



Reactie op zienswijzen op Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Plan m.e.r. HOV-busbaan Leiden-Katwijk

Op 1 april 2023 zijn door [ANONIEM] en Burgercomité N206 zienswijzen ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Plan m.e.r. HOV-busbaan Leiden-Katwijk.

Hieronder wordt een samenvatting van deze zienswijzen en de reactie van de Provincie Zuid-Holland daarop gegeven.

ANONIEM

1. Door ANONIEM wordt gesteld dat de waarheid wordt verdraaid als men zegt dat de busverbinding nodig is voor de nieuwbouwwijk Valkenhorst, omdat er al om de 5 minuten een bus rijdt. Ook gaat de bus met het nieuwe plan niet door de wijk Valkenhorst maar blijft de halte aan de Tjalmaweg.

Antwoord:

In het kader van herkenbaarheid en betrouwbaarheid van de rijtijden investeert de provincie Zuid-Holland samen met het Rijk in vrijliggende HOV-infrastructuur. Op deze manier wordt de bus een echt concurrerend alternatief voor de auto. Er rijdt inderdaad al een bus met hoge frequentie. Echter, door deze te laten rijden over een vrijliggende busbaan zal de betrouwbaarheid van de verbinding toenemen waardoor meer weggebruikers de bus zullen gebruiken in plaats van de auto. Weliswaar rijdt de bus niet door de nieuwe woonwijk maar de nieuwe bushaltes aan de Tjalmaweg (Broekwegviaduct en Valkenburg Oost) zijn dichtbij genoeg om de wijk te kunnen bedienen. Rondom deze beide nieuwe haltes wordt de wijk Valkenhorst ontworpen met een lage parkeernorm. De komst van de vrijliggende busbaan gaat gepaard met een opwaardering van het fietsnetwerk in en rond Katwijk, waarbij dit netwerk goed aansluit op de haltes langs de busbaan. Zo komt er een fietsviaduct over de N206 bij de halte Broekweg en komt er in de Duinvallei bij de N441 een nieuwe fietstunnel onder de N206. Gekoppeld aan de ontwikkeling van de fietssnelweg tussen Leiden en Katwijk ontstaat hiermee een optimaal netwerk van HOV-verbinding en fietspaden. Daarnaast wordt het tracé van de busbaan 'vertrambaar' ontworpen, zodat in de toekomst ook een tramverbinding tussen Leiden en Katwijk mogelijk blijft.

2. Naar mening van ANONIEM is er onvoldoende milieuonderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de busbaan. In dit verband wordt de nabijheid van een school en de verkeerslichten bij de Zeeweg genoemd. Ook zou er geen rekening zijn gehouden met sluipverkeer en het verkeer van en naar Katwijk aan Zee en Katwijk aan de Rijn. Verzocht wordt daarom om degelijk onderzoek.

Antwoord:

Voor de aanleg van de busbaan is een provinciaal inpassingsplan in procedure gebracht. In dit kader wordt nu een m.e.r.-procedure doorlopen. Onderdeel van de MER is een uitvoerige beschouwing van de milieuaspecten waarin ook de genoemde elementen worden meegenomen. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de wens om degelijk onderzoek te doen.

Burgercomité N206

1. Het burgercomité geeft aan dat de busbaan de voorwaarde creëert om meer verkeer over de N206 in de Duinvallei te laten rijden als gevolg van de woningbouw Valkenhorst. Het burgercomité kan zich dan ook niet vinden in de stellingname in de NRD dat negatieve effecten in de gebruiksfase zijn uitgesloten. Het comité verzoekt de effecten van de gebruiksfase mee te nemen in het MER, inclusief de effecten van de verkeerstoename die wordt gefaciliteerd. Het comité vraagt aandacht voor de aspecten: toenemende geluidsbelasting, extra uitstoot fijnstof, gezondheidseffecten op scholieren van naastgelegen scholen, congestie van het lokale verkeer (zowel auto- als fietsverkeer), de stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden (als gevolg van het extra verkeer).

Antwoord:

De komst van de busbaan is een mitigerende maatregel voor het verkeerseffect dat gepaard gaat met de woningbouw Valkenhorst. In het bestemmingsplan en de bijbehorende MER voor Valkenhorst zijn de effecten van de woningbouw, inclusief de toename van verkeer op de N206 en het onderliggend wegennet in beeld gebracht. Ook de hiermee samenhangende effecten op geluid, luchtkwaliteit, stikstof, gezondheid en natuur zijn hiermee in beeld gebracht. De besluitvorming voor de woningbouw Valkenhorst is afgerond. In MER terminologie maakt de ontwikkeling Valkenhorst onderdeel uit van de referentiesituatie voor de busbaan. In de MER voor de busbaan wordt daarom niet meer opnieuw gekeken naar de situatie met en zonder woningbouw, maar enkel naar het effect van de busbaan in de aanlegfase en de gebruiksfase. Hierbij wordt wel op alle genoemde omgevingsaspecten ingegaan.

2. Het burgercomité verzoekt om in de MER niet alleen de voorkeursvariant te onderzoeken, maar ook een variant waarbij bij in de Duinvallei geen sprake is van een vrijliggende busbaan. Het comité vindt het argument dat bij deze variant niet de kwaliteit worden geboden die een HOV-busbaan hoort te bieden in de vorm van snelle, frequente en betrouwbare reistijden arbitrair. De HOV-verbinding Leiden-Katwijk rijdt vanaf Leiden Centraal tot Valkenburg Oost ruim 3 kilometer op bestaande wegen tussen het autoverkeer en ook binnen de bebouwde kom van Katwijk.

Antwoord:

Aan de keuze voor het voorkeursalternatief is een ontwerpproces vooraf gegaan waarbij voor de keuze van het tracé en het voorlopig ontwerp verschillende varianten zijn bekeken. Daarbij is niet alleen gekeken naar de eisen die de provincie stelt aan een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding, maar ook naar de effecten op de omgeving (zoals ruimtelijke inpassing, effecten op groen etc). Het voorkeursalternatief moet in elk geval voldoen aan de eisen die de provincie stelt aan een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding. Tevens is een voorwaarde dat het tracé in de toekomst 'vertrambaar' dient te zijn. Een variant waarbij er geen (vrijliggende) busbaan in de Duinvallei komt voldoet hier niet aan. In dat geval moet de bus vanaf de busbaan weer invoegen op de N206 (nabij de kruising met de N441). Dit invoegen leidt niet alleen tot



onaanvaardbare vertraging voor de bus maar zorgt ook voor veel rijtijdverlies op de N206 zelf. Alle weggebruikers zouden dus forse nadelen ondervinden van een dergelijke tracékeuze. Om die reden is deze variant in een vroeg stadium afgevallen. Gelet op het reeds doorlopen (ontwerp)proces en het feit dat enkel de stikstofdepositie in de aanlegfase noodzaakt tot het opstellen van een MER, zal de MER voor de busbaan uitgaan van het voorkeursalternatief. Zoals ook beschreven in de NRD zal in de MER goed worden verwoord hoe tot dit alternatief is gekomen.

3. Het burgercomité wil dat het milieubelang vroegtijdig en volwaardig wordt meegenomen in de besluitvorming en verzoekt de directe en indirecte effecten op leefomgeving in de MER mee te nemen.

Antwoord:

In de MER voor de busbaan worden de effecten op de leefomgeving in beeld gebracht. In een eerdere fase is dit ook al gedaan in het ontwerp inpassingsplan.

4. Het burgercomité vraagt zich af vraag of de 1,3 kilometer N206 in de Duinvallei nu echt de doorslaggevende factor is voor de kwaliteit van de HOV-verbinding. De praktijk leert dat er nu al via de bestaande wegen een prima busverbinding (24 x per uur) mogelijk is. Daar is geen extra asfalt voor nodig.

Antwoord:

Ook aan het deel van het tracé dat is gelegen op de bestaande wegen is en worden in het kader van dit project nog aanpassingen gedaan. In Katwijk zijn in de periode 2019 tot en met 2021 al maatregelen doorgevoerd om de doorstroming voor de bus te verbeteren. In Leiden zal op de Plesmanlaan in de komende jaren eenzelfde pakket aan aanpassingen worden doorgevoerd om ook daar de doorstroming voor (onder andere) de bus te optimaliseren. Om de busbaan optimaal te laten functioneren is naast de aanleg van de bovengenoemde maatregelen het tracé door de Duinvallei noodzakelijk.