

Memo

memonummer
datum 30 juli 2019
aan Gemeente Katwijk
van Antea Group
project Inframaatregelen R-net deelproject 3B
projectnr. 0435429.100
betreft Vormvrije m.e.r.-beoordeling

1 Inleiding

Voorliggende memo bevat de uitwerking van de vormvrije m.e.r.-beoordeling ten behoeve van het bestemmingsplan Inframaatregelen R-net deelproject 3B. Deze memo gaat eerst beknopt in op de achtergrond en aanleiding van de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Vervolgens is de vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgewerkt. De uitwerking vindt plaats op grond van artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit milieueffectrapportage, aan de hand van de criteria waaraan volgens de EU-richtlijn voor m.e.r. projecten in de vormvrije m.e.r.-beoordeling moeten worden getoetst. De criteria zijn als volgt:

- Kenmerken van de activiteit.
- Plaats waar de activiteit wordt verricht.
- Kenmerken van de gevolgen van de activiteit (mogelijke effecten van de activiteit).

De memo wordt afgesloten met een conclusie en advies, waarin wordt aangegeven of belangrijke milieueffecten uit te sluiten zijn en/of een m.e.r.-beoordeling derhalve benodigd is.

1.1 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

De gemeente Katwijk werkt samen met de Provincie Zuid-Holland, de omliggende gemeenten en de Regio Holland Rijnland aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Een onderdeel hiervan is het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) bestaande uit een zogenoemde R-netbusverbinding tussen Leiden, Katwijk en Noordwijk. Dit betekent voor Katwijk dat er R-net bussen gaan rijden tussen Leiden en de Boulevard zuid en tussen Leiden en ESA/Estec. De ontwikkeling bestaat uit het verbreden van de rotonde Rijnsoever en het vervangen van de wegdekverharding op de Biltlaan.

De activiteiten omvatten de reconstructie en (beperkte) verbreding en beperkte verlegging van bestaande wegen, niet zijnde autowegen. De lengte van de reconstructie is minder dan 1 kilometer en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde van 5 kilometer. Hiermee valt de voorgenomen activiteit onder categorie D1.2 uit het Besluit m.e.r. Om deze reden moet door het bevoegd gezag bij het ontwerpbestemmingsplan worden gemotiveerd dat voor het plan geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

Besluit m.e.r. categorie D1.2

De geplande reconstructie blijft ruim onder de drempelwaarde van 5 kilometer (zie tabel 1.1). Er is om deze reden geen sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Het bevoegd gezag moet zich er echter wel van vergewissen dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In dat kader is deze vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld.

Tabel 1.1: Omschrijving drempelwaarden categorie D1.2 uit het Besluit m.e.r.

	Activiteiten	Gevalen	Besluit
D 1.2	De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. zijn indicatief, omdat ook andere factoren kunnen leiden tot 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu'. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om cumulatie met andere projecten, ligging in of nabij een gevoelig gebied (zoals een natuurgebied) of een dichtbevolkt gebied en de duur, frequentie en onomkeerbaarheid van het effect. Cumulatie met andere projecten is in dit geval van belang, gezien het feit dat de totale ontwikkeling ten behoeve van de R-netverbinding uit meerdere deelprojecten bestaat. De vormvrije m.e.r.-beoordeling geeft antwoord op de vraag of belangrijke nadelige milieueffecten door het voornemen kunnen worden uitgesloten zodat een volledige m.e.r.(beoordelings)procedure niet vereist is.

Bij de analyse en beslissing dient rekening te worden gehouden met de in bijlage III van de EU-richtlijn m.e.r. voor projecten aangegeven omstandigheden. Deze zijn:

- Kenmerken van de activiteit.
- Plaats waar de activiteit wordt verricht.
- Kenmerken van de gevolgen van de activiteit (mogelijke effecten van de activiteit).

In deze memo is onderzocht in hoeverre in het plangebied belangrijke negatieve effecten te verwachten zijn en/of in de directe omgeving van het plangebied gevoelige gebieden liggen waarop effecten te verwachten zijn. Daarnaast is de cumulatie met de andere deelprojecten beschouwd. Er is gekeken naar de volgende aspecten:

- Geluid.
- Bodem.
- Luchtkwaliteit.
- Natuurbescherming.
- Externe veiligheid.
- Waterhuishouding.
- Archeologie.
- Cultuurhistorie.
- Cumulatie van effecten.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd in de initiatieffase van het project, gelijktijdig met het opstellen van het bestemmingsplan en is gebaseerd op de onderzoeken die ook betrokken zijn bij het opstellen van het bestemmingsplan.

2.1 Kenmerken van de activiteit

Het plangebied bestaat uit de Biltlaan. Het plangebied wordt aan de zuidelijke zijde begrensd door de kruising Hoorneslaan. Aan de noordelijke zijde is de grens van het plangebied gelegen ter hoogte van de Van der Waalstraat.

Om het traject geschikt te maken voor het hoogwaardig openbaar vervoer wordt de rotonde Rijnsoever verbreed. De Biltlaan wordt niet verbreed, wel wordt Biltlaan beperkt in oostelijke dan wel westelijke richting verlegd. De gemeente is daarnaast voornemens om de wegdekverharding op de Biltlaan te vervangen en de Biltlaan op onderdelen te herinrichten. De bushaltes Katwijk - Rijnsoever (oost en west) blijft aanwezig in het plangebied. Wel worden de bushalte aangepast/opgewaardeerd zodat ze geschikt zijn voor R-net. De bushaltes Katwijk - De Krom (oost en west) worden verplaatst naar de noordzijde van de rotonde Biltlaan - Huizingalaan - De Krom en ook opgewaardeerd om geschikt te zijn voor R-net. Voor de verplaatsing van deze laatstgenoemde haltes wordt een separaat planologisch traject doorlopen.

Met R-net gaan er meer bussen over de wegen in het plangebied rijden. Omdat de Biltlaan niet direct verbonden is aan de N206 is de verkeersintensiteit lager dan op bijvoorbeeld de Zeeweg. In totaal gaan er met R-net de volgende aantallen bussen door het plangebied rijden:

- Spits (werkdagen van 07:00 uur tot 10:00 uur en van 16:00 uur tot 19:00 uur): 8 keer per uur in beide richtingen (4 keer per uur per richting).
- Buiten de spits, ook in de avonden (19:00 uur tot 0:00 uur) en in het weekend: 4 keer per uur.
- In de nacht (0:00 uur tot 07:00 uur): 1 keer per uur.

2.2 Plaats en (kenmerken van) mogelijke gevolgen van de activiteit

De plaats en mogelijke gevolgen van de activiteit worden onderstaand beschreven aan de hand van de uitgevoerde milieuonderzoeken. Deze onderzoeken zijn in de initiatieffase, ter voorbereiding van het bestemmingsplan uitgevoerd. Per milieuthema wordt verwezen naar het betreffende onderzoek. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, natuurbescherming, externe veiligheid, waterhuishouding, archeologie, cultuurhistorie en de cumulatie van effecten.

2.2.1 Geluid¹

Bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals voorzien in dit bestemmingsplan dient voldaan te worden aan de bepalingen zoals opgenomen in de Wet geluidhinder. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dat onderzoek is de bestaande situatie vergeleken met de nieuwe situatie na realisatie van de HOV-verbinding.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toename van de geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige objecten minder dan 2 dB is. Door de fysieke wijzigingen aan de Biltlaan verandert de gevelbelasting op de woningen in de omgeving van de Biltlaan. Voor het betreffende plangebied is de gevelbelasting op elf woningen in de nabije omgeving onderzocht. De ontwikkeling zorgt voor een toename in geluidbelasting van 0,1 tot 1,0 dB.

Het voorgaande houdt in dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en het niet nodig is om de geluidbelasting op de geluidgevoelige objecten te toetsen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

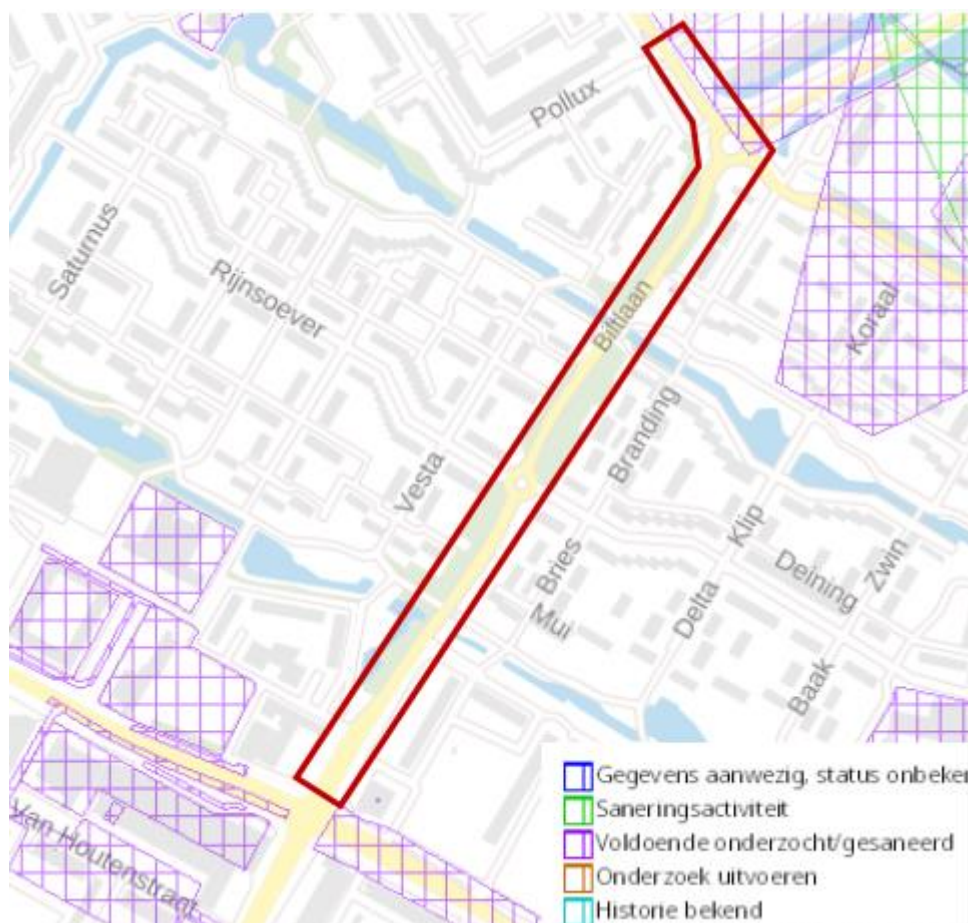
Conclusie

Het aspect geluid leidt niet tot belangrijke nadelige milieueffecten.

2.2.2 Bodem

De gemeente Katwijk gebruikt functieklassen om de bodem op te delen in categorieën. Voor het plangebied geldt in eerste instantie de functieklassering 'wonen'. Ingrepen in de bodem leveren daarmee risico's op indien de standaard persoonlijke beschermingsmiddelen als bedoeld in CROW-publicatie 132 gebruikt wordt.

¹ Gemeente Katwijk, Afdeling Beheer en Vastgoed, Akoestisch onderzoek HOV-traject, 28 november 2018



Figuur 2-1 Uitgevoerde bodemonderzoeken in het plangebied (de rode contour geeft het plangebied aan), Bodemloket 2018

Uit bovenstaand figuur blijkt dat in een gedeelte van het plangebied nog bodemonderzoek uitgevoerd moet worden. Als op de gronden zonder paarse arcering (uitgevoerd bodemonderzoek) bodemingrepen plaatsvinden, dan wordt aanbevolen om voorafgaand aan die ingrepen bodemonderzoek uit te voeren. Om de exacte kwaliteit van de bodem vast te stellen, wordt een bodemonderzoek uitgevoerd.

Om de reconstructie van wegen en bermen te vergemakkelijken, heeft de gemeente Katwijk gebiedsspecifiek beleid opgesteld dat het mogelijk maakt om klasse industriegrond toe te passen onder wegen en in bermen. Hierdoor worden de hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond bij reconstructies vergroot en is minder af- en aanvoer van grond nodig. Uitgangspunt hierbij is dat bij de functie van deze locaties (weg, berm) geen tot zeer beperkt contact optreedt met de bodem. Klasse industriegrond levert daarmee geen humane risico's op. Bij werkzaamheden in/onder de weg en berm (bijvoorbeeld bij het werken aan kabels en leidingen) levert de kwaliteit van industriegrond eveneens geen risico op. Wel dienen de standaard persoonlijke beschermingsmiddelen genomen te worden, zoals is beschreven in de CROW-publicatie 132.

Conclusie

Mits de klasse industriegrond toegepast wordt, is er geen sprake van een (te verwachten) nadelig milieueffect. Om dit uit te sluiten zal het bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden voorafgaand aan de voorgenomen bodemingrepen.

2.2.3 Luchtkwaliteit

Niet in alle gevallen is het nodig om de luchtkwaliteit te onderzoeken door middel van berekeningen. Wel moet worden onderbouwd waarom tot een zeker besluit wordt gekomen. Eerst moet worden vastgesteld of er sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde. Als dat niet het geval is, dan kan worden getoetst aan het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (Besluit NIBM). Uit bureauonderzoek is gebleken dat er voor het

peiljaar 2010 geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Ook naar de toekomst leiden autonome ontwikkelingen niet tot grenswaardeoverschrijding. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding.

In dit geval omvat de ontwikkeling de realisatie van een HOV-traject waarbij het aantal rijstroken (2x1) niet verandert zal worden. Ook zullen de HOV-lijnen bestaande buslijnen vervangen. Hierdoor zal de verkeersgeneratie gelijk blijven en voldoet het plan aan de NIBM-criteria en worden er geen effecten verwacht op luchtkwaliteit.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit leidt niet tot belangrijke nadelige milieueffecten.

2.2.4 Natuurbescherming

Broedvogels

Uit het onderzoek naar flora en fauna blijkt dat er in het plangebied algemene broedvogels en vleermuizen voor kunnen komen. Deze soorten worden beschermd door de Wet natuurbescherming. Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (artikel 3.1). Met de meeste broedvogels kan echter in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door de werkzaamheden die gevolgen hebben voor de broedplaatsen van vogels niet uit te voeren in de broedtijd indien er concrete broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet natuurbescherming aan de orde.

Vleermuizen

- **Verblijfplaatsen:** Uit het onderzoek naar flora en fauna blijkt dat er in het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn.
- **Vliegroutes:** Naar verwachting worden op een aantal locaties meerdere bomen gerooid. Er zijn echter alternatieve vliegroutes beschikbaar, waardoor er geen significant negatieve effecten zijn voor vleermuizen die deze vliegroutes gebruiken.
- **Foerageergebied:** Er is voldoende vergelijkbaar foerageergebied in de omgeving van het plangebied aanwezig. Aantasting van essentieel foerageergebied is uitgesloten.

Conclusie

Op basis van de resultaten van het uitgevoerd onderzoek kan worden geconcludeerd dat het aspect natuurbescherming niet leidt tot belangrijke nadelige milieueffecten. Voor de algemene broedvogels is het echter wel van belang om waar mogelijk buiten het broedseizoen te werken.

2.2.5 Externe veiligheid

Leiding

Hoofdtransportleidingen voor gevaarlijke stoffen, die in het kader van externe veiligheid bijzondere aandacht moeten krijgen, zijn op afstand van het plangebied aanwezig. Op circa 800 meter ligt namelijk een hogedrukaardgastransportleiding. De afstand tot het plangebied is echter dusdanig, dat de hogedrukaardgastransportleiding geen invloed heeft op het plangebied en daarom in het kader van externe veiligheid geen bijzondere aandacht hoeft te krijgen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Routes voor gevaarlijke stoffen zijn binnen het plangebied niet aangewezen. De nabij het plangebied gelegen N206 maakt als provinciale weg deel uit van het landelijke wegennet waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan. Uit verkeerstellingen in het verleden is gebleken dat het aantal transporten met gevaarlijke stoffen (ton/kilometers) zodanig laag is dat de PR10⁻⁶ contour binnen de begrenzing van de weg ligt. Intussen werken de ministeries aan een duurzaam veiliger vervoer van gevaarlijke stoffen binnen maatschappelijke randvoorwaarden. Hoewel daarop nog geen regelgeving of beleid is vastgesteld, levert dat proces wel belangrijke informatie. Zo is in dat kader het Eindrapport Basisnet Weg opgesteld met daarin informatie over de belangrijke vervoersassen. Van vervoersassen, voornamelijk rijkswegen, zijn de PR- en GR-contouren vastgesteld. Voor de nabij Katwijk gelegen Rijksweg A44 geldt dat de PR-contour niet buiten de wegrand ligt (< 0,1 * oriëntatiewaarde). En omdat de N206 tot

het onderliggend wegennet behoort, waarover uitsluitend bestemmingsverkeer rijdt, zijn de risico's voor het plangebied verwaarloosbaar.

Conclusie

Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat het aspect externe veiligheid niet leidt tot belangrijke nadelige milieueffecten.

2.2.6 Waterhuishouding

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een watertoets opgesteld. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling (met name de veranderende inrichting van de kruising Biltlaan – Rijnsoever) neemt het verhard oppervlak in het plangebied toe. Concreet bedraagt deze toename 350 vierkante meter aan nieuwe verharding.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland hanteert als vuistregel dat 15% van de toename aan verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden door de aanleg van nieuw oppervlaktewater. Dit betekent dat de realisatie van 50 vierkanter meter nieuw oppervlaktewater noodzakelijk is als watercompensatie. De realisatie van dit oppervlaktewater wordt geborgd in het bestemmingsplan.

Conclusie

Mits de noodzakelijke watercompensatie wordt gerealiseerd kan geconcludeerd worden dat er ten aanzien van het aspect waterhuishouding geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

2.2.7 Archeologie²³

Het plangebied bevindt zich in een zone waar in het verleden de noordelijke grens van het Romeinse Rijk (de Romeinse Limes) liep. In de omgeving van het bestemmingsplangebied zijn in het verleden de resten opgegraven van een Romeinse legerplaats. Daarnaast zijn in het gebied archeologische overblijfselen te verwachten van structuren en sporen van activiteiten die plaatsvonden in de grenszone.

Uit bureauonderzoek (2015) dat in het kader van deze ontwikkeling is uitgevoerd is gebleken dat het binnen het plangebied bij eerdere onderzoeken resten uit de Romeinse tijd zijn aangetroffen. Daarnaast is er middeleeuws aardewerk aangetroffen. Uit het bureauonderzoek blijkt verder dat op een diepte van 0,3 meter tot circa 4 meter onder het maaiveld archeologische resten (waaronder resten van de Romeinse Limes) aangetroffen kunnen worden in de bodem van het plangebied. Deze verwachting geldt primair voor de oostkant van het plangebied.

Om de mogelijk aanwezige archeologische waarden in de bodem onder het plangebied te beschermen, wordt in bestemmingsplan waar deze m.e.r.-beoordeling voor opgesteld is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologisch Verwachtingsgebied' opgenomen. Aan deze dubbelbestemming zijn regels verbonden die eventueel aanwezige archeologische waarden beschermen. Deze dubbelbestemming vervalt zodra aangetoond kan worden dat de bodem onder het plangebied geen archeologische vindplaatsen bevat.

Op basis van het inventariserende veldonderzoek wordt aanbevolen om een deel van de aanleg van de waterleiding (aan de oostzijde van de Biltlaan) archeologisch te laten begeleiden. Het betreft die delen waar de kwelderafzettingen of de zandige oeverzone van de Oude Rijnloop zullen worden verstoord. Voor de overige delen, alsmede de ingrepen ten westen van de Biltlaan, wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen.

Conclusie

Het aspect archeologie leidt, mits de dubbelbestemming Waarde- Archeologisch verwachtingsgebied wordt gehanteerd voor het gehele plangebied en de werkzaamheden aan de waterleiding ten oosten van de Biltlaan onder archeologische begeleiding plaatsvinden, niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

² Buro de Brug, Archeologisch Bureauonderzoek HOV- tracé Katwijk, 3 september 2015

³ Archol, Herinrichting Biltlaan, Katwijk, Een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (verkennde boringen), 2019.

2.2.8 Cultuurhistorie

De historische stedenbouwkundige waarden van Katwijk worden door de beoogde ontwikkeling niet aangetast. Er zijn, in en rondom het plangebied, geen gemeentelijke monumenten of rijksmonumenten aanwezig.

Conclusie

Het aspect cultuur leidt niet tot belangrijke nadelige milieueffecten.

2.2.9 Cumulatie van effecten

De voorgenomen ontwikkeling (deelproject 3B) is onderdeel van een grotere ontwikkeling die uit vier deelprojecten bestaat. Deelproject 1 en 2 hebben eveneens betrekking op het herontwikkelen van de huidige infrastructuur ten behoeve van de hoogwaardige OV verbinding R-net. Deelproject 3C heeft betrekking op het aanleggen van een vrijliggend fietspad, parallel lopend aan de Biltlaan.

De milieuonderzoeken die, in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd, zijn voor de totale ontwikkeling uitgevoerd. Hierdoor is de ontwikkeling in zijn totaliteit beschouwd, waardoor kan worden uitgesloten dat er door cumulatie van effecten toch een overschrijding van grenswaarden plaatsvindt met effecten voor het milieu.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de cumulatie van effecten naar verwachting niet zal leiden tot een belangrijk nadelig milieugevolg.

3 Conclusie

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er voor de meeste milieuaspecten geen of nauwelijks effecten worden veroorzaakt door de voorgenomen activiteit. Ook zijn er vrijwel geen belemmeringen geconstateerd. Voor zover er wel sprake is van effecten kunnen deze door het treffen van de juiste maatregelen in voldoende mate beperkt worden.

Voor het aspect **geluid** geldt dat de toename op de omliggende woningen maximaal 1,0 dB bedraagt. Hierdoor is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en is het niet nodig om de geluidbelasting op de geluidgevoelige objecten te toetsen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Voor het aspect **bodem** geldt dat er bodemonderzoek uitgevoerd moet worden om de exacte staat van de bodem te onderzoeken. Daarbij blijkt uit het beleid van de gemeente Katwijk dat er voor de ontwikkeling gebruik gemaakt kan worden van grond met de functieklasse Industrie. Dit heeft geen nadelige milieueffecten tot gevolg.

Voor het aspect **luchtkwaliteit** geldt dat er geen sprake is van een actuele of dreigende overschrijding van de grenswaarde. Daarnaast voldoet de ontwikkeling aan het besluit NIBM.

Voor het aspect **natuurbescherming** geldt dat er geen sprake is van een effect op beschermde soorten. Er is wel sprake van algemene broedvogels en vleermuizen in het gebied. Het onderzoek heeft de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied uitgesloten. Mits de werkzaamheden buiten het broedseizoen van de algemene broedvogels plaatsvinden is er geen sprake van een nadelig milieugevolg.

Voor het aspect **externe veiligheid** is gebleken dat de hogedrukaardgasleiding die in de omgeving van het plangebied gelegen is geen risico vormt voor de ontwikkeling. Daarnaast is er geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen in het plangebied. De effecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nabij gelegen N206 zijn verwaarloosbaar.

Voor het aspect **waterhuishouding** geldt dat er, om toekomstig grondwateroverlast te voorkomen, geadviseerd wordt om drainage langs de wegen aan te leggen. Daarnaast neemt het verhard oppervlak toe waardoor er nieuw

oppervlaktewater gerealiseerd moet worden. Dat oppervlaktewater wordt in het kader van het bestemmingsplan gerealiseerd.

Voor het aspect **archeologie** geldt dat er, in verband van de Romeinse Limes, een archeologische verwachtingswaarde is. Om de bescherming van archeologische waarden te waarborgen wordt de dubbelbestemming Waarde- archeologisch verwachtingsgebied (WR-AV) opgenomen in het bestemmingsplan. De werkzaamheden aan de waterleiding ten oosten van de Biltlaan dienen onder archeologische begeleiding plaats te vinden.

Voor het aspect **cultuurhistorie** geldt dat de aanwezige cultuurhistorisch waardevolle structuren en gebouwen behouden blijven. Zij liggen buiten het plangebied en worden door de voorgenomen ontwikkelingen niet aangetast.

Voor het aspect **cumulatie van effecten** geldt dat er geen sprake is van een overschrijding van een grenswaarde te verwachten is door de cumulatie met de overige deelprojecten die in het kader van de realisatie van de HOV-verbinding uitgevoerd worden.