

RAPPORT

Ruimtelijke Onderbouwing Broekwegviaduct

Ten behoeve van planologische inpassing van het
Broekwegviaduct.

Klant: Provincie Zuid-Holland

Referentie: BH1901-RHD-XX-XX-RP-X-0001

Status: Definitief/1

Datum: 25 augustus 2023

HASKONINGDHV

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Ruimtelijke Onderbouwing Broekwegviaduct

Sub titel: Ten behoeve van planologische inpassing van het Broekwegviaduct.
Referentie: BH1901-RHD-XX-XX-RP-X-0001
Uw kenmerk BH1901-107-100
Status: Definitief/1
Datum: 25 augustus 2023
Projectnaam: HOV Katwijk-Leiden
Projectnummer: BH1901
Auteur(s): T. Vlek, R. Begheyn

Opgesteld door: T. Vlek

Gecontroleerd door: K. Bos, R. Begheyn

Datum: 25-07-2022

Goedgekeurd door: R.K.

Datum: 03-08-2023

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 aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	2
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.4	Vigerend planologisch kader	6
1.5	Planologische strijdigheid	9
1.5.1	Aanwezige planologische strijdigheid	9
1.6	Bevoegdheden	13
1.7	Leeswijzer	13
2	Planvoornemen	14
2.1	Historische situatie	14
2.2	Huidige situatie plangebied	15
2.3	Toekomstige situatie	15
3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.1.1	Nationale omgevingsvisie (NOVI)	17
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	18
3.2	Provinciaal beleid	19
3.2.1	Omgevingsvisie Zuid-Holland	19
3.3	Gemeentelijk beleid	20
3.3.1	Omgevingsvisie Gemeente Katwijk	20
3.3.2	Visie Openbare Ruimte Katwijk	20
3.3.3	Katwijkse Agenda Mobiliteit	21
3.4	Conclusie	22
4	Omgevingsaspecten	23
4.1	Bedrijven en milieuzonering	23
4.2	Bodem en waterbodem	24
4.3	Geotechniek	25
4.4	Ecologie	27
4.5	Luchtkwaliteit	30
4.6	Externe veiligheid	32
4.7	Geluid	33
4.8	Water	34
4.9	Archeologie en cultuurhistorie	35

4.10	Ontplobbare Oorlogsresten (OO)	37
4.11	Verkeer	38
5	Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid	40
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	40
5.2	Economische uitvoerbaarheid	40
6	Conclusie	41

Tabellen

-

Figuren

Figuur 1	Te ontwikkelen locatie van het Broekwegviaduct (rode contour)	1
Figuur 2	Schematische locatie (naar illustratie BoschSlabbers)	2
Figuur 3	Relevante percelen met projectcontouren (rode contour)	5
Figuur 4	Planologische strijdigheden	12
Figuur 5	Schets toekomstige situatie (Boschlabbers, 2022)	16
Figuur 6	Overzicht steunpunten Broekwegviaduct	25
Figuur 7	Archeologische vondstenkaart (naar Antea Group, 2021)	36

Bijlagen

Bijlage 1	Bodemonderzoek
Bijlage 2	Ecologische onderzoeken
Bijlage 3	Externe veiligheid
Bijlage 4	Water
Bijlage 5	Archeologie en cultuurhistorie
Bijlage 6	Ontplobbare Oorlogsresten (OO)
Bijlage 7	Ontwerptekening Broekwegviaduct
Bijlage 8	AERIUS
Bijlage 9	Architectonisch ontwerp
Bijlage 10	Tussentijdse resultaten bodemonderzoek 2023

1 Inleiding

Ten behoeve van de aanleg van de nieuwe busbaan Katwijk-Leiden (HOV Katwijk-Leiden) en de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Valkenhorst, is behoefte aan herstel van de Oude Broekweg, middels de bouw van het Broekwegviaduct.

Het te realiseren viaduct Oude Broekweg (Broekwegviaduct) maakt onderdeel uit van de R-Net Corridor Leiden – Katwijk – Noordwijk en vormt de fysieke langzaam verkeer-verbinding tussen (oud) Valkenburg en de nieuw te ontwikkelen wijk Valkenhorst. Dit viaduct zorgt er tevens voor dat niet alleen bewoners van Valkenhorst, maar ook bewoners van Valkenburg de R-net halte langs de toekomstige busbaan aan de Valkenhorst-kant van de N206 kunnen bereiken. Valkenhorst kent een woningbouwprogramma van 5.600 woningen. Het gehele programma wordt binnen 15 jaar ontwikkeld.

Daarmee is een sterke, opkomende behoefte aan een verkeerskundige verbinding en inpassing voor (fiets)mobiliteit.



Figuur 1 Te ontwikkelen locatie van het Broekwegviaduct (rode contour)

1.1 Aanleiding

Aan de noordzijde van het viaduct is thans een aanlandlocatie in de parkzone gerealiseerd. De parkzone betreft een groenblauwe inrichting langs de noordoostzijde van de N206 ir. G. Tjalmaweg.

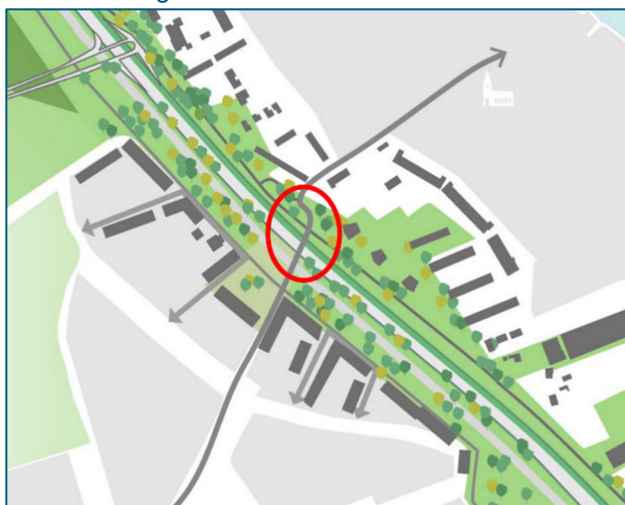
In december 2022 is door RHDHV een vergunningaanvraag voor het afwijken van bestemmingsplan voorbereid en ingediend ten behoeve van het aanleggen van een zandpakket en het voorbelasten van de noordelijke aanlandlocatie. De planologische inpassing van alle tot het viaduct behorende constructies valt daarbuiten en is nog niet planologisch geregeld.

De inpassing van het Broekwegviaduct conflicteert met de maximale toegestane bouwhoogte in de vigerende bestemmingsplannen Valkenburg Dorp en Woongebied Valkenhorst. Daarnaast is geen inpassing mogelijk voor verkeersviaducten van dergelijke omvang in zowel bestemmingsplan Valkenburg Dorp als bestemmingsplan Woongebied Valkenhorst.

Scope ruimtelijke onderbouwing

In het kader van het legaliseren van het viaduct, is voorliggende ruimtelijke onderbouwing geschreven. De planologische scope ruimtelijke onderbouwing beperkt zich tot legalisatie van alle bouwkundige elementen inzake het ontwerp van het Broekwegviaduct. Het ontwerp bestaat uit een gecombineerd viaduct met fietskelder. De fietskelder biedt voldoende plaats voor overstappers, welke gebruik gaan maken van de HOV-verbinding Leiden-Katwijk. Daarnaast is ruimte voor fietsers die fungeren als bestemmingsverkeer voor de toekomstige wijk Valkenhorst.

De aanwezige, bouwrijp gemaakte aanlandlocatie valt buiten de scope van deze ruimtelijke onderbouwing.



Figuur 2 Schematische locatie (naar illustratie BoschSlabbers)

- De ontwikkeling van HOV-verbinding Katwijk-Leiden betreft een project in opdracht van de provincie Zuid-Holland. Voor de planologische borging van de HOV-verbinding is per 20-06-2023 het ontwerp-provinciaal inpassingsplan (PIP) gepubliceerd (IMRO-kenmerk: NL.IMRO.9928.DOSx2013x0002218IP-OW02).
- Het Broekwegviaduct wordt door de provincie Zuid-Holland op verzoek van de gemeente Katwijk integraal uitgevoerd met de aanleg van de HOV-busbaan. De geografische begrenzing is binnen de PIP-begrenzing opgenomen, maar overschrijdt ook respectievelijk de ruimtelijke plannen Valkenburg Dorp (noordelijke aanlanding), PIP Rijnlandroute 2022 (viaductconstructie) en Woongebied Valkenhorst (zuidelijke aanlanding en fietsenstalling).

1.2 Doel

Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter motivatie van een goede ruimtelijke ordening om de afwijking van het bestemmingsplan mogelijk te maken en aan te tonen dat het initiatief ruimtelijk en milieutechnisch inpasbaar is.

Het Broekwegviaduct, inclusief (fysieke) aanlandconstructies, past op onderdelen niet binnen de vigerende ruimtelijke plannen.

Om het initiatief planologisch mogelijk maken, dient een omgevingsvergunning “handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening” te worden aangevraagd ten aanzien van een aantal wijzigingen op basis van de 4 onderhavige ruimtelijke plannen.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in het motiveren van planologische aanvaardbaarheid van het Broekwegviaduct.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

De te ontwikkelen locatie betreft enkele, sinds 2023 bouwrijp gemaakte percelen aan de noordzijde, te weten:

- Valkenburg Zuid-Holland A4176 (eigendom Provincie Zuid-Holland);
- Valkenburg Zuid-Holland A4644 (eigendom Gemeente Katwijk).

Valkenburg Zuid-Holland A4176 betreft de huidige N206 en omvat tevens een waterpartij. Het perceel kent daarnaast een zandcunet ten behoeve van de noordelijke aanlanding van het Broekwegviaduct. Valkenburg Zuid-Holland A4644 is in gebruik als waterpartij en omvat een reeds (2023) toegevoegde zandpartij voor de noordelijke aanlandlocatie.

Aan de zuid(-west)-zijde maken de volgende percelen onderdeel uit van de ontwikkeling:

- Valkenburg Zuid-Holland A3818 (eigendom Provincie Zuid-Holland);
- Valkenburg Zuid-Holland A3817 (particulier eigendom);
- Valkenburg Zuid-Holland A 3854 (eigendom BPD).

Perceel Valkenburg Zuid-Holland A3818 is merendeels in gebruik voor de Ing. Tjalmaweg en nieuwe busbaan. Het perceel Valkenburg Zuid-Holland A3817 is voornamelijk in gebruik als agrarisch perceel. Dit perceel is aangekocht ten behoeve van de ontwikkeling van woonwijk Valkenhorst.



Figuur 3 Relevante percelen met projectcontouren (rode contour)

1.4 Vigerend planologisch kader

Per – voor de ontwikkeling relevant – vigerend bestemmingsplan zijn in deze deelparagraaf de relevante strijdige bestemmingen uiteengezet.

Bestemmingsplan Valkenburg Dorp

Enkelbestemming Groen (artikel 9)

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- groen, water, speelvoorzieningen en voet- en fietspaden, kunstwerken en straatmeubilair;
- brughoofden;
- evenementen en manifestaties;
- geluidwal of –scherm;
- nutsvoorzieningen.

Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- op of in deze gronden worden uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen gebouwd;
- de bouwhoogte bedraagt ten hoogste 3 m;
- de oppervlakte van nutsvoorzieningen bedraagt ten hoogste 15 m² per voorziening.

Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde gelden de volgende regels:

- de hoogte van lichtmasten bedraagt ten hoogste 5 m;
- overkappingen zijn niet toegestaan;
- de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, bedraagt ten hoogste 4 m.

Enkelbestemming Water (Artikel 15)

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. de waterhuishouding en de waterberging;
- b. waterbouwkundige kunstwerken en voorzieningen.

Bestemmingsplan Woongebied Valkenhorst

Enkelbestemming Verkeer – Verblijfsgebied (artikel 8)

Ter plaatse van de functie 'verkeer-verblijfsgebied' zijn de volgende activiteiten toegestaan:

- a. activiteiten die verband houden met verkeer en verblijven met bijbehorende voorzieningen zoals:
 1. straatmeubilair, waaronder speelvoorzieningen;
 2. geluidswerende voorzieningen;
 3. nutsvoorzieningen;
 4. kruisingen en kunstwerken, zoals tunnels, viaducten en overbruggingen met bijbehorende voorzieningen zoals landhoofden;
 5. opstelplaatsen voor inzamelmiddelen en -voorzieningen voor afvalstoffen;
 6. verhardingen;
 7. parkeervoorzieningen;
 8. groen en water, voor zover dit niet behoort tot een voortuin.
- a. activiteiten gericht op de bouw, het onderhoud en het beheer van nutsvoorzieningen;
- b. activiteiten gericht op ondergrondse infrastructuur;
- c. het aanleggen;
- d. het bouwen;
- e. het slopen;
- f. het kappen van een of meer houtopstanden;
- g. beheer en onderhoud.

Algemene randvoorwaarden

Functies en activiteiten zoals bedoeld in artikel 8.1 moeten voldoen aan de volgende voorwaarden, ongeacht of zij vergunningsvrij, meldingsplichtig of vergunningsplichtig zijn:

- a. er is sprake van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte zoals bedoeld in de beleidsregel 'Inrichting openbare ruimte' die onderdeel uitmaakt van de 'Beleidsregels Woongebied Valkenhorst';
- b. er is sprake van duurzame ontwikkeling zoals bedoeld in de beleidsregel 'Duurzaamheid' die onderdeel uitmaakt van de 'Beleidsregels Woongebied Valkenhorst'.

Enkelbestemming Woongebied – 1

Toegelaten activiteiten

Ter plaatse van de functie 'Woongebied - 1' zijn de volgende activiteiten toegestaan:

- a. wonen;
- b. activiteiten gericht op maatschappelijke en commerciële voorzieningen, al dan niet in combinatie met wonen;
- c. activiteiten gericht op maatschappelijke voorzieningen;
- d. kleinschalige detailhandelsactiviteiten en kleinschalige horeca-activiteiten;
- e. aan huis verbonden beroepen en aan huis verbonden bedrijven;
- f. geluidwerende voorzieningen;
- g. watercompensatie;
- h. een bebouwingsvrije zone;
- i. behoud, ontwikkeling en bescherming van cultuurhistorische waarden van rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten;
- j. behoud, ontwikkeling en bescherming van cultuurhistorisch waardevolle objecten anders dan bedoeld onder i;
- k. activiteiten gericht op aanleg, onderhoud en beheer van:
 1. groen;

2. dagrecreatie en sport;
 3. ondergrondse infrastructuur;
 4. water en watergangen;
 5. verkeer en verblijven;
 6. nutsvoorzieningen;
 7. opwekking en distributie van duurzame energie.
- l. het bouwen;
 - m. het slopen;
 - n. het kappen van een of meer houtopstanden.

Relevant voor de ontwikkeling van het Broekwegviaduct betreft:

Algemene randvoorwaarden (onder 10.2.1; 10.2 Regels voor functies en activiteiten).

Functies en activiteiten zoals bedoeld in artikel 10.1 moeten voldoen aan de volgende voorwaarden, ongeacht of zij vergunningsvrij, meldingsplichtig of vergunningsplichtig zijn:

Vanaf .p.:

- p. in de eerstelijnsbebouwing gezien vanaf de aardgastransportleidingen met de functie 'Leiding - Gas' dan wel gezien vanaf de N206 zoals aangewezen op de kaart 'Ligging N206' die als bijlage 4 onderdeel uitmaakt van deze regels is het verboden om:
 1. kwetsbare objecten of objecten voor niet-zelfredzame personen te realiseren;
 2. gebouwen als kwetsbare objecten of als object voor niet-zelfredzame personen te gebruiken;
 3. het gebruik van gebouwen zodanig te wijzigen dat daardoor een kwetsbaar object of een object voor niet-zelfredzame personen wordt toegelaten;
 4. te bouwen in hogere dichtheden dan de maximale dichtheden zoals opgenomen in hoofdstuk 3 van het onderzoek 'Milieu- en veiligheidsonderzoek Nieuw Valkenburg' dat als bijlage 3 onderdeel uitmaakt van de regels van dit bestemmingsplan.
- q. er is sprake van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte zoals bedoeld in de beleidsregel 'Inrichting openbare ruimte' die onderdeel uitmaakt van de 'Beleidsregels Woongebied Valkenhorst';
- r. er is sprake van duurzame ontwikkeling zoals bedoeld in de beleidsregel 'Duurzaamheid' die onderdeel uitmaakt van de 'Beleidsregels Woongebied Valkenhorst';
- s. er is sprake van een evenwichtig woningaanbod zoals bedoeld in de beleidsregel 'evenwichtig woningaanbod' die onderdeel uitmaakt van de 'Beleidsregels Woongebied Valkenhorst';
- t. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid zoals bedoeld in het parkeerbeleid;
- u. het realiseren en als zodanig gebruiken van (beperkt) kwetsbare objecten binnen 10-6 per jaar plaatsgebonden risicocontouren is niet toegestaan;
- v. de afstand van de gevel van het hoofdgebouw dient, ten opzichte van de weg die binnen de aanduiding 'weg' gelegen is, tenminste 10 meter te bedragen, met dien verstande dat:
 1. de afstand berekend wordt vanaf de as van de weg tot aan de gevel van het hoofdgebouw die het dichtste bij de weg gelegen is;
 2. hoofdgebouwen waarin, achter deze gevel, geen geluidgevoelige functie is voorzien uitgezonderd zijn.

Voorwaardelijke verplichting Watercompensatie 1; overige zone - watercompensatie (artikel 31.4)

In het plangebied op gronden met de aanduiding 'overige zone - watercompensatie' dient ten minste 15% van de toename van het verhard oppervlak uit nieuw oppervlaktewater te bestaan waarbij:

- a. voor de gronden in de functie 'Woongebied - 1' voldaan moet worden aan het bepaalde in artikel 10.2.1 onder m;
- b. bestaand oppervlaktewater moet behouden blijven;
- c. als niet voldaan kan worden aan het bepaalde in sub b, moeten dempingen van bestaand oppervlaktewater een-op-een gecompenseerd worden in hetzelfde peilgebied;
- d. er geen ontoelaatbare peilstijgingen plaatsenvinden;
- e. compensatie buiten het plangebied op een afstand van maximaal 5 kilometer van de plangrens gerealiseerd moet worden.

Voorwaardelijke verplichting Watercompensatie 2; overige zone - watercompensatie (artikel 31.5)

In het plangebied dient op alle gronden, anders dan omschreven in artikel 31.4, watercompensatie plaats te vinden in de vorm van de aanleg van minimaal 17 hectare nieuw oppervlaktewater waarbij:

- a. voor de gronden in de functie 'Woongebied - 1' voldaan moet worden aan het bepaalde in artikel 10.2.1 onder m;
- b. ten aanzien van de gronden in de functies 'Gemengd' en 'Woongebied - 2' de ligging en dimensionering van de (hoofd)waterstructuur uitgewerkt moet worden in de stedenbouwkundige raamwerken zoals bedoeld in artikelen 4.2.1 en 11.2.1, met dien verstande dat het oppervlaktewater evenredig verdeeld moet worden over de te ontwikkelen gebieden;
- c. bestaand oppervlaktewater moet behouden blijven;
- d. als niet voldaan kan worden aan het bepaalde in sub c, moeten dempingen van bestaand oppervlaktewater een-op-een gecompenseerd worden in hetzelfde peilgebied;
- e. er geen ontoelaatbare peilstijgingen plaatsenvinden;
- f. compensatie buiten het plangebied op een afstand van maximaal 5 kilometer van de plangrens gerealiseerd moet worden.

1.5 Planologische strijdigheid

In de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en in het Besluit omgevingsrecht (Bor) is bepaald wanneer het bevoegd gezag mag besluiten om afwijkingen van het bestemmingsplan toe te staan. Voorts wordt voorgeschreven welke procedure er moet worden doorlopen, voordat een afwijking kan worden toegestaan. Op grond van artikel 2.12 Wabo kan een afwijking worden toegestaan door:

- Het verlenen van een buitenplanse afwijking (artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo), middels omgevingsvergunning Wabo-activiteit "handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening".

1.5.1 Aanwezige planologische strijdigheid

Voor het beoogde gebruik van het Broekwegviaduct kan geen gebruik worden gemaakt van de opgenomen afwijkingsbevoegdheden in de van toepassing zijnde bestemmingsplannen omdat deze niet in overeenstemming zijn met de beoogde ontwikkeling (bouwhoogte, gedeeltelijk ruimtebeslag binnen groenbestemmingen of inpassing in gemengd gebied).

Ook betreft de ontwikkeling geen planologisch kruisel geval. Op basis van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3° Wabo wordt afgeweken van het bestemmingsplan met een omgevingsvergunning, waarvoor de uitgebreide procedure geldt.

Aangetoond dient te worden dat de activiteiten niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. In deze paragraaf is planologische strijdigheid beschouwd op grond relevante vigerende ruimtelijke plannen. Daarnaast is aangegeven waar sprake is van planologische aanvaardbaarheid in een aantal vigerende ruimtelijke plannen. Enkel de relevante aspecten zijn benoemd.

Strijdigheid bestemmingsplan Valkenburg Dorp (IMRO NL.IMRO.0537.bpVLKdorp-va02; vastgesteld op 29-11-2012)

De noordelijke aanlandlocatie is strijdig met het bestemmingsplan Valkenburg-Dorp met de bestemmingen:

1.) Enkelbestemming Groen (artikel 9).

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groen, water, speelvoorzieningen en voet- en fietspaden, kunstwerken en straatmeubilair;
- b. brughoofden;
- c. evenementen en manifestaties;
- d. geluidwal of –scherm;
- e. nutsvoorzieningen.

- Onder enkelbestemming groen (artikel 9) zijn geen viaducten toegestaan, enkel brughoofden.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde (art. 9.2.2) gelden de volgende regels:

- a. de hoogte van lichtmasten bedraagt ten hoogste 5 m;
- b. overkappingen zijn niet toegestaan;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, bedraagt ten hoogste 4 m.

- De toegestane bouwhoogte betreft 4 meter voor bouwwerken, geen gebouw zijnde (artikel 9.2.2. onder c.), terwijl de bouwhoogte van het ontwerp tussen steunpunten minstens 4,1 meter +mv bedraagt.

2.) Enkelbestemming Water (artikel 15).

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. de waterhuishouding en de waterberging;
- b. waterbouwkundige kunstwerken en voorzieningen;
- c. verkeer te water;
- d. maximaal 1 woonschip, ter plaatse van de aanduiding 'woonschepenligplaats';
- e. infiltratievoorzieningen;
- f. kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden.

- Binnen water zijn geen viaducten toegestaan. De aanleg van het Broekwegviaduct is strijdig.

3.) Dubbelbestemming Archeologisch verwachtingsgebied (artikel 20);

de ontwikkeling is niet toegestaan op grond van artikel 20.2a en 20.2b (niet mogen schaden archeologische waarden), niet toegestaan op grond van Artikel 20.3.1 (verbod uitvoeren grondroerende werkzaamheden). Het betreffen in deze context alle relevante aanlegwerkzaamheden en funderingswerken.

- De funderingswerkzaamheden reiken 1.50m -mv. Dit overschrijdt de vrijstelling van het mogen bouwen tot 0,30m -mv. Daartoe is een omgevingsvergunning "werk of werkzaamheden" benodigd.

Bestemmingsplan Woongebied Valkenhorst (IMRO NL.IMRO.0537.bpVLKplv-VA01; vastgesteld op 2022-06-30)

In het bestemmingsplan Woongebied Valkenhorst is strijdigheid met de volgende bestemmingen:

- 1.) Afwijken van bestemmingsplan Woongebied Valkenhorst (IMRO NL.IMRO.0537.bpVLKplv-VA01; vastgesteld op 2022-06-30) wat betreft afwijken van maximale bouwhoogte. Er zijn geen rekenregels in dit plan voorzien. Dit is geregeld onder artikel 4.4.3 Voorwaarden activiteit bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tabel a, bouwhoogte overige bouwwerken, geen gebouw zijnde – 4 meter.
 - De bouwhoogte tussen steunpunt A en steunpunt B betreft 4.95 meter +mv en 5.8m +mv, waar 4 meter is toegestaan. Er is strijdigheid in bouwhoogte.
- 2.) Waarde – Archeologie 2 (artikel 17; 17.2.2 Bouwactiviteiten); er geldt een verbod voor nieuwe bouwwerkzaamheden of aanlegwerkzaamheden zonder omgevingsvergunning “werk of werkzaamheden uitvoeren” op grond van art. 17.2.2 .
 - De funderingswerkzaamheden reiken een diepte vanaf 1,50m -mv en zijn daarmee zonder vergunning voor het uitvoeren van een werk toegestaan.

PIP-Rijnlandroute 2014 (NL.IMRO.9928.DOSx2010x0022528IP-VA01; vastgesteld op 10-12-2014)

- 1.) Bouwen in nabijheid van beschermingszone gasleiding (eigendom van Gasunie) en waterleiding (eigendom van Evides), waarvan diens beschermingszones zijn vastgelegd in
 - Dergelijk aspect geeft context over de eerder planologisch vastgestelde situatie.
- 2.) Bouwen in nabijheid van beschermingszone gasleiding (eigendom van Gasunie) en waterleiding (eigendom van Evides), vast te leggen in aanvulling op ontwerp-PIP Rijnlandroute / HOV Katwijk-Leiden 2023 (NL.IMRO.9928.DOSx2013x0002218IP-OW02; vastgesteld op 20-06-2023).
 - Er dient een privaatrechtelijke overeenkomst tussen Gasunie en Pzh worden gesloten wat betreft gebruiksrecht en het bouwen van funderingselementen.

Strijdigheid PIP HOV Katwijk-Leiden (2022)

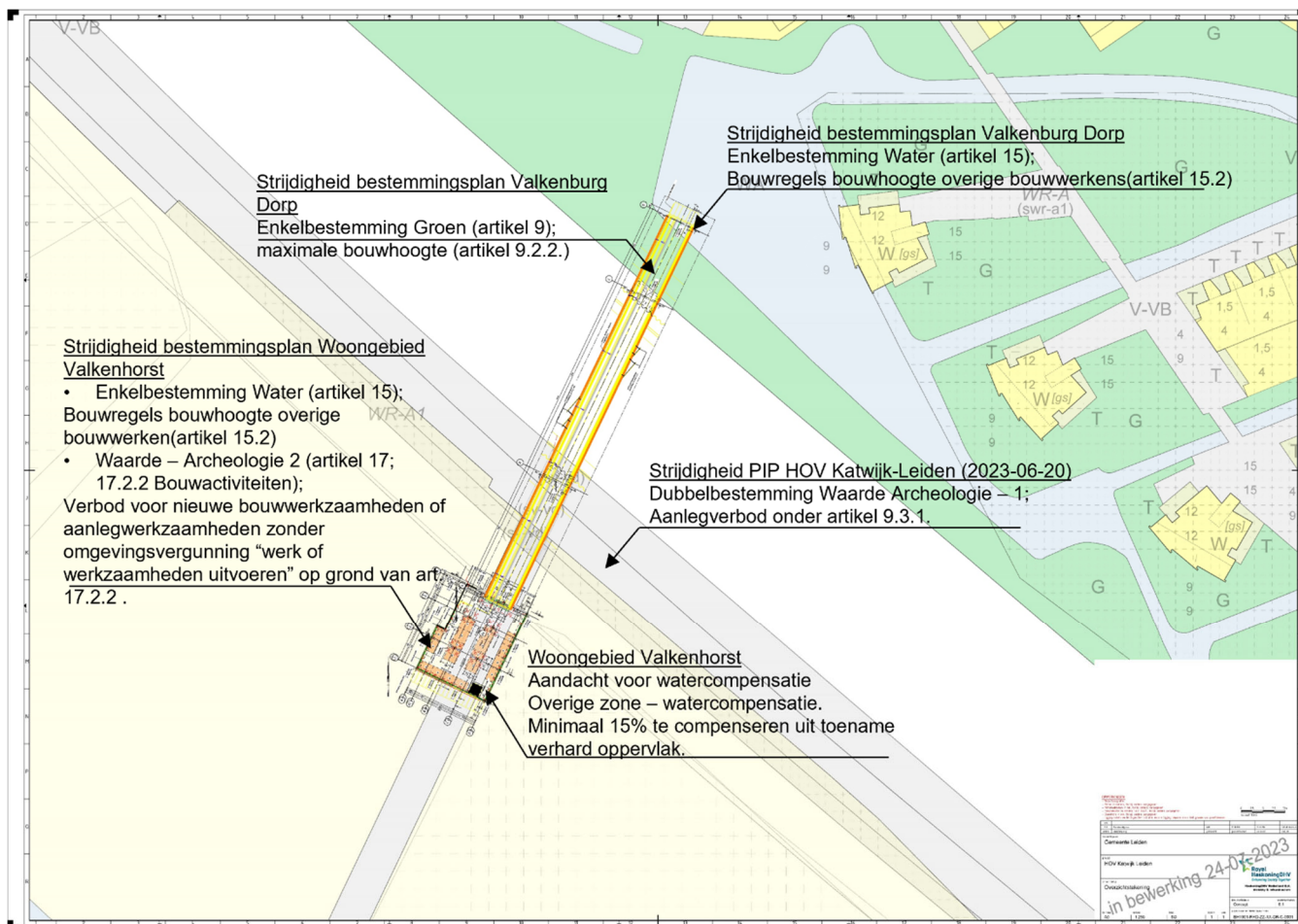
Strijdigheid grondroerende werkzaamheden; aanlegverbod in Artikel 9 Waarde – Archeologie – 1. Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie - 1' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- het uitvoeren van grondwerkzaamheden, waartoe in elk geval wordt gerekend het afgraven, ontginnen, woelen, mengen en diepploegen alsmede het aanbrengen van drainages of ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur, indien en voor zover de bedoelde grondwerkzaamheden worden uitgevoerd op een diepte beneden maaiveld vanaf 0,5 meter;
- het ophogen van gronden met meer dan 0,3 meter;
- het uitvoeren van werkzaamheden met als gevolg verlaging van de grondwaterstand.

- De funderingswerkzaamheden reiken een diepte vanaf 1,50m -mv en zijn daarmee zonder vergunning voor het uitvoeren van een werk toegestaan.

Waterleiding Evides

Conform de plannen Valkenburg Dorp, PIP HOV Katwijk-Leiden en Woongebied Valkenhorst, dient middels verkregen toestemming van de betreffende leidingeigenaar (Evides) te worden aangetoond dat de bouw(maatregelen) is toegestaan.



Figuur 4 Planologische strijdigheden

Gasleiding Gasunie

Conform de plannen Valkenburg Dorp, PIP HOV Katwijk-Leiden en Woongebied Valkenhorst, dient middels verkregen toestemming van de betreffende leidingeigenaar (Gasunie) te worden aangetoond dat de bouw(maatregelen) is toegestaan.

1.6 Bevoegdheden

Het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) van Gemeente Katwijk is bevoegd gezag voor de het beoordelen van de planologische aanvaardbaarheid van de (viaduct)aanlandlocaties en het viaductdeel binnen het Provinciaal Inpassingsplan.

Dit houdt in dat zij verantwoordelijk is voor het beoordelen en verlenen van de vergunningen met betrekking tot de realisatie van de aanlandlocaties.

Gemeente Katwijk is volledig bevoegd.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het project beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader beschreven. De milieu- en omgevingsaspecten zijn omschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid beschreven. Ten slotte wordt in hoofdstuk 6 geconcludeerd of afwijken van het bestemmingsplan ruimtelijk en milieutechnisch aanvaardbaar is.

2 Planvoornemen

2.1 Historische situatie

Rond 1900 is Valkenburg een kleine kern, gelegen op de oeverwal van de Oude Rijn. Door het zandige karakter van de oeverwal is het relatief makkelijk om er te wonen en werken; dit gegeven was in de Romeinse Tijd al bekend. De Oude Broekweg vormt op dat moment een dorp – land verbinding tussen de kern en het kleinschalige agrarische gebied. De Oude Broekweg loopt aan de zuidzijde door in het landschap vormt daarmee een landbouwontsluitingsweg.

In de kern Valkenburg komt de Broekweg aan in het centrum van de kern bij de kerk. Vervolgens loopt de weg door tot aan de Oude Rijn, waar middels een veerverbinding aansluiting is aangebracht richting Rijnsburg. Het is daarmee in deze tijd de enige doorlopende haakse verbinding op de Oude Rijn in het landschap.

In de jaren tot aan de Tweede Wereldoorlog nam de ontwikkeling van Valkenburg gestaag toe; veelal was sprake van binnenstedelijke ontwikkeling.

In 1939 is begonnen met de aanleg van Vliegveld Valkenburg. De toenmalige bezetter bouwde na de verovering het vliegveld verder af en sloot de nieuwe verkeersstructuur aan op de Broekweg. Daarmee was het meest zuidelijke deel van de Broekweg vernietigd, het is immers vliegveld geworden. De Broekweg vormt een belangrijke ontsluiting vanuit het dorp op het vliegveld. Deze functie is later verdwenen.

In de jaren na de oorlog tot en met eind jaren '80 ontwikkelde Valkenburg zich in rap tempo. Nieuwe stedenbouwkundige uitbreidingen tijdens de wederopbouwperiode, zorgen ervoor dat Katwijk en Valkenburg aan elkaar groeien.

De oude verbinding langs de Oude Rijn volstond niet meer in het faciliteren van alle vervoersbewegingen. Al in de jaren '70 wordt begonnen met de ontwikkeling van een nieuwe verbinding ten zuiden van de kernen: de N206.

Door de aanleg van de N206 en het niet intact houden van de Broekweg verbinding, is het oude dorp Valkenburg 'losgeknipt' van het van oorsprong agrarische achterland. Er was daardoor geen fysieke verbinding; de Broekweg verliest zijn ontsluitingsfunctie met het voormalig vliegveld en polder.

Tot en met de sluiting van het vliegveld in 2006 is aan de verkeerskundige situatie weinig veranderd. De stedelijke ontwikkeling en transformatie zette zich in de periode 2000 - 2020 in rap tempo door.

Landbouwgrond werd daarnaast getransformeerd tot glastuinbouwgebied, bedrijventerrein of woningbouw. Daarmee vormt de N206 nog een harde scheiding tussen dorp en land, iets wat gaat veranderen door toekomstige ontwikkeling van het Broekwegviaduct.

2.2 Huidige situatie plangebied

Het plangebied is momenteel in gebruik als bouwrijp gemaakte grond (2023) voor de noordelijke aanlandlocatie.

Percelen A3838 en A 4176 zijn momenteel in gebruik voor weginfrastructuur van de N206 en de parkzone langs het Zwammerveld.

Er is sprake van een harde scheiding tussen de dorpsrand met de parkzone, met uitzicht over het voormalige vliegveld en de polder. De N206 vormt momenteel een fysieke barrière, deze is echter visueel niet overheersend, gelet op de halfverdiepte ligging van de weg.

Aan de zuidzijde van de N206 liggen een aantal kleinere bedrijven, tussen het voormalige vliegveld en de N206 ontsloten via de Kooltuinweg.

De parkzone en de toekomstige fietsverbinding, vormen het uitzicht voor de reeds aanwezige woningen aan de noordzijde van het plangebied. Het westelijke complex van Veldzicht geeft uitzicht op de (Oude) Broekweg. De woningen aan Het Zwammerveld kijken direct op de parkzone en toekomstige fiets/wandelverbinding. Een zorgvuldige inpassing is mede daarom essentieel.

N206 – Ir. G. Tjalmaweg en omgeving

De afgelopen jaren is de N206 ir. G. Tjalmaweg als onderdeel van de aanleg van de RijnlandRoute in opdracht van de provincie Zuid-Holland aangepast. De N206 ir. G. Tjalmaweg is opgewaardeerd van een 2x1 verbinding naar een 2x2 profiel, half verdiept in het landschap met twee ongelijkvloerse aansluitingen: Valkenburg-west en Valkenburg-oost.

De N206 is landschappelijk hoogwaardig groen ingericht, middels een lamellenstructuur voorzien van beplanting. Aan de noordzijde is een hoogwaardige parkinrichting gerealiseerd met een vloeiend lijnenspel van wandelpaden, snelfietspad, watergangen en verschillende beplantingspatronen. De noordelijke aansluiting van de Broekweg wordt op dergelijke wijze ingepast.

In februari 2023 is een omgevingsvergunning verleend voor het bouwrijp maken van de noordelijke aanlandlocatie.

Naast de Ir. G. Tjalmaweg wordt de HOV-verbinding Katwijk-Leiden gerealiseerd. Momenteel betreft de locatie nog braakliggende grond.

Noordelijke waterpartij en perceel A3838

De waterpartij (449-058-01635) op perceel A4644 is deels gedempt in 2023 vanwege het bouwrijp maken voor de noordelijke aanlanding.

Perceel A3838 kende een bomengroep. Dergelijke bomengroep is gekapt (vergunning afgegeven op 25-01-2023, kenmerk 2022-18912). De beschreven hoogwaardige parkinrichting maakt onderdeel uit van perceel A3838.

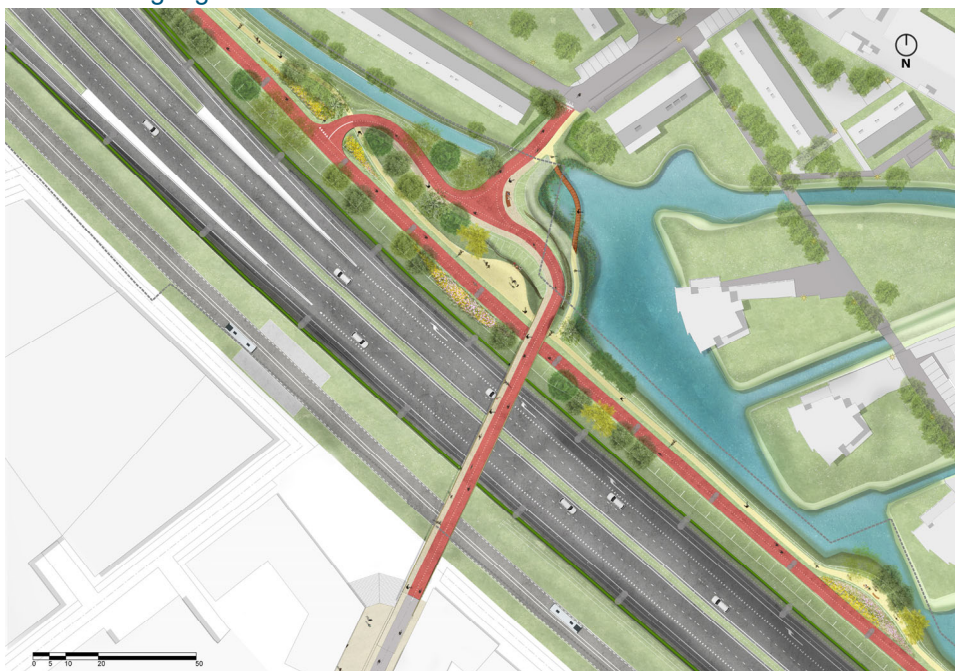
2.3 Toekomstige situatie

Broekwegviaduct

Het ontwerpproces van het Broekwegviaduct kent een aantal belangrijke uitgangspunten:

- Het Broekwegviaduct kent een “hub-functie” tussen de fietsverkeersstromen tussen Leiden en Katwijk.

- Het Broekwegviaduct geeft fietsers tevens de gelegenheid hun fietsen te parkeren; daarmee wordt overstappen naar (deel)mobiliteit gefaciliteerd.
- De positie van het snelfietspad Leiden-Katwijk ligt vast en heeft daarmee invloed op de aansluiting.
- De aanleg van het Broekwegviaduct en omgeving heeft geen negatieve invloed op de (realisatie) planning van de busbaan; dit betreft een andere aanbesteding.
- De aanleg van het Broekwegviaduct verbetert de verkeersveiligheid door het actief scheiden van voetgangers en fietsverkeer over de N206.



Figuur 5 Schets toekomstige situatie (Boschlabbers, 2022)

Te zien is dat de huidige percelen Valkenburg A3818, A4176 en A4644 een verbeterde landschappelijke inrichting krijgen en dat de grond wordt ingericht voor nieuw aan te leggen fietspaden.

Het ontwerp van het Broekwegviaduct is een integrale uitwerking van landschap en architectuur. Daarbij heeft een ontwerpproces plaatsgevonden tussen landschapsarchitect, architect, bewoners én stakeholders. Het resultaat is een zorgvuldig en afgewogen ontwerp wat past in haar omgeving en wat zich in de tijd zal bewijzen. Bij het maken van ontwerpkeuzes en afwegen van varianten is een aantal doorslaggevende ontwerpprincipes leidend geweest. Deze principes vormen de basis waarop het ontwerp verder is uitgewerkt.

Woningbouwontwikkeling Valkenhorst

De nieuw te bouwen woonwijk Valkenhorst kent een programma van 5.600 woningen en daarnaast en maatschappelijke en commerciële voorzieningen.

De wijk wordt ontwikkeld met een netwerk van wandel- en fietspaden naar naastgelegen natuur- en recreatiegebieden de Mient Kooltuin, het Valkenburgse Meer en de Groene Zone in Wassenaar. De wijk is straks goed bereikbaar via aansluitingen op de N206 en een hoogwaardige busverbinding met twee haltes aan de noordkant van de wijk.

3 Beleidskader

De ontwikkelaspecten van het planvoornemen zijn getoetst aan nationaal, regionaal en lokaal beleid. De ontwikkelaspecten betreffen in planologische context:

- Het bouwen van een civieltechnisch kunstwerk;
- Het realiseren van een fietspad, inclusief fietsparkeren middels fietsenkelder;
- Het toevoegen van natuur-inclusieve maatregelen aan de noordzijde.

De ontwikkelaspecten zijn getoetst aan voor de ontwikkeling relevante beleidskaders.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De NOVI komt als structuurvisie uit onder de bestaande Wet ruimtelijke ordening (WRO). Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4, 2001) en de Rijksnatuurvisie 2014 zijn vervangen door de NOVI en het bijbehorende Nationaal Milieubeleidskader.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel, behalve paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone.

De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden (per 1 januari 2024), zal deze structuurvisie gelden als een omgevingsvisie, zoals in de nieuwe Omgevingswet wet bedoeld.

Uit de NOVI tonen de volgende nationale belangen relevantie met de ontwikkeling:

2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.

Interpretatie

Nationaal belang 2: Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.

De voorgenomen ontwikkeling voldoet vanwege het feit dat er meer ruimte voor fietsverkeer en voetgangers wordt gerealiseerd. Het ontwerp van het Broekwegviaduct voorziet in een duidelijke scheiding van vaarverkeer, fietsverkeer en personenautovervoer.

Daarnaast is voldoende ruimte gereserveerd voor groen en klimaat-adaptieve maatregelen, waaronder boombeplanting en oeververbetering van de aanwezige waterpartij op perceel.

Nationaal belang 6: Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem

Het in samenhang functioneren van het totale systeem van wegen, spoorwegen, vaarwegen, infrastructuur voor lopen en fietsen, multimodale knooppunten en stations, havens en luchthavens, ook op de lange termijn, is een nationaal belang.

Met de aanleg van het Broekwegviaduct wordt voorzien in het vergroten van het lokale mobiliteitssysteem tussen Valkenburg Dorp, Valkenhorst en het zuidelijke polderlandschap. Daarnaast wordt de veiligheid van voetgangers en fietsers vergroot en neemt de kans op fatale ongelukken ten gevolge van kruisende voetgangers en fietsverkeer af.

Het Broekwegviaduct voorziet tevens in modaliteit, vanwege het feit dat er ruimte wordt geboden voor fietsparkeren.

Nationaal belang 8: Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving

Het ontwerp van het Broekwegviaduct voorziet in het scheiden van verkeersstromen. Voetgangers en fietsers krijgen relatief meer ruimte om adequaat de oversteek te maken tussen Valkenburg Dorp en richting Valkenhorst en achterliggend landschap.

Conclusie

De ontwikkeling draagt bij aan het waarborgen van een goede leefomgevingskwaliteit. Daarnaast wordt verkeersveiligheid met de realisatie van het Broekwegviaduct bevorderd.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De borging van de uitspraken uit de SVIR heeft in juridische zin plaatsgevonden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De uitwerking ervan in het Barro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL). Het BKL wordt van kracht zodra de Omgevingswet in werking treedt. Het BKL wordt dus uitwerking in regelgeving van het beleid dat in de NOVI staat.

In het Barro zijn de verschillende nationale belangen vastgelegd die doorwerking moeten krijgen bij lagere overheden. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, project Mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, Natuurnetwerk Nederland, erfgoederen van universele waarden, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeer-gebied.

Interpretatie en conclusie

Het voorgenomen initiatief raakt geen bepalingen onder het Barro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

In de omgevingsvisie Zuid-Holland zijn 7 ambities 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.

Interpretatie

In de Omgevingsvisie zijn ambitie 2 (bereikbaarheid) en ambitie 7 (gezondheid & veiligheid) relevant voor de ontwikkeling van het Broekwegviaduct. De nieuwe infrastructuur op deze locatie draagt bij aan de verbinding tussen stedelijk en landelijk gebied van Valkenburg, en stimuleert het gebruik van de fiets: een gezond en veilig vervoersmiddel.

Conclusie

Het ontwerp van het Broekwegviaduct sluit aan op aspect 2. Het faciliteert een veilige kruising van fietsverkeer.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Gemeente Katwijk

In 2021 is dit beleidsdocument geactualiseerd om in te schalen op de invoering van de Omgevingswet. Het dient als een integraal beoordelingskader voor diverse projecten. De volgende ambities worden hierin uitgesproken:

1. *Sociale gemeente*: Katwijk streeft naar een sociaal leefklimaat waar bewoners zelfredzaam zijn, zich kunnen ontplooiën en waar men zich inzet voor een sociale omgeving.
2. *Innovatieve gemeente*: Katwijk ambieert haar regionale positie te versterken en wil vooroplopen als het gaat om het toepassen en ontwikkelen van nieuwe concepten binnen zijn economische profiel, in mobiliteit, sociale ontwikkelingen, woningbouw en klimaat.
3. *Duurzame gemeente*: Katwijk streeft naar het waarborgen en versterken van unieke omringende natuurlandschappen en recreatieve kwaliteiten, en zet daarom in op duurzame energieproductie, circulaire economie en ontwikkeling van klimaatbestendige woon- en natuurlandschappen. Het doel is om in 2050 helemaal energieneutraal te zijn.

Interpretatie

Voor de ontwikkeling van het Broekwegviaduct is aspect 3 ('duurzame gemeente') relevant. Het project stimuleert fietsgebruik als duurzaam vervoersmiddel. Concreet wordt het ontwikkelen van wandel- en fietsroutes, die tevens kernen met elkaar verbinden, gestimuleerd.

Conclusie

Fietsgebruik en daarmee het alternatief van de fiets als duurzaam vervoersmiddel, sluit aan op beleidsambitie Duurzame gemeente.

3.3.2 Visie Openbare Ruimte Katwijk

In Visie Openbare Ruimte Katwijk (VORK) staan gemeentelijke ambities voor de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte binnen de gemeente Katwijk. Gezond, duurzaam, uitnodigend, veilig en toegankelijk zijn kernpunten. Ook de rol van de openbare inrichting bij het tegengaan van de gevolgen van klimaatverandering wordt genoemd.

Landschappelijke inpassing

Het document geeft tevens aanknopingspunten voor landschappelijke inpassing die van toepassing zijn op het Broekwegviaduct. De ruimtelijke structuur van Katwijk wordt onder meer bepaald door de lange lijnen. Het deelgebied waar het Broekwegviaduct onder valt heet "Oude Rijn (Kern Valkenburg)", een karakteristiek gebied dat historische verbindingen van waterwegen kent als identiteitsdragers. De Oude Rijn wordt gezien als een dragende structuur. De hedendaagse lijn waar het toekomstige Broekwegviaduct doorheen kruist wordt gekenmerkt als de 'Parkweg', in praktijk de provinciale weg N206. De ruimtes langs de N206 hebben namelijk een sterk groen karakter. Deze parkstroken zijn vaak goed omsloten met de omliggende wijken. Ook vormen de parallelwegen zoals de Kooltuinweg belangrijke ontsluitingswegen voor fietsverkeer. Een aantal wensbeelden komen naar voren:

1. Continue fiets- en wandelpaden langs/nabij de Oude Rijn
2. Weidse zichten over het water behouden
3. Één type verharding voor traag verkeer langs oevers
4. Ruimte voor groen en biodiversiteit behouden

Interpretatie

De noordelijke parkzone, in combinatie met het viaduct, komen overeen met wensbeelden 1, 2 en 4.

Conclusie

Het Broekwegviaduct past binnen deze visie van landschappelijke inpassing.

3.3.3 Katwijkse Agenda Mobiliteit

In de Katwijkse Agenda Mobiliteit (KAM) zijn de bovenstaande thema's van de Omgevingsvisie vertaald naar beleidskeuzes voor mobiliteit. Wat betreft de fiets kunnen de beleidskeuzes als volgt samengevat worden:

1. *Bij het ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte is de fiets (naast de voetganger) uitgangspunt;*
2. *Fietsroutes zijn korter dan autoroutes, ontbrekende schakels worden aangepakt;*
3. *Snelfietsroutes moeten een aantrekkelijk alternatief voor de auto zijn tot 15 km woon-werkafstand;*
4. *Aandacht voor comfort: egale verharding in plaats van tegels, ruime boogstralen, voldoende opstelruimte en korte wachttijden bij verkeerslichten;*
5. *Aantrekkelijk ingerichte ruimte voor fietsparkeren (winkels en voorzieningen) en fietsenstalling (OV) waar vraag is;*
6. *Meer ruimte voor gescheiden fietspaden: alle 50 km/u en hoger wegen hebben in principe vrij liggende fietspaden.*

Doelstellingen fietsbeleid:

1. *Het fietsnetwerk is veilig, zonder barrières of obstakels en niet onderbroken;*
2. *Waar mogelijk zijn fietsroutes korter dan autoroutes, ontbrekende schakels worden aangepakt;*
3. *Snelfietsroutes en overige fietsinfra moeten mooi in de omgeving zijn ingepast;*
4. *Comfort betekent egale verharding of asfalt in plaats van tegels, ruime boogstralen, ruime opstelruimte en korte wachttijden bij verkeerslichten;*
5. *Zowel verkeersveilig als sociaal veilig en goed verlicht;*
6. *Rekening houdend met e-bikes (breedte, bochten, boogstralen);*
7. *Voldoende ruimte voor fietsparkeren en fietsenstalling;*
8. *Meer ruimte voor gescheiden fietspaden; alle 50 km/u wegen hebben in principe vrij liggende fietspaden;*
9. *Promotie van fietsgebruik;*
10. *Afhankelijk van lopend landelijk onderzoek naar ongevallen en eigen onderzoek Katwijk: fietsers in de voorrang op rotondes.*

Interpretatie

De plannen voor het Broekwegviaduct komen overeen met bovenstaande beleidsaspecten.

Katwijk wil mensen nog meer verleiden om vaker en verder te fietsen. Het rendement van investeringen voor de fiets is hoog. De maatschappelijke baten overtreffen de kosten ruimschoots. Barrières van wegen (zoals de N206) en water betekenen dat nieuwe fietsroutes duur zijn door de benodigde tunnels of bruggen. Het netwerk wordt gekenmerkt door barrières (N206, secundaire watergangen, Oude Rijn) die slechts op bepaalde punten kunnen worden doorsneden, zoals op de locatie van het Broekwegviaduct. De gemeente beschouwt dit als een van de 'ontbrekende schakels', het Broekwegviaduct biedt voor een van deze ontbrekende schakels een oplossing.

Conclusie

De ontwikkeling van het Broekwegviaduct sluit aan op de Katwijkse Agenda Mobiliteit.

3.4 Conclusie

Het ontwerp is getoetst aan rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid. De ontwerpaspecten voldoen aan de beschouwde beleidskaders. De beleidskaders vormen geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het ontwerp – en daarmee planvoornemen.

4 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk worden de milieuaspecten en planologische aspecten verantwoord die samenhangen met de voorgenomen bouw van het Broekwegviaduct. Voor elk omgevingsaspect is een korte omschrijving opgenomen, waarbij (indien van toepassing) is verwezen naar uitgevoerde onderzoeken. Indien er onderzoeken zijn uitgevoerd zijn deze als bijlage toegevoegd aan deze ruimtelijke onderbouwing.

4.1 Bedrijven en milieuzonering

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht genomen te worden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). Met milieuzonering worden twee doelen gediend: niet alleen het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen, maar tegelijkertijd ook het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven zodat zij hun activiteiten duurzaam kunnen (blijven) uitoefenen.

Voor het bepalen van deze afstand wordt de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) gebruikt. Hierin zijn bedrijfsmatige activiteiten ingedeeld in een aantal categorieën met bijbehorende minimaal gewenste afstanden tot milieugevoelige functies. De indeling van de activiteiten is gebaseerd op de standaard bedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Per milieucategorie geldt een minimaal gewenste afstand, een richtafstand. Deze richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningsvrij bouwen mogelijk is.

Beoordeling

Omdat het Broekwegviaduct een te ontwikkelen viaduct betreft en aanpassing van de aansluitende infrastructuur betreft, geldt voor deze ontwikkeling niet dat de milieugevoeligheid tussen milieubelastende functies als bedrijvigheid en milieugevoelige functies als wonen toeneemt. Het Broekwegviaduct is immers geen inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering is niet relevant voor de ontwikkeling van het Broekwegviaduct.

4.2 Bodem en waterbodem

In verband met de uitvoerbaarheid van het plan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie. Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken wanneer dat mogelijk is.

Beoordeling milieuhygiënische (land- en water)bodemkwaliteit

In het kader van het gehele project HOV Katwijk-Leiden is door IDDS een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd. Dergelijk onderzoek is in augustus 2023 opgeleverd.

Boormonsters (F09), F10 en F11 zijn representatief voor de zuidelijke aanlandlocatie. Deze monsternames vertonen lichte verontreinigingen met enkele zware metalen en bestrijdingsmiddelen (OCB).

Ter referentie van de noordzijde vertonen eveneens monsternames J2, J4 en J5 nabij het Zwammerveld geen sterke verontreinigingen.

De ondergrond is niet verontreinigd. Grondwater is licht verontreinigd met enkele zware metalen en PAK. Noch is er sprake van asbesthoudende grond.

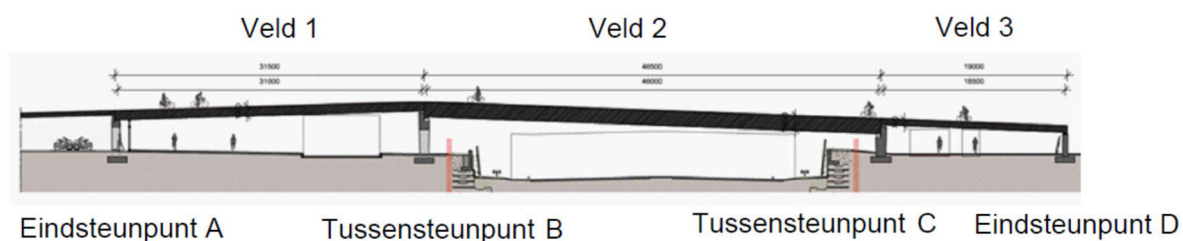
De aanwezige verontreinigingen van PFAS vallen binnen hergebruiksnormen Handelingskader PFAS.

Conclusie

Voor het bepalen van planologische aanvaardbaarheid van de feitelijke aanleg en exploitatie van het Broekwegviaduct zijn de huidige resultaten voldoende.

4.3 Geotechniek

Op 9-12-2022 heeft RHDHV een geotechnisch adviesrapport gepubliceerd inzake het Broekwegviaduct. Het uitgangspunt voor de geotechnische analyse betreft het architectonisch ontwerp. Het architectonisch is ontwerp in samenwerking met de architect in constructieve zin aangepast en concreter gemaakt, om te kunnen voldoen aan de constructieve en uitvoeringstechnische eisen. De voornaamste aanpassingen betroffen de vorm en afmetingen van de tussensteunpunten, en de beoogde doorsnede van de bovenbouw. De tussensteunpunten zijn her-ontworpen met grotere afmetingen en met een onderslagbalk. Voor de doorsnede van de bovenbouw zijn in het schetsontwerp een aantal varianten beschouwd. In overleg met architect en opdrachtgever is één van de beschouwde varianten voor de bovenbouw gekozen om verder uit te werken. Er is gekozen voor een systeem van voorgespannen prefab liggers.



Figuur 6 Overzicht steunpunten Broekwegviaduct

In bovenstaand figuur zijn de relevante steunpunten van het Broekwegviaduct weergegeven.

Steunpunt A bevindt zich in de te realiseren fietsenstalling. Vooralsnog zijn er geen architectonische eisen gekoppeld aan dit steunpunt. De constructie zal niet alleen de belastingen vanuit het viaduct moeten opnemen, maar ook die vanuit de fietsenstalling.

Steunpunt B en C is een v-vormige pijler met onderslagbalk. De twee kolommen en de onderslagbalk vormen een monolithisch geheel. De fundering van dit steunpunt zal bestaan uit een funderingssloof van gewapend beton, met daaronder 8 verbuisde schroefpalen Ø 680 mm, met een paalpuntniveau van -19 m NAP voor steunpunt B en steunpunt C. Om uitvoeringstechnische redenen worden deze palen te lood geplaatst.

In verband met de restricties ten aanzien van de beschikbare ruimte in relatie tot de damwanden wordt de funderingssloof parallel aan de damwand georiënteerd. Hiermee is de funderingssloof ca. 15° geroteerd ten opzichte van de pijler.

Beoordeling

Uit de geotechnisch rapport kunnen een aantal relevante aspecten worden benoemd.

- Voor de eindsteunpunten (A en D) en de fietsenstalling is nog geen palenplan en daarom geen paalbelasting beschikbaar. In §5.1 van het rapport (eindsteunpunt A en fietsenstalling) en §5.3 (eindsteunpunt D) is de verticale draagkracht voor verschillende paalschachtafmetingen over diepte uiteen gezet. Hierbij is bij eindsteunpunt A en de fietsenstalling rekening gehouden met de maximale installatiediepte i.v.m. de nabijgelegen gestuurde boring.
- Voor tussensteunpunten B en C is over een interval van NAP -18,0 t/m NAP -19,5 m voor een verbuisde schroefpaal met paaldiameter Ø680 mm de draagkracht bepaald. Hierbij is rekening gehouden met een maximaal installatieniveau van NAP -22,5 m i.v.m. nabijgelegen gestuurde boring. Een paalpuntniveau van NAP -19,0 m is noodzakelijk om aan de opgegeven paalbelasting (druk en trek) te voldoen.
- Bij een paalafmeting van Ø680 mm varieert de veerconstante tussen ca 90 – 240 MN/m.

Het bij het geotechnisch onderzoek gevoegde palenplan gaat uit van een h.o.h. afstand van 2,46 à 3,26 diameter paal (respectievelijk de lengte en breedte richting). Hierbij dient te worden opgemerkt dat slechts een h.o.h. van 2,25 à 2,5 x diameter mag worden gehanteerd indien naburige palen een ouderdom van 4 uur hebben. Geadviseerd wordt bij duitvoering rekening te houden met de installatievolgorde.

Geadviseerd wordt om, gezien de beperkende factoren binnen dit project (aanwezige gestuurde boring, paaltype voor tussensteunpunten B en C), extra bodemonderzoek uit te voeren ter plaatse van de toekomstige steunpunten en de fietsenstalling. Resultaten worden in augustus 2023 verwacht.

Conclusie

De geotechnische impact van de bouw van het Broekwegviaduct is in volledigheid onderzocht.

Op basis van de analyseresultaten, kan er een gerede inschatting worden gegeven over de geotechnische aspecten binnen het plangebied.

De draagkrachtberekeningen zijn gebaseerd op het beschikbare grondonderzoek. Het grondonderzoek is verspreid over een groter gebied uitgevoerd wat een globale schematisatie van de bodem geeft.

In het plangebied zijn vooralsnog echter geen zwaarwegende belemmeringen aanwezig die de bouw van het Broekwegviaduct zouden kunnen belemmeren.

Op basis van de onderzoeksresultaten, vormt het aspect geotechniek geen belemmering voor de bouw van het viaduct.

4.4 Ecologie

De bescherming van natuur is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soorten- en gebiedsbescherming is in Nederland geregeld in Wet natuurbescherming. Bescherming van Natura 2000-gebieden vindt plaats op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb), die op 1 januari 2017 in werking is getreden en voor wat betreft het aspect Natura 2000-gebieden de Natuurbeschermingswet 1998 vervangt.

De Wnb heeft tot doel in het wild voorkomende planten- en diersoorten in stand te houden en te beschermen en bevat regels voor de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten en Natura 2000-gebieden (belangrijke natuurgebieden). Naast een algemeen geldende zorgplicht voor alle voorkomende soorten gelden verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe; alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden. Met een door het bevoegd gezag te verlenen ontheffing kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen. Daarnaast bevat de wet nog andere bepalingen, waaronder over houtopstanden.

In het kader van de gebiedsbescherming, is ook 'externe werking' een relevante opgave. Niet alleen directe ingrepen in Natura 2000-gebieden kunnen schadelijk zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen, ook kan sprake zijn van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen als gevolg van geluid, licht, abiotiek (verdroging, verontreiniging) en andere versturende factoren. Een heel actueel onderwerp is de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij nieuwe activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden. De nieuwe Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn), die op 1 juli 2021 in werking is getreden, vereist het doen van onderzoek naar eventuele stikstofdepositie voor de definitieve fase van het planvoornemen. Sinds de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 (zaak Porthos) dienen ook effecten van tijdelijke bouw- en slooptactiviteiten (aanlegfase) onderzocht te worden. Uit een (AERIUS-)berekening moet blijken of de waarde van 0,00 mol N/ha/jaar wordt overschreden, en indien dat het geval is, of sprake is van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Onderzoeksopzet en interpretatie

De ecologische situatie directe omgeving van het Broekwegviaduct is tweeledig onderzocht:

- Voor zowel de noordelijke locatie (percelen Valkenburg A 3838 en Valkenburg A 4644) als de zuidelijke locatie (percelen Valkenburg A 3817, Valkenburg A 4176) en Kooltuinweg is in 2021 een ecologische quickscan, activiteitenplan en soortgericht onderzoek uitgevoerd. Onderzocht zijn aanwezigheid van vleermuizen, platte schijfhoren en rugstreeppad. Zie ook: bijlage 2A. Op grond van de aangeediende onderzoeksresultaten, is per 3 augustus 2021 een ontheffing Wet natuurbescherming verleend met geldigheid tot 15 augustus 2026.
- Voor enkel de noordelijke locatie (aanlandlocatie, in 2023 bouwrijp gemaakt; percelen Valkenburg A 3838 en Valkenburg A 4644) is door Van der Helm in 2022 onderzoek gedaan naar jaarrond grondgebonden soorten en gevleugelde soorten, waaronder vleermuizen. Dit is een vervolg op eerder aangeleverd activiteitenplan, ecologische quickscan en soortgericht onderzoek van Pzh (2020-2021). Zie ook: bijlage 2B.

Ter plaatse van de noordelijke percelen A3838 en A 4644 zijn in 2022 zijn door Van der Helm een ecologische quickscan en soortgericht onderzoek uitgevoerd.

Vleermuizen

Het soortgericht onderzoek bestond uit meerdere veldbezoeken.

Relevante beschermde soorten ter plaatse van de zuidelijke aanlandlocatie waren een drietal laatvliegers die de N206 overstaken. De laatvliegers gebruiken hierbij de bomen aan de noordzijde van de N206 (geïnterpreteerd in 2020).

Tijdens het tweede bezoek werden wederom diverse dwergvleermuizen waargenomen en één laatvlieger. Tijdens dit bezoek werd door alle soorten de N206 niet overgestoken. Daarnaast werd wel weer veelvuldig gebruik gemaakt van de waterplas met begroeiing. De vleermuizen maakten in veel mindere mate gebruik van de bomengroep.

De conclusie is als volgt: de waterplas (perceel A4644) inclusief begroeiing zijn van essentieel belang voor mogelijke vleermuizen. De in 2023 gekapte bomengroep, waarop is beschikt naar aanleiding van deze onderzoeksresultaten, is niet van essentieel belang.

Platte schijfhoren

Uit de ecologische quickscan is gebleken dat, door het ontbreken van geschikt leefgebied, de aanwezigheid van de Platte Schijfhoren blijft voldoende gewaarborgd.

Uit het soortgericht onderzoek is gebleken dat de Platte schijfhoren zich niet ophoudt in de nabijheid van de ontwikkeling. Maximaal 7% van de aanwezige watergangen gaat verloren.

Rugstreepad

In Nederland komt de rugstreepad lokaal algemeen voor, vooral in natuurlijke wateren in duinen en aanliggende gronden. Ook in het rivierengebied (uiterwaarden) en in polders in West-Nederland en in de Noordoostpolder is deze soortlokaal algemeen.

Uit gegevens van Dunea blijkt dat de rugstreepad voorkomt in de natte duinvalleien van hun beheersgebied Berkheide (www.dunea.nl). De soort is tijdens voorgaande onderzoeken ook veelvuldig gehoord in de duinen ten westen van het projectgebied.

Voorkomen van deze soort betreft voornamelijk de locatie langs de Kooltuinweg en op het voormalige vliegveld Valkenburg.

De bestaande kernpopulatie in de duinen en op Vliegveld Valkenburg blijft behouden. In de directe omgeving van de watergangen zijn voldoende uitwijkmogelijkheden voor de soort aanwezig voor wat betreft de voortplantingsfunctie. Algemene zorgplicht geldt.

Daarnaast worden maatregelen genomen om de toekomstige watergangen geschikt te maken (te houden) als voortplantingshabitat en door een nieuwe poel aan te leggen voor de rugstreepad.

Dit door onder andere de realisatie van natuurvriendelijke flauwe oevers en een (tevens) op de rugstreepad afgestemd beheer.

Conclusie

Zowel de noordzijde als zuidzijde, betreffend de beide aanlandlocaties, zijn vrij van jaarrond beschermde soorten. Het te dempen wateroppervlak verstoort geen watergebonden soorten.

De algemene zorgplicht conform Wet natuurbescherming is geldend.

Beoordeling van stikstofdepositie op Natura 2000

De aanleg van het Broekwegviaduct is onderdeel van de aanleg en exploitatie van de woonwijk Valkenhorst.

Leidend hierin is "Overeenkomst stikstof 06.06.2023", getekend tussen PZH, BPD en Gemeente.

Relevant voor de ontwikkeling van het Broekwegviaduct is de eerste fase van exploitatie, met daarin de aanleg van woningen.

Conclusie

De beschikbare stikstofruimte van de woonwijk Valkenhorst volstaat voor de ontwikkeling van het Broekwegviaduct.

4.5 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet. Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden. Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

Luchtkwaliteitseisen

De Wet milieubeheer biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

- het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
- het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan of project voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden. In dit geval wordt getoetst of het plan in niet betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Voor de plansituatie zijn verkeersgegevens gebruikt, waarbij de grootste verandering in luchtkwaliteit zich voordoet bij de N206, wat geen onderdeel uitmaakt van deze ontwikkeling. De verkeersbewegingen over het Broekwegviaduct bestaan voornamelijk uit fietsverkeer. De ontwikkeling betreft daarnaast geen nieuwe stedelijke ontwikkeling (uitspraak van 31-08-2016; ECLI:NL:RVS:2016:2364), waardoor geen extra toename in (gemotoriseerd) (fiets)verkeer plaats gaat vinden.

Het onderzoek toont aan dat het planvoornemen niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, aangezien het aantal voertuigbewegingen niet toeneemt als gevolg van de realisatie van het Broekwegviaduct. Het broekwegviaduct wordt gerealiseerd voor uitsluitend fietsverkeer en voetgangersverkeer, die zich bewegen uit Valkenburg Dorp naar Valkenhorst. Deze groepen dragen niet bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit. De ontwikkeling van het Broekwegviaduct draagt daarmee per saldo niet bij aan verslechtering van luchtkwaliteit ter plaatse van de Ing. Tjalmaweg en de busbaan Leiden-Katwijk.

De transportbewegingen ten gevolge van elektrisch busverkeer over de busbaan zijn verdisconteerd met een aandeel vervoersbewegingen gemotoriseerd verkeer over de N206. Daarmee wordt milieuwinst geboekt en vindt verbetering van luchtkwaliteit plaats ten opzichte van de huidige situatie.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het gebruik van het Broekwegviaduct niet leidt tot verslechtering van luchtkwaliteit.

4.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het BRZO vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Het verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van (milieu)vergunningen en het maken van bestemmingsplannen hiermee rekening te houden.

Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)

In de regeling staan regels over de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Op grond van het Bevi zijn in de Revi voor een aantal bedrijfscategorieën (zoals LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties, opslagplaatsen) vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is vergelijkbaar met het Bevi, maar dan van toepassing op buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Buiten de regels over het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico is in het Bevb bepaald dat in een bestemmingsplan de ligging van buisleidingen wordt weergegeven en dat een regeling wordt opgenomen voor de belemmeringenstrook.

Onderzoeksresultaten

Voor het Broekwegviaduct is alleen het transport van gevaarlijke stoffen over de Ir. G. Tjalmaweg (N206) van belang.

Sinds 1 april 2015 is het externe veiligheidsbeleid voor het transport van gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd in de wet vervoer gevaarlijke stoffen, ook wel Wet basiswet genoemd.

Er is een kwantitatief onderzoek naar externe veiligheid verricht met betrekking tot de Rijnlandroute. Het PR en het GR zijn bepaald voor de autonome situatie en de plansituatie voor de Ir. G. Tjalmaweg in 2023 (bijlage 3).

Plaatsgebonden risico

Uit de berekeningen blijkt dat bij de Ir. G. Tjalmaweg geen 1×10^{-6} /jaar contour ontstaat. De 1×10^{-6} /jaar contour vormt de grenswaarde voor kwetsbare objecten. Aangezien deze contour niet ontstaat in zowel de autonome als toekomstige situatie, wordt voldaan aan de norm voor het plaatsgebonden risico. De geconstateerde 1×10^{-7} /jaar en 1×10^{-8} /jaar contouren hebben geen juridische consequentie.

Groepsrisico

Uit de berekeningen van het groepsrisico blijkt dat bij de RijnlandRoute de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in de plansituatie in 2023 niet overschreden wordt. Het groepsrisico bij de Ir. G. Tjalmaweg heeft in de plansituatie een normwaarde van circa 0.412. Deze normwaarden in vergelijking tot de normwaarden in de autonome situatie (0.439), geven aan dat er een afname van het groepsrisico ontstaat als gevolg van de planontwikkeling. De afname is een gevolg van een verschuiving van de weg richting het zuidwesten, verder weg van de bebouwing van Valkenburg. Voor deze wegen hoeft geen verantwoording van het groepsrisico opgesteld worden, omdat sprake is van een afname van het groepsrisico.

De afname is een rekentechnisch gevolg van een verbreding van de weg. Doordat er rijstroken aan de zuidwestelijke kant van de weg bij komen, is een deel van de transporten met gevaarlijke stoffen

verplaatst naar rijstroken die verder van de bebouwing van Valkenburg af liggen. Dit heeft een positief effect op de hoogte van het groepsrisico.

Conclusie

Mede gezien de conclusies van het onderzoek Externe Veiligheid ten behoeve van het inpassingsplan voor de Rijnlandroute (2022), kan gesteld worden dat het plaatsgebonden risico en groepsrisico niet overschreden wordt in de plansituatie van het Broekwegviaduct. Vanuit Externe Veiligheid bezien is het plan uitvoerbaar.

4.7 Geluid

Het Broekwegviaduct voorziet in een verkeerskundige verbinding voor fietsverkeer en voetgangersverkeer.

Er worden geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen toegevoegd of enige functies die verdere geluidsgeneratie teweegbrengen.

Interpretatie

De ontwikkeling van het Broekweg, met daarover fietsverkeer en voetgangersverkeer afkomstig over de Broekweg en Het Zwammerveld, geeft geen verdere verkeerstoename ten opzichte van de autonome situatie. Evenredig kan worden gesteld dat er geen geluidstoename ontstaat. Het wegverkeerslawaaï van de N206 (Ing. G. Tjalmaweg) overstemt de toekomstige bewegingen van fietsers en voetgangers over het Broekwegviaduct

Aangaande de aanleg van het Broekwegviaduct zal een ontheffing conform APV Katwijk 2014 door de betrokken aannemer moeten worden aangevraagd.

Conclusie

De aanleg en exploitatie van het Broekwegviaduct leidt niet tot toename in geluidsbelasting.

Er ontstaat geen verslechtering van dit milieu-effect op het woon- en leefklimaat in het gebied. Daarom kan geconcludeerd worden dat er geen strijdigheid is met de eisen voor een goed woon- en leefklimaat, en er zijn geen aanvullende geluidbeperkende maatregelen nodig.

4.8 Water

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

Interpretatie

Hieronder zijn de belangrijkste waterhuishoudkundige elementen beschreven.

Waterveiligheid

De huidige karakteristieken en afmetingen ten behoeve van regulier onderhoud worden in acht genomen bij het verplaatsen of nieuw aanleggen van een watergang.

Watercompensatie

- Watercompensatie wordt ingepast conform de BRC-regeling (Beleidsregel Rekening Courant) van provincie Zuid-Holland (totaal uitgeefbaar en inneembaar oppervlak te compenseren water betreft 7.000m²). Binnen het werk wordt water gecompenseerd, op basis van de voorschriften uit de beschikking van de Watervergunning.
- De ontwikkellocatie doorkruist de secundaire watergangen 449-058-01342 (perceel A3817), 449-058-01552 (perceel A 4176) en 449-058-01635.
- Het Broekwegviaduct wordt aangelegd over duiker 449-058-01764.

Conclusie

De ontwikkeling doorkruist een drietal watergangen en een duiker.
Het toegevoegde verhard oppervlak wordt verrekend middels de BRC-regeling.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

Het projectgebied ligt op een locatie van hoge archeologische verwachtingswaarde. Dit gaat samen met enkele regels voor werkzaamheden. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (omgevingsvergunning voor het aanleggen) van het college de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ophogen van de bodem met meer dan 0,50 m;
- b. grondwerkzaamheden, waartoe worden gerekend het afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden, alsmede het graven of vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren en het aanleggen van drainage;
- c. het verlagen van het waterpeil;
- d. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
- e. het uitvoeren van heiwerken en/of indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem;
- f. het aanleggen van bos of boomgaard, of het rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- g. het aanleggen, verbreden of verharderen van wegen, voet-, ruiter- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen;
- h. het aanleggen van nieuwe ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

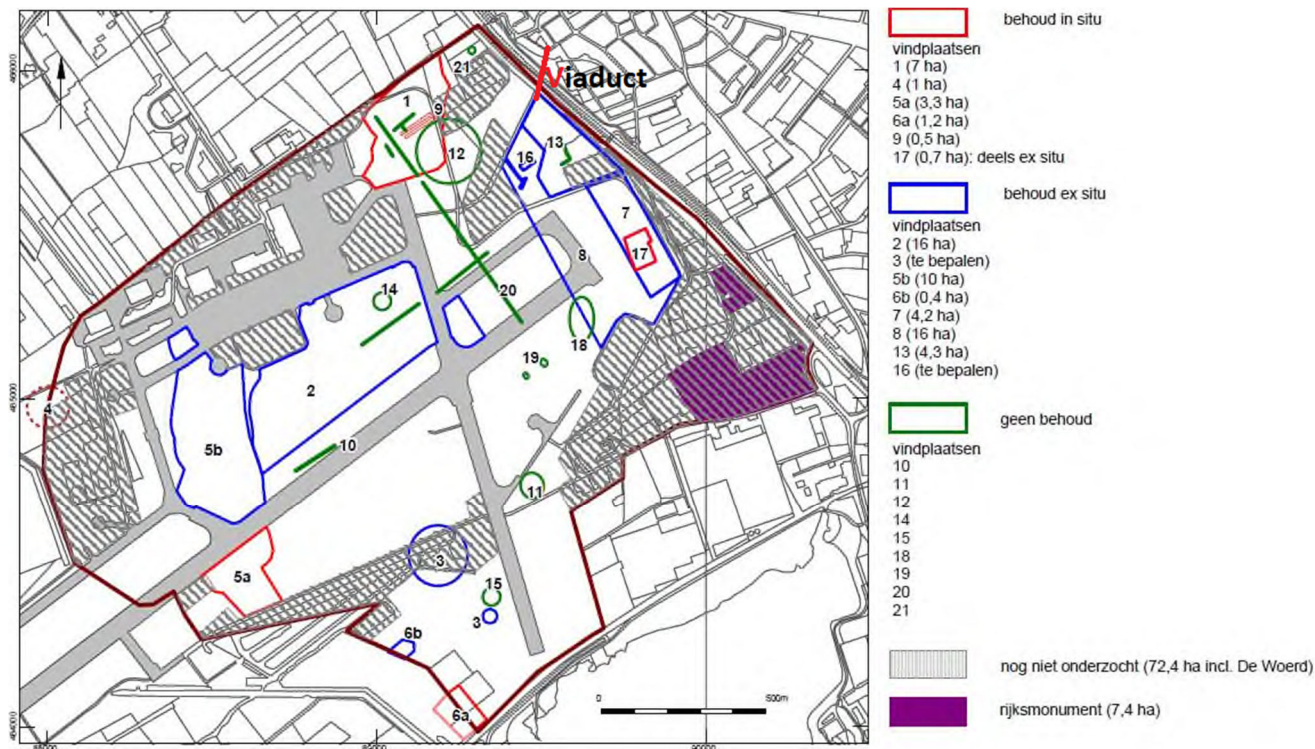
Interpretatie

Door archeologisch onderzoeksbureau Crevasse Advies is gesteld dat er, gezien de benodigde ingrepen en omdat het gebied grotendeels valt binnen gebied dat in het kader van de PIP RijnlandRoute is vrijgegeven, geen onderzoek benodigd is aan de noordzijde (noordelijke aanlanding) van het viaduct.

Binnen het plangebied van bestemmingsplan Woongebied Valkenhorst is in 2021 door Antea Group archeologisch onderzoek uitgevoerd (kenmerk 462787.100). Op grond daarvan is een vondstenkaart opgesteld.

Weergegeven zijn zogenoemde in-situ vindplaatsen. Daarnaast zijn ex-situ vindplaatsen aangetroffen. Behoud van vindplaatsen vindt plaats door een vindplaats op locatie te beschermen (in-situ) of door een vindplaats op te graven (ex-situ).

De locatie van het te realiseren Broekwegviaduct is met rode lijn en aanduiding "Viaduct" weergegeven.



Figuur 7 Archeologische vondstenkaart (naar Antea Group, 2021)

Te zien is dat vindplaats 13 (ex-situ) grenst aan het projectgebied van het Broekwegviaduct. De ex-situ benadering betekent dat er geen absolute zekerheid is van archeologische vondsten, maar dat middels opgravingen de daadwerkelijke zekerheid moet worden vastgesteld.

Conform de resultaten van het verkennend bodemonderzoek (augustus 2023) en de aanvullende memo van Crevasse Advies, kan met redelijkerwijs worden aangenomen dat de percelen A 3817 (BPD), A 3854 (BPD) en A 4176 (Pzh) - grenzend aan vindplaats 13 - in het verleden voldoende geroerd zijn.

Conclusie

De aanwezige omgeving en het bodemgebruik op de huidige locaties, leiden tot een laag risico op aantreffen van archeologische vondsten.

4.10 Ontploffbare Oorlogsresten (OO)

Beoordelingskader

In Nederland zijn in de Eerste en Tweede Wereldoorlog veel munitie en explosieven achtergebleven in de (water)bodem, die niet tot ontploffing zijn gekomen: conventionele explosieven (CE). Op het moment dat in de nabijheid van deze niet-gesprongen explosieven trillingen worden veroorzaakt of grondwerkzaamheden in de bodem worden uitgevoerd, kunnen deze alsnog afgaan. Denk bijvoorbeeld aan werkzaamheden als graven, boren, heien en grondverzet. Dit levert gevaar op voor de veiligheid en gezondheid van werknemers, uitvoerders en andere personen in de omgeving van de werkzaamheden. Om de risico's van ongewenst afgaan van CE zo veel mogelijk te beperken, is voldoende en goed vooronderzoek (en indien nodig vervolgstappen opsporing) door een deskundige belangrijk.

Het opsporen van CE die als gevolg van WOII in de (water)bodem zijn achtergebleven, mag op grond van het Arbobesluit alleen plaatsvinden door bedrijven die hiervoor gecertificeerd zijn.

Bijlage XII bij de Arbeidsomstandighedenregeling (Arboregeling bij de Arbowet) bevatte het "Werkveld-specifiek certificatieschema" voor het systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE). Deze is sinds per 1 januari 2020 vervangen door het Certificatieschema Opsporen Ontploffbare Oorlogsresten (CS-OOO). In het CS-OOO staat beschreven welke bronnen in het vooronderzoek (tenminste) moeten worden geraadpleegd en op welke wijze de beoordeling van het bronnenmateriaal moet plaatsvinden. Hiermee is de 'minimale onderzoeksinspanning' voor het vooronderzoek omschreven.

Interpretatie

Op basis van bureauonderzoek (ECG, 2022, tevens bijlage 6) is aangetoond dat er geen verwachtingswaarde voor ongesprongen oorlogsresten aanwezig is. Historische beelden toonden aan dat er 1 krater van een gedetoneerd explosief is waargenomen bij de Oude Broekweg. Uit het onderzoek van T&A Survey uit 2021 is een opsporingsproject achterhaald in welke het hele gebied rondom de waargenomen krater, met uitzondering van de sloten, is vrijgegeven.

Conclusie

Er is een verwaarloosbaar risico aanwezig op eventueel aanwezige ongesprongen oorlogsresten.

4.11 Verkeer

Het ontwerp van het Broekwegviaduct voorziet in het scheiden van verkeersstromen. Daarmee wordt een veilige oversteek gerealiseerd voor fietsverkeer en voetgangersverkeer.

Personenautoverkeer dat zich over de Ing. G. Tjalmaweg (N206) verplaatst en verkeer over de nieuwe busbaan (HOV Leiden-Katwijk), komen zodoende niet in aanraking met overstekend fietsverkeer. De verkeersveiligheid wordt, door het scheiden van verkeersstromen, verbeterd.

Fietsers gebruikmakend van de snelfietsverbinding worden de mogelijkheid geboden om gebruik te maken van het Broekwegviaduct.

Interpretatie

Een belangrijk gegeven inzake de ontwikkeling van het Broekwegviaduct is dat er geen extra verkeersstromen worden gegenereerd. Bestaande hoeveelheden fietsverkeer en voetgangersverkeer blijven gelijk. Dit geldt eveneens voor het huidige fietsverkeer over de bestaande fietsverbinding tussen Leiden en Katwijk.

De ontwikkeling van het Broekwegviaduct kent daarmee geen toename in verkeersgeneratie ten opzichte van de autonome situatie.

De toegepaste verlichting op het viaduct wordt specifiek gericht op het verkeer op de brug om zo lichthinder/ uitstraling naar de omgeving te minimaliseren.

Dit leidt ertoe dat de verkeersveiligheid en fysieke veiligheid ter plaatse worden vergroot.

Conclusie

De ontwikkeling van het Broekwegviaduct vergroot de verkeersveiligheid en sociale veiligheid ter plaatse. De ontwikkeling genereert geen nieuwe verkeersstromen.

5 Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Om tot een het uiteindelijke ontwerp voor het Broekwegviaduct te komen, heeft de provincie Zuid-Holland aan omwonenden en andere belanghebbenden als Fietzersbond en Gehandicaptenplatform gevraagd te participeren in het ontwerpproces. De oproep is gedaan in lokale kranten en tijdens een informatieavond in juni 2021.

De groep die hieruit is voortgekomen, is samen met architecten van Bosch Slabbers en Zwarts Jansma in september 2021 aan de slag gegaan. De laatste ontwerpssessie vond op 15 november plaats, waarop de architecten eind december een concept voorlopig ontwerp (VO) hebben opgeleverd en in april 2022 een VO. Op 20 april 2022 heeft de laatste participatiebijeenkomst plaatsgevonden waarin het VO door de architecten is gepresenteerd aan de deelnemers van de participatiesessie.

Op 12 juli 2022 heeft het college van de gemeente Katwijk het VO van het Broekwegviaduct vastgesteld.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor de realisering van het plan en de inrichting van het plangebied komen geheel ten laste van de initiatiefnemer Provincie Zuid-Holland. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het project voldoende gewaarborgd. Planschade wordt in beginsel toegekend door het besluitvormend orgaan aan degenen die waardevermindering van onroerend goed ondervinden ten gevolge van het besluit tot afwijken van het bestemmingsplan. De grondslag voor deze planschaderegeling wordt gegeven in artikel 6.1 Wro. In artikel 6.4 onder a Wro is bepaald dat de gemeente de mogelijkheid heeft om met de initiatiefnemer een overeenkomst te sluiten ten aanzien van planschade.

6 Conclusie

Het voorliggende document strekt tot een goede ruimtelijke onderbouwing van het project.

Het project wijkt af van het geldende bestemmingsplan. Met het document is voldoende gemotiveerd en aangetoond waarom het project:

- in relatie tot de omgeving, ruimtelijk en functioneel gezien aanvaardbaar is;
- geen belemmeringen kent vanuit de kaderstellende wet- en regelgeving;
- vanuit maatschappelijk en economisch oogpunt verantwoord is.

Geconcludeerd kan worden dat het aanvaardbaar is ten behoeve van het voorgenomen project een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12 eerste lid, onder a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht te verlenen.

Bijlagen

Bijlage 1 Bodemonderzoek

Bijlage 2 Ecologische onderzoeken

Bijlage 3 Externe veiligheid

Bijlage 4 Water

Bijlage 5 Archeologie en cultuurhistorie

Bijlage 6 Ontplofbare Oorlogsresten (OO)

Bijlage 7 Ontwerptekening Broekwegviaduct

Bijlage 8 AERIUS

Bijlage 9 Architectonisch ontwerp

Bijlage 10 Tussentijdse resultaten bodemonderzoek 2023