

RAPPORT

Beoordeling MER aanleg vrijliggende busbaan HOV/R-Net Katwijk-Leiden

Klant: Provincie Zuid-Holland

Referentie: BH1901

Status: S0/P02.01

Datum: 16 november 2021

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85
3068 AX ROTTERDAM
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 90 00 **T**
+31 10 209 44 26 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Beoordeling MER aanleg vrijliggende busbaan HOV/R-Net Katwijk-Leiden

Ondertitel:
Referentie: BH1901
Status: P02.01/S0
Datum: 16 november 2021
Projectnaam: HOV/R-Net Katwijk-Leiden
Projectnummer: BH1901
Auteur(s): Rogier Noorhoff

Opgesteld door: Rogier Noorhoff

Gecontroleerd door: René Kootstra/

Datum: 18-11-2021

Goedgekeurd door: René Kootstra

Datum: 19-11-2021

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Inleiding	2
2	Wet- en regelgeving m.e.r.	3
3	Beoordeling aanleg vrijliggende busbaan	3
4	Relatie andere ontwikkelingen (samenhangende activiteiten)	5
5	Conclusie	6

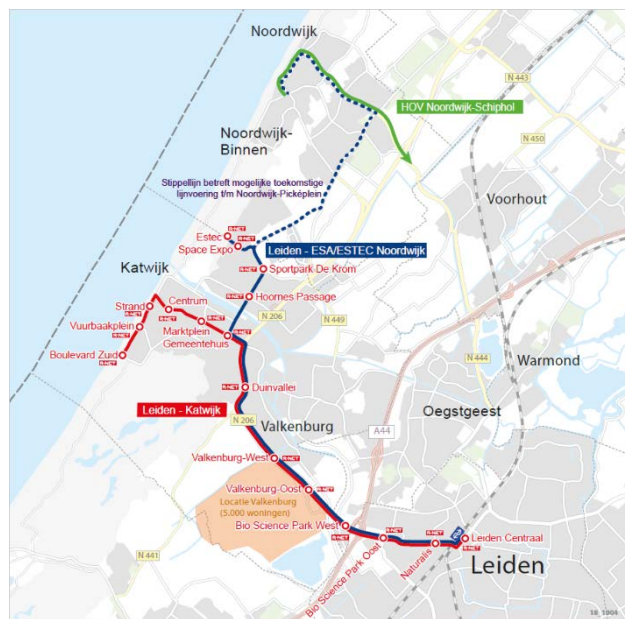
1 Inleiding

De Provincie Zuid-Holland (PZH) is samen met onder andere de gemeenten Katwijk, Noordwijk en Leiden bezig aan de realisatie van een R-Net corridor tussen Leiden – Katwijk – Noordwijk', zie figuur 1 voor een weergave en samenhang van deze corridor. R-Net staat voor hoogwaardig, snel en betrouwbaar openbaar vervoer met een hoge frequentie. Op de route Leiden – Katwijk – Noordwijk worden de komende jaren gefaseerd diverse maatregelen gerealiseerd om de kwaliteit van de R-Net verbinding te verhogen.

In opdracht van PZH werkt Royal HaskoningDHV (RHDHV) binnen deze R-Net corridor het ontwerp uit voor een vrijliggende HOV-busbaan langs Valkenhorst en in de Duinvallei. De vraag is of de aanleg van de vrijliggende busbaan, die loopt vanaf de Torenvlietbrug/ Valkenburg-Oost (Valkenhorst) langs de Duinvallei tot de Zeeweg, m.e.r.- (beoordelings)plichtig is. Daarbij geldt dat de busbaan uit twee tracédelen bestaat, te weten tracédeel 2b (Valkenburg) en tracédeel 3 (Duinvallei). Ten aanzien van beide tracédelen beschouwen we in dit kader ook de mogelijke samenhang met andere (woningbouw) ontwikkelingen.

De memo is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: Wet- en regelgeving m.e.r.
- Hoofdstuk 3: Beoordeling aanleg vrijliggende busbaan
- Hoofdstuk 4: Relatie andere ontwikkelingen
- Hoofdstuk 5: Conclusie



2 Wet- en regelgeving m.e.r.

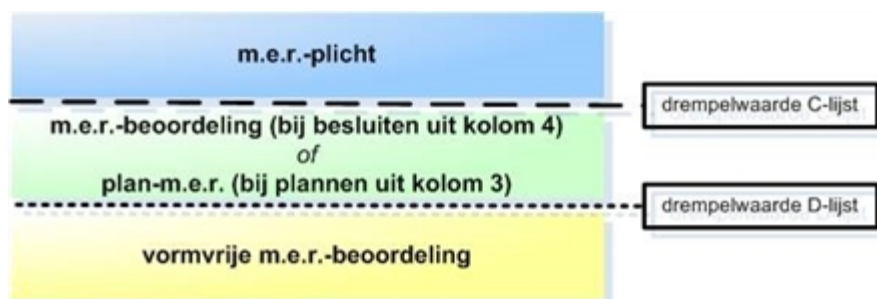
Voor plannen en besluiten die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (kunnen) hebben, is het doorlopen van een m.e.r. soms wettelijk verplicht. In hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer zijn de wettelijke bepalingen opgenomen voor de m.e.r. In artikel 7.2 en 7.2a is beschreven wanneer een m.e.r.-plicht geldt. In de richtlijn m.e.r. (2011/92/EU) heeft de Europese Unie aangegeven bij welke activiteiten er zeer waarschijnlijk sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

De in de Europese Richtlijn genoemde activiteiten zijn door de Nederlandse wetgever overgenomen en verwerkt in het Besluit milieueffectrapportage. (verder: Besluit m.e.r.). De activiteiten zijn onderverdeeld in:

1. activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu en waarvoor het opstellen van een milieueffectrapport (MER) verplicht is (onderdeel C van de bijlage bij Besluit m.e.r.);
2. activiteiten ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (onderdeel D van de bijlage bij Besluit m.e.r.).

Aan het merendeel van de activiteiten zijn drempelwaarden gekoppeld. Wanneer een activiteit is opgenomen in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. én de activiteit de drempelwaarde overschrijdt, geldt een m.e.r.-plicht respectievelijk een m.e.r.-beoordelingsplicht.

De verplichting geldt óók als de drempelwaarde niet wordt overschreden, maar toch niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben (artikel 2 lid 5 Besluit m.e.r.). In dat geval is een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde. Sinds de meest recente wijziging van het Besluit m.e.r. (7 juli 2017) geldt dat voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling nagenoeg dezelfde vereisten gelden als een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure.



Figuur 1 Schema m.e.r.-vereisten. Bron: infomil

3 Beoordeling aanleg vrijliggende busbaan

Het Besluit m.e.r. kent geen activiteit of geval (zoals opgenomen op in onderdeel C en/of D) die de aanleg van een vrijliggende busbaan specifiek benoemt. Dit betekent dat voor de aanleg van de busbaan geen mer-(beoordelings)plicht geldt. Een relevante uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uit 2015 bevestigt dit standpunt¹. Deze zaak heeft betrekking op een HOV-tracé in de gemeente Velsen (provincie Noord-Holland). In deze zaak kwam de Raad van State tevens tot het oordeel dat ook geen m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Dit lichten we hierna toe.

Oordeel Raad van State

De Raad van State kwam bij voornoemde zaak op basis van het navolgende tot het oordeel dat geen sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht:

¹zie: <http://deelink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2015:2929> (r.o. 20).

Mer-plicht

- De busbaan is geen autosnelweg.
- In de planregels van het bestemmingsplan heeft de busbaan de bestemming "Verkeer – Openbaar Vervoer". Deze bestemming voorziet niet in een bestemming voor autoverkeer. Gelet hierop, en het feit dat op de rijbaan van de busbaan mag worden gestopt, voldoet de voorziene busbaan niet aan de definitie voor "autoweg" zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.
- Verder geldt dat het bord "autoweg" van bijlage I van het RVV 1990 niet kan worden geplaatst op de busbaan, zodat de busbaan evenmin voldoet aan de definitie voor "autoweg" als bedoeld het Besluit m.e.r.
- Gelet op het vorenstaande is de Raad van State van oordeel dat de raad zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat geen sprake is van een "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.
- Onder een "weg" in artikel 1 van de Wet geluid hinder (Wgh) wordt verstaan: voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg of openstaand pad, met inbegrip van [.....]. Dit betreft een andere definitie dan die van "autoweg" als bedoeld in het Besluit m.e.r. Dat de busbaan een "weg" is in de zin van de Wgh, betekent niet, gezien het verschil in definities, dat eveneens sprake is van een "autoweg", als bedoeld in de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

- Indien sprake is van een activiteit als beschreven in de bijlage bij het Besluit m.e.r. en de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt een plicht tot het verrichten van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Nu geen sprake is van een activiteit, als bedoeld in onderdeel C1.2 en D1.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r., brengt artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. niet met zich dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te worden verricht.
- Ten aanzien van het betoog dat de in de bijlage bij het Besluit m.e.r. neergelegde omschrijving van "autoweg" niet in overeenstemming is met Richtlijnen van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, omdat een busbaan daar niet onder valt, geldt dat in deze richtlijn onder "autoweg" wordt verstaan: een weg die beantwoordt aan de definitie van de Europese Overeenkomst inzake Internationale Hoofdverkeerswegen van 15 november 1975. Hieruit volgt dat het bij het begrip "autoweg" moet gaan om wegen die aan het autoverkeer zijn voorbehouden.
- Dit betekent dat het niet zo is dat de in de bijlage bij het Besluit m.e.r. neergelegde omschrijving van "autoweg" niet in overeenstemming is met de genoemde richtlijn vanwege de omstandigheid dat een busbaan daar niet onder valt.
- De omstandigheid dat de raad is uitgegaan van een schatting van de verkeersintensiteit op de busbaan, leidt niet tot het oordeel dat in dit geval een m.e.r.-beoordelingsplicht gold, nu in dit geval geen sprake is van een activiteit, als bedoeld in onderdeel C1.2 en D1.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het bestuursorgaan kan ervoor kiezen een vormvrij m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Dit is bevelenswaardig, zeker gezien het nabijliggende N2000 gebied Meijendel & Berkheide en mogelijke samenhangende activiteiten. Daarbij geldt naar verwachting dat de kans klein is dat de aanleg en het gebruik van de busbaan nadelige effecten heeft voor het milieu. De verkeersintensiteit op de busbaan is naar verwachting laag. Op de korte termijn geldt nog dat de bussen op fossiele brandstof rijden. In dat kader is de geluidsimpact reeds onderzocht en als nihil beoordeeld. Op de langere termijn zullen alle bussen elektrisch zijn. Dit betekent geen uitstoot van schadelijke stoffen. Ten aanzien van de aanleg van de busbaan is van belang dat vanaf 1 juli 2021 tijdelijke bouw- en sloopwerkzaamheden onder de vrijstelling uit de Wet stikstofreductie en natuurverbetering vallen.

4 Relatie andere ontwikkelingen (samenhangende activiteiten)

Naast de aanleg van de vrijliggende busbaan spelen binnen het gebied rondom Valkenburg meerdere ontwikkelingen. Daarbij gaat het om de nieuwbouw van woningen, de aanleg van een natuur- c.q. recreatiegebied, de verbreding/verleggen van de N206 en de aanleg van een fietsviaduct ter hoogte van de Oude Broekweg over de bestaande N206. De vraag is hoe deze ontwikkelingen zich verhouden tot de aanleggen van de vrijliggende busbaan en of deze afhankelijk van zijn elkaar. Ofwel het één wordt niet zonder het ander ontwikkeld. Als ontwikkelingen los van elkaar (lees: onafhankelijk) van elkaar worden ontwikkeld, is te onderbouwen dat geen sprake is van cumulatie.

(Woningbouw)ontwikkelingen

Tracédeel 2b van de busbaan grenst aan de woningbouwlocatie Valkenhorst en de locatie Mient Kooltuin.

Valkenhorst²

Het plan is hier om de komende 15 jaar 5.600 woningen te bouwen op het voormalig vliegveld Valkenburg. Voor dit plan ligt een ontwerpbestemmingsplan ter inzage. Daarnaast is een MER Valkenhorst opgesteld³. Hierin staat bij de referentiesituatie dat een busbaan is meegenomen: 'Een aansluitende ontwikkeling op het gebied van verkeer is de realisatie van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-net Zuid-Holland Noord. Het HOV-net Zuid-Holland Noord is bedoeld om het openbaar vervoernetwerk te verbeteren, door aanpassingen aan bestaande verbindingen. Het tracé tussen Leiden en Katwijk moet een vrijliggende busbaan worden, met twee haltes ter hoogte van Valkenhorst. De busbaan komt tussen de noordoostgrens van het plangebied en de N206 te liggen.'

In het geval het actuele plan voor de vrijliggende busbaan in het actuele MER Valkenhorst (2021) juist is meegenomen hoeft er niet opnieuw een m.e.r.-beoordeling / evt. MER voor te worden gedaan.

Mient Kooltuin⁴

Het gebied Mient Kooltuin, gelegen ten noorden van Valkenhorst zal gaan fungeren als recreatieve buffer voor het duingebied. Het gebied is gericht op natuurbeleving en recreatie. Hier zal geen sprake zijn van reguliere woningbouw.

Duinvallei

Tracédeel 3 van de busbaan grenst aan de ontwikkellocatie Duinvallei. Binnen of nabij de Duinvallei zijn de volgende woningbouwplannen actueel:

- Parc catwijk⁵
- Kleine Duinvallei⁶
- Hof van Zilt⁷

De ontwikkelingen Mient Kooltuin en Duinvallei staan los van de aanleg van de busbaan, althans het één kan onafhankelijk van het ander worden gerealiseerd. Dit geldt in beginsel niet voor de ontwikkeling Valkenhorst. Bij de inrichting van de wijk, het bepalen van de parkeerbehoefte en het aantal verkeersbeweging is namelijk rekening gehouden met de aanleg van de busbaan en een bushalte als onderdeel van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De nabijheid van HOV is van invloed op het bepalen van de parkeerbehoefte.

² <https://extra.katwijk.nl/projecten/woningbouw-valkenhorst>

³ Microsoft Word - MER Valkenhorst (ruimtelijkeplannen.nl)

⁴ https://extra.katwijk.nl/fileadmin/user_upload/19-135_Katwijk-Mient_Kooltuin_presentatie_participatieavond_191112_final-reduced.pdf

⁵ <https://parccatwijk.nl/>

⁶ <https://kleineduinvallei.weebly.com/het-project.html>

⁷ <https://hofvanzilt.nl>

Aanpassing N206 nabij Duinvallei

De N206 wordt niet verlegd en de weginrichting verandert ook niet. Er worden geen nieuwe rijstroken (voor regulier verkeer) bijgelegd. Wel zijn er aanpassingen aan deze weg nabij Duinvallei. In totaal worden de volgende wijzigingen in het plangebied voorzien:

- opheffen fietsoversteek N206 thv N441;
- opheffen bestaande bushaltes langs de N206;
- verwijderen bestaande fietspad tussen N441 en de Zeeweg;
- verwijderen parallelweg langs de N206 tussen de N441 en halte Molentuinweg (aan de westzijde);
- aanbrengen busbaan (drie mogelijkheden zie hierboven);
- aanleggen nieuw fietspad tussen N441 en de Zeeweg (twee varianten qua ligging mogelijk);
- aanleg van een nieuwe bushalte cq mobiliteitshub met diverse voorzieningen;
- verbreden bestaande kunstwerken (breedte afhankelijk van keuze busbaan);
- aanleg kunstwerken over bestaande watergangen heen.

Dit betreffen geen activiteiten die voorkomen op de C- of D-lijst van het Besluit mer.

Opties busbaan/-strook

Ten aanzien van de aanleg busbaan/-strook is op dit moment sprake van de volgende drie mogelijkheden:

1. een volledige vrije busbaan in twee richtingen aan de westzijde van de N206 → dit blijft de terugval optie als variant 3 niet kan op welke reden dan ook;
2. een nieuwe busstrook langs de N206 aan de oostzijde, via bestaande busstrook aan de westzijde → deze variant valt af;
3. een busbaan in 1 richting aan de westzijde, via bestaande busstrook aan de westzijde → deze variant heeft de voorkeur en wordt momenteel uitgewerkt in een breder ontwerp.

Bij optie 3 rijdt de bus vanaf Katwijk naar Leiden mee met het verkeer op de bestaande busstrook langs de N206. Ter hoogte van de Molentuinweg voegt de bus dan in op een busbaan richting Leiden tot en met de N441. De bus vanuit Leiden naar Katwijk rijdt over het gehele traject, dus vanaf de N441 tot en met de Zeeweg, over een vrijliggende busstrook.

Voor optie 1 en 3 geldt dat dit geen activiteiten betreffen die voorkomen op de C- of D-lijst van het Besluit mer. Bij optie 3 geldt dat gebruik wordt gemaakt van bestaande busbanen c.q. -stroken. Bij optie 1 dat het om vrijliggende busbanen gaat. Hiervoor geldt hetzelfde als hierboven aangeven over de vrijliggende busbaan langs Valkenhorst.

Aanleg fietsviaduct Oude Broekweg

Het betreft hier de aanleg van een fietspad over een bestaande weg (N206) heen. Hiervoor wordt een separate ruimtelijke procedure gevoerd. De aanleg van een hiervan is niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Daarnaast is dit ontwikkeling waarbij geen sprake is van een onlosmakelijke samenhang.

5 Conclusie

De aanleg van de (vrijliggende) busbaan is niet m.e.r. (beoordelings)plichtig. Ook geldt geen plicht voor het opstellen van een vormvrije m.e.r. Het bevoegd orgaan kan er voor kiezen om wel een vormvrije m.e.r. op te stellen. Daarbij geldt naar verwachting dat de kans klein is dat de aanleg en het gebruik van de busbaan nadelige effecten heeft voor het milieu.