



**provincie  
Zuid-Holland**

**Nota van Beantwoording**  
**Voorkeursvariant busbaan Duinvallei**  
**R-net Corridor Leiden – Katwijk – Noordwijk**  
*10 februari 2022*

## Inleiding

Om ervoor te zorgen dat inwoners van Leiden en Katwijk vanaf eind 2024 snel en comfortabel met het openbaar vervoer kunnen reizen, werken provincie Zuid-Holland en gemeente Katwijk samen aan de aanleg van de R-net corridor. Een van de maatregelen is een busbaan langs de Duinvallei. De geplande vrijliggende busbaan komt te liggen tussen de nieuwe wegaansluiting Valkenburg-Oost (ter hoogte van de Torenvlietslaan) en de Zeeweg in Katwijk.

Op dinsdag 14 december 2021 organiseerden Provincie Zuid-Holland en gemeente Katwijk een online informatiebijeenkomst over het plan voor de busbaan langs Duinvallei. Tijdens de bijeenkomst presenteerde de provincie een voorkeursvariant voor het tracé. Belangstellenden konden tot 14 januari 2022 vragen, ideeën en suggesties met betrekking tot de voorgestelde ontwerpvariant indienen. Deze inbreng is door het projectteam verzameld en in dit document beantwoord. De provincie wil iedereen die vragen en/ of opmerkingen heeft ingediend hartelijk danken voor haar of zijn inbreng en het meedenken over het project. Uw inbreng nemen wij zo goed mogelijk in de plannen mee.

De afgelopen tijd werkten gemeente Katwijk en de provincie Zuid-Holland samen aan een onderzoek naar de optimale ligging van de busbaan vanaf de grens Valkenhorst en langs de Duinvallei. De busbaan moet nu worden aangelegd om de effecten van het extra verkeer als gevolg van de nieuwe woningen van Valkenhorst zoveel mogelijk op te vangen. Als de bus op een aparte busbaan rijdt, kunnen zowel de bussen als het overige verkeer beter doorrijden. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Katwijk onderzochten in 2020 hoe al deze plannen in elkaar kunnen passen. De overheden spraken af om in een gebiedsgericht proces te kijken naar alle belangen in de directe omgeving.

In het eerste kwartaal van 2022 moet dit leiden tot een Voorlopig Ontwerp van de busbaan in de Duinvallei. Onderdeel van het project zijn ook de aanleg van een nieuwe fiets- voetgangerstunnel onder de N206 ter hoogte van de N441 en kleine aanpassingen aan het kruispunt N206 - Molentuinweg.

Mocht u vragen hebben over deze nota van beantwoording, dan kunt u die sturen naar [rnet@pzh.nl](mailto:rnet@pzh.nl)

Met vriendelijke groet,

Namens de provincie Zuid-Holland

Rogier Gerritzen

Projectleider HOV/R-net corridor Leiden Katwijk Noordwijk

Nr.	Indiener	"Beschrijf je idee, suggestie of vraag	Reactie provincie Zuid-Holland
		De provincie heeft bijdragen van de indieners in zijn geheel overgenomen en in verband met privacywetgeving de namen van individuen geanonimiseerd.	
1	Indiener 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wat is de impact op het verkeer op het moment dat het tunneltje bij de N206 dicht gaat.</li> <li>– Wat betekent dit aan extra verkeer dat dan via Huize Callao of via de Molentuinweg zijn weg vindt.</li> <li>– Wat is de impact op het verkeer op het moment dat er een verkeerslicht wordt geplaatst zoals is voorgesteld op het moment dat het busverkeer (20xper uur) de zeeweg op gaat. we verwachten extra lange wachtrijen verkeerslicht Huize Callao (afrit verkeer N206) betekent extra geluidshinder en fijnstof. (extra in de zomer)</li> <li>– Extra lange wachtrijen verkeerslicht Rijnstraat (Rooms katholieke kerk) betekent extra geluidshinder en fijnstof.</li> <li>– Daarnaast is er ook een dure tunnel (waterloopje) gemaakt om de doorstroming van de busbaan te garanderen...dit verkeerslicht heft dit weer op.</li> <li>– Wat is de impact op het verkeer geluidshinder als er nog eens 5500 extra woningen in Valkenhorst gebouwd gaan worden.</li> <li>– Waarom zijn geluidsschermen een mogelijke optie en geen eis om de geluidshinder en fijnstof terug te dringen.</li> <li>– Waarom wordt er niet gesproken over de impact van geluidshinder, fijnstof en de leefomgeving bij de keuzes die zijn uitgewerkt is dit voor de gemeente en provincie niet genoeg issue?</li> </ul>	<p>De aanleg van de busbaan en bijbehorende kruispunten met verkeerslichten zijn verkeerskundig onderzocht in een verkeersmodel. In dit verkeersmodel is de komst van de woningbouw Valkenhorst meegenomen. Uit deze berekeningen komt naar voren dat de totale vertraging afneemt door de aanleg van de busbaan. Als we in de studie inzoomen op de verkeersafwikkeling op de Zeeweg, zien we dat ter hoogte van de nieuwe verkeerslichten sprake zal zijn van wachtrijen voor het verkeerslicht maar dat die slechts zeer beperkt optreden. De inpassing van een verkeerslicht op deze locatie is onderzocht in het onderzoek naar de effecten op de verkeersafwikkeling door het verkeersmodelbureau 4Cast. De eindrapportage d.d. 21-12-2021 is te vinden op de projectwebsite.</p> <p>In algemene zin is te zien dat de verkeersafwikkeling bij de kruising Rijnstraat – Callaoweg verbetert doordat de bus niet langer met voorrang via deze kruising rijdt. Bij de aansluiting van de busbaan op de Zeeweg rijdt het verkeer van Katwijk aan Zee naar de N206 met de bus mee en ondervindt vrijwel geen vertraging. Het verkeer van Rijnstraat naar Katwijk aan Zee hoeft alleen te stoppen indien er een bus vanuit Leiden aankomt; dit levert geen problemen met de doorstroming. Door een aanpassing van de oprit kan het linksaf slaande verkeer richting de N206 tegelijkertijd met de tegenrichting (rechts afslaand) oprijden. Dat laatste zorgt zelfs voor</p>

			<p>een verbetering van de verkeersafwikkeling ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Fietsers en voetgangers die de oprit naar de N206 kruisen maken ook gebruik van een verkeerslicht, waardoor de veilig kunnen oversteken.</p> <p>Het afsluiten van de tunnel ter hoogte van de Nieuwe Duinweg is ook opgenomen in het verkeersmodel. Het afsluiten van de tunnel leidt niet tot een toename van vertraging op de andere wegen in Katwijk.</p> <p>Op dit moment rijdt de R-Net bus al op de N206 in dezelfde frequentie als deze straks gaat rijden op de busbaan. Daarom wordt er met de komst van de busbaan geen toename in fijnstof en geluidshinder verwacht ten opzichte van de huidige situatie. Echter, de impact van de komst van de busbaan op het gebied van lucht en geluid zal nader worden beoordeeld als vast onderdeel in de verdere voorbereiding van de planvorming. Hierbij zal worden onderzocht welke toename ontstaat op gebied van lucht en geluid als gevolg van de aanleg van de busbaan. Indien uit deze onderzoeken blijkt dat dit toch noodzakelijk is zullen hier passende maatregelen voor worden genomen.</p>
2	Indiener 2	Hoe gaat de bus precies van de busbaan naar de rijbaan Zeeweg richting Boulevard? De bus moet oversteken naar Zeeweg-rijstrook van oost richting west. Hoe komt dat precies eruit te zien? De tekeningen waren nog niet duidelijk genoeg	In de nieuwe ontwerptekeningen die we presenteren op 22 februari zullen we dit laten zien. Het kruispunt Zeeweg - Busbaan - Toerit N206 wordt voorzien van een verkeerslicht. Op deze manier kan de bus veilig invoegen op de Zeeweg

3	Indiener 2	In de plannen staat dat het viaduct onder de N206 aan de Nieuwe Duinweg autovrij wordt. Dat vind ik een geweldig plan omdat door de toename van fietsers op de Nieuwe Duinweg het erg gevaarlijk wordt als er ook auto's welkom zijn. Wel zou ik een fietsrotonde willen op kruispunt Nieuwe Duinweg/Koningsduin/Westerbaanpad. Veel fietsers kruisen hier wat erg onveilig voelt omdat alles bijna door elkaar gaat. Ook zal het fijn zijn als er meer ruimte komt voor voetgangers aan de Nieuwe Duinweg, de bestaande wandelpaden zijn erg smal.	Een fietsrotonde is een van de kruispuntoplossingen waarnaar gekeken zal worden voor dit kruispunt. Het eventueel verbreden van de voetpaden zullen we ook meenemen in de nadere uitwerking
4	Indiener 3	In de plannen komt de huidige oversteek van de N206 (52-11'12.7N 4-25'05.5"E) te vervallen. In plaats daarvan is een tunnel bedacht richting de Cantineweg. De huidige oversteekplaats wordt echter heel vaak gebruikt. Naast forensen ook bewoners van het AZC en kinderen/jongeren. De laatstgenoemde zijn vooral spelers van voetbalclub Rijnvogels die vanaf het centrum van Katwijk aan den Rijn en de Molenwijk richting het sportcomplex op de Mient-Kooltuin fietsen. In de nu bedachte situatie zullen ze eerst de N206 moeten kruisen via de nieuwe fietstunnel, vervolgens de rotonde bij de Westerbaan oversteken en tenslotte ook nog de oversteekplaats bij de Wassenaarseweg. Dit is nu al een lastige plek om over te steken. Het is er druk en er wordt gewoon te hard gereden. Bovendien vraag ik me af wat de meerwaarde is om de tunnel op de nu beoogde plek aan te leggen. 's zomers is er zeker sprake van fietsers die vanuit Leiden richting strand willen fietsen en van deze route gebruik zullen maken, maar buiten het zomerseizoen lijkt me dat er niet veel gebruik van gemaakt zal worden. Mijn voorstel zou daarom zijn om de nieuwe tunnel aan te leggen op de plek van de huidige oversteekplaats. "	Tegelijkertijd met de aanleg van de busbaan wordt ook een nieuw fietsviaduct over de N206 bij de Oude Broekweg aangelegd. Deze nieuwe fietsverbinding zorgt voor een veilige en rechtstreekse route naar de Eerste Mientlaan, zonder dat er een provinciale weg gelijkvloers moeten worden overgestoken.

5	Indiener 3	<p>Allereerst wil ik aangeven dat ik de plannen voor het aanleggen van een busbaan van harte ondersteun. Ik hoop daarbij ook dat op niet al te lange termijn deze busbaan zal worden omgevormd tot een tramlijn. Waar ik wel mee zit is dat de tracékeuze voor deze busbaan gevolgen heeft voor het aanpakken van het knelpunt Molentuinweg-N206. In alle verkeersonderzoeken wordt onderkend dat er nu al sprake is van een knelpunt en dat dit knelpunt als gevolg van de toename van het verkeer alleen maar erger zal worden. Bovenop deze ontwikkeling zal er bovendien sprake zijn van een extra toename van verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Valkenhorst. Op basis van verkeersonderzoeken verwachten (of hopen) we dat de aanleg van de busbaan het effect van de extra toename als gevolg van de ontwikkeling van Valkenhorst deels zal compenseren. Conclusie is dus dat het knelpunt groter wordt. Het is dus verstandig om eerst een plan te maken voor het oplossen, danwel beperken van het bestaande knelpunt op voornoemde aansluiting en daarna pas de busbaan hierin mee te nemen. Nu al te busbaan aanleggen kan beperkingen opleveren, danwel extra kosten met zich meebrengen, voor het oplossen van dit knelpunt.</p>	<p>Alle verkeersonderzoeken tonen aan dat de verkeerssituatie inclusief busbaan in staat is om de verkeersafwikkeling te verbeteren ten opzichte van de autonome verkeerssituatie in 2030 zowel in- als exclusief de komst van Valkenhorst. Dit komt doordat de bus niet langer met voorrang via dit kruispunt rijdt.</p>
6	Indiener 4	<p>Wij zijn van mening dat deze aanpassing aan dit deel van de N206 niet de juiste is! Het voelt als een vrolijk gekleurde kinderpleister op een (oude) gapende wond plakken. Dit stuk van de N206 moet getunneld gaan worden, had al getunneld moeten zijn met het vele verkeer: normen overschrijdende geluidsoverlast en nog schadelijker: de vervuiling; fijnstof. Deze druk bereden weg zal alleen nog maar drukker worden met de komst van nieuwe wijk Valkenhorst. Laten we dit probleem niet langer vooruit schuiven naar toekomstige generaties, laten we deze uitdaging nu goed aanpakken en uitvoeren.</p>	<p>Aanpassingen aan de N206 en een eventuele ondertunneling van de N206 maken geen onderdeel uit van de scope van dit project. Het project richt zich alleen op de aanleg van de busbaan inclusief eventuele meekoppelkansen. Wel is het met oog op eventuele ontwikkelingen in de toekomst in het ontwerp getracht zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur waardoor de directe impact op de omgeving beperkt blijft.</p>

7	Indiener 5	Is er gekeken naar alternatieven, bijvoorbeeld om de busbaan door te trekken tot na de brug (via de nog onbenutte poort) en via het Roversbrugpad te laten aansluiten op de Zeeweg middels een invoegstrook?	In eerdere fases van het project zijn diverse alternatieven onderzocht en is gekozen voor het huidige tracé. Alternatieven hierop zijn niet langer in beeld en eerder als niet wenselijk benoemd.
8	Indiener 5	Is het een optie om de aanleg van de busbanen integraal op te pakken met een verbetering van de N206 tussen het kruispunt met de N441 (einde Rijnlandroute) en het viaduct met de zeeweg over de N206. Deze integrale aanpak direct benutten om de N206 verdiept aan te leggen, voorzien van geluidswallen (overeenkomstig de huidige aanleg van de nieuwe Tjalmaweg) en van geluidsreducerend asfalt (dubbellaags ZOAB) Hiermee ontstaat een provinciale infrastructuur die vanaf de kruising met de A44 t/m het viaduct bij de Zeeweg wordt ingepast met respect voor de directe omgeving en haar bewoners.	Aanpassingen aan de N206 en een eventuele ondertunneling van de N206 maken geen onderdeel uit van de scope van dit project. Wel is het met oog op eventuele ontwikkelingen in de toekomst in het ontwerp getracht zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur waardoor de directe impact op de omgeving beperkt.
9	Indiener 5	Hoe is de impact van geluidshinder en fijnstof meegenomen in de beschouwing van de leefomgeving? bij de huidige toelichting op gemaakte keuzes wordt hier verder niet over gesproken, terwijl de impact op de directe leefomgeving groot is.	Op dit moment rijdt de R-Net bus al op de N206 in dezelfde frequentie als deze straks gaat rijden op de busbaan. Daarom wordt er met de komst van de busbaan geen toename in fijnstof en geluidshinder verwacht ten opzichte van de huidige situatie. Echter, de impact van de komst van de busbaan op het gebied van lucht en geluid zal nader worden beoordeeld als vast onderdeel in de verdere voorbereiding van de planvorming. Hierbij zal worden onderzocht welke toename ontstaat op gebied van lucht en geluid als gevolg van de aanleg van de busbaan. Indien uit deze onderzoeken blijkt dat dit toch noodzakelijk is zullen hier passende maatregelen voor worden genomen.

10	Indiener 5	Waarom is de aanleg van geluidsschermen een mogelijke optie en geen eis?	Bij de aanleg van de busbaan is geen sprake van een reconstructie in het kader van de wet geluidhinder en is aanvullend geluidsonderzoek niet noodzakelijk. Gemeente en provincie hebben samen gekeken naar meekoppelkansen, waaronder de plaatsing van een geluidsscherm. De gemeenteraad besluit in februari of ze geld wil vrijmaken voor deze meekoppelkansen. De provincie betaalt daar dan aan mee.
11	Indiener 5	<p>Wat is de impact op het verkeer op het moment dat er een verkeerslicht wordt geplaatst, zoals is voorgesteld, voor de aansluiting van de busbanen op de Zeeweg (20 bus bewegingen per uur), hierbij het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hoe is bijvoorbeeld extra lange wachttijd meegenomen bij het verkeerslicht Huize Callao (afrit verkeer N206) en wat dit betekent aan extra geluidshinder en fijnstof. Wat nu al een probleem is (en nog eens extra in de zomer).</li> <li>– Hoe is bijvoorbeeld extra lange wachttijd meegenomen bij het verkeerslicht Rijnstraat (Rooms Katholieke Kerk) en wat dit betekent extra geluidshinder en fijnstof.</li> </ul>	De aanleg van de busbaan en bijbehorende kruispunten met verkeerslichten zijn verkeerskundig onderzocht in een verkeersmodel. In dit verkeersmodel is de komst van de woningbouw Valkenhorst meegenomen. Uit deze berekeningen komt naar voren dat de totale vertraging afneemt door de aanleg van de busbaan. Als we in de studie inzoomen op de verkeersafwikkeling op de Zeeweg, zien we dat ter hoogte van de nieuwe verkeerslichten sprake zal zijn van wachtrijen voor het verkeerslicht maar dat die slechts zeer beperkt optreden. De plaatsing van het verkeerslicht heeft geen gevolgen op het gebied van lucht of geluid.
12	Indiener 5	Wat betekent het afsluiten van het Tunneltje N206 aan extra verkeer dat dan via Huize Callao of de Molentuinweg zijn weg moet vinden?	Het effect van het sluiten van het tunneltje op de verkeersafwikkeling op de gebiedsontsluitingswegen, is verwaarloosbaar, gezien de kleine aantallen. Dit hebben we gezien bij de tijdelijke afsluiting van de tunnel in 2021.
13	Indiener 5	Wat is de impact op het lokale verkeer op het moment dat het tunneltje bij de N206 dicht gaat. Hoe wordt het lokale verkeer dan afgewikkeld en wat zijn de gevolgen daarvan?	Het lokale fiets- en voetgangersverkeer kan gewoon haar weg vinden zoals ze dat altijd konden via het tunneltje. Voor het autoverkeer geldt het antwoord van vraag 12.



14	Indiener 5	Welke maatregelen bij de bron neemt de Provincie om geluidoverlast van de busbanen en N206 langs de Duinvallei te reduceren?	De aanleg van de busbaan leidt niet tot een toename van geluid voor de omgeving. Het aantal bussen blijft ongewijzigd waardoor geen sprake is van een toename. De N206 blijft ongewijzigd waardoor in beginsel geen maatregelen nodig zijn op het gebied van geluid. De geluidscontouren van de busbaan vallen binnen de geluidscontouren van de bestaande provinciale weg.
15	Indiener 5	Hoe speelt de Provincie in dit project in op de actualiteit omtrent stikstof, nu tal van overheidsprojecten zijn stilgelegd als gevolg van stikstof?	In de meest recente regelgeving rondom stikstof dient de situatie na aanleg van de busbaan te worden beoordeeld. Doordat geen sprake is van een verkeerstoename als gevolg van de aanleg van de busbaan (het aantal bussen neemt tenslotte niet toe tov de huidige situatie) zijn maatregelen als gevolg van een toename van stikstof dan ook niet noodzakelijk.
16	Indiener 5	Op welke wijze is de autonome groei van het verkeer, onder andere als gevolg van de aanleg van de wijk Valkenhorst (5.600 woningen), meegenomen in de huidige modellen qua geluidshinder en stikstofdepositie?	Deze toename is onderdeel van het verkeersmodel dat is gehanteerd voor alle berekeningen en zal ook worden gebruikt voor eventuele berekeningen op het gebied van lucht en geluid.
17	Indiener 5	Op welke momenten is het voor belanghebbenden mogelijk om in te spreken tijdens de planologische procedure voor dit project?	Voor dit proces zal een PIP procedure worden gevolgd waarbij op verschillende momenten ruimte voor inspraak is. Op de volgende informatieavond van 22 februari zal hier een nadere toelichting op worden gegeven.
18	Indiener 6	1. Op welke momenten is het voor belanghebbenden mogelijk om in te spreken tijdens de planologische procedure?	Zie antwoord bij vraag 17

19	Indiener 6	2. Op welke wijze is de autonome groei van het verkeer, onder andere als gevolg van de aanleg van de wijk Valkenhorst (5.600 woningen), meegenomen in de huidige modellen qua geluidshinder en stikstofdepositie?	Zie antwoord bij vraag 16
20	Indiener 6	3. Welke maatregelen bij de bron neemt de Provincie om geluidsoverlast van de busbanen en N206 langs de Duinvallei te reduceren?	Zie antwoord bij vraag 14
21	Indiener 6	4. Hoe speelt de Provincie in dit project in op de actualiteit omtrent stikstof, nu tal van overheidsprojecten zijn stilgelegd als gevolg van stikstof?	Zie antwoord bij vraag 15
22	Indiener 6	5. Wat is de impact op het verkeer op het moment dat het tunneltje bij de N206 dicht gaat. Hoe wordt het verkeer dan afgewikkeld en wat zijn de gevolgen daarvan?	Zie antwoord op vraag 12
23	Indiener 6	6. Wat betekent het afsluiten van het Tunneltje N206 aan extra verkeer dat dan via Huize Callao of de Molentuinweg zijn weg moet vinden?	Zie antwoord op vraag 12
24	Indiener 6	<p>7. Wat is de impact op het verkeer op het moment dat er een verkeerslicht wordt geplaatst, zoals is voorgesteld, voor de aansluiting van de busbanen op de Zeeweg (20 bus bewegingen per uur);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bijvoorbeeld extra lange wachttijd verkeerslicht Huize Callao (afrit verkeer N206) betekent extra geluidshinder en fijnstof. Wat nu al een probleem is (en nog eens extra in de zomer). Bijvoorbeeld extra lange wachttijd verkeerslicht Rijnstraat (Rooms Katholieke Kerk) betekent extra geluidshinder en fijnstof.</li> <li>– Daarnaast is er ook een dure tunnel (Waterloopje) gemaakt om de doorstroming van de busbaan te</li> </ul>	Zie antwoord op vraag 11

		garanderen. Met het plaatsen van een verkeerslicht zijn alle kosten voor de tunnel overbodig gemaakt.	
25	Indiener 6	8. Waarom zijn geluidsschermen een mogelijke optie en geen eis?	Zie antwoord op vraag 10
26	Indiener 6	9. Waarom wordt er niet gesproken over de impact van geluidshinder, fijnstof en de leefomgeving bij de keuzes die zijn uitgewerkt?	<p>De R-net verbinding is actief sinds mei 2021, met hetzelfde aantal bussen op dezelfde frequentie. De provincie stelt daarom dat er geen grotere geluidshinder of fijnstofbelasting verwacht wordt met het in gebruik nemen van de busbaan.</p> <p>Echter, de impact van de komst van de busbaan op het gebied van lucht en geluid zal nader worden beoordeeld in de verdere voorbereiding als vast onderdeel van de planvorming. Hierbij zal worden onderzocht welke toename ontstaat op gebied van lucht en geluid als gevolg van de aanleg van de busbaan. Indien uit deze onderzoeken blijkt dat dit noodzakelijk is zullen hier passende maatregelen voor worden genomen.</p>
27	Indiener 6	10. Is er gekeken naar alternatieven, bijvoorbeeld om de busbaan door te trekken tot na de brug (via de nog onbenutte poort) en via het Roversbrugpad te laten aansluiten op de Zeeweg middels een invoegstrook?	Zie antwoord op vraag 7

28	Indiener 7	1. Heeft de busbaan op de Tjalmaweg (vanaf Leiden naar Katwijk, langs Valkenburg) al een definitieve plek? In de omschreven varianten lijkt dat namelijk niet het geval te zijn en dat is wel erg belangrijk voor de vervolgsituatie en berekeningen.	Het tracé van de busbaan heeft tussen de afrit Valkenburg oost en Katwijk Zeeweg een definitieve plek. Tussen Valkenburg oost en de Molentuinweg is sprake van een vrijliggende busbaan in twee richtingen met een breedte van 7,50 meter, parallel aan de zuidwestzijde van de N206. Tussen de Molentuinweg en de Zeeweg is sprake van een busbaan in 1 richting van 3,50 meter breed op de locatie van het huidige fietspad. Dit fietspad zal in westelijke richting opnieuw worden gerealiseerd.
29	Indiener 7	2. Verder uitgaande van voorkeursvariant 5, komt er een nieuwe fietstunnel. Waarom komt deze niet op de plaats waar de verkeersoversteek vervalst? De huidige fietstunnel molentuinweg bevindt zich binnen een paar honderd meter. Fietsverkeer dat richting wassenaar wil gaan moet nu omfietsen en 2 rotondes oversteken, verkeer dat naar de Cantineweg gaat heeft hier ook niet veel voordeel bij, net als fietsverkeer van Katwijk naar Leiden, vooral niet als de N441 autoluw wordt in de toekomst. Daarbij moeten er op deze manier 2 extra fietspaden worden aangelegd en groen worden verhard.	De ligging van de tunnel zorgt ervoor dat de huidige fietsoversteek bij de rotonde N441 aanzienlijk minder gebruikt hoeft te worden. Het fietsverkeer dat de huidige oversteek bij de N206 gebruikt kent vaak een herkomst/bestemming in Katwijk en steekt daardoor ook bij de rotonde over. Door de tunnel op deze locatie kan 1 oversteek (bij de N206) komen te vervallen en wordt 1 oversteek (bij de rotonde N441) een stuk rustiger. Bovendien wordt tegelijk met de busbaan ook een fietsviaduct over de N206 bij de Oude Broekweg aangelegd. Dit zorgt voor een veilige fietsverbinding tussen Katwijk aan de Rijn naar Valkenhorst en verder naar Wassenaar. Daarnaast onderzoeken we nog of we de fietsstructuur op deze locatie nog verder kunnen optimaliseren zodat de situatie veiliger en overzichtelijker wordt en het aantal potentiële conflictpunten tussen auto en fiets worden beperkt.

30	Indiener 7	3. Ten hoogte van bushalte Duinvallei rijdt de bus niet op de bus-strook die er al ligt en wordt hiertussen en de n206 een onbenut stuk aangelegd als ik het goed zie. Maar wat er aan de kant van de Duinvallei gebeurt is moeilijk te zien zonder de huidige situatie in te tekenen. Het fietspad wordt blijkbaar verlegd, en wordt de fietstunnel verlengd?	Het voorstel in het ontwerp is inderdaad om het fietspad te verleggen zodat ruimte ontstaat voor een groene zone tussen de busbaan en het fietspad. De bestaande parallelweg zal daardoor komen te vervallen. De fietstunnel Molentuinweg zal worden verlengd om de busbaan over de tunnel heen te kunnen laten lopen. Hoe dit exact wordt vormgegeven is onderdeel van de nadere uitwerking in de volgende fase van het project.
31	Indiener 7	Het fietspad bij de halte Duinvallei wordt blijkbaar verlegd, en de fietstunnel wordt verlengd. 3B. Op deze manier verandert er toch niks aan de huidige gevaarlijke verkeerssituatie bij de in-uitgang van de fietstunnel?	De doorgaande fietsroute richting Katwijk Zeeweg buigt nu ter hoogte van de tunnel uit om vervolgens weer terug te buigen richting de N206. In het ontwerp is geprobeerd het fietspad meer recht te leggen zodat het zicht op fietsers vanuit de tunnel wordt verbeterd en de veiligheid toeneemt. Dit punt heeft ook nadrukkelijk onze aandacht bij de nadere uitwerking komende maanden.
32	Indiener 7	Halte Duinvallei. 3C. Het lijkt alsof het fietspad in de nieuwe situatie door de huidige grond-geluidswal en het gebied van de zanderij-tuintjes gaat, klopt dat?	Het is correct dat het fietspad deels door dit gebied loopt. Het fietspad, busbaan en gebied ertussen is onderdeel van de herinrichting van het gebied. In de komende maanden zal de uitwerking worden bepaald in overleg met de gebruikers van deze gronden.
33	Indiener 7	Bushalte Duinvallei 3E. De bushalte aan de Molentuinweg vervalt maar op de tekening zie ik niet dat de huidige situatie van fietsparkeerplaatsen wordt vergroot of dat er een grotere bushalte komt, ik zie meer bruin/groen/geel-rood, wat is dit en wat is hier het nut van?	Rondom de nieuwe halte Duinvallei/ Molentuinweg zal het aantal fietsparkeerplaatsen worden vergroot ten opzichte van de situatie nu. Het beeld dat we nu hebben is dat hier meer een plein wordt gerealiseerd inclusief fietsenstalling groen en eventueel aanvullende voorzieningen om de halte kwaliteit te verhogen. Ook dit zal komende maanden meer vorm moeten krijgen in de nadere uitwerking.

34	Indiener 7	Bushalte Duinvallei 3D. Komt er een groenstrook (of is dat de grond-geluidswal, helaas is er geen legenda) tussen het fietspad en de bus-strook, wat is het nut van deze verandering om functioneel groen van de zandtuintjes te verruilen voor een tussenstrook?	In de ontwerp-tekening zoals die er nu ligt wordt inderdaad een groene zone gerealiseerd tussen de busbaan en het fietspad. De daadwerkelijke vormgeving en invulling hiervan zal komende maanden verder worden uitgewerkt. Dit is mede afhankelijk van mogelijke extra budget voor het versterken van de groenstructuur waarbij we ook rekening houden met de huidige situatie en de aanwezige objecten. Ook uw opmerking (en die hierboven) nemen we daarbij mee.
35	Indiener 7	T.h.v. bushalte duinvallei 3F. Waarom gaat het fietspad vanuit de fietstunnel naar de zeeweg door het gebied van de Zanderij-tuinders en waarom niet over het lege veld van speelbos duinvallei, dat scheelt ook een extra brug en verbeterd de verkeerssituatie bij de in-uitgang van de tunnel.	Deze mogelijke aanpassing is onderdeel van de nadere uitwerking van de fietsstructuur rondom de tunnel. De ligging van de fietsstructuur, de impact die dit heeft op de bestaande percelen en verkeersveiligheid voor fietsers zijn hierbij belangrijk. Als deze onderdelen nemen wij mee.
36	Indiener 7	4. Wat gebeurt er met de grond-geluidswal langs het veld speelbos Duinvallei en het vorige stuk langs de N206?	De invulling van dit gedeelte zal ook komende maanden verder worden uitgewerkt. Ook voor dit deel geldt dat dit mede afhankelijk is van mogelijk extra budget voor het versterken van de groenstructuur waarbij we ook rekening houden met de huidige situatie en de aanwezige objecten. Ook uw opmerking nemen we daarbij mee.
37	Indiener 7	5. Bushaltes Zanderijpad en Calloweg vervallen, daar komt bushalte Zeeweg voor in de plaats, is dat meegenomen in de berekeningen?	De haltes Callaoweg en Zanderijpad komen inderdaad te vervallen. In de huidige situatie wordt deze halte alleen gebruikt door lijn 385. Deze lijn zal via de nieuwe busbaan gaan rijden. De R-netlijnen halteren bij de Haltes Gemeentehuis en Duinvallei. Er komt geen extra halte op de Zeeweg.

38	Indiener 8	<p>Met de geplande aanleg van de busbanen langs de N206, komen er in totaal 1+2+4+2=9 rijbanen te liggen: Mijn huis ligt aan de Baron van Wassenaerlaan, daaraan grenst de 2-baans afrit van de N206 vanaf de richting Leiden-Katwijk, daaraangrenzend de 4 rijstroken van de N206 met daar weer naast de oprit van de N206 richting Katwijk-Leiden. Naast die oprit, die ook als busbaan gaat gelden moet nog een extra busbaan gerealiseerd worden. Kortom 9 rijbanen met zeer intensief verkeer. Dit alles resulteert in zeer groot geluidsoverlast en hoge concentraties fijnstof. Mijn vraag is dan ook: wat gaat er gedaan worden aan de geluidsoverlast en het fijnstofprobleem.</p>	<p>De R-net verbinding is actief sinds mei 2021, met hetzelfde aantal bussen op dezelfde frequentie. De provincie stelt daarom dat er geen grotere geluidshinder of fijnstofbelasting verwacht wordt met het in gebruik nemen van de busbaan.</p> <p>Echter, de impact van de komst van de busbaan op het gebied van lucht en geluid zal nader worden beoordeeld in de verdere voorbereiding als vast onderdeel van de planvorming. Hierbij zal worden onderzocht welke toename ontstaat op gebied van lucht en geluid als gevolg van de aanleg van de busbaan. Indien uit deze onderzoeken blijkt dat dit noodzakelijk is zullen hier passende maatregelen voor worden genomen.</p>
39	Indiener 9	<p>De doorstroming voor het verkeer op de Zeeweg wordt wel belemmerd als er nu ook voor het viaduct over de N206 stoplichten gaan komen om de bus te laten oversteken. het wordt daardoor gevaarlijker. als je vanuit Katwijk Zee naar Katwijk aan de Rijn gaat komt er voor het viaduct een extra oversteek moment bij.</p>	<p>Door de aanleg van een verkeerslicht wordt de situatie juist veiliger. Het links afslaande verkeer krijgt nu groen licht om veilig op te rijden. Ook fietsers kunnen veilig oversteken bij het verkeerslicht. Om de verkeersafwikkeling op beide kruispunten te optimaliseren worden de verkeerslichten aan elkaar gekoppeld. Dit betekent dat de groentijden op elkaar worden afgestemd zodat de verkeersafwikkeling zo optimaal mogelijk plaats vindt. De eerste bevindingen in het verkeersmodel laten zien dat het verkeer goed kan worden afgewikkeld.</p>

40	Fietsersbond	Graag aandacht voor de sociale veiligheid. Dynamische verlichting als bij het Vlaggeduinpad zou fijn zijn. Begroeiing naast het fietspad in toom houden.	De sociale veiligheid en dynamische verlichting hebben de aandacht bij verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp. De begroeiing in toom houden, valt onder het onderhoudsregime na realisatie. Daar zullen eisen over worden opgesteld in een latere fase van het project.
41	Fietsersbond	Een opening voor daglicht in de nieuwe fietstunnel is wenselijk	Het ontwerp streeft ernaar dat er zo veel mogelijk daglicht binnen komt.
42	Fietsersbond	De hellingen van de tunnels graag zo flauw mogelijk, in ieder geval niet steiler dan de bestaande tunnel bij de Molentuinweg.	Uitgangspunt is dat de bestaande hellingen minimaal gehandhaafd blijven en waar mogelijk minder steil.
43	Fietsersbond	Verkeersveiligheid: de tunnel aan de Nieuwe Duinweg vinden wij absoluut onveilig voor de combinatie van voetgangers, fietsers en auto's, dus onze grote wens is sluiting voor auto's. Fijn dat het plan is om ook de Nieuwe Duinweg vanaf het gebouw van DVS te sluiten voor autoverkeer m.u.v. verkeer voor de bevoorrading van het Rijnland College. Afsluiting met een paal zou de veiligheid bevorderen.	Op basis van de schets die er nu ligt is ingeschat dat het dan niet wenselijk is dat daar autoverkeer rijdt vanwege de verkeersveiligheid. In het verdere ontwerpproces moet duidelijk worden met welke mogelijkheden e.e.a. verkeersveilig kan worden opgelost. Nadat dit ontwerp gereed is zal de gemeente een besluit nemen over de verkeerssituatie in de tunnel.
44	Fietsersbond	De kruisingen vanuit alle drie de tunnels vragen speciale aandacht en oplossingen. Wellicht zijn een vorm van fietsrotondes oplossingen.	De nadere uitwerking hiervan zal zeker aandacht krijgen in het VO. Uw suggesties over dit onderwerp worden daarin meegenomen.



45	Comité N206	<p>Namens het comitv© N206 hebben we enkele punten. Het knelpunt Rooms-katholieke kerk en de OPRIT van de N206. Als er een stoplicht bij de oprit komt om het busverkeer voorrang te verlenen om zo de zeeweg op te rijden wordt al het andere verkeer stil gelegd. (stoplicht 20 meter verder op) Hoe kunnen twee stoplichten op nog geen 20 meter functioneren?? Daar hebben we aanvullende vragen op. OP de lange wachtrijen bij het stoplicht op de Rijnstraat op de lange wachtrijen bij het stoplicht Callao/ afrit N206 het GELUID en de FIJNSTOF wat dit met zich mee brengt aangezien de metingen nu al over scoren. Welke ongezonde hoogtes neemt dit aan als er nog een 5500 woningen gebouwd gaan worden! Het voorsorteer vak vanaf de Rijnstraat om de N206 op te gaan is nog geen 3 meter. In de spits en in de zomer zal dit enorme problemen geven. Ons dorp wordt door een snelweg door tweeV'n gesplitst (Belgische taferelen) en als het tunneltje dicht gaat is er definitief een breuk in ons dorp wat door twee extra busbanen nog breder wordt. De rijmlandroute stopt bij de Tjalmaweg en het lijkt erop dat ze Katwijk vergeten zijn. Prachtige tunnels door de weilanden maar ons dorp (inmiddels 70.000 inwoners) mag niet te veel kosten. Dat er nu gesproken wordt over eventueel een geluidswal is beschamend! Als oplossing zou u als eerste ons dorp weer kunnen verbinden d.m.v. een tunnel. Als oplossing voor de bus zou u kunnen kijken of er een optie is om de bus onder de brug (daar is nog een ongebruikte rijweg ) door te laten lopen om met een loep naar links via de Sjaloomschool aan te sluiten bij de bushalte op de zeeweg. Dan is het stoplicht bij de afrit niet nodig. De weg wordt nauwelijks gebruikt.</p>	<p>De beide verkeerslichten ter hoogte van de toerit en afrit N206 op de Zeeweg zullen aan elkaar worden gekoppeld. Dit betekent dat de groentijden op elkaar worden afgestemd zodat de verkeersafwikkeling zo optimaal mogelijk plaatsvindt. De eerste bevindingen in het verkeersmodel laten zien dat het verkeer goed kan worden afgewikkeld. Als we specifiek kijken naar de wachtrij op de Rijnstraat zien we dat die licht afneemt na realisatie van het verkeerslicht bij de toerit N206.</p> <p>De ondertunneling van de N206 maakt geen onderdeel uit van dit project en wordt om die reden ook niet meegenomen. In het ontwerp is getracht zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur waardoor de directe impact op de omgeving beperkt is.</p>
----	-------------	---	--

46	Indiener 10	<p>Goede en duidelijke presentatie vorige week. Goed over nagedacht en objectief een juiste voorkeur aangegeven voor de meest geschikte variant. De focus hierbij lag voornamelijk bij de bovengrondse infrastructuur voor wegen. In de presentatie werd aangegeven dat de in dit gebied aanwezige Zandsloot ongemoeid wordt gelaten. Dit is een primaire watergang en dat is dan ook terecht. Bij de voorkeursvariant kun je wel zien dat ter hoogte van overkluizing van deze watergang (nabij restaurant Peking" het geprognoseerde fietspad deze watergang moet oversteken. Hiervoor zal dan een werk in de vorm van een fietsbrug moeten komen als overkluizing. Op zich is dit geen probleem en zal nog nader qua vormgeving etc. nog moeten worden uitgewerkt. Waar dan wel rekening mee moet worden gehouden dat deze watergang naast de aanwijzing (in de legger) als primair water tevens ook een vaarweg is en als zodanig ook gebruikt wordt naast de afwatering van de Zanderij op de Oude Rijn. Deze vaarweg hangt ook samen met het vastgestelde vaarwaterennetwerk van de provincie Zuid-Holland. Bruggen zijn bij het gebruik van vaarwater op zich geen enkel probleem, mits deze zodanig worden uitgevoerd dat dit geen belemmering oplevert voor de gebruikers van dit water. Er van uit gaande dat, het hier gaat om een overkluizing van het water voor sec fietsverkeer, is het wel wenselijk dat bij het ontwerpen daarvan, goed gekeken wordt naar de hoogte van de brug t.o.v. van de oppervlakte van het water en dat de ruimte tussen de pijlers waarop de brug rust voldoende breedte heeft. Hiervoor zijn op zich wel standaard normen, maar het mag ook wel ietsje hoger en breder ontworpen worden, mede vanwege het feit dat deze brug strak tegen de bocht aan komt te liggen om de bestaande onderdoorgang van het water in- en uit te draaien. Wellicht is het ook zo, maar dat kan ik niet beoordelen van schets, dat het nu bestaande talud zal worden gebruikt en dus de hoogte van</p>	<p>Bij de nadere uitwerking van de fietsbrug op deze locatie zullen wij voldoen aan de eisen die worden gesteld aan dit kunstwerk. Op dit moment ligt er al een brug over de zandsloot en we zullen bekijken of deze voldoet en indien mogelijk, dezelfde hoogte aanhouden. We hebben de wensen die u meegeeft genoteerd.</p>
----	-------------	--	---

		de N206 wordt aangehouden, dus zoals nu het fietspad ligt. De wens is nu om bij het ontwerpen ook hier rekening mee te houden, wat per definitie niet altijd meer kosten met zich meebrengt. De bewoners van de Zanderij die gebruik maken van deze vaarweg zullen u hiervoor erkentelijk zijn. "	
--	--	---	--