



provincie **HOLLAND**
ZUID

Startnotitie inpassingsplan

HOV/R-net corridor LKN, tracé Duinvallei en
Valkenhorst

Maart 2022
Provincie Zuid-Holland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Project	5
2.1	Aanleiding.....	5
2.2	Ontwerpproces	5
2.3	Beschrijving tracé	7
2.3.1	Deel 1: Valkenhorst	7
2.3.2	Deel 2: Duinvallei	8
2.3.3	Plangrens	8
3	Beleidskaders	11
3.1	Rijk	11
3.2	Provincie.....	12
3.3	Gemeente.....	12
3.4	Regio	14
4	Opzet inpassingsplan	15
4.1	Algemeen	15
5	Onderzoeken	16
6	Financiële uitvoerbaarheid	21
7	Betrokken partijen en communicatie	22
7.1	Betrokken partijen	22
7.2	Communicatie	22
8	Procedure	23
	Bijlage 1: Participatieplan	25

1 Inleiding

Startnotitie

Deze startnotitie beschrijft de inhoudelijke hoofdlijnen en uitgangspunten voor het inpassingsplan ten behoeve van de realisatie van de HOV/R-net corridor Leiden-Katwijk-Noord voor de tracédelen Duinvallei en Valkenhorst.

De startnotitie wordt aangeboden aan Gedeputeerde Staten (hierna: GS) en Provinciale Staten (hierna: PS) om hen in een zo vroeg mogelijk stadium te informeren over, en in te laten stemmen met, de inhoudelijke hoofdlijnen en uitgangspunten voor het inpassingsplan voor de realisatie van de busbaan. De startnotitie vormt het bestuurlijk startpunt van het inpassingsplanproces. Daarmee heeft de startnotitie ook geen wettelijke grondslag en is een inspraakmogelijkheid op deze startnotitie niet aan de orde. Als bijlage bij deze startnotitie is het participatieplan voor de besluitvormingsfase van dit project opgenomen.

Inpassingsplan

In 2013 is de provincie Zuid-Holland een overeenkomst aangegaan met Katwijk (Overeenkomst HOV-NET Zuid-Holland Noord met Katwijk, besluit van Provinciale Staten 30 januari 2013) waarin is vastgelegd dat er een HOV/R-net corridor tussen Leiden-Katwijk-Noordwijk wordt gerealiseerd. Een busbaan langs Valkenhorst en Duinvallei is hier onderdeel van.

Het instrument provinciaal inpassingsplan, hierna te noemen PIP, wordt gebruikt voor ontwikkelingen die van provinciaal belang zijn. Het provinciaal belang voor de tijds aanleg van de busbaan is groter dan het belang van de individuele gemeente om in dit geval zelf een planologisch besluit te nemen. Daarnaast dient de aanstaande ontwikkeling van de woonwijk Valkenhorst, bestaande uit 5.600 woningen, goed bereikbaar te zijn. Daarbij speelt bij de keuze voor dit PIP mee dat het tracé voor de busbaan moet aansluiten op andere tracés (o.a. Tjalmaweg, Rijnlandroute) en moet zijn afgestemd op ontwikkelingen in de omgeving, zowel in tijd als qua locatie. Het PIP is een ruimtelijk plan zoals een bestemmingsplan maar dan op provinciaal niveau. Het PIP overrulet de onderliggende bestemmingsplannen, waarbij de provincie zelf als bevoegd gezag verantwoordelijk is voor de hele planologische procedure.

Voor de ontwikkeling van de HOV/R-net corridor LKN, tracé Valkenhorst en Duinvallei, is daarom vanwege de schaal, het provinciaal belang en de tijd (één procedure, één bevoegd gezag) gekozen om het PIP als ruimtelijke instrument in te zetten.

Procedure

Voor de procedure van het PIP worden de volgende stappen doorlopen:

Ter voorbereiding op het PIP heeft een extern adviesbureau de vigerende bouw- en gebruiksmogelijkheden geïnventariseerd. Hieruit blijkt geen noodzaak tot het nemen van een voorbereidingsluit. GS bereiden vervolgens een voorstel voor PS voor waarin besloten wordt tot het opstellen van een PIP. Bij het besluit tot voorbereiden van een inpassingsplan wordt ingegaan op de vraag of het nodig is om de coördinatieregeling van toepassing te verklaren

en zo ja of aan GS ook de bevoegdheid moet worden toegekend zelf over de te coördineren besluiten te beslissen.

Net zoals een bestemmingsplan heeft een inpassingsplan 3 fases: de voorbereidingsfase (voorontwerp), de terinzagelegging (ontwerp) en de definitieve fase (vaststelling en beroep).

Voorbereiding

In de voorbereidingsfase krijgt iedereen de mogelijkheid om de opgave in te zien. Voor de ontwikkeling van de HOV/R-net corridor LKN is een projectpagina op de website van de provincie ingericht. Via deze pagina wordt onder andere de opgave, stand van zaken en de planning gedeeld. Tijdens de voorbereidingsfase kunnen deskundige instanties, zoals de gemeente en het waterschap op het plan reageren. Ook wordt de participatie voortgezet (zie het participatieplan). De gemeenteraad wordt in deze periode ook gehoord.

Ontwerp

Vervolgens wordt het ontwerp PIP gemaakt en samen met de uitgevoerde onderzoeken ter inzage gelegd. In de ontwerpfase wordt de gemeenteraad opnieuw gehoord. Iedereen heeft de mogelijkheid binnen 6 weken een zienswijze in te dienen. De binnengekomen zienswijzen worden betrokken bij de vaststelling van het PIP. Zij worden daarvoor samengevat en beantwoord.

Definitief

Een PIP wordt door PS vastgesteld. Daarna wordt het plan opnieuw ter inzage gelegd. Tegen het besluit tot vaststelling van het PIP kan in beroep worden gegaan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De termijn hiervoor is 6 weken.

2 Project

2.1 Aanleiding

De provincie Zuid-Holland zet zich onder meer in het kader van de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Valkenhorst (Katwijk) ervoor in dat ook de toekomstige bewoners vanaf eind 2024 snel en comfortabel met het openbaar vervoer kunnen reizen. Hiervoor werken de provincie en gemeente Katwijk samen aan de doorontwikkeling van de R-net-corridor. Onderdelen van deze ontwikkeling zijn het aanleggen van het fiets- en voetgangersviaduct Oude Broekweg over de N206, de realisatie van een fietstunnel onder de N206 nabij de N441 en een (deels) vrijliggende busbaan langs Valkenhorst en Duinvallei.

De busbaan vormt onderdeel van bereikbaarheidsmaatregelen voor Valkenhorst, die het mogelijk maken om te bouwen met een lage parkeernorm. Ook investeert de provincie in meer en betere fietspaden voor school- en werkverkeer en recreatief fietsen. Zo realiseert de provincie een doorfietsroute tussen Leiden en Katwijk aan Zee langs de N206 aan de kant van bestaand Valkenburg. Dit biedt inwoners van Valkenhorst straks twee aantrekkelijke alternatieven voor de auto richting Leiden. Voor de ontwikkeling van de vrijliggende busbaan langs Valkenhorst worden twee bushaltes aangelegd: Valkenburg Oost (ter hoogte van de Torenvlietslaan) en bij de Oude Broekweg. Daarnaast wordt aan het traject Duinvallei ook een bushalte gerealiseerd.

2.2 Ontwerpproces

Tracédeel Valkenhorst

Het tracé bij Valkenhorst is bepaald in samenhang met de planvorming voor Valkenhorst.

Het tracé (Voorlopig Ontwerp, hierna te noemen VO) ligt daarmee vast.

Het VO is voor dit tracédeel gereed. De gronden voor de busbaan zijn grotendeels aangekocht. Aan het ontwerp voor de halte bij de halte Valkenburg Oost wordt nog gewerkt.

Bij deze halte komt onder andere een archeologisch monument om de UNESCO werelderfgoed vindplaats van de Romeinse grens (Limes) zichtbaar te maken. De halte bij de Oude Broekweg wordt door de provincie in samenwerking met gebiedsontwikkelaar Bouwfonds Property Development (hierna: BPD) ontwikkeld. De provincie is verantwoordelijk voor de aanleg van een halte met een hoog ruimtelijk kwaliteitsniveau op een plein van BPD. BPD ontwikkelt op en om het plein rond de halte kleine commerciële functies die de mobiliteitshub kunnen versterken.

Er is een duidelijke relatie met de Rijnlandroute/Tjalmaweg (planologisch reeds mogelijk); in de voorbereiding van de uitvoering wordt gekeken of werk met werk gemaakt kan worden.

Belangrijkste raakvlak is de bus onderdoorgang bij Valkenburg West. Deze onderdoorgang is februari 2022 door de provincie via de Rijnlandroute in opdracht gegeven aan aannemer Boskalis en zal vooruitlopend op de aanleg van de busbaan worden uitgevoerd. Op deze manier wordt kosten efficiënt gewerkt en wordt overlast voor de omgeving zoveel mogelijk voorkomen.

Tracédeel Duinvallei

In de Duinvallei is eind 2020 een gebiedsgericht onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een busbaan en kleine aanpassingen aan de N206. Hieruit kwam naar voren dat grote aanpassingen aan de N206 (ondertunneling, verdiepte ligging) financieel onrealistisch waren (80+ miljoen euro). De ligging van de busbaan op maaiveld niveau in combinatie met kleine aanpassingen op en om de N206 is daarom als voorkeursvariant bestempeld.

Voor het tracédeel Duinvallei zijn vervolgens vijf varianten onderzocht en besproken met de omgeving. Hierbij is onderzocht of een alternatief tracé tussen de N441 (Wassenaarseweg) en de Zeeweg mogelijk is door de bus deels mee te laten rijden via de N206. Hierbij is een uitwisseling tussen de busbaan en de N206 zowel ter hoogte van de N441 als ter hoogte van de Molentuinweg onderzocht. Een volledige uitwisseling zorgt voor een verslechtering van de verkeersafwikkeling waardoor uitwisseling als niet haalbaar is bestempeld.

Er zijn daardoor in de Duinvallei twee varianten denkbaar: een volledige dubbele busbaan aan de westzijde van de N206 of een enkele busbaan en een busstrook aan de westzijde N206. Deze laatste variant is smaller in profiel en geniet de nadrukkelijke voorkeur in verband met de beperkte ruimte in het gebied. Met deze variant voldoen we nog steeds aan de (bereikbaarheids)doelstelling en behalen we R-net kwaliteit maar de impact op de omgeving van deze variant is beduidend kleiner doordat een brede groenstrook kan worden gespaard. Deze variant wordt momenteel verder uitgewerkt in overleg met de gemeente.

In de omgeving van de busbaan spelen diverse (infrastructurele) maatregelen. Naast de aanleg van de busbaan wordt een nieuwe fietstunnel onder de N206 aangelegd en worden extra maatregelen genomen ter versterking van de groenstructuur en realisatie van geluidwerende voorzieningen. Hiervoor zijn extra financiële middelen beschikbaar gesteld door de provincie, het Rijk en Katwijk.

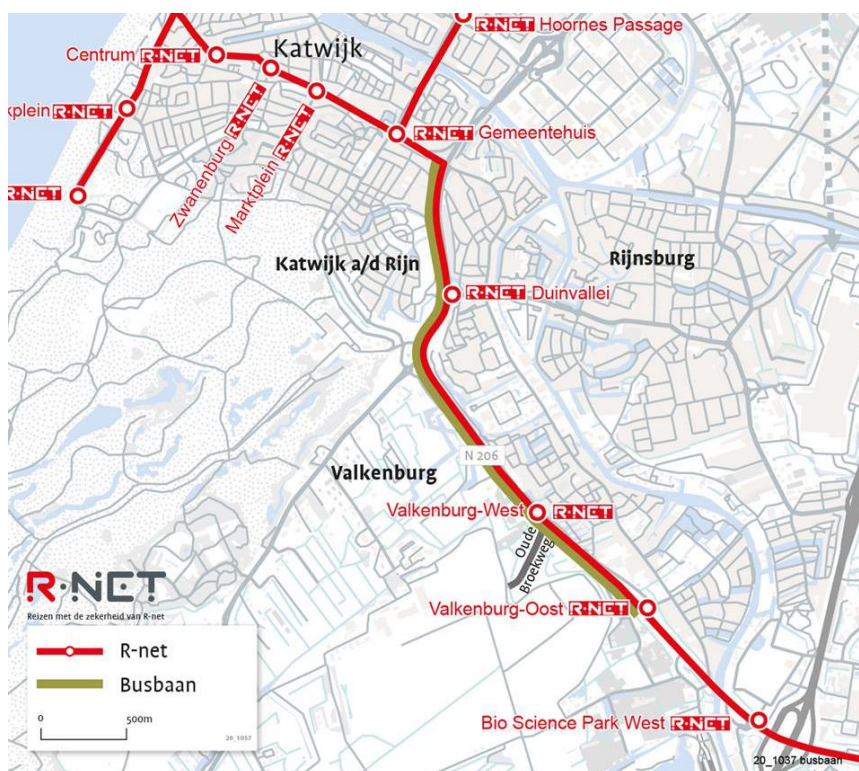
In deze maatregelen zien de provincie en Katwijk een gezamenlijk belang en meerwaarde, het betreft onder meer:

- geluid oostzijde N206: de druk op de omgeving van de N206 is groot. Er loopt een separaat onderzoek (via het Actieplan Geluid) naar de geluiduitstraling van de N206 aan de oostkant van Duinvallei richting de wijk Tranendal. Hier is sprake van een autonoom geluidprobleem, niet veroorzaakt door de komst van de busbaan. De geluidschermen maken dan ook geen onderdeel uit van het PIP. De eventuele geluidschermen kunnen wel worden meegenomen bij de aanleg van de busbaan (dus ook integraal worden mee ontworpen), hierbij wordt werk met werk gemaakt. De kosten kunnen worden gedekt vanuit het Actieplan Geluid en door een bijdrage van Katwijk. De geluidschermen zijn grotendeels mogelijk binnen de vigerende bestemmingen.
- Aan de westzijde van de N206 in de Duinvallei wordt door een brede landschappelijke inpassing een parkzone ingericht. Deze parkzone sluit aan op de door Katwijk gewenste ringparkstructuur rond het dorp en vormt een groene verbindingzone tussen de noord- en zuidkant van het dorp. In deze zone komen naast groen ook een fiets- wandelpad en kleine recreatieve voorzieningen.

Belangrijk is dat voor de zomer 2022 de exacte scope in de Duinvallei wordt vastgesteld in verband met het opstellen en in procedure brengen van het PIP.

2.3 Beschrijving tracé

Het tracé van de beoogde vrijliggende busbaan ligt langs de N206, grofweg het gedeelte vanaf de nieuwe ontsluiting Valkenburg Oost/N206 tot aan de Zeeweg in Katwijk.



Figuur 1: Ligging tracé

Het tracé bestaat uit twee op elkaar aansluitende delen: Valkenhorst en Duinvallei.

2.3.1 Valkenhorst

Voor dit deel wordt één ontwerp uitgewerkt. Hierbij is het uitgangspunt om de busbaan in te richten als een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur waarbij er is gezocht naar de meest logische locatie voor de vrijliggende busbaan. Naast de busbaan worden ook de bijbehorende bushaltes en de landschappelijke inpassing voorzien.

Oude Broekweg viaduct

De busbaan gaat door het nog te realiseren Oude Broekwegviaduct door. Dit viaduct vormt de verbinding tussen (oud) Valkenburg en de nieuw te ontwikkelen wijk Valkenhorst. Voor het viaduct wordt een separate ruimtelijke procedure doorlopen. In het PIP wordt rekening gehouden met het viaduct door het planologisch niet onmogelijk te maken.

Aansluiting Valkenburg Oost

Tussen de afrit van de N206 en de busbaan is een fietsoversteek met behulp van een VRI geregeld. Op deze locatie voorziet het ontwerp van de busbaan tevens in een opstelruimte.

Aansluiting Valkenburg West

De onderdoorgang wordt zodanig gebouwd zodat de onderdoorgang in de toekomst nog kan worden aangepast naar een kunstwerk dat ook geschikt is voor een tram. Naast de doorgang voor de busbaan is een fiets- voetgangersverbinding opgenomen. Het overige langzaam verkeer, zoals landbouwvoertuigen, maakt gebruik van de aansluiting Valkenburg West en rijdt op de Kooltuinweg. Het fietspad voor de onderdoorgang ligt in de onderdoorgang parallel aan de busbaan.

Vertramming

Het profiel van de busbaan is zodanig ontworpen dat de ligging van het tracé in de toekomst geschikt kan worden gemaakt voor een tram. Dit is een bestuurlijke afspraak die als randvoorwaarde in het ontwerpproces is meegegeven. Hierbij is uitgegaan van vertrambaarheid vanaf de HOV Halte Valkenburg Oost. Er is geen rekening gehouden met vertrambaarheid van het tracé vanaf de halte in de richting Leiden aangezien onbekend is via welk tracé een tram vanaf halte Valkenburg Oost richting Leiden zal gaan rijden. Bij het ontwerp van het viaduct Valkenburg Oost is geen rekening gehouden met een eventuele toekomstige vertramming. Voor vertramming zullen nog andere besluiten nodig zijn. Het PIP wordt zodanig vormgegeven dat eventuele toekomstige vertramming ruimtelijk niet onmogelijk is.

2.3.2 Duinvallei

Deze variant betreft een volledige dubbele busbaan aan de westzijde van de N206 vanuit Valkenhorst tot aan de Molentuinweg in Katwijk. Vervolgens is tussen de Molentuinweg en de Zeeweg sprake van een vrijliggende busbaan richting Katwijk en gebruik van de bestaande busstrook (N206) voor de bus richting Leiden. Deze variant gaat uit van de plusoptie: een brede landschappelijke inpassing aan de westzijde bij Duinvallei. In de basisvariant is alleen sprake van een busbaan met bermen; in de plusvariant wordt het landschap in de directe omgeving van de busbaan passend gemaakt voor eventuele toekomstige woningbouwontwikkeling. Er is sprake van aanleg van duinwallen, beplanting en de mogelijkheid van inpassing van geluidschermen op termijn.

2.3.3 Plangrens

Aangezien het ontwerpproces van de tracédelen nog in de VO-fase zit, wordt er voor het voorontwerp-PIP een iets ruimer plangebied gekozen. Vervolgens kan gedurende de uitwerking van de twee tracédelen worden bepaald wat exact het plangebied van het PIP wordt. Het uitgangspunt is om in het ontwerp-PIP een meer gedetailleerde bestemmingsbepaling gebaseerd op het definitief ontwerp van de busbaan en bijbehorende inrichting op te nemen.

Het hoofduitgangspunt voor de bepaling van de plangrens van het inpassingsplan is het traject van de busbaan alle bijbehorende aanpassingen aan het voetgangers- en fietsnetwerk inclusief de brede landschappelijke inpassingen aan de westzijde Duinvallei.

Het Oude Broekwegviaduct is voor het gedeelte vanaf de N206 tot aan de landschappelijke inpassingen en fietsverbinding opgenomen in de plangrens van het inpassingsplan.

Voet- en fietsverbindingen welke dienen ten behoeve van de woonwijk Valkenhorst liggen buiten de scope van het inpassingsplan. Deze worden mogelijk gemaakt binnen het bestemmingsplan voor Valkenhorst. Voor zover mogelijk zijn alle bestaande kadastrale grenzen gevolgd voor de plangrens van het inpassingplan.

Het inpassingplan maakt een nieuw eenduidig planologisch kader voor de ontwikkeling van de busbaan mogelijk. Hiermee vervangt het (gedeeltelijk) de volgende bestemmingsplannen:

- Inframaatregelen R-net deelproject 1 (2019)
- Katwijk Midden (2012)
- Zanderij – Westerbaan (1996)
- Rijnlandroute Inpassingsplan (2014)
- Katwijk aan den Rijn 2012 (2013)
- Duinen (2013)
- Landelijk Gebied (1984)
- Landelijk Gebied 1994 (1995)
- CHW Woongebied Valkenhorst (2021 ontwerp bestemmingsplan)



Figuur 2: Ligging plangebied PIP

3 Beleidskaders

Bij het opstellen van een PIP moet een inventarisatie worden gemaakt van het geldende beleid op verschillende niveaus. Hieronder volgt een korte uiteenzetting van beleid om te kunnen bezien of de gewenste ontwikkeling op voorhand mogelijk is.

3.1 Rijk

Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Met de vaststelling van de Nationale omgevingsvisie op 11 september 2020 is het de hiervoor geldende Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangen. De strategisch relevante delen van het voormalige rijksbeleid gaan op in de NOVI. De beleidsmatige onderbouwingen uit de SVIR van de relevante artikelen uit het Barro zijn opgenomen in bijlage 1 bij de NOVI.

De NOVI gaat uit van acht wensen voor Nederland in 2050. In het bijzonder geeft ontwikkeling van de busbaan invulling aan de volgende wens:

Het kabinet wil een land met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast.

Barro

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) richt zich op de doorwerking van het nationaal belang in de gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van de belangen.

Voor Katwijk zijn twee onderdelen uit het Barro relevant: het Kustfundament en de Romeinse Limes, als onderdeel van Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

In het PIP wordt hieraan getoetst en er wordt een archeologisch onderzoek uitgevoerd.

Besluit ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening geeft concreet aan waaraan de toelichting van een ruimtelijk plan moet voldoen. In het Besluit ruimtelijke ordening is bijvoorbeeld de 'ladder voor duurzame verstedelijking' als procesvereiste opgenomen. Infrastructurele projecten worden op voorhand niet beschouwd als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het PIP voldoet daarmee aan het Besluit ruimtelijke ordening.

3.2 Provincie

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. Op basis van de Omgevingsvisie ligt het plangebied binnen kaart beschermen en beleven van erfgoed. De provincie wil hiermee de bestaande waarden van de Limes beschermen en/of verbeteren en beleefbaar maken. De provincie regelt dit door kaders te stellen via de Omgevingsverordening Zuid-Holland ten behoeve van cultureel erfgoed. In het PIP wordt hieraan getoetst en wordt onder andere de landschappelijke inpassing van de busbaan inzichtelijk gemaakt.

Op basis van de omgevingsverordening ligt het plangebied binnen de Neder-Germaanse Limes. Om negatieve effecten als gevolg van bodemroerende activiteiten te voorkomen wordt er voor het plangebied een archeologisch onderzoek uitgevoerd.

Ruimtelijke kwaliteit

Het uitgangspunt van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.

In het PIP wordt de ontwikkeling getoetst aan de provinciale kwaliteitskaart.

3.3 Gemeente

Omgevingsvisie Valkenhorst

Op 7 oktober 2021 is door de gemeenteraad van Katwijk de omgevingsvisie voor de gehele gemeente vastgesteld. De omgevingsvisie bevat de hoofdlijnen van het gemeentelijk beleid voor alle terreinen van de fysieke leefomgeving en is de vervanger van de Brede Structuurvisie uit 2007. In de omgevingsvisie worden de ambities en doelstellingen uiteindelijk vertaald naar vier ontwikkelstrategieën voor de toekomst van Katwijk.

De verwachting is dat de gemeente in de komende jaren zal groeien naar 80.000 inwoners, waardoor er een woningbehoefte ontstaat die groot genoeg is voor de realisatie van ruim 7.500 nieuwe woningen, waarbij rekening gehouden dient te worden met de vergrijzende bevolking. Het 'Woongebied Valkenhorst' wordt in de omgevingsvisie benoemd als een van de locaties om te voorzien in deze behoefte.

De omgevingsvisie vraagt ook bijzondere aandacht voor gezondheid. Aan de ene kant door ruimte en faciliteiten te bieden voor een gezonde levensstijl, aan de andere kant door het creëren van een gezonde leefomgeving. De leefomgeving moet uitnodigen tot bewegen en zoveel mogelijk vrij zijn van schadelijke stoffen of factoren voor de gezondheid. Met name bij de inrichting van de infrastructuur en de openbare ruimte speelt gezondheid een belangrijke rol. De ambities van de gemeente zijn opgebouwd rond drie pijlers:

- Sociale gemeente.

- Innovatieve gemeente.
- Duurzame gemeente.

Het PIP zorgt voor een belangrijke nieuwe busverbinding waarmee het de groei van het aantal inwoners in Katwijk op een duurzame manier faciliteert.

In de toelichting op het PIP zal ook nader worden ingegaan op het beleid van Katwijk om een recreatieve ringgroenstructuur te realiseren.

Bestemmingsplannen

Ter voorbereiding op het PIP zijn voor het plangebied de onderliggende geldende bestemmingsplannen geanalyseerd. In het traject zijn geen grote strijdigheden met de vigerende bestemmingsplannen gevonden waarmee bestaande bouwmogelijkheden worden ontnomen. Opvallend is dat op diverse locaties in het traject geen digitale verbeelding beschikbaar is. Het plangebied voor het PIP omvat daarom het gehele traject de busbaan, inclusief aangrenzende groene inrichting en voet- en fietspaden. Hiermee wordt een goed raadpleegbaar digitaal planologisch kader voor de busverbinding mogelijk.

Ook het deel nabij Valkenhorst wordt in het PIP opgenomen; het bestemmingsplan voor Valkenhorst is nog niet onherroepelijk. Door het tracé hier ook in het PIP te regelen wordt een risico uitgesloten; namelijk dat inwerkingtreding van het BP Valkenhorst wordt geschorst of het plan wordt vernietigd door de Raad van State en daarmee ook de planologische grondslag voor de aanleg van de busbaan vervalt.

Het ontwerp ligt binnen bestemmingen zoals groen, verkeer en agrarisch waar ter plaatse van het ontwerp van de busbaan vrijwel geen bouwmogelijkheden aanwezig zijn.

3.4 Regio

Regionale Structuurvisie Holland Rijnland (2009)

De Regionale Structuurvisie geeft aan waar de regio Holland-Rijnland in ruimtelijk-functionele zin naartoe wil in de toekomst. Uitgangspunt is het investeren in de infrastructuur van de regio, zowel in wegen (voornamelijk de oost-westroutes) als in een openbaar vervoernetwerk. Een vitale regio vereist een goede bereikbaarheid.

Investeringen zijn voorzien in een uitstekend OV-netwerk en een goede weginfrastructuur door het verbeteren van de oost-westverbindingen. Hierbij geldt als uitgangspunt: eerst bewegen, dan bouwen.

Regionaal Structuurplan Haaglanden

Het Regionaal Structuurplan (RSP) kijkt door naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen, zoals verkeer, wonen, werken, water en groen. Het RSP is een integraal plan voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden en het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie en voor lokale plannen, zoals bestemmingsplannen.

Het RSP geeft aan dat de bereikbaarheid moet verbeteren. Tegelijk moet de verkeersveiligheid verbeteren en de milieubelasting van het verkeer verminderen.

4 Opzet inpassingsplan

4.1 Algemeen

Het inpassingsplan bestaat zoals een regulier bestemmingsplan uit een (digitale) verbeelding, toelichting en regels. De opzet van het inpassingsplan sluit zoveel mogelijk aan bij de systematiek van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute. In de toelichting wordt ingegaan op het tracé van de busbaan en alle samenhangende ruimtelijke ingrepen zoals fietsverbindingen en landschappelijke inpassing. Het inpassingsplan bevat een toets aan zowel de ruimtelijk relevante omgevingsaspecten als de ruimtelijk relevante beleidskaders. De beschrijving wordt geënt op basis van de reeds beschikbare en nog te actualiseren onderzoeksgegevens.

Het juridisch bindende gedeelte zal bestaan uit een verbeelding en planregels. De bestemmingen die op de verbeelding worden ingetekend zullen van een toelichting worden voorzien. Naast de bestemmingen zal het plan een aantal algemene regels bevatten, zoals begrips- en gebruiksregels, regels over de wijze van meten en afwijkings- en wijzigingsmogelijkheden.

Het hoofduitgangspunt voor het inpassingsplan is de busbaan welke met de bestemming 'verkeer' wordt geregeld. Daarnaast worden mogelijk groen- en waterbestemmingen opgenomen ten behoeve van de landschappelijke inpassing. De vigerende bestemmingen die niet strijdig zijn met de busbaan en bijbehorende inpassingen worden zo veel mogelijk conserverend overgenomen (bijvoorbeeld N206, dubbelbestemmingen archeologie).

Het Oude Broekwegviaduct wordt middels een aparte ruimtelijke procedure mogelijk gemaakt. In het inpassingsplan wordt dit viaduct conservatief bestemd, oftewel niet onmogelijk gemaakt.

- De busstrook wordt opgenomen in de regels van de bestemming 'verkeer'.
- Ten behoeve van landschappelijke inpassing en realisatie van de doorgaande fietsverbinding worden bestemmingen als groen, water, langzaam verkeer toegepast.
- Het plangebied wordt uitgebreid om de technische uitvoerbaarheid van het wegontwerp te borgen. Op deze uitbreidingen komt de bestemming 'Verkeer' te liggen plus eventuele relevante dubbelbestemmingen of aanduidingen (bijvoorbeeld voor haltes)

Het inpassingsplan dient digitaal beschikbaar gesteld te worden volgens de landelijke RO-standaarden (IMRO2012). Onderdeel van deze standaardset is de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbaarheid Bestemmingsplannen). Dat wil zeggen dat een vaste indeling van verbeelding en planregels zal worden aangehouden en dat de verbeelding geschikt is voor digitale toepassingen en uitwisseling met andere instanties.

5 Onderzoeken

Naar aanleiding van de uitwerking van de voorlopige ontwerpen voor de tracés Duinvallei en Valkenhorst is een analyse uitgevoerd naar de mogelijke impact ervan op de relevante omgevingsaspecten. Per aspect is bekeken wat voor onderzoeken reeds zijn uitgevoerd en wat er nog benodigd is voor het op te stellen PIP. Met de aanleg van de busbaan worden onder andere watergangen gedempt of verlegd en bomen en struiken gekapt. Deze onderzoeken vormen de basis voor de toetsing aan de diverse omgevingsaspecten in de toelichting van het inpassingsplan.

Aspect	Toelichting
Geluid	<p>De beoogde ontwikkeling betreft geen geluidsgevoelig object. Wel moet getoetst worden wat de gevolgen zijn voor de geluidbelasting van de busbaan op de bestaande woningen (en geprojecteerde woningen, Valkenhorst) en of er wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.</p> <p><i>Uitgevoerd onderzoek</i> Door Royal HaskoningDHV is in juni 2020 een onderzoek naar de geluidseffecten uitgevoerd. Hieruit blijkt het volgende:</p> <p><u>Geluidgevoelige bestemmingen</u> De geluidbelasting ten gevolge van de nieuw aan te leggen busbaan ligt bij vijf woningen boven de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogste toelaatbare waarde wordt niet overschreden. De geluidbelasting is ten hoogste 53 dB. Bronmaatregelen zijn niet doelmatig gezien het beperkte effect bij middelzwaar verkeer en aangezien de geluidbelasting van de N206 hier maatgevend is. Hogere waarden dienen te worden vastgesteld voor deze vijf woningen conform tabel 4 van het onderzoek. De busbaan heeft geen relevante bijdrage op de cumulatieve geluidbelasting.</p> <p><u>Natura 2000</u> De geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe busbaan ligt op de rand van het Natura2000-gebied lager dan 42 dB(A). De busbaan heeft daarmee geen relevante bijdrage op het gebied.</p> <p><i>Nog uit te voeren onderzoek</i> Sinds het onderzoek is het ontwerp van de busbaan gewijzigd, waardoor het onderzoek geactualiseerd dient te worden.</p>
Verkeer	<p>Door de aanleg van de busbaan moeten de effecten hiervan inzichtelijk worden gemaakt in een verkeersonderzoek. Onderzoek is uitgevoerd door bureau 4Cast en door Royal Haskoning DHV voor zowel Valkenhorst als Duinvallei. Beide onderzoeken vormen de basis voor het PIP.</p>

Milieueffectrapportage	Er heeft een analyse plaatsgevonden of er een mer(beoordelings)plicht geldt voor de aanleg van een busbaan. Hieruit blijkt dat de aanleg van de (vrijliggende) busbaan niet m.e.r. (beoordelings)plichtig is.
Luchtkwaliteit	Een luchtkwaliteitsonderzoek dient aan te tonen dat het plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Dit kan uitgevoerd worden door de verwachte verkeersgeneratie in de NIBM-tool uit te voeren. Hieruit kan geconcludeerd worden dat nader onderzoek noodzakelijk is, maar dat is niet aannemelijk (geen (grote) toename verkeer).
Externe veiligheid	Door de ontwikkeling van de busbaan worden geen (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd zoals bedoeld in het Bevi. Tevens vindt er over de beoogde busbaan geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Er hoeft hierdoor niet getoetst te worden aan risicovolle bronnen. Wel doorkruist de beoogde busbaan een buisleiding. Deze dubbelbestemming dient overgenomen te worden in het PIP. Er is geen apart onderzoek nodig.
Bodem	<p>Bij een functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of sprake is van een saneringsnoodzaak. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.</p> <p><i>Uitgevoerde onderzoeken</i></p> <p>Op 11 oktober 2019 heeft een vooronderzoek voor de busbaan plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat er binnen het projectgebied meerdere locaties aanwezig zijn die verdacht zijn op het voorkomen van bodemverontreiniging. Niet alleen gaat het daarbij om de verdenking voor chemische parameters, veroorzaakt door het historische gebruik (zoals de huidige en voormalige tuinbouwbedrijven met het gebruik van bestrijdingsmiddelen), ook bevinden zich binnen het projectgebied elementen die verdacht zijn voor asbest, zoals erfverhardingen, dammetjes en stabilisatielagen onder de wegen. Tevens zijn alle onderzochte watergangen verdacht op het voorkomen van verontreinigingen.</p> <p><i>Nog uit te voeren onderzoeken</i></p> <p>Het advies is om voorafgaand aan de uitvoering van de herinrichting van het terrein een bodemonderzoek te laten uitvoeren. Met het bodemonderzoek zal de actuele algemene milieuhygiënische kwaliteit van de land- en waterbodem worden vastgelegd. Op basis van de resultaten van dit bodemonderzoek kan het zijn dat er nog vervolgonderzoek nodig is, zoals naar de aanwezigheid van asbest. Ook PFAS dient hierin meegenomen te worden.</p>
Ecologie	<p><i>Gebiedsbescherming</i></p> <p>Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Om deze reden is er geen sprake van compensatieplicht. Het plangebied maakt ook geen deel uit van Natura 2000-gebieden. In de directe omgeving van het plangebied komen echter wel</p>

stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden voor (Meijndel & Berkheide, Coepelduynen en Kennemerland-Zuid).

Nog uit te voeren onderzoek

Omdat het plangebied buiten beschermde gebieden ligt zijn directe effecten zoals areaalverlies en versnippering uitgesloten. Tevens kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. Middels een actuele stikstofberekening dient aangetoond te worden dat er geen significant negatieve effecten ontstaan mocht sprake zijn van een toename van stikstofdepositie als gevolg van het voorgenomen plan.

Soortenbescherming

Uitgevoerde onderzoeken soortenbescherming

Er heeft een 'quickscan busbaan Katwijk' plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat in het plangebied mogelijk beschermde grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, amfibieën en ongewervelden voorkomen. Daarnaast zijn er broedvogels zonder jaarrond beschermde nesten aangetroffen. Overtreding van verbodsbepalingen uit de Wnb kan daarom niet op voorhand worden uitgesloten. Nader onderzoek naar aanwezigheid van waterspitsmuis, vleermuizen (verblijfplaatsen en vliegroutes), rugstreeppad, platte schijfhoren en iepenpage in het plangebied is nodig.

Aanbevelingen

Om effecten op mogelijk aanwezige beschermde soorten in het plangebied zo veel mogelijk te beperken wordt geadviseerd om zo min mogelijk bomen te kappen en sloten te dempen. Wanneer het kappen van bomen of dempen van sloten noodzakelijk blijkt moet er voorafgaand aan de werkzaamheden in kaart worden gebracht welke beschermde soorten aanwezig zijn in het plangebied en waar populaties zich bevinden. Dit kan door gerichte inventarisaties uit te voeren. Ook dienen de beoogde bouwplaatsen meegenomen te worden om uit te sluiten dat hier overtreding van de Wet natuurbescherming plaatsvindt.

Wanneer in het gebied beschermde soorten aanwezig zijn en negatieve effecten van de werkzaamheden ondanks een aangepast plan of een aangepaste werkwijze niet kunnen worden voorkomen is het aanvragen van een ontheffing noodzakelijk.

Voor het gedeelte Mient-Kooltuin en Valkenhorst is reeds een ontheffing van de Wet natuurbescherming verkregen.

Houtopstanden

In het plangebied zijn houtopstanden aanwezig. Mogelijk moet er bij het kappen van bomen een ontheffing worden aangevraagd in het kader van de Wnb. Voor het kappen van bomen die niet onder de Wnb vallen geldt een kapvergunning. Daarnaast is er in beide gevallen sprake van een herplantplicht. Dit wordt nader bepaald door het bevoegd gezag en kan bestaan uit het herplanten van meer

	<p>bomen dan er gekapt worden.</p> <p>Het aanvullend onderzoek voor beschermde soorten wordt uitgevoerd voor vaststelling van het PIP zodat duidelijk is of ontheffingen nodig zijn en aannemelijk is dat deze kunnen worden verkregen.</p>
<p>Water</p>	<p>De beoogde busbaan bevindt zich in het beheergebied van hoogheemraadschap van Rijnland. Door de ontwikkeling van de busbaan is er sprake van een toename in verharding en moeten diverse watergangen gedempt worden. Het hoogheemraadschap stelt de volgende voorwaarden voor de aanleg van de busbaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij elke demping moet ter compensatie een minstens even groot oppervlak water worden aangelegd. • Het nieuw te graven water moet in open verbinding staan met de rest van het watersysteem. • Wanneer een deel van het poldersysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie gebeuren binnen het peilvak waarin de demping plaatsvindt. • Als het extra oppervlak aan te leggen verharding tussen de 500 en 10.000 m² bedraagt dan dient 15% van het extra verhardingsoppervlak met extra oppervlakte open water te worden gecompenseerd. Bij een groter oppervlak wordt een maatberekening verlangd. <p>De aanname wordt gedaan dat de toename van verharding meer dan 10.000 m² betreft waardoor een maatberekening noodzakelijk is. Mogelijkheden voor het realiseren van de watercompensatie zijn het verbreden van de watergangen of het realiseren van watercompensatie als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Mient Kooltuin.</p> <p>De beoogde ontwikkeling bevindt zich niet in de kern- of beschermingszone van een waterkering. Wel zijn er verschillende primaire en overige oppervlaktewateren nabij de beoogde busbaan. Voor de werkzaamheden in de beschermingszone en het dempen van oppervlaktewateren dient een watervergunning aangevraagd te worden.</p> <p><i>Uitgevoerd wateronderzoek</i></p> <p>Door Royal Haskoning DHV is een berekening van de benodigde watercompensatie uitgevoerd, zie figuur 3. Hierin is uitgegaan van een compensatie van 15%, hoewel er volgens de voorwaarden van het waterschap een maatberekening uitgevoerd dient te worden wanneer de toename groter dan 10.000 m² is.</p>

	Tracédeel 2b	Tracédeel 3	Totaal
Te dempen water	7902	1802	9704
Nieuw te graven water	4144	2457	6601
Toegenomen wateroppervlak	-3758	655	-3103
Te verwijderen verhardingsoppervlak	4488	2108	6596
Nieuw verhardingsoppervlak	18462	14393	32854
Verhardingstoename	13973	12285	26258
Compensatiefactor	15%	15%	15%
Te compenseren wateroppervlak tbv verharding	2096	1843	3939
Nog te compenseren wateroppervlak	5854	1188	7042

Figuur 3 Berekening benodigde watercompensatie

Aanvullend onderzoek

Het benodigd oppervlak aan watercompensatie zal via een maatberekening in beeld worden gebracht nadat vast staat waar dempingen en watercompensatie als gevolg van het project plaatsvinden.

Archeologie

In het plangebied vigeren verschillende bestemmingsplannen waarbij er grotendeels sprake is van de archeologische dubbelbestemming 'Waarde – Archeologisch verwachtingsgebied'. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk wanneer grondwerkzaamheden dieper dan 30 cm onder maaiveld reiken, er hei- en schroefwerkzaamheden worden verricht en wanneer het te bouwen oppervlak een omvang heeft van groter dan 100 m². Omdat de busbaan een oppervlakte heeft groter dan 100 m², dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden om uit te sluiten dat archeologische waarden verstoord worden door de aanleg van de busbaan.

Uitgevoerde archeologische onderzoeken

Door Archol is op 3 augustus 2021 een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd met als doel het opsporen en waarden van archeologische resten en/ booronderzoek om vast te stellen of er nog intacte archeologische resten te verwachten zijn. Hierin is echter een deel (nabij Valkenburg) van de busbaan meegenomen. Voor het woongebied Valkenhorst is tevens een archeologisch onderzoek uitgevoerd door Antea Group op 22 maart 2021. Hierbij is een kaart (afbeelding 3 in het onderzoek) toegevoegd waaruit blijkt dat een deel van het plangebied nog niet onderzocht is.

Ontbrekende onderzoeken

Voor de rest van het tracé dient nog archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Gelijk als bij bodem geldt dat het streven is dit voor vaststelling van het PIP uit te voeren zodat er geen risico op vertraging in uitvoering is (bij aantreffen van archeologische waarden). Voor het PIP is een volledige quick scan nodig.

<p>Niet gesprongen explosieven</p>	<p>Er is een bureauonderzoek uitgevoerd naar niet gesprongen explosieven. Aan de hand van dit onderzoek is een gebied als verdacht aangemerkt waar afwerpmunitie aangetroffen kan worden. Indien in dit gebied bodemingrepen plaatsvinden, wordt geadviseerd om nader onderzoek uit te voeren. Dit is eventueel te combineren met nader bodemonderzoek.</p>
---	---

6 Financiële uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke Ordening (Wro) is bepaald dat bij de vaststelling van een inpassingsplan de financiële uitvoerbaarheid voldoende verzekerd moet zijn. Voor de aanleg van de busbaan zijn budgetten vastgesteld en gereserveerd.

De maatregelen ten behoeve van de realisatie van de busbaan worden gefinancierd uit de beschikbare budgetten binnen het Uitvoeringsbesluit voor het Programma HOV ZHN en het Kaderbesluit infrastructuur.

Voor de meekoppelkansen, versterken van groenstructuur en realisatie van geluidwerende voorzieningen, dragen naast de provincie ook Katwijk en het Rijk bij.

Planschade

Het is mogelijk dat de beoogde aanleg van de busbaan kan leiden tot planschade voor de eigenaren van aangrenzende percelen. In het kader van het ontwerp PIP wordt een planschaderisicoanalyse uitgevoerd om de eventuele risico's inzichtelijk te maken.

7 Betrokken partijen en communicatie

7.1 Betrokken partijen

Voor het PIP is de provincie zowel bestuurlijk opdrachtgever (Gedeputeerde Staten) als bevoegd gezag (Provinciale Staten). Het PIP wordt ambtelijk voorbereid door de projectorganisatie van de LKN-corridor. De inhoud en het proces wordt besproken in de stuurgroep van de LKN-corridor. Daarnaast zal doorlopend ambtelijk en regelmatig bestuurlijk overleg plaatsvinden met de gemeente Katwijk. De projectgroep stemt de inhoud van het PIP en bijbehorende producten af met de gemeente Katwijk en belanghebbenden zoals de projectorganisatie Valkenhorst en met de interne organisatie van het project Rijnlandroute. Via het participatieproces worden omwonenden en andere belanghebbenden betrokken en geïnformeerd. Ook het bestuur van de gemeente Katwijk wordt periodiek op de hoogte gehouden. Van het PIP wordt een concept ontwerp opgesteld. Dit doorloopt het wettelijk vooroverleg (art 3.1.1 Bro). Vervolgens wordt een ontwerp PIP opgesteld en ter inzage gelegd, dat de wettelijke zienswijzefase doorloopt. Daarna wordt het definitief PIP vastgesteld.

Een extern adviesbureau is ingeschakeld voor het opstellen van het inpassingsplan. Tevens ondersteunt zij bij de verschillende processtappen.

7.2 Communicatie

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening zijn GS verplicht de gemeenteraden te horen met betrekking tot het inpassingsplan. Daarbij laat de wet in het midden op welk moment dit dient te gebeuren, doch in ieder geval voor de vaststelling van het ontwerp inpassingsplan. De raad van Katwijk is in april 2022 gehoord. Ook zal er vooroverleg met (maatschappelijke) organisaties, zoals het waterschap, in het kader van artikel 3.1.1 van de Bro plaatsvinden.

Wanneer het ontwerp inpassingsplan gereed is, wordt het voorgelegd aan Gedeputeerde Staten. Na het vrijgeven van het ontwerp inpassingsplan door Gedeputeerde Staten wordt dit met een openbare kennisgeving bekendgemaakt waar en wanneer het ontwerp inpassingsplan ter inzage ligt en op welke wijze een zienswijze kan worden ingediend. Bij de aanvang van deze termijn kan nog een informatieavond voor belangstellenden worden georganiseerd.

Belanghebbenden worden vervolgens geïnformeerd over de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten met daarin de verwerkte zienswijzen. Het inpassingsplan wordt ter inzage gelegd en, bij een afwijzing van zienswijze, bestaat de mogelijkheid voor het instellen van beroep bij de Raad van State.

8 Procedure

De procedure voor het vaststellen van het inpassingsplan is hieronder aangegeven.

	Wat te doen?	Besluit GS/PS?	Planning*
1	Opstellen en instemmen startnotitie. Horen gemeenteraad Katwijk	PS	Q1/Q2 2022
2	Opstellen concept ontwerp inpassingsplan	GS	Q2 2022
3	Vooroverleg Bro	GS	Q3 2022
4	Opstellen ontwerp inpassingsplan	GS	Q3 2022
5	Vrijgeven ontwerp inpassingsplan	GS	Q3/Q4 2022
6	Tervisielegging ontwerp inpassingsplan, zienswijzefase, inloopavond.	GS	Q4 2022
7	Zienswijzen behandelen en verwerken	GS	Q4 2022
8	Vaststellen inpassingsplan	GS/PS	Q1/ Q2 2022/2023
9	Terinzagelegging vaststellingsbesluit + inpassingsplan	GS	Q2 2023
10	Onherroepelijk inpassingsplan	Afhankelijk van beroep en planning RvS	

* Prognose

1) Opstellen en instemmen startnotitie

Aan Provinciale Staten wordt voorgesteld deze startnotitie vast te stellen. Provinciale Staten geven met de startnotitie de kaders mee voor Gedeputeerde Staten voor de inhoud van het PIP.

2) Opstellen concept ontwerp inpassingsplan

Een extern bureau zal een concept ontwerp van het PIP opstellen, op basis waarvan het vooroverleg wordt gevoerd.

3) Vooroverleg Bro

Conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zal vooroverleg worden gepleegd met onder meer de gemeente Katwijk en het Hoogheemraadschap van Rijnland.

4) Opstellen ontwerp inpassingsplan

Vervolgens wordt, rekening houdend met het vooroverleg, het ontwerp van het PIP opgesteld.

5) Vrijgeven ontwerp inpassingsplan

Het vaststellen en vrijgeven van het ontwerp PIP is een wettelijke bevoegdheid van Gedeputeerde Staten. In de Protocollen Wro-bevoegdheden Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten 2021 is bepaald dat het vrijgeven van het ontwerp van het PIP voor zienswijzen gebeurt na behandeling in de Statencommissie, tenzij in de startnotitie anders wordt bepaald. Onderhavige PIP heeft betrekking op de uitvoering van bestaand beleid binnen de gestelde beleidskaders. Het vrijgeven van het ontwerp PIP kan daarom bij Gedeputeerde Staten worden gelegd.

6) Tervisielegging ontwerp

Het ontwerp PIP wordt conform wettelijke bepalingen 6 weken ter visie gelegd, zowel digitaal als afgedrukt bij de provincie (en bij voorkeur ook bij gemeente Katwijk). Voorafgaand hieraan wordt dit bekendgemaakt op de provinciale website en in de Staatscourant en lokale bladen. Een ieder kan binnen de termijn van 6 weken digitaal, schriftelijk of (op verzoek) mondeling een zienswijze indienen.

Tijdens deze periode wordt een inloopavond gehouden voor omwonenden en andere belanghebbenden. Het PIP wordt ter informatie naar de gemeenteraad van Katwijk gezonden. Voor de gemeenteraad Katwijk en Provinciale Staten wordt een aparte informatiebijeenkomst georganiseerd, tenzij zij aangeven hier geen behoefte aan te hebben. Daarnaast zal er contact zijn met Leiden, de ontwikkelaars van Valkenhorst en projectorganisatie Rijnlandroute.

7) Zienswijzen behandelen en verwerken

De zienswijzen worden beantwoord in een Nota van beantwoording. Deze nota zal samen met het PIP in concept door Gedeputeerde Staten worden vastgesteld en aan Provinciale Staten ter vaststelling worden aangeboden.

8) Vaststellen van het PIP

Provinciale Staten stellen het inpassingsplan vast.

10) Terinzagelegging vaststellingsbesluit

Gedeputeerde Staten leggen het PIP 6 weken ter inzage. Voorafgaand hieraan wordt dit bekendgemaakt op de provinciale website, de Staatscourant en lokale bladen.

Belanghebbenden kunnen binnen de termijn van 6 weken beroep aantekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Beroep is tevens mogelijk voor overige belanghebbenden tegen eventuele wijzigingen die zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp PIP. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beslist in beginsel binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.

Bijlage 1: Participatieplan

**Participatieplan R-net Corridor Leiden – Katwijk – Noordwijk
Provincie Zuid-Holland
Vorbereidingsfase**

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Inhoudelijke opgave	4
3. Doelen, uitgangspunten en inhoud van de participatie	6
3.1 Participatie bij provincie Zuid-Holland	6
3.2 Doelen participatie	7
3.3 Uitgangspunten participatie	8
3.4 Participatie: wat wel en wat niet?	9
4. Aanpak Participatie	11
4.1 Project breed	11
4.2 Oude Broekwegviaduct	11
4.3 Duinvallei	12
4.4 Tjalmaweg/ Valkenhorst	12
4.5 Organiseren van publieke betrokkenheid	13
4.6 Organiseren van professionele betrokkenheid	13
4.7 Organiseren van bestuurlijke betrokkenheid	14
5. Planning participatie voorbereidingsfase	15

Bijlage 1: Participatielogboek

1. Inleiding

Tussen Leiden en Katwijk legt provincie Zuid-Holland (PZH) de R-Net Corridor Leiden – Katwijk – Noordwijk aan. Deze corridor, die tussen (oud) Valkenburg en het nieuw aan te leggen Valkenhorst loopt en vervolgens via de Duinvallei aansluit op de Zeeweg, maakt onderdeel uit van het grotere R-Net netwerk in de regio en is een samenwerking met de gemeente Katwijk.

Het uitgangspunt voor dit plan is het inrichten van transparante processen om te komen tot uitvoering van het project R-Net Corridor LKN. Het plan geeft een beeld van de inhoudelijke opgave van het project, van de doelen en uitgangspunten van participatie en de aanpak en planning.

NB. Dit participatieplan richt zich uitsluitend op de besluitvormingsfase van het project. Voor de uitvoeringsfase wordt separaat een participatieplan opgesteld.

2. Inhoudelijke opgave

Tussen Leiden en Katwijk legt PZH een vrijliggende R-Net busbaan aan met een rijbaan in beide richtingen. De busbaan loopt vanuit Leiden parallel aan de Tjalmaweg (N206, onderdeel RLR) en vervolgt zijn weg door de Duinvallei langs de N206. Onderweg komt de busbaan drie halteparen tegen met uitgebreide haltefaciliteiten die allen in de scope van het project vallen. Aanleg van een fietstunnel nabij de N441, alsmede het ontwerp en de bouw van het Oude Broekwegviaduct, een viaduct voor langzaam verkeer ter hoogte van de Broekweg in Valkenburg, vallen ook binnen het project. Tot slot valt ook de landschappelijke inpassing van het geheel binnen de scope. In het kort:

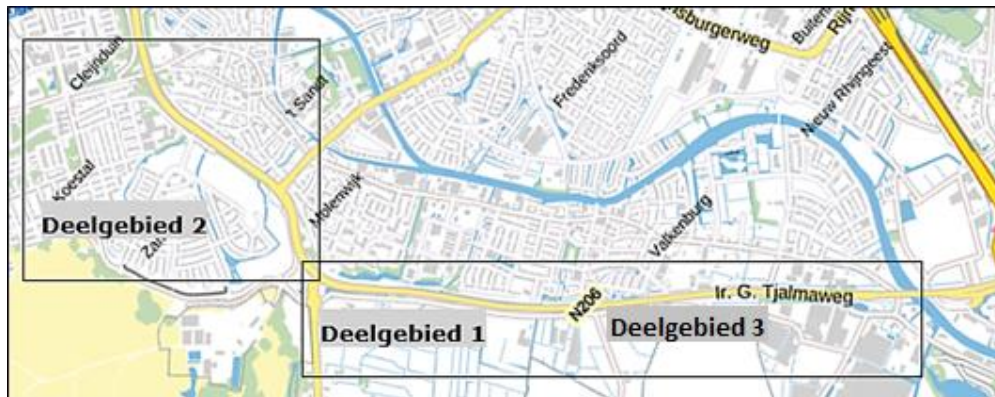
1. Busbaan
2. Drie halteparen
3. Oude Broekwegviaduct voor langzaam verkeer
4. Fietstunnel
5. Landschappelijke inrichting van het geheel plus bouw van geluidschermen in de Duinvallei

Na realisatie zorgt de R-Net Corridor LKN voor kwalitatief hoogstaand, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer tussen Leiden, Katwijk en Noordwijk. Een belangrijke locatie die de bus aandoet, is de nog te bouwen woonwijk Valkenhorst op oud vliegveld Valkenburg. Op deze locatie worden 5600 nieuwbouwwoningen gerealiseerd en daarmee is het een van de grootse woningbouwlocaties van Nederland. De nieuwe bewoners van Valkenhorst worden gestimuleerd de auto te laten staan en vooral gebruik te maken van het openbaar vervoer en de elektrische fiets. Met de R-Net verbinding zijn de bewoners snel en gemakkelijk in het stadshart van Leiden, op het strand van Katwijk of elders in de regio.

Drie deelgebieden

Voor het project R-Net Corridor LKN is gekozen om het project in drie deelgebieden op te delen, te weten Valkenhorst (1), Duinvallei (2) en Oude Broekwegviaduct (3). Zie ook afb. 1 hieronder. Voor deze indeling is om verschillende redenen gekozen. Ten eerste is er de praktische reden dat alle drie de deelgebieden verschillende betrokkenen hebben die duidelijk een groot belang hebben bij hun eigen deelgebied, maar veel minder bij de andere deelgebieden.

Ten tweede volgen de deelgebieden deels verschillende planologische procedures en bestuurlijke trajecten. Voor de busbaan als geheel wordt een PIP opgesteld en voor het Oude Broekwegviaduct dient een omgevingsvergunning aangevraagd te worden. Om het overzichtelijk te houden voor de belanghebbenden en voor hen duidelijk te maken welke procedure wanneer loopt, is het project in deelgebieden ondergebracht. Tot slot maakt de splitsing in deelgebieden communicatie op maat mogelijk. Bij de start van het project stonden de opgaven voor deelgebied 1 en 3 vrijwel vast, terwijl voor deelgebied 2 nog veel uitgewerkt moest worden. Door de splitsing kon met deelgebied 1 en 3 reeds gestart worden, terwijl er voor deelgebied 2 nog onderzoeken liepen.



Afb. 1.

Provinciaal Inpassingsplan

Het tracé van de R-net Corridor voert op verschillende locaties over bestemmingen die niet voorzien in de aanleg van een busbaan. Om het project in ruimtelijk opzicht mogelijk te maken wordt daarom een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Een PIP is vergelijkbaar met een gemeentelijk bestemmingsplan en wordt vastgesteld door de provincie. De voorbereiding wordt integraal en in nauwe samenwerking met gemeenten gedaan. De ruimtelijke besluitvorming ligt bij Provinciale Staten. Tijdens de vaststellingsprocedure is inspraak van de omgeving mogelijk.

3. Doelen, uitgangspunten en inhoud van de participatie

Participatie kan afhankelijk van de context verschillende betekenissen hebben. Er bestaat een grote diversiteit aan verschijningsvormen van participatie en per situatie kan bepaald worden welke vorm het beste aansluit.

3.1 Participatie bij provincie Zuid-Holland

Net als veel organisaties en overheden heeft ook PZH een eigen participatievisie uitgewerkt. Die visie is ondergebracht in het document *De participatievisie en -principes van de provincie* uit 2018. Hieronder gaan we dieper in op wat PZH onder participatie verstaat.

De mate van participatie is in gradaties of kwadranten onder te brengen:

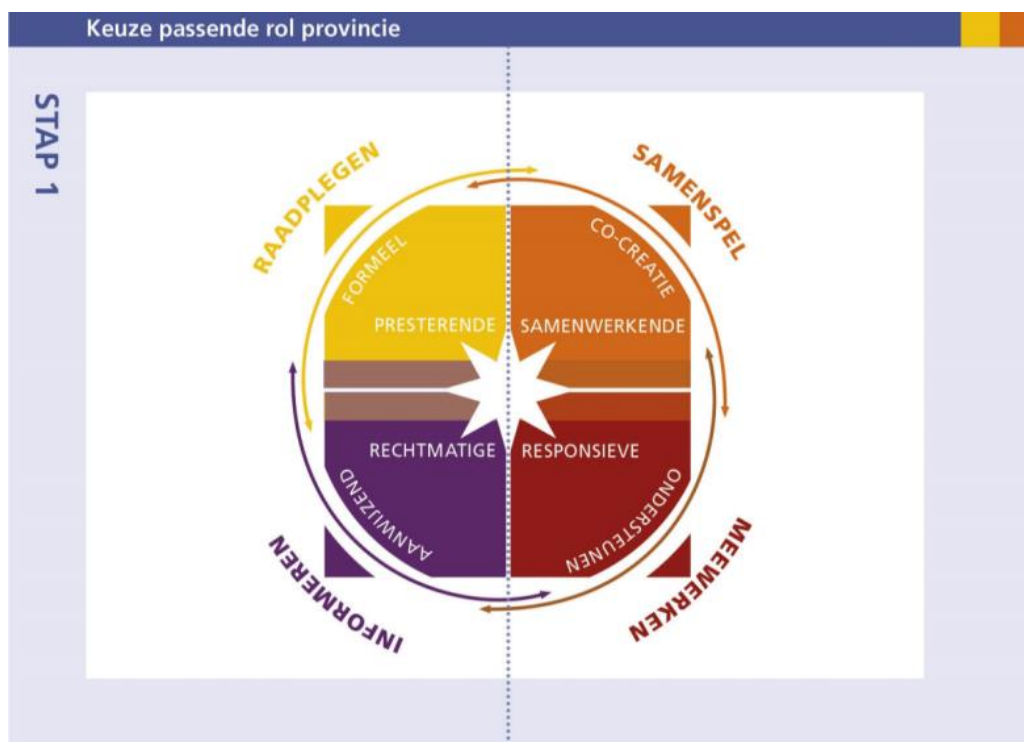
1. Informeren
Het bestuur bepaalt de agenda en informeert de betrokkenen. Dit gebeurt veelal via formele procedures. Denk aan formele inspraaktrajecten, zienswijzeprocedures, etc. PZH is hierbij grotendeels de zendende partij.
2. Raadplegen
Het bestuur bepaalt de agenda en informeert de betrokkenen, luistert naar de inbreng van betrokken partijen of vraagt om ideeën uit de samenleving. Dit allemaal wel zonder de garantie dat dit tot wijzigingen leidt.
3. Samenspel
Het bestuur en de betrokken partijen bepalen samen de doelen waaraan gewerkt gaat worden. Iedereen brengt in vanuit eigen kennis en bevoegdheden waarbij partijen gelijkwaardig zijn. Elke partij beslist over eigen inzet, bepaalt de agenda, luistert naar de inbreng van betrokken partijen of vraagt om ideeën uit de samenleving.
4. Meewerken
Het bestuur werkt mee aan een initiatief van anderen door te adviseren en/ of te ondersteunen.

PZH heeft in het participatiekompas bovenstaande gradaties gecombineerd met verschillende vormen van participatie uit de "participatieladder" (Edelenbos, 1998), respectievelijk informeren, raadplegen, co-creëren en meewerken.

Daaraan heeft PZH ook vier perspectieven op participatie verbonden, te weten:

- De rechtmatige overheid: zorgt voor legitimiteit en heldere procedures
- De presterende overheid: het meetbaar bereiken van doelen
- De samenwerkende overheid: netwerken en samen creëren met partijen
- De responsieve overheid: doet mee met initiatieven uit de samenleving

Alles samen resulteert in onderstaand kompas aan de hand waarvan een keuze voor de meest passende vorm van participeren gekozen kan worden. Belangrijk is om te zeggen dat dit geen exact gegeven is en kan verschillen per opgave. De rollen en vormen spelen bovendien naast elkaar in een casus. Wie bijvoorbeeld co-creëert, zal ook informeren.



Afb. 2 Het participatiekompas van provincie Zuid-Holland

3.2 Doelen participatie

Participatie gaat over het betrekken van belanghebbenden bij het project. Door de participatie breed in te zetten, kunnen zo veel mogelijk belanghebbenden in een vroeg stadium hun belangen, zienswijzen of ideeën inbrengen. Participatie brengt zo de effecten van het project duidelijk in beeld en geeft de mogelijkheid het project zo in te richten dat al deze belangen afgewogen en, indien noodzakelijk of wenselijk, meegenomen kunnen worden.

Door in te zetten op participatie, bouwen we een relatie op met de omgeving waardoor partijen zich gehoord voelen en de provincie als gesprekspartner accepteren.

In onze aanpak onderscheiden we drie doelen van de participatie:

Doel 1. Belangen van de omgeving in kaart brengen

Het participatieplan is erop gericht de belangen van de omgeving in kaart te brengen. We gaan daarvoor persoonlijke gesprekken aan met belanghebbenden, organiseren informatieavonden en richten een online omgeving in waarop belanghebbenden hun vragen en/of opmerkingen over ontwerpen kunnen indienen of hun zienswijze kenbaar kunnen maken. Ook organiseren we ontwerp- en participatiebijeenkomsten waarbij belanghebbenden mee kunnen denken- en ontwerpen waar het project dat toelaat. Op deze manier kunnen we het project, waar mogelijk, laten aansluiten op de wensen en belangen van de omgeving.

Doel 2. Vergroten van het begrip voor de afwegingen in de besluitvorming

Het participatietraject is erop gericht het begrip voor het besluitvormingsproces te vergroten. We vergroten maatschappelijke acceptatie door afwegingen in tracékeuzes kenbaar te maken en met mensen te bespreken en mensen te wijzen op de formele invloed die ze hebben door het indienen van formele zienswijzen op PIP en de benodigde omgevingsvergunningen. Acceptatie voor het project organiseren we ook door te investeren in een langdurige constructieve relatie met belanghebbenden.

Doel 3. Het project versterken met lokale kennis

Omgevingspartijen beschikken geregeld over zeer specifieke lokale informatie doordat men al jaren gebruik maakt van het projectgebied of er al sinds generaties woont. Deze kennis kan zeer bruikbaar zijn voor een projectorganisatie die vaak minder bekend is met het gebied en slechts tijdelijk aanwezig zal zijn. Op het moment dat er ontworpen moet worden, onderzoeken gedaan moeten worden of onderlinge relaties in kaart gebracht, kan lokale kennis zeer waardevol zijn.

3.3 Uitgangspunten voor participatie

Ieder participatietraject kent zijn eigen dynamiek. Voldoende flexibiliteit helpt om deze dynamiek ruimte te geven. Tegelijkertijd geeft een herkenbare structuur met duidelijke 'spelregels' houvast aan betrokkenen.

We hanteren de volgende uitgangspunten voor participatie:

We betrekken belanghebbenden zo vroeg mogelijk.

Belanghebbenden moeten het gevoel hebben op het juiste moment betrokken te worden, over de juiste informatie te beschikken en nog genoeg invloed te hebben op de plannen. Hoe eerder belanghebbenden betrokken worden, hoe meer tijd er is om het proces, de besluitvorming en de eigen invloed te accepteren.

We sturen op betrouwbaarheid

We zorgen dat we goed in beeld hebben wat de opgave is voor het project en wat die betekent voor de omgeving. Niets is zo vervelend voor een belanghebbende als een gesprekspartner die onzeker is in zijn verhaal en zelf nog zoekende is. We hebben overeenstemming binnen de eigen organisatie en weten wat we wel en niet kunnen toezeggen in gesprekken met belanghebbenden. Nut en noodzaak van het project zijn helder en intern geaccepteerd.

We zijn transparant

Door vanaf het begin eerlijk te zijn over de opgave en wat die kan betekenen voor de omgeving, ontstaat verbinding. We durven ons kwetsbaar op te stellen door bijvoorbeeld vroegtijdig informatie te delen, pijnpunten ter sprake te brengen, gevolgen van keuzen inzichtelijk te maken en door te benoemen wanneer bezwaar kan worden gemaakt. Vanaf de eerste informatieavond wordt naar deelnemers gecommuniceerd dat we alle onderzoeksrapporten en presentaties online zetten op de webpagina's van het project. Partijen die we tegenkomen binnen het project worden zo veel mogelijk opgezocht,

geïnformeerd en gewezen op mogelijkheden tot inspraak. Ook gaan we met partijen een open gesprek aan over de ontwerpen en mogelijke meekoppelkansen.

We streven naar gelijkwaardigheid

Aan de slag gaan in een gebied, betekent ook de start van nieuwe samenwerkingen. Een overheid die van bovenaf zaken oplegt, is niet meer van deze tijd. In R-net Corridor LKN streven we daarom naar gelijkwaardigheid in de participatie. Bij het ontwerpproces voor het Oude Broekwegviaduct hebben participanten ook echt iets in te brengen. Ze mogen mee ontwerpen en hebben daarmee invloed op hoe hun leefomgeving er straks uit komt te zien. Dit gebeurt vanuit een samenwerking en samenspel tijdens ontwerpsessies waarbij architecten, belanghebbenden en de provincie op gelijkwaardig niveau het gesprek aangaan. Uiteraard gelden hierbij de technische en financiële kaders waar de provincie mee werkt voor realisatie van het viaduct en de esthetische kaders die de architecten meebrengen. Gelijkwaardigheid gaat niet over het gelijkwaardig maken van alle stakeholders, die verschillen nou eenmaal in rol, positie, achtergrond en belangen.

We werken aan gezamenlijkheid

Door met een open blik en houding de belanghebbenden tegemoet te treden, maken we hen deelgenoot van het project, van het doel en de weg ernaartoe. Veel belanghebbenden zullen verschillend tegen het project aankijken. Ze hebben immers verschillende belangen. De ene heeft belang bij het doorvaarbaar houden van de zandsloot, de ander bij de aanwezigheid van parkeerplaatsen bij de kerk. Door bereidheid te tonen met alle belanghebbenden serieus te zoeken naar hun waarde en naar oplossingen, dragen we bij aan de welwillendheid van de belanghebbenden om tot overeenstemming te komen en ook de belangen van de andere belanghebbenden serieus te nemen.

We zetten in op een duurzame relatie

In het omgevingsmanagement is oprechte tijd en aandacht voor de ander belangrijker dan wat dan ook. We willen graag weten wat er speelt voor de belanghebbenden, hun standpunten en hun belangen kennen en oprecht begrijpen. Investeren in een relatie loont. Alleen dan kunnen we alle bovenstaande uitgangspunten goed hanteren. Door een goede relatie ontstaat wederzijds vertrouwen en is het eenvoudiger tot een gezamenlijk resultaat te komen. Ook bij onverhoopt toch opspelende conflicten is het veel eenvoudiger dit conflict tot een goed einde te brengen wanneer de relatie goed is dan wanneer we elkaar niet kennen. Belangrijk uitgangspunt hierin is om zacht voor de persoon te zijn, maar reëel over de inhoud.

3.4 Participatie: wat wel en wat niet?

Minstens zo belangrijk als alle uitgangspunten, is het om duidelijk te zijn waarover wel geparticipeerd kan worden en waarover niet. Daarom ook is het van belang nut en noodzaak van het project goed op orde te hebben. Dat de R-net Corridor LKN er komt, is klip en klaar. Daarover kan niet geparticipeerd worden. De basis van het project is de bestuursovereenkomst die de gemeente Katwijk en PZH in 2013 gesloten hebben. Katwijk is een van de grootste gemeentes van het land zonder NS-station. Daardoor is Katwijk aangewezen op andere vormen van openbaar vervoer. De corridor Katwijk – Leiden wordt

nu al zeer druk gebruikt. Met name in de spits, zitten de bussen overvol. Daarbij staat vanaf 2024 de komst van de geheel nieuwe wijk Valkenhorst gepland met ruim 5600 woningen. Het wordt een wijk met een lage parkeernorm waarmee gebruik van (elektrische) fiets en OV gestimuleerd wordt. Dit zal de druk op het OV en de N206 sterk doen toenemen. De komst van de R-net Corridor ligt hiermee vast en is geen onderwerp van participatie meer.

Wel participatie

Er zijn duidelijk onderwerpen te onderscheiden waarop wel geparticipeerd kan worden binnen het project. Zo dient er een viaduct voor langzaam verkeer ontworpen en gebouwd te worden, het Oude Broekwegviaduct. Hoe deze ontwerpen eruit komen te zien, bedenken we samen met omwonenden en andere belanghebbenden zoals het Gehandicaptenplatform en de Fietsersbond Katwijk. Het gaat hier om participatie in het derde kwadrant van de participatievisie van PZH.

Een ander voorbeeld is dat het tracé van de busbaan vanaf binnenkomst van de Duinvallei tot aan de aansluiting op de Zeeweg nog niet helemaal vast staat. Onderzoeken zullen hierin een duidelijke richting aangeven, maar ook hierop kan door de omgeving meegepraat worden op informatieavonden.

Uiteraard wordt er ook voor de uitvoeringsfase van het project uitgebreid met belanghebbenden gesproken om overlast in deze fase zo veel mogelijk te voorkomen. Dit zijn echter gesprekken die vanaf 2023 gevoerd gaan worden, vooruitlopend op de uitvoeringsfase.

4. Aanpak participatie

Zoals eerder aangegeven bestaat het project uit drie deelgebieden met elk een eigen ruimtelijke afbakening, dynamiek, procedure en planning. Het uitwerken en uitrollen van één participatiestrategie is daarmee te ingewikkeld. Per deelgebied bepalen we wie de belanghebbenden zijn, wanneer we ze moeten informeren en betrekken en welke planning we hanteren.

Voor de participatie in de R-Net Corridor LKN, hanteert het projectteam het participatiekompas van PZH. Hieronder wordt per deelgebied van het project uitgelegd wat dat betekent voor de participatie.

4.1 Project breed

Binnen het project is gekozen voor onderverdeling van het project in deelgebieden. Door de opsplitsing kunnen we de omgeving duidelijk **informeren** over de procedures en houden we het overzichtelijk. Hiermee participeren we over de hele breedte van het project in het eerste kwadrant van de **rechtmatige overheid** die zorgt voor legitimiteit en heldere procedures.

4.2 Oude Broekwegviaduct

Het Oude Broekwegviaduct, deelgebied 3, is een nieuw te ontwerpen en bouwen fiets-voetgangersviaduct over de N206 die oud Valkenburg en nieuw Valkenhorst met elkaar moet verbinden. Dit viaduct zorgt ervoor dat niet alleen bewoners van Valkenhorst, maar ook bewoners van Valkenburg de R-net halte aan de Valkenhorst kant van de weg kunnen bereiken. Door het gebied liep ooit de broekweg die met de komst van de N206 werd onderbroken. Nu wordt deze verbinding voor fietsers en voetgangers met de bouw van het viaduct hersteld.

Voor het Oude Broekwegviaduct wordt een uitgebreid proces van participatie doorlopen. Het viaduct wordt ontworpen samen met omwonenden en andere belanghebbenden zoals het Gehandicaptenplatform en de Fietzersbond Katwijk. Een spannend proces waarbij de mensen die straks gebruik gaan maken van de brug, of er op uitkijken vanuit hun woning, meedenken over hoe het viaduct eruit komt te zien. Het proces vindt plaats onder begeleiding van (landschaps)architecten van Bosch Slabbers en Zwarts Jansma. De ontwerpessies worden georganiseerd en voorgezeten door PZH en leveren naar verwachting uiteindelijk een breed gedragen VO-ontwerp op.

De betrokken omwonenden zijn op 15 juli 2021 bij een informatieavond geïnformeerd over het project en uitgenodigd voor de ontwerpessies. Het project past hiermee het kwadrant van **Informeren** toe.

Op 23 september 2021 is het ontwerpproces met de omgeving begonnen. Na werksessies in oktober, november en december, hebben de architecten en omgevingspartijen het concept VO opgeleverd. Met dit ontwerpproces voor het Oude Broekwegviaduct **participeert** het project in het kwadrant van de **samenwerkende overheid**. Via netwerken en gesprekken met dorpsraden, omwonenden en belangenorganisaties is een samenwerking opgestart waarin samen creëren met partijen centraal staat.

Omgevingsvergunning

Voor de aanleg van het Oude Broekwegviaduct zal bij de gemeente Katwijk een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Over de ter inzagelegging van deze vergunning wordt de omgeving vooraf geïnformeerd. Het project past hiermee het kwadrant van **Informereren** toe.

4.3 Duinvallei

De plannen voor de Duinvallei zijn in de laatste maanden van 2021 verder uitgewerkt. De busbaan komt vanaf de richting N441 en sluit aan op de Zeeweg. Daarbij dient het huidige fietspad langs de N206 een plek te krijgen en wordt de mogelijkheid voor een OV-hub verkend.

Op 28 september 2021 heeft de eerste informatieavond plaatsgevonden in de Duinvallei over deelgebied 2. Hiermee heeft het project het kwadrant van **Informereren** uit het participatiekompas toegepast.

Tijdens deze avond kwam de sterke wens naar voren onder omwonenden om het huidige groen zo veel mogelijk te behouden en eventueel zelfs uit te breiden en de al jaren ervaren geluidshinder van de N206 aan te pakken. Naar aanleiding hiervan zijn de mogelijkheden verder verkend wat heeft geleid tot een scopewijziging waarin versterken van de groenstructuur en aanleg van geluidsschermen wordt meegenomen. Voor deze laatste twee worden ontwerpessie georganiseerd. Hiermee acteert het project in het derde kwadrant van het participatiekompas, dat van de **samenwerkende** overheid.

Op 14 december 2021 en 22 februari 2022 hebben twee opvolgende informatiebijeenkomsten plaatsgevonden in de Duinvallei. Tijdens deze avonden zijn de voorkeursvariant voor de busbaan, versterking van de groenstructuur en de bouw van een geluidsscherm aan de oostzijde van de N206 gepresenteerd. Hiermee heeft het project het kwadrant van **Informereren** uit het participatiekompas toegepast.

Open gesprekken met belangrijke stakeholders worden op dit moment voorbereid voor de Duinvallei. Het streven is deze partijen en omwonenden zo veel mogelijk te betrekken bij de afwegingen en keuzes die in dit gebied gemaakt worden. Het meetbaar bereiken van doelen staat hierbij centraal. Het projectteam bepaalt namens het bestuur de agenda, luistert naar de inbreng van betrokken partijen en vraagt om ideeën uit de samenleving.

PIP

Vervolgens zal een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) worden opgesteld waarbij participatie vooral in het kwadrant **informereren** terecht komt. De PIP procedure kent formele inspraak momenten, maar daarnaast zullen er ook informerende bijeenkomsten plaatsvinden waar wordt toegelicht wat een PIP precies is en wat uitkomsten zijn van de onderzoeken. Na de zomer zal het ontwerp PIP ter inzage worden gelegd en kan eenieder een zienswijze indienen. Provinciale Staten betrekken de zienswijzen bij hun besluitvorming over het definitief PIP.

4.4 Tjalmaweg/ Valkenhorst

Binnen deelgebied 1, de Tjalmaweg/Valkenhorst locatie, is een ruimte gereserveerd voor de losliggende busbaan. Deze komt parallel te liggen aan de N206 en loopt van locatie Valkenburg-Oost tot de N441.

Voor dit deel van het project is op 15 juli 2021 een informatieavond georganiseerd voor belanghebbenden waarbij zij geïnformeerd zijn over de komst van de busbaan, nut en noodzaak en procedures. Uiteraard was hier ook ruimte voor het stellen van vragen en het geven van feedback over het project. Hiermee hanteert het project het eerste kwadrant van **Informeren** van het participatiekompas. De rechtmatige overheid zorgt voor legitimiteit en heldere procedures en informeert betrokkenen over plannen en procedures. Ook het tracé bij Valkenhorst wordt onderdeel van het PIP. Hierbij komt participatie vooral in het kwadrant **informeren** terecht.

4.5 Organiseren van publieke betrokkenheid

Omwonenden, burgerinitiatieven en bedrijven kennen de omgeving als geen ander. Hun belangen liggen ook in dit gebied. Denk aan bereikbaarheid, recreatie, leefomgeving. Reeds vanaf het eerste begin van het project nodigen we hen uit om deel te nemen aan de informatieavonden en zich te laten informeren of te participeren. Gedurende het gehele proces, in alle drie de deelgebieden, hebben zij de mogelijkheid deel te nemen.

Infrastructuur voor betrokkenheid

Bij de start van het project hebben we verschillende partijen gesproken en hen gevraagd hoe ze op de hoogte gehouden willen worden over de ontwikkelingen binnen het project. Ook hebben we ze gevraagd of ze mee willen denken over de plannen. Op basis van deze gesprekken hebben we een infrastructuur opgezet om de omgeving betrokken te houden.

We bieden drie informatiekanalen om geïnformeerd te blijven

1. (Online) informatiebijeenkomst
2. Informatie op de webpagina's van de R-net corridor
3. Bericht in het huis-aan-huis blad of de regionale krant

We bieden vier manieren om betrokken te blijven (raadplegen/ samenwerken)

1. (Online) informatiebijeenkomst
2. Werkgroep of ontwerpessie met belanghebbenden
3. Online reageren op plannen via interactieve website (tijdelijke mogelijkheid).
4. Via persoonlijke gesprekken op initiatief PZH

4.6 Organiseren van professionele betrokkenheid

Tijdens de voorbereidingsfase betrekken we ook professionele partijen bij het opstellen en uitwerken van de plannen. Ook hen informeren we over de inhoud, de procedures en de invloed die ze hebben. Een belangrijke groep van deze stakeholders bevindt zich binnen de eigen organisatie in de vorm van de afdeling beheer en onderhoud van PZH. Daarnaast wordt doorlopend afgestemd met de projectorganisatie van het buurproject Rijnlandroute.

Onder de professionele betrokkenen verstaan we partijen die een belang vertegenwoordigen uit het gebied, zoals Fietserbond Katwijk, Gehandicapten Platform Katwijk, wijkraden, het hoogheemraadschap van Rijnland, BPD, RVB, gemeente Katwijk.

We organiseren een proces waarin deze partijen meegenomen worden en kunnen reageren op de ontwerpen, schetsen en uitgangspunten van het project.

Projectgroep gemeente

Samen met een projectgroep van de gemeente, zijn er per thema verschillende overleggen ingericht. Zo zijn er ontwerpprocessen waarbij gemeenteambtenaren betrokken zijn, gezamenlijke overleggen met belanghebbenden en overleggen over beheer en onderhoud.

4.7 Organiseren van bestuurlijke betrokkenheid

Naast het betrekken van bovenstaande partijen, vindt ook politiek-bestuurlijke afstemming plaats.

Gemeenteraad

De gemeenteraad van Katwijk wordt periodiek op hoofdlijnen geïnformeerd over het project met betrekking tot besluitvorming en het participatieproces met omwonenden en andere belanghebbenden.

College

De provincie betreft haar bestuurlijke partner bij het besluitvormingsproces en bij het uitwerken van meekoppelkansen. Bestuurders worden periodiek op de hoogte gehouden over de voortgang in een bestuurlijk overleg.

PIP

De provincie is volgens de wet ruimtelijke ordening verplicht de gemeenteraad te horen bij het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan. Het doel hiervan is enerzijds de raad te informeren over het project, het besluitvormingsproces en het participatieproces en anderzijds om te horen of er aandachtspunten zijn vanuit de raad.

5. Planning participatie voorbereidingsfase

Periode	Boodschap	Karakter participatie + Kwadrant
Jul 2021	Start project deelgebied 1 en 3 Oproep deelname ontwerpproces Oude Broekwegviaduct	Informatieavond Valkenburg Kwadrant 1 en 2 Informeren en raadplegen
Sep 2021	Ontwerpen Oude Broekwegviaduct Start project deelgebied 2	Ontwerpsessie 1 Oude Broekwegviaduct Kwadrant 3 Samenspel Informatieavond Duinvallei Kwadrant 1 en 2 Informeren en raadplegen
Okt 2021	Ontwerpen Oude Broekwegviaduct	Ontwerpsessie 2 Oude Broekwegviaduct Kwadrant 3 Samenspel
Nov 2021	Ontwerpen Oude Broekwegviaduct	Ontwerpsessie 3 Oude Broekwegviaduct Kwadrant 3 Samenspel
Dec 2021	Informeren voortgang + nieuwe ontwikkelingen deelgebied 2	Informatieavond Duinvallei Kwadrant 1 en 2 Informeren en raadplegen
Feb 2022	Informeren voortgang + nieuwe ontwikkelingen deelgebied 2	Informatieavond Duinvallei Kwadrant 1 en 2 Informeren en raadplegen
Mrt 2022	Ontwerpen Oude Broekwegviaduct Ontwerpen Groeninpassing meekoppelkans	Terugkoppeling VO Oude Broekwegviaduct Kwadrant 1 Informeren Ontwerpsessie 1 Groeninpassing Kwadrant 3 Samenspel
Apr 2022	Ontwerpen geluidsschermen Oostzijde deelgebied 2 Opleveren VO	Ontwerpsessie 1 Geluidsschermen Kwadrant 3 Samenspel Oplevering VO op website

Jun 2022	Informereren voortgang + PIP + nieuwe ontwikkelingen deelgebied 2	Informatieavond Duinvallei Kwadrant 1 en 2 Informereren en raadplegen
----------	---	---

Sep 2022	Ontwerp PIP ter inzage	Oplevering op website Kwadrant 1 en 2 Informereren en raadplegen
----------	------------------------	--

Bijlage 1.
Participatielogboek

Participatielogboek R-net Corridor LKN

Datum	Deelnemer	Onderwerp
5-7-2021	KSV	Wandeling Duinvallei/ Nut noodzaak R-net Corridor
14-7-2021	Initiatieven Duinvallei	Aankondiging start project + participatie
15-7-2021	Omwonenden	Informatieavond Valkenburg start project + participatie
29-7-2021	Dorpsraad Katwijk a/d Rijn	Aankondigen start project + informeren wensen betrokkenheid
6-8-2021	Oranjevereniging	Aankondigen start project + informeren wensen betrokkenheid
6-8-2021	Hondenschool Without Cookies	Aankondigen start project + informeren wensen betrokkenheid
20-8-2021	Zanderijtuinen	Aankondigen start project + informeren wensen betrokkenheid
27-8-2021	Hondenspeelplaats	Aankondigen start project + informeren wensen betrokkenheid
27-8-2021	Full Body Gym	Aankondigen start project + informeren wensen betrokkenheid
30-8-2021	Fietsersbond	Aankondigen start project + informeren wensen betrokkenheid
23-9-2021	Omwonenden	1e ontwerpsessie Oude Broekwegviaduct
23-9-2021	KSV	Voortgang + plannen project
28-9-2021	Omwonenden	Informatieavond Duinvallei start project
12-10-2021	Ontmoetingskerk	Aankondigen start project + informeren wensen betrokkenheid
28-10-2021	Omwonenden	2e ontwerpsessie Oude Broekwegviaduct
8-11-2021	Vakcollege Rijnmond	Aankondigen start project + informeren wensen betrokkenheid
25-11-2021	Omwonenden	3e ontwerpsessie Oude Broekwegviaduct
26-11-2021	Fam. Bloot	Uitleg project en woonomgeving
26-11-2021	Hondenschool Without Cookies en Zanderijtuinen	Bespreken eerste schetsen Duinvallei
7-12-2021	KSV	Afstemmen schetsen Duinvallei
10-12-2021	Fietsersbond	Afstemmen schetsen fietspad
10-12-2021	Ontmoetingskerk	Afstemmen schetsen Duinvallei
14-12-2021	Omwonenden	Informatieavond 2 Duinvallei
23-12-2021	Raad Katwijk	Presentatie stavaza project

18-1-2022	Hondenschool Without Cookies en Zanderijtuinen	Bespreken voortzetting initiatief + randvoorwaarden
27-1-2022	Deelname informatieavond onderzoek Tranendal	Bespreken rapportage + voorstellen aan bewoners Tranendal
10-2-2022	Oranjevereniging	Bespreken mogelijkheden meekoppelkansen
11-2-2022	Hondenschool Without Cookies en Zanderijtuinen	Bespreken voortzetting initiatief + randvoorwaarden + locaties
15-2-2022	Ontmoetingskerk	Bijpraten + Bespreken mogelijke aankoop grond tbv voetpad
17-2-2022	Vergunningverlening Katwijk	Afstemmen omgevingsvergunning Oude Broekwegviaduct
22-2-2022	Omwonenden	Informatieavond 3 Duinvallei
7-3-2022	Comité N206	Over en weer belangen bespreken