



## HOV Leiden-Katwijk

**Nota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen**  
inpassingsplan HOV Leiden-Katwijk

Provincie Zuid-Holland

oktober 2023  
Provincie Zuid-Holland

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>4</b>
1.1	Aanleiding en doel .....	4
1.2	Voorgeschiedenis .....	4
1.3	Zienswijzenprocedure .....	4
1.4	Leeswijzer Nota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen .....	6
<b>2</b>	<b>Zienswijzen</b> .....	<b>7</b>
2.1	Inleiding .....	7
2.2	Overzicht reacties .....	7
2.2.1	Eerste zienswijze procedure .....	7
2.2.2	Tweede zienswijze procedure .....	8
2.3	Samenvatting zienswijzen individuele reactie .....	9
2.3.1	Eerste zienswijze procedure .....	9
I.	Reclamant 1 Stichting Duinbehoud .....	9
II.	Reclamant 2 Vakcollege Rijnmond .....	10
III.	Reclamant 3 Oranjevereniging .....	11
IV.	Reclamant 4 Muziekvereniging Door Vriendschap Sterk .....	12
V.	Reclamant 5 Ontmoetingskerk .....	14
VI.	Reclamant 6 .....	16
VII.	Reclamant 7 Burgerzorgen N206 .....	17
VIII.	Reclamant 8 Centrum management Leiden .....	20
IX.	Reclamant 9 Gemeenteraad Katwijk .....	20
X.	Reclamant 10 Burgerzorgen N206 .....	21
XI.	Reclamant 11 Burgerzorgen N206 .....	21
XII.	Reclamant 12 Burgerzorgen N206 .....	21
	Amendement DURF .....	22
2.2.1	Tweede zienswijze procedure .....	23
XIII.	Reclamant 13 .....	23
XIV.	Reclamant 14 .....	23
XV.	Reclamant 15 Burgerzorgen N206 .....	24
XVI.	Reclamant 16 Burgerzorgen N206 .....	27

<b>3</b>	<b>Wijzigingen in het inpassingsplan n.a.v. zienswijzen .....</b>	<b>28</b>
3.1	Wijzigingen in de toelichting .....	28
<b>4</b>	<b>Ambtshalve wijzigingen in het inpassingsplan .....</b>	<b>28</b>
4.1	Ambtshalve wijzigingen in de toelichting.....	28
4.2	Ambtshalve wijzigingen in de regels.....	29
4.3	Ambtshalve wijzigingen op de verbeelding .....	29

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

De voorliggende zienswijzennota maakt in definitieve vorm deel uit van het inpassingsplan 'HOV Leiden-Katwijk' resp. het statenbesluit tot vaststelling van dat plan. De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen een HOV tussen Leiden en Katwijk te realiseren. Het project zorgt voor een snelle en betrouwbare HOV verbinding in de regio. De bussen die nu over de N206 rijden, gaan parallel aan deze weg rijden op een grotendeels vrijliggende busbaan. Hiermee worden de reistijden betrouwbaarder. Om dit mogelijk te maken wordt het tracé en de inpassing daarvan vastgelegd in een provinciaal inpassingsplan (PIP). Het voorliggende document betreft de Nota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

## 1.2 Voorgeschiedenis

Het project HOV/R-net Leiden-Katwijk bestaat (onder meer) uit een busbaan op het grondgebied van de gemeente Katwijk. Deze busbaan loopt langs de te realiseren woonwijk Valkenhorst en door de Duinvallei tot aan de Zeeweg en ligt parallel aan de N206 (Tjalmaweg). De provincie Zuid-Holland is initiatiefnemer voor deze HOV/R-net-verbinding en stelt hier een ruimtelijk plan voor op.

Op 5 juli 2022 is het concept ontwerp PIP door Gedeputeerde Staten vrijgegeven voor het wettelijk vooroverleg. Op 17 oktober 2022 is het ontwerp PIP vastgesteld en vrijgegeven voor ter inzagelegging. Dit was de start van de eerste zienswijzenprocedure. Het ontwerp inpassingsplan met haar bijlagen heeft van 9 november tot en met 20 december 2022 ter inzage gelegen. Een ieder had de mogelijkheid om een zienswijzen in te dienen op dit ontwerp PIP. Er zijn in deze periode 13 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn samengevat en van een antwoord voorzien in bijgevoegde Nota zienswijzen. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de zogenoemde 'bouwvrijstelling stikstof' is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de effecten van stikstof in de aanlegfase en een MER opgesteld. Besloten is het ontwerp PIP en tweede keer ter inzage te leggen met deze aanvullende onderzoeken. Deze tweede zienswijzenperiode liep van 22 juni tot en met 2 augustus 2023.

## 1.3 Zienswijzenprocedure

Het ontwerp van het voorliggende inpassingsplan 'HOV Leiden-Katwijk' heeft in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening respectievelijk Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, voor een ieder zowel elektronisch als in papieren vorm ter inzage gelegen. , vanaf 9 woensdag november 2022 tot en dinsdag met 20 december 2022. Gedurende deze termijn bestond voor iedereen de mogelijkheid om, naar keuze schriftelijk dan wel mondeling, zienswijzen over het ontwerp inpassingsplan kenbaar te maken bij de provincie.

### Tweede zienswijzen periode

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de zogenoemde 'bouwvrijstelling stikstof' zijn de effecten van stikstofdepositie in de aanlegfase van de busbaan aanvullend onderbouwd in een Passende Beoordeling en een daaraan gekoppelde Milieu Effect Rapportage (MER).

De Wet milieubeheer eist dat het MER met het ontwerp PIP ter inzage wordt gelegd zodat een ieder zienswijzen kan geven op de MER (en het PIP).

Op 20 juni 2023 heeft Gedeputeerde Staten het ontwerp PIP en de MER vrijgegeven. Hiermee is de tweede zienswijzenprocedure van (wederom) 6 weken gestart. De terinzagelegging heeft van 22 juni tot en met 2 augustus plaatsgevonden.

In deze Nota zienswijzen worden de zienswijzen van deze beide ter inzage leggingen samengevat en van een antwoord voorzien.

## 1.4 Leeswijzer Nota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Het ontwerp van het inpassingsplan 'HOV Leiden-Katwijk' heeft ter inzage gelegen. Bewoners en overige belanghebbenden hebben de mogelijkheid gekregen een zienswijze in te dienen. In totaal zijn gedurende de twee inzageperiodes 16 zienswijzen, waarvan 14 unieke, ingediend bij de provincie. Een overzicht van de ontvangen zienswijzen en beantwoording is in tabelvorm opgenomen in hoofdstuk 2 van deze nota.

In hoofdstuk 3 van de nota wordt ook beschreven welke inhoudelijke en/of redactionele aanpassingen naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen zijn doorgevoerd in de plandoelstelling, in de regels en op de verbeelding. In hoofdstuk 4 zijn de ambtshalve wijzigingen beschreven.

## 2 Zienswijzen

### 2.1 Inleiding

In paragraaf 2.2 is in tabelvorm weergegeven van wie en op welke datum de verschillende schriftelijke reactie zijn ontvangen. In dit hoofdstuk zijn de ingekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie.

### 2.2 Overzicht reacties

#### 2.2.1 Eerste zienswijze periode

Nr.	Indiener	Correspondentieadres	Postcode & Plaats	Datum ontvangst
1.	Reclamant 1 Stichting Duinbehoud	Rapenburg 8	2311 EV LEIDEN	14-12-2022
2.	Reclamant 2 Vakcollege Rijnmond	Louise de Coligny laan 2	2224 VT KATWIJK	20-12-2022
3.	Reclamant 3 Oranjevereniging	Scheepmakerstraat 6d	2222 AC KATWIJK AAN ZEE	11-12-2022
4.	Reclamant 4 Muziekvereniging DVS	Nieuwe Duinweg 51	2224 ED KATWIJK	20-12-2022
5.	Reclamant 5 Ontmoetingskerk	Kerklaan 8	2223 AN KATWIJK	20-12-2022
6.	Reclamant 6	[REDACTED]	[REDACTED]	19-12-2022
7.	Reclamant 7 (BZN206)	[REDACTED]	[REDACTED]	18-12-2022
8.	Reclamant 8 Centrum management Leiden	Stationsweg 26	2312 AV LEIDEN	19-12-2022
9.	Reclamant 9 Gemeenteraad Katwijk	Koningin Julianalaan 3	2224 EW KATWIJK	15-12-2022
10.	Reclamant 10 (BZN206)	[REDACTED]	[REDACTED]	19-12-2022
11.	Reclamant 11 (BZN206)	[REDACTED]	[REDACTED]	19-12-2022
12.	Reclamant 12 (BZN206)	[REDACTED]	[REDACTED]	19-12-2022
13.	Amendement DURF	Koningin Julianalaan 3	2224 EW KATWIJK	22-12-2022

## 2.2.2 Tweede zienswijze periode

Nr.	Indiener	Correspondentieadres	Postcode & Plaats	Datum ontvangst
1.	Reclamant 14	[REDACTED]	[REDACTED]	10-07-2023
2.	Reclamant 15	[REDACTED]	[REDACTED]	23-07-2023
3.	Reclamant 16 (BZN206)	[REDACTED]	[REDACTED]	02-08-2023
4.	Reclamant 17 (BZN206)	[REDACTED]	[REDACTED]	02-08-2023



## 2.3 Samenvatting zienswijzen individuele reactie

### 2.3.1 Eerste zienswijze periode

#### I. Reclamant 1 Stichting Duinbehoud

	Samenvatting	Reactie
1.1	<p>Stichting Duinbehoud wijst erop dat het tracé binnen de scope van Natura 2000-gebied Meijndel &amp; Berkheide en Coepelduynen ligt en verwacht dat het plan zal zorgen voor belasting van dit recreatiegebied. De nieuwe woonwijk die zal worden gerealiseerd creëert een extra aantal inwoners die behoefte hebben aan recreatie.</p> <p>Stichting Duinbehoud vraagt om een groene buffer tussen de nieuwe wijk en de duinen in de Mient Kooltuin.</p>	<p>De busbaan zorgt niet voor meer recreatieve belasting van Meijndel &amp; Berkheide en Coepelduynen. Het faciliteert enkel verplaatsing van bestaande bussen van de N206 naar een vrijliggende busbaan.</p> <p>De eventuele effecten van de woonwijk Valkenhorst zijn onderbouwd in het kader van het betreffende bestemmingsplan. Wensen ten aanzien van bufferzones tussen Valkenhorst en de duinen in Mient Kooltuin hebben evenmin betrekking op het plangebied van het inpassingsplan en de aanleg van de busbaan.</p>
1.2	<p>Stichting Duinbehoud verwacht dat bij de realisatiefase van de busbaan een tijdelijke weg moet worden aangelegd die ten koste zal gaan van een groenstrook en langs scholen en seniorenwoningen komt te liggen. Ze verwijzen naar de verbreding van de N206 waarbij dit plaatsvond wat bij de bewoners veel emoties oproep.</p> <p>De Stichting vraagt om een groenstrook te realiseren om een deel van deze boosheid weg te nemen.</p>	<p>De overlast als gevolg van de bouw van de busbaan wordt zoveel mogelijk beperkt en er is naar huidige inzichten geen sprake van aanleg van een tijdelijke weg in de realisatiefase. Er zal met de aanleg van de busbaan een groene zone worden ingericht in de Duinvallei, aan de zeezijde van de N206. Tevens is er bij het gedeelte Valkenhorst een groene zone vanaf de berm van de busbaan, die in de wijk overloopt.</p> <p>De verwachting dat de busbaan ten koste gaat van groen is dan ook niet terecht.</p>
1.3	<p>De Stichting vraagt zich af of rekening is gehouden met de recente uitspraak van de RvS omtrent de bouwvrijstelling en of dit gevolgen heeft voor de voortgang van het project.</p>	<p>De betreffende uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft na de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan plaatsgevonden.</p> <p>De zogeheten de Porthos-uitspraak heeft een streep gehaald door de partiële bouwvrijstelling voor stikstofeffecten in de aanlegfase. Bij de vaststelling van het inpassingsplan wordt uiteraard rekening gehouden met deze uitspraak. Feit is nu dat de tijdelijke stikstofdepositie in de aanlegfase alsnog betrokken moet worden bij het plan. Hiervoor is aanvullende onderzoek uitgevoerd, is een oassende beoordeling en een planMER opgesteld. Er wordt gebruik gemaakt van stikstofsaldo dat beschikbaar is voor de ontwikkeling van Valkenhorst (extern saldering).</p>
1.4	<p>De Stichting wijst naar de haalbaarheid van het plan m.b.t. het voornemen om 100% elektrische bussen te gebruiken en op welke manier dit is geborgd in het plan. De Stichting wijst erop dat in het plan wordt vermeld dat 'er niet gereden kan worden met vervoersmiddelen die stikstof uitstoten, tenzij aangetoond is dat er geen toename van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr als gevolg van verkeer op de busbaan optreedt'. Reclamant vermoedt dat dit gebruikt wordt als geitenpaadje om geen veranderingen aan te brengen. Reclamant vermoedt dat de berekende situatie sterk verschilt met de daadwerkelijke feitelijke situatie waardoor de stikstofberekeningen niet kloppen: er zal juist sprake zal zijn van een toename aan stikstofdepositie.</p>	<p>In de nieuwe OV-concessie Zuid Holland Noord, die ingaat per 1 januari 2025 is de inzet van zero emissie materieel op de buscorridor Leiden Katwijk Noordwijk verplicht gesteld. Hiermee is de inzet van zero emissie materieel op de busbaan voor de R-net bussen gewaarborgd. Naast de borging die in de regels van het inpassingsplan zitten. Ook andere regionale vervoerders zullen op termijn emissieloos moeten gaan rijden.</p> <p>In de toelichting van het inpassingsplan wordt opgenomen dat de planregel betrekking heeft op de R-Net bussen (route Leiden-Katwijk). De huidige bussen van de regionale vervoerder blijven dezelfde route rijden en zorgen niet voor extra uitstoot van stikstof.</p>

	De Stichting verzoekt een andere formulering van de eerder genoemde zin en om een volledige borging van het concept "emissieloos" rijden, zonder dat hier het "tenzij-principe" aan wordt verbonden.	
1.5	<p>Reclamant verzoekt om de zone langs de busbaan te vergroenen. Daarnaast is de Stichting verheugd om te zien dat er vanuit het duingebied een groene corridor wordt aangelegd langs het tracé, in de richting van Leiden. Het huidige NNN eindigt langs de N206, ten noorden van Katwijk. Door deze groenstrook door te trekken langs de N206 ontstaat een goede verbinding die verschillende natuurgebieden met elkaar kan verbinden.</p> <p>De Stichting verzoekt om te kijken naar de mogelijkheden om de nieuwe groene verbinding in het provinciale Natuurnetwerk Nederland (NNN) op te nemen.</p>	De invulling van de groenvoorziening horende bij dit project staat omschreven in bijlage 8 van het PIP. Hierin wordt de vergroening van het tracé langs de busbaan beschreven. Het eventueel aanduiden van deze groene verbinding langs de busbaan als NNN gebied valt buiten de scope van dit OV-project en buiten de scope van dit PIP. De provincie kijkt uiteraard naar mogelijkheden om het NNN te versterken.
1.6	Reclamant benadrukt dat er gebruikt gemaakt dient te worden van gebiedseigen en inheemse struiken en zaaimengsels, omdat een verkeerd mengsel of uitheemse struiksoort bedreigingen vormen voor inheemse plantensoorten.	<p>In bijlage 8 van het PIP is het beplantingsplan toegevoegd. Onder hoofdstuk 2 is de volgende passage opgenomen:</p> <p>Bepantingsplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nieuwe vegetatie bestaat uitsluitend uit inheemse en lokaal toepasbare soorten en zijn passend voor het aanwezige bodemtype.</li> </ul> <p>Uit het beplantingsplan blijkt dat gehoor wordt gegeven aan het verzoek van de Stichting.</p>

### Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

## II. Reclamant 2 Vakcollege Rijnmond

	Samenvatting	Reactie
2.1	<p>Vakcollege Rijnmond is van mening dat bij de school knelpunten ontstaan door het plan, vanwege de aanpassing van de Nieuwe Duinweg. Er is geen rekening gehouden met de ontsluiting van de school aan de achterzijde, waar kinderen binnenkomen en materiaal wordt in- en uitgeladen.</p> <p>Daarnaast ontstaan er problemen met de ontsluiting voor de touringcar voor alle uitstapjes. Deze touringcar stelt zich op de Nieuwe Duinweg op en rijdt uit richting het gemeentehuis. Een andere aanrijroute is niet mogelijk vanwege de bochten op de Prinses Beatrixlaan - Louisa de Colignylaan en de bocht bij de Louisa Colignylaan – Nieuwe Duinweg. Reclamant verwacht dat de keuze voor de alternatieve vertrekplaats zal leiden tot onveilige situaties. Volgens de reclamant zal tweemaal achteruit een draai moeten worden gemaakt per trip op drukke tijden. Wanneer de bochten niet vrij zijn van auto's zal de bus zich vastrijden.</p>	<p>De Nieuwe duinweg blijft deels open voor al het verkeer waarbij op het laatste gedeelte, tussen de muziekvereniging DVS en de achteringang van de school, het karakter van de Nieuwe Duinweg verandert van een woonstraat naar een fietsstraat. Voor gemotoriseerd verkeer is de achteringang van de school nog steeds bereikbaar waarbij vanuit verkeersveiligheid meer nadruk wordt gelegd op de aanwezigheid van fietsverkeer.</p> <p>Wat betreft de routing van de touringcar zal samen met de partijen die hier gebruik van maken een oplossing worden gezocht in de uitwerking van het Definitief Ontwerp van de Nieuwe Duinweg. Er is voldoende ruimte voor een verkeersveilige oplossing, bijvoorbeeld in de vorm van een keerlus. Hiervoor is geen aanpassing van het inpassingsplan noodzakelijk.</p>

	Vakcollege Rijnmond verzoekt hier aanpassingen in te maken in het definitieve ontwerp.	
2.2	<p>Vakcollege Rijnmond verwacht dat er in de nieuwe situatie problemen ontstaan omtrent de parkeersituatie. Door de verplaatsing van de huidige parkeerplekken is er geen plek om te keren. Dit leidt tot gevaarlijke situaties.</p> <p>Vakcollege Rijnmond wijst op de zienswijze van de muziekvereniging DSV en verzoekt om een verkeerslus te implementeren om deze problematiek te verhelpen.</p>	De mogelijkheid tot keren zal worden toegevoegd in het Definitief Ontwerp van de Nieuwe Duinweg. Hiervoor is geen aanpassing van het inpassingsplan noodzakelijk.

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp.

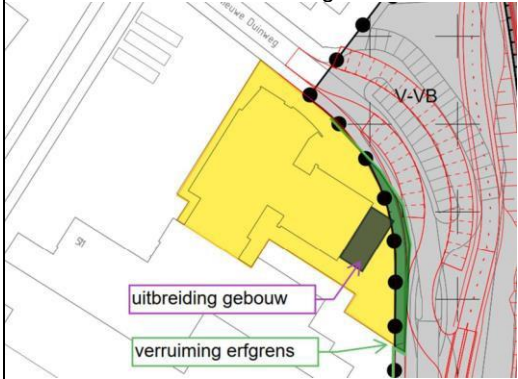

**III. Reclamant 3 Oranjevereniging**


	Samenvatting	Reactie
3.1	<p>De Oranjevereniging benadrukt dat het terrein wordt gebruikt ten behoeve van evenementen (o.a. najaarsfeest in Katwijk aan den Rijn) en dat het terrein in hun bezit is tot 2028.</p> <p>De Oranjevereniging verzoekt om bindende afspraken op de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dat terrein vlak moet blijven zonder afrasteringen, bomen en/of andere kunstwerken/obstakels.</li> <li>• Daarnaast dient de constructie van het fiets- en voetpad voldoende stevig te zijn ter voorkoming van eventuele schade door of vanwege het gebruik als evenemententerrein. De Oranjevereniging Katwijk aan den Rijn dient in ieder geval gevrijwaard te zijn voor de aansprakelijkheid voor deze schade.</li> <li>• Verder staan er op dit tracé nu vergunde bouwwerken in de vorm van porto cabines. Deze dienen, zoals het zich nu laat aanzien, te worden verplaatst.</li> </ul> <p>Zolang er geen concrete afspraken zijn gemaakt, kan de Oranjevereniging het contract met de gemeente Katwijk over het gebruik van dit perceel niet aanpassen en staat dit de realisering van het fiets- en voetpad over dit deel van het tracé in de weg.</p>	<p>Het terrein blijft volgens het huidige ontwerp vlak zonder afrasteringen, bomen en/of andere kunstwerken/obstakels.</p> <p>Het fiets- en voetpad worden dusdanig stevig ontworpen dat het terrein zijn functie als evenemententerrein kan behouden. Over schade die optreedt als gevolg van een evenement kan in het kader van dit inpassingsplan geen uitspraak worden gedaan. Dat hangt immers af van de omstandigheden van het geval.</p> <p>De mogelijkheid om de porto cabines op de huidige locatie te laten staan, zal nog nader bekeken worden bij het definitief ontwerp. Bij verplaatsing vindt dit uiteraard plaats in overleg met de Oranjevereniging.</p> <p>Er ligt een door reclamant ondertekende brief waarin de Oranjevereniging stelt dat zij het voet- en fietspad over het terrein toestaat. De gevraagde nadere concrete afspraken zijn uitvoeringsaspecten die op later moment zullen worden gemaakt.</p> <p>De gemeente Katwijk en de Oranjevereniging hebben afspraken gemaakt over eventuele schadeafhandeling in de toekomst die voor beide partijen acceptabel en werkbaar zijn. Ook ligging van voet- en fietspad zijn in deze afspraken meegenomen.</p>

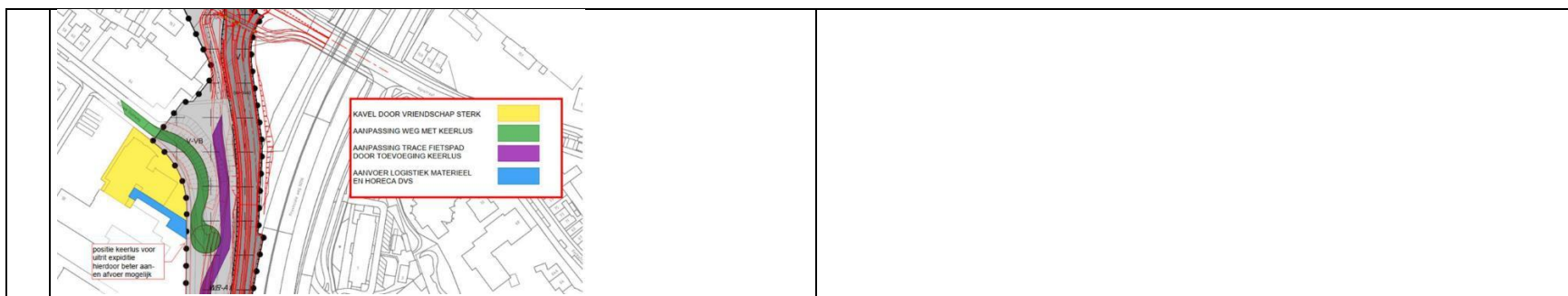
**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

#### IV. Reclamant 4 Muziekvereniging Door Vriendschap Sterk

	Samenvatting	Reactie
4.1	<p>De muziekvereniging Door Vriendschap Sterk (hierna muziekvereniging DVS) is van mening dat het plan de toekomstige uitbreiding van hun verenigingsgebouw mogelijk in de weg zit. Voor deze uitbreiding is het wenselijk erfgrans met name in de bocht te verruimen. Het inpassingsplan zorgt ervoor dat de parkeervakken en infrastructuur richting het gebouw worden opgeschoven, wat het uitbreidingsplan in de weg zit . Reclamant verzoekt om de erfgrans te verruimen.</p>  <p>The diagram shows a yellow building footprint with a purple box labeled 'uitbreiding gebouw' (building expansion) extending further. A green box labeled 'verruiming erfgrans' (widening of boundary) points to a curved line representing the boundary. Other labels include 'Nieuwe Duinweg' and 'V-VB'.</p>	<p>In het voorlopig ontwerp van de busbaan en bijbehorende fietsverbinding en groenstrook is hier niet veel ruimte om de erfgrans van muziekvereniging DVS te verruimen. Gemeente Katwijk en provincie Zuid-Holland zijn op dit moment in gesprek met DVS om te bekijken hoe de wensen over een mogelijke toekomstige uitbreiding van het verenigingsgebouw als gevolg van de ontwikkeling van de HOV niet onmogelijk worden gemaakt..</p>
4.2	<p>De muziekvereniging DVS is van mening dat knelpunten ontstaan bij de ontsluiting voor het verenigingsgebouw. Er is geen rekening gehouden met de ontsluiting van het gebouw aan de achterzijde, waar materiaal wordt in- en uitgeladen.</p> <p>Reclamant verzoekt hier aanpassingen te maken in het definitieve ontwerp.</p>  <p>The diagram shows a green arrow pointing to an access point labeled 'expeditiezijde' (expedition side). A red circle highlights this area. Other features include a 'Fietspad' (bicycle path) and '32 ppl' (32 people). The label 'Nieuwe Duinweg' is also visible.</p>	<p>Deze in- en uitrit is per abuis niet opgenomen in het Voorlopig Ontwerp en zal worden toegevoegd in het Definitief Ontwerp van de Nieuwe Duinweg. Dit heeft overigens geen consequenties voor de bestemmingslegging in het inpassingsplan.</p> <p>De expeditiezijde grenst aan de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Binnen deze bestemming is ontsluiting (en daarmee de expeditie) van de nabij gelegen gronden toegestaan.</p>

<p>4.3</p>	<p>Muziekvereniging DVS verwacht dat er in de nieuwe situatie overlast ondervonden zal worden door omwonenden i.v.m. een alternatieve route voor de touringcar. In de huidige situatie wordt gebruik gemaakt van de invoegstrook op de huidige toerit van de N206. Deze komt te vervallen. Ook is het makkelijk om door de wijk de Zanderij de Nieuwe Duinweg te bereiken. Ook deze mogelijkheid komt te vervallen in de nieuwe situatie. Een andere aanrijroute is niet mogelijk vanwege de bochten op de Prinses Beatrixlaan - Louisa de Coligny laan en de bocht bij de Louisa Coligny laan – Nieuwe Duinweg. Reclamant verwacht dat de keuze voor de alternatieve vertrekplaats zal leiden tot onveilige situaties. Volgens de reclamant zal tweemaal achteruit een draai moeten worden gemaakt per trip op drukke tijden. Wanneer de bochten niet vrij zijn van geparkeerde auto's zal de bus zich vastrijden.</p> <p>Muziekvereniging DVS verzoekt om aanpassingen te maken in de wijk zodat de touringcar zonder problemen zijn bestemming kan bereiken of een ontheffing aan te vragen waarbij de touringcar vanuit de Zanderij naar de Koningsduin rijdt en daar de Nieuwe Duinweg over de toekomstige fietsstraat richting ons gebouw kan bereiken.</p> 	<p>De aangedragen oplossingen (aanpassing in de wijk of ontheffing) worden besproken met de gemeente en vervolgens met de Muziekvereniging DVS. Deze oplossingen leiden overigens niet tot aanpassingen van het inpassingsplan.</p>
<p>4.4</p>	<p>Muziekvereniging DVS verwacht dat er in de nieuwe situatie problemen ontstaan omtrent de parkeersituatie. Door de verplaatsing van de huidige parkeerplekken is er geen plek om te keren. Dit leidt tot gevaarlijke situaties i.v.m. aanwezige fietsers en overig verkeer.</p> <p>Reclamant verzoekt om een verkeerslus te implementeren voorbij de parkeervakken waar de auto's kunnen keren om deze problematiek te verhelpen. Bij voorkeur wordt deze geïmplementeerd voor de expeditie toegang van de muziekvereniging DVS.</p>	<p>Zie beantwoording 2.1 en 2.2.</p>



**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

**V. Reclamant 5 Ontmoetingskerk**

	Samenvatting	Reactie
5.1	<p>De ontmoetingskerk (hierna reclamant) verwacht dat er in de nieuwe situatie problemen ontstaan omtrent de parkeersituatie. Door de verplaatsing van de huidige parkeerplekken is er geen plek om te keren. Dit leidt tot gevaarlijke situaties i.v.m. fietsers en overig verkeer.</p> <p>Reclamant verzoekt om een verkeerslus te implementeren voorbij de parkeervakken waar de auto's kunnen keren om deze problematiek te verhelpen. Bij voorkeur wordt deze geïmplementeerd voor de expeditie toegang van de muziekvereniging DVS.</p>	<p>Zie antwoord 2.1 en 2.2.</p>
5.2	<p>Reclamant is van mening dat de geluidsonderzoeken niet kloppen en daarmee dat het plan voor extra geluidsoverlast boven de geluidsnormen zal zorgen bij de pastoriewoning aan de Zeeweg. Reclamant is van mening dat de geluidswaarden aan de gevel in de huidige situatie niet voldoen. Doordat er kruispunt ontstaat op de Zeeweg zal het aantal stoppende en startende auto's toenemen, waardoor geluidsoverlast bovenop de al bestaande hoge geluidswaarden toeneemt. Daarnaast betwist reclamant de basis van het geluidsonderzoek. Zij vragen zich af waarop de waarden van het onderzoek zijn gebaseerd en of een onderzoek wel aan de gevel is uitgevoerd.</p> <p>Reclamant verzoekt om passende maatregelen, zodat het woongenot niet verminderd wordt. Hierin lijkt het de reclamant niet meer dan logisch dat er gekeken wordt naar geluidswerende maatregelen aan de woning en naar de mogelijkheid van het plaatsen van een schutting langs de weg, afgewerkt met groen wat geluidswerend werkt en ook de toename van stikstof en fijnstof elimineert.</p>	<p>De berekeningen voor dit akoestisch onderzoek zijn op de voor zo'n onderzoek gebruikelijke methode uitgevoerd conform het reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Reclamant geeft niet aan op welk punt de onderzoeken niet zouden kloppen.</p> <p>De geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe busbaan is op de voor de woning maatgevende gevel berekend. Voor de betreffende woning Zeeweg 167 is dit de zuidoost gevel. Wettelijk gezien dient de geluidbelasting <i>per bron</i> berekend te worden en getoetst te worden aan het wettelijk kader. In dit geval is getoetst aan de grenswaarden voor nieuwe aanleg van een weg conform de Wet geluidhinder. De cumulatieve geluidbelasting dient alleen in beeld te worden gebracht indien sprake is van vast te stellen hogere waarden. Dat is hier niet het geval. Ter indicatie is in dit onderzoek ook de bijdrage van de busbaan ten opzichte van de N206 weergegeven. Hieruit blijkt dat de bijdrage van de busbaan ter hoogte van de woning Zeeweg 167 minimaal is (ca.+ 0,2 dB ten opzichte van het geluid van de N206). De N206 is dus bepalend voor de geluidbelasting bij de woning. Desondanks zijn wij het met u eens dat de huidige geluidbelasting vanaf de N206 hoog is. Voor de betreffende woning betreft dit 62 dB.</p>

		<p>Reclamant vraagt naar het effect van remmende en optrekkende auto's. Wanneer sprake is van de wijziging van de kruising naar een kruising met een verkeersregelinstallatie, wordt bekeken of er sprake is van meer optrekkend en afremmend verkeer. Hierbij wordt getoetst aan de grenswaarden voor zogenaamde reconstructie uit de Wet geluidhinder. Voor dat onderzoek wordt de toekomstige geluidbelasting na wijziging van de kruising vergeleken met de geluidbelasting van de huidige situatie zonder wijziging (of een eerder vastgestelde hogere waarde). Indien sprake is van een toename van 1,5 dB (of meer) vindt onderzoek naar maatregelen plaats.</p> <p>Naar aanleiding van deze zienswijze heeft onderzoek plaatsgevonden. Uit het onderzoek blijkt dat er voor de wijzigingen aan de Zeeweg geen sprake is van reconstructie conform de Wet geluidhinder. De rapportage wordt bij vaststelling van het inpassingsplan opgenomen als bijlage. Op verzoek kan de rapportage al eerder met de reclamant worden gedeeld.</p> <p>Reclamant vraagt naar passende maatregelen zoals geluidwerende maatregelen aan de woning.</p> <p>Door de aanleg van de busbaan worden geen wettelijke grenswaarden overschreden. Dit betekent dat er geen maatregelen noodzakelijk zijn. Maatregelen ter verbetering van de bestaande situatie gelet op de geluidbelasting vanwege de N206 is niet aan de orde in het kader van dit inpassingsplan. De provincie heeft hiervoor een Actieplan geluid met bijbehorende middelen.</p>
5.3	Reclamant verwacht dat het plan voor extra luchtvervuiling zal zorgen in de vorm van stikstof en fijnstof.	<p>Langs het drukke tracé van de N206 voorziet de provincie in hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en betere fietsverbindingen om op die manier zoveel mogelijk mensen uit de auto te krijgen. Onderdeel van die maatregelen vormt de aanleg van een separate busbaan tussen Leiden en Katwijk. Vanaf 2025 rijden alle R-net bussen op deze lijn met zero-emissie materieel. Hierdoor wordt de uitstoot in de vorm van stikstof en fijnstof juist beperkt.</p>
5.4	Reclamant is van mening dat het plan voor horizonvervuiling en privacy vermindering zorgt. De bussen zullen dichterbij de woning zijn wat voor 'horizon' vervuiling zorgt en ook de privacy verminderd.	<p>Het inpassingsplan voorziet in een vrij liggende busbaan aan de zuid-/westzijde van de N206. De bussen rijden hierdoor op enkele locaties een aantal meter dichterbij bestaande woningen. Ter plaatste van de betreffende woning voorziet het inpassingsplan planologisch gezien voor een grotere afstand tussen de toegestane busbaan en de woning. Echter begrijpen wij uw zorgen en in het definitieve ontwerp rijden de bussen in de nieuwe situatie circa 10 meter dichterbij de woning.</p> <p>De busbaan bij de aansluiting op de Zeeweg wordt zorgvuldig ingepast. Bij de betreffende woning wordt een kruidlaag met diverse soorten volumineuze bomen zoals beuken geplaatst. In paragraaf 4.1 van het beplantingsplan (bijlage 8 bij het inpassingsplan) kunt u de ontwerpprincipes voor de landschappelijke inpassing nabij de betreffende woning inzien. Met het bovenstaande in acht nemende</p> <p>De provincie Zuid-Holland begrijpt de zorg over privacy vermindering en horizonvervuiling maar is van mening dat door middel van een zorgvuldig</p>



		samengesteld beplantingsplan er zoveel mogelijk aan is gedaan om dit te beperken.
5.5	Reclamant verwacht dat het plan voor waardevermindering zal zorgen, doordat het woonplezier in en om het huis door de eerder genoemde punten wordt verminderd door het plan.	<p>Wanneer u van mening bent dat u recht heeft op planschade dan kunt u binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek aan Gedeputeerde Staten doen om een tegemoetkoming in deze schade.</p> <p>Een aanvraag om tegemoetkoming in de schade moet worden ingediend bij burgemeester en wethouders van de gemeente Katwijk waarin de schadeoorzaak is gelegen. Burgemeester en wethouders zullen de aanvraag direct doorsturen naar Gedeputeerde Staten. Zij zullen uw aanvraag afhandelen.</p>

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

**VI. Reclamant 6**

	Samenvatting	Reactie
6.1	<p>Reclamant is van mening dat het plan zorgt voor extra verkeersoverlast. In de huidige situatie worden de milieunormen al overschreden volgens reclamant. Doordat de N206 in feite wordt verbreed en er extra verkeerslichten worden geïnstalleerd bij de busoversteek zal er meer filevorming ontstaan met meer stationair draaiende motoren die tot extra verkeersoverlast zullen leiden. Dit terwijl de milieunormen al jaren worden overschreden. Daarnaast verwacht reclamant dat de verkeersintensiteiten worden vergroot door de woningbouw, waardoor de verkeersoverlast in de toekomst extra zal toenemen. Daarnaast verwijst de reclamant naar een eerder plan om de Zeeweg te ontlasten door een randweg aan te leggen.</p>	<p>De effecten van de aanleg van de vrijliggende busbaan en aanpassingen van de verkeeregeling rond de Zeeweg zijn door middel van een verkeersonderzoek bekeken. Voor dit verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel waarin ook toekomstige ontwikkelingen (zoals woningbouw op Valkenhorst) zijn meegenomen.</p> <p>In het verkeersonderzoek is gekeken naar de voertuigverliesuren oftewel eventuele filevorming. Zowel in het <i>verkeersonderzoek Valkenhorst maart 2021 als in Verkeersonderzoek R-net busbaan Leiden – Katwijk december 2021</i> is aangetoond dat de busbaan tussen Valkenhorst oost en de Zeeweg een positieve invloed heeft op de voertuigverliesuren ten opzichte van de situatie zonder busbaan.</p> <p>De busbaan heeft een positief effect op de totale verkeersafwikkeling in het gebied. Hierin is ook het effect van de nieuwe verkeerslichten bij de toerit N206 vanaf de Zeeweg beschouwd. In de verkeersmodellen wordt een normale wachtrij bij een behorende bij een VRI getoond en er is geen sprake van file.</p> <p>Ten aanzien van de milieunormen worden in het kader van luchtkwaliteit de wettelijke normen niet overschreden. De concentraties stikstofdioxide en fijn stof blijven langs het tracé van de busbaan ruim onder de grenswaarden. Bovendien rijden vanaf 2025 alle R-net bussen op deze lijn met zero-emissie materieel. Hierdoor wordt de uitstoot in de vorm van stikstof en fijnstof beperkt.</p> <p>Er is in de provinciale plannen nooit sprake geweest van de aanleg van een randweg om de Zeeweg te ontlasten. Wellicht is dit ooit een gemeentelijk voornemen geweest maar een dergelijk plan maakt geen onderdeel uit van de</p>



		scope van dit project en heeft dat ook nooit gedaan.
6.2	Reclamant is van mening dat door de gerealiseerde verkeersmaatregelen ten behoeve van R-net een kaalslag op de Zeeweg heeft plaatsgevonden. Hierdoor heeft de reclamant al eerder overlast gekregen van de wegverhoging ter hoogte van het viaduct over de N206 en de verhoging van de weg voor hun woning door de aanleg van de fietstunnel.	<p>Reclamant doelt op reeds uitgevoerde maatregelen die niet als gevolg van dit inpassingsplan hebben plaatsgevonden. Destijds zijn deze maatregelen, behorende bij de R-net doorstromingsmaatregelen uit de vorige fase, na een zorgvuldig doorlopen participatieproces geaccordeerd door de gemeenteraad in Katwijk en vervolgens uitgevoerd.</p> <p>In het inpassingsplan wordt de totale hoeveelheid groen juist substantieel vergroot. Rondom de Zeeweg is het voorlopig ontwerp zodanig dat de bestaande groenstructuur zoveel als mogelijk wordt behouden en daarnaast groen wordt toegevoegd ten koste van verharding. Jonge bomen hebben echter de tijd nodig om te groeien waardoor het mogelijk in eerste instantie als 'kaalslag' wordt ervaren.</p>
6.3	Reclamant is van mening dat er sprake is van een niet-tijdige aankondiging van het plan. Reclamant zou niet in een woning hebben geïnvesteerd wanneer de plannen tijdig en duidelijk waren uitgedragen.	<p>In mei 2013 hebben de gemeente Katwijk en de provincie Zuid-Holland een Bestuursovereenkomst ondertekend, waarin is vastgelegd dat er een R-net buscorridor tussen Leiden-Katwijk-Noordwijk wordt gerealiseerd. De vrije busbaan is hier onderdeel van. In september 2021 is de provincie vervolgens gestart met een intensief participatieproces met diverse informatiebijeenkomsten. Op 21 juni 2022 is specifiek de aansluiting van de busbaan op de Zeeweg besproken.</p> <p>Provincie Zuid-Holland is van mening dat de plannen voor de aanleg van de vrijliggende busbaan tijdig en duidelijk zijn aangekondigd.</p>

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

**VII. Reclamant 7 Burgerzorgen N206**

	Samenvatting	Reactie
7.1	Burgerzorgen N206 is van mening dat het plan ter hoogte van Duinvallei zal leiden tot een grotere doorsnijding van de dorpskern Katwijk aan de Rijn, doordat de N206 in feite wordt verbreed. Het doorsnijden van (stedelijke) gebieden past niet in de hedendaagse fundamentele onder de nieuwe Omgevingswet. Reclamant dient een zienswijze in op de tracékeuze en de effecten van deze keuze op fijn stof, stikstof, geluidsoverlast en verkeersafwikkeling.	De vrijliggende busbaan zorgt door middel van de landschappelijke inpassingen en de bijbehorende meekoppelkansen juist voor een kwaliteitsverbetering rondom de N206. De barrière werking van de N206 wordt verminderd door de aanleg van een fietstunnel bij de N441, de aanleg van het Broekwegviaduct en de nieuwe inrichting van de tunnel Duinvol. De doorsnijding van de (stedelijke) gebieden wordt dan ook tegengegaan door diverse landschappelijke en infrastructurele maatregelen die onderdeel zijn van het busbaanproject. De tracékeuze is onderbouwd in de plantoelichting van het PIP.
7.2	Burgerzorgen N206 geeft aan dat OV in de Duin- en bollenstreek geen volwaardig alternatief is voor de auto. Reclamant is van mening dat de busbaan geen adequate en structurele oplossing is voor het verkeersknelpunt in de Duinvallei, omdat de doorstroming op de N206 volgens de provincie op termijn niet kan worden gegarandeerd. Reclamant verzoekt het besluit voor de	De busbaan vormt de belangrijkste verkeersmaatregel voor de komst van de wijk Valkenhorst. Daarnaast investeert de provincie Zuid Holland in hoogwaardig openbaar vervoer, om zo een echt alternatief te bieden voor het gebruik van de auto. In deze visie is vrij liggende OV infrastructuur belangrijk. Katwijk is een van de grootste Nederlandse gemeenten zonder NS station. De

	<p>busbaan uit te stellen en verzoekt om adequate, structurele en integrale oplossingen voor het verkeersknelpunt in de Duinvallei. Reclamant verzoekt om een integrale gebiedsvisie waarbij een afweging wordt gemaakt tussen mobiliteit, wonen en leefbaarheid; een Rijnlandroute fase 2 en daarin een HOV net mee te nemen.</p> <p>Van een mogelijke oplossing, de Zuidelijke randweg Bollenstreek is de haalbaar onzeker. De busbaan legt een claim op de beperkte ruimte in de Duinvallei en beperkt andere oplossingen.</p> <p>Daarnaast verzoekt reclamant om voor het gedeelte tussen de N441 en de Zeeweg een 'pas op de plaats' te maken.</p>	<p>pendel tussen Leiden en Katwijk is groot en wordt door de komst van de busbaan verder versterkt. Door de vrijliggende infrastructuur van de busbaan is eventuele toekomstige vertraming van het tracé een mogelijkheid. De buscorridor Leiden Katwijk Noordwijk is een OV-project.</p> <p>Binnen de scope van dit project zijn geen grootschalige aanpassingen aan de N206 of andere regionale infrastructuur voorzien. Bij de inpassing van de busbaan in de Duinvallei is verkend welke mogelijkheden er waren om de aanleg van de busbaan zo goed mogelijk toekomstvast te doen. Met de huidige ligging op maaiveldniveau en het openhouden van de mogelijkheden tot vertraming is gekozen voor een tracé dat in de toekomst bij eventueel nieuwe plannen het makkelijkst kan worden aangepast.</p> <p>De busbaan functioneert alleen als de volledige scope wordt gerealiseerd. Het aanleggen van een halve busbaan (alleen gedeelte Valkenhorst) is onderzocht en zou door de invoegende bussen op de N206 leiden tot een verslechtering van de doorstroming op de N206 en gelijktijdig tot een verslechtering van de rijtijden van de bus. Van een pas op de plaats kan dan ook geen sprake zijn.</p>
7.3	<p>Burgerzorgen N206 is van mening dat het plan zorgt voor een toename van de uitstoot van stikstof en fijnstof en geluidsoverlast. Niet omdat de busbaan zelf deze uitstoot veroorzaakt maar omdat de busbaan een toenemende stroom aan auto- en vrachtverkeer bevordert (onder meer door woningbouw op Valkenhorst en de Rijnlandroute). Daarnaast kan de vraag gesteld worden of het uitgevoerde geluidsonderzoek wel correct is uitgevoerd. Het berekende cumulatieve effect van de busbaan van 2 dB zou volgens reclamant geen juiste voorstelling van zaken zijn.</p>	<p>Langs het drukke tracé van de N206 voorziet de provincie in hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en betere fietsverbindingen om op die manier zoveel mogelijk mensen uit de auto te krijgen. Onderdeel van die maatregelen vormt de aanleg van een separate busbaan tussen Leiden en Katwijk. Vanaf 2025 rijden alle R-net bussen op deze lijn met zero-emissie materieel. Hierdoor wordt de uitstoot in de vorm van stikstof en fijnstof juist beperkt. De effecten van de Rijnlandroute en van Valkenhorst zijn bij de ruimtelijke besluiten voor deze nieuwe ontwikkelingen onderbouwd en spelen dan ook geen rol bij dit PIP.</p> <p>Er is geen geluidseffect van de busbaan van 2 dB berekend. De tabel in bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek geeft de geluidbelasting van de busbaan en de N206 <u>inclusief</u> de aftrek artikel 110g van de Wet geluidhinder (in dit geval 2 dB) weer. De cumulatieve geluidbelasting wordt vaak zonder deze aftrek weergegeven. De 2 dB verschil tussen de geluidbelasting van de N206 zonder busbaan (incl. art. 110g Wgh) en de cumulatieve geluidbelasting met busbaan (excl. 110g Wgh) is dan ook het gevolg van het wel of niet toepassen van artikel 110g Wgh.</p>
7.4	<p>Burgerzorgen N206 is van mening dat de verkeersmodellen niet kloppen. Reclamant wijst op de verslechtering van de verkeersafwikkeling voor lokaal verkeer. Reclamant wijst op de afwenteling op Molentuinweg en de smalle Rijnstraat. Reclamant wijst op de aansluiting op de Zeeweg waar fietsers en voetgangers op korter afstand meerdere keren moeten wachten voor een verkeerslicht. Reclamant wijst op sluipverkeer om de N206 te bereiken zoals de route via het Bosplein. De verkeersmodellen geven aan dat de plaatselijke doorstroming slechts minimaal verslechtert. Reclamanten zijn van mening dat dit niet verifieerbaar is vanwege te weinig transparantie over de onderliggende data. Daarnaast vermoeden zij dat een fictieve situatie als uitgangspunt is genomen.</p>	<p>De uitgevoerde verkeersonderzoeken zijn allemaal beschikbaar gesteld en tijdens diverse participatiemomenten zijn alle aanwezige vragen beantwoord. Hiermee heeft de Provincie getracht de transparantie zo groot mogelijk te maken.</p> <p>De gebruikte verkeersmodellen zijn regionaal vastgesteld en worden toegepast bij andere studies. Het gebruik van deze regionaal vastgesteld modellen is gerechtvaardigd.</p> <p>Het aanleggen van de busbaan creëert, gelet op de resultaten van beide verkeersonderzoeken, een positief effect. Belangrijkste oorzaak hiervoor is dat de bus niet langer via de N206 en bestaande kruispunten met verkeerslichten wordt afgewikkeld. Elke buspassage leidt in de huidige situatie tot een ingreep in het verkeerslicht waardoor het overige verkeer dient te wachten. Daarnaast</p>

	blijkt uit het model niet dat verkeer een andere route (via bijvoorbeeld het onderliggend lokaal wegennet) kiest als gevolg van de busbaan. Het verkeer kan op een goede en efficiënte manier worden afgewikkeld.
--	---

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

### VIII. Reclamant 8 Centrum management Leiden

	Samenvatting	Reactie
8.1	<p>Centrum management Leiden steunt het plan, omdat de komst van de busbaan een goede verbinding creëert tussen Katwijk, de toekomstige woonwijk Valkenhorst en Leiden.</p> <p>Ten eerste maakt de busbaan de dienstregeling betrouwbaarder.</p> <p>Ten tweede zorgt een eigen baan voor bussen voor een meer veiligheid op de weg.</p> <p>Ten derde maakt de vrijliggende infrastructuur het makkelijker om in de toekomst trambanen mogelijk te maken.</p> <p>Centrum management Leiden adviseert om de ligging van de busbaan aan de zuidzijde van de Rijnlandroute te kiezen, omdat ook Valkenhorst aan deze zijde komt te liggen.</p>	<p>De zienswijze is ter kennisname aangenomen. De provincie bedankt Centrum management Leiden voor de steun voor dit project.</p>

#### Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

### IX. Reclamant 9 Gemeenteraad Katwijk

	Samenvatting	Reactie
9.1	<p>De gemeenteraad van Katwijk verzoekt om de snelheidsverlaging naar 50 km/uur op de N206 zuid-noord traject Duinvallei tot aan de Zeeweg te betrekken in het PIP als integrale maatregel om de geluidsproductie te verlagen naar de wenselijke geluidsnorm zoals beschreven in het Provinciaal actieplan geluid.</p>	<p>De N206 door de Duinvallei maakt op basis van de netwerkanalyse van de provincie Zuid-Holland onderdeel uit van het Bovenregionaal (wegen)netwerk. Dit is het hoogste hiërarchische niveau van wegen in beheer bij de provincie Zuid-Holland. Op dergelijke wegen is er sprake van een overduidelijke verkeersfunctie die gefaciliteerd dient te worden. Terugbrengen van het snelheidsregime op een dergelijke weg past niet bij het beoogde ambitieniveau voor een dergelijke weg.</p> <p>De provincie Zuid-Holland ziet dan ook geen wettelijke basis om op het gevraagde gedeelte van de N206 een verdere snelheidsbeperking tot 50 km/h in te stellen. De N206 is hier een weg die is gelegen buiten de bebouwde kom op grond van de Wegenverkeerswet 1994. Vanuit het (bij de Wegenverkeerswet 1994 behorende) Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) kennen we in Nederland een systeem van algemene snelheidslimieten zoals aangeven in de artikelen 19 t/m 22a. Voor het instellen van afwijkende maximumsnelheden dient een wegbeheerder een verkeersbesluit te nemen en bijbehorende borden te plaatsen. In de (ook bij de wegenverkeerswet behorende) Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens zijn voorschriften opgenomen over het toepassen van verkeersborden. Voor het bord A1 (maximumsnelheid) is onder andere een voorschrift opgenomen over welke snelheden vastgesteld mogen worden. Uit dit (wettelijke) voorschrift blijkt dat het niet is toegestaan een snelheidslimiet van 50 km/h in te stellen op een wegvak buiten de bebouwde kom.</p>

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

**X. Reclamant 10 Burgerzorgen N206**

	Samenvatting	Reactie
10. 1	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze van reclamant 7	Zie beantwoording reclamant 7

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

**XI. Reclamant 11 Burgerzorgen N206**

	Samenvatting	Reactie
11. 1	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze van reclamant 7	Zie beantwoording reclamant 7

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

**XII. Reclamant 12 Burgerzorgen N206**

	Samenvatting	Reactie
12. 1	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze van reclamant 7	Zie beantwoording reclamant 7.

12.2	Reclamant geeft aan al 26 jaar aan de Commandeurslaan te wonen en dat het geluid (overlast) met de jaren enorm is toegenomen. Reclamant verwacht dat de geluidsoverlast en uitstoot toeneemt door de hogere snelheden van het verkeer als gevolg van een betere doorstroming van het verkeer door de aparte busbaan.	We verwijzen hiervoor naar de beantwoording van zienswijze 7.3.
12.3	Reclamant is van mening dat er een ongezonde woonsituatie ontstaat als gevolg van de verkeerstoename door de bouw van Valkenhorst. Reclamant is van mening dat OV nodig is maar dat de busbaan de ongezonde situatie verslechtert.	Het PIP maakt de aanleg van een busverbinding mogelijk als voorwaarde voor het ontwikkelen van de wijk Valkenhorst. Het mogelijk maken van de busbaan zorgt niet voor een toename van verkeersintensiteiten. De toename van het verkeer als gevolg van Valkenhorst is in het bestemmingsplan voor Valkenhorst onderbouwd.
12.4	De busbaan zorgt ervoor dat de enige verbinding tussen Katwijk en Katwijk a/d Rijn gesloten wordt voor auto verkeer. Deze verbinding is nodig om per auto bij de woning van de reclamant te komen. Reclamant is van mening dat autotoegang tot zijn/haar woning gegarandeerd moet blijven.  De enige route die overblijft voor de auto is door de drukke en te smalle Kerkstraat waar een school staat waar je geen kant op. Dit is volgens de reclamant een onveilige route.	Het lijkt erop dat de reclamant denkt dat de verbinding vanaf de N206 richting de Commandeurslaan dicht gaat. Dit is niet het geval. Reclamant kan ook na aanleg van de busbaan de Commandeurslaan via de afrit van de N206 bereiken.  Het besluit om de Nieuwe Duinweg en de fietstunnel onder de N206 anders in te richten is door de gemeente Katwijk genomen. Het college van de gemeente Katwijk heeft ingestemd met het beoogde ontwerp, waardoor deze aanpassingen doorgang kunnen vinden. Deze aanpassing maakt geen onderdeel uit van dit PIP. Afsluiting van de tunnel is onderdeel van een verkeersbesluit van de gemeente Katwijk. Voor reacties op het verkeersbesluit verwijzen wij u naar de gemeente Katwijk.
12.5	Er worden op de afrit van de Zeeweg verkeerslichten voor de busbaan gecreëerd, deze zorgen voor stilstaand en optrekkend verkeer. Waar nu het verkeer soepel doorrijdt moet de auto straks 24x per uur stoppen om voorrang te verlenen aan de bus. Deze nieuwe verkeerssituatie is niet berekend op de 33 procent meer verkeer die Valkenhorst gaat opleveren. Het voorsorteer vak van Katwijk binnen naar de oprit van de N206 bestaat uit twee voorsorteevakken tussen twee verkeersafwikkelingen met allebei verkeerslichten. Dit zorgt voor file vorming in de Rijnstraat en door deze straat moet de reclamant bij zijn/haar woning komen. Als automobilist trek je vanuit Katwijk gelijk op met het fietsverkeer richting Katwijk binnen. Dit zorgt voor een lastige situatie bij het afslaan de Kerkstraat in waarbij voorrang moet worden verleend aan de fietsers die rechtdoor rijden. Hierdoor moet het autoverkeer stoppen wat volgens de reclamant onveilig is.	Voor de zorgen over het stilstaand en optrekkend verkeer bij de afrit Zeeweg verwijzen wij u naar de beantwoording van zienswijze 6.1  De situatie op deze locatie verandert niet als gevolg van de aanleg van de busbaan. Bij de busbaan krijgen de fietsers ook een eigen licht waardoor deze veilig kunnen oversteken.

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

**Amendement DURF**

	Samenvatting	Reactie
13.1	<p>Volgens het amendement van DURF zijn de oplossingen in het PIP (geluidschermen bij het Tranendal, verbeteren verkeerssituatie Molentuinweg, busbaan) geen structurele oplossingen voor de mate van verkeersdruk rond de N206. DURF wijst erop dat de verkeersoverlast de komende jaren door diverse woningbouwprojecten zal toenemen.</p> <p>DURF vraagt om een structurele oplossing voor de verkeersoverlast in Katwijk aan den Rijn en om extra inzet van de provincie om de verkeersdruk in de gemeente Katwijk aan te pakken.</p>	<p>De gemeente Katwijk en de provincie Zuid-Holland hebben een bestuursovereenkomst getekend, waarin is vastgelegd dat er een R-net buscorridor tussen Leiden-Katwijk-Noordwijk wordt gerealiseerd. De busbaan vormt namelijk de belangrijkste verkeersmaatregel voor de komst van de wijk Valkenhorst. Daarnaast investeert de provincie Zuid Holland in hoogwaardig openbaar vervoer, om zo een echt alternatief te bieden voor het gebruik van de auto. Uit de verkeersonderzoeken (<i>verkeersonderzoek Valkenhorst maart 2021 en Verkeersonderzoek R-net busbaan Leiden – Katwijk december 2021</i>) blijkt dat de busbaan een positief effect heeft op de totale verkeersafwikkeling in het gebied.</p> <p>Overige structurele oplossingen om de verkeersdruk in de gemeente Katwijk te beperken vallen buiten de scope van dit PIP.</p>

**Conclusie:**

Dit amendement geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

### 2.2.1 Tweede zienswijze procedure

#### XIII. Reclamant 14

	Samenvatting	Reactie
14.1	<p>Reclamant geeft aan dat met het ontwerp de bushaltes op de doorgaande busbaan gelegen zijn. Graag ziet de reclamant de bushaltes op een uitvoegstrook naast de busbaan. Dit is omdat de politie zo op de busstrook kan doorrijden. Daarnaast gebruikt de politie de busstrook ook om V.I.P. te escorteren.</p>	<p>Het ontwerp met de inrichting en ruimtebeslag van de busbaan met de diverse bushaltes is al diverse keren in bijeenkomsten gepresenteerd. In deze fase van het project worden geen wijzigingen aangebracht in het ontwerp en ruimtebeslag van de busbaan.</p> <p>De politie en andere hulpdiensten kunnen te allen tijden de busbaan gebruiken voor calamiteiten.</p>

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

#### XIV. Reclamant 15

	Samenvatting	Reactie
15.1	<p>Volgens reclamant besteed Boskalis te weinig aandacht voor het schoon opleveren van berm. Reclamant baseert dit op de aanleg van de parkstrook. De reclamant wil garantie van Boskalis dat bij de aanleg van de busbaan de berm schoon opgeleverd wordt zonder schadelijke stoffen.</p>	<p>Dit inpassingsplan maakt de aanleg van een busbaan enkel planologisch mogelijk. Het onderhoud en het schoon houden van berm zijn uitvoeringsaspecten en maken geen onderdeel uit van het inpassingsplan. Provincie Zuid-Holland zorgt ervoor dat het verzoek van de reclamant wordt gedeeld met Boskalis.</p>

**Conclusie:****XV. Reclamant 16 Burgerzorgen N206**

	Samenvatting	Reactie
16.1	<p>Reclamant is van mening dat ten onrechte wordt uitgegaan dat de HOV-verbinding en de ontwikkeling van Valkenhorst als autonome ontwikkelingen worden gezien. Dit baseert de reclamant aan de hand van het verkeersonderzoek van Valkenhorst (gepubliceerd 29-03-2021), het gezamenlijke plan van aanpak voor de HOV-verbinding (gepubliceerd 30-06-2021) en de zienswijze van de provincie Zuid-Holland op het bestemmingsplan van Valkenhorst.</p> <p>In het rapport over het verkeersonderzoek van Valkenhorst wordt aangegeven dat de ontwikkeling van Valkenhorst zou resulteren in congestie. Er worden in dit rapport drie maatregelen genoemd, waaronder de vrijliggende busbaan. Er wordt in dit rapportage niet gesproken over een fietstunnel onder de N206 door, ter hoogte van de N441. Wel staat deze fietstunnel op de tekening bij figuur 5-22.</p> <p>Maatregelenpakket 1 is bij het gezamenlijke plan van aanpak voor de HOV-verbinding uitgebreid en betreft de volgende maatregelen: realisatie van vrijliggende busbaan 1 (welke onlosmakelijk verbonden is met het verlengen van de bestaande fietstunnels Molentuinweg en Nieuwe Duinweg), de aanpassing/optimalisatie van de instelling van de verkeersregelinstantie (hierna v.r.i.) kruising N206 – Molentuinweg en het geen prioriteit geven in v.r.i. van de kruising N206 – Molentuinweg aan openbaar vervoer dat geen gebruik maakt van de vrijliggende busbaan.</p> <p>Bij de ter inzage legging van het bestemmingsplan Valkenhorst wil de gemeente dit nog borgen in een voorwaardelijke verplichting, maar na ingediende zienswijze van de provincie wordt dit vervangen door een bestuursovereenkomst tussen de provincie en gemeente Katwijk (medio december 2021)</p> <p>Dit zorgt ervoor dat mogelijkheden voor de tracékeuze volgens de reclamant enorm zijn ingeperkt. Dit omdat er in het proces uit is gegaan van de zogenaamde basis- en referentievariant. Hierdoor zijn alle tracés getoetst aan de referentievariant waarbij oplossingen met minder negatieve effecten op de leefomgeving buiten beeld zijn gebleven</p>	<p>In het verkeersonderzoek van Valkenhorst (gepubliceerd 29-03-2021) waar reclamant naar refereert staat maatregelenpakket 1 met busbaan beschreven inclusief de beoogde fietstunnel op figuur 5-22 om zo de doorstroming op de N206 te waarborgen als gevolg van de ontwikkeling Valkenhorst.</p> <p>Bij het opstellen van het plan van aanpak HOV-verbinding (gepubliceerd 30-06-2021) en het daarop volgende verkeersonderzoek R-net busbaan Leiden – Katwijk (gepubliceerd 21 december 2021) is het Verkeersonderzoek Valkenhorst als uitgangspunt gehanteerd en daarmee ook een busbaan langs de ontwikkeling Valkenhorst als referentiesituatie. Dat is logisch gelet op het feit dat voor de ontwikkeling van Valkenhorst een bestemmingsplan is vastgesteld. De tracékeuze hier aansluitend op de N 206 en aansluitend aan Valkenhorst is nog nader toegelicht in het MER.</p> <p>In het Verkeersonderzoek R-net busbaan Leiden – Katwijk is verder de mogelijkheid onderzocht of alternatieve tracés tussen het kruispunt N206 – N441 en de Zeeweg – N206 mogelijk zijn. Op basis van deze studie is geconcludeerd dat een busbaan als zodanig noodzakelijk is vanwege een goede verkeersafwikkeling, maar dat de inpassing kan worden aangepast waardoor de ruimtelijke impact nadrukkelijk minder is. .Er is dus wel degelijk tussen 2021 en nog gekeken naar optimalisaties van het tracé.</p>
16.2	<p>Op basis van de redenering onder 16.1 geeft de reclamant aan dat het daarom ook niet duidelijk is welk effect de keuze voor het amoveren van de oversteekplaats bij de N441 op de verkeersafwikkeling in de Duinvallei heeft. De huidige v.r.i. heeft namelijk een doserend effect. Dat effect zal volgens de reclamant verdwijnen met de mogelijke toename van meer verkeer op de N206 tussen de N441 en de Zeeweg.</p>	<p>In de toegepaste verkeersmodellen is altijd uitgegaan van de situatie waarbij deze oversteek komt te vervallen. Een mogelijk effect waar reclamant naar verwijst is daarmee ook onderzocht en leidt niet tot een toename van meer verkeer op de N206 tussen de N441 en de Zeeweg.</p>



16.3	<p>De reclamant is van mening dat er een integrale gebiedsvisie moet worden opgesteld waarbij een belangenafweging gemaakt moet worden tussen mobiliteit, wonen en leefbaarheid. Dit stelt de reclamant omdat de op voorhad gekozen tracé van de busbaan een structurele oplossing voor verkeersknelpunt in de Duinvallei onmogelijk maakt.</p> <p>De reclamant is van mening omdat in de MER-beoordeling van het bestemmingsplan van Valkenburg de negatieve effecten van maatregelenpakket 1 niet tot te weinig in beeld zijn gebracht. Ook is de reclamant van mening dat de directe en indirecte effecten op de leefomgeving, zowel in de aanleg- als gebruiksfase, beoordeeld hadden moeten worden in het plan m.e.r. temeer. Dit omdat de reclamant ziet dat er congestie optreedt bij de kruising van de Molentuinweg en de N411. Aan de hand van deze redentatie en de impactanalyse van gemeente Katwijk concludeert de reclamant dat maatregel 1 geen structurele oplossing is.</p>	<p>De busbaan vormt de belangrijkste verkeersmaatregel voor de komst van de wijk Valkenhorst. Daarnaast investeert de provincie Zuid Holland in hoogwaardig openbaar vervoer, om zo een echt alternatief te bieden voor het gebruik van de auto. In deze visie is vrij liggende OV infrastructuur belangrijk. Katwijk is een van de grootste Nederlandse gemeenten zonder NS station. De pendel tussen Leiden en Katwijk is groot en wordt door de komst van de busbaan verder versterkt. De buscorridor Leiden Katwijk Noordwijk is nadrukkelijk een OV-project. In het kader van dit OV project kan niet een dergelijke integrale gebiedsvisie worden opgesteld.</p> <p>Binnen de scope van dit project zijn dan ook geen grootschalige aanpassingen aan de N206 of andere regionale infrastructuur voorzien. Bij de inpassing van de busbaan in de Duinvallei is verkend welke mogelijkheden er waren om de aanleg van de busbaan zo goed mogelijk toekomstvast te doen. Met de huidige ligging op maaiveldniveau en het openhouden van de mogelijkheden tot vertramming is gekozen voor een tracé dat in de toekomst bij eventueel nieuwe plannen het makkelijkst kan worden aangepast.</p> <p>De provincie kan geen oordeel hebben over het MER Valkenhorst. Voor zover indieners opmerking over direct en indirect effecten op de leefomgeving doelt op het planMER dat bij het PIP hoort, wordt opgemerkt dat het planMER onafhankelijk is getoetst door de commissie voor de m.e.r.. Uit deze toetsing blijkt dat de effecten voldoende in beeld zijn gebracht.</p>
16.4	<p>In de MER-beoordeling wordt betoogd dat er een betere doorstroming en verkeersafwikkeling ontstaat voor de N206 en de daarop aansluitende wegen. Volgens de reclamant blijkt uit verkeersonderzoeken dat lokale doorstroming niet beter wordt, maar dat het in het gunstigste geval gelijk blijft.</p>	<p>Het aanleggen van de busbaan creëert, gelet op de resultaten van beide verkeersonderzoeken, een positief effect. Belangrijkste oorzaak hiervoor is dat de bus niet langer via de N206 en bestaande kruispunten met verkeerslichten wordt afgewikkeld. Elke buspassage leidt in de huidige situatie tot een ingreep in het verkeerslicht waardoor het overige verkeer dient te wachten. Daarnaast blijkt uit het model niet dat verkeer een andere route (via bijvoorbeeld het onderliggend lokaal wegennet) kiest als gevolg van de busbaan. Het verkeer kan op een goede en efficiënte manier worden afgewikkeld.</p>
16.5	<p>Volgens de reclamant wordt de bereikbaarheid niet verbeterd, wat in de MER-beoordeling gesteld wordt. Doordat het tunneltje wordt afgesloten voor autoverkeer moet het autoverkeer nu omrijden via smalle straatjes en langs scholen. Daarnaast neemt het aantal bushaltes af en is de afstand tot een bushalte voor scholieren van het Andreascollege en ouderen uit het Tranendal in de nieuwe situatie een stuk groter. Reclamant is van mening dat de afstand dermate groot is geworden dat de bushalte voor ouderen onbereikbaar is geworden.</p>	<p>Het afgesloten tunneltje is een uitgangspunt omdat dit door middel van een verkeersbesluit reeds bekrachtigd is. Hier kan dus geen bezwaar worden gemaakt want daar gaat deze MER niet over.</p> <p>Tunnel</p> <p>Afsluiting van het tunneltje heeft weliswaar als gevolg dat enkele auto's moeten omrijden. Dit leidt echter niet tot een dergelijke extra reistijd dat sprake is van slechtere bereikbaarheid. Bovendien is de tunnelmede afgesloten om een verkeeronveilige situatie op te heffen.</p> <p>R-net haltes</p>

		<p>De reclamant heeft gelijk dat de afstand vanuit het Andreascallege en vanuit Tranendal tot de dichtstbijzijnde halte groter is geworden.</p> <p>Een R-net busverbinding functioneert echter bovenregionaal en heeft een snellere reistijd van A naar B door minder haltes aan te doen, die een groter bereik hebben. Het verzorgingsgebied van een R-net halte binnen de bebouwde kom is 500 meter. Buiten de bebouwde kom is het 1000 meter. De hemelsbrede afstand tussen de halte Zeeweg en halte Molentuinweg bedraagt 1.000 meter waardoor aan deze richtlijn wordt voldaan. Dit betekent concreet dat de maximale loopafstand 500 meter bedraagt.</p>
16.6	<p>In de MER-beoordeling wordt benoemd dat er een toename is van ruimtelijke kwaliteit. De reclamant is van mening dat dit arbitrair is. Dit staft de reclamant aan de toename van ruim 18.000 m<sup>2</sup> asfalt en een afname van het totale oppervlakte aan groen. Wel benoemt de reclamant dat er hoogwaardiger groen wordt aangeplant.</p>	<p>In het MER wordt ruimtelijke kwaliteit beoordeeld vanuit de aspecten belevingswaarde, toekomstwaarde en gebruikswaarde van het landschap/groen dat we verwijderen en toevoegen. Niet ontkent wordt dat sprake is van een toename van verhard oppervlak, zie bijvoorbeeld de paragraaf water in het MER.</p> <p>Het aspect ruimtelijke kwaliteit krijgt, conform tabel 7.2 van het MER, een beoordeling "positief ( + )". Deze beoordeling is door een deskundige op het gebied van ruimtelijke kwaliteit (senior landschap architect) toegekend, omdat de realisatie en het gebruik van de HOV-busbaan voor een beperkte verbetering van zowel de belevingswaarde, toekomstwaarde als gebruikswaarde zorgt. In het MER (paragraaf 7.2.1 tot en met 7.2.3) zijn daarvoor de inhoudelijke argumenten genoemd, waaronder het aan sluiten op de aanwezige parkstructuur en toevoegen van nieuwe beplanting. Er wordt extra ruimte genomen voor een goede landschappelijk inpassing, inclusief een vrije ligging van de recreatieve (fiets)route en een halte die midden in het ringpark ligt. Twee grote ringparken van ca. 8km worden op het knooppunt met elkaar verbonden via de nieuw aan te leggen fietstunnel ter hoogte van de N206 en N441. Een cruciale schakel voor veilige routes voor woon-werk verkeer en recreanten, maar ook uitwisselpunten voor ecologie. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat de ruimtelijke kwaliteit beperkt toeneemt, waardoor de score "positief" is toegekend.</p>
16.7	<p>Reclamant geeft aan dat de voorkeur is om zo dicht mogelijk open water nabij de toegenomen verharding aan te leggen. Dit is omdat de grondwaterstand lokaal hoog is door het kwelwater uit de duinen. Hierom heeft compensatie doormiddel van BRC niet de voorkeur.</p>	<p>De benodigde watercompensatie wordt gecompenseerd conform de eisen van HHR binnen het betreffende peilgebied. Omdat PZH in dit peilgebied al watercompensatie vooraf gerealiseerd heeft is dit vastgelegd in een BRC. De benodigde watercompensatie zal gedeeltelijk plaatsvinden d.m.v. nieuwe watergangen binnen het projectgebied en gedeeltelijk gecompenseerd worden d.m.v. eerder gegraven water (BRC).</p> <p>Het project HOV-busbaan zal bij de uitvoering geen belemmeringen in de ondergrond aanbrengen, te denken aan afsluitende folies, waardoor er geen wijzigingen in ondergrondse grondwaterstromen ontstaan. Het graven van open water voorkomt geen kwelwater uit de duinen zoals u de reclamant aangeeft. Kwelwater uit en onder de duinen kan voorkomen worden door een waterkolom t.h.v. de duinen waardoor het zoute water niet onder de duinen kan doorkomen. Wij hopen u hiermee wat meer inzicht te hebben gegeven.</p>

16.8	Reclamant is van mening dat er geen enorm positief effect is op de verkeersveiligheid, zoals in de MER-beoordeling genoemd is. De reclamant is dit van mening omdat fietsers een alternatieve route af moeten leggen door het vervallen van de oversteekplaats ter hoogte van de N441. Fietsers moeten dan door een tunnel om vervolgens over te steken bij een drukke rotonde van de Westerbaan en daarna volgt de drukke N441 die overgestoken moet worden.	Voor nagenoeg alle fietsrelaties levert dit een positief effect op. Met name voor de grootste stroom fietsers tussen Leiden en Katwijk op dit tracé. In de huidige situatie steken ze gelijkvloers de N206 over en daarnaast de rotonde N441 – Kooltuinweg. Door de komst van de tunnel zijn beide oversteekbewegingen niet langer noodzakelijk. Alleen voor de fietsers vanuit Leiden richting Wassenaar (dit is slechts een heel beperkt aandeel omdat die over het algemeen een andere route rijden) komt 1 extra oversteek erbij. Dit weegt echter niet op tegen het aantal gelijkvloerse oversteekbewegingen dat komt te vervallen.
16.9	De reclamant stelt dat de busbaan dicht bij de naastgelegen scholen komt te liggen en stelt de vraag of dit past binnen de vigerende regelgeving.	Er kan inderdaad worden gesteld dat het tracé van de busverbinding dichtbij een school komt te liggen. Het verschil is echter niet significant en de ligging van de busbaan is in het PIP getoetst (en voldoet) aan de relevante beleidskaders en milieuregelgeving. De reclamant maakt verder ook niet duidelijk naar welke regelgeving hij/zij verwijst.
16.10	Volgens de reclamant valt er niet af te leiden of het huidige fietspad verbreed wordt voor de nieuwe busbaan en stelt als dit wel het geval is dat dan feitelijk de N206 verbreed wordt. De reclamant vraagt zich af of dit nog consequenties heeft qua regelgeving.	De reclamant maakt niet duidelijk naar welke regelgeving hij/zij verwijst. Van een feitelijke verbreding van de N 206 is geen sprake. De N206 heeft een (regionale) functie voor gemotoriseerd vervoer, waaronder auto's, bussen en vrachtverkeer. Het eventueel verbreden van een fietspad heeft daar geen invloed op.

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

**XVI. Reclamant 17 Burgerzorgen N206**

	Samenvatting	Reactie
17.1	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze van reclamant 16	Zie beantwoording zienswijze van reclamant 16

**Conclusie:**

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot wijzigingen in het ontwerp inpassingsplan.

## 3 Wijzigingen in het inpassingsplan n.a.v. zienswijzen

De tijdens de eerste terinzagelegging van het ontwerp van het voorliggende inpassingsplan ingekomen zienswijzen hebben op één onderdeel aanleiding gegeven tot wijzigingen in de toelichting van het inpassingsplan. De wijziging is hieronder kort samengevat.

### 3.1 Wijzigingen in de toelichting

Zienswijze 1.4

Stichting Duinbehoud wijst op de haalbaarheid van het plan m.b.t. het voornemen om 100% elektrische bussen te gebruiken en op welke manier dit is geborgd in het plan.

Wijziging:

In de toelichting in paragraaf 4.6 van het inpassingsplan wordt opgenomen dat de planregel betrekking heeft op de R-Net bussen (route Leiden-Katwijk). De huidige bussen van de regionale vervoerder blijven dezelfde route rijden en zorgen niet voor extra uitstoot van stikstof.

## 4 Ambtshalve wijzigingen in het inpassingsplan

Na afloop van de termijn van de eerste terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan is ambtshalve geconstateerd dat het plan op een aantal -veelal ondergeschikte- onderdelen aangepast en/of aangevuld dient te worden.

De hier bedoelde ambtshalve (dat wil zeggen niet uit ingediende zienswijzen voortvloeiende) wijzigingen in het voorliggende inpassingsplan worden in dit hoofdstuk 4 kort samengevat.

### 4.1 Ambtshalve wijzigingen in de toelichting

*Paragraaf 5.5 Niet gesprongen explosieven*

De tekst in deze paragraaf en de bijbehorende bijlagen zijn aangepast in verband met het beschikbaar komen van de bodembelastingkaart van gemeente Katwijk en omdat deze afwijkt van het bureauonderzoek van ECG.

*Paragraaf 5.6 Natuur*

De paragraaf is uitgebreid met een toelichting op de noodzakelijke toevoeging van een stikstofdepositieberekening van de aanlegfase waaruit noodzaak is gebleken voor het opstellen van een Passende Beoordeling en PlanMER:

Naar aanleiding van een uitspraak op 2 november 2022 heeft de Raad van State in het kader van het Porthos-project geoordeeld dat de stikstofuitstoot in de aanlegfase mee dient te worden genomen bij beoordeling van de stikstofuitstoot van projecten. Uit een voortoets, stikstofdepositieberekening van de aanlegfase en habitatanalyse blijkt dat significante effecten op stikstofgevoelige habitattypen in nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten. Dit betekent dat er alsnog een Passende Beoordeling en PlanMER is opgesteld.

In deze paragraaf zijn tevens de resultaten uit het soortgericht ecologisch onderzoek verwerkt. Dit onderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

#### Paragraaf 5.7 Water

De tekst in de paragraaf met betrekking tot waterkwantiteit is geactualiseerd.

#### Paragraaf 5.10 M.e.r.-beoordeling

De conclusie van de paragraaf is aangepast in het volgende:

Er geldt geen m.e.r.-plicht vanuit het Besluit m.e.r. en er worden in het kader van de Wet natuurbescherming geen significante negatieve effecten in de gebruiksfase verwacht. Het enige dat nog onzeker is, is of de tijdelijke aanlegfase van de busbaan tot significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen leidt. Omdat significante negatieve effecten (als gevolg van een tijdelijke toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelig habitat binnen Natura 2000-gebieden) niet zijn uit te sluiten, moet er een Passende Beoordeling worden opgesteld en geldt daardoor een Planm.e.r.-plicht.

#### Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk is de noodzaak voor de tweede ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan met het PlanMER beschreven.

## 4.2 Ambtshalve wijzigingen in de regels

### Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 1'

De regels ten aanzien van de archeologische dubbelbestemming zijn in overeenstemming gebracht met de standaardregeling van de gemeente Katwijk.

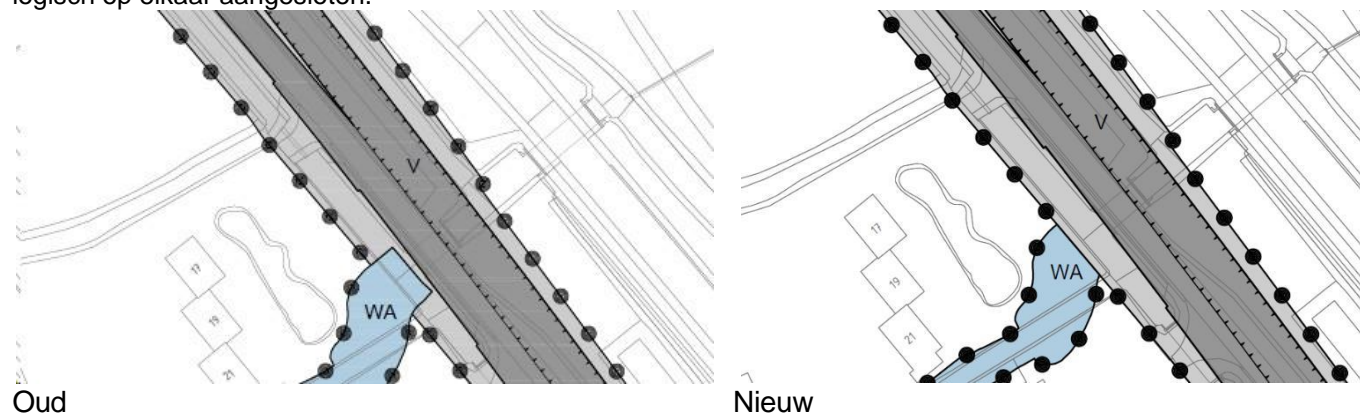
### Voorwaardelijke verplichting stikstofruimte

Ten behoeve van een publiekrechtelijke borging van het gebruik van stikstofdeponitruimte is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels onder artikel 14.2.

## 4.3 Ambtshalve wijzigingen op de verbeelding

### Bestemmingsgrenzen

De bestemmingsgrenzen van de bestemming 'Water' en 'Verkeer – Verblijfsgebied' ten behoeve van de hoofdwatergang ter hoogte van de Kooltuinweg zijn logisch op elkaar aangesloten.



### *Watercompensatie*

Ten behoeve van de nog te realiseren watercompensatie is de plangrens met een 'hoekje' uitgebreid. Watercompensatie is op deze locatie namelijk niet toegestaan op basis van de bestemming 'Agrarische doeleinden' uit het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied 1994'. In lijn de bestemmingswijze van het inpassingsplan is de bestemming 'Groen' aan deze locatie ten behoeve van waterberging toegekend. De bestemming 'Water' wordt alleen toegekend aan hoofdwatgangen. Ten behoeve van een logische aansluiting op het bestemmingsplan Valkenhorst is de zuidelijk gelegen hoofdwatgang opgenomen binnen het inpassingsplan HOV Leiden-Katwijk.

Het plangebied is daarnaast aan de zuidwest zijde uitgebreid met een deel waarbinnen watercompensatie voor de N206 Tjalmaweg en ook deels voor de HOV Leiden-Katwijk reeds is gerealiseerd. Dit gebied was voorzien als tijdelijke watercompensatie voor N206 Tjalmaweg maar dit blijft nu permanent water. Verder moet in het gebied nog aanvullend water gegraven worden als watercompensatie. Conform de regels van het huidige bestemmingsplan Landelijk Gebied 1994 valt dit nu onder Agrarisch Productiegebied en had hier geen water gegraven mogen worden. Door wijziging van de bestemming naar bestemming groen middels de PIP wordt dit gecorrigeerd. Om een logische plangrens te creëren is aangesloten op het bestemmingsplan Woongebied Valkenhorst.



Oud

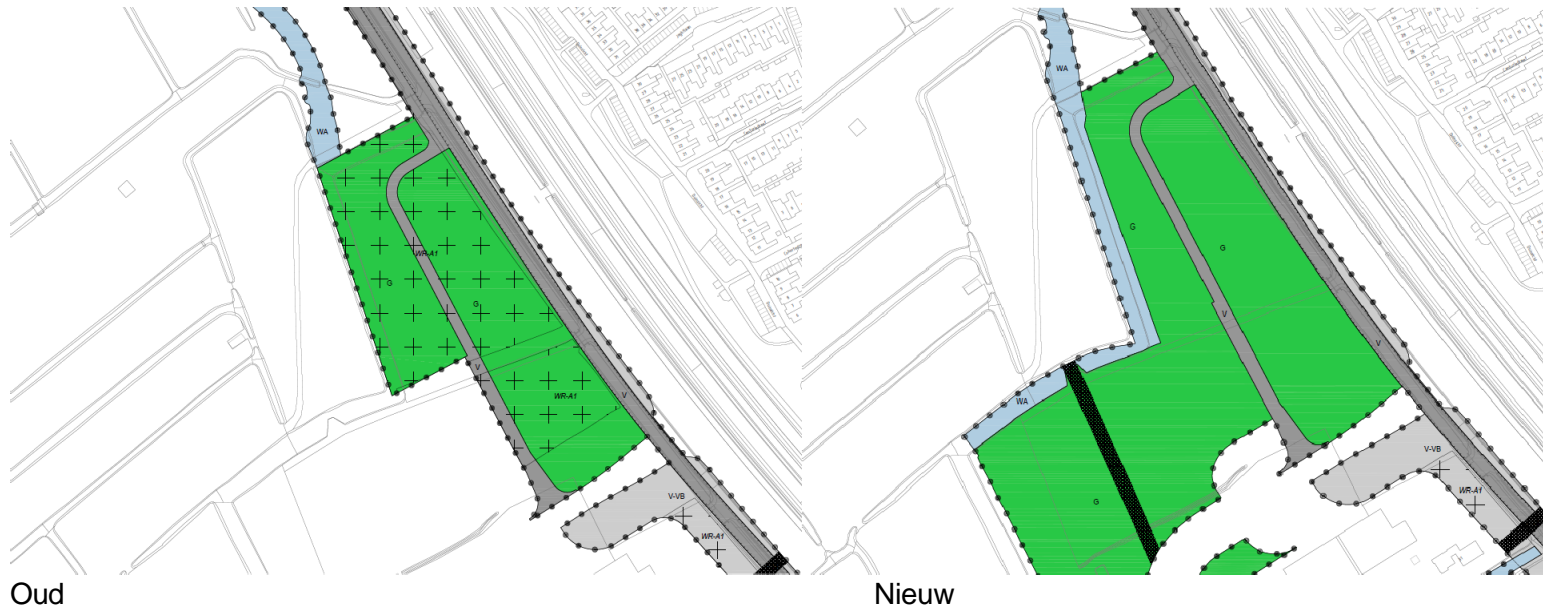


Nieuw

### *Vrijgave dubbelbestemming archeologie*

Een deel binnen de plangrens van het pip is reeds met het selectiebesluit van de gemeente Katwijk vrijgegeven voor archeologische waarden. Voor het betreffende deel is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' vervallen.





#### 4.4 Ambtshalve wijzigingen op de toelichting (na tweede zienswijzeperiode)

Na afloop van de termijn van de terinzagelegging van het (tweede) ontwerp inpassingsplan is ambtshalve geconstateerd dat het plan op een aantal -veelal ondergeschikte- onderdelen aangepast en/of aangevuld dient te worden.

De hier bedoelde ambtshalve (dat wil zeggen niet uit ingediende zienswijzen voortvloeiende) wijzigingen in het voorliggende inpassingsplan zijn hieronder toegelicht.

##### *Figuur 1.2 Ligging plangebied*

Naar aanleiding van een aantal kleine wijzigingen op de verbeelding (zie onder 4.6) is de plangrens aangepast. Figuur 1.2 is geactualiseerd op basis van de aangepaste plangrens.

##### *Advies commissie m.e.r.en AERIUS update*

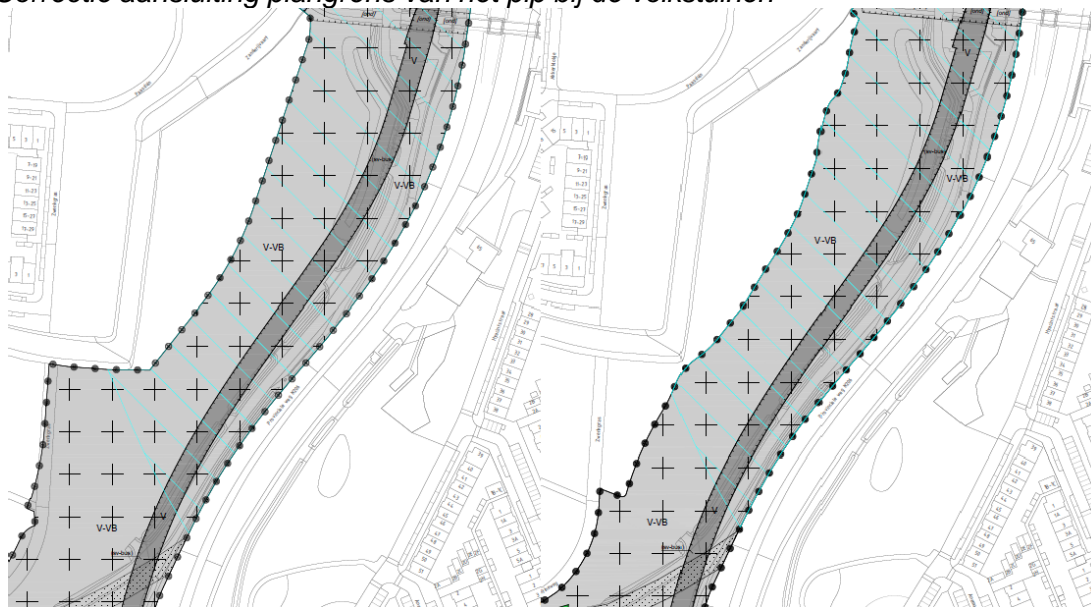
Naar aanleiding van het advies van de commissie m.e.r. zijn bijlagen 17 en 18 toegevoegd in de bijlagen.

#### 4.5 Ambtshalve wijzigingen op de regels (na tweede zienswijzeperiode)

Na de tweede zienswijzeperiode zijn geen wijzigingen in de regels aangebracht.

## 4.6 Ambtshalve wijzigingen op de verbeelding (na tweede zienswijzeperiode)

### *Correctie aansluiting plangrens van het pip bij de volkstuinen*



Oud

Nieuw

### *Correctie bestemming verkeer en aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busbaan'*

In de uitwerking van de kunstwerken bij de brug Zanderijslootvaart is gebleken dat een verlegging van de verkeersbestemming met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – busbaan' wenselijk is voor uitvoering. De genoemde bestemming en aanduiding zijn hiermee 1,5 meter verbreed in westelijke richting. In het kader van het uitgevoerde akoestisch onderzoek is bekeken of deze verbreding akoestische gevolgen heeft. Hierin is het volgende geconcludeerd:

De geluidsbelasting als gevolg van busverkeer zit nu al ver onder de voorkeurswaarde van 48 dB(A), en dat zal met een verschuiving van 1,5 m niet anders zijn. De dichtstbijzijnde woningen liggen op ca 170 meter. Die afstand is dermate groot dat een herberekening niet tot significant andere resultaten zal leiden. Er zal altijd ver onder de voorkeurswaarde van 48 dB(A) worden gemeten en de conclusies van de rapportage blijven dus ongewijzigd.

### *Vrijgave dubbelbestemming archeologie*

Een deel binnen de plangrens van het pip is reeds bij vaststelling van het bestemmingsplan Woongebied Valkenhorst vrijgegeven voor archeologische waarden. Voor het betreffende deel is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' vervallen.