

Dit document betreft het plan van aanpak met beschrijving van het ontwerpproces om tot een voorontwerp voor de HOV busbaan in Duinvalei te komen.

HOV Leiden – Katwijk, tracédeel Duinvallei

Plan van aanpak fase 2 schets en voorlopig ontwerp (SO/VO)

Provincie Zuid-Holland
Gemeente Katwijk

30 juni 2021



Inhoud

1	Inleiding	1
2	Resultaat en afbakening	2
2.1	Maatregelenpakket	2
2.2	Uitgangspunten voor het ontwerp	2
2.3	Basisscope en meekoppelkansen	3
2.4	Resultaat	3
3	Activiteiten	4
3.1	Ontwerpproces	4
3.1.1	Tracéonderzoek	4
3.1.2	Uitwerken meekoppelkansen	5
3.2	Omgevingsmanagent	6
3.3	Planologische procedure	7
4	Verdeling rollen, taken en verantwoordelijkheden	8
4.1	Organisatie & besluitvorming	8
4.1.1	Bestuurlijk Overleg	8
4.1.2	Projectgroep	8
4.1.3	Technisch overleg	9
4.2	Taken en verantwoordelijkheden	9
4.3	Financiën	9
5	Planning en milestones	11
6	Conclusies en aanbevelingen	12

1 Inleiding

De Provincie Zuid-Holland is samen met de gemeente Katwijk, Noordwijk en Leiden bezig aan de realisatie van de een R-net corridor tussen Leiden – Katwijk – Noordwijk. In 2013 hebben deze partijen een bestuursovereenkomst afgesloten over de gefaseerde aanleg van diverse maatregelen op de route, Leiden – Katwijk – Noordwijk, die de kwaliteit van de R-net-verbinding verhogen.

Binnen de gemeente Katwijk zijn op dit moment al diverse maatregelen gerealiseerd zoals busstroken, nieuwe R-net haltes en een tunnel voor fietsers en voetgangers onder de Zeeweg.



Figuur 1: Tracé overzicht HOV-RNet

De volgende fase behelst de aanleg van een vrije busbaan van Valkenburg-Oost tot de Zeeweg langs de Duinvallei.

Voor het deel tussen Valkenburg-Oost en kruising N206 - N441 is in samenwerking tussen provincie, BPD Bouwfonds Gebiedsontwikkeling en gemeente een voorkeurstracé ontwikkeld. Dit tracé is grotendeels geborgd in het bestemmingsplan Valkenhorst en de PIP Rijnlandroute. Voor het tracédeel door de Duinvallei dient nog een VO te worden opgesteld.

Gemeente en provincie zijn overeengekomen hun samenwerking in dit project nader uit te werken in een plan van aanpak. Afspraak was deze voor 1 juli op te leveren. Dit plan van aanpak betreft het tracédeel tussen de kruising N441-N206 en de Zeeweg, waarin is opgenomen:

- de precieze scope van het project HOV Duinvallei,
- de verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen provincie en gemeente,
- de borging van de uitvoering van de Infrastructurele maatregelen door een planning met concrete data en mijlpalen,
- inleiding op de financiering/dekking.

Bijlage bij dit plan van aanpak is een memo van RHDHV waarin dieper wordt ingegaan op het schetsontwerp en de omgevingsaspecten.

2 Resultaat en afbakening

Het doel is het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer conform de in 2013 gemaakte bestuurlijke afspraken (*Bestuursvereenkomst provincie Zuid-Holland – gemeente Katwijk vanwege het HOV-Net Zuid-Holland Noord d.d 17 mei 2013*). Inmiddels is uit de verkeersonderzoeken voor het ontwerp bestemmingsplan Valkenhorst gebleken dat een maatregelenpakket -waar de busbaan onderdeel van uitmaakt -een noodzakelijke mitigerende maatregel is om op de N206 ook na oplevering van Valkenhorst een aanvaardbare verkeerssituatie te behouden.

2.1 Maatregelenpakket

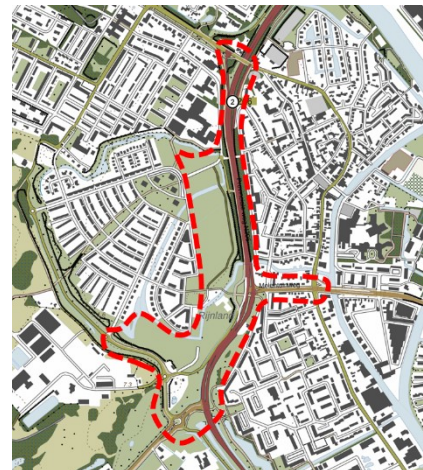
In dit plan van aanpak houden we derhalve minimaal rekening met het maatregelenpakket 1 uit het ontwerp bestemmingsplan Valkenhorst: **de basisvariant**. De basis voor het ontwerp is derhalve het verkeerskundig onderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan Valkenhorst is uitgevoerd (4Cast, 29 maart 2021, rapportnummer P21-0011. Deze maatregelen zien op:

- de realisatie van een vrijliggende busbaan¹. Deze vrijliggende busbaan wordt gerealiseerd over het traject Valkenburg-Oost – Zeeweg. Met de realisatie van de vrijliggende busbaan is onlosmakelijk verbonden het verlengen van de bestaande fietstunnels Molentuinweg en Nieuwe Duinweg;
- de realisatie van een nieuwe fietstunnel onder de N206 ter hoogte van de N441;
- de aanpassing/optimalisatie van de instelling van de verkeersregelininstallatie kruising N206-Molentuinweg;
- het geen prioriteit geven in de verkeersregelininstallatie van de kruising N206-Molentuinweg aan openbaar vervoer dat geen gebruik maakt van de vrijliggende busbaan.

2.2 Uitgangspunten voor het ontwerp

Uitgangspunt voor het ontwerp zijn – naast maatregelenpakket 1- de afspraken zoals vastgelegd in de Bestuursvereenkomst 2013 en bijbehorende bijlagen zoals de kwaliteitseisen R-net waaronder de implementatiestrategie, implementatieplan en het basis Programma van Eisen van R-net.

In de afgelopen jaren is diverse keren de eventuele inpassing van een busbaan op het gedeelte tussen de N441 en de Zeeweg onderzocht. Dit heeft nog niet geleid tot een vastgesteld ontwerp van de busbaan op dit deel. RHDHV heeft in een eerder stadium de busbaan op schets-niveau uitgewerkt. Dit schetsontwerp is gebruikt als vertrekpunt bij het opstellen van voorliggend plan van aanpak. Op basis van dit ontwerp is vervolgens het budget van 16 miljoen bepaald. Dit budget is binnen de provincie beschikbaar maar is waarschijnlijk alleen voldoende voor een 'kale' inpassing in de Duinvallei, waarbij de nadruk ligt op de aanleg van functionele infrastructuur.



Figuur 1: Onderzoeksgebied

Het schetsontwerp is een sober en doelmatig ontwerp. Zowel provincie als Katwijk hebben aangegeven in de volgende schetsfase extra aandacht te willen besteden aan de volgende ontwerpaspecten:

¹ Toekomstige vertraming wordt ruimtelijk niet onmogelijk maakt.

- Oversteekbaarheid N206 en verkeersveiligheid voor langzaam verkeer vergroten;
- Toekomstige gebiedsontwikkeling in de Duinvallei niet onmogelijk maken, waaronder ruimtereservering voor woningbouw;
- Aandacht voor goede ruimtelijke inpassing van alle infrastructuur waaronder het borgen van logische, comfortabele en veilige routestructuren voor fietsers en voetgangers. Hiervoor schakelt de provincie een landschapsarchitect in;
- Behoud en verbeteren van groenstructuren;
- Een ruimtereservering ten behoeve van de mogelijke realisatie van een moderne mobiliteitshub inclusief voorzieningen en de toeleidende infrastructuur ter hoogte van de R-nethalte in de Duinvallei;
- De busbaan wordt door de provincie voorzien van een Esthetisch Programma van Eisen, dat rekening houdt met de reeds aanwezige projecten in de omgeving.

2.3 Basisscope en meekoppelkansen

Het huidige schetsontwerp is zoals gezegd een sober en doelmatig ontwerp. Het is van belang een goede afbakening te maken tussen de basisscope van het project en eventuele extra's of alternatieven. Het ontwerpproces bestaat uit twee parallelle sporen:

- I. Een tracéonderzoek: het onderzoeken van alternatieve tracés en het afwegen van varianten om te beslissen over een voorkeurstracé.
- II. Meekoppelkansen: aanvullende zaken die momenteel nog niet zijn voorzien van budget. Deze kunnen worden toegevoegd ter verhoging van de kwaliteit of functionaliteit van het gebied of de mobiliteitsnetwerken.

De voorlopig ontwerp fase wordt afgerond met een Realisatieovereenkomst tussen provincie en gemeente Katwijk. In de Realisatieovereenkomst zullen onder andere de organisatie, taak- en risicoverdeling en bestuurlijk overleg definitief worden vastgelegd. In deze Realisatieovereenkomst zullen eveneens de definitieve uitgangspunten van de inpassing worden vastgelegd omdat op dat moment alle ontwerp mogelijkheden zijn uitgewerkt en afgeprijsd. Voorliggend plan van aanpak is dus de opmaat naar de Realisatieovereenkomst en betreft de ontwerpfase van schets- en voorlopig ontwerp.

2.4 Resultaat

De provincie en gemeente streven ernaar om de gehele busbaan (inclusief deel Valkenhorst) uiterlijk eind 2024 op te leveren en in gebruik te nemen. Dan worden namelijk naar verwachting ook de eerste woningen in gebruik genomen op Valkenhorst. Deze planning is uitermate ambitieus en alleen haalbaar als er geen verstoringen in het proces optreden. Voor het behalen van deze planning is de provincie -als realisator- sterk afhankelijk van de mate waarin het project goed kan worden ingepast in de omgeving. Door een goede inpassing worden lange procedures met omwonenden voorkomen.

Vandaar dat gezamenlijk wordt gestreefd naar meer dan een functionele en sobere inpassing, binnen de financiële kaders van beide organisaties.

3 Activiteiten

3.1 Ontwerpproces

Het ontwerpproces bestaat uit twee parallel sporen:

- I. Een tracéonderzoek
- II. Meekoppelkansen

Onderstaand worden de grootste ontwerpaandachtspunten en koppelkansen benoemd. Voor een volledig beeld wordt verwezen naar de memo van RHDHV. In de komende maanden zal een nadere uitwerking plaatsvinden evenals een verkeerskundige analyse van de beoogde verkeersafwikkeling. Deze opties kunnen in het vervolgtraject nog worden aangevuld of aangepast als gevolg van nieuwe inzichten.

3.1.1 Tracéonderzoek

Onderdeel van de huidige fase van globaal ontwerp is het onderzoeken van alternatieve tracés en het afwegen van varianten om te beslissen over een voorkeurstracé. Vooronderzoek wijst uit dat met name het tracédeel ter hoogte van de Nieuwe Duinweg studie behoeft. Het huidige ontwerp van de busbaan kent een behoorlijke ruimtelijke impact en heeft tot gevolg dat met name op het deel bij de Nieuwe Duinweg geen ruimte beschikbaar is voor groencompensatie. In overleg met de gemeente en provincie zijn diverse varianten bedacht die ruimtelijk minder ingrijpend zijn. Deze varianten dienen eerst verkeerskundig te worden doorgerekend. Dit proces loopt separaat. De uitkomsten hiervan zullen worden meegenomen in de nadere uitwerking van de busbaan.

De varianten waaraan kan worden gedacht zijn:

- Een volledige busbaan tussen de N441 en de Zeeweg waarbij de toerit N206 wordt verschoven om meer ruimte te creëren bij ontmoetingskerk
- De bus via busstroken langs de N206 laten rijden op het deel Molentuinweg – Zeeweg. Tussen de N441 en de Molentuinweg rijdt de bus via de busbaan
- Tussen de Molentuinweg en de Zeeweg een busbaan richting Katwijk. De bus richting Leiden rijdt via een busstrook langs de N206. Tussen de N441 en de Molentuinweg rijdt de bus via de volledige busbaan
- Een volledige busbaan tussen de N441 en de Zeeweg waarbij het twee richtingen fietspad komt te vervallen en de fietsroute wordt verlegd naar de Nieuwe Duinweg.

Een tweede ontwerpvariabele is de doorgaande fietsroute. Momenteel ligt er een provinciale noord-zuid fietsroute door de Duinvallei; uiteraard wordt deze verbinding binnen de basisscope in stand gehouden. De mogelijke tracés van deze fietsverbinding maken onderdeel uit van het ontwerpproces. Daarbij is aandacht voor de aansluiting aan de noordzijde (Zeeweg), de zuidzijde (N441 – Westerbaan) en de oost-west fietsverbinding tussen de Zanderij en Katwijk aan den Rijn.

3.1.2 Uitwerken meekoppelkansen

Mobiliteitshub

De Duinvallei is een gebied middenin Katwijk dat de schakel vormt tussen meerdere dorpskernen. De bestaande (tijdelijke) HOV halte is drukbezocht en de fietsvoorzieningen zijn in niet-corona tijd vol. Bij het inrichten van een toekomstige permanente halte zou het goed zijn om rekening te houden met de kansen/mogelijkheden van een mobiliteitshub op deze locatie. Dit is een overstapknooppunt voor verschillende modaliteiten met een aanbod aan mobiliteitsdiensten en aanvullende voorzieningen. In de basisscope wordt een ruimtereservering van circa 3.000 m² opgenomen voor een mobiliteitshub; de meekoppelkans betreft de daadwerkelijke realisatie van deze hub.

Voor alle drie de HOV-haltes langs de busbaan in Katwijk geldt dat deze potentieel hebben als mobiliteitshub, maar de Duinvallei is de meest centraal gelegen halte die bovendien een overstap kan bieden naar de verbindende OV-lijn tussen Den Haag en de bollenstreek. De provincie onderzoekt in de komende maanden in overleg met de gemeente per halte de wensen en mogelijkheden zodat maatwerk kan worden ontworpen per locatie. Voor de Duinvallei wordt naast de basisvoorzieningen rondom de halte, zoals Kiss+Ride en fietsenstalling, gedacht aan aanvullende mobiliteitsdiensten en bijvoorbeeld voorzieningen zoals een koffiepunt en pakketafhaalpunt.

Voor deze meekoppelkans is het uitgangspunt dat de (mobiliteits)diensten door marktpartijen worden uitgevoerd. Als onderdeel van het ontwerpproces wordt een marktverkenning uitgevoerd om zo inzicht te verkrijgen in de haalbaarheid van deze diensten.

Ongelijkvloerse fietsverbindingen

Vanuit de gemeente is de afgelopen anderhalf jaar gewerkt aan een robuust hoofdfietsnetwerk en deze op de kaart gezet. Door de Duinvallei loopt een aantal belangrijke fietsroutes die goed in het gebied moeten worden geïntegreerd, en waar rekening mee moet worden gehouden bij de inpassing van de HOV busbaan. Belangrijke opgave voor de Duinvallei is om op een goede manier alle hoofdfietsroutes in te passen en de oversteekbaarheid van de infrastructuur voor deze routes te borgen en verbeteren. (bron: toekomstagenda snelfietsroutes provincie Zuid-Holland).

Zoals eerder toegelicht, komen diverse fietsroutes samen ter hoogte van het kruispunt N441 – N206. Hier passeren dagelijks veel fietsers waarbij meerdere oversteekbewegingen worden gemaakt over de drukke wegen. Om de oversteekbaarheid hier te verbeteren en het comfort voor de fietsers te verhogen, is de aanleg van 1 of meerdere fietstunnels wenselijk. In de basisscope is al een fietstunnel onder de N206 door opgenomen. Met name rondom de rotonde N441 – Kooltuinweg is een extra fietstunnel wenselijk mede gezien de toekomstige transformatie van de Mient Kooltuin. Er wordt een onderzoek uitgevoerd naar het meest kansrijke ontwerp voor ongelijkvloerse kruisingen van dit knooppunt. De provincie en gemeente hebben dit knooppunt inmiddels aangemeld voor de provinciale inzending naar het Rijk in het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. De verwachte investeringskosten van dit onderdeel lopen uiteen van € 2 tot 7 miljoen, afhankelijk van het aantal ongelijkvloerse verbindingen en de verschijningsvorm.

Uitwisseling extra HOV-lijn richting Noordwijk

In 2021 wordt een verkenning uitgevoerd naar een mogelijke aanvullende HOV-lijn tussen Leiden en Noordwijk. Daarbij is één van de tracévarianten een route die verloopt via de busbaan en vervolgens vanaf de Duinvallei via de N206 naar Noordwijk. Dit betekent dat een fysieke uitwisseling moet worden gerealiseerd ter plaatse van de Duinvallei.

Momenteel voert de provincie een onderzoek uit naar de routevarianten voor hoogwaardig openbaar vervoer tussen Leiden en Noordwijk. Op basis van de resultaten van dit onderzoek, die in de tweede helft van 2021 worden verwacht, wordt besloten of een voorstel voor deze meekoppelkans moet worden opgenomen.

Fraaie landschappelijke inpassing

In de directe nabijheid van de Duinvallei is de N206/Tjalmaweg met een hoge mate van kwaliteit in het landschap ingepast. Een soortgelijke inpassing voor de busbaan brengt extra kosten met zich mee. Stelpost: € 1.000.000,-.

Bovenwettelijke geluidsmaatregelen

De aanleg van de busbaan en kleine aanpassingen van de N206 maken het plaatsen van nieuwe geluidschermen, bovenop de reeds aanwezige geluidsmaatregelen, in strikt juridische zin waarschijnlijk niet noodzakelijk. Echter, het toevoegen aan de scope van geluidschermen zal naar alle waarschijnlijkheid leiden tot een hogere mate van acceptatie van de plannen door de omgeving. Indien wordt gekozen voor deze meekoppelkans, dan worden eveneens geluidsmaatregelen aan de oostzijde van de N206 betrokken (Tranendal), vanwege de wederzijdse beïnvloeding

Afhankelijk van de lengte van het scherm en de hoogte kan gedacht worden aan een investering van circa € 1.300.000 – 2.600.000,- excl. btw. (investeringskosten).

Duurzaamheid: warmtecollectoren

Aangezien naar verwachting gelijktijdig met de aanleg van de busbaan de eerste woningen van Valkenhorst worden gebouwd, is het kansrijk om de haalbaarheid van warmtecollectoren in het asfalt te onderzoeken. Door dit systeem te koppelen aan ondergrondse warmte-/koudeopslag kunnen woningen worden verwarmd en kan 's winters eveneens het asfalt worden opgewarmd zodat kan worden bespaard op strooimaatregelen.

Voor het gedeelte van de busbaan langs Valkenhorst is reeds een duurzaamheidsonderzoek beschikbaar, dat voorziet in een hoog ambitieniveau. Als we de kosten van dit niveau extrapoleren op de busbaan in de Duinvallei bedragen de kosten naar verwachting € 600.000,-.

Vervanging viaduct Zeeweg

Binnen afzienbare termijn staat het viaduct Zeeweg bij de provincie gepland voor renovatie / vervanging. In het ontwerpproces wordt onderzocht in hoeverre dit meekoppelkans voor dit project oplevert. Complicerende factor is wel dat deze renovatie niet voor 2024 worden uitgevoerd. Er wordt dan ook bijvoorbeeld gedacht aan een optimalisatie van de ligging van de busbaan met een tijdelijke constructie die later in het Zeewegviaduct wordt verwerkt.

Deze meekoppelkans wordt in samenwerking met de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) van de provincie verkend.

3.2 Omgevingsmanagent

De provincie verzorgt het omgevingsmanagement en de participatie ten behoeve van de HOV- busbaan in nauwe samenwerking met de gemeente. Beide partijen hebben er baat bij – niet alleen vanuit planningsoogpunt- dat door een goede inpassing lange procedures met omwonenden voorkomen worden. Nog voor de zomervakantie '21 vindt een aantal informatiebijeenkomsten plaats met direct omwonenden en gebruikers van gronden in de Duinvallei.

Ter waarborging van een ononderbroken bouwstroom en het beperken van de hinder voor de omgeving als gevolg van de ontwikkeling van gebiedsontwikkeling Valkenhorst en de uitvoering van de HOV-busbaan zal de provincie ervoor zorg dragen dat de werkzaamheden, ten behoeve van de HOV-busbaan afgestemd worden met de werkzaamheden die door de andere grondeigenaren van de ontwikkeling Woongebied Valkenhorst uitgevoerd worden. Ten behoeve van de afstemming neemt de provincie deel aan het coördinatie-overleg van Valkenhorst waar naast RVB en BPD ook de gemeente aan deelneemt.

3.3 Planologische procedure

De HOV busbaan kent twee tracédelen: Valkenhorst en Duinvallei. De provincie kiest er naar alle waarschijnlijkheid voor om, in overleg met de gemeente, de gehele busbaan (dus beide tracédelen) uit te voeren middels een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Op deze manier vallen alle conditionerende onderzoeken onder een procedure en wordt aan omwonenden een uniform aanspreekpunt geboden voor het gehele traject (de planologische procedure valt zeer waarschijnlijk onder het regime van de Omgevingswet; de terminologie verandert hierdoor, maar dit heeft geen invloed op de voorgestelde keuze).

4 Verdeling rollen, taken en verantwoordelijkheden

4.1 Organisatie & besluitvorming

In het kader van de samenwerking komen gemeente en provincie een overlegstructuur overeen.

4.1.1 Bestuurlijk Overleg

Vanuit Provincie Zuid Holland: Mares van den Hark, gedeputeerde Ruimte Anne Koning en gedeputeerde Mobiliteit Frederik Zevenbergen

Vanuit gemeente Katwijk: Loes van Maarsseveen, wethouder Ruimte Gerard Mostert en wethouder Mobiliteit Rien Nagtegaal.

Het bestuurlijk overleg accordeert de belangrijkste documenten zoals het voorlopig ontwerp, raming en dekkingsvoorstellen en de Realisatieovereenkomst.

Het bestuurlijk overleg kan beslissen om bepaalde zaken ter informatie voor te leggen aan het bestuurlijk vier-partijen overleg Valkenhorst (Gemeente Katwijk, Gemeente Wassenaar, Provincie Zuid Holland en het Rijksvastgoedbedrijf).

4.1.2 Projectgroep

De projectgroep bereidt onder begeleiding van RHDHV stukken voor die ter besluitvorming worden voorgelegd aan het bestuurlijk overleg.

Vanuit provincie Zuid-Holland:

- Projectleider: Rogier Gerritzen
- Civiel technisch projectleider: Frans Streefland
- Omgevingsmanager: Joris Gouman
- Communicatiemanager: Manon Denessen
- Ruimtelijke Ordening: Henk Koorneef
- Grondzaken: Jurjen van Ameijde
- Risicomanager: Casper Redert
- Strategisch Planner: Paul Bangoyina
- Jurist: Jaap Jeroen Kreeft
- Ambtelijk opdrachtgever HOV LKN: Jos Hendriks

Vanuit gemeente Katwijk:

- Projectleider: Roosmarijn Peet
- Civiel technisch projectleider: Arne Dijkstra
- Communicatie manager: Marlies Hulshof
- Mobiliteit: Ronald Michels
- Ambtelijk opdrachtgever HOV LKN: Chris de Vor

4.1.3 Technisch overleg

Het technisch overleg werkt aan de technische uitwerking.

- Civieltechnisch projectleider gemeente Katwijk: Arne Dijkstra
- Civieltechnisch projectleider provincie Zuid Holland: Frans Streefland
- Penvoering: RHDHV

4.2 Taken en verantwoordelijkheden

Provincie en gemeente komen de volgende taakverdeling overeen.

	Gemeente	Provincie
Participatie & omgevingsmanagement	x	x
Globaal schetsontwerp	x	x
Voorlopig ontwerp	x	x
Realisatieovereenkomst	x	x
Bestemmingsplan toekomstige woningen (> 10 jaar)	x	
Provinciaal inpassingsplan		x
Definitief ontwerp		x
Omgevingsvergunning		x
Realisatie infrastructurele maatregelen		x
Aanbesteding		x
Realisatie HOV baan		x
Grondverwerving		x

4.3 Financiën

De provincie heeft een budget van 16 miljoen euro beschikbaar voor realisatie van de basisscope. Dit budget is gebaseerd op het schetsontwerpniveau. Voor dit budget kan deze variant op basis van de nu beschikbare kennis sober en doelmatig worden uitgevoerd. De bijdrage van Katwijk aan de basisscope is reeds voorzien via het RIF.

Voor het verzilveren van meekoppelkansen of het realiseren van extra ruimtelijke kwaliteit gaan provincie en gemeente gezamenlijk op zoek naar aanvullende financieringsbronnen. Het uitgangspunt daarbij is dat de kostenverdeling naar rato van het gemeentelijk dan wel provinciale belang wordt opgesteld. Zo ligt het voor de hand dat de bovenwettelijke geluidsmaatregelen grotendeels door Katwijk worden gefinancierd, terwijl de aankoppeling van nieuwe OV-lijnen logischerwijs voor rekening komen van de provincie. Een deel van de meekoppelkansen komt voort uit het beleid van zowel de provincie als gemeente, dus daar ligt een gezamenlijke opgave voor het vinden van financiële dekking.

Partijen komen bovendien overeen zich gezamenlijk in te spannen om bij de daarvoor in aanmerking komende regelingen subsidie aan te vragen zoals bijvoorbeeld het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, de Woningbouwimpuls en het Groeifonds.

In een latere fase van het ontwerpproces (Q3/4 '21) worden de meekoppelkansen geraamd en vervolgens aan het bestuurlijke overleg voorgelegd inclusief een dekkingsvoorstel en kostenverdeling.

Teneinde de haalbaarheid van aanvullende financieringsbronnen voor de meekoppelkansen indicatief in beeld te krijgen is een eerste inventarisatie uitgevoerd naar de mogelijkheden die provincie en gemeente zelf op voorhand al zien.

Gemeente Katwijk geeft aan de volgende mogelijkheden te zien:

1. Katwijk kan grond inbrengen indien nodig voor een mogelijke geluidswal en/of de ruimte voor een mobiliteitshub. Dit gaat ten koste van uitgeefbare grond in de Duinvallei.

De ruimtereservering voor een hub bedraagt 3.000 m². Afhankelijk van de waardering-systematiek kan hier een waarde aan worden toegekend. De marktwaarde (ruwe bouwgrond woningbouw) bedraagt circa € 120-130,- per m². Totale mogelijke bijdrage circa € 375.000,-.

De ruimtereservering voor een groene parkzone van 20 meter breed over een lengte van 700 meter in combinatie met een geluidswal bedraagt 14.000 m². Afhankelijk van de waardering-systematiek kan hier een waarde aan worden toegekend. De marktwaarde (ruwe bouwgrond woningbouw) bedraagt circa € 120-130,- per m². Totale mogelijke bijdrage circa € 1.750.000,-.

2. Katwijk kan bijdragen vanuit haar toekomstige grondexploitatie Duinvallei. Dit is te verdedigen als het gaat om bovenwijkse voorzieningen, zoals de ongelijkvloerse fietsverbindingen.

De Nota Kostenverhaal Katwijk (2016) gaat uit van een bovenwijkse bijdrage van € 1.606,- per woning en een bijdrage ruimtelijke ontwikkeling van € 3.509,-. In de Duinvallei is ruimte voor circa 250-450 woningen (afhankelijk van de mate van verdichting). Totale mogelijke bijdrage circa € 1.250.000 – 2.250.000,-.

5 Planning en milestones

De komende maanden werken provincie en gemeente Katwijk gezamenlijk aan het voorlopig ontwerp van de busbaan. Er wordt gestreefd om deze fase in Q1 2022 af te ronden met het ondertekenen van de Realisatieovereenkomst.

Op dit moment wordt ingeschat dat de volgende planning kan worden gevolgd:

	2021	2022	2023	2024
Participatie en uitwerken ontwerp tot VO-niveau voor gehele busbaan	juli	april		
Ondertekenen Realisatieovereenkomst		april		
PIP/Projectbesluit. Uitwerken VO naar DO				
Aanbesteding			Q2-Q3	
Uitvoering			Q3	Q4

6 Conclusies en aanbevelingen

In de fase van schets- en voorlopig ontwerp trekken gemeente en provincie nauw samen op. Het zwaartepunt van de gezamenlijke inspanning loopt naar verwachting tot eerste helft 2022. Naarmate het project vordert, beperkt de gemeente zich steeds meer tot haar formele rol.

Komende tijd staan de ontwerpvarianten en de kostenramingen centraal. Gezamenlijk wordt actief gezocht naar financieringsbronnen (subsidies).

Eind 2021 worden de meekoppelkansen en/of de ontwerptimalisaties geraamd en vervolgens aan het bestuurlijk overleg voorgelegd inclusief een dekkingsvoorstel en kostenverdeling.

Voorliggend plan van aanpak wordt zo spoedig mogelijk na 1 juli 2021 ter informatie gezonden aan het Bestuurlijk Overleg (provincie en gemeente Katwijk) en vervolgens ter informatie verzonden aan het bestuurlijk vier-partijen overleg Valkenhorst (Gemeente Katwijk, Gemeente Wassenaar, Provincie Zuid Holland en het Rijksvastgoedbedrijf).