

Verslag werkatelier HOV tracédeel Zeeweg-oost e.o.

8 september 2015

Notulist

M. Hulshof/S.W. van Beveren

Te bereiken op

071 406 5000

Aanwezig:

Bewoners:

- de heer en mevrouw Vooijs
- de heer Moolenburgh
- mevrouw Van der Plas
- de heer De Jong
- mevrouw Hoek
- mevrouw Verdoes
- de heer Boskamp
- de heer Heijnen
- de heer Roelofsen
- de heer Van den Driessche
- de heer Onderwater
- de heer Van Duijn

Wijkraad Katwijk a/d Rijn

- de heer Dantuma
- mevrouw Van Duijvenvoorde

Veilig Verkeer Nederland

- de heer J. Koopman

Provincie Zuid-Holland

- de heer A. Roedoe
- de heer Chr. Bakker

Adviesbureau Movares (namens provincie)

- de heer T. te Lintel Hekkert

Gemeente Katwijk

- de heer J.G. Kreuger
- mevrouw M. Hulshof
- de heer S. van Beveren
- de heer T. den Butter

Op 8 september 2015 organiseerden de gemeente Katwijk en Provincie Zuid-Holland het HOV werkatelier tracédeel Zeeweg e.o. Doel van het werkatelier was de bewoners van het betreffende tracédeel te betrekken bij de uitwerking van het aanvullende onderzoek. Dit onderzoek is door het college aan GS gevraagd naar aanleiding van vragen van belanghebbenden tijdens de druk bezochte informatieavond op 10 juni en tijdens de informatieve sessie van de raad op 18 juni en naar aanleiding van de oordeelvormende sessie van de raad op 2 juli 2015. In de uitnodigingen voor dit werkatelier is het doel van dit werkatelier verwoord. De volgende 5 onderzoeksvragen staan – plenair of tijdens het werkatelier - op de agenda:

1. Mogelijkheden toepassing RDI (rotonde Doseer Installatie) bij rotondes
2. Mogelijkheden handhaven afslaan bewegingen Kon. Julianalaan – Zeeweg v.v.
3. Mogelijkheden visie negen fracties uit de gemeenteraad
4. Optimaliseringsmogelijkheden fietsroute
5. Verkeersveiligheidseffecten duidelijker in beeld brengen

Voor het werkatelier waren – naast een aantal professionele partijen – bewoners uitgenodigd die in een eerder stadium actief op de Nota Voorkeursmaatregelen hebben gereageerd. Dit was door het invullen van een reactiekaart tijdens de informatieavond, door het schrijven van een brief naar de gemeente of door in te spreken tijdens de informatieve raadssessie op 18 juni. Om een grotere vertegenwoordiging van bewoners van de Nieuwe Duinweg bij het werkatelier te betrekken, is aan een bewoner van deze straat die al op de genodigdenlijst stond, om aanvullende namen en adressen gevraagd. Uiteindelijk zijn 27 bewoners uitgenodigd. Van de uitnodiging hebben 12 bewoners gebruik gemaakt.

De bijeenkomst bestond uit twee delen:

1. het plenaire deel waarin een toelichting op het programma wordt gegeven en ingegaan wordt op de onderzoeksvragen. De aanwezigen zullen de presentatie digitaal ontvangen. Op verzoek van de aanwezigen kunnen ook opmerkingen geplaatst worden over de niet geagendeerde onderwerpen. Van de avond wordt een verslag gemaakt.
2. Het werkatelier. Tijdens het werkatelier worden verschillende ideeën die globaal zijn uitgewerkt met de aanwezigen besproken.

1. Het plenaire deel

Kortheidshalve wordt verwezen naar de presentatie.

Tijdens de presentatie worden de volgende opmerkingen door de aanwezigen gemaakt:

De informatieavond van 10 juni was naar het oordeel van de bewoners slecht aangekondigd. De uitnodiging voor de informatieavond is niet bij bewoners van de Nieuwe Duinweg bezorgd. Dit is een hiaat in de uitnodigingen: mensen die de 10^e niet uitgenodigd waren, hebben niet op de plannen kunnen reageren en zijn nu dus ook niet uitgenodigd voor het werkatelier. De gemeente geeft aan dat voor het werkatelier juist extra adressen aan de Nieuwe Duinweg zijn uitgenodigd. De aanwezigen willen een bredere vertegenwoordiging vanuit de bewoners bij het werkatelier, en vragen daarom een tweede werkatelier te organiseren voor die bewoners die geen uitnodiging hebben gehad maar wel belangstellend zijn. Omdat de gemeente het belangrijk vindt om met alle betrokkenen in overleg te gaan over de onderzoeksvragen van het college van B&W en omdat er mogelijk iets mis is gegaan bij het verzenden van de uitnodigingen wordt een tweede werkatelier – gelijk aan het eerste werkatelier – door de gemeente toegezegd.

Aanwezigen merken op dat de bezorging van de brieven niet goed gaat. Uitnodigingen zijn niet ontvangen, antwoordbrieven van het college ook niet. De gemeente gaat dit na.

In de presentatie worden de tot nu toe doorlopen stappen met de aanwezigen doorlopen. Dit om een beeld te geven van de fase waarin het project zich nu bevindt. De aanwezigen vragen om een stap terug te doen in het proces. De aanwezigen geven aan dat er al een aantal belangrijke stappen in het proces zijn gezet, waarin bewoners naar hun mening niet gekend zijn. Het is moeilijk om al die stappen 'over te slaan', en nu te praten over details. Het proces loopt van grof naar fijn, bewoners hebben het idee dat de gemeenteraad zich niet heeft gerealiseerd waarvoor ze in het begin van het proces getekend heeft, en dat ze nu in een 'fuik' terecht zijn gekomen. De gemeente geeft aan dat een discussie over eerdere besluiten alleen met de gemeenteraad gevoerd kan worden. Dat is de plek waar een politieke discussie gevoerd moet worden, en niet tijdens dit werkatelier. Het werkatelier is georganiseerd binnen de opdracht van het aanvullende onderzoek, en is alleen bedoeld om bewoners te betrekken bij de onderzoeksvragen.

De aanwezigen zijn het er niet mee eens dat het tracé voor het HOV al vastligt. De vraag is of tijdens het tweede werkatelier alle varianten voor het tracé besproken kunnen worden, waarbij aangegeven wordt waarom ze wel of niet haalbaar zijn. Een alternatieve route via Parklaan en Westerbaan wordt geopperd. Waarom is voor de Zeeweg gekozen? Komt dit idee van de provincie en niet van de gemeente?

De aanwezigen vragen om in het tweede werkatelier alle vragen van bewoners die tot nu toe niet beantwoord zijn, beantwoord kunnen worden. Ook vragen zij om alle metingen en alle relevante cijfers voor het volgende werkatelier bekend te maken. De gemeente probeert hieraan gehoor te geven. Bij het volgende atelier zullen de resultaten van de tellingen beschikbaar zijn. Naar aanleiding van de presentatie over de RDI komt de vraag waarom niet gekeken wordt naar alleen een RDI zonder busstroken op de Zeeweg-oost. De provincie geeft aan dat dat niet zo door het college is gevraagd. De aanwezigen hebben de vraag van het college wel zo geïnterpreteerd. De gemeente zal dit nagaan.

VVN heeft geadviseerd de rotondes in het kader van verkeersveiligheid te laten liggen. Er is nu al besloten dat de rotondes op termijn vervangen worden. Hoe realistisch is het onderzoek naar de RDI dan? De provincie geeft aan dat dit een tussenoplossing zou kunnen zijn. Het moment waarop de rotondes worden vervangen wordt in overleg met de gemeenteraad bepaald. Uitgangspunt hierbij is de goede doorstroming van het HOV en van het overige verkeer. Maatregelen zullen getroffen moeten worden voordat doorstromingsproblemen voor het HOV of voor het overige verkeer zich voordoen. Er vinden momenteel gedurende twee weken verkeerstellingen op wegvakken door middel van telslangen plaats. Ook is er op een representatieve dag een kruispunttelling gedaan gedurende de spitsperiodes. De kruispunttelling wordt met de wegvaktelling gecorrigeerd. De procentuele groei van het RVMK wordt gebruikt om vanuit de nieuwe tellingen de toekomstprognoses op te stellen. Het ontwerp gaat van grof naar fijn. Daarom is tot nu toe alleen met de toekomstprognoses uit het RVMK gerekend omdat in de Nota Voorkeursmaatregelen gekeken is naar een lange termijnoplossing voor 2030. We komen nu in de fase van verdere uitwerking. Daarom is nu gestart met de aanvullende tellingen. Het college heeft nu om een eventueel alternatief voor de kortere termijn gevraagd, en daarvoor zijn de verkeerstellingen nodig.

De aanwezigen menen dat het verkeerscirculatieplan nooit is toegepast. De aanwezigen hebben twijfels over de cijfers die uit de milieukaart komen. Deze worden getoetst op basis van de tellingen. R-net rijdt in Amsterdam met het verkeer mee, heeft kortere haltes en rijdt met een korte (niet verlengde) bus. Waarom kan dat in Katwijk niet? De provincie legt uit dat de rijtijd over de hele lijn

wordt bekeken. Op sommige stukken heb je meer tijdwinst dan op andere stukken. Voor de gehele lijn wordt in het huidige voorstel precies aan de rijtijdeisen voldaan.

Wat wordt precies bedoeld met 'vastlopen' van autoverkeer. Hoe lang sta je dan stil? Wie bepaalt of dat erg is? De provincie geeft aan dat vastlopen bij een rotonde betekent een gemiddelde wachttijd van 20 seconden. Als een verkeerslicht op rood gaat, mag het maximaal 120 seconden duren voordat je weer groen krijgt. Waarom niet kiezen voor 20 seconden wachttijd voor een rotonde maar wel een betere verkeersveiligheid? Wie maakt deze afweging? De provincie geeft aan dat in het onderzoek duidelijk zal worden aangegeven welke richtlijnen worden gehanteerd voor de doorstroming van het autoverkeer en het OV.

VVN is van mening dat met kruispunten de slachtofferongevallen zullen toenemen. De raad heeft gezegd dat het niet onveiliger mag worden dan in de huidige situatie. De maatregelen moeten een neutraal veiligheidseffect hebben. De provincie geeft aan dat het totaalpakket aan maatregelen veiligheidsneutraal moet zijn, niet alle maatregelen afzonderlijk. Bovendien kun je de huidige situatie met rotonde niet vergelijken met de toekomstige situatie met kruispunt. Er is dan een hogere verkeersintensiteit, dus dan zou je een veel complexere rotonde nodig hebben.

In het huidige plan gaan er volgens de aanwezigen 44 bussen per uur op de Zeeweg stoppen. Als die allemaal prioriteit hebben, betekent dat dan dat de auto's steeds moeten wachten? De provincie geeft aan dat dat niet zo is. Er rijden ook auto's met de richting van de bus mee. Een kruispunt met busprioriteit werkt ook goed voor auto's. In het onderzoek worden de tijden (cyclustijd/wachttijden) duidelijk gemaakt. Deze richtlijnen zijn bij het volgende werkatelier beschikbaar.

2. Het werkatelier

Hoofdfietsroute Nieuwe Duinweg

Er zijn twee varianten besproken: één met een fietsstraat en één met een aanliggend fietspad.

Gemaakte opmerkingen door de bewoners

- waarom is niet eerst een telling gehouden? Antwoord: we willen niet wachten met zoeken naar oplossingen tot de telgegevens er zouden zijn. Met de telgegevens worden de oplossingen nog eens gecheckt en getoetst aan de richtlijnen
- de fietsroutes veranderen, dus er rijden straks meer fietsers over de Nieuwe Duinweg. Antwoord: dat klopt en nemen we mee in de check.
- past het ontwerp wel? Antwoord: ja, beide ontwerpen passen binnen de huidige profielbreedte
- de rijverharding wordt asfalt. De bewoners willen dat niet. De vijftiger jaren uitstraling met klinkers moet gehandhaafd blijven. Daarover zijn 8 jaar geleden al afspraken gemaakt met de gemeente. VVN pleit wel voor asfalt i.v.m. fietscomfort en doet suggestie voor toepassen streetprint (asfalt met uitstraling van klinkers). De bewoners willen dat niet.
- de situatie is nu al onhoudbaar, dat wordt alleen maar erger met doorgaand, snel fietsverkeer
- past niet met de bomen, bomen moeten gehandhaafd blijven
- auto's gaan sneller rijden, omdat de weg breder wordt
- verkeersonveilig rond aansluiting fietstunnel op Nieuwe Duinweg. Gevaarlijk voor overstekende kinderen
- veel nadelen voor alleen enig oponthoud bij de rotondes
- er zijn nu al opstoppingen op de Nieuwe Duinweg bij aanvang van de school

- er is nu al geluidoverlast en vandalisme (spiegels van auto's)
- Zeeweg is hoofdroute voor fietsers en dat moet zo blijven
- fietsstraat maakt het niet veiliger
- er verdwijnt parkeergelegenheid bij het Waterloopje, terwijl er nu al een parkeerprobleem is

Fietsoversteekplaats Koningin Julianalaan/Nieuwe Duinweg

Er zijn twee schetsmatige varianten besproken: één met een tunnel onder de Koningin Julianalaan door en één met aanvullende maatregelen op de huidige oversteekplaats.

Gemaakte opmerkingen door de bewoners

- tunnel is ruimtelijk niet inpasbaar: de helling in de Nieuwe Duinweg maakt het onmogelijk om een aantal aanliggende percelen te bereiken en er vervalt een groot aantal parkeerplaatsen. Voor de bewoners is dit geen optie
- de voorgestelde aanvullende maatregelen (voornamelijk door markering duidelijker maken dat fietsers voorrang moeten geven) zijn een verbetering. Ook VVN onderschrijft dit
- een belangrijk knelpunt is het ontbreken van zicht vanuit de Nieuwe Duinweg (vanwege geparkeerde auto's) op het verkeer komend vanaf het Bosplein
- suggestie tot het aanbrengen van een versmalling op de Koningin Julianalaan ter plaatse van de fietsoversteek
- de bewoners vrezen dat in het geval van een hoofdfietsroute via de Nieuwe Duinweg, op deze locatie op termijn een verkeersregelininstallatie noodzakelijk zal worden. Zij willen dat niet
- voor de bewoners bevestigt de problematiek op deze locatie hun standpunt dat de Nieuwe Duinweg geen hoofdfietsroute moet worden

Ventweg Nieuwe Zeeweg

Er zijn vier schetsmatige varianten op het oorspronkelijke ontwerp besproken:

- Voetpad aan woningzijde
- Aanliggend fietspad aan noordzijde van de ventweg, geen voetpad
- Apart fietspad handhaven, geen voetpad
- Fietsstraat, voetpad aan woningzijde

Gemaakte opmerkingen door de bewoners

- alle varianten zonder een apart fietspad zijn voor de bewoners niet acceptabel. Er zullen veel fietsers via de ventweg naar de halte rijden. De provincie geeft aan dat alleen de fietsers die gebruik maken van de stalling via de ventweg zullen rijden.
- de variant met een apart fietspad gaat ten koste van meer groen. De bewoners vinden dat de aanliggende busbaan moet vervallen. Dat is volgens de bewoners ook niet conform de bestuursovereenkomst. Daarin zou staan dat de bus op de Zeeweg meerrijdt met het verkeer.
- een fietspad voor twee richtingen moet minimaal 4 m breed zijn. VVN bevestigt dit. De provincie geeft aan dat dit waarschijnlijk alleen geldt voor snelfietsroutes, voor overige tweerichtingsfietspaden geeft de richtlijn 3,50 m aan.

- De bewoners willen geen hoofdfietsroute via Nieuwe Duinweg. Huidige situatie met fietspaden langs de Zeeweg moet blijven.

Overige opmerkingen/vragen van de bewoners

- een goed alternatief is de halte Zeeweg-oost te laten vervallen en bij de Zanderij een grote halte te creëren. Daar is ruimte en heeft niemand er last van. Ook langs de toerit N206 is een optie. Er is daar nog de locatie van een voormalige halte
- fietspad langs N206 handhaven
- situatie Zeeweg handhaven, met fietspaden in één richting
- tunnel is sociaal onveilig
- er is een gemeentelijk fietsplan uit 2011, bedoeld om mensen uit de auto te krijgen. Daar is geen uitvoering aan gegeven.
- het autoverkeer neemt af, ook als gevolg van e-bikes
- talloze andere varianten denkbaar
- beukenhaag moet gehandhaafd blijven, heeft functie voor zicht, fijnstof en leefbaarheid
- een fietspad voor twee richtingen zonder scheiding is onveilig
- gevolgen voor fijnstof zijn niet meegenomen, milieu is onderbelicht
- de beleving van het groen en het behoud van de bomen is een belangrijk aspect
- verplaatsen tunneltje richting N206 is beter
- DVS had geen vergunning moeten krijgen
- Door een aanwezige wordt opgemerkt dat deze sessie niet als een werkatelier wordt ervaren. Dat is meer met elkaar schetsen, nu alleen maar reageren op plannen
- wijkraad heeft ook voorgesteld om de bus niet door het dorp te leiden
- suggestie is gedaan om een halte te creëren bij 't Heen
- er zijn genoeg suggesties gedaan om een stap terug te doen in het proces. Advies om 2 jaar extra tijd te nemen voor een heroverweging en het onderzoeken van alternatieven

Een van de bewoners stelt de vraag of het verslag dat naar aanleiding van deze avond wordt gemaakt, openbaar is, en of de bewoners het verslag met raadsleden en de pers kunnen delen. Ook wordt gevraagd of raadsleden en de pers voor het tweede werkatelier uitgenodigd kunnen worden. De gemeente antwoordt dat het verslag en de presentatie openbare stukken zijn. De gemeente geeft verder aan dat het tweede werkatelier - net als het eerste - een bijeenkomst met bewoners en belanghebbenden is. Omdat er geen politieke discussies worden gevoerd is de gemeenteraad hier niet voor uitgenodigd. Het overleg met de gemeenteraad wordt door het college gevoerd, niet door het ambtelijk apparaat. Gemeenteraadsleden zowel als de pers zijn welkom op de algemene bewonersavond die over de onderzoeksresultaten wordt georganiseerd. De wijkraad merkt op dat het in dit stadium juist niet handig is om raadsleden en pers uit te nodigen, maar dat de bewoners de kans moeten benutten om in het voortraject van het onderzoek met de gemeente in overleg te treden. De aanwezigen stemmen hiermee in.