



provincie **HOLLAND**
ZUID

GS brief aan Provinciale Staten

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
Zie verzenddatum rechtsonder

Ons kenmerk
PZH-2020-733570130
DOS-2016-0002255

Bijlagen
-

Aan Provinciale Staten

Onderwerp
proces tijdelijke ligging ir. G. Tjalmaweg en reactie op
rapport KSV

Geachte Statenleden,

Met de brief van 18 februari jl. en het onderliggende rapport '*Onderzoek zuidelijke varianten tijdelijke verlegging N206 ten behoeve van de realisatie van de N206 ir. G. Tjalmaweg d.d. 31 januari 2020*' bent u door Gedeputeerde Staten (hierna GS) geïnformeerd over de keuze van GS voor het handhaven van de noordvariant voor de tijdelijke verlegging van de N206 ir. G. Tjalmaweg.

Graag duidt het college in deze brief het verdere proces rondom de tijdelijke verlegging van de N206, voortbordurend op de brief over actualiteit in het kader van het coronavirus die u 18 maart jl. heeft ontvangen. Tevens wordt u geïnformeerd over de stand van zaken voor wat betreft de voorbereidingen en het ten uitvoer brengen van de noordvariant voor de tijdelijke verlegging. Tenslotte wordt er van de gelegenheid gebruik gemaakt om te reageren op de rapportage die door Katwijk Smart Village aan uw Staten is aangeboden.

Besluit tijdelijke verlegging N206

In de brief van 18 februari jl. heeft het college Provinciale Staten het onderzoeksrapport naar de zuidelijke varianten voor tijdelijke verlegging van de N206 aangeboden. Tevens informeerde het college u met de brief over haar formele besluit de noordvariant van de tijdelijke verlegging te (blijven) handhaven. Dit, gebaseerd op de onderzoeksresultaten alsmede de door uw Staten eerder vastgestelde kaders.

In de brief werd ook een alternatief scenario geschetst, waarmee rekening gehouden werd met de bevoegdheid van uw Staten om (GS te bewegen) een ander besluit te nemen over de tijdelijke verlegging. Het college gaf in haar brief aan bereid te zijn een dergelijk ander besluit uit te voeren, mits de Staten het daarvoor benodigd extra budget beschikbaar zouden stellen. Het college verzocht uw Staten in dat geval besluitvorming ten behoeve van dat

extra budget, te agenderen op de eerstkomende Statenvergadering. Een dergelijk agenderingsverzoek werd niet gedaan.

Door de coronacrisis kon de voorgenomen behandeling van het onderwerp in de Statencommissie van 18 maart – begrijpelijkerwijs - geen doorgang vinden. Op 19 maart jl. heeft het college u in het licht van de coronacrisis schriftelijk geïnformeerd over de actualiteit van de cruciale inhoudelijke dossiers, waaronder het onderwerp van de tijdelijke verlegging van de N206 ir. G. Tjalmaweg. U heeft kunnen lezen dat er *'op dit moment conform het GS besluit wordt doorgewerkt binnen het scenario van het handhaven van de noordvariant. Het stilleggen van werkzaamheden voorbereidend op de noordvariant levert geen vermindering in kosten op en leidt zelfs tot extra vertraging en forse extra kosten'*.

Graag licht het college een en ander aan u toe.

(Vorbereidende) werkzaamheden

Met het doorzetten van de (vorbereidende) werkzaamheden voor zowel de definitieve situatie als de noordelijke variant tijdelijke verlegging, wordt invulling gegeven aan het door GS formeel genomen besluit. De werkzaamheden die op dit moment plaatsvinden betreffen onder andere ontwerp- en vorbereidende werkzaamheden. De komende periode zal de aannemer bovendien op diverse locaties starten met het aanbrengen van voorbelastingen, te beginnen met die voor de definitieve situatie. De werkzaamheden voor de Torenvlietbrug zijn reeds begonnen. De bomenkap voor de definitieve situatie is inmiddels afgerond.

Vergunningaanvragen

De aanvragen voor de omgevingsvergunningen benodigd voor de tijdelijke verlegging zijn in november 2019 door Boskalis ingediend bij de gemeente Katwijk. GS hebben vorig jaar bij het verzoek van het College van B&W van de gemeente Katwijk tot het uitvoeren van het onderzoek naar de zuidelijke varianten voor de tijdelijke verlegging van de N206 aangegeven ervan uit te gaan dat de gemeente de behandeltermijnen voor alle reeds ingediende en nog in te dienen vergunningen conform de termijnen gesteld in de coördinatie-regeling in acht te nemen. GS gaan ervan uit dat de gemeente Katwijk de behandeling van de vergunningaanvraag voortzet en de besluiten tijdig neemt.

Eventuele behandeling van het onderwerp van de tijdelijke verlegging in de Staten staat los van de vergunningaanvraag en kan dus parallel lopen. GS hebben immers toegezegd een eventueel door de Staten te nemen alternatief besluit voor een zuidvariant uit te voeren. Het college geeft aan aannemer Boskalis, in het geval van een besluit voor de zuidvariant, de opdracht de vergunningaanvraag voor de noordvariant in te trekken.

Vertragskosten

Zoals in eerdere GS-brieven aangegeven is, zijn de kosten die gepaard gaan met vertraging fors. Het – in afwachting van bespreking in de Staten – stilleggen van de (vorbereidende werkzaamheden) aan de noordvariant is kostbaar. Medewerkers van de aannemer kunnen bijvoorbeeld in dat geval niet door met de werkzaamheden, maar in de tussentijd ook niet ingezet worden voor een ander project. Deze kosten komen voor rekening van de provincie Zuid-Holland. Het college wijst uw Staten in dit kader ook graag nogmaals op de urgentie

van een eventueel door u te nemen alternatief besluit. Zoals gezegd betekent het uitvoeren van een zuidvariant voor de tijdelijke verlegging in elk geval een forse toename van kosten (€15,6 ml. – €20,4 mln. voor zuidvariant 2, afhankelijk van onzekerheden). Met elke maand dat een eventueel alternatief besluit later wordt genomen, lopen deze kosten verder op. Zo leidt latere besluitvorming door Provinciale Staten, later dan maart 2020, tot extra vertragskosten van € 800.000 extra per maand. Dit is onvermijdelijk, aangezien het een al aanbesteed project betreft. Naar verwachting wordt mei 2020 gestart met de eerste werkzaamheden voor de noordvariant tijdelijke verlegging aan de Oostzijde. De vergunning voor het aanbrengen van de voorbelasting van de tijdelijke weg is verleend.

Reactie rapport Katwijk Smart Village

Op 4 maart jl. is het burgerinitiatief Katwijk Smart Village (hierna KSV) Brief aan PS gekomen met haar rapport *'Reactie op onderzoek zuidelijke varianten tijdelijke verlegging N206 Ir. G. Tjalmaweg.'* Het rapport en het persbericht heeft KSV u via de griffie doen toekomen.

Het college spreekt haar waardering uit aan de betrokkenen bij KSV voor het rapport en de diepgang die zij hierin betrachten. Desalniettemin kan zij zich niet vinden in het beeld dat KSV neerzet over het in opdracht van GS uitgevoerde onderzoek en het door hen genomen besluit. KSV uit commentaar op de provinciale rapportage en noemt *'negen redenen om te twifelen aan de uitkomsten van het onderzoeksrapport'*. In de bijlage vindt u de provinciale duiding van en reactie op deze negen bevindingen van KSV.

GS hebben in het komen tot hun besluit voor de noordvariant een brede belangenafweging gemaakt. Deze brede afweging omvatte ook de belasting voor mens en milieu in een groter gebied, het beperken van hinder voor de omgeving én de ruim 30.000 motorvoertuigen die dagelijks via de N206 Tjalmaweg rijden. GS hebben in hun keuze echter ook oog gehad voor bijbehorende kosten en risico's, gegeven de realiteit van een aanbesteed project dat in uitvoering is. Deze belangenafweging wordt ondersteund door Provinciale Staten. U heeft immers ingestemd met het referentiekader dat GS voorafgaand aan het onderzoek aan u heeft voorgelegd.

Actualiteiten

Bij brief van 18 februari jl. hebben GS u geïnformeerd over de onzekerheden die er op het moment van dat schrijven nog bestonden. Op dat punt zijn er enkele actuele ontwikkelingen die het college graag met u deelt.

Voor de zuidvarianten 2 en 3 is met alle particuliere eigenaren overeenstemming bereikt voor gebruik van gronden voor de tijdelijke situatie. Dit betekent dat de provincie voor eind april a.s. uitsluitel moet geven of zij tijdelijk gebruik gaat maken van de benodigde grond. Overigens hebben meerdere bewoners aangegeven niet mee te gaan in permanente grondafdracht.

Het College B&W van Katwijk heeft inmiddels laten weten dat zij *uit eigen beweging* geen claim zal indienen bij de provincie Zuid-Holland bij een vertraging van de openstelling van de

RLR, voor zover die vertraging een gevolg is voor een keuze voor een zuidelijke variant. De gemeente Katwijk maakte in haar brief van 4 februari 2020 – waarover wij u in onze vorige brief van 18 februari jl. informeerden - al kenbaar niet te beschikken over de financiële middelen om met een zuivariant samenhangende meerkosten voor haar rekening te nemen.

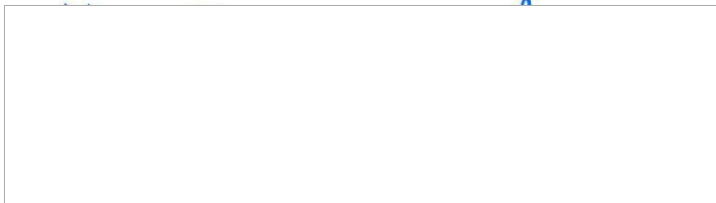
Uiteraard is ook de verkenning naar de hinderbeperkende maatregelen bij de noordvariant doorgezet en worden de mogelijkheden verkend samen met de aannemer. Sowieso wordt een noisebarrier geplaatst en gaat de snelheid op de tijdelijke verlegging naar 50km per uur.

Tot slot

Wij hopen u met de brief een verduidelijking heb kunnen geven van het GS-besluit en wat dit betekent voor het vervolgproces. Een afschrift van deze brief wordt tevens verstuurd aan KSV en het college van B&W van de gemeente Katwijk.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,



drs. H.M.M. Koek

drs. J. Smit

Bijlage: Reactie op de 9 hoofdpunten uit het rapport van KSV

1. *KSV: 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')*

Reactie:

- Provincie Zuid-Holland is aan de voorkant duidelijk geweest over de randvoorwaarden van het onderzoek. De verdiepte ligging en de daarbij behorende folieconstructie staat niet ter discussie. Het is aanbestedingsrechtelijk niet meer mogelijk om, zo het al gewenst zou zijn, over te gaan naar een betonnen bak constructie. Er is een geldige aanbieding die is geaccepteerd. Een andere oplossing is daarmee een gepasseerd station.
- De tijdelijke weg, de hinderbeperkende maatregelen en de folieconstructie zijn onderdeel van de totaalaanpak van Boskalis om de hinderduur zoveel als mogelijks is, te beperken, evenals de overlast en belasting voor mens en milieu. Juist een folieconstructie maakt dat de hoeveelheid materiaal en materieel en uitvoeringsduur tot een minimum beperkt kan blijven. De tijdelijke verlegging is volgens planning van Boskalis 18 maanden in gebruik. Dit is uit oogpunt van duurzaamheid, en uitstoot van bijvoorbeeld CO₂, gunstig in vergelijking met een betonnen bak constructie, waar zeer veel beton, staal, heipalen en transportbewegingen voor nodig zijn.
- Het PIP bestemt enkel de eindsituatie en legt geen restricties op aan een tijdelijke verlegging gedurende de realisatie. Over de noordvariant, die een uitkomst is van het aanbestedingstraject met geheimhouding, is gecommuniceerd zodra dit mogelijk was.
- KSV stelt verder in het rapport dat er een oneigenlijke vervlechting is met het snelfietspad door de parkstrook. Dit is onjuist, provincie Zuid-Holland en gemeente Katwijk hebben in 2017 bestuurlijk afspraken gemaakt om het snelfietspad en de kwaliteitsverbetering van de parkstrook integraal bij het project te betrekken.
- KSV stelt dat het plan van Boskalis met de noordvariant leidt tot ingrijpende gevolgen voor het snelfietspad en de parkstrook en dat dit niet voldoet aan het EPvE (Esthetisch Programma van Eisen). Dit is onjuist, Het EPvE betreft het welstandskader voor de eindsituatie; het betreft geen ontwerp en is geen toetsingskader voor tijdelijke situaties. Het Kwaliteitsteam, dat de ruimtelijke kwaliteit voor het project bewaakt en waarin de stadsbouwmeester van gemeente Katwijk zitting heeft, is van mening dat het ontwerp voor de parkstrook in de definitieve situatie minstens gelijkwaardige ruimtelijke kwaliteit heeft als het referentie inrichtingsplan voor de parkstrook, zoals dit ten tijde van de vaststelling van het EPvE bekend was.
Het ontwerp van de parkstrook is het resultaat van een zorgvuldig proces tussen landschapsarchitecten van Boskalis, provincie Zuid-Holland als opdrachtgever van Boskalis, Kwaliteitsteam, gemeente Katwijk (beheerder van de parkstrook),

Hoogheemraadschap van Rijnland (beheerder van de primaire watergang in de parkstrook) en omgeving (via 2 participatieve avonden).

2. *KSV: 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')*

Reactie:

- De mogelijke reële koppelkansen tussen de projecten zijn in werkelijkheid beperkt, omdat de HOV-busbaan en PLV zich nog in prillere projectstadia bevinden en het project ir G. Tjalmaweg al is aanbesteed en in uitvoering is. Zo moeten voor zowel HOV als PLV de ruimtelijke procedures nog worden opgestart. Dit verschil in fasering maakt het niet mogelijk nu dergelijke koppelkansen te benutten. Tevens is nu alleen medewerking verkregen van de grondeigenaren voor een tijdelijke situatie. Een aantal grondeigenaren hebben reeds aan gegeven niet akkoord te gaan, wanneer het om een definitieve situatie zou gaan. Koppelkansen die wel reëel en haalbaar zijn, worden benut:
 - De bouwweg aan de zuidzijde (in gebruik is in geval van een tijdelijke weg aan de noorzijde) wordt gerealiseerd op het toekomstig tracé van de hoofdwegenstructuur van PLV;
 - Tevens wordt de fundering van de noordvariant als fundering voor het snelfietspad gebruikt;
 - het viaduct bij aansluiting Valkenburg-Oost kent een ruimtereservering voor het HOV.
 - De kostenberekening die KSV geeft en de vermeende besparingen worden niet herkend. Om twee voorbeelden te noemen:
 - Voorbeeld 1: KSV stelt dat bij de zuidvarianten een bedrag van € 15 mln. kan worden bespaard t.o.v. de noordvariant door integratie met de toekomstige wegen van PLV. Waar KSV aan voorbij lijkt te gaan is dat bij de noordvariant reeds een bouwweg is voorzien op de toekomstige hoofdwegenstructuur van PLV waardoor er geen financieel substantieel voordeel te realiseren is bij zuidvarianten.
 - Voorbeeld 2: KSV voegt een bedrag van €4,8 mln. toe aan de noordvariant in verband met kosten voor een procedure bij de Raad van State. Anders dan bij de zuidvarianten is een Raad van State procedure reeds begrepen in de meerkosten voor de noordvariant.
3. *KSV: 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')*

Reactie:

- Zoals in het rapport is aangegeven is in het algemeen de afstand van de tijdelijke weg tot de woningen en scholen voor de zuidvarianten groter dan bij de noordelijke variant. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat voor een klein aantal bewoners aan de zuidkant de afstand tot de tijdelijke weg bij de zuidvarianten korter is dan bij de noordvariant en de hinder derhalve groter.
- In alle gevallen worden hinderbeperkende maatregelen genomen (denk aan de in te stellen maximumsnelheid van 50 km/u, geluid reducerend asfalt en noisebarriers van 2.9 meter hoog). Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van de vergunningaanvraag blijkt dat de effecten, mede dankzij de hinderbeperkende maatregelen, op de relevante milieuaspecten ruim binnen de van toepassing zijnde wettelijke grenzen blijven (o.a. t.a.v. geluidhinder, fijnstof en trillingen) en niet tot nauwelijks verschillen ten opzichte van de huidige situatie.

4. *KSV: 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')*

Reactie:

Voor de noordvariant is door Boskalis een omgevingsvergunning aangevraagd voor het tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan. De aanvraag is voorzien van een vormvrije m.e.r. beoordeling en ruimtelijke onderbouwing specifiek voor de noordvariant, juist omdat de tijdelijke verlegging deels buiten het PIP ligt. Aan de aanvraag liggen diverse onderzoeken van Boskalis ten grondslag, specifiek voor de noordvariant. Conform de geldende regelgeving worden dergelijke onderzoeken gebaseerd op berekeningen en niet op metingen.

5. *KSV: 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. Fietsers, brommers, scootmobiels, ouderen en kinderen mengen zich met auto's en bussen, wat tot een zeer onwenselijke en onveilige situatie leidt. (Hoofdstuk 5, 'Verkeersveiligheid')*

Reactie:

Ongeacht een tijdelijke noord- of zuidvariant is de verkeersveiligheid gewaarborgd. Hiervoor zijn er afsluitingen en omleidingen nodig (zoals van het fietspad en de Torenvlietslaan aan de noordzijde van de N206).. Voor de noordvariant geldt dat voor fietsers ten tijde van de afsluitingen omleidingen worden ingesteld via de straten van Valkenburg, die onderdeel uitmaken van een 30 km/u zone. Dergelijke 30 km/u zones zijn geschikt om de diverse verkeerssoorten veilig af te wikkelen. Boskalis en gemeente Katwijk (verantwoordelijk wegbeheerder) stemmen af over de omleidingen.

6. *KSV: 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')*

Reactie:

- Zoals in het rapport is aangegeven blijkt uit aanvullend onderzoek dat de externe veiligheid zowel bij de noordvariant als de zuidvarianten binnen de wettelijke normen blijft. Het GroepsRisico (GR) is bij de zuidvarianten weliswaar lager dan bij de noordvariant, maar ook voor de noordvariant blijft deze binnen de wettelijke normen. Het PlaatsgebondenRisico (PR) is niet onderscheidend tussen de varianten en legt geen beperkingen op.
 - De externe veiligheid wordt bij de noordelijke variant niet slechter. Voor de verlegde noordvariant geldt dat deze conform de vigerende ontwerprichtlijn CROW 96B wordt aangelegd met een extra meter rijbaanbreedte. De maximumsnelheid op de verlegde N206 is lager (50 km/u) dan in de huidige situatie (80 km/u). De kans op ongevallen met gevaarlijke stoffentransport blijft daarom gedurende de gebruiksfase van de tijdelijke omlegging gelijk ten opzichte van de huidige situatie.
7. *KSV: 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 hierop 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')*

Reactie:

Het is de realiteit dat de zuidvarianten op het punt van vergunningen een achterstand hebben ten opzichte van de noordvariant, omdat vergunningen voor de noordvariant deels al zijn verkregen (voor de voorbelasting bijvoorbeeld) of zijn aangevraagd (voor het tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan voor het gedeelte buiten het PIP). Aan deze realiteit is niet voorbij te gaan. Als het gaat om een afweging om al dan niet voor een zuidvariant te kiezen, gemoeide kosten en vertraging, gaat het om de feitelijke situatie waarbij vergunningetraject voor een eventuele zuidvariant nog moet worden opgestart. Het risico op bezwaar- en beroepsprocedures is voor geen van de varianten uit te sluiten. Voor de noordvariant geldt dat een eventuele Raad van State procedure uit voorzorg reeds deel van de planning uit is gaan maken. Deze procedure kan (deels) parallel lopen aan doorlopende werkzaamheden, omdat de aannemer bij start van het

werk kon uitgaan van de noordelijke verlegging. Door deze verwevenheid van werkzaamheden en proceduretijd is het lastig de vertraging als gevolg van alleen de Raad van State procedure 1 op 1 te vertalen in een aantal maanden/ kosten. Daarnaast geldt voor de verdragingskosten bij de noordvariant dat met de aannemer nader overleg zal worden gevoerd over de contractuele uitgangspunten en bijbehorende risicoverdeling.

8. *KSV: 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')*

Reactie:

De oplossing voor de waterhuishouding voor de zuidelijke varianten betreft alleen de *tijdelijke* situatie. Het Hoogheemraadschap Rijnland eist dat er in de parkstrook in de *eindsituatie* zowel ingeval van een zuidelijke als bij een noordelijke tijdelijke weg een watergang ligt met een grotere capaciteit dan in de huidige situatie. Ook bij integratie met HOV en/of PLV is deze watergang in de eindsituatie in de parkstrook in verband met een robuuste waterhuishouding dus noodzakelijk.

9. *KSV: 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')*

Reactie:

- Voor de stikstofdepositie in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 gebied geldt voor het gehele programma RijnlandRoute door de Omgevingsdienst in 2015 een Natuurbeschermingswetvergunning is verleend, die onherroepelijk is. Deze vergunning voorziet zowel in de gebruiksfase na aanleg van de RijnlandRoute als in de aanleg zelf. Het vergunde niveau is daarbij gebaseerd op de worst-case benadering zijnde de gebruiksfase na aanleg van de RijnlandRoute in 2030. Dat de tijdelijke verlegging van de N206 deels buiten het PIP ligt is niet van belang voor het effect als gevolg van aanleg en gebruik van de RijnlandRoute wat betreft stikstofdepositie. De depositieberekeningen zijn gebaseerd op doorrekening van het verkeersnetwerk in de regio. Dat de tijdelijke weg deels buiten het PIP ligt maakt geen verschil voor de depositie-effecten voor de aanlegfase;
- Er is voor de gehele RijnlandRoute een ontheffing Flora&Fauna wet verleend die onherroepelijk is. Deze ontheffing moet eind 2020 worden verlengd. De aanvullende

werkzaamheden voor de tijdelijke N206 Ir. G. Tjalmaweg aan de noordzijde komen qua aard, omvang en negatieve effecten overeen met de werkzaamheden die al in de verleende ontheffing zijn opgenomen. Dit betekent dat voor de aanleg van de noordelijke variant geen aanvullend onderzoek of nieuwe ontheffing hoeft te worden verleend. Voor de zuidvariant zou in de zomer in ieder geval nog aanvullend onderzoek moeten worden uitgevoerd.

- De provincie Zuid-Holland heeft een beleidsdoelstelling voor CO2-reductie (geen compensatiedoelstelling). Deze doelstelling is vastgelegd in de provinciale Energieagenda 'Watt Anders'. Ook heeft de provincie Zuid-Holland zich verbonden aan de Green Deal Duurzaam GWW 2.0, waarin afspraken zijn gemaakt over duurzaam inkopen.

Duurzaamheid was daarom een belangrijk EMVI (economisch meest voordelige inschrijving)-criterium tijdens de aanbesteding. Bij de inschrijving en beoordeling is gebruik gemaakt van de zgn. DuboCalc-methode, waarbij berekend wordt wat de impact van een bouwproject is op het milieu. De uitkomst van deze berekening wordt uitgedrukt in een zogenaamde Milieukostenindicator (MKI). Deze MKI is uit verschillende zaken opgebouwd waarbij niet alleen gekeken wordt naar CO2-reductie (klimaatverandering), maar ook naar aspecten als aantasting van de ozonlaag, verzuring van de bodem, uitputting van grondstoffen en toxicologische effecten. Daarbij wordt ook nog eens gekeken naar de hele levenscyclus van materiaal, van winning van grondstoffen, productie van materiaal, aanvoer en verwerking van materiaal en uiteindelijk ook de belasting op het milieu bij einde levensduur.

- De provincie heeft als referentie bij de aanbesteding de MKI-waarde van een betonconstructie berekend en inschrijvers konden een EMVI-score behalen als ze deze MKI-waarde omlaag konden brengen. Mede door de keuze van Boskalis om voor een folieconstructie te gaan heeft Boskalis de MKI-waarde met bijna 60% weten te verlagen, waardoor op alle vlakken een forse duurzaamheidswinst is behaald.