

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
	Stikstofdeposities 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 ¹⁰		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 opgewaarderd 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 Noorvariant 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/huis)					
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

Etmaalintensiteit: 29770,49

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

	Dag	Avo	Nacht
Uurintensiteit [%]	6,38	3,50	1,18
Lichte mvgt [%]	89,2	96,3	85,87
Middelzware mvgt [%]	7,08	2,44	9,78
Zware mvgt [%]	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 rijnsnelheid 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 rijnsnelheid op de tijdelijke N206 is beperkt tot 50km/uur. Door deze beperkte rijnsnelheid is de dynamische belasting kleiner dan bij een rijnsnelheid van bijvoorbeeld 70 km/uur. Door de beperkte rijnsnelheid 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 geluidsschermdoek.

Het uitgangspunt bij de berekeningen voor geluid, trillingen en luchtkwaliteit is een ongehinderde 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. Fietsers 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 opgewaarderd. 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. Fietsers, 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 opgewaarderd 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 project¹. 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 dichterbij 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/voelinge-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,t rue,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 4.23: 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 N206	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 uitsluitel 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 perceelsslotten 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 scheidt 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 Jogh?

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.

Samengevat:

- 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*):

Plan(nen) selecteren

Zoek op woord of adres



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

Toelichting / hoofdstuk 1 Inleiding / 1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Ir. G. Tjalmaweg en aansluiting Leiden-West

De westelijke begrenzing wordt gevormd door de kruising N441 – N206 Ir. G. Tjalmaweg. De noordelijke begrenzing wordt gevormd door onder meer het stedelijke gebied van (Oud) Valkenburg, nieuwbouwlocatie Nieuw-Rhijnegeest en het Universiteitsterrein. 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.

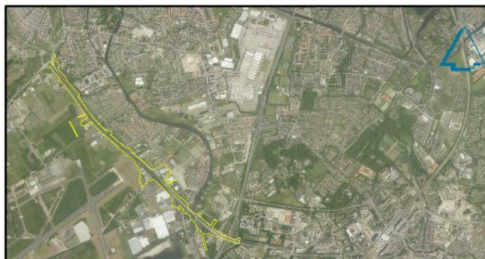
Verbinding A4 – A44

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 – Churchilllaan. De noordelijke begrenzing wordt gevormd door stedelijk gebied en het park Cronesteyn. De oostelijke grens ligt ter hoogte van de kruising Europaweg – toe- 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 omliggende 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!

Nieman Raadgevende Ingenieurs B.V.  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:

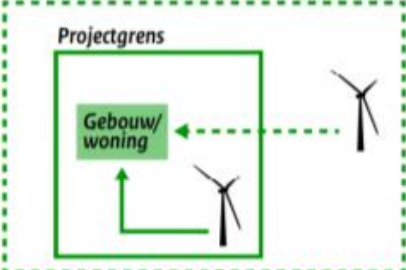
- Stevige ambities klare taal, PeGO
- Uitgerekend nul, Agentschap NL
- Energieneutraal bouwen, hoe doe je dat?, Agentschap NL
- Huis vol energie, Energiesprong SEV

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 voortkomt 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

Wz120245aaA0.tha - 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 Beschermde 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.”

