

Verslag tweede werkatelier dd. 6 oktober 2015 HOV tracédeel Zeeweg-oost e.o.

Locatie: Burgerzaal / gemeentehuis

Aanvang: 19.30 u

Einde: 23.00 u

Aanwezig

Gemeente:

De heer J. Kreuger

De heer S. van Beveren

Mevrouw M. Hulshof

De heer P. van der Plas

De heer T. den Butter

Provincie Zuid-Holland

De heer A. Roedoe

De heer C. Bakker

Mevrouw S. Lutz

Movares:

De heer T. te Lintel Hekkert

Notulist

M. Hulshof

Te bereiken op

071 406 5414

m.hulshof@katwijk.nl

Ca. 85 bewoners rond het tracédeel, zie bijgaande presentielijst

Toelichting

Op 6 oktober 2015 organiseerden gemeente Katwijk en provincie Zuid-Holland een tweede HOV werkatelier voor het tracédeel Zeeweg-oost – Kon. Julianalaan – Industrierweg – Nieuwe Duinweg. Het atelier was georganiseerd op verzoek van de aanwezigen bij het eerste HOV werkatelier, omdat men tijdens die bijeenkomst de vertegenwoordiging van bewoners van de Nieuwe Duinweg te gering vond, waar de gemeente het mee eens was. Doel van het werkatelier is gelijk aan het eerste werkatelier, namelijk de bewoners betrekken bij de uitwerking van de onderzoeksvragen die het college van B&W naar aanleiding van de besluitvorming over de Nota Alternatieven R-net corridor Leiden – Katwijk – Noordwijk heeft geformuleerd. Bewoners worden ook uitgenodigd om met eigen ideeën te komen die passen binnen de kaders van de onderzoeksopdracht van het college van B&W

De bijeenkomst bestaat uit drie delen:

1. Het plenaire deel waarin toelichting op het programma wordt gegeven en ingegaan wordt op de onderzoeksvragen. Daarnaast geeft de provincie een toelichting op de uitkomsten van de verkeerstellingen.
2. Het werkatelier: er zijn twee tafels met kaarten van de huidige situatie, waarop bewoners hun ideeën over de inpassing van R-net op dit tracédeel kunnen intekenen. Ook worden vragen beantwoord door provincie en gemeente. Daarna worden de oplossingsrichtingen die uit het onderzoek naar voren komen door de
3. Aan het eind van de avond is ruimte om plenair een toelichting op de beantwoording van de vragen te geven die op 5 oktober huis aan huis zijn verspreid.

Deel 1: Het plenaire deel

Korthedshalve wordt verwezen naar de presentatie.

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

Gevraagd wordt of het programma omgedraaid kan worden aangezien iedereen recht heeft op een toelichting op de achtergrond van het project R-net.

- De gemeente geeft aan dat vanavond de onderzoeksvragen centraal staan, hiervoor zijn de bewoners dan ook expliciet voor uitgenodigd. Het programma van de avond zal niet wijzigen. Als de aanwezigen willen praten over het ter discussie stellen van eerdere besluitvorming, moet dat met het college en de gemeenteraad gebeuren.

Gevraagd wordt of de provincie doorzettingsmacht heeft.

- De gemeente gaat dat uitzoeken.

Opgemerkt wordt dat de gemeenteraad één idee heeft laten uitwerken, maar niets heeft gedaan met alle andere ideeën van de bewoners. Bijvoorbeeld rond de lijnvoering. Het vrije tracé rond de Zanderij wordt niet gebruikt, en ook de Parklaan is een goed optie volgens bewoners. Waarom moet alles op de Zeeweg? Een betere bediening van de gebruikers van het HOV is geen afdoende antwoord. Haltes moeten gesitueerd worden op plekken waar het niet storend is. Waarom is er geen alternatief tracé onderzocht?

Wat gaat de gemeente doen als er toch files ontstaan bij het kruispunt? De gemeente geeft aan dat we daar niet van uitgaan. Een rotonde heeft een beperktere capaciteit dan een kruispunt, dus als dit probleem zich bij een kruispunt zou voordoen, zou het in nog sterkere mate bij een rotonde gebeuren.

Als het op de Zeeweg te druk wordt, moeten er andere ontsluitingen aangelegd worden.

In de Bestuursovereenkomst staat volgens een bewoner dat alleen buiten de bebouwde kom busstroken zouden komen.

- De provincie geeft aan dat dit niet klopt. In de Bestuursovereenkomst zijn de voorziene infrastructurele maatregelen genoemd, te weten een busbaan langs de N206 tot de Zeeweg, een fiets- en voetgangerstunneltje onder de Zeeweg en doorstroming bevorderende maatregelen vanaf de Zeeweg. De provincie beschouwt de voorgestelde aanliggende busstroken langs de Zeeweg als onderdeel van de doorstroming bevorderende maatregelen.

Gevraagd wordt waarom de RDI niet wordt onderzocht zonder de busstroken op de Zeeweg-oost.

- De provincie geeft aan dat deze variant inderdaad niet expliciet is benoemd in de onderzoeksopzet, maar dat uit de andere te onderzoeken varianten duidelijk zal blijken of de busstroken langs de Zeeweg noodzakelijk zijn of niet.

Er is onzekerheid over getallen/prognoses. Hoe kun je op basis hiervan zulke beslissingen nemen?

- De provincie antwoordt dat in het kader van de nadere onderzoeken juist over de onderdelen die samenhangen met de verkeerscijfers nog kritisch naar de maatregelen wordt gekeken.

Een bewoner merkt op dat de fietstunnel Waterloopje sociaal onveilig is.

Door de inpassingsmaatregelen zal volgens een bewoner al het fietsverkeer door de Nieuwe Duinweg gaan. Dit alles voor 1,5 minuut tijdswinst. De inpassing van R-net zal tot grote problemen bij de Nieuwe Duinweg en het Bosplein leiden. Gevraagd wordt of een veilige wijk ook een uitgangspunt is. Het hele plan is wel samenhangend, maar er is geen rekening gehouden met effecten in de wijk. Fietsroutes horen volgens de bewoners om de wijk heen, niet door de wijk. Er komt volgens de bewoners veel sluipverkeer door de Nieuwe Duinweg.

- De provincie geeft aan dat er inderdaad meer fietsverkeer door de Nieuwe Duinweg gaat en dat veiligheid wel degelijk een uitgangspunt is. De provincie geeft aan dat er geen sluipverkeer door de Nieuwe Duinweg voorzien is.

Volgens een aantal bewoners zijn er te veel knelpunten om te spreken van een voorkeurstracé. We zouden eerst alle knelpunten moeten onderzoeken. Op deze manier is het niet veilig en leefbaar. Er is volgens de bewoners alleen naar het HOV gekeken, niet naar het effect op de wijk. Het lijken nu allemaal losse stukjes, er moet integraal naar het plan worden gekeken.

- De provincie geeft een toelichting op de recent uitgevoerde verkeerstellingen, en legt uit dat de verkeerstellingen in deze fase van het project worden gedaan omdat de gemeenteraad heeft gevraagd naar mogelijke oplossingen op een kortere termijn dan waar aanvankelijk naar werd gekeken. Hiervoor zijn andere cijfers nodig. Dat past ook bij deze fase van het project, je werkt steeds meer gedetailleerd.

Een aantal bewoners merken op dat het fietsverkeer over het fietspad langs de N206 niet geteld is. Dat fietsverkeer komt met het vervallen van het fietspad aan de zuidzijde van de Zeeweg oost allemaal over de Nieuwe Duinweg.

De recent uitgevoerde tellingen geven lagere cijfers dan de RVMK voorspelling voor 2010. Gevraagd wordt hoeveel het model als prognose voor 2015 zou geven? Het verschil met de tellingen die gedaan zijn, zou dan waarschijnlijk nog veel groter zijn. De bewoners vinden de tabel met cijfers manipulatief. Als het RVMK niet klopt, waarom blijven we dan wel rekenen met de jaarlijkse groeicijfers uit het RVMK?

- De provincie geeft aan dat het van belang is om vanaf nu de telcijfers van 2015 als basis te nemen in plaats van te hoge modelcijfers voor 2010. Voor de groeipercentages van het autoverkeer wordt alleen uitgegaan van de groei die het model voorspelde na 2015. Daarmee wordt de onjuiste voorspelling die het model deed voor de periode 2010-2015 teniet gedaan.

Een bewoner merkt op dat er veel aannames zijn. De cijfers blijken niet te kloppen, terwijl alles al vastligt. We kijken nu af van het model omdat dit geen juiste voorspelling geeft, maar het besluit van de raad is wel op deze cijfers gebaseerd. De raad is volgens de bewoners verkeerd voorgelicht. Hoe verder in de tijd, hoe onzekerder de cijfers volgens de aanwezigen worden. Waarom investeren we niet in andere dingen?

- De provincie geeft aan dat de raad de meest actuele informatie heeft gekregen die op dat moment beschikbaar was. De maatregelen die gebaseerd zijn op het verkeersmodel betreffen alleen de Zeeweg oost en de Julianalaan noord. Deze maatregelen worden in het kader van het nader onderzoek bekeken met de herijkte prognoses.

Volgens een bewoner wil de provincie geen rotondes, en wordt daar nu naartoe gewerkt. De wethouder heeft zich door de provincie laten overtuigen dat de rotonde de verkeersintensiteit niet aankan. Volgens de gemeente blijft dit kloppen, het gebeurt alleen later.

Nu de verkeerscijfers anders blijken valt voor bewoners de basis van het raadsbesluit weg. De cijfers zijn een nieuw gegeven waardoor de besluiten heroverwogen zouden moeten worden. Waarom werken we nu aan een VO, terwijl we niet weten waar we aan toe zijn met de N206 en de Westerbaan? Als we langer wachten, worden ook de cijfers steeds duidelijker. Kan R-net niet als pilot als gewone bus rijden en dan kijken hoe het verder gaat?

- De provincie geeft aan dat de raad juist nader onderzoek heeft gevraagd over de maatregelen die gebaseerd zijn op de verkeersprognoses. De enige maatregelen die gebaseerd zijn op de verkeersprognoses bevinden zich op de Zeeweg oost en de Koningin Julianalaan noord. De provincie geeft aan dat het nog niet bekend is of en zo ja wanneer de rotonde op basis van de nieuwe cijfers vervangen zou moeten worden.

Als de bomen langs de Zeeweg worden vervangen, komen er kleinere bomen voor terug, die weer kunnen uitgroeien tot bomen van de huidige omvang.

- Volgens de provincie kan het karakter van de Zeeweg als groene entree behouden blijven.

Als het fietspad verdwijnt, moet langzaam verkeer op een andere manier bij de bushalte kunnen komen.

Waarom komt er geen bushalte bij het gemeentehuis en bij de sporthal Cleijn Duin? Dan is de Zeeweg tevreden. Gaat het om het aanzien van het gemeentehuis?

- Volgens de provincie gaat het erom dat er één haltelokatie voor beide lijnen komt, in plaats van drie of vier haltelokaties op verschillende plekken rond het kruispunt.

Een knooppunthalte hoort volgens een bewoner niet in de bebouwde kom.

Hoe zit het met parkeerplaatsen op de ventweg? Als de ventweg te smal wordt, passen er geen verhuiswagens op.

- De provincie geeft aan dat de ventweg breder kan worden dan in de huidige situatie.

Volgens een bewoner gaat dat ten koste van groen.

- De provincie geeft aan dat er niet meer autoverkeer op de ventweg zal komen. Het gaat alleen om het verkeer ten behoeve van de aanwonenden

Volgens een aantal bewoners zijn er geen verkeerstellingen gedaan bij de oversteek Nieuwe Duinweg – Koningin Julianalaan zuid: er is niet geteld aan de kant van het gemeentehuis.

- De provincie geeft aan dat er verkeerstellingen in de Nieuwe Duinweg zijn uitgevoerd die een redelijk beeld geven van de hoeveelheid fietsers die oversteekt over de Julianalaan.

Het college heeft de Nieuwe Duinweg een beeldbepalende straat van Katwijk genoemd. Daar moeten ze dan ook rekening mee houden. In het verleden moesten er 62 bomen blijven staan vanwege dit beeldbepalende karakter. Waarom moeten er nu dan bomen weg?

- Volgens de gemeente zouden er inderdaad bomen gekapt moeten worden als je een fietspad wil realiseren. Als je de bomen laat staan, past er geen fietspad.

Een aantal bewoners vragen welke oplossingsrichting er is als alle bomen blijven staan?

- De provincie geeft aan dat dat een goed onderwerp is om aan de tafels te bespreken.

Het Westerbaanpad kan aansluiten op de Parklaan. Waarom nemen we dat niet mee? Dat fietspad komt uit bij de bushalte langs de N206, dus is heel goed toegankelijk. Als je ook de bushalte bij Cleijn Duin handhaaft, zijn de problemen in de wijk opgelost.

Volgens een aantal aanwezigen zijn de bewoners en de gemeenteraad stelselmatig niet of verkeerd geïnformeerd.

- De gemeente geeft aan dat bewoners en gemeenteraad wel degelijk juist zijn geïnformeerd, met de informatie die op dat moment voorhanden was.

Een aantal bewoners vragen om meer tijd en ruimte om zelf te onderzoeken hoe het anders kan. Gevraagd wordt of alles ondergeschikt is aan het HOV.

- De gemeente geeft aan dat het HOV wel bepalend is, maar dat wij wel randvoorwaarden hebben gesteld.
- De provincie stelt voor om veiligheid in een tabel te vatten. Hiermee kan de huidige vormgeving in 2030 vergeleken worden met de toekomstige vormgeving in 2030.

Een aantal bewoners vragen hoe de cijfers in de tabel geïnterpreteerd moeten worden. Zij vinden dat dit beter in woorden dan in cijfers aangegeven kan worden.

- De provincie geeft aan dat beide wordt gedaan en dat altijd minimaal een 6 (voldoende) gescoord moet worden omdat alle maatregelen aan de landelijke CROW-richtlijnen moeten voldoen.

Een bewoner merkt op dat voor zo'n belangrijk onderwerp een second opinion aan een onafhankelijk bureau moet worden gevraagd. Als dat bureau ook op dezelfde cijfers uitkomt, hebben bewoners er pas vertrouwen in.

- De gemeente geeft aan dat alleen als wij er een goede reden voor zien, er een second opinion komt. Vooral nog hebben wij vertrouwen in het bureau dat nu het onderzoek voor ons en voor de provincie doet.

Gevraagd wordt of de recente ontwikkelingen op fietsgebied (o.a. groei e-bike gebruik) in het verkeersmodel zijn verwerkt?

- De provincie geeft aan dat geen aanpassing van het RVMK-model heeft plaatsgevonden voor deze ontwikkeling.

Bewoners geven aan dat ze HOV prima vinden, maar op een andere manier ingevuld. Daar willen ze graag over meedenken.

Een aantal aanwezigen geeft aan niet mee te werken aan het geplande werkatelier, omdat zij het niet eens zijn met het tot nu toe doorlopen proces.

Deel 2: werkatelier (Burgerzaal en A1.44)

Een deel van de bewoners blijft aanwezig bij het werkatelier.

De volgende opmerkingen worden door bewoners gemaakt:

- De voorkeur is om de as van de Zeeweg oost (nabij N206) meer richting het noorden te verschuiven om bomen te sparen.
- Het huidige tunneltje naar de Baron van Wassenaerlaan is te smal voor auto's en fietsers tezamen.
- De fietsroute vanaf Nieuwe Duinweg tot tunneltje Baron van Wassenaerlaan is sociaal onveilig.
- Het gebruik van de Nieuwe Duinweg verandert als het fietspad zuidzijde langs Zeeweg oost vervalt en door realisatie van tunnel Waterloopje. Meer fietsers zullen de Nieuwe Duinweg gaan gebruiken richting N206.
- Idee om een ongelijkvloerse fietsrotonde onder het kruispunt Zeeweg-Koningin Julianalaan te realiseren.

Eén schets wordt door bewoners gemaakt.

Deel 3: De gelegenheid om toelichting op de beantwoording van de vragen te geven die op 5 oktober huis aan huis zijn verspreid.

Van deze gelegenheid wordt geen gebruik gemaakt.