

Onderwerp

PIP procedure van de busbaan in de R-net corridor
Leiden-Katwijk-Noordwijk (LKN)

Besluitnota startnotitie provinciaal inpassingsplan HOV/R-net corridor LKN, onderdeel
Valkenhorst en Duinvallei en voorlopige ontwerpen met bijbehorende toelichting

Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

De provincie is verantwoordelijk voor snel, veilig, duurzaam regionaal openbaar vervoer. Hiertoe wordt het zogenoemd R-net uitgerold. De provincie Zuid Holland en haar bestuurlijke partners realiseren daartoe onder meer een (deels vrijliggende) busbaan tussen Leiden en Katwijk als onderdeel van dit hoogwaardig regionale openbaar vervoer systeem. Daarmee is de realisatie van de busbaan van provinciaal belang. Tijdige realisatie van de busbaan is bovendien van belang om het woningbouwprogramma op Valkenhorst te kunnen realiseren. De gemeente Katwijk heeft is gehoord over het opstellen van een provinciaal inpassingsplan (hierna: PIP). Voor het tracé van de busbaan tussen Valkenhorst, langs de Duinvallei tot de Zeeweg in Katwijk wordt daarom een PIP opgesteld, het ruimtelijk besluit dat de aanleg en gebruik van deze busbaan mogelijk maakt. Het tracé is circa 3,3 kilometer lang, loopt parallel aan de N206 en ligt geheel binnen de gemeente Katwijk. Het tracé valt in diverse vigerende bestemmingsplannen en deels in het ontwerpbestemmingsplan Valkenhorst. Om tot tijdige realisatie van de busbaan te komen, te weten bij oplevering van de eerste woningen in Valkenhorst eind 2024, is de planning gericht op het vaststellen van het PIP in april 2023. Indien nodig om tot tijdige realisatie van de busbaan te komen, te weten bij oplevering van de eerste woningen in Valkenhorst eind 2024, worden vergunningen gecoördineerd voorbereid door de provincie.

De scope van het PIP omvat de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de busbaan (tracé Valkenhorst, tracé Duinvallei) inclusief de gronden benodigd voor landschappelijke inpassing, de doorgaande fietsverbinding, haltes (met bijbehorende voorzieningen), aanpassingen of aansluitingen op bestaande wegennet en fietswegennet en bijbehorende voorzieningen.

In de directe nabijheid van het tracé van de busbaan vinden ook andere (infrastructurele) maatregelen plaats. Zo wordt bij de nieuwe bushalte ter hoogte van de Oude Broekweg een fiets- en voetgangersviaduct gerealiseerd. De gemeente Katwijk heeft de provincie gevraagd de realisatie van dit viaduct mee te nemen bij de aanleg van de busbaan. Het viaduct verbindt Valkenburg en de nieuwe woonwijk Valkenhorst. Voor de realisatie van het Oude Broekwegviaduct wordt een aparte procedure (omgevingsvergunning voor afwijken) doorlopen door de gemeente Katwijk. Om de geluidbelasting op bestaande en toekomstige woningen te beperken zijn op diverse plaatsen langs de N206 mogelijk geluidschermen nodig. De realisatie van de busbaan staat echter los van de ontwikkeling van geluidschermen bij Valkenhorst en bij

Duinvallei. Waar mogelijk wordt in de uitvoering werk met werk gemaakt en de aanleg van geluidschermen meegenomen. Voor zover de geluidschermen binnen de gronden van het PIP liggen worden deze planologisch niet onmogelijk gemaakt. In onderstaande figuur is de indicatieve plangrens van het PIP weergegeven.



Figuur 1 : ligging plangebied PIP

Over het tracé en de inpassing heeft (intensief) overleg plaatsgevonden met de gemeente Katwijk. Daarnaast heeft participatie plaatsgevonden over de ontwerpen van de busbaan en bijbehorende inpassingsmaatregelen met omwonenden en belanghebbenden. Het overleg met Katwijk en participatie met omwonenden en belanghebbenden wordt voortgezet tijdens het proces van totstandkoming en besluitvorming over het PIP.

Met inwerkingtreding van de Omgevingswet zal het instrument PIP komen te vervallen. Besluiten aangaande de fysieke leefomgeving van de provincie worden dan mogelijk gemaakt met een projectbesluit. De inwerkingtreding van de Omgevingswet is uitgesteld tot 1 januari 2023. De planning is om voor 1 januari 2023 het ontwerp PIP ter inzage te leggen, hiermee kan de PIP procedure onder de huidige Wet ruimtelijke ordening worden afgemaakt. Aan PS wordt dan ook voorgesteld bijgevoegde startnotitie vast te stellen en over te gaan tot het opstellen van een PIP voor het tracé van de buslijn langs Valkenhorst en de Duinvallei. De bijgevoegde startnotitie voorziet in de werkstappen tot het uiteindelijk vaststellen van een PIP.

De gronden benodigd voor de aanleg van de busbaan, de inpassing en aanpassingen aan bestaande aansluitende wegen zijn of komen in eigendom van de provincie dan wel worden of zijn overeenkomsten aangegaan voor de werkzaamheden met eigenaren. Met een aantal eigenaren en gebruikers (betreft gronden voor landschappelijke inpassing en fietsverbinding) is nog geen overeenstemming maar wordt gewerkt aan overeenstemming voor vaststelling van het PIP.

Aan PS wordt tevens voorgesteld om de provinciale coördinatieprocedure toe te passen op de vergunningen. Hiermee worden noodzakelijke besluiten (vergunningen) voor de aanleg (en het gebruik) van de buslijn via in één voorbereidende procedure voorbereid en vastgesteld. Andere overheden (zoals gemeente Katwijk, het hoogheemraadschap) houden hun vergunningverlenende bevoegdheid en zijn verantwoordelijk voor de inhoud van deze besluiten, de provincie zorgt alleen voor de coördinatie van de besluiten in één procedure. In de praktijk betekent dit dat de provincie termijnen waarbinnen de bevoegde gezagen moeten besluiten op de vergunningaanvragen meegeeft. Kern is dat ontwerpbesluiten gelijktijdig ter inzage liggen waarbij een ieder zienswijzen kan indienen op deze ontwerpbesluiten. Verder komen de gecoördineerde besluiten gezamenlijk aan bod in een eventuele beroepsprocedure bij de Raad van State. Voor bewoners en belanghebbenden is dit een overzichtelijk en transparant proces. Voor de betrokken overheden beperkt het procedurele risico's en is het efficiënt en daarmee kostenbesparend. Gelet op de planning voor het PIP ziet de coördinatieprocedure op de vergunningen en is het PIP geen onderdeel van de te coördineren besluiten (art 33, lid onder a Wro).

Inhoud

Startnotitie en PIP

Om de buslijn aan te leggen en duurzaam in stand te houden en te gebruiken hebben PS op grond van de Wet ruimtelijke ordening de bevoegdheid een PIP vast te stellen. Een PIP is vergelijkbaar met een bestemmingsplan; het PIP overruled de onderliggende vigerende bestemmingsplannen. Onder de Omgevingswet bestaat het PIP niet meer, het instrument wordt dan het projectbesluit. Met een projectbesluit kan de provincie de regels van het omgevingsplan wijzigen. Daarmee is het effect van het projectbesluit te vergelijken met het effect van het PIP.

Gelet op het uitstel van inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt voor de busbaan nog een PIP opgesteld.

Het proces voor het opstellen van een PIP start met het vaststellen van een startnotitie door PS. Door het vaststellen van de startnotitie besluiten PS tot het opstellen van een PIP. Op de startnotitie is geen inspraak van toepassing.

De scope van het PIP omvat de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de busbaan (tracé Valkenhorst, tracé Duinvallei) inclusief de gronden benodigd voor landschappelijke inpassing, de doorgaande fietsverbinding, haltes (inclusief voorzieningen waaronder een mobiliteitshub), aanpassingen of aansluitingen op bestaande wegennet en fietswegennet en bijbehorende voorzieningen. Er is niet voor gekozen het PIP te beperken tot alleen die gronden waar de aanleg of het gebruik in strijd is met de vigerende bestemmingen. Hiermee zou een soort gatenkaas, gefragmenteerd PIP ontstaan. Dit is veel lastiger uitlegbaar naar de omgeving. Bovendien ontstaan juridische risico's omdat de vigerende bestemmingen in oude analoge bestemmingsplannen zitten en daarmee lastiger zijn te interpreteren. In de plantoelichting van het PIP zal wel helder omschreven worden of en waar de aanleg van de busbaan *niet* in strijd is met de vigerende bestemmingen. Dit is ook van belang voor eventuele planschadeverzoeken.

Onderdeel van het proces van totstandkoming van het PIP is het uitvoeren van alle benodigde (milieu)onderzoeken om dit besluit te kunnen nemen. Behalve onderzoeken op gebied van verkeer, geluid, luchtkwaliteit, stikstof, natuur, betreft dit ook onderzoek naar cultuurhistorische en archeologische waarde, niet gesprongen explosieven, bodemkwaliteit, water en landschap. Er zijn al diverse onderzoeken uitgevoerd. Daarnaast wordt het voornemen getoetst aan rijks- en provinciaal beleid.

Om de busbaan eind 2024 in gebruik te kunnen nemen is het streven om het PIP in april 2023 definitief vast te stellen. Tijdig voor oplevering van eerste woningen in Valkenhorst.

Proces

Projecthistorie en besluitvorming tot nu toe

In 2013 is de provincie Zuid-Holland een overeenkomst aangegaan met Katwijk (Overeenkomst HOV-NET Zuid-Holland Noord met Katwijk, besluit van Provinciale Staten 30 januari 2013), waarin is vastgelegd dat er een R-net buscorridor tussen Leiden-Katwijk-Noordwijk wordt gerealiseerd. De vrije busbaan is hier onderdeel van. Katwijk heeft geen treinstation en de ontsluitingsstructuur van het wegennet is fors belast. Met de komst van de woonwijk Valkenhorst en andere woningbouwplannen in Katwijk is een aantrekkelijke HOV/R-netverbinding noodzakelijk om Katwijk duurzaam bereikbaar te houden. Het doel van de busbaan is dan ook om te komen tot een snelle, betrouwbare en comfortabele HOV/R-net verbinding. Op korte termijn (2024) is dit in de vorm van een busverbinding, op lange termijn kan er mogelijk een tramverbinding komen. In de ontwerpen van de busbaan is ruimtelijk rekening gehouden met mogelijke toekomstige vertramming. De drie haltes van de busbaan sluiten aan op de bovenregionale snelfietsroute van de provincie Zuid-Holland tussen Leiden en Katwijk. Hiermee worden HOV/R-net- en fietsdoelstellingen gecombineerd.

Valkenhorst

Het tracé bij Valkenhorst is bepaald in samenhang met de planvorming voor Valkenhorst. Het tracé (VO) ligt daarmee vast.

Het VO is voor dit tracédeel gereed. De gronden voor de busbaan zijn grotendeels aangekocht. Aan het ontwerp voor de halte bij de halte Valkenburg Oost wordt nog gewerkt. Bij deze halte komt onder andere een archeologisch monument om de UNESCO werelderfgoed vindplaats van de Romeinse grens (Limes) zichtbaar te maken. De halte bij de Oude Broekweg wordt door de provincie in samenwerking met gebiedsontwikkelaar Bouwfonds Property Development (hierna: BPD) ontwikkeld. De provincie is verantwoordelijk voor de aanleg van een halte met een hoog ruimtelijk kwaliteitsniveau op een plein van BPD. BPD ontwikkelt op en om het plein rond de halte kleine commerciële functies die de hub kunnen versterken.

Er is een duidelijke relatie met de Rijnlandroute/Tjalmaweg (planologisch reeds mogelijk); in de voorbereiding van de uitvoering wordt gekeken of werk met werk gemaakt kan worden.

Belangrijkste raakvlak is de bus onderdoorgang bij Valkenburg West. Deze onderdoorgang is februari 2022 door de provincie via de Rijnlandroute in opdracht gegeven aan aannemer Boskalis en zal vooruitlopend op de aanleg van de busbaan worden uitgevoerd. Op deze manier wordt kosten efficiënt gewerkt en wordt overlast voor de omgeving zoveel mogelijk voorkomen.

Duinvallei

In de Duinvallei is eind 2020 een gebiedsgericht onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een busbaan en kleine aanpassingen aan de N206. Hieruit kwam naar voren dat grote aanpassingen aan de N206 (ondertunneling, verdiepte ligging) financieel onrealistisch waren (80+ miljoen euro). De ligging van de busbaan op maaiveld niveau in combinatie met kleine aanpassingen op en om de N206 is daarom als voorkeursvariant bestempeld. De ligging van de busbaan op maaiveld niveau in combinatie met kleine aanpassingen op en om de N206 is daarom als voorkeursvariant bestempeld.

Voor het tracédeel Duinvallei zijn vervolgens vijf varianten onderzocht en besproken met de omgeving. Hierbij is onderzocht of een alternatief tracé tussen de N441(Wassenaarseweg) en de Zeeweg mogelijk is door de bus deels mee te laten rijden via de N206. Hierbij is een uitwisseling tussen de busbaan en de N206 zowel ter hoogte van de N441 als ter hoogte van de Molentuinweg onderzocht. Een volledige uitwisseling zorgt voor een verslechtering van de verkeersafwikkeling waardoor uitwisseling als niet haalbaar is bestempeld.

Er zijn daardoor in de Duinvallei twee varianten denkbaar: een volledige dubbele busbaan aan de westzijde van de N206 of een enkele busbaan en een busstrook aan de westzijde N206. Deze laatste variant is smaller in profiel en geniet de nadrukkelijke voorkeur in verband met de beperkte ruimte in het gebied. Met deze variant voldoen we nog steeds aan de (bereikbaarheids)doelstelling en behalen we R-net kwaliteit maar de impact op de omgeving van deze variant is beduidend kleiner doordat een brede groenstrook kan worden gespaard. Deze variant wordt momenteel verder uitgewerkt in overleg met de gemeente.

In de omgeving van de busbaan spelen diverse (infrastructurele) maatregelen. Naast de aanleg van de busbaan wordt een nieuwe fietstunnel onder de N206 aangelegd en worden extra maatregelen genomen ter versterking van de groenstructuur en realisatie van geluidwerende voorzieningen. Hiervoor zijn extra financiële middelen beschikbaar gesteld door de provincie, het Rijk en Katwijk.

In deze maatregelen zien de provincie en Katwijk een gezamenlijk belang en meerwaarde, het betreft onder meer:

- geluid oostzijde N206: de druk op de omgeving van de N206 is groot. Er loopt een separaat onderzoek (via het Actieplan Geluid) naar de geluiduitstraling van de N206 aan de oostkant van Duinvallei richting de wijk Tranendal. Hier is sprake van een autonoom geluidprobleem, niet veroorzaakt door de komst van de busbaan. De geluidschermen maken dan ook geen onderdeel uit van het PIP. De eventuele geluidschermen kunnen wel worden meegenomen bij de aanleg van de busbaan (dus ook integraal worden mee ontworpen), hierbij wordt werk met werk gemaakt. De kosten kunnen worden gedekt vanuit het Actieplan Geluid en door een bijdrage van Katwijk. De geluidschermen zijn grotendeels mogelijk binnen de vigerende bestemmingen
- Aan de westzijde van de N206 in de Duinvallei wordt door een brede landschappelijke inpassing een parkzone ingericht. Deze parkzone sluit aan op de door Katwijk gewenste ringparkstructuur rond het dorp en vormt een groene verbindingzone tussen de noord- en zuidkant van het dorp. In deze zone komen naast groen ook een fiets- wandelpad en kleine recreatieve voorzieningen.

Belangrijk is dat voor de zomer 2022 de exacte scope in de Duinvallei wordt vastgesteld in verband met het opstellen en in procedure brengen van het PIP.

Toelichting op het tracé Valkenhorst en Duinvallei

Valkenhorst

Bij Valkenhorst loopt het tracé langs de N206 / Tjalmaweg tussen deze weg en de nieuwe woonwijk Valkenhorst in. Er komen twee haltes bij Valkenhorst: de halte Valkenburg Oost (ter hoogte Torenvlietlaan) en bij het Oude Broekwegviaduct. Bij het HOV-plein wordt een mobiliteitshub ingericht (zie hierna).

Duinvallei

Het tracé kruist de N441 gelijkvloers en ter plaatse komt een nieuwe tunnel voor langzaam verkeer. De busbaan ligt vrijliggend langs de N206 tot aan de Molentuinweg. Er komt een halte bij de Molentuinweg en bij de bestaande fietstunnel Molentuinweg wordt het tracé voor de busbaan ingepast. Vanaf dit punt splitst de busbaan zich in een busbaan (voor de bus richting Katwijk) en een busstrook op de N206 (voor de bus richting Leiden). In samenhang met de aanleg van de busbaan wordt over het gehele tracé een parallel gelegen fietsroute gerealiseerd waarbij zowel bestaande fietsinfrastructuur wordt gebruikt als nieuw fietsinfrastructuur wordt aangelegd. Zo ontstaat tot aan de Zeeweg een fietsstraat. De fietsroute kruist in de huidige situatie ter hoogte van de Nieuwe Duinweg / Koningsduin een tunnel die toegankelijk is voor al het verkeer. De gemeente is geadviseerd deze tunnel in verband met verkeersveiligheid af te sluiten voor autoverkeer waardoor een volwaardige veilige snelfietsroute ontstaat. De huidige parkeervoorzieningen op de Duinweg worden anders ingericht.

Landschappelijke inpassing Valkenhorst en Duinvallei

Voor het gehele tracé geldt dat de busbaan landschappelijk wordt ingepast. Hierdoor ontstaan ook natuurwaarden. In deze aan te leggen groenstroken kan waar mogelijk tevens de watercompensatie worden gerealiseerd.

Bij de Duinvallei geldt dat we de busbaan extra goed willen inbedden en meer doen dan de standaard inpassing. Hier is gekozen voor de plusvariant waarbij we het landschap in de directe omgeving van de busbaan meerwaarde heeft voor de toekomstige naastgelegen woningbouwontwikkeling. Hier is sprake van onder meer aanleg van duinwallen, beplanting en houdt het landschapontwerp rekening met eventueel toekomstige geluidschermen voor de woonwijk. Hier wordt een duidelijke meerwaarde gecreëerd voor Katwijk.

Projectorganisatie

Voor het PIP is de provincie zowel bestuurlijk opdrachtgever (Gedeputeerde Staten) als bevoegd gezag (Provinciale Staten). Het PIP wordt ambtelijk voorbereid door de projectorganisatie van de LKN-corridor. De inhoud en het proces wordt besproken in de stuurgroep van de LKN-corridor. Daarnaast zal regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg plaatsvinden met de gemeente Katwijk. De projectgroep stemt de inhoud van het PIP en bijbehorende producten af met de gemeente Katwijk en belanghebbenden zoals de projectorganisatie Valkenhorst en met de interne organisatie van het project Rijnlandroute. Via het participatieproces worden omwonenden en andere belanghebbenden betrokken en geïnformeerd. Ook het bestuur van de gemeente Katwijk wordt periodiek op de hoogte gehouden. Van het PIP wordt een concept ontwerp opgesteld. Dit doorloopt het wettelijk vooroverleg (art 3.1.1 Bro). Vervolgens wordt een ontwerp PIP opgesteld en ter inzage gelegd, dat de wettelijke zienswijzefase doorloopt. Daarna wordt het definitief PIP vastgesteld.

Participatie en communicatie

Voor het project is een participatieplan opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende onderdelen van het project (Duinvallei, Valkenhorst, Oude Broekwegviaduct) participatievormen uitgewerkt. Dit conform de Participatievisie en -principes van de provincie. Het participatieplan heeft nu betrekking op het planvormingsproces; ontwerp van de busbaan en het PIP. Er wordt straks voor de uitvoeringsfase een apart participatieplan opgesteld.

Informatievoorziening vindt momenteel plaats via (online) informatiebijeenkomsten, werkgroepen en ontwerpssessies met belanghebbenden, de website van R-net corridor, berichten in lokale bladen en persoonlijke gesprekken.

Daarnaast is Katwijk ambtelijk en bestuurlijk intensief betrokken.

De participatie is al in 2021 opgestart. Een overzicht van bijeenkomsten die hebben plaatsgevonden (participatielogboek) is opgenomen als bijlage bij het participatieplan. Naast informatieve sessies zijn er twee wettelijke inspraakmomenten. Voor de gemeente en andere betrokken overheden zoals waterschap is er wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. Bro) over het concept ontwerp PIP. De overlegreacties worden samengevat en namens GS van een reactie voorzien. Daarna wordt het ontwerp PIP opgesteld en ter inzage gelegd. Een ieder kan een zienswijze indienen tegen het ontwerp PIP.

Procedure

De procedure van het PIP kent de volgende stappen:

Startnotitie en kennisgeving

Het proces voor het PIP begint met het vaststellen van een startnotitie door Gedeputeerde Staten. De afspraak dat Provinciale Staten een startnotitie vaststellen is vastgelegd in de "Protocolafspraken met betrekking tot de WRO bevoegdheden van Provinciale Staten en

Gedeputeerde Staten 2021". Op basis van onderhavige stukken besluiten PS tot het vaststellen van de startnotitie en daarmee tot het opstellen van een PIP vanwege het provinciaal belang van de aanleg van de busbaan. Van dit voornemen wordt een kennisgeving gedaan. Tevens is de gemeenteraad van Katwijk gehoord over dit voornemen.

Voorbereiding

In de voorbereidingsfase krijgt iedereen de mogelijkheid om de opgave in te zien. Voor de ontwikkeling van de HOV/R-net corridor LKN is een projectpagina op de website van de provincie ingericht. Via deze pagina wordt onder andere de opgave, stand van zaken en de planning gedeeld. Tijdens de voorbereidingsfase kunnen deskundige instanties, zoals de gemeente en het waterschap op het concept PIP reageren. Dit is het wettelijk vooroverleg (art 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening). Ook wordt de participatie voortgezet (zie het participatieplan).

Ontwerp PIP

Vervolgens wordt het ontwerp PIP gemaakt en samen met de uitgevoerde onderzoeken ter inzage gelegd. Iedereen heeft de mogelijkheid binnen 6 weken een zienswijze in te dienen. De binnengekomen zienswijzen worden betrokken bij de vaststelling van het PIP. Zij worden daarvoor samengevat en beantwoord.

Definitief PIP

Het PIP wordt door Provinciale Staten vastgesteld. Daarna wordt het plan opnieuw ter inzage gelegd. Tegen het besluit tot vaststelling van het PIP kan in beroep worden gegaan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De termijn hiervoor is 6 weken. In principe treedt het PIP na afloop van de beroepstermijn in werking tenzij een voorlopige voorziening is aangevraagd bij de bestuursrechter.

Samenhang met andere besluiten

In de directe nabijheid van het tracé van de busbaan vinden ook andere (infrastructurele) maatregelen plaats. Voor de realisatie van het Oude Broekwegviaduct (fiets- en wandelverbinding) wordt een aparte procedure (omgevingsvergunning voor afwijken) doorlopen door de gemeente Katwijk.

Voor de aanleg van de busbaan zijn daarnaast diverse vergunningen en toestemmingen noodzakelijk. De vergunningaanvragen worden voorbereid door de projectgroep. Een deel van de vergunningen en toestemmingen zal door de geselecteerde aannemer worden aangevraagd. Voor een deel van de vergunningen wordt gebruik gemaakt van de coördinatieprocedure.

Grondverwerving, kostenverhaal en planschade

Voor de aanleg van de busbaan, de haltes, de landschappelijke inpassing en bijbehorende voorzieningen worden alle gronden permanent of tijdelijk verworven door de Provincie. Een deel van de gronden kan na realisatie weer worden overgedragen aan de gemeente Katwijk of particulieren.

De (voorlopige) projectraming bedraagt 28mln euro; de aanleg van de busbaan wordt gedekt uit de daarvoor al eerder door PS beschikbaar gestelde middelen.

Planschade: het risico op planschade is beperkt. Eventuele planschade komt voor rekening en risico van de provincie.

Planning:

- 22 maart 2022: Gedeputeerde Staten stelt Startnotitie vast
- 21 april 2022: Raad Katwijk wordt gehoord over PIP procedure
- 13 april 2022: Procedure vergadering commissie B & E Startnotitie
- 25 mei 2022: Commissie vergadering B & E Startnotitie
- 15 juni 2022: Provinciale Staten besluitvorming Startnotitie
- 5 juli 2022: GS concept ontwerp PIP vrijgeven t.b.v. vooroverleg
- Jul/aug 2022: Vooroverleg over concept PIP met betrokken overheden
- Okt 2022: GS ontwerp PIP vrijgeven: ter inzage legging voor zienswijzen
- Okt/dec 2022: Zienswijzenperiode
- Feb 2023: Behandeling PIP GS
- April 2023: Vaststellen PIP PS

Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 22 maart 2022, met besluitnummer PZH-2022-801733569.

Gelet op de bevoegdheden in afdeling 3.5. Wet ruimtelijke ordening (Wro) van Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten ten behoeve van het verwezenlijken van een onderdeel van het provinciaal ruimtelijke beleid, gelet op afdeling 2 van hoofdstuk 1 Crisis- en herstelwet en de Protocolafspraken met betrekking tot de WRO bevoegdheden van Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten 2021;

Besluiten:

1. Tot het vaststellen van de startnotitie provinciaal inpassingsplan HOV/ R-net corridor LKN, onderdeel Valkenhorst en Duinvallei en daarmee over te gaan tot het opstellen van een provinciaal inpassingsplan als bedoeld in artikel 3.26 Wro;
2. De provinciale coördinatieprocedure (artikel 3.33 lid1 onder a Wro) toe te passen voor de uitvoeringsbesluiten- op aanvraag en ambtshalve- inzake vergunningverlening die nodig zijn voor de realisatie van het project;
3. Over te gaan tot het op wettelijk voorgeschreven wijze kennisgeven van het opstellen van dit Provinciaal Inpassingsplan.

Den Haag, 15 juni 2022

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

B.S.M. Sepers

voorzitter,

drs. J. Smit

Bijlagen:

Bijlage 1 Startnotitie R-net buscorridor LKN tracé Duinvallei en Valkenhorst _ 20211496

Bijlage 2a BH1901_Schetsontwerp tracédeel Duinvallei

Bijlage 2b BH1901_Schetsontwerp tracédeel Valkenhorst

Bijlage 2c RHDHV_HOV Katwijk_plantoelichting R-net Leiden-Katwijk

Den Haag, 22 maart 2022

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,

drs. H.M.M. Koek

drs. J. Smit