

HOV Leiden-Katwijk

Provinciaal inpassingsplan - toelichting

13 december 2023



HOV Leiden-Katwijk

Zuid-Holland

inpassingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.9928.DOSx2013x0002218IP-VA01

projectnummer:

20211496

planstatus

datum:

27-06-2022

09-11-2022

20-06-2023

13-12-2023

status:

concept

voorontwerp

ontwerp

ontwerp 2

vastgesteld

RHO ADVISEURS

Weena 505
Postbus 150
3000 AD Ro
T: 010-20 18 555
E-mail: info@rho.nl



Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Aanleiding	6
1.1	Waarom een PIP?	6
1.2	Nut en noodzaak HOV	6
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	8
1.4	Wettelijk kader van het inpassingsplan	10
1.5	Relatie met andere projecten	10
Hoofdstuk 2	Beleidskaders	12
2.1	Rijksbeleid	12
2.2	Provinciaal beleid	13
2.3	Regionaal beleid	22
2.4	Gemeentelijk beleid	24
Hoofdstuk 3	Huidige situatie	28
3.1	Landschappelijke structuur	28
3.2	Verkeerssituatie	29
Hoofdstuk 4	Beschrijving van het plan	31
4.1	Inleiding	31
4.2	Tracé beschrijving	31
4.3	Verkeersstructuur: Auto en OV	33
4.4	Fiets	42
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	44
5.1	Luchtkwaliteit	44
5.2	Bodem	45
5.3	Cultuurhistorie en archeologie	49
5.4	Externe veiligheid	51
5.5	Niet gesprongen explosieven	52
5.6	Natuur	52
5.7	Water	61
5.8	Geluid	67
5.9	Kabels en leidingen	67
5.10	Milieueffectrapportage	69



Hoofdstuk 6	Juridische opzet	71
6.1	Algemeen	71
6.2	Methodiek	71
6.3	Regels	71
6.4	Bestemmingen	72
6.5	Artikelsgewijze toelichting	72
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	76
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	77
8.1	Participatie	77
8.2	Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	77
8.3	Ontwerp en PlanMER	77



Toelichting

Hoofdstuk 1 Aanleiding

1.1 Waarom een PIP?

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 HOV/R-net corridor tussen Leiden-Katwijk-Noordwijk wordt gerealiseerd. Een busbaan langs Valkenhorst en Duinvallei is hier onderdeel van.

Het instrument provinciaal inpassingsplan, hierna te noemen PIP, wordt gebruikt voor ontwikkelingen die van provinciaal belang zijn. Het provinciaal belang voor de tijdige aanleg van de busbaan is groter dan het belang van de individuele gemeente om in dit geval zelf een planologisch besluit te nemen. Daarnaast dient de aanstaande ontwikkeling van de woonwijk Valkenhorst, bestaande uit 5.600 woningen, goed bereikbaar te zijn. De busbaan fungeert als belangrijke verkeersmaatregel die de komst van de wijk mogelijk maakt. Daarbij speelt bij de keuze voor dit PIP mee dat het tracé voor de busbaan moet aansluiten op andere tracés (o.a. Tjalmaweg, Rijnlandroute) en moet zijn afgestemd op ontwikkelingen in de omgeving, zowel in tijd als qua locatie. Het PIP is een ruimtelijk plan zoals een bestemmingsplan maar dan op provinciaal niveau. Het PIP overschrijft de onderliggende bestemmingsplannen, waarbij de provincie zelf als bevoegd gezag verantwoordelijk is voor de hele planologische procedure.

Voor de ontwikkeling van de HOV/R-net corridor LKN, tracé Valkenhorst en Duinvallei, is daarom vanwege de schaal, het provinciaal belang en de tijd (één procedure, één bevoegd gezag) gekozen om het PIP als ruimtelijke instrument in te zetten.


1.2 Nut en noodzaak HOV

Historie HOV R-net

De provincie Zuid-Holland vindt het belangrijk dat iedereen op een snelle, veilige en duurzame manier van A naar B kan reizen. De provincie investeert daarom in hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad; onderdeel hiervan is het zogenaamde R-net. Aantrekkelijk openbaar vervoer is snel, frequent en betrouwbaar. In 2012 is besloten om als onderdeel van dit R-net een nieuwe (vrijliggende) busverbinding tussen Leiden-Katwijk-Noordwijk aan te leggen. Het uitgangspunt hierbij is om het tracé als busbaan aan te leggen en de mogelijkheid te hebben om dit tracé later te kunnen vertrammen. In 2013 is een overeenkomst gesloten tussen de provincie Zuid-Holland en Katwijk over maatregelen op het grondgebied van de gemeente Katwijk. Diverse maatregelen zijn al uitgevoerd zoals nieuwe R-net haltes en een tunnel voor fietsers en voetgangers onder de Zeeweg. De volgende fase is een grotendeels vrijliggende busbaan parallel aan de N206 van Valkenhorst-oost langs de Duinvallei, Mient Kooltuin tot aan de Zeeweg.

Ontwikkelingen in en rond Katwijk

De belangrijkste ontsluitingsroute van Katwijk is de N206. Deze weg behoort tot één van de drukke wegen in de regio. Met infrastructurele maatregelen, zoals de Rijnlandroute, wordt gewerkt aan een robuuster netwerk en betere bereikbaarheid. Verbeterde doorstroming moet ook leiden tot verbetering van de leefbaarheid langs de ontsluitingswegen. Daarnaast is het noodzaak een goed alternatief voor de auto te bieden. Katwijk is één van de



grootste gemeenten in Nederland zonder railverbinding. De gemeente groeit de komende jaren flink in inwoneraantal onder meer door de nieuwe woonwijk Valkenhorst. Bij de inrichting van de nieuwe woonwijk Valkenhorst wordt ingezet op een autoluwe wijk. Daarom is het van essentieel belang dat er goede mobiliteitsalternatieven voor de auto zijn. Om Katwijk bereikbaar te houden en Valkenhorst autoluw te maken, is hoogwaardig openbaar vervoer noodzakelijk. De (vrijliggende) busbaan kan zorgen voor deze snelle, hoofdfrequente en betrouwbare verbinding tussen Leiden en Katwijk. Daarnaast wordt ook geïnvesteerd in verdere optimalisatie van de snelfietsroute tussen Katwijk en Leiden.

Bus van N206 naar vrijliggende busbaan

Momenteel rijden de bussen tussen Leiden en Katwijk op de N206 tussen het autoverkeer, hiermee kan de gewenste HOV kwaliteit niet geboden worden. Om snelle, frequente en betrouwbare reistijden aan te kunnen bieden, is ontvlechting met het autoverkeer gewenst. Daarnaast biedt een vrijliggende busbaan in de toekomst direct ruimte voor een eventuele vertramming van het tracé op het gedeelte langs de N206. Gekozen is voor een ligging aan de zuidwestzijde van de N206. Aan deze zijde is fysiek meer ruimte dan aan de noordoostzijde. Bovendien ligt de busbaan zo aansluitend aan de nieuwe wijk Valkenhorst. Ook op de andere delen van het tracé, Duinvallei, zijn in de toekomst plannen voor woningbouw en is de busverbinding zo direct toegankelijk. De noordoostzijde had daarnaast niet de voorkeur omdat hierdoor een bestaande groenstructuur – die een scheiding vormt tussen bestaande woonwijken (waaronder Valkenburg, Molenwijk en Tranendal) en de N206 en die momenteel als onderdeel van de Rijnlandroute over het deel langs Valkenburg wordt versterkt – wordt aangetast. Door het gedeelte ter hoogte van Duinvallei zou een busbaan aan de noordoostzijde ook betekenen dat deze vrij dicht op bestaande woningen komt te liggen, waardoor de leefbaarheid op dit gedeelte zal afnemen.

In de bestuursovereenkomst van 17 mei 2013 wordt gesproken over een tweerichtingen busbaan over de gehele lengte tussen Valkenhorst-oost (Torenvlietslaan) en de Zeeweg in Katwijk. Voor het gedeelte tussen Valkenhorst oost (Torenvlietslaan) en de Wassenaarseweg (N441) blijft dit uitgangspunt ongewijzigd. Voor het gedeelte tussen de Wassenaarseweg (N441) en de Zeeweg is opnieuw onderzocht of een tweerichtingen busbaan op dit gedeelte noodzakelijk is. Een van de redenen is dat de ruimtelijke impact hierdoor mogelijk kan worden beperkt. Om de ruimtelijke impact van de busbaan te verkleinen, is aanvullend onderzoek (bijlage 1) gedaan voor het tracédeel tussen de Wassenaarseweg (N441) en de Zeeweg. Er is onderzoek gedaan naar varianten voor een (vrijliggende) busverbinding op dit gedeelte van het tracé.

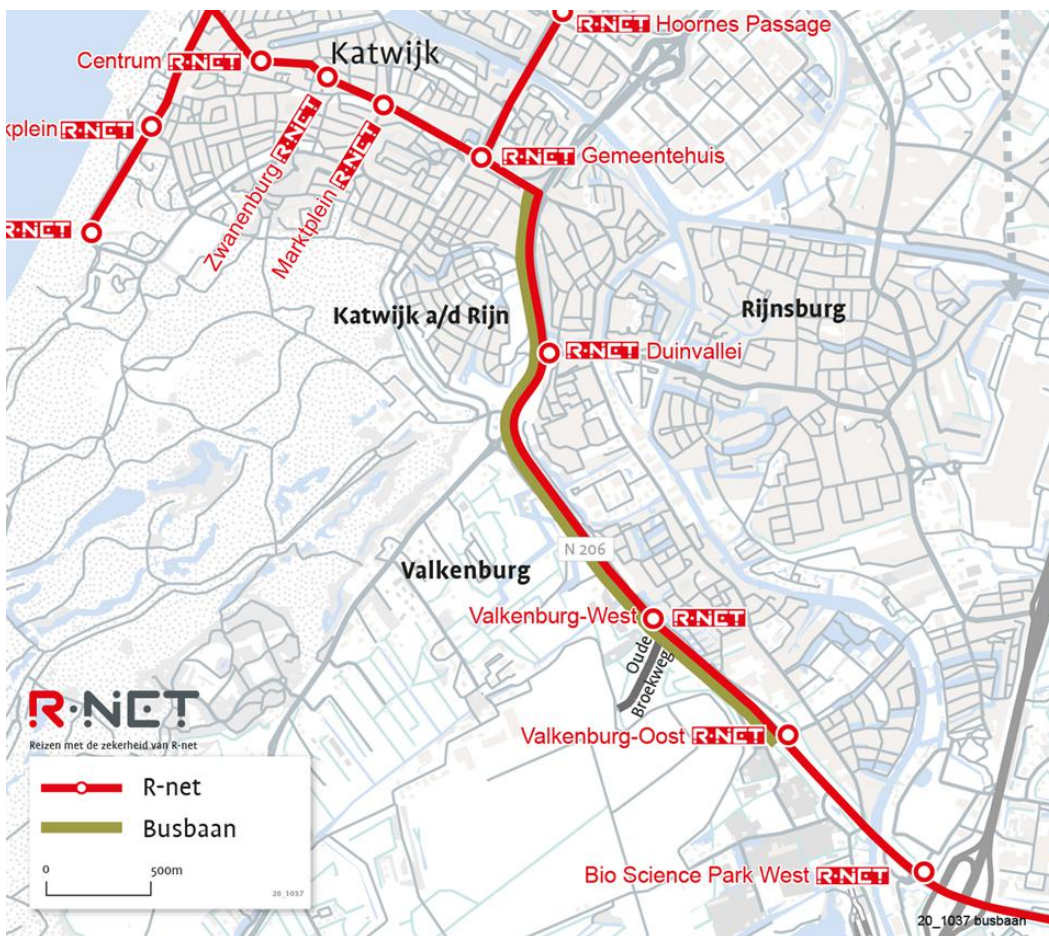
Op basis van dit onderzoek is er voor gekozen om de voorgestelde vrijliggende busbaan in twee richtingen op dit gedeelte van het tracé aan te passen. Er is gekozen voor de variant waarbij de bus via een vrijliggende busbaan tweerichting rijdt tussen Valkenhorst oost en de Molentuinweg. Vervolgens rijdt de bus op een vrijliggende busbaan richting Katwijk en rijdt de bus richting Leiden tot aan de Molentuinweg op de bestaande busstrook op de N206 die hij ter hoogte van de Molentuinweg verlaat en dan zijn weg via de vrijliggende busbaan vervolgt.

Dit leidt niet tot een ander verkeersbeeld op de N206. De variant heeft bovendien de minste impact op bestaande (groen)structuren. Deze ligging van de busbaan biedt bovendien kansen voor realisatie van een grotendeels vrijliggende doorgaande fietsverbinding en goede landschappelijke inpassing van de (bus)infrastructuur. Zie hiervoor hoofdstuk 4 met de onderbouwing en toelichting op het ontwerp.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

1.3.1 Ligging plangebied

De toekomstige HOV-busbaan zorgt voor een kwaliteitsverbetering van de R-netverbinding tussen Leiden en Katwijk over de N206. In de onderstaande figuur is de ligging van de busverbinding met haar verzorgingsgebied weergegeven. De vrijliggende busbaan komt te liggen tussen de nieuwe wegaansluiting Valkenburg Oost (ter hoogte van de Torenvlietslaan) en de Zeeweg in Katwijk.



Figuur 1.1: R-Net met beoogde busbaan

Dit provinciaal inpassingsplan maakt de beoogde vrijliggende busbaan mogelijk.



Figuur 1.2: Ligging

plangebied

1.3.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt grofweg tussen de wegaansluiting Valkenburg Oost en de Zeeweg in Katwijk. Op deze twee plekken sluit de busbaan aan op het bestaande traject: bij Valkenburg Oost sluit de busbaan aan op de N206/Tjalmaweg en in Katwijk gaat het traject verder over de Zeeweg.

1.4 Wettelijk kader van het inpassingsplan

1.4.1 Vervallen van enkele gemeentelijke bestemmingsplannen

De aanleg van de busbaan met landschappelijke inpassing past niet in de geldende bestemmingsplannen van het gebied. Om de realisatie van de busbaan mogelijk te maken, moet het juridisch-planologisch kader worden herzien. Vanwege het bovenregionale belang van de R-netverbinding wordt het project gezien als een project van provinciaal belang. Conform de mogelijkheden die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt, worden het tracé van de busbaan en de inpassingsmaatregelen juridisch-planologisch mogelijk gemaakt door middel van een inpassingsplan: een bestemmingsplan voor een ontwikkeling van provinciaal belang. Binnen de grenzen van dit inpassingsplan komen de bestemmingen van de onderliggende bestemmingsplannen te vervallen, dit betreffen (delen van):

- Katwijk Midden (29-11-2012);
- inframaatregelen R-net deelproject 1 (18-07-2019);
- Katwijk aan den Rijn (31-01-2013);
- Zanderij-Westbaan (23-07-1996);
- Katwijk aan den Rijn 2000 (Zuid) 27-02-2003);
- De Mient-Kooltuin (20-06-2005);
- Landelijk Gebied 1994 (18-10-1995);
- RijnlandRoute (23-03-2016);
- CHW Woongebied Valkenhorst (30-06-2022).

1.4.2 Wettelijke eisen

Het wettelijk kader voor inpassingsplannen is in afdeling 3.5 van de Wro opgenomen. De Wro bepaalt dat ruimtelijke instrumenten in digitale vorm beschikbaar moeten worden gesteld. Voorliggend inpassingsplan is digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar. Het plan kan op een eenvoudige manier worden uitgewisseld met andere overheden.

Het inpassingsplan is opgesteld conform de eisen van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Het inpassingsplan wordt gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl.

1.5 Relatie met andere projecten

Rijnlandroute

Als onderdeel van de Rijnlandroute wordt de doorstroming van de N206 als één van de drukste wegen in de regio verbeterd. De ir. G. Tjalmaweg bij Valkenburg krijgt 2 x 2 rijstroken en wordt voor een deel verdiept aangelegd. Daarnaast worden twee ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd (Valkenburg West en Valkenburg Oost). Met de verbreding en overige aanpassingen is de weg op de toekomst voorbereid. De Rijnlandroute/ir. G. Tjalmaweg is reeds planologisch mogelijk gemaakt en is momenteel (2022) in uitvoering.

Valkenhorst

Op het voormalig Marinevliegkamp Valkenburg wordt in de komende jaren de nieuwe woonwijk Valkenhorst gerealiseerd. De wijk omvat 5.600 woningen en met diverse voorzieningen. Ook wordt 5 hectare



bedrijventerrein, Unmanned Valley, mogelijk gemaakt.

De landschappelijke inpassing aan de zuidzijde van de busbaan grenst aan de rand van deze wijk. De komst van de (vrijliggende) HOV-baan is een belangrijke voorwaarde voor een goede bereikbaarheid van de nieuwe woonwijk. Voor een goede verkeersafwikkeling rondom Valkenhorst is de busbaan tevens een belangrijke maatregel. Binnen Valkenhorst wordt een hub met OV-halte gerealiseerd.

Voor Valkenhorst is in juni 2022 een nieuw bestemmingsplan vastgesteld.

Broekwegviaduct

Ter hoogte van de Broekweg wordt het 'Broekwegviaduct' aangelegd om Oud Valkenburg en nieuw Valkenhorst met elkaar te verbinden. Dit viaduct zorgt ervoor dat niet alleen bewoners van Valkenhorst, maar ook bewoners van Valkenburg de R-net halte aan de Valkenhorst-kant van de weg kunnen bereiken. Door het gebied liep ooit de Broekweg die met de komst van de N206 werd onderbroken. Nu wordt deze verbinding voor fietsers en voetgangers met de bouw van het viaduct hersteld.

Voor het viaduct wordt een aparte planologische procedure doorlopen. In dit provinciaal inpassingsplan wordt het viaduct niet onmogelijk gemaakt.

Hoofdstuk 2 Beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nationale omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Als we alle wensen naast elkaar leggen, ontstaat het volgende beeld. We willen een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten;
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden.

De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Voor dit plan zijn met name de volgende onderwerpen van belang:

- waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;

- waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.

Toetsing

De realisatie van HOV-baan met bijbehorende landschappelijke inpassing en aanleg van ongelijkvloerse fietsverbindingen draagt bij aan een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Het PIP is daarmee in lijn met de nationale belangen zoals deze zijn opgenomen in de NOVI. Er is geen sprake van strijdigheid met het nationaal beleid.

2.1.2 Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking)

Uitbreiding of nieuwe functies zijn niet zonder meer mogelijk, omdat sprake moet zijn van 'zorgvuldig ruimtegebruik'.

Ruimtelijke plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, moeten daarom worden getoetst aan Artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking). Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen moet de behoefte worden beschreven. Bij een stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied, moet worden gemotiveerd waarom deze niet binnenstedelijk gerealiseerd kan worden.

De vraag bij de ladder voor duurzame verstedelijking is of de ruimtelijke ontwikkeling moet worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

Toetsing

Uit jurisprudentie blijkt dat infrastructuur geen stedelijke ontwikkeling betreft. Toetsing aan de ladder is niet noodzakelijk. Nut en noodzaak zijn overigens beschreven in paragraaf 1.2.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Toekomstige beleidsvernieuwing biedt kansen voor verbeteringen in Zuid-Holland. De provincie heeft hiervoor 7 vernieuwingsambities geformuleerd.

1. Samen werken aan Zuid-Holland: inwoners, organisaties en bedrijven in een vroeg stadium betrekken bij besluiten.
2. Bereikbaar Zuid-Holland: efficiënt, veilig en duurzaam over weg, water en spoor.
3. Schone energie voor iedereen: op zoek naar schone energie, haalbaar en betaalbaar voor iedereen.
4. Een concurrerend Zuid-Holland: diversiteit, de economische kracht van Zuid-Holland.
5. Versterken natuur in Zuid-Holland: een aantrekkelijk landelijk gebied draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.
6. Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland: versnellen van de woningbouw met behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteit.
7. Gezond en veilig Zuid-Holland: beschermen en bevorderen van een gezonde, veilige leefomgeving.

De volgende beleidskeuzes zijn relevant voor het beoogde initiatief.



Toekomstbestendige infrastructuur

De provincie werkt aan duurzame en toekomstbestendige infrastructuur ten behoeve van bereikbaarheid en veiligheid. Daarnaast dragen we bij aan het behalen van andere maatschappelijke opgaven en doelstellingen, zoals energie transitie, CO₂-reductie, circulariteit, klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Door stapsgewijs te blijven verbeteren (via monitoring en evaluatie) en maatregelen uit te voeren in aanleg, beheer en onderhoud die bijdragen aan de mobiliteit en de maatschappelijke opgaven, wil de provincie:

1. de CO₂-uitstoot verlagen;
2. vrijkomende materialen beter benutten;
3. minder primaire grondstoffen gebruiken;
4. minder energie verbruiken en meer duurzame energie opwekken;
5. leefgebied creëren voor lokale flora en fauna rond (vaar)wegen;
6. ecologische verbindingen in stand houden;
7. klimaatbestendige infrastructuur creëren.

Adequaat aanbod openbaar vervoer

De provincie realiseert, samen met Holland Rijnland, een adequaat aanbod van Openbaar Vervoer in het vervoergebied van de provincie Zuid-Holland. Openbaar vervoer moet snel, betrouwbaar en beschikbaar zijn en is daarmee een volwaardig alternatief.

Goed openbaar vervoer (OV) voldoet aan de kwaliteitscriteria snel, frequent, betrouwbaar, beschikbaar en betaalbaar. Samen met lopen, de fiets en deelsystemen maakt OV een reis van deur tot deur mogelijk. De provincie zet in op verbeteringen waar OV sterk is: snelle collectieve verplaatsingen tussen kernen.

Vaker en verder fietsen

Inwoners en bezoekers maken vaker gebruik van de fiets en leggen langere afstanden met de (elektrische) fiets af, zowel in het dagelijks gebruik als voor recreatieve ritten.

De provincie stimuleert gemeenten om hun leefomgeving zo fiets- en wandelvriendelijk in te richten. De inzet is gericht op het verbeteren en aanleggen van veilige fiets- en wandelpaden en snelfietsroutes en hebben oog voor de landschappelijke inpassing en ketenvoorzieningen.

Toetsing

Op het gebied van bereikbaarheid zet de provincie onder andere in op versterking van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketens van reizigers. Dit plan maakt de een duurzame en veilige busverbinding mogelijk waarmee in de toekomst de bewoners van en recreanten in het gebied Katwijk-Leiden gebruik kunnen maken van een versterkt openbaar vervoersnetwerk. Daarnaast wordt binnen het plangebied de doorgaande recreatieve fietsroute opgewaardeerd.

Conclusie


Het plan is in lijn met de beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie omdat het plan positief bijdraagt aan een toekomstbestendige infrastructuur.

2.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

In samenhang met de Omgevingsvisie is de Omgevingsverordening opgesteld. De regels in deze verordening (geconsolideerd maart 2022) zijn bindend en werken door in gemeentelijke plannen. Voor de beoogde ontwikkeling zijn de onderstaande artikelen relevant.

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

1. Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, mits is aangetoond dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft.
2. Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen, wordt in het bestemmingsplan rekening gehouden met de beschermingscategorie, het gebiedstype en de relevante richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit, zoals vermeld op kaart 14 in bijlage II en beschreven in de omgevingsvisie beleidskeuze landschap.
3. Bij het beantwoorden van de vraag of bij een beoogde ruimtelijke ontwikkeling de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd kan blijven, wordt de schaalverdeling inpassen, aanpassen en transformeren gehanteerd als bedoeld in het vijfde lid.
4. Een bestemmingsplan kan een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maken, mits een zorgvuldige afweging is gemaakt over de locatiekeuze. De motivering gaat in op de beschreven kenmerken en waarden van het gebied en de effecten van de ontwikkeling daarop. Deze vereisten gelden voor zover het gaat om een ruimtelijke ontwikkeling waarbij:
 - a. een of meer richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit in het geding zijn zoals beschreven in de omgevingsvisie beleidskeuze landschap; of
 - b. sprake is van aanpassen of transformatie als bedoeld in het vijfde lid.
5. Een bestemmingsplan kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling onder de volgende voorwaarden:
 - a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit, waardoor de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft. In dit geval is er sprake van inpassen;
 - b. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar veroorzaakt wijziging op structuurniveau. Een dergelijke ontwikkeling wordt alleen toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit. In dit geval is er sprake van aanpassen;
 - c. de ruimtelijke ontwikkeling past niet binnen de bestaande gebiedsidentiteit. Een dergelijke ontwikkeling wordt uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door een integraal ontwerp. Daarin wordt behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd en wordt ook rekening gehouden met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit. In dit geval is er sprake van transformeren.
6. Specifieke regels voor de gebiedstypen als bedoeld in de artikelen 6.9a, 6.9b, 6.9c, 6.9d, 6.9e, 6.9f en 6.9g worden in acht genomen tenzij een zwaarwegend openbaar belang hieraan in de weg staat.
7. Om de ruimtelijke kwaliteit per saldo gelijk te houden of te waarborgen kan het nodig zijn om aanvullende maatregelen te nemen bij aanpassen en transformeren. Aanvullende ruimtelijke maatregelen kunnen bestaan uit een combinatie van:
 - a. duurzame sanering van bestaande bebouwing, kassen en boom- en sierteelt;

- 
- b. wegnemen van verharding;
 - c. toevoegen of herstellen van kenmerkende landschapselementen;
 - d. andere maatregelen waardoor de ruimtelijke kwaliteit verbetert, waarbij aanvullende maatregelen worden getroffen binnen het plangebied van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling, tenzij kan worden gemotiveerd dat dat onmogelijk is. In dat geval kunnen ook ruimtelijke maatregelen buiten het plangebied worden betrokken in de motivering;
 - e. indien aanvullende maatregelen niet volstaan, financiële compensatie wordt toegepast.
8. Een bestemmingsplan voor een gebied met beschermingscategorie 3, zijnde Buitengebied, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II, kan ontwikkelingen mogelijk maken die kunnen vallen onder noemer inpassen, aanpassen of transformeren en die in overeenstemming zijn met artikel 6.9a.
 9. Een bestemmingsplan voor een gebied met beschermingscategorie 2, zijnde Recreatiegebied, Belangrijk weidevogelgebied of Groene buffer, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II, kan in beginsel slechts ontwikkelingen mogelijk maken die vallen onder de noemer inpassen of aanpassen en die in overeenstemming zijn met de artikelen 6.9b, 6.9c of 6.9d.
 10. N.v.t.
 11. Transformatie is mogelijk in de beschermingscategorieën bedoeld in het negende en tiende lid voor de ontwikkeling van bovenlokale infrastructuur of van natuur- en recreatiegebieden of van grote buitenstedelijke bouwlocaties bedoeld in artikel 6.10. De voorwaarden als bedoeld in het vijfde lid zijn van overeenkomstige toepassing.
 12. Voor zover een ruimtelijke ontwikkeling als bedoeld in het eerste lid een significante aantasting tot gevolg heeft van de wezenlijke kenmerken en waarden van belangrijke weidevogelgebieden, recreatiegebieden rond de stad, of karakteristieke landschapselementen, wordt deze aantasting gecompenseerd. Gedeputeerde Staten leggen de vereisten betreffende de aard en omvang van de compensatie en het moment waarop de compensatie gerealiseerd moet zijn, vast in een beleidsregel over de compensatie bij nieuwe ontwikkelingen. De motivering bij het omgevingsplan bevat een verantwoording over de wijze van compensatie.

Toetsing

De Omgevingsverordening Zuid-Holland schrijft voor dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn mits is aangetoond dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Hoe groot die ruimtelijke impact is, wordt in specifieke gevallen bepaald aan de hand van gebiedsprofielen en door onderscheid te maken in drie soorten ontwikkelingen: inpassing, aanpassing en transformatie. Gelet op het uitgangspunt dat de ruimtelijke kwaliteit als gevolg van ontwikkeling per saldo niet afneemt, dient de toetsing aan ruimtelijke kwaliteit een integraal onderdeel te vormen van de planvorming en de afweging.

In dit geval is sprake van 'inpassing' van infrastructuur parallel aan de N206, Rijnlandroute tot aan Zeeweg in Katwijk. In bijlage 6 is beschreven dat de HOV-baan met landschappelijke inpassing zorgt voor een verbetering van de groene en recreatieve kwaliteit van het gebied. De ruimtelijke ontwikkeling, zoals wordt mogelijk gemaakt in dit PIP, past binnen de bestaande gebiedsidentiteit.

Het artikel schrijft ook voor dat er rekening moet worden gehouden met de beschermingscategorieën zoals zijn

opgenomen op kaart 14.



Figuur 2.1: Kaart 14: Ruimtelijke kwaliteit en beschermingscategorieën


Het plangebied ligt binnen beschermingscategorieën 2 en 3 (Recreatiegebied, Bufferzone en Buitengebied). De relevante artikelen zijn hieronder weergegeven.

Artikel 6.9a Beschermingscategorie 3 Buitengebied

1. Een bestemmingsplan voor een locatie binnen buitengebied waarvan de plaats geometrisch is verbeeld op kaart 14 in bijlage II kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling mits de openheid en het groene karakter van het landschap niet onevenredig wordt aangetast, blijkens een afdoende motivering die tevens ingaat op de keuze voor een locatie buiten bestaand stads- en dorps gebied.
2. In de motivering worden de volgende kwaliteiten betrokken:
 - a. de openheid en de structuur van het landschap en de vergezichten daarin;
 - b. de relatie tussen stad en buitengebied en het onderscheid daartussen;
 - c. het groene karakter, het type functies en de kenmerkende verschijningsvormen van het landschap;
 - d. de herkenbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van het landschap.

Artikel 6.9b Beschermingscategorie 2 Recreatiegebied

Een bestemmingsplan voor een locatie binnen recreatiegebied waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II, kan voorzien in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor zover:

- 
- a. de ontwikkeling geen beperking oplevert voor de openbare toegankelijkheid van het gebied, rekening houdend met het huidige gebruik van het gebied;
 - b. de ontwikkeling gericht is op de vergroting van de diversiteit en de kwaliteit van het recreatiegebied en ook de recreatieve waarde van het gebied zal versterken;
 - c. de ontwikkeling past bij de uitstraling en het recreatieve gebruik van het gebied;
 - d. de ontwikkeling bijdraagt aan de samenhang tussen binnenstedelijke en buitenstedelijke groen- en waterstructuren;
 - e. de ontwikkeling zo mogelijk gekoppeld wordt aan recreatie knooppunten en cultuurhistorisch erfgoed.

Artikel 6.9d Beschermingscategorie 2 Groene buffers

1. Een bestemmingsplan voor een locatie binnen groene buffers waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 14 in bijlage II kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling voor zover dit geen grootschalige ontwikkelingen behelzen en de bufferfunctie blijkens een afdoende motivering niet onevenredig wordt verstoord.
2. In de motivering worden de volgende kwaliteiten betrokken:
 - a. de functie van het gebied als tegenhanger van de stedelijke verdichting en stedelijke dynamiek;
 - b. de identiteit die het gebied verleent aan de nabij gelegen stedelijke omgeving;
 - c. de bescherming die het gebied biedt tegen grootschalige stedelijke ontwikkeling;
 - d. de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde en de contrastkwaliteit met het stedelijk gebied.

Toetsing

In het gebiedsprofiel Duin Horst en Weide is een deel van het traject aangemerkt als 'rand langs infrastructuur' met de volgende ambities:

- daar waar de stadsrand zich op de infrastructuur en het landschap oriënteert, heeft de bebouwing een aantrekkelijke en representatieve uitstraling;
- daar waar de stadsrand en het landschap zich van elkaar afkeren, wordt ingezet op een hoogwaardig ingerichte bufferzone met verblijfskwaliteit en gebruikswaarde voor de aanliggende buurt;
- de barrièrewerking van de infrastructuur beperken door aangename en logische stad-landverbindingen. Hierbij kan gebruikgemaakt worden van landschappelijke structuren, zoals watering en linten;
- bij voorkeur werken met zachte geluidswerende middelen als grondwallen en groenstroken in plaats van harde geluidsschermen.

Ambities voor een 'N-weg langs de stadsrand' zijn:

- de barrièrewerking van de weg verminderen door de oversteekbaarheid te verbeteren. Dwarsverbindingen volgen bestaande landschappelijke structuren, zoals watering en lanen;
- het uitzicht vanaf de weg en vanuit de omgeving is maximaal door visuele verbindingen te herstellen of toe te voegen. De gevoelsmatige afstand tussen stad en land wordt daarmee verkleind;
- er wordt uitgegaan van een functioneel en ingetogen wegprofiel en zo min mogelijk wegmeubilair. De vormgeving van (ongelijkvloerse) kruisingen is sober en doelmatig;
- daar waar geluidsschermen of -wallen noodzakelijk zijn, worden deze zorgvuldig ingepast. Transparantie of het gebruik van beplanting met gebiedseigen soorten zijn uitgangspunt, waardoor de overgang van landschap naar infrastructuur en stad wordt verzacht;
- bij de verbreding van de Ingenieur G. Tjalmaweg (N206) het groene en ontspannen karakter van de weg



zoveel mogelijk behouden.

In het ontwerp is rekening gehouden met bovenstaande ambities.

Het knooppunt N441 en N206 ligt op de grens van de duinen (toegankelijkheid en beleefbaarheid van de duinen verbeteren) en de Horst (zuidelijk van het knooppunt). Hier ligt ook een hoofdfietsroute. Het gebied ten noorden van de Cantineweg maakt geen onderdeel uit van het gebiedsprofiel. Dit deel ligt binnen bestaand stedelijk gebied.

In de landschappelijke toelichting op het ontwerp (bijlage 6) zijn de verschillende landschapstypen binnen de gebieden Duinvallei, Mient Kooltuin, Valkenhorst en Valkenhorst-Oost beschreven. De HOV-busbaan doorsnijdt verschillende landschapstypen en is hierin een verbindende factor. De HOV-busbaan heeft de potentie om deelgebieden, als kralen aan een ketting naadloos met elkaar te verbinden. In bijlage 6 is beschreven dat de HOV-baan met landschappelijke inpassing zorgt voor een verbetering van de groene en recreatieve kwaliteit van het gebied. De ruimtelijke ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt in dit PIP en past binnen de bestaande gebiedsidentiteit.

Artikel 6.25 Bescherming molenbiotoop

1. Een bestemmingsplan voor gronden gelegen binnen de molenbiotoop van traditionele windmolens, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 15 in bijlage II, garandeert in voldoende mate de vrije windvang en het zicht op de molen en voldoet aan de volgende voorwaarden:
 - a. binnen een straal van 100 m, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, wordt geen nieuwe bebouwing opgericht of beplanting aangebracht, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek;
 - b. binnen een straal van 100 tot 400 m, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, gelden de volgende hoogtebeperkingen voor bebouwing en beplanting:
 - voor zover dit gebied is gelegen buiten bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte niet meer dan 1/100ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek;
 - voor zover dit gebied is gelegen binnen bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte van bebouwing en beplanting niet meer dan 1/30ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek.
2. In afwijking van het eerste lid, onderdelen a en b, is het oprichten van nieuwe bebouwing mogelijk ten behoeve van:
 - a. een ontwikkeling binnen een molenbiotoop waarin vrije windvang en het zicht op de molen al zijn beperkt door bebouwing, zolang de vrije windvang en het zicht op de molen niet verder worden beperkt, of zeker is gesteld dat de belemmering van de windvang en het zicht op de molen door maatregelen elders in de molenbeschermingszone worden gecompenseerd; of
 - b. een ontwikkeling binnen een bijzondere molenbiotoop, waarvan de plaats geometrisch is begrensd en verbeeld op kaart 15 in bijlage II, mits de molen en de molenbiotoop op een goede manier ruimtelijk worden ingepast.



Figuur 2.2: Kaart 15 Cultureel erfgoed (molenbiotoop)

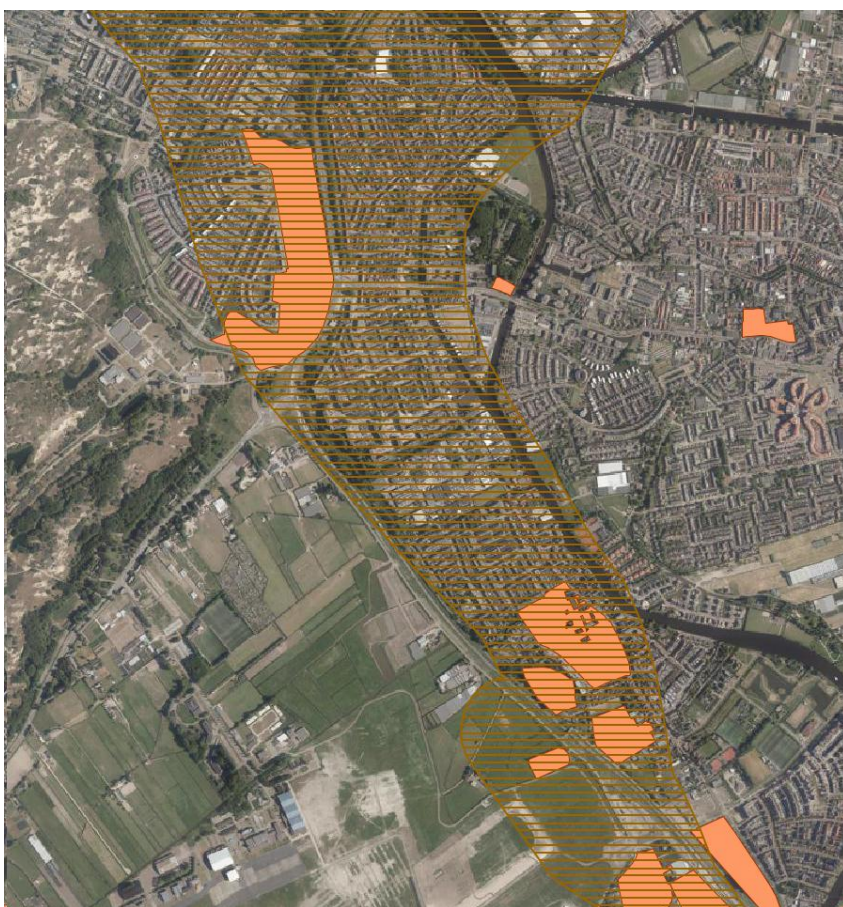
Toetsing

De regeling 'binnen bestaand stads- en dorpsgezicht' is van toepassing. De molen ligt op het dichtstbijzijnde punt op een afstand van circa 220 meter tot het plangebied. Dit betekent een maximale bouwhoogte van 7,3 meter. De ontwikkeling van de HOV-baan maakt binnen de zone geen bebouwing hoger dan 7,3 meter mogelijk. Het zicht op de molen en de windvang worden niet beperkt door mogelijke ontwikkelingen op basis van dit PIP. Toetsing van het beplantingsplan aan de molenbiotoop vindt nog plaats.

Artikel 6.27 Archeologie en Romeinse Limes

1. Een bestemmingsplan voor gronden met een hoge of zeer hoge bekende archeologische waarde, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 8 in bijlage II, bevat bestemmingen en de daarbij behorende regels die de bekende archeologische waarden beschermen.
2. De regels, bedoeld in het eerste lid, voorzien in elk geval in een verbod op werken of werkzaamheden waarbij de bodem tot meer dan 30 cm onder het maaiveld wordt geroerd, tenzij:
 - a. door middel van archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden niet worden aangetast; of

- b. het werken of werkzaamheden betreffen die naar hun aard de archeologische waarden niet aantasten.
3. (vervallen)
 4. Een bestemmingsplan voor gronden binnen de Romeinse Limes met een hoge of zeer hoge archeologische verwachtingswaarde, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 8 in bijlage II, bevat bestemmingen en daarbij behorende regels die de verwachte archeologische waarden beschermen.
 5. De regels, bedoeld in het vierde lid voorzien in elk geval in de voorwaarde van archeologisch onderzoek bij werken of werkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 100 m² waarbij de bodem tot meer dan 30 cm onder het maaiveld wordt geroerd en de voorwaarde dat gehandeld wordt in overeenstemming met de uitkomsten van dat onderzoek.




Figuur 2.3: Kaart 8 Archeologische waarde (Neder-Germaanse Limes en gebieden met (zeer) hoge archeologische waarde)

Toetsing

De gebieden met archeologische waarden zijn waar nodig beschermd door middel van een dubbelbestemming. Paragraaf 5.3 beschrijft verder welk deel archeologisch onderzoek reeds uitgevoerd is, wat de resultaten daarvan zijn en welk onderzoek nog uitgevoerd moet worden.

Artikel 6.35a Risico's van klimaatverandering

In een bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de gevolgen van de risico's van klimaatverandering, ten minste voor zover het betreft de risico's ten aanzien van:

- 
- a. wateroverlast door overvloedige neerslag;
 - b. overstroming;
 - c. hitte;
 - d. droogte;

alsmede de effecten van de bovengenoemde risico's op het risico van bodemdaling.

Voor zover risico's zich voordoen wordt rekening gehouden met het zo veel mogelijk voorkomen en beperken, via maatregelen of voorzieningen, dan wel het gericht aanvaarden van deze risico's.

Toetsing

In het ontwerp is rekening gehouden met klimaatadaptatie. Zie paragraaf 5.7.

Conclusie

De HOV-baan met bijbehorende voorzieningen en landschappelijke inpassing zoals wordt mogelijk gemaakt in dit PIP is in lijn met de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

2.2.3 Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2022-2039

Het PZI geeft invulling aan het kaderstellend beleid in het omgevingsbeleid (voorheen de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) en het Programma Mobiliteit) en de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen Infrastructuur (NOK) die in 2016 is geactualiseerd. Het PZI omvat alle infrastructuurprojecten en activiteiten (nieuwbouw en instandhouding inclusief vervanging, dagelijks beheer en onderhoudsmiddelen) waarvoor de provincie Zuid-Holland budget beschikbaar heeft gesteld. Het beheer van bestaande infrastructuur is erop gericht om de huidige functionaliteit van de infrastructuur te waarborgen, sober en doelmatig. Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland de ambitie om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

Toetsing

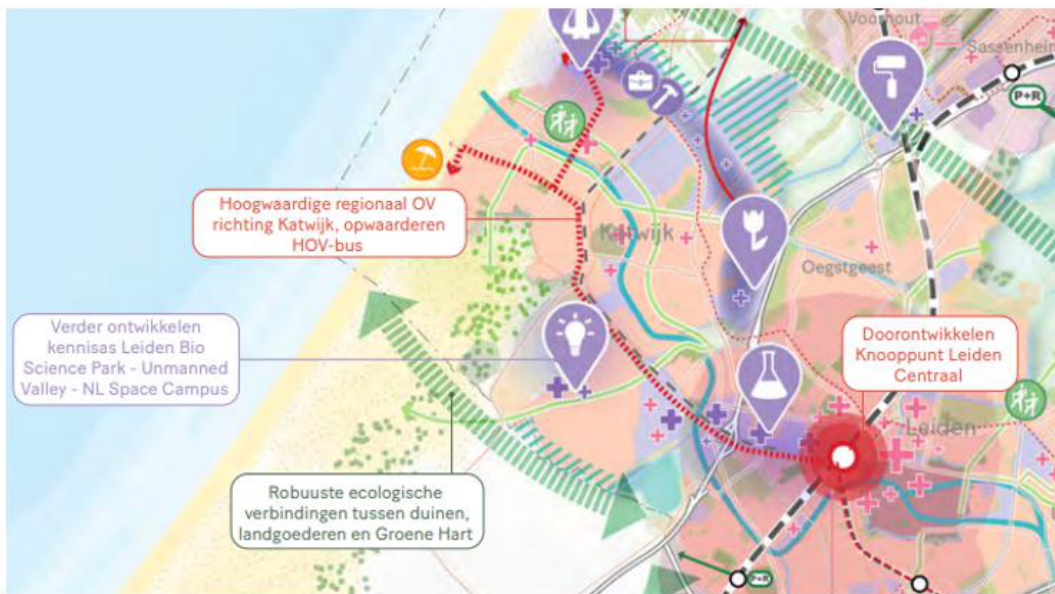
Voor de HOV-buscorridor Leiden-Katwijk-Noordwijk zijn de benodigde reserveringen opgenomen in het PZI.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Regionale Omgevingsagenda Holland Rijnland

De Regionale Omgevingsagenda bespreekt hoe op integrale wijze alle ruimte-vragende functies een plek kunnen krijgen in de regio of waar keuzes gemaakt moeten worden. Deze omgevingsagenda helpt bij het maken van richtinggevend keuzes voor de toekomst.

In de agenda wordt geconstateerd dat de HOV-lijn richting Katwijk verbetering vergt.



Figuur 2.4: Opgaven Omgevingsagenda Holland Rijnland

Een belangrijke keuze is verdere verstedelijking langs de as Katwijk-Leiden-Alphen aan den Rijn.

Deze verstedelijkingsstrategie vraagt ook een investering in de mobiliteitsnetwerken om de bereikbaarheid te verbeteren, meer gebieden te ontsluiten met een HOV-verbinding en stedelijke en landelijke gebieden te ontlasten van te veel wegverkeer. Gefaseerde investeringen in mobiliteit zijn randvoorwaarde voor verdere verstedelijking langs de as Katwijk-Leiden-Alphen aan den Rijn. Met name Katwijk, waar de komende jaren al een enorme woningbouwopgave wordt verwezenlijkt, heeft een goede aantakking op het nationale netwerk nodig. De huidige plannen voor een HOV-bus moeten daarbij gezien worden als een groeimodel naar opschaling van het HOV (mogelijke vorm van lightrail), zodat uiteindelijk er een stevig kruispunt van oost-west- en noord-zuidverbindingen ontstaat met Leiden Centraal als centrale knoop.

Toetsing

Met een vrijliggende busbaan wordt het HOV-net tussen Katwijk en Leiden sterk verbeterd.

2.3.2 Regionale Strategie Mobiliteit Holland Rijnland

De ambitie is een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Met drie speerpunten geeft de regio richting aan die ambitie:

1. versterken van de regionale ontwikkelassen rond knooppunt Leiden Centraal;
2. realiseren van toekomstbestendige, robuuste netwerken;
3. benutten van kansen voor duurzame (keten)mobiliteit.

Het is nu van belang om de drie speerpunten om te zetten in een slagvaardige realisatiestrategie. Deze Regionale Strategie Mobiliteit zet daartoe de eerste stap, onder meer door het formuleren van een aantal sleutelprojecten (zoals onderzoek naar de uitrol van regionale mobiliteitshubs en de doorontwikkeling van HOV Leiden-Katwijk-Noordwijk) en aansluiting te houden bij lopende projecten en initiatieven, zoals de aanleg van de Rijnlandroute.

Sleutelprojecten

De regio staat voor een aantal majeure opgaven. De keuzes in de Regionale Omgevingsagenda, de opgaven in de Regionale Energiestrategie en de speerpunten van deze Regionale Strategie Mobiliteit geven aanleiding tot het formuleren van sleutelprojecten, die cruciaal zijn in het verwezenlijken van de ambities. Dit betreft in ieder geval:

- knooppunt Leiden Centraal als door te ontwikkelen OV-knoop om zo bij te dragen aan de doelstellingen die voor de Oude Lijn zijn gesteld, maar ook in relatie tot de doorgroei en benutting van het spoor richting Alphen aan den Rijn en Utrecht, alsook het toekomstbestendiger maken van de OV-verbinding tussen Katwijk en Leiden;
- verkenning uitrol regionale mobiliteitshubs langs het spoor en op logische auto/OV-locaties in de regio. De haalbaarheid van mobiliteitshubs met een regionale branding wordt onderzocht en er volgt een marktconsultatie naar de realisatie van (mobiliteits)diensten op deze hubs;
- doorontwikkeling van de N11, inclusief het ongelijkvloers maken van alle kruisingen;
- verwezenlijken van het regionale doorfietsnetwerk, aansluitend op de regio's grenzend aan Holland Rijnland;
- verbetering van de noord-zuidverbindingen, van HOV en weg, bij doorgroei van Alphen aan den Rijn als knoop en centrumgemeente in het oostelijk deel van Holland Rijnland. Dit betreft voornamelijk de N207 en de N231 en op lange termijn de HOV-verbinding tussen Zoetermeer en de Metropoolregio Amsterdam;
- verkenning doorontwikkeling HOV Leiden-Katwijk-Noordwijk. De ruimtelijke ontwikkelingen op de as Leiden-Katwijk vragen nieuwe investeringen in het mobiliteitssysteem. Het HOV-systeem kan met een schaa sprong een centrale drager voor de ruimtelijke ontwikkeling vormen. Dit project betreft verkenning naar de noodzakelijke ingrepen in het mobiliteitssysteem, waarbij tracering van weginfrastructuur fietsroutes en openbaar vervoer integraal worden beschouwd. Een nieuwe regionale aansluiting voor de zuidelijke Duin- en Bollenstreek en een doorfietsroute Leiden-Rijnsburg-Noordwijk maken onderdeel uit van deze verkenning.

Toetsing

Realisatie van het HOV-traject (Noordwijk-)Katwijk-Leiden, conform de R-netformule is een lopend project. Met dit PIP wordt ook invulling gegeven aan een ontbrekende schakel in het regionale doorfietsnetwerk.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Omgevingsvisie Katwijk

In 2021 stelde de gemeenteraad de geactualiseerde Omgevingsvisie Katwijk 2021 vast. De visie richt zich, met vier strategieën, op de fysieke leefomgeving en is een koers voor het gemeentebestuur en de organisatie. De omgevingsvisie bevat de hoofdlijnen van het gemeentelijk beleid voor alle terreinen van de fysieke leefomgeving en is de vervanger van de Brede Structuurvisie uit 2007. In de omgevingsvisie worden de ambities en doelstellingen uiteindelijk vertaald naar vier ontwikkelstrategieën voor de toekomst van Katwijk:

1. sterke kust;
2. florerende onderneming;
3. Katwijkse kernen;
4. gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Eén van de doelstellingen uit de omgevingsvisie is in het bijzonder relevant voor de HOV-buscorridor LKN: Doelstelling 5 - Kiezen voor duurzame en veilige mobiliteit.

De omgevingsvisie heeft in het bijzonder aandacht voor duurzame mobiliteit. De bereikbaarheid van Katwijk staat onder druk. De mobiliteit neemt toe, niet alleen in de spitsen maar gedurende de hele dag. Dit is op veel plaatsen zichtbaar in de gemeente. De grenzen van de autocapaciteit van de N206 zijn bereikt. De gemeente zet daarom in op een mobiliteitstransitie van auto naar fiets en openbaar vervoer. Deze mobiliteitstransitie vraagt om ander gebruik van onze bestaande netwerken. Mobiliteitshubs krijgen een belangrijke functie in de infrastructuur. Op zo'n hub komen verschillende mobiliteitsvormen samen (bus, trein, deelauto, fiets) en kan je makkelijk overstappen van de een naar de andere vorm. Vanuit duurzaamheid, gezondheid en leefkwaliteit wordt prioriteit gegeven aan langzaam verkeer (wandelen en fietsen) en OV (op termijn een innovatieve vorm van OV).

De realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer en goede fietsroutes is ook onderdeel van de ontwikkelstrategie 'Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving'.




Figuur 2.5: Uitsnede kaart Ontwikkelstrategie Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Toetsing

De HOV-busbaan draagt bij aan de doelstelling van de gemeente Katwijk waarbij men kiest voor duurzame en veilige mobiliteit. De inzet van een hoogwaardige (elektrische) busverbinding biedt een goede duurzame mobiliteitsoptie voor o.a. de toekomstige bewoners van de nieuw te ontwikkelen woonwijk Valkenhorst. Het PIP geeft invulling aan de Omgevingsvisie Katwijk.

2.4.2 Katwijkse agenda mobiliteit

Op 19 december 2019 is door de gemeenteraad van Katwijk de Katwijkse agenda mobiliteit (hierna KAM) vastgesteld.



De beleidskeuzes op het gebied van verkeer en vervoer uit de KAM zijn vertaald in de in oktober 2021 vastgestelde omgevingsvisie Katwijk. Onderdeel hiervan is onder andere de opwaardering van het HOV.

Toetsing

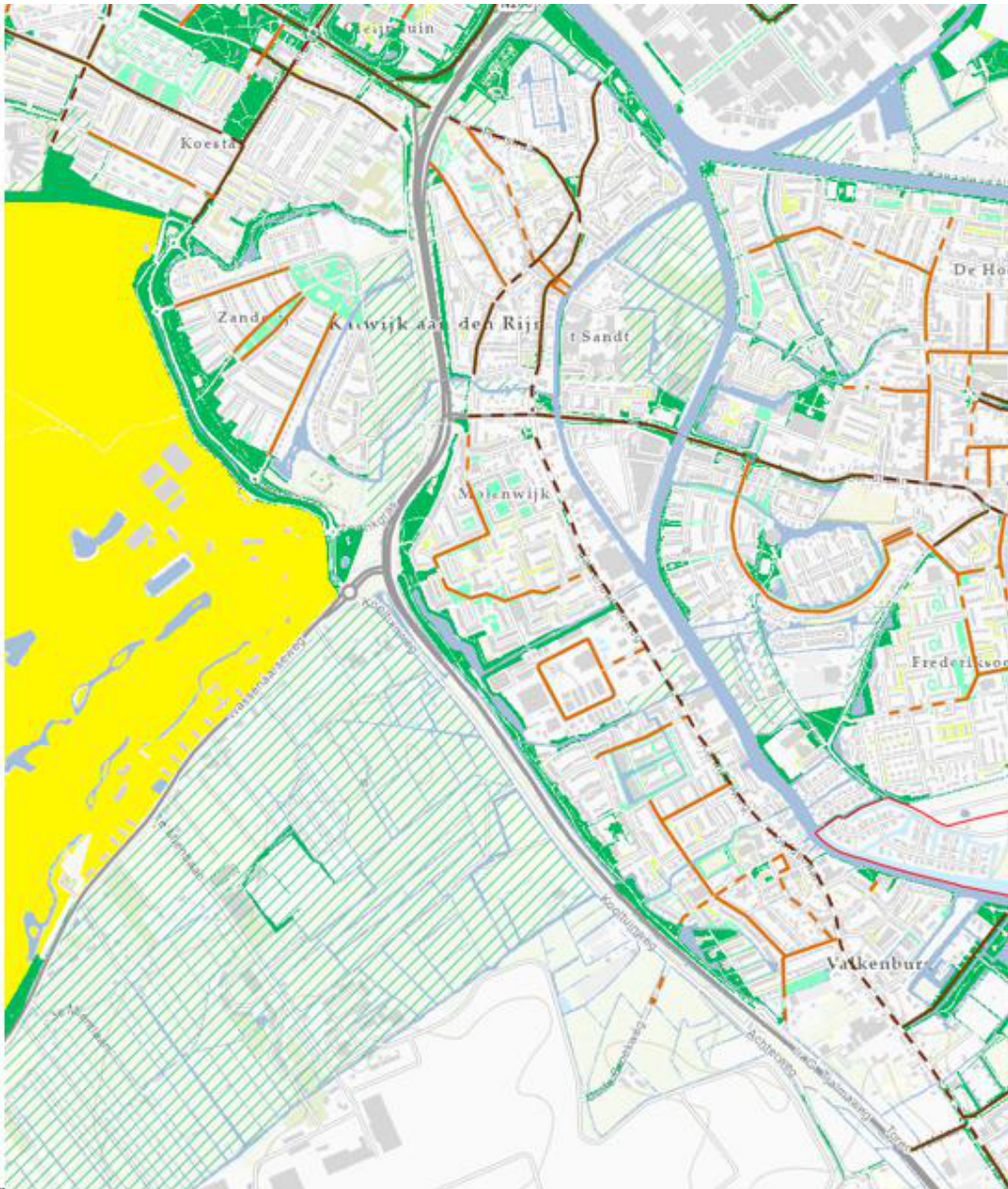
Dit PIP geeft invulling aan de doelen van de KAM.

2.4.3 Groenstructuurplan 2021-2030

Het groenstructuurplan vormt de ruimtelijke vertaling van de ambities uit het groenbeleidsplan. Met het groenstructuurplan wordt de brede groenopgave voor ten minste de komende tien jaar in beeld gebracht. Bij de opzet van het groenstructuurplan is rekening gehouden met de verschillende ruimtelijke schaalniveaus waarop de ambities betrekking hebben. De duiding van groenstructuren en beschrijving van richtinggevend voorstellen vindt daarom plaats van plantvak- tot en met gebiedsniveau. Het groenstructuurplan biedt daarmee beleidsmatige handvatten voor beheer en onderhoud, vergunningsaanvragen, herinrichtingen en gebiedsvisies.

Toetsing

Een deel van het plangebied is onderdeel van 'gewenste hoofdgroenstructuur'. Hiermee wordt bij de inpassing rekening gehouden.

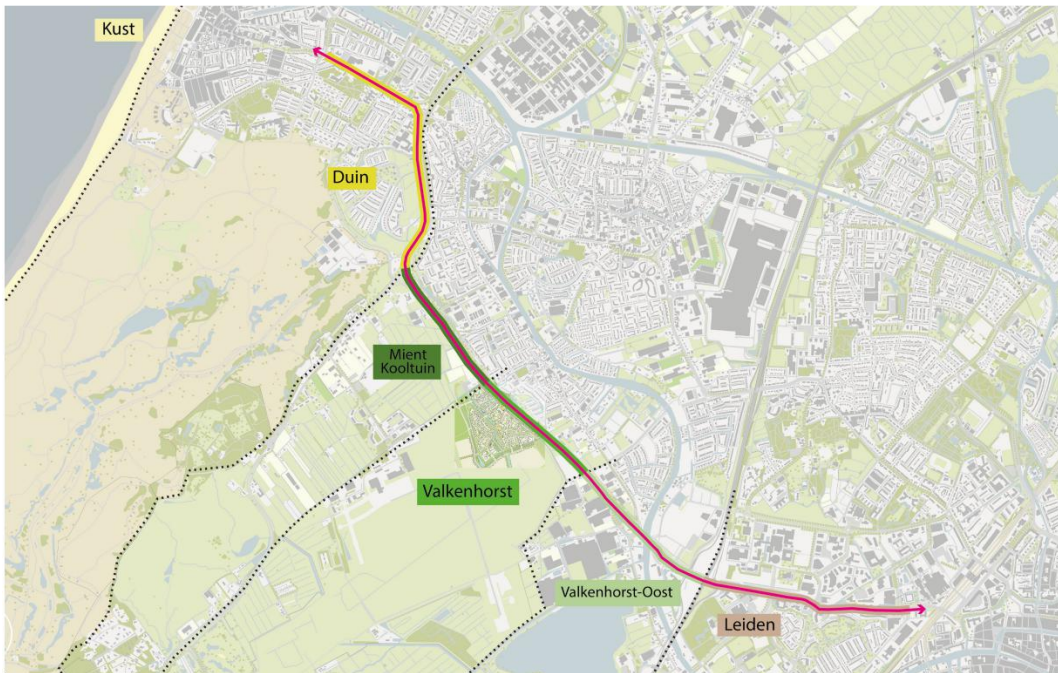


Figuur 2.6: Kaart hoofdgroenstructuur

Hoofdstuk 3 Huidige situatie

3.1 Landschappelijke structuur

De HOV-baan gaat door een mooi en gevarieerd gebied, van polder naar duinen. Van Leiden tot Katwijk worden vier landschapstypen doorkruist. In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de verschillende typen.



Figuur 3.1: Landschapstypen langs het HOV-tracé

Valkenhorst-Oost


Nabij deelgebied Valkenhorst-Oost is een vrij rommelig landschap vanwege vele soorten ruimtegebruik. Tuinbouw, landbouw en infrastructuur zijn hier naast elkaar ontstaan. Het is een vrij gesloten landschap met weinig zichten over de polder zoals bij Valkenhorst. Het ligt vlak bij het Valkenburgse Meer. Deze grote open plas is echter niet zichtbaar of voelbaar. Er zijn brede watergangen, waaronder de inlaat van het Valkenburgse Meer en de Rijn, die de HOV-baan zal kruisen.

Valkenhorst

Hier wordt het landschap een open weidegebied, een typische polder. Een zeer open, groen landschap met watergangen als oriëntatie en zichtlijnen. Hier staan poldersoorten zoals populier, wilg, els. Beplanting is vrijwel alleen bij erven te vinden. De boerenbedrijven bevinden zich aan de Kooltuinweg en verderop in het landschap. Dit geeft een gevoel van diepte en maakt de agrarische functie van het gebied zichtbaar.

Mient Kooltuin

De Mient Kooltuin is het overgangsgebied van de oude duinen naar de polder. Vanaf de Kooltuinweg is dit hoogteverschil van de oude duinrand in het landschap goed te zien. Het is vanwege boerenerven een



afwisselend open en gesloten gebied. Watergangen zijn veel aanwezig en vormen zichtlijnen en oriëntatie in het landschap. Het landschap tussen Mient Kooltuin en Valkenhorst Oost wordt daarnaast voor een groot deel bepaald door het voormalig vliegveld Valkenburg.

Duinvallei

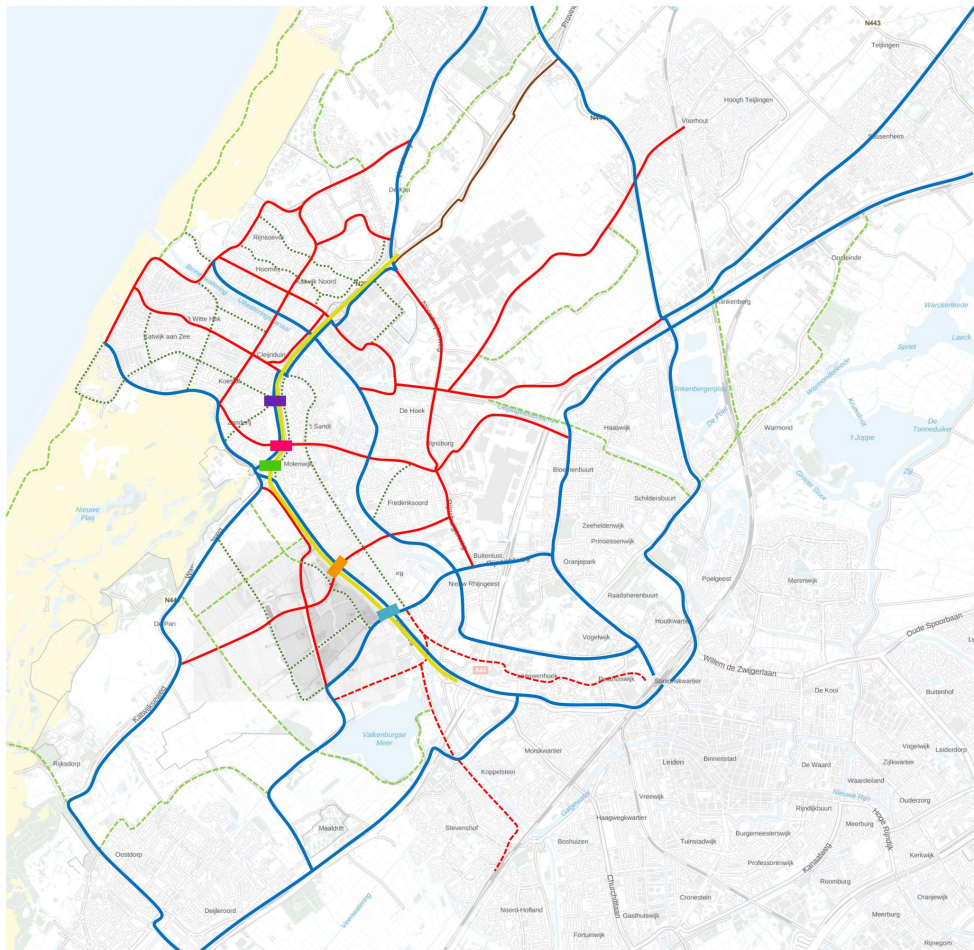
In het deelgebied ligt een afwisselend open en gesloten landschap van oude duinen. Hoogteverschillen en bochtige wegen geven het gebied een aantrekkelijke uitstraling. De duinbeplanting is in een ver ontwikkeld stadium en is zeer divers. Kenmerkend is het duinstruweel dat dichte wanden van vegetatie vormt. Veel voorkomende soorten zijn duindoorn, meidoorn, hulst en vlier.

3.2 Verkeerssituatie

De N206 is een regionale verbindingsweg die Katwijk verbindt met Leiden. Het primaire doel van deze weg is om een goede verkeersafwikkeling te faciliteren voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. Dagelijks rijden er in de huidige situatie 39.000 motorvoertuigen over dit deel van de N206. Hiermee vervult de N206 een belangrijke functie in de regionale verkeersstructuur. Gezien het feit dat de N206 Katwijk doorkruist, heeft de N206 ook een belangrijke impact op de fietsbereikbaarheid. Immers, door de hoge intensiteit en snelheid heeft de N206 een grote barrièrewerking voor kruisende fietsers. De oversteekmogelijkheden op de N206 zijn daardoor mede bepalend voor het fietsnetwerk in de directe omgeving van de N206.

Het fietsnetwerk kruist de N206, binnen de scope van dit project, op zes plekken. Bij vijf van de zes oversteeken (Valkenburg oost, Valkenburg West, Molentuinweg en Nieuwe Duinweg) is een ongelijkvloerse oversteek

HOOFDFIETSNETWERK



- Regionaal snelfietsnetwerk
- Hoofdfietsnetwerk Katwijk
- - - Hoofdfietsnetwerk wens aanvulling
- ... Ontsluitend netwerk
- - - Recreatieve fietsroute
- Overige regionale verbinding
- Tracé Busbaan
- ■ ■ ■ Kunstwerken

mogelijk.

Figuur 3.2: Hoofdfietsnetwerk

Hoofdstuk 4 Beschrijving van het plan

4.1 Inleiding

Om ervoor te zorgen dat inwoners van Leiden en Katwijk vanaf eind 2024 snel en comfortabel met het openbaar vervoer kunnen reizen, werken provincie Zuid-Holland en gemeente Katwijk samen aan de doorontwikkeling van de R-net corridor. Een van de maatregelen is een (vrijliggende) busbaan langs Valkenhorst en Duinvallei.

De geplande vrijliggende busbaan komt te liggen tussen de nieuwe wegaansluiting Valkenburg Oost en de Zeeweg in Katwijk. Rondom het tracé vinden tevens diverse ingrepen plaats met betrekking tot landschappelijke inpassing, doorgaande fietsverbindingen en worden diverse kruisingen aangepakt.

Het tracé bestaat grofweg uit twee delen: Valkenhorst en Duinvallei. Deze delen zijn hieronder eerst kort beschreven. In paragraaf 4.3. en 4.4 wordt nader ingegaan op de raakvlakken met en aansluitingen op het bestaande wegennet, de fietsverbinding en het OV-netwerk.

4.2 Tracé beschrijving

4.2.1 Valkenhorst

De belangrijkste raakvlakken van de busbaan zijn voor het deel Valkenhorst de twee nieuwe ongelijkvloerse aansluitingen Valkenburg West en Valkenburg Oost. Dit met hierbij de nieuw te ontwikkelen woonwijken langs het tracé.

Valkenburg Oost

Het deelgebied maakt onderdeel uit van de historische Romeinse Limes grens en vormt de overgang van de woonkern Valkenhorst naar stedelijk Leiden. De busbaan splitst hier in twee banen met de halte Limespark in het midden. Het openbaarvervoershuis met halte en omgeving is een uitloper van het Limespark en heeft een parkachtige sfeer met hoogwaardige materialen. Een archeologisch monument is voorzien bij de halte.

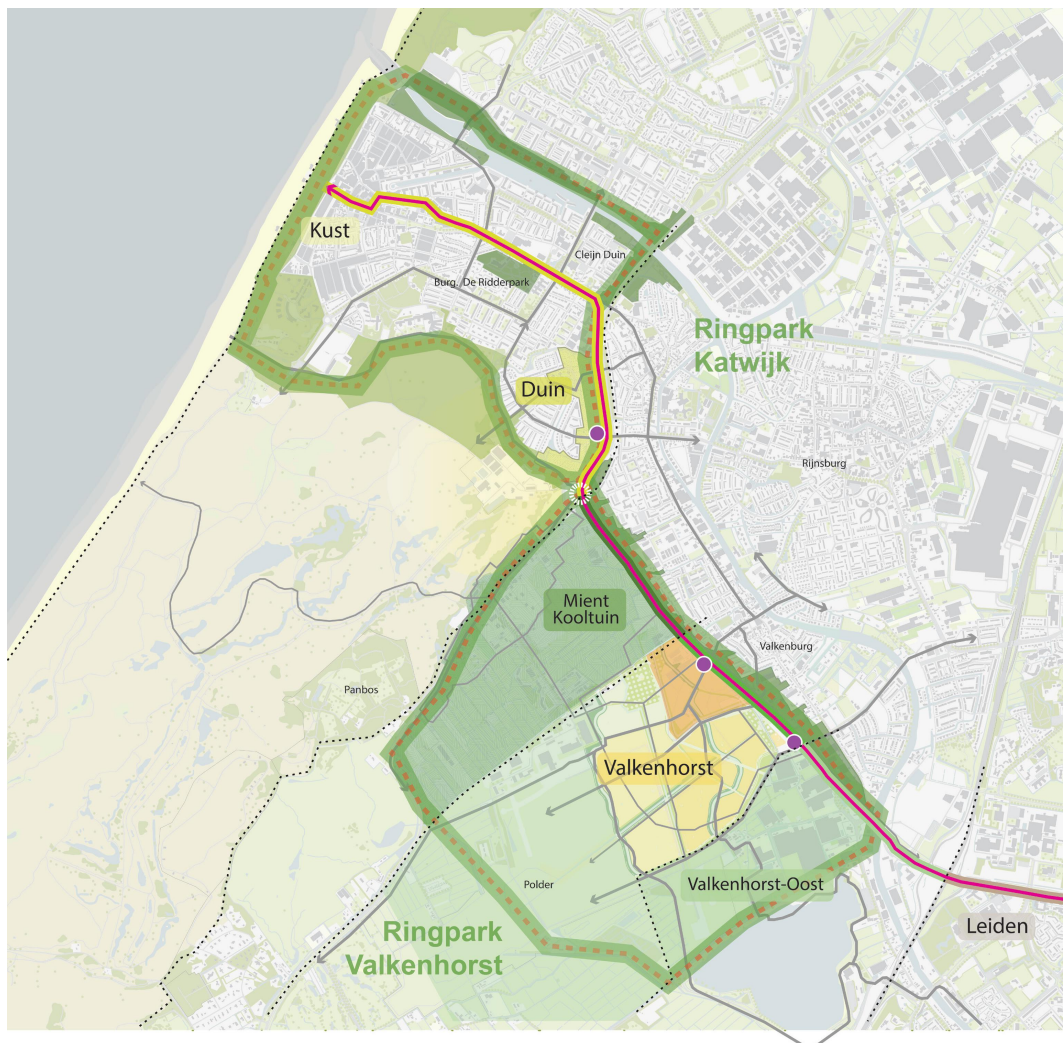
Broekwegviaduct

Op verzoek van de gemeente Katwijk legt provincie Zuid-Holland een viaduct aan voor voetgangers en fietsers over de N206. Dit viaduct moet de huidige Broekweg in Valkenburg en de Oude Broekweg in Valkenhorst met elkaar verbinden. De verbinding is niet alleen van belang voor de gemeente Katwijk omdat deze een schakel vormt tussen Oud-Valkenburg en Valkenhorst, maar ook voor de provincie Zuid-Holland, omdat een verbinding ervoor zorg draagt dat bewoners van Oud-Valkenburg gebruik kunnen maken van de HOV-halte Valkenburg West en daarmee voor een zo maximaal mogelijke benutting van het HOV-netwerk. Het viaduct ligt deels binnen de grenzen van dit inpassingsplan. Voor de realisatie van het Broekwegviaduct wordt echter een aparte planologische procedure gevolgd. Daarmee kan de aanleg van het Broekwegviaduct worden uitgevoerd.

Valkenhorst West

Ter hoogte van Valkenhorst krijgt de omgeving van de HOV-baan een andere uitstraling dan op de rest van het

tracé. Dit deelgebied kenmerkt zich als rand van de nieuwe woonwijk Valkenhorst met in het midden een centrum-dorpse omgeving. De bermen van de busbaan lopen zoveel mogelijk over in de groenzone van de wijk. Het vrijliggende fietspad ter hoogte van Valkenhorst maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan. Het fietspad is in dit gedeelte onderdeel van de nieuwe woonwijk Valkenhorst. De halte Valkenburg West krijgt een plein met fietsenstalling waar ook het Broekweg viaduct aanlandt.



Figuur 4.1: Ligging HOV-busbaan in relatie tot omliggende deelgebieden en voorgestelde ringparken

4.2.2 Duinvallei

De belangrijkste raakvlakken van de busbaan met de omgeving is de bestaande en nieuwe (fiets)infrastructuur, waaronder bestaande onderdoorgangen met de N206 en de aansluiting op de Zeeweg.

Na het passeren van de Wassenaarseweg (N441) begint het tracédeel Duinvallei. Vanaf dit punt tot aan de halte Duinvallei (ter hoogte van de Molentuinweg) wordt een in twee richtingen bereden busbaan gerealiseerd. Vanaf de Molentuinweg gezien rijdt de bus richting Katwijk vervolgens verder via een vrijliggende busbaan in één richting bereden. Deze busbaan is gelegen op het huidige tracé van het fietspad. De bus komende vanuit Katwijk maakt vanaf de Zeeweg gezien gebruik van de oprit N206 waarna de oprit overgaat in een busstrook. Ter hoogte

van de Molentuinweg houdt de busstrook op en gaat over in de reeds beschreven busbaan in twee richtingen. Parallel aan de busbaan wordt tevens de regionale fietsverbinding tussen Katwijk en Leiden verder geoptimaliseerd en krijgt de directe omgeving een impuls door de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. De doorgaande noord-zuidfietsroute krijgt voorrang op het overige verkeer. Op dit deel van het tracé komt de halte Duinvallei.



Figuur 4.2: Landschappelijke inpassing Duinvallei

4.3 Verkeersstructuur: Auto en OV

Auto

De komst van de busbaan brengt geen wijzigingen in de hoofdstructuur voor het autoverkeer. Om de regionale

fietsverbinding snel, comfortabel en veilig in te richten is het wel noodzakelijk drie wijzigingen in het onderliggend wegennet te realiseren.

1. Verwijderen Zwenkgras richting volkstuinen

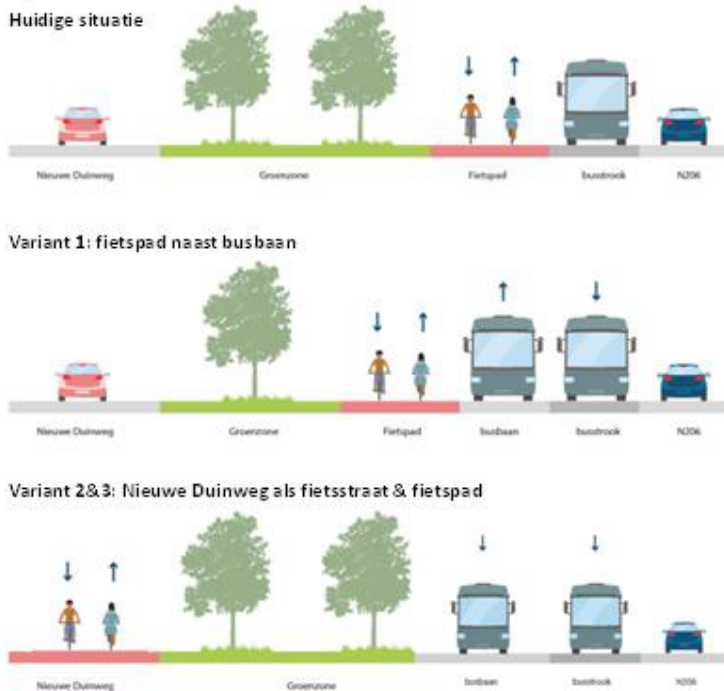
De Zwenkgras (huidige parallelweg langs de N441) vanaf de rotonde Cantineweg zal worden verwijderd. Om de Zanderij bereikbaar te houden, zal de rotonde worden verbonden met het kruispunt Zwenkgras-Graslelie. Langs deze nieuwe weg wordt tevens een parkeervoorziening gerealiseerd zodat de initiatiefnemers Duinvallei (met name de houders van de volkstuinen) hier kunnen parkeren om het gebied te bereiken. Het verwijderen van de Zwenkgras en aanpassing van de rotonde is geen onderdeel van dit PIP.



Figuur 4.3: Uitsnede VO Zwenkgras

2. Het aanpassen van de Nieuwe Duinweg tot fietsstraat

Op het gedeelte waar de busbaan parallel loopt met de Nieuwe Duinweg zijn verschillende opties bekeken om alle verkeersstromen zo goed mogelijk te faciliteren. Tussen de N206 en de Nieuwe Duinweg liggen nu een (brom)fietspad en een groenstrook. Doordat de busbaan richting Katwijk op de plek komt waar nu het bestaande (brom)fietspad ligt, moet op dit gedeelte het (brom)fietspad worden verlegd. Vanuit de omgeving is aangegeven dat de huidige groenstrook zodanig waardevol is dat die zoveel mogelijk in stand moet blijven. Het inpassen van het vrijliggend (brom)fietspad op dit deel van het tracé zou ten koste gaan van de groenstrook. Door het fietsverkeer via de Nieuwe Duinweg af te wikkelen, kan de groenstrook behouden blijven. Om de regionale hoofdfietsroute duidelijk te accentueren wordt de Nieuwe Duinweg doodlopend gemaakt tot aan het parkeerterrein bij de Ontmoetingskerk. Tussen het parkeerterrein en de achteringang van de school is vanwege de bereikbaarheid van de school via de achteringang gekozen voor een fietsstraat om vervolgens na de achteringang over te gaan in een (brom)fietspad richting de tunnel Duinviol. Deze tunnel Duinviol zal autoluw worden. Het besluit om de Nieuwe Duinweg en de fietstunnel onder de N206 anders in te richten is door de gemeente Katwijk genomen. Het college van de gemeente Katwijk heeft ingestemd met het beoogde ontwerp, waardoor deze aanpassingen doorgang kunnen vinden. Deze aanpassing maakt geen onderdeel uit van dit PIP.

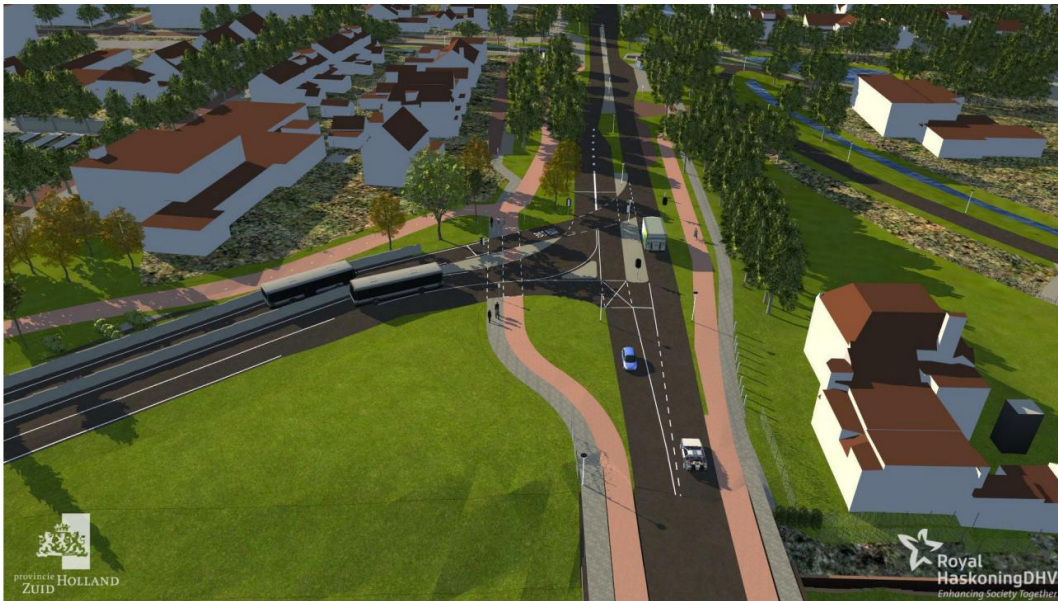


Figuur 4.4: Varianten Nieuwe Duinweg voor bus en fiets

3. Kruispunt busbaan-Zeeweg-toerit N206

Ter hoogte van de Zeeweg voegt de bus vanuit Leiden in op de Zeeweg. Dit wordt mogelijk gemaakt door plaatsing van een verkeerslicht waarbij de gehele kruising (ook de toerit N206) wordt meegenomen in deze verkeersregeling. Door de verkeerslichten te koppelen met de verkeerslichten aan de andere zijde van het Zeewegviaduct kan een optimale verkeersafwikkeling worden gerealiseerd. De toerit vanaf de Zeeweg richting Leiden wordt door verkeersregeling geoptimaliseerd. Uit het verkeersonderzoek van 4Cast (bijlage 1) blijkt dat het verdubbelen van de toerit geen negatief effect heeft op de verkeersafwikkeling. Hierdoor is het mogelijk het verkeer vanuit Katwijk aan Zee en de R-net bus die de toerit oprijden tegelijkertijd groen te geven met verkeer dat linksaf slaat vanuit Rijnsburg. Deze verkeersstroom is zodanig beperkt dat het gezamenlijk groen geven, waarbij verkeer vanuit Rijnsburg na het kruispunt invoegt op de toerit, veilig kan worden gerealiseerd. Tevens wordt het fiets-voetpad dat de toerit passeert meegenomen in de verkeersregeling, waardoor ook voor langzaam verkeer een veilige overstek ontstaat.

Voor deze verkeersregeling is geen planologisch besluit nodig. Het maakt dus geen onderdeel uit van het PIP maar wel van het project.



Figuur 4.5: Aansluiting Zeeweg-N206

4. Gedeeltelijke afsluiting Kooltuinweg en landbouwverkeer

De Kooltuinweg oost (tussen Valkenburg West en Valkenburg Oost) wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Dit is zowel in de aanlegfase van de busbaan maar ook in de permanente situatie (na realisatie van de busbaan en de woonwijk Valkenhorst) het geval. In de permanente situatie is er een alternatieve route beschikbaar via de woonwijk. Bewoners en andere gebruikers maken gebruik van de ontsluitingsstructuur van de wijk, er is een centrumroute die Valkenburg Oost en West verbindt, en men kan via de afrit Valkenburg West de N206 op. Ook blijft de aansluiting op de N441 in stand.



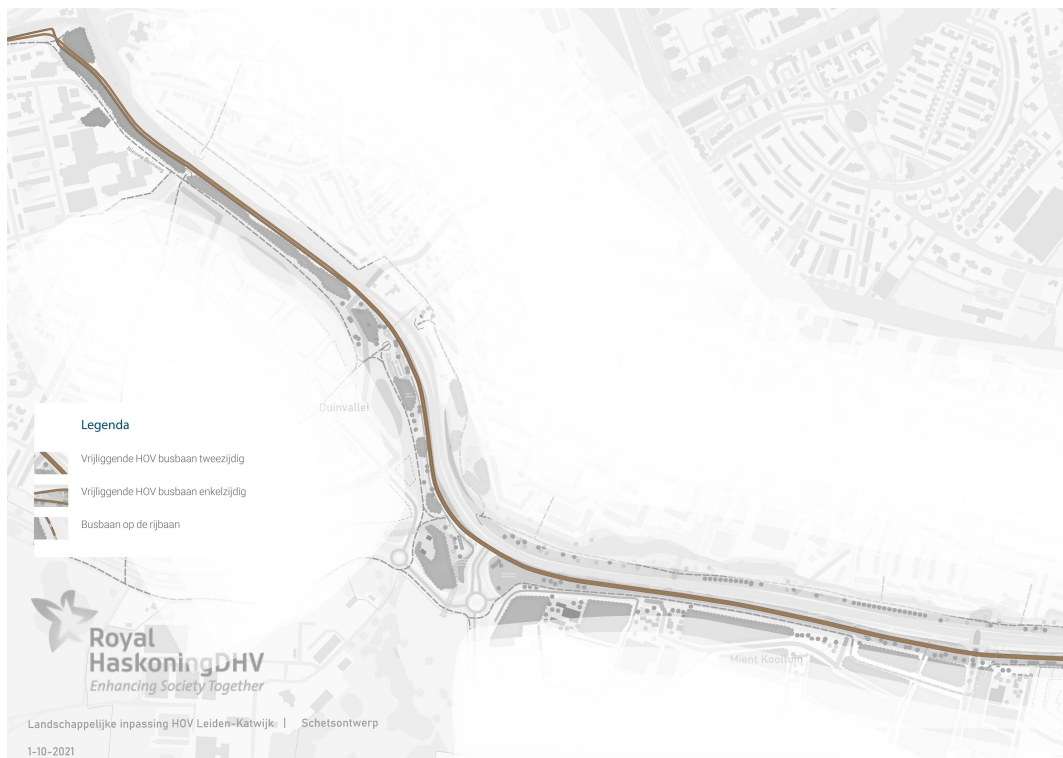
Figuur 4.6: Afsluiting Kooltuinweg

De aanleg van de busbaan loopt vooruit op de realisatie van Valkenhorst, daarom is gekeken naar een oplossing voor de tijdelijke situatie wanneer de centrumroute nog niet beschikbaar is. In de tijdelijke situatie is de

ontsluiting voor landbouwverkeer verzekerd via of de bouwwegen of via de Randweg Marine Vliegekamp die momenteel als omrijroute wordt gebruikt vanwege werkzaamheden aan de Kooltuinweg.

OV

De HOV-busbaan is voor het grootste deel vrijliggend met een breedte van 7,5 meter.



Figuur 4.7: Deel 1 busbaan



Figuur 4.8: Deel 2 busbaan

Langs het tracé zijn drie haltes/hubs opgenomen. Bij alle haltes/hubs worden fietsenstallingen en kleinschalige voorzieningen (bijv. servicepunt, abri) gerealiseerd.

1. Halte Duinvallei (ter hoogte van de Molentuinweg). Aan de zijde van de Molentuinweg komt de halte/hub. Daarnaast wordt bij de halte Duinvallei aan de overzijde van de N206 en de busbaan een K&R faciliteit aangelegd.
2. Halte Valkenburg West (ter hoogte van de Oude Broekweg). Hier wordt de halte/hub gecombineerd met voorzieningen op een plein als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Valkenhorst. Bij deze halte wordt eveneens aan de overzijde van het Broekwegviaduct een fietsenstalling gerealiseerd.
3. Halte Valkenburg Oost (ter hoogte van de Torenvlietlaan). Bij deze halte/hub wordt de verbinding gelegd met de oud historische Romeinse grens Limes. In het kader van de gebiedsontwikkeling Valkenhorst wordt het verhaal van Limes uitgewerkt in een park. Ook bij de halte/hub wordt de verbinding gelegd met het verleden door het ontwerpen van een monument met de oude Romeinse palen.



Figuur 4.9: Impressie halte Duinvallei



Figuur 4.10: Impressie halte Valkenhorst

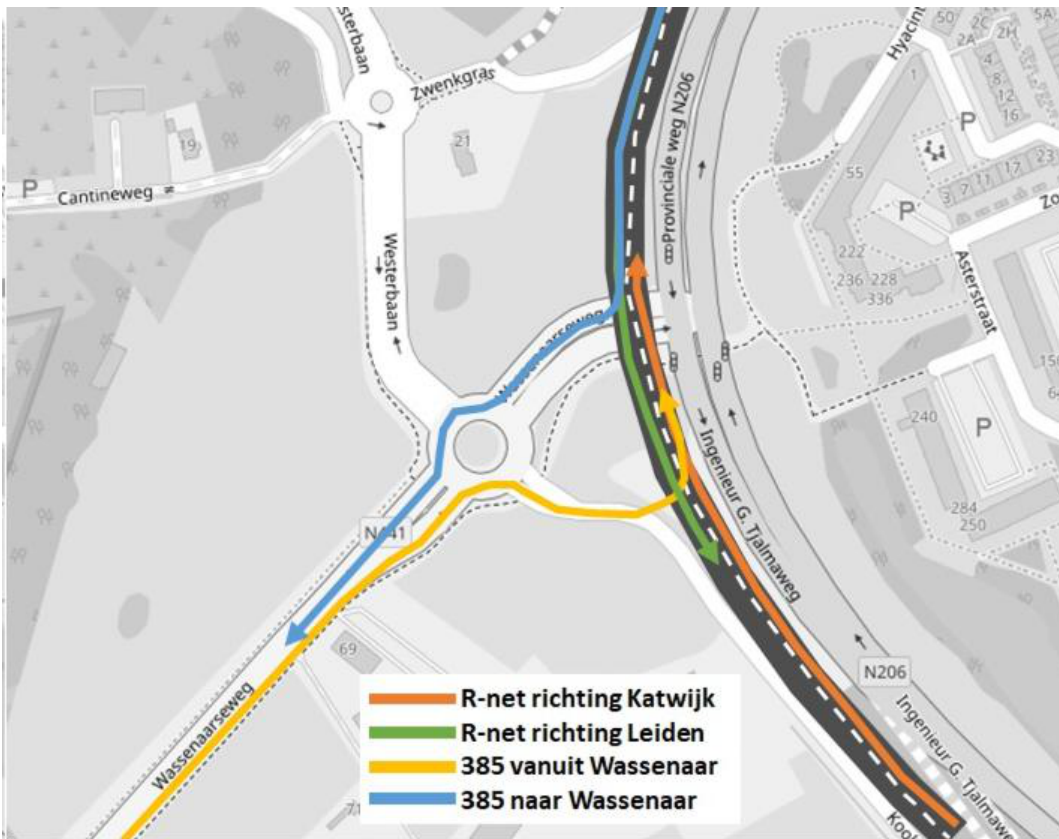


Figuur 4.11: Impressie halte Limes

Ter hoogte van Valkenhorst-oost komt de bus aan over het viaduct Valkenhorst-oost en voegt in op de vrijliggende busbaan. De bus passeert hier de Limesdriehoek aan de zuidzijde. Vervolgens kruist de busbaan richting Katwijk de busbaan richting Leiden en rijdt verder richting de halte Valkenhorst-west. Na deze halte rijdt de bus verder en passeert de N441 gelijkvloers door middel van een verkeerslicht, om vervolgens door te rijden richting de halte Duinvallei. Na deze halte rijdt de bus door over de busstrook om ter hoogte van de toerit N206 vanaf de Zeeweg in te voegen op de Zeeweg en door te rijden richting het gemeentehuis door middel van een verkeerslicht op het kruispunt (Zeeweg-busbaan-toerit N206).

De bus richting Leiden rijdt vanuit Katwijk over de Zeeweg en maakt gebruik van de toerit N206. Na 300 meter gaat de toerit over in een busstrook, welke de bus volgt om vervolgens mee te rijden tot aan het kruispunt Molentuinweg. Hier voegt de bus uit en kruist de busbaan richting Katwijk. Vanaf dit punt rijdt de bus over een vrijliggende busbaan en passeert de drie OV-haltes. Kort voor de halte Limesdriehoek passeert de bus wederom de busbaan in tegengestelde richting en voegt na de halte in op de N206.

Naast het gebruik van de busbaan door R-net heeft de provincie de wens uitgesproken om de uitwisseling met andere buslijnen ook mee te nemen in het ontwerp. De enige locatie waar uitwisseling logisch is, is ter hoogte van de aansluiting van de N441. Conform de huidige dienstregeling kan lijn 385 (komende vanuit Wassenaar) dan via de busbaan en halte Duinvallei doorrijden richting de Zeeweg, om vervolgens te halteren bij halte Raadhuis. De bus richting Wassenaar kan hetzelfde traject volgen en ter hoogte van de N441 rechtsaf slaan de N441 op. De bus vanaf de N441 dient op het kruispunt N441-N206 linksaf te slaan de busbaan op. Doordat tussen de rotonde Kooltuinweg en N206 sprake is van vier rijstroken (twee linksaf en twee rechtsaf) is het inpassen van een busstrook op deze locatie lastig. Het meest directe en logische alternatief is om de bus via de Kooltuinweg af te laten buigen en direct aan te sluiten op de busbaan ten zuiden van de N441. Op die manier kan dus de bus invoegen via een verkeerslicht op de N441. Uit het verkeersonderzoek van 4Cast blijkt dat dit mogelijk is zonder de verkeersafwikkeling negatief te beïnvloeden. Dit is dan ook onderdeel van dit PIP. Voor de verkeersregeling is geen planologisch besluit nodig.



Figuur 4.12: Uitwisseling busbaan N441

4.4 Fiets

De regionale fietsverbinding tussen Leiden en Katwijk loopt langs het gehele tracé van de busbaan. De regionale fietsverbinding wordt versterkt op plekken waar geen (brom)fietspad ligt en wordt teruggebracht op de plekken waar het (brom)fietspad als gevolg van de aanleg van de busbaan niet langer beschikbaar is. Tussen de Torenvlietbrug en de N441 ligt het (brom)fietspad aan de westzijde van de N206. Dit gebied maakt geen onderdeel uit van de projectscope en blijft daarmee ongewijzigd. Wel is het belangrijk om vanuit de nieuwe wijk Valkenhorst voorzieningen te realiseren voor langzaam verkeer, waarbij de busbaan en de N206 ongelijkvloers kunnen worden overgestoken. Ter hoogte van Valkenhorst-oost gebeurt dit via het viaduct over de N206 (tevens begin van de busbaan) en verderop via het nieuw te bouwen Broekwegviaduct. Vanaf beide viaducten wordt een aansluiting gemaakt op het (brom)fietspad aan de westzijde van de N206. De fietsroute kruist de N206 en de busbaan. Ten oosten van de busbaan wordt de fietsroute verder vormgegeven. Er komt een tunnel voor langzaam verkeer ten noorden van de N441 (onderdeel van dit PIP). Deze ligging is gekozen zodat de tunnel niet conflicteert bij eventuele ontwikkelingen rondom de N441 en de aansluiting op de N206. Daarnaast kan een directe verbinding worden gemaakt met de fietsroute richting Katwijk aan Zee via de Cantineweg en de route richting de Zeeweg. Vervolgens loopt het (brom)fietspad door richting de tunnel Molentuinweg waar deze de fietsverbinding richting de Zanderij en de verbinding met Rijnsburg passeert. De noord-zuid route wordt hierbij in de voorrang meegenomen. De route passeert vervolgens via een nieuwe brug de Zanderijvaart en loopt verder richting de Nieuwe Duinweg. Voordat het fietspad overgaat in de Nieuwe Duinweg kruist de route fietsverkeer vanuit de Koningsduin, tunnel Duinviool en Westerbaanpad. Ook hier heeft de doorgaande noord-zuid fietsroute voorrang. Na de aansluiting met het Westerbaanpad gaat de fietsroute verder richting het noorden en loopt deze tussen de inrit van de school en de Nieuwe Duinweg over de fietsstraat. Vanaf dit punt wordt door middel van een fietspad aangesloten op de bestaande fietsstructuur langs de Zeeweg.

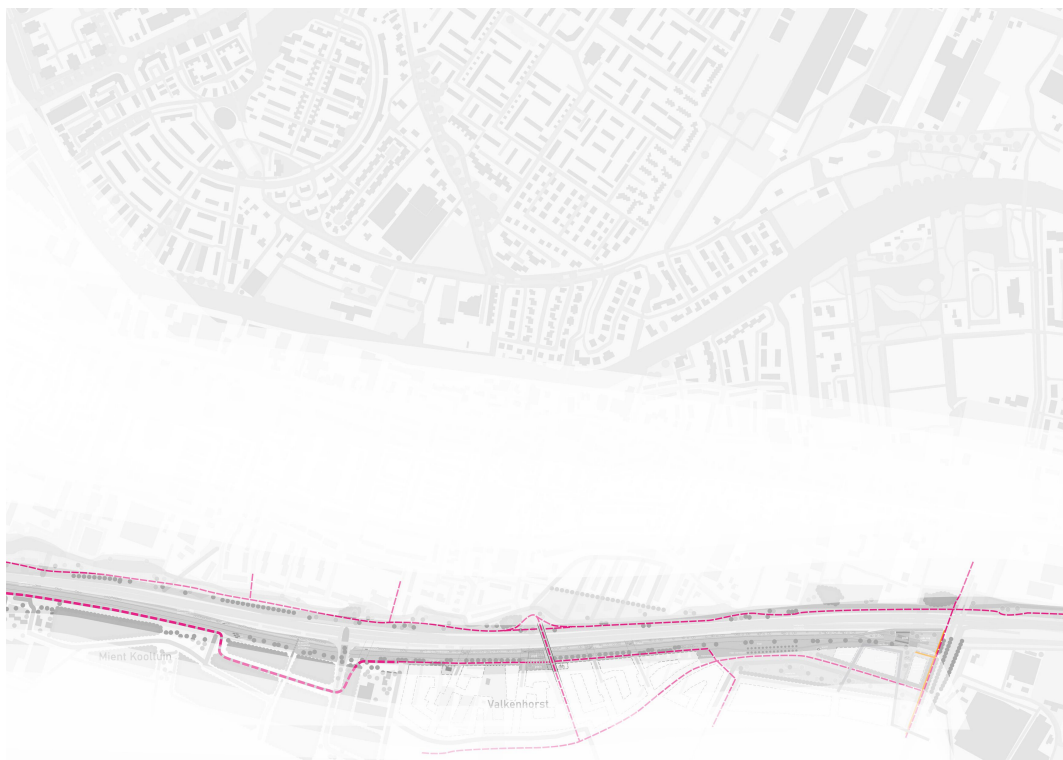
Om te komen tot een comfortabele, veilige en kwalitatief hoogwaardige fietsroute parallel aan de busbaan zijn tussen de N441 en de Zeeweg een aantal maatregelen nadrukkelijk gewenst:

- een tunnel voor langzaam verkeer op de locatie zoals voorgesteld (ter hoogte van de N441). Dit is onderdeel van dit PIP;
- nader onderzoek naar de fietsstromen rondom de rotonde N441 en Kooltuinweg in relatie tot de toekomstige ontwikkeling Mient Kooltuin tot multifunctioneel gebied. Dit is geen onderdeel van dit project en daarmee ook niet van dit PIP;
- op de Nieuwe Duinweg een vrijliggende (brom)fietspad van minimaal 4 meter breed in de voorrang te realiseren. Dit besluit is genomen door Katwijk en geen onderdeel van dit PIP (geen planologisch besluit voor nodig). Het gedeelte Nieuwe Duinweg waar auto's en fietsers samen rijden hiervoor inrichten als fietsstraat, auto te gast;
- de tunnel Duinviool afsluiten voor autoverkeer, waardoor autoverkeer de regionale fietsroute niet kruist. Dit is geen onderdeel van dit PIP maar vraagt een verkeersbesluit van de gemeente Katwijk;
- Koningsduin doodlopend maken voor autoverkeer zodat geen autoverkeer de fietsroute kruist. Dit is geen onderdeel van het PIP;
- de oversteek voor fietsers bij de busbaan/toerit N206 meenemen in de regeling zodat een veilige oversteek ontstaat. Dit is geen onderdeel van dit PIP maar wel onderdeel van project (aanpassen verkeersregeling);
- door de fietsroute zo recht mogelijk te ontwerpen worden de zichtlijnen rondom de tunnel en kruisingen

verbeterd. Dit verhoogt de verkeersveiligheid waardoor de kans op ongevallen afneemt.



Figuur 4.13: Deel 1 fietspad



Figuur 4.14: Deel 2 fietspad

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk project uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het beleid en normstelling voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 5.1 weergegeven.

Tabel 5.1. Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

1. een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
2. een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Beoordeling

In de NSL-Monitoringstool versie 2021 zijn voor 2020 en 2030 de volgende gegevens opgenomen over de concentraties langs het tracé.

	NO ₂	PM ₁₀	PM ₁₀ OD	PM ₂₅
grenswaarde	40	40	35	25
2020 concentratie minimaal-maximaal (achtergrond)	19.2-22.3 (14.9-15.9)	16.6-17.7 (16.2-16.9)	66	8.4-8.9 (8.3-8.6)
2030 concentratie minimaal-maximaal (achtergrond)	14.2-17.6 (10.7-11.1)	14.7-15.7 (14.2-14.8)	6-6	7-7.4 (6.9-7.2)

Uit deze gegevens kan worden afgeleid dat de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden liggen in beide jaren. De concentraties zijn dermate laag, dat zelfs een verdubbeling van de verkeersbijdrage nog niet kan leiden tot overschrijding van de grenswaarden. Op basis van deze concentraties kan daarom worden uitgesloten dat het anders verdelen van de bestaande verkeersstroom over de N206 door de bussen op een (deels) vrijliggende busbaan te laten rijden leidt tot overschrijding van wettelijke grenswaarden.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied.

5.2 Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een ruimtelijke ontwikkeling rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen op schone grond te worden gerealiseerd.


Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Onderzoek

Bij een functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of sprake is van een saneringsnoodzaak. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Vooronderzoek busbaan

Op 11 oktober 2019 heeft een vooronderzoek voor de busbaan plaatsgevonden, zie bijlage 5. Hieruit blijkt dat er binnen het HOV-projectgebied meerdere locaties aanwezig zijn die verdacht zijn op het voorkomen van



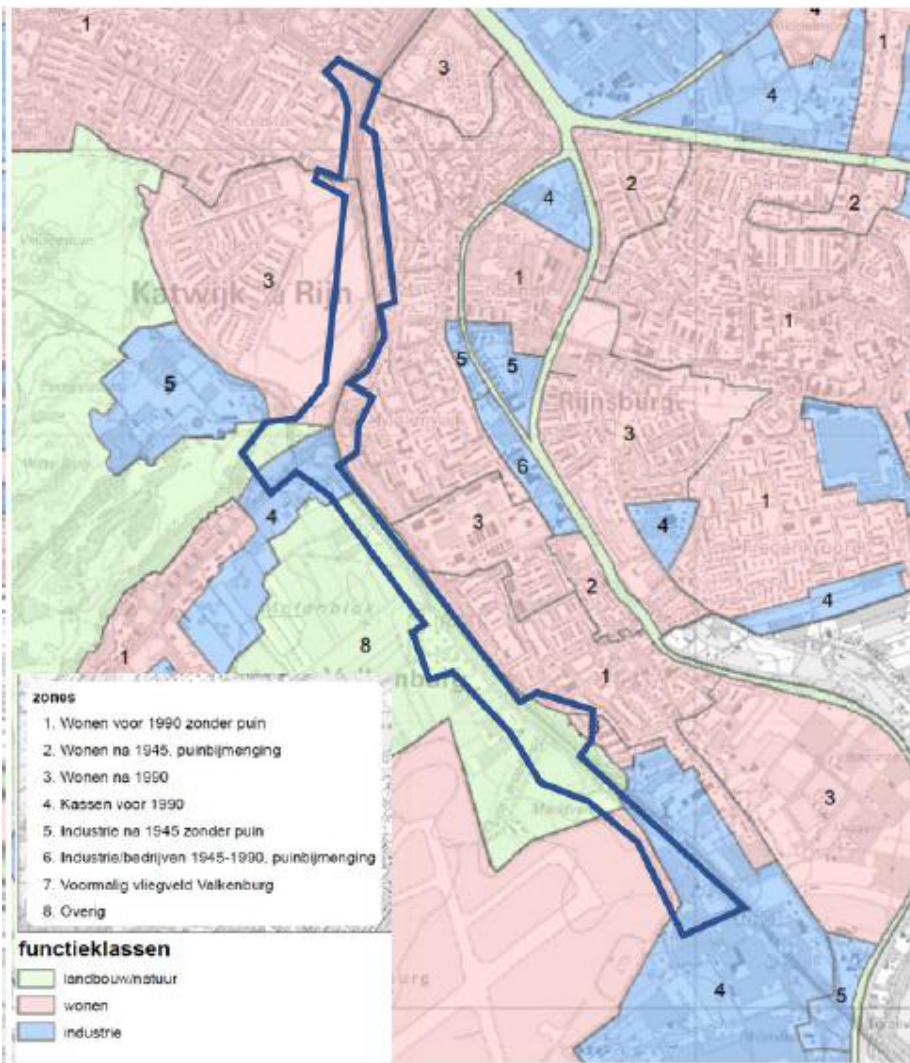
bodemverontreiniging. Niet alleen gaat het daarbij om de verdenking voor chemische parameters, veroorzaakt door het historische gebruik (zoals de huidige en voormalige tuinbouwbedrijven met het gebruik van bestrijdingsmiddelen), ook bevinden zich binnen het projectgebied elementen die verdacht zijn voor asbest, zoals erfverhardingen, dammetjes en stabilisatielagen onder de wegen. Tevens zijn alle onderzochte watergangen verdacht op het voorkomen van verontreinigingen.

Actualiserend vooronderzoek

In mei 2022 is dit vooronderzoek geactualiseerd, zie bijlage 8. In dit onderzoek is het gehele traject meegenomen alsmede de locaties waar werkzaamheden voor het traject zullen plaatsvinden. Met behulp van bodeminformatie uit openbare bronnen is bepaald of er zich op de onderzoekslocatie nog verdachte situaties voor bodemverontreiniging kunnen bevinden. Een overzicht van deze situaties waarvoor aandacht gevraagd wordt is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 5.2. Overzicht verdachte situaties

Locatie	BIS-code	Omschrijving verdachte situatie	Onderzoeksnorm + voorstel voor een onderzoeksstrategie
Verdenking o.b.v. (historische)activiteiten			
Koningsduin 2	-	Tuinbouw -/agrarisch bedrijf (gronden, opslag en erfverharding)	NEN5740 (VED-HE-NL)
Zanderij-Westerbaan	AA053700544	Voormalige kwekerijgronden en volkstuinten	NEN5740 (VED-HE-NL)
Duinvallei fase 9, 10 en 11	AA053702150		
Kooltuinweg 15	AA053700437	Tuinbouw -/agrarisch bedrijf (gronden, opslag en erfverharding)	NEN5740 (VED-HE-NL)
Kooltuinweg 23	AA053700425	laad-, los-, op- en overslagbedrijf (goederen), sloperij van bouwwerken, verkoop van (gebruikte) bouwmaterialen	NEN5740 (VED-HE-NL)
Kooltuinweg 35	AA053700040	Tuinbouw -/agrarisch en pallet- en kisten bedrijf (gronden, opslag en erfverharding)	NEN5740 (VED-HE-NL)
Kooltuinweg 37	AA053700023	Tuinbouw -/agrarisch bedrijf (gronden, opslag en erfverharding)	NEN5740 (VED-HE-NL)
Valkenburgse Watering waterbodem	AA053700739	Mogelijk nog verontreinigd slib in demping aanwezig	NEN5740 (VED-HE-L)
MVKV PLV Ontmanteling door Heijmans	AA053702633	Mogelijk mobiele verontreinigingen op het terrein die van invloed kunnen zijn (geweest) op de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie	Verder dossieronderzoek eigenaar / beheerder. De gegevens is niet verkregen via de OMWH / gemeente Katwijk)
Vliegveld Valkenburg diverse onderzoeken	AA053702022		
Vlieggkamp OO + Ver 2005 deellocatie 5	AA053702058		
Vlieggkamp OO + deellocatie 6	AA053702059		
Achterweg 30	AA053700009	Werk en opslag terrein	NEN5740 (NUL)
Locatie	BIS-code	Omschrijving verdachte situatie	Onderzoeksnorm + voorstel voor een onderzoeksstrategie
Verdenking o.b.v. aanwezige elementen			
Watergangen	-	Na de houdbaarheid van 3 tot 5 jaar zal nieuw onderzoek moeten worden uitgevoerd om werkzaamheden in of met de waterbodem uit te voeren	NEN5720
Dammetjes en erfverhardingen	-	Mogelijk aanwezigheid asbestverdachte funderingsmaterialen in de bodem of in puin	NEN5740 (VED-HE-NL) NEN5707 NEN5897
Historisch slotenpatroon	-	Mogelijk dempingsmaterialen aanwezig in de nog niet onderzochte sloten	NEN5740 (VED-HE-NL)
Volkstuinen	-	Gronden zijn verdacht voor OCB en mogelijk ook voor asbest	NEN5740 (VED-HE-NL) NEN5707



Figuur 5.1: Overzicht zones en functieklassen

Uit figuur 5.1 blijkt dat het plangebied grotendeels als landbouwnatuur, deels wonen en deels als industrie is bestemd.

PFAS

Per 8 juli 2019 dienen voor het toepassen van een partij grond en baggerspecie elders (buiten het werk) de concentraties PFAS bekend te zijn. Met uitgevoerd land- en waterbodemonderzoek is een indicatie verkregen van de aanwezige concentraties PFAS in de land- en waterbodem zodat eventuele risico's voor de afzet/hergebruik van grond en baggerspecie voortijdig bekend zijn. De vastgestelde concentraties liggen binnen de generieke hergebruiksnormen uit het Handelingkader PFAS.

Aanbeveling

Het advies is om de verdachte situaties nader te onderzoeken teneinde te bepalen of hier sprake is van verontreiniging (> interventiewaarde) c.q. gesaneerd dient te worden.



Conclusie

Het plangebied heeft de functieklassen wonen, industrie en landbouwbeheer. Nader onderzoek moet uitwijzen of de bodem zodanig verontreinigd is dat saneringen noodzakelijk zijn. Dit vindt plaats in de fase van de voorbereiding van de uitvoering.

5.3 Cultuurhistorie en archeologie

Toetsingskader

Het Verdrag van Valletta (16 april 1992 van de Raad voor Europa), ook wel het Verdrag van Malta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed in de breedste zin van het woord te behouden, te beschermen en te delen met het publiek. Het gaat in archeologische zin daarbij bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Het verdrag van Valletta is in 1998 uitgewerkt in interim-beleid dat vervolgens in 2007 is ingebed in de Monumentwet 1988 door middel van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007). Vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet (het van kracht worden van deze wet is voorzien voor het eind van dit decennium) is vervolgens ter vervanging van de Monumentenwet 1988 per 1 juli 2016 de Erfgoedwet in werking getreden.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Om het bodemarchief beter te beschermen en om onzekerheden tijdens de aanleg van bijvoorbeeld nieuwe wegen te beperken, is het vanaf 1 januari 2005 verplicht vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op deze manier kan daar bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden.


Archeologiebeleid provincie en Katwijk

De archeologische bescherming is onder meer geregeld in de Omgevingsverordening van de provincie. Zie hiervoor paragraaf 2.2.2.

Het bestuur van de gemeente Katwijk heeft in 2007 al ingezien dat vanwege de grote archeologische rijkdom en verwachtingen binnen haar grondgebied eigen expertise en zeggenschap binnen de Archeologische Monumentenzorg wenselijk is. Planprocedures en ruimtelijke projecten zouden ten aanzien van de archeologie anders onbeheersbaar en duur kunnen worden en ten aanzien van advisering en besluitvorming veel vertraging op kunnen lopen.

De gemeenten Katwijk, Noordwijk, Teylingen, Noordwijkerhout, Lisse en Hillegom hebben archeologische verwachtings- en beleidskaarten voor de regio en met name in de gelijkschakeling van archeologische vrijstellingsnormen voor overeenkomstige archeologische verwachtingsgebieden. Daarnaast is ten behoeve van de ambtelijke advisering en bestuurlijke besluitvorming een aantal gemeenschappelijke instrumenten ontwikkeld waarmee de werkprocessen duidelijker, beheersbaarder en transparanter worden gemaakt. Het eindproduct van het archeologiebeleid bestaat uit acht onderdelen.

Voor de gemeenten Katwijk, Noordwijk, Teylingen, Noordwijkerhout, Lisse en Hillegom is een Archeologische Verwachtings- en Beleidskaart opgesteld, waarbij er sprake is van meerdere kaartbeelden. Er is een regionale landschapskaart met daarop aangegeven de archeologische verwachtingsgebieden in relatie tot de vorming van het landschap. De verschillende landschapseenheden op deze kaart vormen de basis voor de mate van



archeologische verwachtingen en de op basis daarvan geformuleerde vrijstellingsnormen. De vrijstellingsnormen zijn gespecificeerd op de afzonderlijke gemeentelijke beleidskaarten. Naast een beleidskaart zijn voor de afzonderlijke gemeenten losse kaartbeelden gemaakt met daarop de contouren van gebieden waarbinnen al archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Ook is er een kaart van het Actueel Hoogtebestand Nederland voor de regio toegevoegd. Deze kaart geeft onder andere aan wat de dikte van de duinzandpakketten is en geeft inzicht in het reliëf binnen het oude duin- en strandwallenlandschap. Daarmee kan worden bepaald op welke diepte ten opzichte van het huidige maaiveld specifieke archeologische verwachtingen bestaan.

De archeologische beleidskaarten kunnen niet worden gezien als een vervanger voor vigerende bestemmingsplannen met archeologieregels. Indien er voor een gebied in het vigerende bestemmingsplan een gespecificeerde archeologische paragraaf is opgenomen dan wordt daarnaar dan ook verwezen op de archeologische beleidskaart.

Archeologie


In het plangebied vigeren verschillende bestemmingsplannen waarbij er grotendeels sprake is van de archeologische dubbelbestemming 'Waarde - Archeologisch verwachtingsgebied'. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk wanneer grondwerkzaamheden dieper dan 30 cm onder maaiveld reiken, er hei- en schroefwerkzaamheden worden verricht en wanneer het te bouwen oppervlak een omvang heeft van groter dan 100 m². Omdat de busbaan een oppervlakte heeft groter dan 100 m², dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden om uit te sluiten dat archeologische waarden verstoord worden door de aanleg van de busbaan.

Uitgevoerde archeologische onderzoeken

Door Archol is op 3 augustus 2021 een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd met als doel het opsporen en waarderen van archeologische resten en booronderzoek om vast te stellen of er nog intacte archeologische resten te verwachten zijn, zie bijlage 2. Hierin is echter slechts een deel (nabij Valkenburg) van de busbaan meegenomen. Voor het woongebied Valkenhorst is tevens een archeologisch onderzoek uitgevoerd door Antea Group op 22 maart 2021.

Door Crevasse is een notitie opgesteld waarin in kaart is gebracht of in het kader van de aanleg van de busbaan archeologische waarden worden bedreigd, zie bijlage 9. De conclusies zijn:

- Bij de bouw en aanleg van het HOV-tracé kunnen met name in het tracédeel Duinvallei archeologische waarden bedreigd worden. De exacte uitwerking van het ontwerp moet nog plaatsvinden, waarmee de ontgravingsdiepten nog niet zijn vastgesteld.
- Met name in en rond het voormalige monumentterrein Zanderij in Katwijk lijkt het archeologisch risico het grootst. De advieskaart van het Archeologisch Diensten Centrum suggereert archeologisch vervolgonderzoek voor een deel van het tracé (figuur 3, zone 1).
- Langs de RijnlandRoute lijkt het archeologisch risico beperkt. Gezien de verwachting van de noordelijke poort van het Legioenskamp uit 40 n. Chr. ter hoogte van een beoogde watergang noordoostelijk van Afslag Valkenburg Oost, ligt gravend onderzoek hier voor de hand.
- Het is raadzaam om tijdig met het gemeentelijk en provinciaal bevoegd gezag in gesprek te gaan om vast te stellen waar daadwerkelijk onderzoek noodzakelijk is en daartoe de benodigde programma's van eisen voor op te stellen. Het merendeel van de mogelijke onderzoeken ligt buiten het PIP en valt daarmee onder de



gemeente Katwijk.

Conclusie

Op een aantal locaties zal inventariserend veldonderzoek nodig zijn. De exacte omvang van deze onderzoeken zal met het bevoegd gezag afgestemd worden. In het inpassingsplan is waar nodig de dubbelbestemming archeologie opgenomen ter bescherming van archeologische waarden bij toekomstige werkzaamheden. Nader onderzoek vindt plaats in het kader van de voorbereiding van de vergunningaanvragen.

Cultuurhistorie

In of in de nabijheid van de beoogde busbaan is er geen sprake van een Rijksmonument, gemeentelijk monument of cultuurhistorisch waardevol pand. Wel maakt een deel van het inpassingplan onderdeel uit van de oud historische grens Neder-Germaanse Limes. Dit vormt de overgang van stedelijk Leiden naar dorps centrumstedelijke Valkenhorst. Een oude Romeinse weg is gevonden ter hoogte van de ligging van de HOV-busbaan.

De tweezijdige busbaan wordt op dit punt gesplitst naar twee enkele vrijliggende busbanen die aantakken op de N206 en entree Valkenhorst Oost, waardoor de oude Romeinse weg vrij komt te liggen. In het ontwerp van de halte Limes wordt rekening gehouden met de historische setting.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.4 Externe veiligheid

Toetsingskader


In de huidige wetgeving zijn de begrippen risicobron, (beperkt) kwetsbaar object, plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) van belang. Het plaatsgebonden risico (PR) is een maat voor de kans per jaar dat één persoon die zich onafgebroken en onbeschermd op die plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. Het GR is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) is van toepassing op het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar, bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan. Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het groepsrisico, maar wel geldt hiervoor een verantwoordingsplicht in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Op het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Basisnet van toepassing; het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het



bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en in nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} -waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} -contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden.

Onderzoek en conclusie

Door de ontwikkeling van de busbaan worden geen (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd zoals bedoeld in het Bevi. Tevens vindt er over de beoogde busbaan geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In het plangebied bevindt zich een gasleiding nabij de Broekwegviaduct. Zoals eerder is vastgesteld, is een busbaan geen beperkt kwetsbaar object waardoor er niet getoetst hoeft te worden aan deze risicovolle bron. Voor de waarborging van de gasleiding wordt verwezen naar paragraaf 5.9. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.5 Niet gesprongen explosieven

Onderzoek

Er zijn door verschillende bureau's verschillende onderzoeken naar niet gesprongen explosieven uitgevoerd binnen de gemeente Katwijk, op basis waarvan een bodembelastingkaart is opgesteld. Deze bodembelastingkaart is opgenomen in bijlage 6. Hieruit blijkt dat er op basis van literatuur- en archiefonderzoek en luchtfoto-interpretatie er binnen en nabij het plangebied kans is op de aanwezigheid van conventionele explosieven. Delen van het plangebied zijn derhalve verdacht op het aantreffen van gedumpte, verschoten en afgeworpen conventionele explosieven.

Omdat de definitieve, specifieke gegevens omtrent de geplande werkzaamheden in verband met de aanleg van de busbaan niet bekend zijn, wordt geadviseerd om in ieder geval het als verdacht aangemerkt gebied nader te laten onderzoeken indien hier bodemingrepen plaats zullen gaan vinden.


Conclusie

Delen van het plangebied zijn als verdacht aangemerkt. Nader onderzoek is noodzakelijk wanneer hier bodemingrepen plaatsvinden. Dit onderzoek vindt plaats voor de start van de werkzaamheden.

5.6 Natuur

Toetsingskader

Wet natuurbescherming



Met de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura 2000-gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).
- Natura 2000-gebieden

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)


Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het



verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wnb de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Zuid-Holland

In de provincie Zuid-Holland wordt vrijstelling verleend voor het weiden van vee en voor het op of in de bodem brengen van meststoffen. In het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, of bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage 6 bij deze verordening. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, bunzing, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Het plangebied is geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Om deze reden is er geen sprake van compensatieplicht. In de directe omgeving van het plangebied komen echter wel stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden voor. Dit betreffen Meijendel & Berkheide op circa 100 meter, Coepelduynen op circa 2,7 kilometer en Kennemerland-Zuid op circa 10 kilometer van het plangebied. Omdat het plangebied buiten beschermde gebieden ligt, zijn directe effecten zoals areaalverlies en versnippering uitgesloten. Tevens kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. Middels een stikstofberekening dient aangetoond te worden dat er geen significant negatieve effecten ontstaan door een toename van stikstofdepositie als gevolg van het voorgenomen plan.




Figuur 5.2: Ligging van Natura 2000-gebieden ten opzichte van het plangebied. Bovenste gele gebied: Kennemerland-Zuid; middelste gele gebied: Coepelduynen; onderste gele gebied: Meijndel & Berkheide; blauwe gebied: De Wilck; rode lijn: plangebied.

Op 2 november 2022 heeft de Raad van State in het kader van het Porthos-project geoordeeld dat de stikstofuitstoot in de aanlegfase mee dient te worden genomen bij beoordeling van de stikstofuitstoot van projecten. Voor de HOV-busbaan is een stikstofdepositieberekening van de aanlegfase en een voortoets uitgevoerd. Uit de uitgevoerde voortoets blijkt dat significante effecten op stikstofgevoelige habitattypen in nabijgelegen Natura 2000-gebieden op voorhand niet kunnen worden uitgesloten. Daarom is alsnog een Passende Beoordeling en PlanMER is opgesteld (bijlage 16).

Uit de passende beoordeling blijkt dat voor de gebruiksfase zonder mitigerende maatregelen stikstofdepositie optreedt in reeds overbelaste gebieden (gebieden waar de kritische depositiewaarde voor stikstof wordt overschreden of overschrijding nadert). Andere verstoringseffecten zoals geluid, licht en trillingen leiden niet tot een significant effect. Verdroging door tijdelijk bemalingen kan worden voorkomen door bemalingswerkzaamheden uit te voeren in een gesloten bak.

Om depositietoename van stikstof in de aanlegfase te voorkomen is een mitigerende maatregel getroffen. Hierbij is sprake van extern salderen. De tijdelijke toename van stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de vrijliggende busbaan HOV Leiden – Katwijk wordt gesaldeer met meerdere emissiebronnen die, vanwege de gebiedsontwikkeling Valkenhorst, permanent komen te vervallen. Dit betreft onder meer stalemissies die permanent worden beëindigd ter plekke van de woningbouwlocatie en waarvan intrekking van de natuurvergunningen is geborgd. Bij de bouwen van de woningen komt eveneens stikstof vrij. De bouw van deze woningen is later voorzien dan de aanleg van de vrijliggende HOV busbaan Katwijk – Leiden. Het project HOV Leiden – Katwijk kan dan ook tijdelijk gebruikmaken van de stikstofruimte.



Om aan te tonen dat zowel voor de realisatie van de gebiedsontwikkeling Valkenhorst als de aanleg van de HOV busbaan voldoende stikstofruimte beschikbaar is, is een actuele berekening uitgevoerd met AERIUS 2022. De resultaten van die berekening zijn verwoord in de notitie “Saldering HOV-baan met ruimte uit BP woongebied Valkenhorst” (ANTEA, 16 mei 2023) met kenmerk 0462787.100 (bijlage bij de passende beoordeling). Uit de resultaten blijkt dat, met de inzet van de salderingsruimte, er als gevolg van de aanleg van de busbaan geen sprake is van een toename van stikstofdepositie die (afgerond) groter is dan 0,00 N mol per hectare per jaar. Negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen als gevolg van de aanlegfase zijn uitgesloten. Tevens laat de berekening zien dat voldaan wordt aan het beleid van de provincie Zuid-Holland omtrent salderen.

Extra inzetten op “zero emissie materieel” en slimme aanleg

Door middel van een extra investering van de provincie Zuid-Holland in zero emissie materieel kan de depositie verder omlaag worden gebracht tijdens de aanlegfase. Maatregelen die een afname mogelijk maken zijn (onder andere):

1. Een overslagpunt/bouwhub buiten het gebied van waar bouw materiaal met elektrisch vervoer verder het gebied wordt ingebracht.
2. Zoveel mogelijk inzet in het gebied van elektrisch materieel.
3. Prefab vervaardiging van grote onderdelen (b.v. liggers brug, fietstunnel N441) buiten het gebied in plaats van assemblage op locatie.
4. Slimme bouwfasering.
5. Sturen en monitoren op stikstofuitstoot middels een live dashboard.

Ook voor de gebruiksfase is een AERIUS-berekening uitgevoerd om negatieve effecten op Natura 2000 uit te sluiten (bijlage 12). Voor deze R-net verbinding vindt een nieuwe concessie plaats, waarin wordt uitgegaan van emissieloos rijden. Op de busbaan zal dan ook enkel sprake zijn van vervoer met elektrische bussen, dus van emissieloos vervoer. In de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin het gebruik van emissieloos aangedreven bussen is geborgd tenzij aangetoond is dat er geen toename van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. als gevolg van het verkeer op de busbaan optreedt.

De concessie ten aanzien van de inzet van emissieloos vervoer met de daarbij behorende voorwaardelijke verplichting in artikel 4.3 van dit inpassingsplan geldt alleen voor de R-Net bussen (route Leiden-Katwijk). De huidige bussen van regionale vervoerders blijven dezelfde route rijden en zorgen niet voor extra uitstoot van stikstof.

Natuurnetwerk Nederland

Figuur 5.3 laat zien dat het plangebied geen deel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde onderdeel bevindt zich op circa 137 meter. Om deze reden is er geen sprake van compensatieplicht.



Figuur 5.3: Ligging van het plangebied ten opzichte van het NNN. Rode lijn: plangebied, overige kleuren: NNN

Soortenbescherming

Er heeft een 'quicksan busbaan Katwijk' plaatsgevonden (documentnummer BG3331WATRP190871649, versie D1.0 d.d. 11-10-2019), zie bijlage 3. Hieruit blijkt dat in het plangebied mogelijk beschermde grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, amfibieën en ongewervelden voorkomen. Daarnaast zijn er broedvogels zonder jaarrond beschermde nesten aangetroffen, zie tabel 5.3 voor een overzicht. Overtreding van verbodsbepalingen uit de Wnb kan daarom niet op voorhand worden uitgesloten. Nader onderzoek naar aanwezigheid van waterspitsmuis, vleermuizen (verblijfplaatsen en vliegroutes), rugstreppad, platte schijfhoren en iepenpage in het plangebied is nodig.

In april 2022 heeft een actualisatie van dit onderzoek plaatsgevonden, zie bijlage 10. Uit de ecologische quickscan blijkt dat de aanwezigheid van zwaarder beschermde soorten in het projectgebied niet kan worden uitgesloten. Voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden dient te worden bepaald of zwaarder beschermde soorten binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden aanwezig zijn, middels een soortgericht onderzoek. Naar aanleiding van de resultaten uit de quickscan en actualisatie heeft een soortgericht onderzoek naar vleermuizen, rugstreppad, boomkikker, zandhagedis, platte schijfhoren en glad biggenkruid langs en rondom de N206 plaatsgevonden. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 11 bij de toelichting.

Tabel 5.3. Mogelijk effecten op beschermde soorten in het plangebied (quick scan)

Soortgroep	Mogelijk voorkomende soorten	Tijdelijke effecten	Permanente effecten	Overtreding Wnb
Grondgebonden zoogdieren	Waterspitsmuis		Aantasting leefgebied, doden individuen	Art. 3.10
Vleermuizen	Baardvleermuis, bosvleermuis, franjestaart, gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, kleine dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis.	Verstoring bij foerageren of migreren	Aantasten/verdwijnen vliegroue	Art. 3.5
Broedvogels	Soorten met niet-jaarrond beschermde nesten		Aantasten/vernielen nesten	Art. 3.1
Amfibieën	Rugstreeppad		Aantasten leefgebied, doden individuen	Art. 3.10
Ongewervelden	Platte schijfhoren		Aantasten leefgebied, doden individuen	Art. 3.5
	lepenpage		Aantasten leefgebied, doden individuen	Art. 3.10


Tabel 5.4. Conclusie nader soortgericht onderzoek

Soort(groep)	Conclusie
Vleermuizen	<ul style="list-style-type: none"> - Binnen het projectgebied zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld. - In de directe omgeving van het projectgebied zijn twee zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis vastgesteld. Deze verblijfplaatsen bevinden zich in de hoogbouw in de Molenwijk. De aanvliegroute wordt niet aangetast en daarmee liggen de zomerverblijfplaatsen daarmee buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden. - In de omgeving van het projectgebied zijn baltterritoria van de gewone dwergvleermuis vastgesteld. De territoria overlappen grotendeels met de hoogbouw in de Molenwijk en het is aannemelijk dat de paarverblijfplaatsen van deze soort zich hier bevinden. De aanvliegroute wordt niet aangetast en daarmee liggen de verblijfplaatsen buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden. - De groenstrook met bomen, bosschages en waterpartijen aan de oostkant van de N206 wordt als belangrijk foerageergebied aangemerkt. Hierin zijn de waterpartijen hotspots. De globaal geplande ingrepen hebben geen effect op het behouden van de belangrijke functie, mits: <ul style="list-style-type: none"> o er geen lichtverstoring wordt veroorzaakt gedurende de werkzaamheden en; o met de kap de strook niet onderbroken wordt en voldoende insectenrijke luwte behouden blijft, <p>Geadviseerd wordt verdere detail stappen (inclusief kap van bomen) in het ontwikkeltraject te laten toetsen door een deskundig ecoloog, zodat te allen tijde wordt voorkomen dat de wet natuurbescherming wordt overtreden;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er zijn geen essentiële vliegroutes vastgesteld binnen (de invloedssfeer van) het projectgebied. - De voorgenomen voorbereidende werkzaamheden in deelgebied 4 zijn getoetst en akkoord bevonden door Omgevingsdienst Haaglanden. Eventuele effecten van onderdelen in het definitieve ontwerp binnen deelgebied 4 dienen echter apart te worden getoetst. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om uitstraling van aan te brengen verlichting of verlichting van passerend verkeer op de beschermde elementen, grenzend aan het projectgebied. Dit kan bijvoorbeeld voorkomen worden met het plaatsen van schermen, die vervolgens ook een functie kunnen vervullen als geleidend element voor een vliegroute van vleermuizen (vleermuizen portaal).
Rugstreeppad & boomkikker	<ul style="list-style-type: none"> - Binnen (de invloedssfeer van) het projectgebied zijn geen rugstreeppadden en/of boomkikkers vastgesteld. - Ondanks dat er binnen het projectgebied geen exemplaren van de rugstreeppad zijn waargenomen adviseert VanderHelm preventief maatregelen te nemen om te voorkomen dat rugstreeppadden de werklocatie gaan bevolken. Er is namelijk wel een populatie aanwezig in het naastgelegen duingebied. Voorkoming van kolonisatie kan door het plaatsen van schermen van stevig plastic van 50 centimeter hoog en minimaal 10 centimeter ingegraven in de grond (BLJ12, 2017).
Zandhagedis	<ul style="list-style-type: none"> - Binnen (de invloedssfeer van) het projectgebied zijn geen zandhagedissen vastgesteld. Vervolgstappen voor de zandhagedis zijn daarom niet van toepassing.
Platte schijfhoren	<ul style="list-style-type: none"> - Binnen (de invloedssfeer van) het projectgebied zijn geen exemplaren van de platte schijfhoren vastgesteld. Vervolgstappen voor deze soort zijn daarom niet van toepassing.
Glad biggenkruid	<ul style="list-style-type: none"> - Binnen (de invloedssfeer van) het projectgebied zijn geen exemplaren van de plant glad biggenkruid vastgesteld. Vervolgstappen voor deze soort zijn daarom niet van toepassing.
Overige waarnemingen	<ul style="list-style-type: none"> - In het projectgebied zijn tijdens het broedseizoen nesten of rustplaatsen van algemene broedvogels en broedvogels Cat. 5 (Habitatrichtlijn) aanwezig. In de uitgevoerde ecologische quickscan (VanderHelm Milieubeheer B.V., kenmerk DHKA20220360 Actualiserende ecologische quickscan Busbaan te Katwijk, d.d. 28-04-2022) is reeds geadviseerd op welke manier hier rekening mee gehouden dient te worden gedurende de werkzaamheden. Tevens zijn algemene en door de Provincie Zuid-Holland vrijgestelde zoogdieren waargenomen, alsmede vissen en amfibieën. Voor deze soorten geldt, dat volgens zorgplicht gehandeld dient te worden om overtredingen te voorkomen.

Algemene zorgplicht

Voor alle soorten geldt de algemene zorgplicht. Onderstaand wordt een aantal maatregelen beschreven om aan de algemene zorgplicht te voldoen:

- de werkzaamheden worden bij voorkeur alleen overdag, tussen zonsopgang en zonsondergang uitgevoerd. Veel algemene en beschermde diersoorten zijn vooral actief gedurende de vroege ochtend, late avond en nacht;
- er wordt één richting op gewerkt, zodat kleine (zoog)dieren van de werkzaamheden vandaan kunnen



vluchten. Houd hierbij rekening met vluchtwegen (werk dus niet richting een doodlopende hoek) en zorg dat de dieren voldoende vrije ruimte hebben;

- voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden kan een ecooloog het plangebied nalopen en eventueel aanwezige (niet-beschermd) amfibieën en grondgebonden zoogdieren oppakken of verjagen naar omringend geschikt terrein;
- de aannemer maakt enkel gebruik van de ruimte die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de werkzaamheden, en ontziet daarbij plaatsen met begroeiing en/of beplanting zoveel als mogelijk. Zo wordt onnodige verstoring van dieren en planten voorkomen;
- wanneer de werkzaamheden gedurende langere tijd stil liggen, dient het terrein vóór herstart van de werkzaamheden geïnspecteerd te worden door een erkend ecooloog.

Grondgebonden zoogdieren

Aanvullend onderzoek is nodig om aanwezigheid van de waterspitsmuis uit te kunnen sluiten. Wanneer de waterspitsmuis aanwezig blijkt te zijn, is een mitigerende maatregel voor de soort het gefaseerd uitvoeren van de werkzaamheden in ruimte en tijd. Daarbij moet van tevoren de vegetatie kort worden gehouden en moet gewerkt worden buiten de kwetsbare periode (september t/m maart, maar afhankelijk van klimatologische omstandigheden).

Vleermuizen

Om het verstoren van de mogelijke vliegroute van vleermuizen langs de N206 ter hoogte van de Zanderij tot aan de kruising met de Zeeweg te voorkomen zijn de volgende maatregelen nodig:


- geen werkzaamheden in de periode april t/m oktober;
- indien mogelijk, geen bomen kappen;
- indien dit niet mogelijk is: nader onderzoek laten uitvoeren naar het gebruik van de te kappen bomen als essentiële vliegroute of migratieroute. Op basis daarvan dient bepaald te worden of en zo ja welke mitigerende maatregelen nodig zijn. Mogelijk mitigerende maatregelen bestaan uit het plaatsen van vleermuiskasten en het herstellen van vliegroutes (aanplant nieuwe bomen, creëren hop-overs).

Uit het nader soortgericht onderzoek blijkt dat er geen verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied zijn. In de omgeving zijn aanvliegroutes aanwezig, deze worden niet aangetast. Rond Broekwegviaduct ligt een groenstrook en waterpartij dat foerageergebied vormt. Hier moet lichtverstoring worden voorkomen en kap van groenstrook eerst ecologisch te worden getoetst.

Broedvogels

Ontheffing voor verstoring van broedgevallen wordt in principe niet verleend, waardoor het voorkomen van verstoring of vernietiging van broedgevallen noodzakelijk is. Het verstoren van broedgevallen van vogels is te voorkomen door:

- buiten het broedseizoen te werken; of
- te zorgen dat buiten de verstoringsafstand van de broedgevallen gewerkt wordt; en/of
- voorafgaand aan het broedseizoen de broedbiotoop voor vogels ongeschikt te maken (bijvoorbeeld struiken en bomen rooien) en (gedurende het broedseizoen) te houden; en/of
- de werkzaamheden voorafgaand aan het broedseizoen te laten beginnen en in een – voor zover mogelijk – constante intensiteit te laten doorgaan gedurende het broedseizoen. Het grote voordeel van deze methode is dat de verstoringsafstand automatisch bepaald wordt: vogels zullen uit eigen beweging een nestplaats



kiezen buiten hun specifieke verstoringsafstand. Nadeel is dat de constante intensiteit (zowel in tijd als in ruimte) lastig te realiseren is.

Veel methoden om tijdens het broedseizoen door te kunnen werken zijn niet waterdicht; het is vaak niet te garanderen dat broedgevallen niet zullen optreden. Buiten het broedseizoen werken heeft dan ook de voorkeur om overtreding van de Wnb ten aanzien van broedvogels te voorkomen. Indien dit niet mogelijk is, wordt geadviseerd om bovengenoemde maatregelen te treffen en het terrein kort voor aanvang van de werkzaamheden door een ecooloog te laten inspecteren op aanwezigheid van broedende vogels.

Amfibieën

Aanwezigheid van rugstreeppadden in het plangebied is nader onderzocht. Uit dit nader onderzoek blijkt dat er geen rugstreeppadden en boomkikkers aanwezig zijn in (het invloedsgebied) van het PIP. Tijdens werkzaamheden kunnen rugstreeppadden werkterreinen snel koloniseren. Er zijn bij de uitvoering maatregelen nodig om dit te voorkomen. Het plaatsen van amfibieënschermen behoort tot de mogelijkheden. Hierbij wordt voorkomen dat rugstreeppadden het werkterrein koloniseren. Voor aanvang van de werkzaamheden kan een ecooloog het plangebied inspecteren en zo mogelijk vrijgeven voor werkzaamheden.

Ongewervelden

Aanwezigheid van platte schijfhoren en zandhagedis is nader onderzocht en is in (het invloedsgebied) van het PIP.

Aanwezigheid van iepenpage moet nader worden onderzocht in te kappen iepen en iepen in de omgeving. Bij aanwezigheid van de soort in het plangebied moet voor aanvang van de werkzaamheden alternatief leefgebied worden gerealiseerd.

Houtopstanden

In het plangebied zijn houtopstanden aanwezig. Mogelijk moet er bij het kappen van bomen een ontheffing worden aangevraagd in het kader van de Wnb. Voor het kappen van bomen die niet onder de Wnb vallen, geldt een kapvergunning. Daarnaast is er in beide gevallen sprake van een herplantplicht. Dit wordt nader bepaald door het bevoegd gezag en kan bestaan uit het herplanten van meer bomen dan er gekapt worden.


Conclusie

Uit de passende beoordeling blijkt dat er geen sprake is van effecten op Natura 2000 gebieden. Voor mogelijke stikstofdepositie in de aanlegfase wordt hierbij gebruik gemaakt van externe saldering. In de gebruiksfase worden op het R-net elektrische bussen ingezet en is sprake van emissieloos vervoer. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van NNN.

Om effecten op mogelijk aanwezige beschermde soorten in het plangebied zo veel mogelijk te beperken wordt geadviseerd om zo min mogelijk bomen te kappen en sloten te dempen. Uit het soortgericht onderzoek blijkt dat voor de voorgestelde werkzaamheden zoals worden mogelijk gemaakt binnen het inpassingsplan kunnen worden uitgevoerd zonder overtreding van de Wet natuurbescherming.

5.7 Water

Toetsingskader



Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het projectgebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europees:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

Provinciaal:

- Omgevingsplan;
- Omgevingsvisie.

Waterschapsbeleid

Voor de planperiode 2022-2028 zal het Waterbeheerprogramma (WBP6) van Rijnland van toepassing zijn. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar visie is voor de komende planperiode en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De visie van het hoogheemraadschap kan samengevat worden in: water wijst de weg. Het beheergebied van Rijnland en het watersysteem moeten veerkrachtiger en flexibeler worden, er is een noodzaak om water meer leidend te maken in de ruimtelijke inrichting. Belangrijk is om te blijven investeren in waterbeheer. Het werken aan oplossingen om de leefomgeving toekomstbestendig te maken doet het hoogheemraadschap niet alleen, maar in samenwerking met andere partijen zoals het Rijk, provincies en gemeenten. Er zijn vijf maatschappelijke opgaves geformuleerd:

- bijdragen aan klimaatbestendige woningbouw;
- tegengaan van bodemdaling;
- versterking van de biodiversiteit;
- energieneutraal werken;
- Nederland circulair in 2050.

De thema's voor de strategische doelen bestaan uit waterveiligheid, voldoende water, schoon water, waterketen, Rijnland duurzaam en Rijnland klimaatadaptief. In het waterbeheerprogramma is beschreven hoe het hoogheemraadschap de gestelde taken wil bereiken en hoe ze denken dat te gaan doen. Het Waterbeheerprogramma (WBP6) 2022-2028 van Rijnland is te vinden op de website: www.bp6rijnland.nl.



Keur Rijnland 2020

Het Hoogheemraadschap van Rijnland zorgt voor een veilig en gezond watersysteem voor het gebied tussen Wassenaar, Gouda, Amsterdam en IJmuiden. Om het watersysteem zo optimaal mogelijk te laten functioneren, heeft een waterschap de bevoegdheid, op grond van artikel 56 in combinatie met artikel 78 van de Waterschapswet, verordeningen vast te stellen die het nodig acht voor de behartiging van de opgedragen taken. De taken die aan een waterschap worden opgedragen, betreffen – volgens artikel 1 van de Waterschapswet – de zorg voor het watersysteem en de zorg voor het zuiveren van afvalwater en eventueel kan nog de zorg voor andere waterstaatsaangelegenheden worden opgedragen, bijvoorbeeld vaarwegbeheer. Ook de Omgevingsverordening, Waterverordening Rijnland en het Reglement van bestuur voor het Hoogheemraadschap van Rijnland bepalen de kaders. Naast voornoemde wet- en regelgeving, die de organisatie van de waterschappen regelt, geven de Waterwet en de daarop gebaseerde regelgeving allerlei bepalingen over de inhoud van het waterbeheer, bijvoorbeeld in de vorm van doelstellingen en concrete normen. De Keur dient tevens ter invulling van deze doelstellingen, te weten:

- a. voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste;
- b. bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen; en
- c. vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

De Keur en Uitvoeringsregels van Rijnland zijn te vinden op de website:
<https://www.rijnland.net/loket/vergunningen/keur-alle-regels-op-een-rij/>.

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming plaatsvindt over het omgaan met afvalwater en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat Rijnland uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen. Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet-uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen.

De gemeente kan gebruikmaken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

Onderzoek

Huidige situatie

Het plangebied is momenteel grotendeels onbebouwd en bestaat uit groen. Daarnaast is een deel van het terrein verhard.

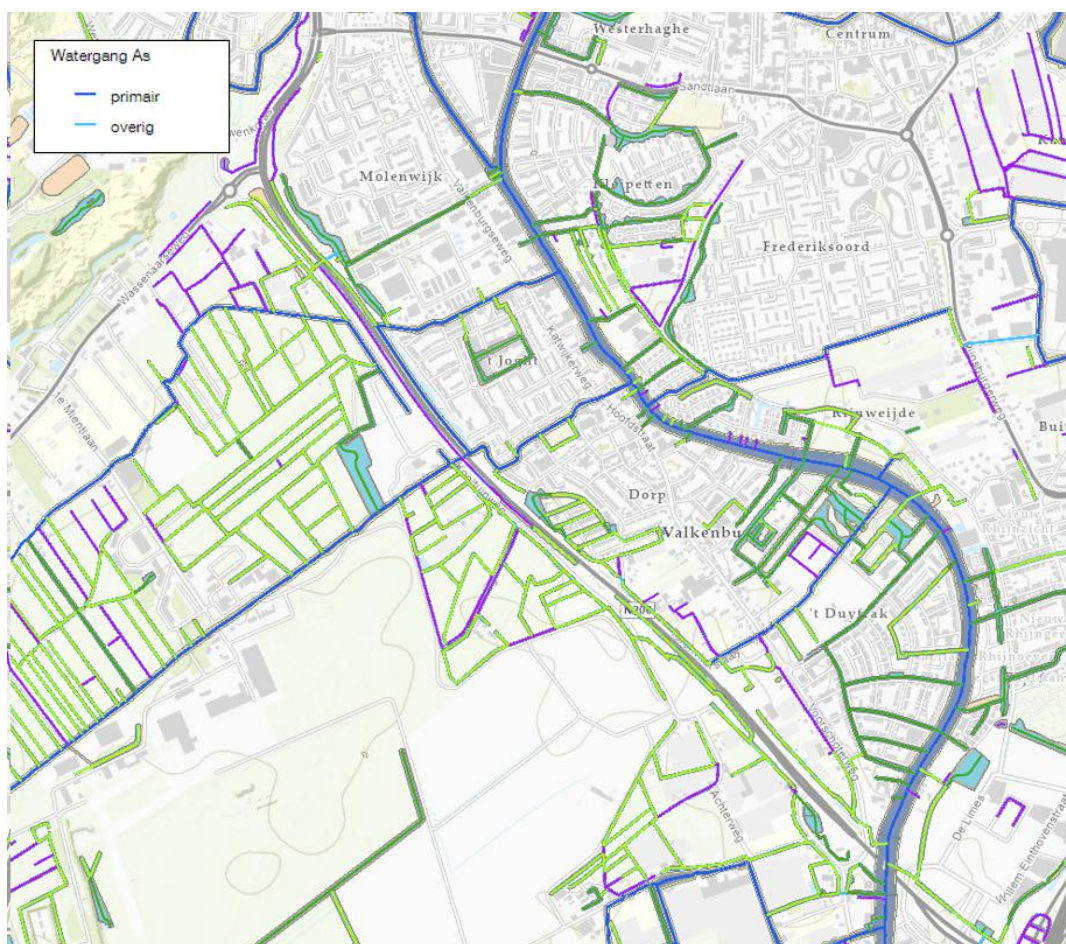
Bodem en grondwater

Het plangebied maakt geen deel uit van een waterwingebied of een grondwaterbeschermingsgebied. Volgens

de Bodemkaart van Nederland bestaat de bodem grotendeels uit kalkarme poldervaaggronden; zavel. Met betrekking tot grondwater is er grotendeels sprake van grondwatertrap IVu.

Waterkwantiteit

In het plangebied bevinden zich verschillende watergangen. Het betreffen voornamelijk watergangen in de categorie 'primair' en 'overig', zie figuur 5.4. Conform de Keur van het hoogheemraadschap hebben primaire wateren een beschermingszone van 5 meter, overige wateren hebben een beschermingszone van 2 meter breed. Voor de werkzaamheden in de beschermingszone en het dempen van oppervlaktewateren dient een watervergunning aangevraagd te worden.



Figuur 5.4: Uitsnede legger oppervlaktewater van Hoogheemraadschap van Rijnland

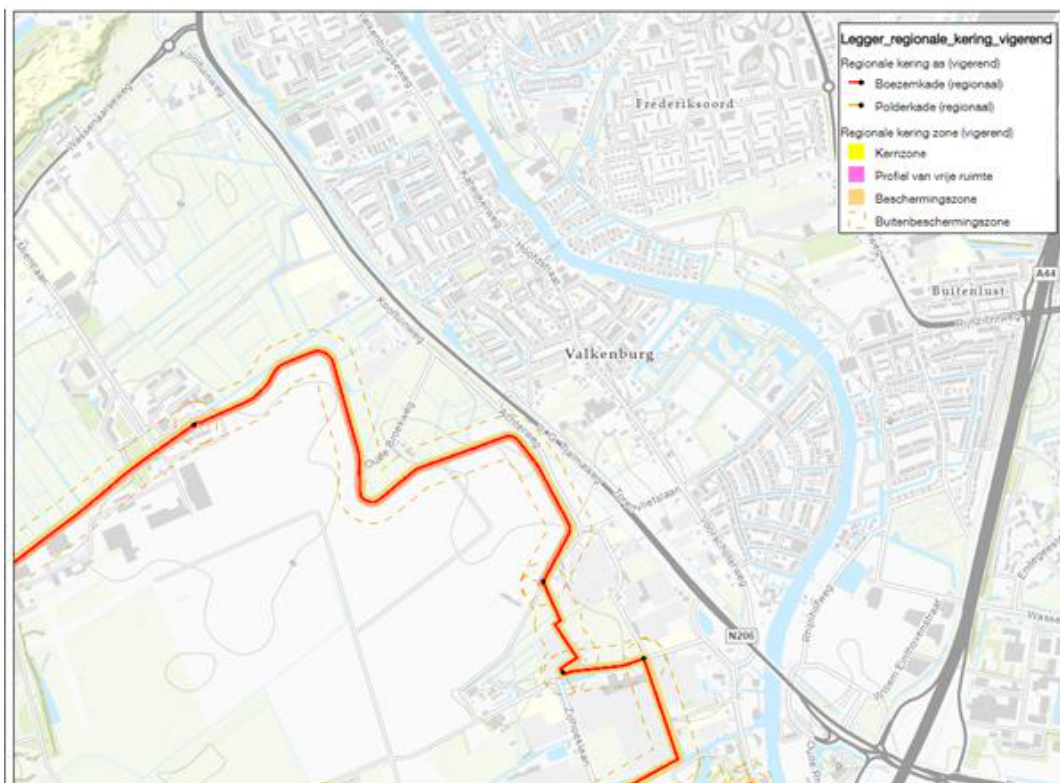
Watersysteemkwaliteit en ecologie

Binnen het plangebied of in de nabije omgeving liggen geen oppervlaktewaterlichamen die zijn aangewezen vanuit de Kaderrichtlijn Water. Er bevinden zich ook geen natte ecologische verbindingzones zoals opgenomen in het (provinciale) Natuurnetwerk Nederland binnen of in de nabijheid van het plangebied.

Veiligheid en waterkeringen

Het plangebied bevindt zich niet in de kernzone van een waterkering. Wel bevindt een klein gedeelte van het plangebied zich in de buitenbeschermingszone van een regionale kering, zie figuur 5.5. Voor de werkzaamheden

in de beschermingszone dient een watervergunning aangevraagd te worden. Voor het aanleggen van een weg in de buitenbeschermingszone geldt volgens de uitvoeringsregels 2020 van het Hoogheemraadschap van Rijnland een zorgplicht. Het aanbrengen of onderhouden van wegen en verhardingen in de (buiten)beschermingszone van de zeewering heeft nauwelijks tot geen invloed op de waterkerendheid.



Figuur 5.5: Uitsnede legger regionale keringen van Hoogheemraadschap van Rijnland

Afvalwaterketen en riolering

Het plangebied is momenteel niet aangesloten op het rioolstelsel.

Toekomstige situatie

De ontwikkeling bestaat uit een busbaan en bijbehorende inpassingsmaatregelen tussen Valkenhorst en de Zeeweg in Katwijk.

Bodem en grondwater

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen gevolgen voor bodem en grondwater.

Waterkwantiteit

Door de ontwikkeling van de busbaan is er sprake van een toename in verharding en moeten diverse watergangen gedempt worden. In het kader van de reconstructie van de N206 is op diverse locaties rekening gehouden met de aanleg van de busbaan, zoals de aanleg van een hoofdwatergang en een verbreding van de duikerbrug ter hoogte van Kooltuinweg 23.

Het Hoogheemraadschap stelt de volgende voorwaarden voor de aanleg van de busbaan:

- bij elke demping moet ter compensatie een minstens even groot oppervlak water worden aangelegd;
- het nieuw te graven water moet in open verbinding staan met de rest van het watersysteem;
- wanneer een deel van het poldersysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie gebeuren binnen het peilvak waarin de demping plaatsvindt;
- als het extra oppervlak aan te leggen verharding meer dan 5.000 m² bedraagt, dan dient 15% van het extra verhardingsoppervlak met extra oppervlakte open water te worden gecompenseerd.

Het compenserend wateroppervlak moet bestaan uit:

- Nieuw gegraven oppervlaktewater dat in verbinding staat met het watersysteem en/of;
- Een afschrijving van een Berging Rekening Courant, en/of;
- Aantoonbaar extra gegraven water in de vijf jaar direct voorafgaand aan de vergunningaanvraag voor het aanbrengen van verharding, dat niet is gegraven om te voldoen aan andere compensatieverplichtingen.

Vanuit de Berging Rekening Courant is voor de busbaan een oppervlak van 3335 m² beschikbaar.

Op basis van het ontwerp is de toename van wateroppervlak en verhard oppervlak bepaald. Zie tabel 5.4. Uitgangspunt voor het bepalen van de toename aan wateroppervlak en verhard oppervlak is de situatie zoals deze vergund is voor het project N206 Tjalmaweg.

Tabel 5.4 Vaststelling te compenseren wateroppervlak

	Tracédeel 2b	Tracedeel 3	Totaal
Toename wateroppervlak	735	-568	167
Toename verhard oppervlak	8458	9834	18292
Compensatiefactor	15%	15%	15%
Te compenseren wateroppervlak tbv verharding	1269	1475	2744
Totaal te compenseren wateroppervlak	534	2043	2577

Uit de berekening blijkt dat er vanuit het ontwerp nog 2577 m² compenserend wateroppervlak gerealiseerd moet worden. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Berging Rekening Courant welke Provincie Zuid Holland bij Hoogheemraadschap Rijnland heeft. Daarnaast is er vanuit de Berging Rekening Courant nog 758 m² compenserend wateroppervlak beschikbaar om eventuele aanpassingen bij nadere uitwerking van het ontwerp op te vangen.

Waterveiligheid

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op de waterveiligheid in de omgeving. Deze vallen ook niet in het projectgebied.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitloobbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Afwaterketen en riolering

De beoogde ontwikkeling betreft een busbaan en zal niet op het rioolstelsel aangesloten worden.

Conclusie

Met inachtneming van de watercompensatiemaatregelen zijn er geen effecten op het watersysteem.

5.8 Geluid

Toetsingskader

Op grond van de Wet geluidhinder gelden geluidszones langs bestaande en nieuwe wegen. De geluidszones zijn zogenaamde aandachts- of onderzoeksgebieden. De onderzoeksgebieden langs het tracé van de nieuwe busbaan zijn 200 (binnenstedelijk) tot 250 meter (buitenstedelijk). Voor woningen (en andere geluidsgevoelige bestemmingen) binnen de geluidszones langs het tracé van de busbaan gelden grenswaarden. Voor bestaande woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen is de voorkeursgrenswaarde 48 dB, de hoogst toelaatbare geluidbelasting is 58 dB (buitenstedelijk) of 63 dB (binnenstedelijk). Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kunnen hogere waarden worden vastgesteld.

Onderzoek

In het kader van de ontwerpfasen van de busbaan is akoestisch onderzoek uitgevoerd (Geluidseffecten HOV Leiden- Katwijk, juni 2022, bijlage 4). In het onderzoek is rekening gehouden met de in uitvoering zijnde verdubbeling van de N206 en de verkeersgeneratie van Valkenhorst.

Uit het onderzoek blijkt dat bij bestaande woningen de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden vanwege de busbaan. De geluidsbelasting bij bestaande woningen wordt in grote mate bepaald door de huidige N206.

Voor de nieuwe woningen op Valkenhorst bedraagt de geluidsbelasting vanwege de busbaan ten hoogste 50 dB. Deze geluidsbelasting staat niet in de weg aan de realisatie van de woonwijk. Als maatregel wordt geluidsreducerend asfalt toegepast, hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde niet meer overschreden. Het verlenen van hogere waarden is dan ook niet nodig.

Conclusie

Bij bestaande woningen vindt geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats ten gevolge van de busbaan. In de uiterste plandelen van Valkenhorst grenzend aan de busbaan kan niet voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde zonder maatregel. Met de maatregel in de vorm van geluidsreducerend asfalt wordt wel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. In het kader van het bestemmingsplan Valkenhorst zijn voor deze uiterste plandelen van Valkenhorst hogere waarden vastgesteld.

5.9 Kabels en leidingen

Toetsingskader

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;

- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabrikaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

Onderzoek en conclusie

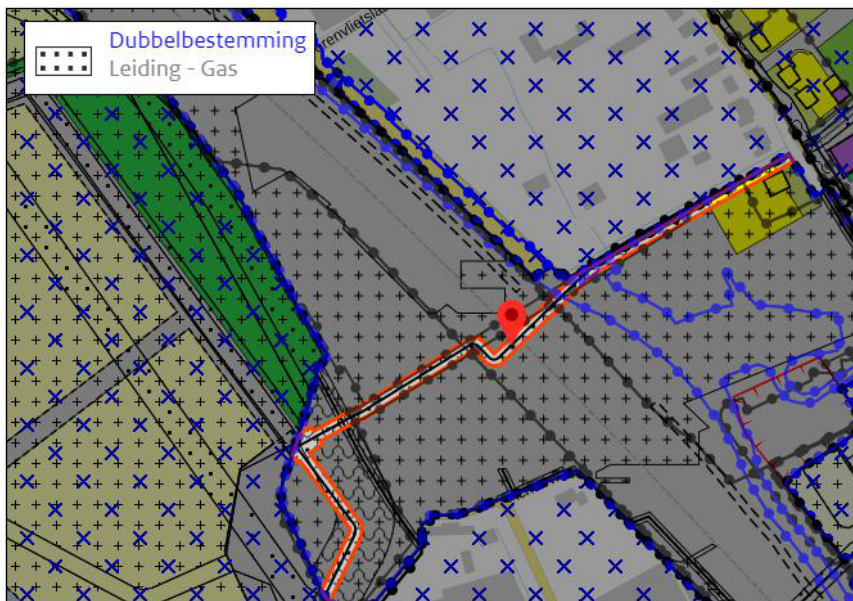
In het plangebied bevinden zich drie planologisch relevante leidingen; een waterleiding (zie figuur 5.7) en twee gasleidingen (zie figuur 5.8 en 5.9). Deze zullen opgenomen worden in het plan en zullen worden beschermd in de planregels. Bij de voorbereiding van de uitvoering van de beoogde ontwikkeling zal geborgd worden dat deze niet gestoord worden.



Figuur 5.7: Ligging waterleiding



Figuur 5.8: Ligging gasleiding



Figuur 5.9: Ligging gasleiding

5.10 Milieueffectrapportage

Toetsingskader


Het instrument milieueffectrapportage wordt gebruikt om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De basis hiervan ligt in de EU-richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven. Daarbij geldt een bandbreedte. Bovendien dienen bij de afweging ook nog andere factoren te worden betrokken en dient nagegaan te worden of er significant negatieve effecten te verwachten zijn op natuurgebieden.

Onderzoek en conclusie

De ontwikkeling van een busbaan is niet genoemd als categorie in de bijlage bij het Besluit m.e.r. De ontwikkeling is namelijk geen autosnelweg en kan ook niet gecategoriseerd worden als autoweg zodat de activiteiten, bedoeld in C1.2 en D1.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r., hier niet van toepassing zijn. Tevens is er gekeken naar de relatie met andere ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied. Dit betreffen geen activiteiten die voorkomen op de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r. of staan los van de aanleg van de busbaan. Voor de ontwikkeling Valkenhorst is het MER Valkenhorst (2021) opgesteld.

De aanleg van de (vrijliggende) busbaan is bij de publicatie van het ontwerp inpassingsplan als niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig beoordeeld.

Uit de ecologische voortoets is gebleken dat significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000 vanwege tijdelijke stikstofdepositie in de aanlegfase van de busbaan niet op voorhand zijn uit te sluiten. Daarom is aanvullend



een Passende Beoordeling en planMER opgesteld. De scope van het MER is beschreven in de Notitie reikwijdte en detailniveau. De Commissie voor de m.e.r. heeft hier advies over uitgebracht (Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport 13 april 2023 / projectnummer: 3721).

Voor de uitkomsten van de Passende Beoordeling wordt verwezen naar paragraaf 5.6.

In het MER wordt ingegaan op diverse leefomgevingsaspecten zoals verkeer, geluidhinder, luchtkwaliteit, bodem, water en archeologie. Hierbij wordt de referentie situatie (de huidige situatie en de autonome ontwikkeling oftewel de situatie zonder busbaan) vergeleken met de plansituatie (de aanleg en in gebruikname van de busbaan). Uit het MER volgt dat de bereikbaarheid van Katwijk op en rond de N206 door de busbaan verbetert. Het gebruik van de HOV-busbaan zorgt er niet voor dat de toegestane geluidsbelasting voor bestaande woningen en Natura 2000-gebieden wordt overschreden. De toegestane geluidsbelasting voor nieuwe woningen op Valkenhorst wordt wel overschreden, maar dit wordt gemitigeerd door toepassing van geluidreducerend asfalt. Er is geen sprake van verandering in de luchtkwaliteit. Er is dan ook geen sprake van een effect op de gezondheid. Er treedt mogelijk een verbetering op in de bodemkwaliteit omdat eventuele vervuiling wordt gesaneerd. De toename van verhard oppervlak wordt gecompenseerd zodoende is er geen effect op de waterkwantiteit. Er treden ook geen andere effecten op het watersysteem op. De ruimtelijke kwaliteit verbetert. Met inachtnaam van een aantal mitigerende maatregelen is sprake van een verbetering van de leefomgeving.

Het MER wordt ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.. Het toetsings advies wordt betrokken bij het vaststellen van het definitief MER en PIP.



Hoofdstuk 6 Juridische opzet

6.1 Algemeen

Voorliggend inpassingsplan bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding), regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het inpassingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Het inpassingsplan is opgesteld conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) versie 2012. Hierdoor is het plan geschikt voor interactieve uitwisseling via het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO) 2012.

De toelichting heeft in beginsel geen rechtskracht. Niettemin vormt zij een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het plan ten grondslag liggen. Daarbij is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het inpassingsplan.

6.2 Methodiek

In het inpassingsplan hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming toegewezen gekregen. Daarnaast komen op sommige gronden aanduidingen voor. Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, aan de in het plangebied gelegen gronden zijn toegekend. Een bestemming heeft altijd betrekking op een geometrisch bepaald vlak; lijn- en puntbestemmingen komen niet voor. Aanduidingen bevatten specificaties van bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het bouwen. Aanduidingen hebben altijd juridische betekenis, die in de regels wordt gegeven.

6.3 Regels

Conform bovengenoemd wettelijk model zijn de regels ondergebracht in vier hoofdstukken. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden.

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Hierin worden de gebruikte begrippen en de wijze van meten uiteengezet, teneinde een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en de verbeelding te waarborgen.

Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. Hier worden alle voorkomende bestemmingen en de bijbehorende regels uiteengezet.

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Hierin staan de algemeen geldende regels, in aanvulling op de bestemmingsregels, welke voor meerdere of alle bestemmingen van toepassing zijn.

Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels. Hierin is het overgangsrecht geregeld alsmede de citeertitel en het vaststellingsdictum.

6.4 Bestemmingen

De regels volgen een eenduidige opbouw, conform SVBP2012. De regels voor de bestemmingen zijn in de regel als volgt opgebouwd en bevatten ten minste:

- een bestemmingsomschrijving;
- bouwregels.

In de bestemmingsomschrijving wordt aangegeven welke functies binnen de bestemming zijn toegelaten, en of gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en/of andere werken zijn toegelaten.

De bouwregels bevatten regels voor het oprichten van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Het betreft meestal regels inzake de situering en de (maximale) bouwhoogte.

Daarnaast komen in sommige bestemmingen één of meer van de volgende onderdelen voor:

- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijking van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

6.5 Artikelsgewijze toelichting

6.5.1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van de regels.

Artikel 2 Wijze van meten


In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden. De regels inzake de wijze van meten voorkomen interpretatieverschillen bij de toepassing van de regels over maatvoeringen.

Hoogtes worden in beginsel gemeten vanaf 'peil'. Hiervoor is in artikel 1 een begrip opgenomen. In voorkomende situaties wordt een ander peil/uitgangspunt gehanteerd. In de betreffende regels is dan expliciet aangegeven vanaf welk punt/peil gemeten dient te worden.

6.5.2 Bestemmingen

Het hoofduitgangspunt voor de bestemmingskeuze is dat enkel de busbaan, N206 en de Kooltuinweg binnen de bestemming 'Verkeer' zijn opgenomen. De landschappelijke inpassing, het openbaarvervoershub, haltes en fietspaden zijn bestemd als 'Verkeer - Verblijfsgebied'. De vigerende bestemmingen die niet strijdig zijn met de busbaan en bijbehorende inpassingen zijn zo veel mogelijk conserverend overgenomen.

Het Oude Broekwegviaduct wordt middels een aparte ruimtelijke procedure mogelijk gemaakt. In het



inpassingplan wordt dit viaduct conservatief bestemd, oftewel niet onmogelijk gemaakt.

Artikel 3 Groen

De bestemming Groen is in essentie gegeven aan beeld- of structuurbepalend groen. Dit betreft het Barakkenbos aan de Kooltuinweg. In dit gebied wordt onder andere een amfibieënpool gerealiseerd. De overige groenbestemmingen zijn conserverend uit de hiervoor vigerende bestemmingsplannen overgenomen.

Artikel 4 Verkeer

Deze bestemming is bedoeld voor het wegverkeer van de N206 inclusief busbaan en de Kooltuinweg. Middels functie- en bouwaanduidingen zijn kunstwerken zoals de beoogde nieuwe fietstunnel onder de N206 ter hoogte van de Molenwijk aangeduid.

Aangezien het ontwerp van de HOV-busbaan nog niet exact vastligt, is binnen de bestemmings- en aanduidingsgrenzen één meter flexibiliteit als ontwerpruimte opgenomen. Voor de fietsonderdoorgang is 5 meter ontwerpruimte opgenomen.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

Deze bestemming is bedoeld voor de landschappelijke inpassing van de busbaan met doorgaande fietsverbinding en openbaarvervoersvoorzieningen. Dit is een brede bestemming waarbinnen voorzieningen als groen, water, fietspaden en kunstwerken zijn toegestaan.

Artikel 6 Water

Deze bestemming is bedoeld voor de hoofdwatervgangen binnen het plangebied.

Artikel 7 Leiding - Gas

In het plangebied is een aantal planologisch relevante gasleidingen aanwezig. Deze is voorzien van de dubbelbestemming Leiding - Gas.

Bouwen ter plaatse van deze dubbelbestemmingen is slechts mogelijk op basis van een door het bevoegd gezag verleende omgevingsvergunning, waarbij getoetst wordt aan het belang van de leiding. Voor het uitvoeren van een aantal werkzaamheden en werken, geen gebouw zijnde, is een omgevingsvergunningsplicht voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen.


Artikel 8 Leiding - Water

In het plangebied is een planologisch relevante watertransportleiding aanwezig. Deze is voorzien van de dubbelbestemming Leiding - Water.

Bouwen ter plaatse van deze dubbelbestemmingen is slechts mogelijk op basis van een door het bevoegd gezag verleende omgevingsvergunning, waarbij getoetst wordt aan het belang van de leiding. Voor het uitvoeren van een aantal werkzaamheden en werken, geen gebouw zijnde, is een omgevingsvergunningsplicht voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen.

Artikel 9 Waarde - Archeologie - 1

In het plangebied is de dubbelbestemming met betrekking tot archeologie opgenomen: 'Waarde - Archeologie - 1'. Deze gronden zijn bij wijze van dubbelbestemming bestemd voor bescherming en veiligstelling van



archeologische waarden. Voor een deel van de gronden binnen het plangebied is in het kader van archeologisch onderzoek voor de Rijnlandroute vrijgave verleend. Voor deze gronden is geen archeologische dubbelbestemming opgenomen.

6.5.3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbelregel

De anti-dubbelregel voorkomt dat dezelfde gronden meerdere keren in aanmerking mogen worden genomen bij het verlenen van (verschillende) omgevingsvergunningen voor het bouwen, waardoor bebouwingmogelijkheden onbedoeld kunnen worden verruimd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel zijn regels opgenomen ter bescherming van de aanwezige molenbiotoop.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

De algemene afwijkingsregels bevatten bevoegdheden voor het bevoegd gezag om afwijking te verlenen van de regels van het plan ten behoeve van afwijkingen van ondergeschikte aard.

Artikel 13 Algemene wijzigingsregels

De algemene wijzigingsregels bevatten bevoegdheden voor het bevoegd gezag om de bestemmingen binnen het plan gedeeltelijk te wijzigen. Daarbij gaat het als eerste om afwijkingen van bestemmingsgrenzen in algemene zin, tot maximaal 10%, indien de situatie in het veld niet geheel overeenkomt met die op de verbeelding. Verder is het bevoegd gezag bevoegd, na onderzoek en deskundige advisering, milieu en veiligheidszones aan te passen.

Artikel 14 Overige regels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van de gemeenten nadat het inpassingsplan in werking is getreden.

Termijn

De gemeenteraad is, ingevolge artikel 3.28, vijfde lid, Wro vanaf het moment waarop het ontwerp van het inpassingsplan ter inzage is gelegd, niet langer bevoegd tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de gronden waarop het inpassingsplan betrekking heeft. Deze bevoegdheid ontstaat weer tien jaar na vaststelling van het inpassingsplan, dan wel eerder, indien het inpassingsplan dat bepaalt.


In dit inpassingsplan wordt de bevoegdheid van de gemeenteraad tot vaststelling van bestemmingsplannen binnen het plangebied tot aan het eind van de eerdergenoemde termijn van tien jaar opgeschort. Voor deze gronden in het plangebied blijft de gemeente bevoegd voor het opstellen van een bestemmingsplan, mits de regels uit het inpassingsplan worden overgenomen.

6.5.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

Voor de rangorde van de opgenomen dubbelbestemmingen is de voorrangregel van toepassing.

Artikel 16 Slotregel



De slotregel geeft aan hoe de regels van het plan worden aangehaald. De slotregel wordt gevolgd door het vaststellingsdictum. Het vastgestelde plan wordt ondertekend door de voorzitter van Provinciale Staten, alsmede door de griffier.



Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke Ordening (Wro) is bepaald dat bij de vaststelling van een inpassingsplan de financiële uitvoerbaarheid voldoende verzekerd moet zijn. Voor de aanleg van de busbaan zijn budgetten vastgesteld en gereserveerd.

De maatregelen ten behoeve van de realisatie van de busbaan worden gefinancierd uit de beschikbare budgetten binnen het Uitvoeringsbesluit voor het Programma HOV ZHN en het Kaderbesluit infrastructuur. Voor de meekoppelkansen, versterken van groenstructuur en realisatie van geluidswerende voorzieningen, dragen naast de provincie ook Katwijk en het Rijk bij.

Planschade

Het is mogelijk dat de beoogde aanleg van de busbaan kan leiden tot planschade voor de eigenaren van aangrenzende percelen.



Hoofdstuk 8 **Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

8.1 Participatie

Voor de voorbereiding van het ontwerp inpassingsplan heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden. Het participatieproces is ingegaan op de diverse deelgebieden binnen het tracé. In bijlage 13 is het participatieplan voor de besluitvormingsfase opgenomen. Voor de uitvoeringsfase wordt separaat een participatieplan opgesteld.

8.2 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

Conform artikel 3.1.1 van het Bro voert Gedeputeerde Staten bij de voorbereiding van voorliggend inpassingsplan HOV Leiden-Katwijk overleg met betrokken rijksdiensten en gemeenten, met de waterbeheerders en met andere gemeenten van wie belangen in het geding zijn. De samenvatting en beantwoording van deze reacties is opgenomen in bijlage 14.

8.3 Ontwerp en PlanMER

Het ontwerp van inpassingsplan 'HOV Leiden-Katwijk' heeft in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening respectievelijk Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, voor een ieder zowel elektronisch als in papieren vorm ter inzage gelegen, vanaf 9 woensdag november 2022 tot en dinsdag met 20 december 2022. Bewoners en overige belanghebbenden hebben de mogelijkheid gekregen een zienswijze in te dienen. In totaal zijn gedurende de inzagetermijn 13 zienswijzen, waarvan 11 unieke, ingediend bij de provincie. Een overzicht van de ontvangen zienswijzen en beantwoording is opgenomen in bijlage 15. In hoofdstuk 2 van de nota wordt ook beschreven welke inhoudelijke en/of redactionele aanpassingen naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen zijn doorgevoerd in de plantoelichting, in de regels en op de verbeelding.

De belangrijkste ambtshalve wijziging heeft betrekking op de toevoeging van het PlanMER en Passende Beoordeling naar aanleiding van de berekende stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden in de aanlegfase van de busbaan.

De wijzigingen zoals zijn beschreven in de Nota zienwijzen en ambtshalve wijzigingen zijn verwerkt in een tweede ontwerp inpassingsplan. Dit inpassingsplan wordt volgens met het PlanMER als bijlage voor een tweede keer ter inzage gelegd. Iedereen kan een zienswijze naar voren brengen volgens de zienswijzeprocedure. Daarnaast vindt er een verplichte toetsing door de Commissie voor de m.e.r. plaats van het PlanMER. Daarin worden de binnengekomen zienswijzen betrokken.

