtshalve - inzake vergunningverlening met het oog op de uitvoering van het inpassingsplan RijnlandRoute.

De aanvraag is deels gesitueerd binnen het inpassingsplan RijnlandRoute. Op deze aanvraag is dan ook de coördinatieregeling van toepassing. Dit betekent dat op de voorbereiding van dit besluit (de omgevingsvergunning) afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is.

2.4. Ter inzage legging

De aanvraag en de ontwerpbeslissing met bijbehorende stukken zijn op grond van de Algemene wet bestuursrecht met ingang van 8 mei 2020 voor de duur van 6 weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn zijn *geen/wel* zienswijzen tegen het ontwerpbesluit ingediend.

3. Besluit

Gelet op artikel 2.1 en 2.2 van de Wabo besluiten wij de omgevingsvergunning te verlenen voor de volgende activiteiten:

- Aanleggen (art. 2.1 lid 1b) van de Wabo;
- Kappen (art. 2.2 lid 1g) van de Wabo.

Wij verlenen de omgevingsvergunning overeenkomstig de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte stukken:

1. Aanvraagformulier;
2. Brief bij aanvraag omgevingsvergunning;
3. Ontwerp kapfase 4 en 5;
4. Bomeninventarisatie kapfase 4 en 5;
5. Bomen masterplan;
6. Evaluatieverslag archeologie;
7. Programma van eisen archeologie;
8. Memo bomenkap Parkzone vleermuizen;
9. Aanvullende natuurtoets;
10. Toestemming provincie.

Overwegingen en voorschrift

In de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bijlage I zijn de op de activiteiten betrekking hebbende overwegingen opgenomen. In de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bijlage II is het aan de omgevingsvergunning verbonden voorschrift opgenomen. Deze bijlagen maken deel uit van de omgevingsvergunning.

Eigen risico

Voor de goede orde wijzen wij u erop dat gebruik maken van de omgevingsvergunning voordat deze in rechte onaantastbaar is geworden voor eigen risico komt. Belanghebbenden kunnen immers binnen zes weken na de verzenddatum van dit besluit beroep instellen.

Katwijk, *pm*

Hoogachtend,

Namens burgemeester en wethouders van Katwijk,

De heer R. Naaktgeboren

Clustermanager Vergunningen Toezicht & Handhaving a.i.

Beroep

Belanghebbenden tegen dit besluit kunnen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De termijn vangt aan met ingang van de dag waarop het besluit is bekendgemaakt.

De termijn om een beroepschrift in te dienen bedraagt zes weken.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het besluit treedt in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroepschrift is verstreken.

Beroep kan worden ingesteld door:

- belanghebbenden die een zienswijze hebben ingebracht op het ontwerpbesluit, en
- belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet verweten kan worden dat zij geen zienswijze hebben ingebracht op het ontwerpbesluit.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en dient ten minste te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- de omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht, dat wil zeggen in ieder geval de vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en zo mogelijk datum en kernmerk van het besluit;
- een opgave van de redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Tevens dient ten behoeve van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep is gericht te worden overgelegd.

Op dit besluit is hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke zijn beroepsgronden zijn. Na afloop van de beroepstermijn kunnen deze gronden niet meer worden aangevuld. In het beroepschrift dient tevens te worden vermeld dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Voor het indienen van een beroepschrift wordt bij de indiener griffierecht in rekening gebracht.

BIJLAGE I

De volgende onderdelen horen bij en maken deel uit van de omgevingsvergunning met zaaknummer 1544444, voor het kappen van 122 vergunningplichtige bomen voor de Rijnlandroute langs de Ir. G. Tjalmaweg (N206).

Het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde of van werkzaamheden, ingevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheers verordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit is bepaald

Op grond van artikel 2.11 lid 1 van de Wabo moet de omgevingsvergunning voor deze activiteit worden geweigerd indien omtrent de activiteit regels zijn gesteld in een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit en de activiteit in strijd is met die regels of met de regels die zijn gesteld krachtens een provinciale verordening of aanwijzingen van het Rijk, tenzij het mogelijk is de omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 van de Wabo te verlenen.

Bestemmingsplan

De aangevraagde activiteit is in overeenstemming met de daaromtrent in het ter plaatse geldende provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute (hierna: het PIP) gestelde regels. De activiteit is gelegen binnen de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie-1" (artikel 24).

Op grond van artikel 24.4.1 van de planregels van het PIP is het verboden op of in de gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie - 1' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
het uitvoeren van grondwerkzaamheden, waartoe in elk geval wordt gerekend het afgraven, ontginnen, woelen, mengen en diepploegen alsmede het aanbrengen van drainages of ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur, indien en voor zover de bedoelde grondwerkzaamheden worden uitgevoerd op een diepte beneden maaiveld vanaf 0,50 meter;

Er vinden grondwerkzaamheden ten behoeve van het verwijderen van de bomen plaats op een diepte vanaf 0,50 meter.

De bomenkap vindt plaats binnen het werkgebied van het PIP. Binnen het PIP is het archeologisch onderzoeksproces geheel afgerond. Er zijn geen extra archeologische onderzoekverplichtingen benodigd.

Vanuit archeologie is geen bezwaar tegen verlening van de aangevraagde activiteit.

Beheers verordening.

Omtrent de aangevraagde activiteit zijn geen regels gesteld in een beheersverordening.

Exploitatieplan.

Omtrent de aangevraagde activiteit zijn geen regels gesteld in een exploitatieplan.

Voorbereidingsbesluit.

Er geldt ter plaatse van de aangevraagde activiteit geen voorbereidingsbesluit.

Het vellen of doen vellen van een houtopstand***Toetsingsgronden***

Op grond van artikel 4.12 van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Katwijk (hierna: de APV), gelezen in samenhang met artikel 2.18 van de Wabo, kan de omgevingsvergunning voor deze activiteit worden geweigerd:

- a. ingeval van registratie door burgemeester en wethouders als waardevolle of monumentale boom;
- b. als de houtopstand onderdeel is van de hoofdgroenstructuur;
- c. op grond van de natuurwaarde van de houtopstand;
- d. op grond van de landschappelijke en beeldbepalende waarde van de houtopstand;
- e. op grond van de waarde van de houtopstand voor stads- en dorpsschoon;
- f. de cultuurhistorische waarde van de houtopstand;
- g. de waarde voor de leefbaarheid van de houtopstand.

Registratie

De betreffende houtopstanden zijn niet geregistreerd als waardevolle of monumentale boom.

Hoofdgroenstructuur

De betreffende houtopstanden maken onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur. Met het bomen masterplan wordt de hoofdgroenstructuur echter kwalitatief verbeterd, zodat die geen belemmering vormt voor de verlening van de omgevingsvergunning.

Natuurwaarden

Er is geen sprake van een zodanige aantasting van de natuurwaarde van de houtopstanden, dat om die reden de aangevraagde omgevingsvergunning voor deze activiteit zou moeten worden geweigerd.

Landschappelijke en beeldbepalende waarde

Er is geen sprake van een zodanige landschappelijke en beeldbepalende waarde van de houtopstanden, dat om die reden de aangevraagde omgevingsvergunning voor deze activiteit zou moeten worden geweigerd.

Stads- en dorpsschoon

Er is geen sprake van een zodanige waarde van de houtopstanden voor stads- en dorpsschoon, dat om die reden de aangevraagde omgevingsvergunning voor deze activiteit zou moeten worden geweigerd.

Cultuurhistorische waarde

Er is geen sprake van een zodanige cultuurhistorische waarde van de houtopstanden dat om die reden de aangevraagde omgevingsvergunning voor deze activiteit zou moeten worden geweigerd.

Leefbaarheid

Er is geen sprake van zodanige waarde voor de leefbaarheid van de houtopstanden, dat om die reden de aangevraagde omgevingsvergunning voor deze activiteit zou moeten worden geweigerd.

In bijlage II is het aan de omgevingsvergunning voor deze activiteit verbonden voorschrift opgenomen.

BIJLAGE II

Aan de omgevingsvergunning met zaaknummer 1544444, voor het kappen van 122 vergunningplichtige bomen voor de Rijnlandroute langs de Ir. G. Tjalmaweg (N206) is het volgende, daarvan deel uitmakende, voorschrift verbonden.

Het vellen of doen vellen van een houtopstand

Aan deze omgevingsvergunning is op grond van artikel 4:11, lid 4 van de Algemene Plaatselijke Verordening het volgende voorschrift verbonden:

- U dient te herplanten conform het bij de vergunning horende bomen masterplan.

Bij het vellen of doen vellen van houtopstanden dient u tevens rekening te houden met de Wet natuurbescherming. Gelet hierop adviseren wij u om de houtopstanden niet te vellen of te doen vellen tussen 15 maart en 1 september.

Productie 9

Inspreektekst gemeenteraad Katwijk m.b.t. N206

Dank u wel, meneer de voorzitter.

Geachte commissieleden,

Ik ben Patrick Went, directeur-bestuurder van de Stichting Openbaar Basisonderwijs Duin- en Bollenstreek, het bevoegd gezag van Openbare Basisschool De Dubbelburg die pal langs de N206 is gesitueerd. Hoewel ik me graag aansluit bij het standpunt en de zienswijze van de KSV, wil ik hier vanuit mijn verantwoordelijkheid voor De Dubbelburg expliciet aandacht vragen voor de gevolgen voor mijn school.

Het huidige plan is ronduit onaanvaardbaar; een tijdelijke provinciale weg met een hoge verkeersintensiteit, pal onder het raam van de leslokalen van een school verzin je niet! De overlast aan fijnstof, trillingen, CO2-uitstoot en geluid zullen een enorme impact hebben op het onderwijs en de gezondheid van de kinderen en hun leerkrachten. Daarnaast zorgt het tijdelijk weghalen van het fietspad langs de N206 voor verkeersonveilige situaties voor kinderen die nu over de drukke dorpsweg naar school zullen moeten fietsen. Tot slot zorgt het verdwijnen van de groenstrook tussen de school en de weg voor een ernstige aantasting van het milieu en het uitzicht vanuit de leslokalen.

Ik vind het onbegrijpelijk dat een dergelijk plan überhaupt is verzonnen. Laat staan dat het zou worden aangenomen. Op woensdag 8 januari hebben we vanuit de school, in aanwezigheid van verschillende fractievertegenwoordigers, de situatie ter plekke laten zien en een petitie overhandigd aan de burgemeester. Een deel van u was daarbij en heeft het met eigen ogen kunnen zien.

Ik doe dan ook een dringend beroep op u, commissieleden, om uw politieke verantwoordelijkheid te nemen en uw fracties te bewegen dit onzalige plan naar de prullenbak te verwijzen. Dit plan had nooit verzonnen mogen worden. U kunt nu niet wegstijgen en weglopen voor uw verantwoordelijkheid. U bent nu in de positie deze waanzin tegen te houden. Zorg dat het stopt nu het nog kan en denk na over een alternatief.

Dank u wel.

Patrick Went
directeur-bestuurder
Stichting OBODB



Aan de leden van de gemeenteraad van de Gemeente Katwijk

Valkenburg, 20 april 2020

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ik richt mij als schooldirecteur van o.b.s. de Dubbelburg in Valkenburg (ZH) tot u als leden van de gemeenteraad van Katwijk. Het betreft de kwestie van de aanleg van de tijdelijke N206 ter hoogte van Valkenburg. Ik maak mij hier ernstige zorgen over.

Als er wordt gekozen voor de noordelijke variant gaat onze school, met honderden kinderen en docenten, enorm veel overlast ondervinden. Het verkeer over de tijdelijke N206, inclusief het bouwverkeer, zal vlak voor onze klaslokalen komen met een enorme toename van geluidsbelasting, fijnstof en trillingen. Het groene uitzicht over de polder en de groenstrook voor de deur verdwijnen en daarvoor in de plaats krijgen wij kaalslag, veel bouwverkeer, een 3 meter hoog geluidsscherm en een zeer onveilige verkeerssituatie van en naar de school in verband met een toename van het verkeer door het dorp.

Wettelijk zijn de eisen aan een tijdelijk weg zo goed als nihil, maar dat betekent echt niet dat er geen overlast zal zijn. Deze mag vreemd genoeg wettelijk gezien tijdelijk juist heel hoog zijn. Maar zelfs al worden deze lage normen straks overschreden, dan zal er waarschijnlijk weinig actie uwerzijds worden ondernomen. Want als deze weg eenmaal is ingeslagen, is er geen weg meer terug. De tijdelijke provinciale weg en niet te vergeten de verhoogde wegoevergang (die ver boven de geluidsschermen uitsteekt) zorgen voor een enorme aanslag op de gezondheid van de kinderen en personeel en heeft invloed op de onderwijskwaliteit. Dit laatste kan ik u eventueel mondeling toelichten. Er wordt gesproken over een slechts tijdelijke situatie. Minimaal anderhalf jaar (en waarschijnlijk veel langer) betekent dit dat gedurende 2 schooljaren kinderen hieraan bloot worden gesteld. Zeker gezien de huidige situatie in het onderwijs door de coronacrisis met daar dan bovenop de hiervoor geschetste situatie veroorzaakt een ontwrichting van het onderwijs aan onze kinderen. Ik reken er op dat mocht het doorgaan, u daar de politieke verantwoordelijkheid in het openbaar op u zult nemen. Wij gaan dit zeker gaan aankaarten.

Wij als school kunnen niet begrijpen dat u in deze keuze van de provincie meegaat. Natuurlijk snappen wij ook dat financiële overwegingen worden gemaakt. De provincie heeft gekozen voor een goedkope folie-constructie. De nadelen die hieraan blijken te kleven zijn echter opmerkelijk hoog. Er is onacceptabel veel overlast en integrale planvorming wordt onmogelijk gemaakt, waardoor onnodig veel publiek geld wordt weggegooid. Vorig jaar is de keuze gemaakt om te kiezen voor de folie-constructie in combinatie met een tijdelijke noordelijke N206. En niet te vergeten het onrechtmatig oprekken van de plangrens door een snelfietspad in de plannen op te nemen. Deze oplossing zal helaas slechts tijdelijk goedkoper zijn. Maar uiteindelijk zal dit een vele male duurdere oplossing blijken voor alle partijen. Er wordt tientallen meters extra aan ruimte gebruikt voor deze constructie waardoor integrale planvorming met onder andere de HOV onmogelijk wordt gemaakt en er wordt een aanslag gepleegd op de gezondheid en veiligheid van mensen.

Valkenhorst 2, 2235 BW Valkenburg (ZH); telefoon 071-4013963
Luit Katlaan 5, 2235 SN Valkenburg (ZH); telefoon 071-4019907

Wij vernemen via de media dat de keuze voor de noordelijke variant al vast staat. Dit terwijl hier zeer veel nadelen aan kleven.

Wij staan nu met onze rug tegen de muur. Omdat wij niet bij de provincie langs mogen komen en geen actie kunnen voeren is het onmogelijk om politieke invloed uit te kunnen oefenen, iets wat in een democratie toch een duidelijk recht is. Ik wil daarom een ernstig beroep doen op u als vertegenwoordigers van de bewoners van de Gemeente Katwijk om u hard te maken voor de veiligheid van bewoners, kinderen en de kwaliteit van het onderwijs in Valkenburg.

De actiegroep KSV, gesteund door heel Valkenburg, heeft onlangs van de provincie een reactie op hun rapport ontvangen. KSV bestaat uit een grote groep mensen die bijzonder hun best heeft gedaan om onderzoek te doen naar een betere oplossing en heeft hier op integere wijze verslag van gedaan. In plaats van dit te waarderen wordt KSV nu publiekelijk vernederd, de vragen worden niet beantwoord en voor hun hulp wordt de deur dichtgegooid.

Wij hebben de leden van de gemeenteraad al eerder uitgenodigd om de situatie ter plekke in ogenschouw te nemen. Meerdere politici hebben hier al gebruik van gemaakt. Hoewel we op dit moment in een bizarre situatie zitten, nodig ik u toch zeer dringend uit om de situatie ter plekke bij ons op school (nogmaals) te komen bekijken en terdege naar onze argumenten te luisteren alvorens een beslissing over een mogelijke variant te nemen. U kunt hiervoor met mij contact opnemen op mijn mobiele nummer 06-14284039. Als u bij ons in een klaslokaal staat, zult u snappen dat het nodig is om vanaf nu een andere weg in te slaan.

Met vriendelijke groet,

Nick van Doeveren
-directeur-



De heer Floor Vermeulen

Gedeputeerde namens de VVD bij de Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland

Valkenburg, 6 april 2020

Geachte heer Vermeulen,

Ik richt mij als schooldirecteur van o.b.s. de Dubbelburg in Valkenburg (ZH) tot u als gedeputeerde van de Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland. Het betreft de kwestie van de aanleg van de tijdelijke N206 ter hoogte van Valkenburg. Ik maak mij hier ernstige zorgen over.

Als er wordt gekozen voor de noordelijke variant gaat onze school, met honderden kinderen en docenten, enorm veel overlast ondervinden. Het verkeer over de tijdelijke N206, inclusief het bouwverkeer, zal vlak voor onze klaslokalen komen met een enorme toename van geluidsbelasting, fijnstof en trillingen. Het groene uitzicht over de polder en de groenstrook voor de deur verdwijnen en daarvoor in de plaats krijgen wij kaalslag, veel bouwverkeer, een 3 meter hoog geluidsscherm en een zeer onveilige verkeerssituatie van en naar de school in verband met een toename van het verkeer door het dorp.

Wettelijk zijn de eisen aan een tijdelijk weg zo goed als nihil, maar dat betekent echt niet dat er geen overlast zal zijn. Deze mag vreemd genoeg wettelijk gezien tijdelijk juist heel hoog zijn. Maar zelfs al worden deze lage normen straks overschreden, dan zal er waarschijnlijk weinig actie uwerzijds worden ondernomen. Want als deze weg eenmaal is ingeslagen, is er geen weg meer terug. De tijdelijke provinciale weg en niet te vergeten de verhoogde wegoevergang (die ver boven de geluidsschermen uitsteekt) zorgen voor een enorme aanslag op de gezondheid van de kinderen en personeel en heeft invloed op de onderwijskwaliteit. Dit laatste kan ik u eventueel mondeling toelichten. De provincie spreekt over een slechts tijdelijke situatie. Minimaal anderhalf jaar (en waarschijnlijk veel langer) betekent dit dat gedurende 2 schooljaren kinderen hieraan bloot worden gesteld. Zeker gezien de huidige situatie in het onderwijs door de coronacrisis met daar dan bovenop de hiervoor geschetste situatie veroorzaakt een ontwrichting van het onderwijs aan onze kinderen. Ik reken er op dat mocht het doorgaan, u daar de politieke verantwoordelijkheid in het openbaar op u zult nemen. Wij gaan dit zeker gaan aankaarten.

Wij als school kunnen niet begrijpen dat u hier bewust voor wilt kiezen. Natuurlijk snappen wij ook dat financiële overwegingen worden gemaakt. Maar tijdens de aanbesteding had u feitelijk nooit voor deze goedkope folie-constructie mogen kiezen. De nadelen die hieraan blijken te kleven zijn namelijk opmerkelijk hoog. Er is onacceptabel veel overlast en integrale planvorming wordt onmogelijk gemaakt, waardoor onnodig veel publiek geld wordt weggegooid. Vorig jaar is de keuze gemaakt om geld te besparen en te kiezen voor de folie-constructie in combinatie met een tijdelijke noordelijke N206. En niet te vergeten het onrechtmatig oprekken van de plangrens door een snelfietspad in uw plannen op te nemen. Deze oplossing zal helaas slechts tijdelijk goedkoper zijn. Maar uiteindelijk zal dit een vele male duurdere oplossing blijken voor alle partijen. Er wordt tientallen meters extra aan ruimte gebruikt voor deze constructie waardoor integrale planvorming

Valkenhorst 2, 2235 BW Valkenburg (ZH); telefoon 071-4013963
Luit Katlaan 5, 2235 SN Valkenburg (ZH); telefoon 071-4019907

met onder andere de HOV onmogelijk wordt gemaakt en er wordt een aanslag gepleegd op de gezondheid en veiligheid van mensen.

Wij vernemen via de media dat de keuze voor de noordelijke variant voor u al vast staat. Dit terwijl hier zeer veel nadelen aan kleven. U heeft haast en lijkt ons bovendien niet serieus te nemen, want u gaat op dit moment onverstoorbaar door met het uitwerken van de plannen, terwijl heel het land stil ligt. Wij dachten dat dit ook voor de provincie geldt, zo goed als alle vergaderingen van de provincie zijn immers afgelast. Maar vreemd genoeg gaan dit onderwerp en alle werkzaamheden rondom de N206 wel door. In de Statenvergadering van 22 april zal het oordeel worden geveld.

Wij staan nu met onze rug tegen de muur. Omdat wij niet bij u langs mogen komen, niet bij vergaderingen aanwezig mogen zijn en geen actie kunnen voeren is het onmogelijk om politieke invloed uit te kunnen oefenen, iets wat in een democratie toch een duidelijk recht is. Ik wil de term achterkamertjespolitiek niet te snel bezigen, maar het begint er wel op te lijken.

De actiegroep KSV, gesteund door heel Valkenburg, heeft onlangs van de provincie een reactie op hun rapport ontvangen. KSV bestaat uit een grote groep mensen die bijzonder hun best heeft gedaan om onderzoek te doen naar een betere oplossing en heeft hier op integere wijze verslag van gedaan. In plaats van dit te waarderen wordt KSV nu publiekelijk vernederd, de vragen worden niet beantwoord en voor hun hulp wordt de deur dichtgegooid.

Wij hebben de politiek uit de provincie al eerder uitgenodigd om de situatie ter plekke in ogenschouw te nemen. Meerdere politici, onder andere van uw eigen partij, zijn langsgekomen, maar u als verantwoordelijke niet. Hoe kan het dat u dit belangrijke besluit alleen vanaf papier gaat nemen? Hoewel we op dit moment in een bizarre situatie zitten, nodig ik u toch zeer dringend uit om de situatie ter plekke bij ons op school te komen bekijken en terdege naar onze argumenten te luisteren alvorens een beslissing over een mogelijke variant te nemen. U kunt hiervoor met mij contact opnemen op mijn mobiele nummer 06-14284039. Als u bij ons in een klaslokaal staat zult u snappen dat het nodig is om vanaf nu een andere weg in te slaan.

Met vriendelijke groet,

Nick van Doeveren
-directeur-

T.a.v. de Statencommissie Bereikbaarheid en Energie

15 januari 2020

Geachte commissieleden, beste Floor Vermeulen, help ons a.u.b.!

Wij, kinderen, ouders, docenten en bestuur van Openbare Basisschool De Dubbelburg, vragen u om naar deze noodkreet te luisteren.

Als inwoners van Valkenburg weten wij al jaren van de plannen rond de verdubbeling van de N206. Deze provinciale weg raast langs ons dorp. En al maken wij zelf weinig gebruik van deze weg, we begrijpen de noodzaak van de verbredingsplannen.

Vorig jaar vernamen wij in de zomervakantie tot onze verbijstering het bericht dat de tijdelijke N206 op de positie van het fietspad vlak voor onze school zou komen te liggen. Een bizar bericht dat ons bereikte via de social media. Niemand had ons als school hierover ingelicht.

Gelukkig werd het besluit genomen dat u alsnog onderzoek ging doen naar alternatieve varianten van de tijdelijke N206. Hierbij zouden vele aspecten als geluid, bereikbaarheid en overlast worden meegewogen, zodat er een objectief oordeel kon worden gevormd.

Maar tot onze stomme verbazing hebben wij vorige week wederom via de media mogen vernemen dat tijd en geld de beslissende factoren zullen zijn. Het onderzoeksrapport is nog niet afgerond, maar de conclusies zijn kennelijk al getrokken. De zuidelijke varianten zijn duurder en de provincie legt de meerkosten hiervoor bij de gemeente Katwijk neer. De provincie heeft gekozen voor de folie variant en feitelijk dus een bezuiniging bij de aanbesteding. De catastrofale gevolgen hiervan zijn nu niet voor de provincie maar voor de direct omwonenden.

Misschien begrijpt u dat ons vertrouwen in de politiek en overheid inmiddels tot onder het nulpunt is gedaald. Hoe moeten wij u duidelijk maken dat een noord-variant van de tijdelijke weg voor ons als dorp en voor onze school een ramp betekent van minimaal 2 – 3 jaar.

- er een enorme toename van de geluidsbelasting en de trillingen van het wegverkeer, veel hoger dan die van een tijdelijke weg aan de vliegveldzijde.
- de luchtvervuiling zal veel hoger worden en de luchtkwaliteit is nu al zo slecht in onze school.
- De hele bestaande groenstrook langs ons dorp met al het groen, honderden bomen, water en dieren wordt volledig geruïneerd. Bomen die na 20 jaar eindelijk enige hoogte en omvang hebben. Bomen die onze enige afscheiding zijn met de N206

- Het fietspad verdwijnt volledig, dus de bereikbaarheid van de school wordt rondt slecht
- De verkeersdruk op de Hoofdstraat, de enige doorgaande weg door ons dorp (die net aanzienlijk verkeersveiliger is geworden) zal enorm toenemen. Alle schoolkinderen die dagelijks over deze smalle drukke weg fietsen zullen veel meer gevaar lopen.

Jarenlang zullen honderden kinderen eerste rang bij de bouwwerkzaamheden zitten. Hun klaslokalen liggen zo'n 30 m van de tijdelijke weg af. De overlast zal gigantisch zijn.

Misschien dat de provincie zich wettelijk kan verschuilen achter de gebrekkige regelgeving voor een tijdelijke weg. Maar wij als school kunnen dit niet. Wij moeten kwalitatief goed onderwijs blijven geven, wat met een noordelijke variant zo goed als onmogelijk wordt gemaakt.

Voor ons is deze variant echt geen optie, een zuidelijke lijkt dit wel te kunnen zijn.

Natuurlijk zijn de 3 zuidelijke alternatieven ook ingrijpend, maar een stuk minder belastend voor ons dorp. Bij alle drie komt de tijdelijke weg veel verder weg te liggen, is het mogelijk het enige doorgaande fietspad te behouden, evenals het bestaande groen en zal de toenemende verkeersdrukte hopelijk te hanteren zijn.

Uw eigen motto is bereikbaarheid vergroten. Een nobel streven, maar zoals wij er tegenaan kijken wordt deze bereikbaarheid met de N206 over 5 jaar helemaal niet zo geweldig en met de tijdelijke weg zelfs bijzonder slecht.

Vlak voor onze school komt straks een half verdiepte 4 baans snelweg. Een snelweg die doodloopt op een kruispunt bij Katwijk. Een weg die Valkenburg Oost en West in tweeën splitst. Bestaande verbindingen worden weggehaald en nieuwe voorlopig niet gerealiseerd. De beloofde HOV lijn wordt nog niet aangelegd. De nu goed werkende fietsroute wordt volledig afgesneden, de verkeersdrukte in ons dorp neemt toe.

Kunt u a.u.b. aangeven op welke vlakken de bereikbaarheid met uw plannen eigenlijk wel verbetert?

Ons advies is:

- Erken de gemaakte fouten en los ze op. Maar leg niet simpel de gevolgen bij ons neer.
- Ga integraal werken. Hiermee is veel winst in tijd en geld te behalen en kunnen verliezen worden gecompenseerd. Er gaan 3 grote projecten plaatsvinden: de N206, de HOV en Nieuw-Valkenburg. Verbindt deze projecten in plaats van ze los van elkaar te ontwerpen en te realiseren.
- U als opdrachtgever heeft de macht en middelen om te kiezen voor een oplossing met visie. Neem hier tijd voor en maak geen overhaaste beslissingen simpelweg om eerder gestelde deadlines te halen.
- Kom bij ons langs. Een plan vanaf papier aanschouwen is niet genoeg. Wij willen u als school graag uitnodigen om de situatie met uw eigen ogen te kunnen zien. Geloof me, kijkend vanuit een klaslokaal is er maar één conclusie mogelijk, een noord-variant is geen optie.

Wij hopen dat u als Statencommissie en Gedeputeerde gehoor wilt geven aan deze noodkreet en voor uw inwoners en scholieren van de provincie wilt opkomen.

College van Burgemeester en Wethouders, raads- en commissieleden
Postbus 589
2220 AN Katwijk

Valkenburg 28 11 2019

Betreft: aanpak onderzoek zuidelijke alternatieven tijdelijke N206

Geachte raadsleden,

Als eerste, namens de Medezeggenschapsraad van OBS de Dubbelburg, dank voor uw inbreng de afgelopen weken in het onderzoek naar alternatieve opties voor de tijdelijke N206.

Wij zijn blij dat u onze noodroep heeft gehoord en actie heeft ondernomen.

Het onderzoek wat nu plaatsvindt had eerder moeten gebeuren. Maar beter laat dan nooit.

Dinsdagavond zijn bewoners van Valkenburg door de provincie uitgenodigd voor een informatie avond. Hierbij zijn we ingelicht over de s.v.z. naar het onderzoek van de alternatieven.

Op dit moment worden drie alternatieven onderzocht en uitgewerkt tot op niveau van de oorspronkelijke aanbesteding. Wel allen op basis van de bouwmethode met folie constructie.

Alternatieve oplossingen lijken mogelijk, iedere variant heeft voordelen en soms nadelen. Maar zover wij nu kunnen overzien lijken deze varianten veel minder nadelig dan een noordelijke variant.

Aangezien dit onderzoek nog loopt is het lastig om concreet commentaar op de plannen te leveren. Wat ik nu wel kan doen is u een aantal aandachtspunten meegeven:

- **Weging aspecten TOM:** in de TOM (trade off matrix) is de wegingsfactor van de toetsaspecten niet vastgesteld. Dit is echter belangrijk om vooraf te doen. Wanneer dit niet gebeurt kan er feitelijk geen objectief oordeel worden gevormd. Er kan altijd naar een bepaalde variant toe worden geredeneerd.
- **Bomenkap:** diverse keren heb ik ,en anderen met mij, gevraagd welke bomen er gekapt zullen worden. Het antwoord blijft tot op heden uit. Deels begrijpelijk doordat niet duidelijk is hoe de tijdelijke N206 zal worden uitgevoerd. Maar ook zorgwekkend, Boskalis gaat kappen, maar welke bomen zijn op dit moment wel en welke niet noodzakelijk. Dit overzicht moet er zijn voor het kappen begint. Is dit er en kan dit openbaar worden gemaakt?
- **Parkstrook:** Tijdens de presentatie van de varianten is niet gesproken over de parkstrook. Wat zijn de gevolgen voor deze plannen. Kan dit ook ik de afweging TOM worden meegenomen?
- **School:** In het plan voor alternatieven en de TOM wordt tot op heden niet gesproken over gevolgen voor de school. Ook zijn wij wederom niet benaderd om naar de alternatieven te kijken.
- **Keuze:** Uiterlijk 31 januari wordt de gemeente geïnformeerd over de conclusies van de Provincie. Wanneer worden wij geïnformeerd over de conclusies van de provincie?

- **Transparantie:** voor een goede afweging is transparantie belangrijk naar alle partijen. Geen dikke lijnen tekeningen met kernwoorden als argumenten en achterkamertjes politiek. Maar gedegen onderzoek met duidelijk feiten en data en uitgewerkte tekeningen op schaal, welke voor alle partijen inzichtelijk en controleerbaar zijn. Ik hoop dat dit gebeurt, maar ik zie nog niets concreets.
- **Normen:** Voor de TOM afweging woonmilieu (normen geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid) zijn er voor een tijdelijke weg bijzonder lage wettelijke normen. Hoogstwaarschijnlijk zal hierdoor iedere tijdelijke variant kunnen voldoen. De 4 varianten hebben ieder wel meer of minder gevolgen voor aspecten in woon- en schoolmilieu. Niet alleen het wel/ niet behalen van de norm maar de daadwerkelijke waarden zouden moeten worden meegenomen in de TOM.
- **Integratie plannen:** integratie van de plannen voor de (tijdelijk) N206 en de toekomstige HOV lijn wordt tot op heden afgehouden. Er wordt altijd verwezen naar het feit dat het twee aparte plannen zijn en het niet duidelijk is of de HOV er komt en wanneer deze er komt. Het is echter wel degelijk van wezenlijk belang om verder dan alleen de (tijdelijke) N06 te kijken. Zo worden in de zuidelijke varianten gebruik van gronden van derden. Dit lijkt te worden genoemd als meest belangrijke obstakel. Echter wanneer de HOV zal worden aangelegd zijn deze gronden grotendeels ook benodigd. Integrale planvisie is ook nodig voor de aspecten archeologie, kabels en leidingen en kosten. Wanneer er nu al zaken voor de toekomst worden aangepakt betekend dit minder werk, problemen en kosten in de toekomst. Integraal werken is belangrijk en raadsleden ook hierbij geldt; beter laat dan nooit.

Namens ouders, docenten, directie en medezeggenschapsraad van openbare basisschool De Dubbelburg,

Susanne Aniba
Voorzitter MR



Gemeente Katwijk
T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
Koningin Julianalaan 3
2224 EW Katwijk

24 september 2019

URGENT

Beste Burgemeester en Wethouders, gemeenteraads- en commissieleden, team vergunningen,

Ik neem aan dat u op de hoogte bent van de problematiek rond de tijdelijke N206 t.p.v. Valkenburg. Er is vorige week een informatieve sessie voor de raadscommissie geweest waarin ik en vele anderen met mij zorgen hebben geuit over het positioneren van de tijdelijke N206 aan de noordzijde van het dorp. We zullen hier niet alleen ongelofelijk veel overlast en gevaar van ondervinden. Maar naar onze mening voldoet het ontwerp ook niet aan de daarvoor gestelde eisen noch aan wet- en regelgeving.

Voor het aanleggen van de vernieuwde N206 zijn enige tijd geleden twee kapvergunningen aangevraagd en verleend. Onlangs is een derde aanvraag gedaan, deze vergunning is nog niet afgegeven.

Wanneer het voorgestelde ontwerp doorgang vindt, moeten vele honderden bomen worden gekapt. Op dit moment is het echter verre van zeker of deze kap wel noodzakelijk is. Indien namelijk niet voor de noordelijke variant van de tijdelijk weg wordt gekozen, kunnen de meeste bomen gewoon blijven staan. Ik begrijp dat de kapvergunning al is afgegeven. Maar het lijkt nu toch meer dan logisch om deze beslissing te heroverwegen en in ieder geval het kappen niet uit te voeren voordat bekend is of dit wel daadwerkelijk nodig is.

Zelfs wanneer de noordelijke variant wel wordt gekozen, is op dit moment nog niet bekend welke bomen er daadwerkelijk moeten worden gekapt. Hier is meerdere malen naar gevraagd bij aannemer en provincie, maar keer op keer hebben wij te horen gekregen dat dit nog moet worden uitgezocht.

Valkenhorst 2, 2235 BW Valkenburg (ZH); telefoon 071-4013963
Luit Katlaan 5, 2235 SN Valkenburg (ZH); telefoon 071-4019907

Ik - en ik denk met mij alle dorpsbewoners - ben bang dat wanneer er op zeer korte termijn niets door u wordt ondernomen m.b.t de geplande bomenkap er een hele grote kans bestaat dat vele vierkante meters groen en honderden bomen onnodig zullen worden vernietigd.

De gemeente heeft duurzaamheid terecht als zeer belangrijk beleidspunt.

Daarom vraag ik u om per direct ervoor zorg te dragen dat de geplande kap wordt uitgesteld totdat de gemeenteraad een beslissing heeft genomen m.b.t. de positie van de tijdelijke N206.

Tevens verzoek ik u om nader te onderzoeken welke bomen er daadwerkelijk moeten worden gekapt, zowel bij situering van de tijdelijke N206 aan de noordkant als aan de zuidkant van ons dorp.

Ik hoop dat deze vragen aankomende donderdag 26 september in de oordeelvormende sessie van de gemeenteraad kunnen worden meegenomen en besproken.

Ik hoor graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Susanne Aniba

Voorzitter medezeggenschapsraad openbare basisschool De Dubbelburg

Namens alle kinderen, ouders, docenten, medezeggenschapsraad en directie van openbare basisschool De Dubbelburg

Beste commissieleden,

Ik ben Susanne Aniba, voorzitter van de medezeggenschapsraad van basisschool de Dubbelburg en spreek hier namens kinderen, ouders, docenten, directeur en de MR.

Als inwoners van Valkenburg weten wij al jaren van de plannen rond de verdubbeling van de N206. Wij snappen het belang wanneer Valkenburg West ooit wordt gerealiseerd, maar dit loopt vertraging op. Dus de druk is minder groot.

Voor de provincie en de aannemer lijkt de plaatsing van de tijdelijke weg vlak langs onze school de minste knelpunten te geven en financieel en planningsgewijs aantrekkelijk te zijn.

Voor ons dorp en onze school betekent het een langdurige ramp (oktober 2019- eind 2022):

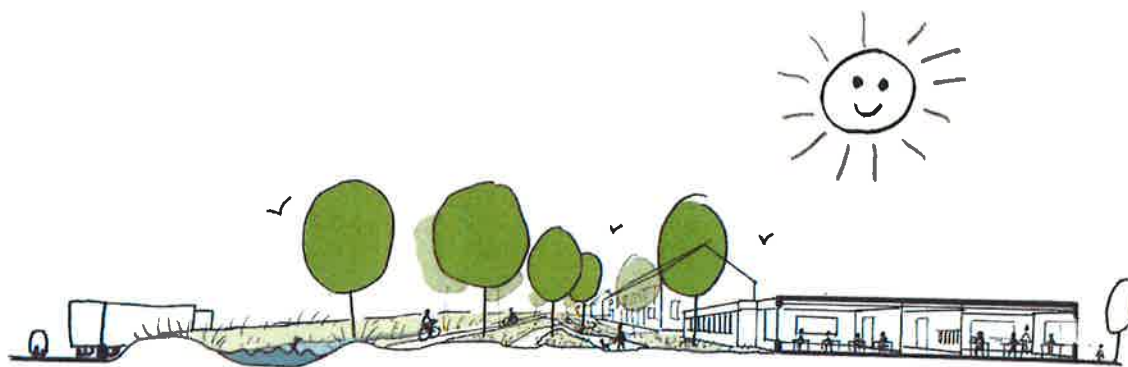
- De hele bestaande groenstrook langs ons dorp met al het groen, honderden bomen, water en dieren wordt volledig geruïneerd.
- Er komt een enorme toename van de geluidsbelasting, trillingen, luchtvervuiling (fijnstof stikstof) t.o.v. een tijdelijke weg aan de vliegveldzijde.
- Het uitzicht bij onze school wordt dramatisch, we moeten tegen een geluidscherm van 3m hoog aan kijken en het groene uitzicht vlak voor de deur verandert in een modderbende.
- Het fietspad verdwijnt volledig, dus de bereikbaarheid van de school wordt bijzonder slecht.
- De verkeersdrukte op de Hoofdstraat, die net aanzienlijk verkeersveiliger is geworden, zal enorm toenemen, waardoor ook onze schoolkinderen die van en naar het Duyfrak moeten fietsen veel meer gevaar lopen.

185 kinderen zitten langer dan 2 jaar eerste rang bij de bouwwerkzaamheden. De overlast zal gigantisch zijn.

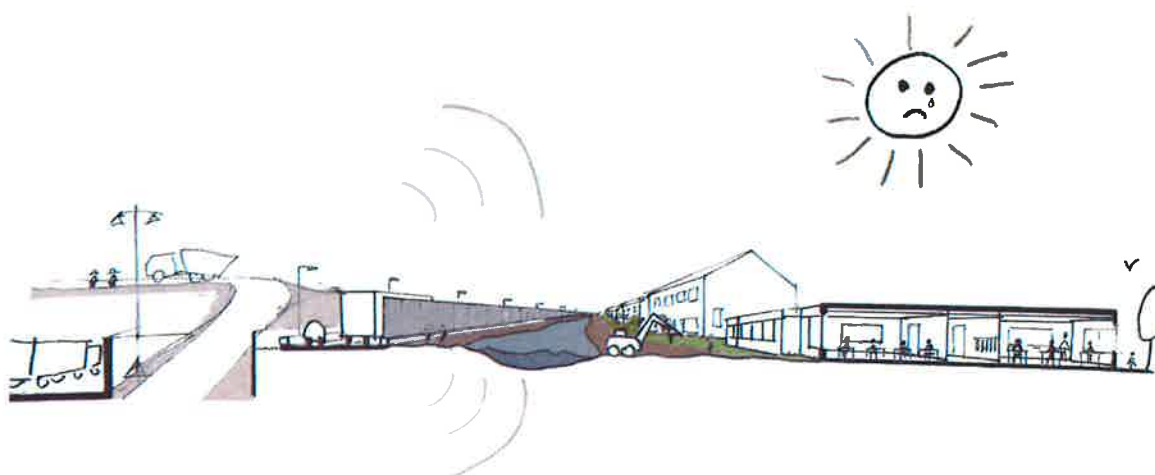
Om voor u inzichtelijk te maken wat voor ons als school de situatie de komende jaren zal zijn als de plannen in deze vorm doorgaan heb ik hier twee schetsen die we ook zullen uitdelen.

Eén van de huidige situatie: onze school gescheiden van de N206 door een prachtige groenstrook met voetpad en fietspad en uitzicht over de polder.

De tweede met het voorgestelde plan van de tijdelijk weg: met geluidscherm, maar zonder groen of fietspad, met de verhoogde overgang naar Valkenburg West waarop al het verkeer duidelijk zichtbaar is vanuit de schoollokalen en met overlast van de werkzaamheden aan de parkstrook aan onze zijde van het geluidscherm.



Schets huidige situatie school



Schets situatie school met tijdelijke N206

Beste commissieleden, hierbij mijn concrete vragen:

1. De gemeente is verantwoordelijk voor onderwijs en gedegen huisvesting. Hoe denkt u te kunnen zorgen voor de bereikbaarheid en veiligheid van en naar de scholen?
2. Als gemeente bent u vertegenwoordiger van inwoners en scholieren van Valkenburg en hoort u op te komen voor onze belangen. Tot nu toe hebben wij hiervan weinig gemerkt. Wij vinden dat u deze taak beter uit moet voeren. Hoe denk u dit te gaan doen?
3. Hoe kan het dat alle partijen werkend aan de tijdelijke N206 al vergevorderde plannen hebben, zelfs bij de inrichting van de parkstrook gaat men al uit van de tijdelijke N206 op de positie van het huidige fietspad. Klaarblijkelijk is dit al lange tijd geleden besloten. Bent u hiervan eerder op de hoogte geweest? Zo ja wanneer en waarom wordt dit zo laat pas naar buiten gebracht?
4. Waarom worden er nu in de plannen van de N206 en de parkstrook geen voorzieningen en voorbereidingen getroffen voor de fiets- en wandelovergangen naar Valkenburg West? Waarom wordt de HOV nu niet in de plan en uitvoering meegenomen? Er is nu tijd om alles goed te doen, waarom gebeurt dit niet?
5. Kunt u ons toelichten wat de gemeentelijke beleidsregels en de regels van het Wabo zijn voor de plannen van de tijdelijke N206; het tijdelijk afwijken van bestemmingsplan voor bepaalde tijd, buitenplannen en in combinatie met gevoelige bestemmingen. Welke eisen zijn er m.b.t. geluid, luchtkwaliteit en veiligheid?
6. Kunt u uitleggen en waarborgen dat een geluidsscherm van 2,9m al onze overlast op gaat lossen? En zult u zorgen voor handhaving bij overschrijding.
7. De aannemer is verplicht een gedegen omgevingsonderzoek te doen voor de definitieve planvorming, dit is niet gebeurd. De scholen zijn hiervoor nooit benaderd. De plannen zijn zo goed als klaar. Hoe kan het zijn dat betrokken partijen niet tijdig worden meegenomen in zo'n belangrijk proces?
8. Eén van de kerneisen van het programma van eisen van de provincie was **het beperken van verkeers- en omgevingshinder, in het bijzonder tijdens de realisatiefase**. Deze eis wordt volledig overboord gegoooid. Hoe gaat u ervoor zorgen dat provincie en aannemer zich wel aan deze eis houden?

Voor de duidelijkheid, het kost de gemeente feitelijk niets extra's wanneer de weg aan de vliegveldzijde wordt gelegd. Het gaat hier om een opdracht van de provincie.

Wij hopen dat u als gemeenteraad gehoor wilt geven aan deze noodkreet en voor uw inwoners en scholieren wilt opkomen.

Ik begrijp dat u de antwoorden op dit moment niet allemaal paraat heeft. Ik verzoek u om z.s.m. schriftelijk te antwoorden.



t.a.v. Gemeente Katwijk
T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
Koningin Julianalaan 3
2224 EW Katwijk

17 september 2019

Gemeente help ons a.u.b.!

Wij, kinderen, ouders, docenten en bestuur van openbare basisschool De Dubbelburg, vragen u om naar onze noodkreet te luisteren.

Als inwoners van Valkenburg weten wij al jaren van de plannen rond de verdubbeling van de N206. Deze provinciale weg raast langs ons dorp. En al maken wij niet veel gebruik van deze weg, we begrijpen de noodzaak van de verbredingsplannen voor als er ooit veel woningen op het vliegveld worden gerealiseerd. Momenteel blijkt hierin het nodige uitstel dus o.i. is er geen enkele haast om overhaaste beslissingen te nemen m.b.t. de aanleg van de verbrede N206 en met name tot de plaatsing van de tijdelijke N206.

Afgelopen zomervakantie zijn we echter compleet overvallen door het onbegrijpelijke nieuws over plaatsing van de tijdelijke N206 op de positie van het huidige fietspad vlak voor onze school. Via de social media moesten we hier kennis van nemen, aannemer noch provincie heeft ons als school benaderd om ons in te lichten over de gewijzigde plannen of heeft een onderzoek gedaan over de gevolgen van de tijdelijke weg voor onze school. Bij navraag hierover bleek dat men dit simpelweg vergeten was...

Inmiddels hebben wij zelf onderzoek naar de gemaakte plannen gedaan. Voor de provincie en de aannemer lijkt de plaatsing van de tijdelijke weg vlak langs onze school de minste knelpunten te geven en financieel en planningsgewijs aantrekkelijk te zijn.

Voor ons dorp en onze school betekent het een langdurige ramp (oktober 2019- eind 2022):

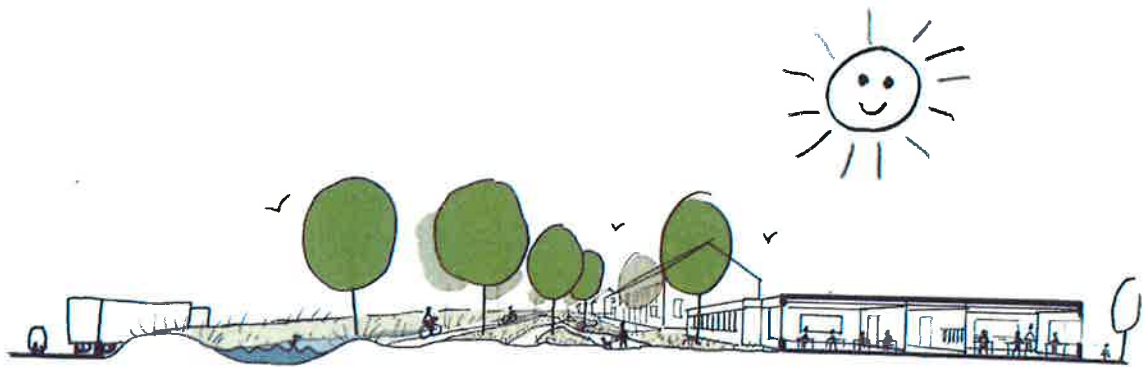
- De hele bestaande groenstrook langs ons dorp met al het groen, honderden bomen, water en dieren wordt volledig geruïneerd. Platgewalst. Bomen die na 20 jaar eindelijk enige hoogte en omvang hebben, zullen zonder pardon worden gerooid.
- Met de tijdelijke weg aan deze zijde van ons dorp komt er een enorme toename van de geluidsbelasting, veel hoger dan die van een tijdelijke weg aan de vliegveld zijde.
- Dit geldt tevens voor een enorme toename van trillingen veroorzaakt door het wegverkeer.
- Ook de luchtvervuiling (o.a. fijnstof en stikstof) is bij deze positie van de tijdelijke weg veel hoger dan wanneer deze aan vliegveld zijde wordt gelegd.

Valkenhorst 2, 2235 BW Valkenburg (ZH); telefoon 071-4013963
Luit Katlaan 5, 2235 SN Valkenburg (ZH); telefoon 071-4019907

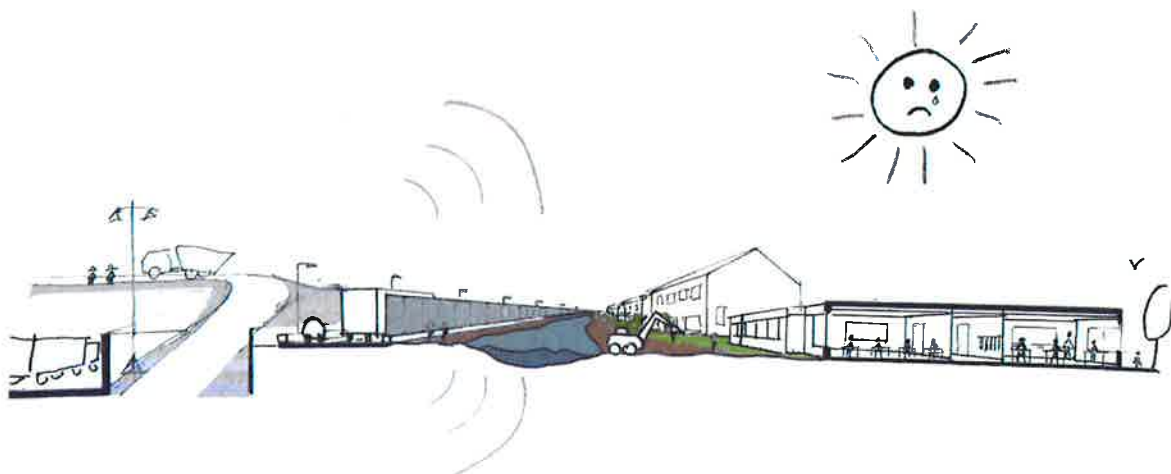
- Het uitzicht bij onze school wordt dramatisch, we moeten tegen een geluidscherm van 3m hoog aan kijken en het groene uitzicht vlak voor de deur verandert in een modderbende.
- Het fietspad verdwijnt volledig, dus de bereikbaarheid van de school wordt bijzonder slecht.
- De verkeersdruk op de Hoofdstraat, die net aanzienlijk verkeersveiliger is geworden, zal enorm toenemen, waardoor ook onze schoolkinderen die van en naar het Duyfrak moeten fietsen veel meer gevaar lopen.

Gedurende eerdergenoemde periode zitten 185 kinderen eerste rang bij de bouwwerkzaamheden. De overlast zal gigantisch zijn. Om de overlast op te heffen wordt er een tijdelijk geluidscherm van 2,9m hoog op zo'n 30m van de school gezet. In onze ogen een volledig ontoereikende maatregel.

Om voor u inzichtelijk te maken wat voor ons als school de situatie de komende jaren zal zijn als de plannen in deze vorm doorgaan, volgen hieronder twee schetsen. Eén van de situatie zoals die nu is, onze school gescheiden van de N206 door een prachtige groenstrook met voetpad en fietspad en uitzicht over de polder. De tweede met het voorgestelde plan, de verdubbelde N206, de tijdelijke weg met geluidscherm, de verhoogde overgang naar Valkenburg West, zonder fietspad en groen.



Schets huidige situatie school



Schets situatie school tijdelijke N206

Valkenhorst 2, 2235 BW Valkenburg (ZH); telefoon 071-4013963
Luit Katlaan 5, 2235 SN Valkenburg (ZH); telefoon 071-4019907

Het plan van aannemer Boskalis wordt gepresenteerd alsof het aan alle reglementen voldoet. Maar feitelijk worden juist met dit plan de meest belangrijke afspraken geschonden.

Eén van de kerneisen van het programma van eisen van de provincie was namelijk het beperken van verkeers- en omgevingshinder, in het bijzonder tijdens de realisatiefase.

Deze eis wordt met de tijdelijke weg pal langs woningen en scholen volledig overboord gegooid.

De provincie en aannemer Boskalis walsen op deze manier door onze gemeente, geen enkele rekening houdend met ons als inwoners.

Wij hopen dat u als gemeenteraad gehoor wilt geven aan deze noodkreet en wel voor uw inwoners en scholieren wilt opkomen.

Namens alle kinderen, ouders, docenten, medezeggenschapsraad en directie van openbare basisschool De Dubbelburg

Aan het College van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van de gemeente Katwijk

Geacht College, geachte gemeenteraad

Afgelopen donderdag 19 september, hebben wij als belanghebbende partij in zake de tijdelijke verlenging van de N206, onze zorgen kenbaar gemaakt tijdens de Raadsinformatieavond.

Aan het eind van deze bijeenkomst heb ik u als leerkracht van openbare basisschool de Dubbelburg in Valkenburg, van harte uitgenodigd om met eigen ogen te komen kijken wat het plan voor onze school zal gaan betekenen.

Graag wil ik mede namens de MR, mijn collega's, leerlingen en ouders, deze uitnodiging herhalen en u uitnodigen om op woensdagmorgen 2 oktober om 11.00 uur onder het genot van een kopje koffie of thee, de situatie zelf in ogenschouw te nemen om zo een beter beeld te kunnen vormen en tot een goed advies te kunnen komen.

Met vriendelijke groet,

Liesbeth Wetting

Openbare basisschool de Dubbelburg, locatie Valkenhorst

Valkenhorst 2

2235BW Valkenburg

Tel. 071 4013963

email: liesbeth.wetting@dubbelburg.nl



Gemeente Katwijk
T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
Koningin Julianalaan 3
2224 EW Katwijk

27 mei 2020

URGENT

Beste Burgemeester en Wethouders, gemeenteraads- en commissieleden, team vergunningen,

Op dit moment is er op de Kooltuinweg in Valkenburg een zeer onveilige verkeerssituatie ontstaan. Voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van de nieuwe N206 zijn daar in volle gang. En de verkeerssituatie is hierdoor ronduit gevaarlijk geworden. Als dit een voorproefje is van hoe aannemers een veilige verkeerssituatie voor ons dorp moeten garanderen is dit behoorlijk zorgwekkend.

De aanleg van de N206 zal een aantal jaren gaan duren en de overlast zal dan veel groter zijn dan nu het geval is, het gevaar dus ook.

Fietsverkeer wordt in plaats van over het fietspad aan de noordzijde van de N206 omgeleid via de Kooltuinweg. Werkverkeer, met behoorlijk zwaar materieel, rijdt af en aan over deze zelfde weg. Bovendien is er een versmalling aangebracht. En ook het normale autoverkeer rijdt af en aan. Vele dorpsbewoners zien het continu bijna misgaan. En met het zware materieel dat er nu rijdt, zal dit grote gevolgen hebben.

Ik verzoek u dan ook deze situatie nader te onderzoeken en deze z.s.m. te verbeteren. Vele dorpsbewoners en kinderen van onze school maken gebruik van deze weg. Het is nu echt wachten op ongelukken. Wij willen dit graag voorkomen.

Ik hoor graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Susanne Aniba
Voorzitter medezeggenschapsraad openbare basisschool De Dubbelburg

Valkenhorst 2, 2235 BW Valkenburg (ZH); telefoon 071-4013963
Luit Katlaan 5, 2235 SN Valkenburg (ZH); telefoon 071-4019907

Burgemeester en Wethouders van Katwijk
Postbus 589
2220 AN KATWIJK

Onderwerp: Tijdelijke verlegging N206

Noordwijk, 14 mei 2020

Geacht college,

De gemeenteraad is op donderdagavond 23 april akkoord gegaan met het tijdelijk verleggen van de N206 naar de noordkant. Daarmee dreigt deze provinciale weg op zeer korte afstand van de gevel van de openbare basisschool De Dubbelburg te komen. Als bestuurder van de betreffende school spreek ik mijn grote ongerustheid uit over de gevolgen van dit besluit voor een verantwoord gebruik van het schoolgebouw.

Zo ligt het bijvoorbeeld voor de hand dat zowel de geluids- als de luchtkwaliteit in de school niet aan de geldende normen zullen voldoen, in de periode dat de N206 volgens de huidige plannen tijdelijk naar de noordkant wordt verlegd.

Als eindverantwoordelijke voor het onderwijs op OBS De Dubbelburg draag ik de verantwoordelijkheid voor de gezondheid van kinderen en personeelsleden die deze school bezoeken. Derhalve wil ik graag geobjectiveerd hebben dat deze door de tijdelijke verlegging van de N206 geen gevaar lopen.

Ik doe dan ook een dringend beroep op u, om vanuit uw verantwoordelijkheid voor adequate onderwijshuisvesting, klip en klaar aan te tonen dat normen geldend voor basisscholen niet zullen worden overschreden, of anders passende maatregelen te nemen waardoor wel aan deze normen zal worden voldaan.

Graag verneem ik op korte termijn op welke wijze u aan mijn dringende verzoek denkt te kunnen voldoen.

Hoogachtend,

Patrick Went
directeur-bestuurder

Beste raadsleden,

Alles in de wereld is momenteel veranderd, behalve het plan om de tijdelijke N206 pal tegen ons dorp en onze school aan te leggen en hierdoor mensen in gevaar te brengen, gigantische overlast te veroorzaken en honderden bomen te slopen.

Vorig jaar is een desastreuze fout gemaakt bij de aanbesteding van de tijdelijke N206. Aannemers konden voor het gestelde veel te lage bedrag niet voldoen aan de uitvraag en haakten af. Alleen Boskalis met zijn folieconstructie rekte de voorwaarden en eisen op. Op dat moment hadden de opdrachtgevers, met als verantwoordelijke Floor Vermeulen van de provincie en onze wethouder Nagtegaal de plannen en haar gevolgen goed moeten onderzoeken. Dit is niet gebeurd, want anders was er maar 1 conclusie mogelijk geweest. Namelijk: dit is een onverantwoord plan met grote gevaren voor veiligheid en gezondheid van de bewoners van Valkenburg. Dit is zeer slecht opdrachtgeverschap geweest. Persoonlijk zou ik me dood schamen als ik zo'n fout had gemaakt en direct opstappen of anders mijn fout herstellen. Maar tot mijn grote verbazing wordt er tot op heden zelfs niemand verantwoordelijk gehouden voor de gemaakte fout en wordt het plan koste wat kost door onze strot geduwd.

Vorig jaar had men moeten inzien dat er te veel werd gevraagd tijdens de aanbesteding. De 15 miljoen waar ze nu over praten is geen meerwerk, maar is toen onterecht bespaard.

Na het alarm van ons dorp wordt er, in plaats van de gemaakte fout te erkennen, door de provincie zoveel mogelijk gedaan om de gemaakte fout te verhullen. Van bekendmaking in een zomervakantie en het niet betrekken van belanghebbenden, tot het niet beantwoorden van terechte vragen en het afschuiven van verantwoordelijkheden. Het is heel duidelijk: waar geen wil is, is geen weg.

Niemand is blij met deze situatie, de provincie niet, de gemeente niet, Valkenburgers niet en zelfs de aannemer niet. Maar iedereen laat het gebeuren. U staat erbij, kijkt ernaar en wendt uw hoofd af. Gezondheid en veiligheid van mensen worden keihard opzij geschoven. Allemaal in naam van de tijdelijkheid, de meerkosten van €15 miljoen voor een alternatief en de reden 'we kunnen niet anders want'

Maar dames en heren, jullie zijn ook verantwoordelijk voor de gevolgen hiervan. Ons belang zou uw belang moeten zijn. Jullie kunnen wel anders door gewoon te zeggen dat dit plan totaal onacceptabel is en dat er een fout is gemaakt die teruggedraaid moet worden.

Misbruik deze tijd niet om het plan er door te drukken, maar gebruik de rustpauze van de coronacrisis om fouten te herstellen.

Waar een wil is, is altijd een andere weg!