

Katwijk

planMER Cantineweg



notitie reikwijdte en detailniveau

Katwijk

Notitie reikwijdte en detailniveau

planMER Cantineweg

identificatie

projectnummer:

053700.15049.06

opdrachtleider:

drs.ing. J.M. van Riet

planstatus

datum:

13-07-2010

opdrachtgever:

gemeente Katwijk

Inhoud

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Functie en gebruik Cantineweg	4
1.3. Doel planMER	5
1.4. Plan- en studiegebied	5
1.5. Procedure en planning planMER	7
2. Alternatieven en varianten	9
2.1. Geen alternatieven	9
2.2. Cumulatie van effecten niet aan de orde	10
3. Beoordelingskader	13
3.1. Inleiding	13
3.2. Beoordelingsaspecten	13
3.3. Thema ecologie	14
3.4. Thema verkeer en vervoer	17
3.5. Thema woon- en leefmilieu	17
4. Slot	19

Bijlagen:

1. Wettelijke en vrijwillige adviseurs.
2. Nut en noodzaak permanente aansluiting Westerbaan op Meeuwenlaan.
3. Wegnemen stikstof als gevolg van bemesting landbouwgronden en als gevolg honden-uitwerpselen.

1.1. Aanleiding

Waarborgen verkeersafwikkeling Katwijk

In de huidige situatie wordt Katwijk vanuit de regio ontsloten via de N206 en vindt de ontsluiting van de kern Katwijk aan Zee vanaf de N206 plaats via twee routes: de Zeeweg en de Hoorneslaan. Beide invalswegen zitten qua verkeersbelasting aan hun maximale capaciteit. Tevens is sprake van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan de zuidoostkant van Katwijk, waardoor de verkeersdruk verder zal toenemen.

De huidige hoofdverkeersstructuur van de kern Katwijk aan Zee is onvoldoende toegerust om een goede verkeersafwikkeling te waarborgen. Dat geldt niet alleen voor de toekomst, maar is ook in de huidige situatie al merkbaar.

Uitbreiding van de capaciteit van de twee bestaande invalswegen van Katwijk aan Zee is niet mogelijk: langs de Hoorneslaan ontbreekt fysieke ruimte, langs de Zeeweg speelt dat de beschikbare ruimte wordt opgeëist door de te realiseren tramlijn.

De wijze waarop een robuust hoofdwegennet kan worden gerealiseerd is vastgelegd in de Brede Structuurvisie en het Integraal Verkeers- en Vervoerplan. Als permanente oplossing wil de gemeente de Westerbaan aan laten sluiten op de Meeuwenlaan. Deze aansluiting vormt een essentiële ontbrekende schakel in de ontsluitende ringstructuur van Katwijk aan Zee. In bijlage 2 is het nut en de noodzaak van de ringstructuur nader toegelicht en zijn de doelstellingen van de permanente aansluiting van de Westerbaan op de Meeuwenlaan genoemd.

Cantineweg tijdelijke verbinding

In 2004 was de verwachting dat binnen 5 jaar een beslissing over de aanleg van de permanente verbinding van de Westerbaan met de Meeuwenlaan zou zijn genomen. Dit is vanwege de ontwerpaanwijzing van het Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide echter niet gelukt. Om in de tussentijd zorg te dragen voor een goede ontsluiting van het zuiden van de kern Katwijk, is op 25 augustus 2004 door burgemeester en wethouders van de gemeente Katwijk aan Zee een tijdelijke vrijstelling (ex artikel 17 WRO (oud)) verleend voor de periode van vier jaar om een gedeelte van de Cantineweg in Katwijk aan Zee te mogen gebruiken als hoofdontsluitingsweg. Op 16 september 2008 hebben burgemeester en wethouders besloten de tijdelijke vrijstelling te verlengen tot 25 augustus 2009. Omdat het niet mogelijk was een nieuwe tijdelijke vrijstelling te regelen, is de Cantineweg sinds 25 augustus 2009 afgesloten voor verkeer.

De realisatie van de aansluiting van de Westerbaan op de Meeuwenlaan (de structurele oplossing voor de ringstructuur) moet nog enkele procedures doorlopen en zal nog enige tijd op zich laten wachten. Daarom zal de Cantineweg zo snel mogelijk als tijdelijke verbinding weer worden opengesteld. De tijdelijke openstelling van de Cantineweg zal in een bestemmings-

plan worden geregeld om de ontsluiting van het zuiden van de kern Katwijk te waarborgen totdat de ringstructuur is gerealiseerd. Hierbij wordt benadrukt dat de functie van de Cantineweg als hoofdontsluitingsweg een tijdelijke functie betreft. De Cantineweg verliest deze functie op het moment de ontbrekende schakel in de ringstructuur wordt gerealiseerd. De Cantineweg komt dan geheel te vervallen. Tijdelijke inzet van de Cantineweg is overigens een noodoplossing. De weg is wat betreft inrichting en capaciteit niet geschikt als definitieve verbinding.

Openstelling Cantineweg heeft mogelijk significante gevolgen voor Natura 2000

Gelet op de ligging van de Cantineweg nabij Natura 2000, zal worden beoordeeld of het opnieuw openstellen van de Cantineweg mogelijk significante negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000-gebied.

Verkeersbewegingen over deze weg leiden tot extra stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied. Het overgrote deel van de in het ontwerpaanwijzingsbesluit opgenomen habitattypen is gevoelig voor stikstof. Voor deze habitattypen zijn daarom kritische depositiewaarden opgesteld. De kritische depositiewaarde is de waarde waarboven het risico niet kan worden uitgesloten dat de kwaliteit van een habitatype significant wordt aangetast als gevolg van de verzurende en/of vermestende invloed van de atmosferische stikstof. Aangezien hier de achtergrondconcentratie stikstof de kritische depositiewaarde overschrijdt, is elke toename van stikstofdepositie als een (mogelijk) significant negatief effect te beschouwen. Hiermee moet voor het bestemmingsplan, dat het opnieuw in gebruik nemen van de Cantineweg mogelijk maakt, een passende beoordeling worden opgesteld.

De noodzaak van een passende beoordeling heeft als consequentie dat voor het bestemmingsplan ook een planMER opgesteld moet worden.

1.2. Functie en gebruik Cantineweg

De Cantineweg kan worden omschreven als een 'ventweg' van de Westerbaan. Beide wegen lopen evenwijdig aan elkaar, terwijl de Westerbaan de weg is die wordt gebruikt door het doorgaande verkeer en de Cantineweg een functie voor de ontsluiting van een beperkt aantal percelen en als fietsverbinding heeft. Dit verandert zodra de Westerbaan en de Cantineweg samenkomen, alwaar de Westerbaan ophoudt en de Cantineweg (200 m) richting de Koningin Julianalaan de kern inloopt. Het bestemmingsplan en het planMER hebben betrekking op dit laatste gedeelte van de Cantineweg.

Zoals in het vorige hoofdstuk reeds naar voren is gekomen, is de Cantineweg tussen augustus 2004 en augustus 2009 in gebruik geweest als een doorgaande verkeersroute. Omdat de gemeente wilde aansluiten bij dit gebruik en de status van de weg op grond van het vigerende plan niet toereikend was, is de Cantineweg op grond van artikel 17 WRO (oud) aangewezen als hoofdontsluitingsweg. Deze aanwijzing gold echter voor een bepaalde termijn die, gezien de vertraging van de Westerbaan, onvoldoende bleek.

Op het moment dat de tijdelijke vrijstelling was verlopen, is de Cantineweg als doorgaande verkeersroute afgesloten. Als gevolg hiervan zijn verkeerskundige problemen opgetreden. Dit betreft de ontsluiting en de veiligheid voor de inwoners en verkeersdeelnemers van de wijken in het zuidoosten van Katwijk (Zanderij), de bereikbaarheid van Katwijk aan Zee en de doorstroming en verkeersveiligheid rondom de andere ontsluitingswegen. Het bestemmingsplan geeft de Cantineweg de functie van (hoofd)ontsluitingsweg. Met de ontsluiting van dit deel van Katwijk via de Cantineweg (en op termijn via de permanente aansluiting van de

Westerbaan op de Meeuwenlaan) zullen deze verkeerskundige problemen worden weggenomen.

Verwacht wordt dat de verkeersintensiteit op de Cantineweg na openstelling gelijk zal zijn aan de hoogst gemeten verkeersintensiteit in 2009. Deze bedroeg 3.510 mvt/etmaal voor de gemiddelde weekdag.

1.3. Doel planMER

Doel van een planMER is het integreren van milieuoverwegingen in de voorbereiding van in dit geval een bestemmingsplan. De resultaten van deze beoordeling worden vastgelegd in een milieueffectrapport dat tezamen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Anders dan bij een projectMER gelden voor een planMER weinig specifieke eisen. De inhoud van een planMER is afhankelijk van het abstractieniveau van het plan. In een planMER:

- wordt voor alle milieuaspecten systematisch ingegaan op de huidige situatie en de eventuele autonome ontwikkelingen (referentiesituatie);
- wordt nagegaan of en in welke mate het opnieuw openstellen van de Cantineweg effect heeft op de diverse milieuaspecten en welke maatregelen mogelijk zijn om deze effecten te voorkomen.

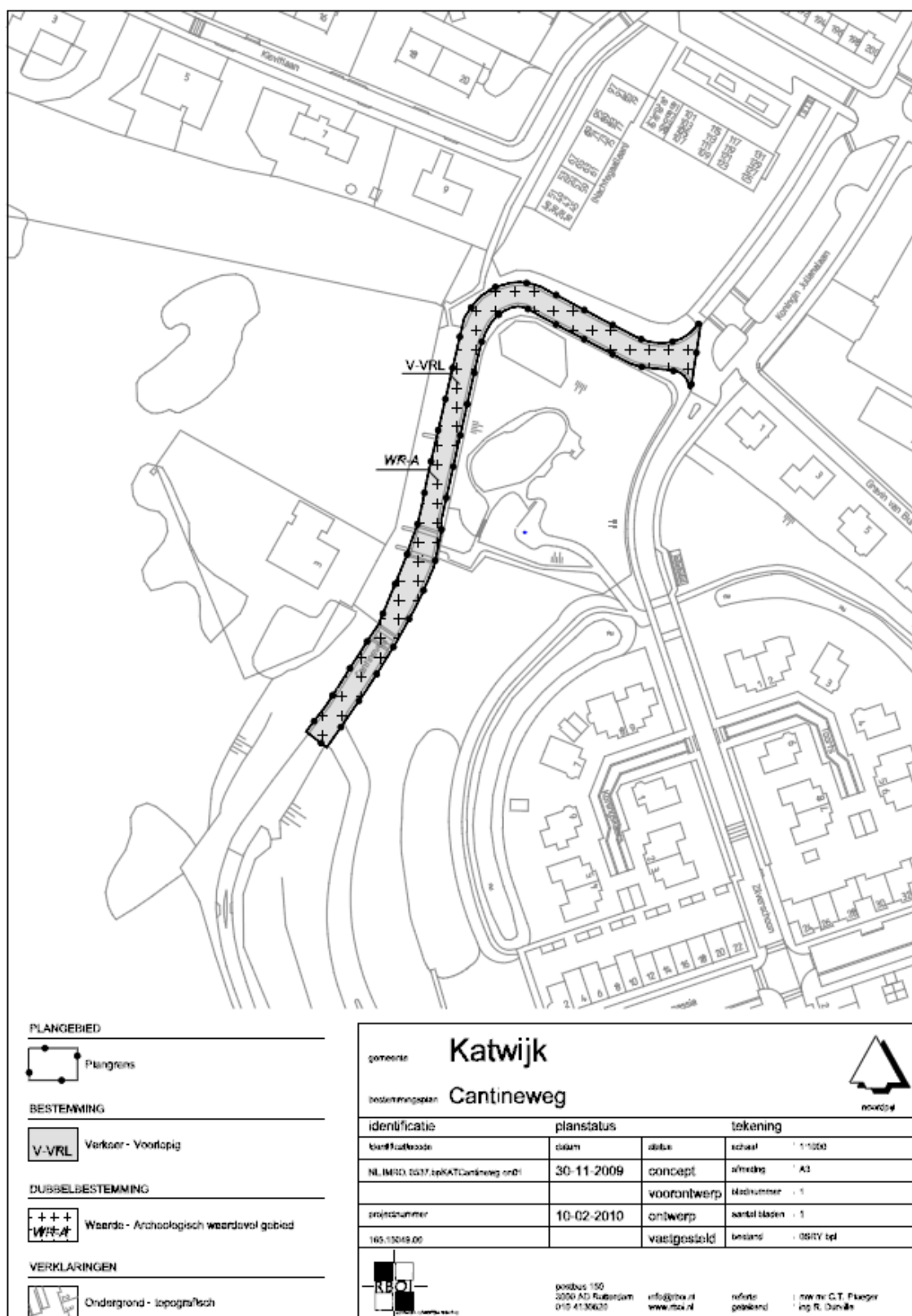
In dit geval zal het planMER vermoedelijk niet veel effect hebben op de inhoud van het bestemmingsplan. De Cantineweg is een reeds bestaande weg, die niet door het Natura 2000-gebied loopt. In het verleden is de weg al opengesteld voor verkeer. Het effect van de stikstofdepositie kan met maatregelen tenietgedaan worden en realistische alternatieven zijn niet voorhanden. Het planMER kan uiteraard wel maatregelen aan de orde stellen die bij het salderen van eventuele negatieve effecten aandacht behoeven.

Om reden van eenduidigheid en efficiëntie zal het planMER overigens ook alle milieuonderzoeken bevatten die ten behoeve van het bestemmingsplan nodig zijn.

1.4. Plan- en studiegebied

Het plangebied betreft het gebied van en direct grenzend aan dat deel van de Cantineweg waarop het bestemmingsplan betrekking heeft. In figuur 1.1 is de bestemmingsplankaart van het bestemmingsplan opgenomen.

Het studiegebied is het gebied waarbinnen effecten kunnen optreden door de openstelling van de Cantineweg. Dit studiegebied kan qua omvang per aspect verschillen. In het planMER wordt dit per aspect aangegeven.



Figuur 1.1 Plankaart bestemmingsplan Cantineweg

1.5. Procedure en planning planMER

De procedure voor het planMER bestaat uit de volgende stappen:

1. openbare kennisgeving voornemen opstellen planMER en bestemmingsplan;
2. zienswijzen over het voornemen en raadpleging bestuursorganen en adviseurs over Reikwijdte en Detailniveau planMER;
3. opstellen planMER en ontwerpbestemmingsplan;
4. terinzagelegging planMER met ontwerpbestemmingsplan;
5. advies van de Commissie voor de m.e.r.;
6. verwerken reacties in (definitieve) plan;
7. vaststelling definitief planMER en bestemmingsplan;
8. evaluatie van effecten na planrealisatie.

Het voornemen om een planMER op te stellen moet gepubliceerd worden, waarbij betrokken bestuursorganen worden geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het planMER. Dit vindt plaats op basis van onderhavige notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze notitie wordt tevens gebruikt om de Commissie voor de m.e.r. bij het planMER te betrekken.

Het planMER zal met de ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd, waarna een ieder de mogelijkheid wordt geboden om mondeling of schriftelijk zijn zienswijze kenbaar te maken. In deze fase worden ook betrokken bestuursorganen en de Commissie voor de m.e.r. om een reactie c.q. advies gevraagd.

In figuur 1.2 is de procedure schematisch in beeld gebracht. Een overzicht van de wettelijke en vrijwillige adviseurs is opgenomen in bijlage 1.

Figuur 1.2 procedure planMER

Planning	Overleg provincie en LNV	planMER-procedure	Bestemmingsplan
juli 2010		Opstellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau	
juli/augustus 2010		Notitie Reikwijdte en Detailniveau: - kennisgeving + mogelijkheid zienswijze door eenieder - schriftelijke commentaar door adviseurs + Cie-m.e.r. (geen wettelijke termijn)	
september 2010		Notitie Reikwijdte en Detailniveau: - vaststellen door B&W - behandeling raadscommissie Ruimte	overleg art. 3.1.1. Bro (geen wettelijke termijn, voorstel 4 weken)
september 2010		opstellen concept-planMER	opstellen ontwerpplan (verwerken overleg art. 3.1.1. Bro)
oktober 2010	aanvraag NB-wet-vergunning besluit G.S. binnen circa 6 weken (reactietermijn belanghebbenden = 4 weken (max. 2x13 weken)	afronden planMER	
november 2010		informerende raadscommissie Ruimte over planMER en ontwerp bestemmingsplan	instemming B&W met ontwerp bestemmingsplan
november/december 2010	aanvang werkzaamheden na besluit G.S.	planMER: - zienswijzen - advies adviseurs - toetsingsadvies Cie-m.e.r	ter visie ontwerpbestemmingsplan (planMER als bijlage)
december 2010	binnen 6 weken bezwaar/ mogelijkheid voorlopige voorziening (schorsing); binnen 12 weken besluit op bezwaar	eventueel aanvullen planMER n.a.v. advies Cie-m.e.r	verwerking zienswijzen (inclusief reacties en adviezen planMER)
januari 2011			vaststellen bestemmingsplan; MER als bijlage (gemeenteraad)
februari/maart 2011	binnen 6 weken beroep bij Raad van State		Cantieneweg kan open 6 weken na vaststelling plan (6 weken publicatie) ¹⁾
2011-2012			beroep bij Raad van State
	= kritieke tijdsplaat		

1) Van belang is of de Nb-wetvergunning in mogelijke voorlopige voorzieningen geschorst is en voor zover dat niet het geval is de behandeling van het beroep in het kader van de Nb-wet.

2. Alternatieven en varianten

9

2.1. Geen alternatieven

De mer-regelgeving bepaalt dat in een planMER de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven zijn opgenomen. In het geval van de Cantineweg zijn er echter geen redelijke alternatieven.

Een tijdelijk oplossing ten westen van de Cantineweg is, gezien de ligging van het Natura 2000-gebied Meijendel & Berkheide, niet mogelijk. Het enige alternatief dat in aanmerking zou kunnen komen, is het doortrekken van de Cantineweg naar de Zilverschoon. In figuur 2.1 is dit alternatief schematisch weergegeven.

Het in figuur 2.1 weergegeven alternatief is om de volgende redenen geen reëel alternatief.

- Ten eerste zouden grote kosten moeten worden gemaakt om de verbinding met de Zilverschoon te realiseren. Het betreft hier namelijk de aanleg van een nieuwe weg. Voor het opnieuw openstellen van de Cantineweg hoeven deze kosten niet te worden gemaakt.
- Ten tweede bevinden zich momenteel rugstreepadden op het betreffende tracé¹⁾. Een aansluiting op de Zilverschoon zal tot een aantasting van het leefgebied van deze zwaar beschermde soort leiden, waarbij het op grond van recente jurisprudentie zeer de vraag is of voor deze aantasting ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet kan worden verkregen. Het heropenen van de reeds bestaande Cantineweg zal het leefgebied van deze dieren daarentegen ongemoeid laten.
- Ten derde speelt het aspect geluid een belangrijke rol. Het aantal woningen waarlangs het alternatief voert, is groter dan het aantal woningen waarlangs de Cantineweg voert. Het realiseren van de aansluiting op de Zilverschoon zal dan ook tot meer geluidsbelaste woningen leiden dan bij heropening van de Cantineweg.
- Tot slot heeft het heropenen van de Cantineweg geen invloed op de bereikbaarheid en veiligheid van de speeltuin. Deze speeltuin wordt vooral gebruikt door kinderen uit de woonwijk die ten zuidoosten van de Cantineweg ligt. Deze kunnen momenteel, zonder dat ze een doorgaande weg over moeten steken, bij de speeltuin komen. Wanneer de aansluiting op de Zilverschoon gerealiseerd wordt, zal er een doorgaande weg tussen de woonwijk en de speeltuin komen te liggen. Hierdoor wordt de speeltuin minder goed bereikbaar. Ook vanuit de veiligheid van de spelende kinderen is deze variant ongewenst.

Een route via de Zilverschoon en Parnassia is om reden van leefbaarheid en verkeersveiligheid niet acceptabel. Om het gebruik van deze route te voorkomen, is om die reden samen met de afsluiting van de Cantineweg ook een deel van de Westerbaan op basis van een tijdelijke verkeersmaatregel afgesloten.

1) Grontmij Nederland bv, 11 april 2006, Natuurtoets NB-wetvergunning Westerbaan Katwijk, effectbeoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.

Veldinventarisatie flora- en fauna Mer Verlengde Westerbaan Katwijk, Adviesbureau Mertens B.V. Bureau voor natuur, ruimtelijke ordening en ecotoxicologie, oktober 2009.

2.2. Cumulatie van effecten niet aan de orde

Omdat het bestemmingsplan maar één ontwikkeling mogelijk maakt, is in dit geval geen sprake van cumulatie. Met cumulatie wordt hier de bijdrage van verschillende ontwikkelingen in één bestemmingsplan op bepaalde milieuaspecten bedoeld. De beschrijving hiervan blijft daarom achterwege. Wel wordt in de passende beoordeling de stikstofdepositie als gevolg van stikstofbronnen buiten het plangebied behandeld. Hier wordt in de volgende paragraaf nader op ingegaan.



Figuur 2.1 Alternatief voor Cantneweg



Figuur 2.2 Waarnemingen van zandhagedis en rugstreeppad

3.1. Inleiding

Geen reële alternatieven

De mer-regelgeving bepaalt dat in een planMER de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven zijn opgenomen. In het geval van de Cantineweg zijn er echter geen redelijke alternatieven. In hoofdstuk 2 is dat onderbouwd.

Detailniveau van de analyses: kwantitatief en kwalitatief

De analyses in het planMER zullen deels kwantitatief en deels kwalitatief plaatsvinden. In het algemeen geldt dat een kwalitatieve beoordeling goed past bij het niveau van een strategische beoordeling, wat het planMER is. De gemeente Katwijk beschikt over actuele verkeerscijfers voor zowel de huidige als toekomstige situatie in de vorm van het verkeersprognosemodel Regionale Verkeersmilieukaart Holland-Rijnland. In het kader van het planMER voor de Brede Structuurvisie is een gegevensset voor de autonome situatie, in- en exclusief de ontwikkelingen die de structuurvisie voorziet, beschikbaar. Dit maakt het mogelijk de verkeersgerelateerde onderdelen, zoals geluid, stikstofdepositie en luchtkwaliteit kwantitatief te beoordelen. Voor de meeste andere aspecten komt de beoordeling tot stand op basis van een 'expert judgement'. Waar relevant is dit bij de aanduiding van de aspecten en criteria verderop in dit hoofdstuk aangegeven. Die aanduiding geeft ook een beeld van het detailniveau van de analyse.

Referentieniveau

De effecten van de Cantineweg worden ten aanzien van het referentieniveau beoordeeld. Het referentieniveau is de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling is de ontwikkeling binnen de grenzen van het vigerende beleid (zoals Streekplan, de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie, het provinciaal Beleidsplan Groen, Water en Milieu, relevante regionale beleidskaders van Holland Rijnland en Regio Haaglanden en vastgestelde bestemmingsplannen). Voor de verkeersgegevens wordt uitgegaan van de referentiesituatie zoals deze is opgenomen in het verkeersprognosemodel zoals deze ten behoeve van het planMER voor de Brede Structuurvisie is vastgesteld.

3.2. Beoordelingsaspecten

Het planMER zal ingaan op de volgende beoordelingsthema's:

- ecologie;
- verkeer en vervoer;
- woon en leefklimaat;
- landschap en archeologie;
- bodem en water;
- criterium areaalverlies bij het thema ecologie.

In tabel 3.1 is uiteengezet welke milieuaspecten worden onderzocht en op welke wijze de effecten in het planMER worden beschreven.

Tabel 3.1 Overzicht beoordelingsaspecten

thema	te beschrijven effecten	werkwijze
ecologie - gebiedsbescherming - soortenbescherming	- verstoring - verzuring en vermesting - aantasting leefgebied zwaar beschermde soorten	- kwantitatiefkwantitatief - zowel kwantitatief als kwalitatief
verkeer en vervoer	- bereikbaarheid auto, fiets en goederenvervoer - functioneren hoofdverkeersstructuur verkeersafwikkeling verkeersveiligheid	- kwalitatief, aan de hand van beschikbare verkeersgegevens - kwalitatief, aan de hand van beschikbare verkeersgegevens
woon- en leefklimaat - wegverkeerslawaaï - luchtkwaliteit	- hoogte geluidsbelasting langs Cantineweg - effect luchtkwaliteit toename verkeer	- kwantitatief op basis SRM 2, kwalitatief - luchtkwaliteitsberekeningen met CAR II/SRM II
landschap en archeologie - landschapsstructuur/cultuurhistorie - archeologie	- aantasting karakteristieke patronen en structuren - aantasting historische landschapskenmerken - aantasting archeologische waarden	- kwalitatief, aan de hand van de provinciale CHS-kaart
bodem en water - bodemkwaliteit - grondwater - oppervlaktewater - waterketen	- invloed bestaande bodemkwaliteit - effect grondwaterstand - effect oppervlaktewaterkwaliteit - waterberging en afkoppelen	- kwalitatief - kwalitatief - kwalitatief - kwalitatief, kwantitatief voor zover gegevens beschikbaar

3.3. Thema ecologie

Beschermde gebieden

In de gemeente Katwijk liggen delen van twee Natura 2000-gebieden (tevens EHS): de duinen ten noorden en ten zuiden van de bebouwde kom. De 'Noordduinen' vallen onder het Natura 2000-gebied Coepelduynen en de 'Zuidduinen' horen bij Natura 2000-gebied Meijendel en Berkheide. Alleen het Natura 2000-gebied Meijendel en Berkheide wordt in dit planMER betrokken. Effecten op het gebied Coepelduynen zijn, gezien de geringe omvang van de effecten van de hernieuwde openstelling van de Cantineweg en afstand tot dit gebied, uitgesloten.

Hoewel het Natura 2000-gebied Meijendel en Berkheide nog niet officieel Natura 2000-gebied is, wordt het behandeld alsof het reeds is aangewezen. In de passende beoordeling die bij het planMER hoort, zal ingegaan worden op de effecten van het verkeer over de Cantineweg op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Meijendel & Berkheide. Hoewel de exacte begrenzing nog niet bekend is, zal worden uitgegaan van de maximale begrenzing waarbij het natuurgebied doorloopt tot in de uiterste noordoosthoek. De aan-

dacht zal met name gevestigd worden op het aspect stikstofdepositie en op welke wijze stikstofreductie op het gebied kan worden bewerkstelligd zodat in feite ruimte ontstaat voor stikstofdepositie afkomstig van het verkeer (wat qua omvang overigens zeer beperkt is). In dit kader zal ook besproken worden welke mitigerende maatregelen in het plan kunnen of moeten worden opgenomen om negatieve effecten te verkleinen of geheel te voorkomen.

De passende beoordeling wordt als volgt uitgevoerd.

- Er wordt een korte beschrijving van het relevante wettelijk kader en het beleid gegeven. Concreet gaat het daarbij om de Natuurbeschermingswet 1998 en de 'Handreiking stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden'. Op basis van de beschikbare gegevens van de Natura 2000-gebieden 'Meijendel & Berkheide' wordt de verspreiding en gevoeligheden van de habitattypen en -soorten in beeld gebracht. Hierbij wordt met name aandacht besteed aan het habitatype Grijze duinen. Dit habitatype is namelijk het meest gevoelig voor stikstofdepositie en ligt in de directe omgeving van de Cantineweg. Ook wordt de huidige belasting van het gebied voor wat betreft vermessing, verzuring, verstoring en verdroging beschreven.
- De hernieuwde openstelling van de Cantineweg wordt afzonderlijk getoetst voor wat betreft de thema's vermessing, verzuring en verstoring door geluid. Per thema zal een kwalitatieve en zo mogelijk kwantitatieve uitspraak worden gedaan over de verwachte effecten op Natura 2000 en de onderzoeksvragen voor de bestemmingsplanfase. Tevens zal bepaald worden of op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 een vergunning aangevraagd moet worden. Ook worden mogelijke mitigerende maatregelen behandeld.

Stikstofdepositie (verzuring en vermessing)

De effecten van de stikstofdepositie zullen worden beschreven aan de hand van de 'Handreiking stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden' van het Ministerie van LNV (2008). De afzonderlijke stappen die daarin moeten worden behandeld zijn:

1. wat zijn de instandhoudingsdoelstellingen voor de te beschermen soorten en habitattypen die gevoelig zijn voor stikstofdepositie;
2. wat is de locatie binnen het Natura 2000-gebied van betreffende soorten en habitattypen;
3. wat is de huidige staat van instandhouding van deze soorten en habitattypen;
4. wat zijn de abiotische condities die belangrijk zijn voor deze soorten en habitattypen en welke (beperkende) condities bepalen op dit moment de huidige staat van instandhouding;
5. wat is de prognose voor de ontwikkeling van de relevante abiotische condities (zijn de beperkende abiotische condities te beïnvloeden naar een meer gewenst niveau?);
6. wat is het effect van de (voorgenomen) activiteiten op de abiotische condities (is er effect op de meest beperkende abiotische condities en daarmee op de mogelijkheden om de instandhoudingsdoelstellingen te behalen?).

In het kader van deze passende beoordeling wordt een depositieberekening uitgevoerd. Hiermee wordt de extra stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied als gevolg van het openstellen van de Cantineweg kwantitatief bepaald. Op basis hiervan zal worden bepaald hoeveel stikstofdepositie moet worden gemitigeerd. Vervolgens wordt inzicht gegeven in de verschillende stikstofbronnen rondom het Natura 2000-gebied. Aan de hand van de bijdrage van deze bronnen zal worden aangegeven op welke manier de geringe toename als gevolg van het heropenen van de Cantineweg tenietgedaan kan worden (saldering). Hiervoor wordt ingegaan op stikstofdepositie ten gevolge van de bemesting van landbouwgronden en op stikstofdepositie ten gevolge van hondenuitwerpselen. In bijlage 3 is nader op deze twee stikstofbronnen ingegaan.

De natuurbeschermingswet 1998 (hierna Nb-wet) regelt gebiedsbescherming van door de minister aangewezen gebieden. De Cantineweg maakt onderdeel uit van het beschermd natuurmonument 'Berkheide' en van het Natura 2000-gebied 'Meijendel & Berkheide'. Het gebied 'Berkheide' is op 12 april 1990 aangewezen als beschermd natuurmonument. In 2007 is het ontwerpbesluit voor het Natura 2000-gebied 'Meijendel & Berkheide' opgesteld. Dit gebied is weliswaar nog niet definitief aangewezen maar valt al wel onder de definitie van Natura 2000-gebied via artikel 1 onder n Nb-wet.

Hierdoor moeten voorgenomen ontwikkelingen getoetst worden aan de status van Natura 2000 én aan de status van beschermd natuurmonument. Er blijven dus twee toetsingskaders naast elkaar bestaan. Op basis van de op 31 maart 2010 in werking getreden Crisis- en herstelwet komt met aanwijzing van het Natura 2000-gebied de status van beschermd natuurmonument te vervallen. De toetsing aan de doelen voor het beschermd natuurmonument vervallen, maar dit gaat pas op als de aanwijzing van het Natura 2000-gebied definitief is. Voor het einde van 2010 zal de minister van LNV over definitieve aanwijzing besluiten.

Tot aanwijzing als Natura 2000-gebied door de minister van LNV dienen de effecten van de Cantineweg getoetst te worden aan wat in de Nb-wet staat over beschermde natuurmonumenten (artikel 16) én aan wat in de Nb-wet staat over Natura 2000 (artikel 19d). Voor zover de doelen voor het beschermd natuurmonument naast die van het Natura 2000-gebied staan, geldt het oorspronkelijke beschermingsregime voor het beschermd natuurmonument. De Natura 2000-doelen gaan in geval van strijdigheid vóór op de bestaande doelen van het beschermd natuurmonument. De toetsing van artikel 16 heeft vanwege de Crisis- en herstelwet wel een lichter regime gekregen (geen voorzorgprincipe meer bij significante gevolgen).

Verstoring

De geluidsbelasting op het natuurgebied zal inzichtelijk worden gemaakt. Daartoe zullen de 40, 42 en 47 dB(A)-contouren inzichtelijke worden gemaakt (exclusief correctie artikel 110g Wgh). Op de methode die voor de berekening van deze geluidscontouren wordt gebruikt, wordt in paragraaf 3.5 nader ingegaan.

Bezien zal worden of maatregelen om de geluidsbelasting terug te dringen zinvol zijn, gezien de tijdelijke openstelling van de Cantineweg. Het gaat dan met name om het asfalteren van de weg hetgeen ten opzichte van de huidige klinkerverharding aanzienlijk scheelt in de geluidsbelasting van de omgeving.

Uit het voorjaar en de zomer van 2009 (toen de Cantineweg nog in gebruik was) is een gedetailleerde broedvogelkartering van het aangrenzende duingebied beschikbaar (Mertens, 2009). Momenteel (2010) wordt dit onderzoek door hetzelfde bureau herhaald zodat kan worden beoordeeld of een situatie zonder verstoring vanaf de Cantineweg daadwerkelijk leidt tot hogere broedvogeldichtheden, zoals de onderzoeksliteratuur voorspelt. Op basis van deze vergelijking zal een definitieve waardering van het verwachte verstoringeffect worden gegeven.

Verstoring door licht wordt op voorhand uitgesloten; de weg is reeds voorzien van verlichting; het autoverkeer voegt daar weinig aan toe. Doordat bovendien het aangrenzende duinterrein geaccidenteerd en dichtbegroeid is, zal slechts zeer weinig licht van het autoverkeer doordringen tot in het duingebied.

Cumulatie

Alle projecten uit de vastgestelde structuurvisie Katwijk zijn ingevoerd in het regionale verkeersmodel zodat uitspraken gedaan kunnen worden over de cumulatieve verkeerseffecten op de Cantineweg en daarmee over de cumulatieve effecten voor luchtkwaliteit en wegverkeerslawaaï.

Daarnaast zal gebruik worden gemaakt uit de beschrijving van de cumulatieve effecten uit de planMER Structuurvisie Katwijk zoals die recent is goedgekeurd door de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Beschermde soorten

Het duingebied vormt het leefgebied van zwaar beschermde soorten als zandhagedis, rugstreeppad en verschillende broedvogels, waaronder enkele Rode Lijstsoorten. Het gebruik van deze weg zal daarom mogelijk leiden tot verstoring door geluid en barrièrewerking dan wel versnippering. Deze effecten zullen worden beschreven en gewaardeerd. Tevens zullen mogelijke maatregelen worden beschreven om negatieve effecten te mitigeren.

3.4. Thema verkeer en vervoer

Om de mogelijke milieueffecten in beeld te brengen zullen onder meer berekeningen worden uitgevoerd waarbij verkeersintensiteitsgegevens de input vormen. Dat geldt onder meer voor de berekening van de geluidshinder en stikstofdepositie. Met betrekking tot de te hanteren verkeersgegevens, wordt aangesloten bij de sets verkeersgegevens die in het kader van het planMER voor de Brede Structuurvisie zijn samengesteld. Uitgaande van de Regionale Verkeersmilieukaart Holland-Rijnland, is een gegevensset voor de autonome situatie vastgesteld (alle planologisch harde plannen) en voor de situatie inclusief alle ontwikkelingen die de structuurvisie voorziet. Deze beide gegevenssets zullen als basis voor het planMER voor de Cantineweg worden gebruikt.

Verder zal op basis van bovengenoemde verkeersgegevens ook het nut en de noodzaak van de Cantineweg worden onderbouwd.

3.5. Thema woon- en leefmilieu

Geluidshinder

De geluidsbelasting op de langs het tracé gelegen woningen zal inzichtelijk worden gemaakt. Daartoe zullen de relevante geluidscontouren worden berekend. Voor de woningen zijn de 48, 53, 58, 63 en 68 dB-contouren maatgevend (inclusief correctie artikel 110g Wgh). De geluidsberekeningen zullen vanwege het geaccidenteerd terrein en het bochtige verloop van het tracé op basis van de gedetailleerde Standaard Rekenmethode II worden bepaald. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van GeoMilieu versie 1.4.

In de geluidsberekeningen zullen de geluidsgevoelige bestemmingen worden betrokken die langs het tracé van de Cantineweg liggen. Daarnaast zullen ook de wegen waar een intensiteitstoename of -afname van meer dan 20% optreedt in het onderzoek worden betrokken. Bij een kleiner verschil is het verschil in de optredende geluidsbelasting minder dan 1 dB. Omdat een verschil van 1 dB niet voor het menselijk oor waarneembaar is, blijven wegen met een dergelijk klein effect buiten beschouwing. Kwalitatief zal worden gezien welk aantal woningen een geluidsbelasting van een bepaalde geluidsklasse ondervindt. Ook de gecumuleerde geluidsbelasting zal in het onderzoek naar de effecten worden betrokken. De geluidsgevoelige bestemmingen waar een wijziging in de verkeersintensiteit met meer dan 20% is te verwachten, liggen niet binnen het invloedsgebied van andere geluidsbronnen (spoorweg-

lawaai of industrielawaai), zodat de cumulatieve van de geluidshinder alleen voor wegverkeer plaats zal vinden.

Voor zover noodzakelijk zal worden onderzocht met welke maatregelen de toename van de geluidshinder zoveel mogelijk teniet kan worden gedaan. In het kader van het bestemmingsplan zal worden afgewogen of het treffen van maatregelen doelmatig wordt bevonden.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit voor de Cantineweg zal worden onderzocht. Vanwege de ligging van de Cantineweg langs een open duingebied aan zee zullen de luchtkwaliteitsberekeningen plaatsvinden op basis van Standaard Rekenmethode 2. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van het model Pluim Snelweg versie 1.4. Naar verwachting blijkt uit de berekeningen dat de luchtkwaliteit aanvaardbaar is en dat de geldende normen nergens worden overschreden.

De sectorale analyses worden opgenomen in de notitie 'PlanMER Cantineweg Katwijk'. Een van de hoofdstukken wordt gevormd door de passende beoordeling. In de bijlagen worden de gedetailleerde onderzoeksuitgangspunten en resultaten weergegeven zoals de gehanteerde verkeerscijfers en invoergegevens voor de onderzoeken luchtkwaliteit en geluid. In de planMER wordt tevens een samenvatting opgenomen waarin een overzicht wordt gegeven van de belangrijkste conclusies voor de verschillende milieuthema's.

bijlagen

Bijlage 1 Wettelijke en vrijwillige adviseurs

1

De notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt door burgemeester en wethouders ter inzage gelegd. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het planMER aan de orde moeten komen. Tegelijkertijd wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau toegezonden aan de wettelijke adviseurs. Hierbij is onderscheid te maken tussen wettelijk voorgeschreven adviseurs en aanvullend hierop een groep adviseurs die actief worden benaderd.

De volgende wettelijke adviseurs worden uitgenodigd om over de notitie Reikwijdte en Detailniveau een advies uit te brengen:

- Commissie voor de m.e.r.;
- Dunea Duin & Water;
- minister van LNV;
- minister van VROM;
- provincie Zuid-Holland;
- Hoogheemraadschap van Rijnland;
- gemeente Wassenaar;
- Staatsbosbeheer.

De volgende adviseurs worden actief benaderd om over de notitie Reikwijdte en Detailniveau een advies uit te brengen:

- Stichting Berkheide Coepelduynen;
- Stichting Duinbehoud;
- Stichting Randgebied Westerbaan.
- Stichting Groepshuizen (scouting);
- Vereniging van Eigenaren Nachtegaalflat.

Bijlage 2 Nut en noodzaak permanente aansluiting Westerbaan op Meeuwenlaan

1

Doelstelling permanente aansluiting Westerbaan op Meeuwenlaan

De permanente aansluiting van de Westerbaan op de Meeuwenlaan dient de volgende doelen:

- het structureel terugbrengen van de verkeersintensiteiten op de Zeeweg en de Hoorneslaan;
- het ontsluiten van het zuidelijke deel van Katwijk ten zuiden van de Zeeweg en het centrum, inclusief Zanderij-Westerbaan en Duinvallei;
- het verbinden van genoemd zuidelijk deel van Katwijk en de nieuwe wijk op het voormalig vliegveld Valkenburg met het centrum en de rest van Katwijk;
- een verbetering van de verkeersveiligheid en/of verkeersleefbaarheid langs de Koningin Julianalaan, het Bosplein, de Boslaan, de Zeeweg en de N206 bij de wijk Duinvallei (zonder significante verslechtering elders langs het wegennet);
- een robuuste en stabiele hoofdontsluitingsstructuur van Katwijk (completering subring), ook ten behoeve van alternatieve routes op het wegennet bij piekbelastingen (bijvoorbeeld leegloop van het strand en bij calamiteiten).

Capaciteitsmaatregelen noodzakelijk

- Uit analyses met het verkeersmodel (de Regionale Verkeersmilieukaart Holland-Rijnland) blijkt dat de verkeersdruk op de twee invalswegen van Katwijk aan Zee – de Zeeweg en de Hoorneslaan – dusdanig toeneemt dat het verkeer onvoldoende kan worden verwerkt en een ingreep in de verkeersstructuur noodzakelijk is.
- Dat is niet alleen het gevolg van toekomstige ontwikkelingen die in de structuurvisie zijn voorzien, maar reeds het gevolg van de ontwikkelingen die op dit moment al juridisch planologisch mogelijk zijn.
- Met name op drukke stranddagen is een voldoende vlot doorstromend wegennet van belang voor de verkeersleefbaarheid. Een stroef afwikkellend wegennet leidt zowel bij de Katwijkers zelf als het strandbezoek tot frustratie, wat zich uit in irritatie en asociaal en soms zelfs agressief rijgedrag.

Wankel evenwicht Katwijkse verkeersstructuur

- De doorstroming op de Katwijkse verkeersstructuur kent een wankel evenwicht. Een verstoring elders in de verkeersstructuur leidt tot meerdere knelpunten in de verkeersafwikkeling op verschillende locaties verspreid over het wegennetwerk.
- De afsluiting van de Cantineweg in augustus 2009 heeft dat al laten zien. Toen bleek dat zonder de beschikbaarheid van de Westerbaan als derde invalsweg de verkeersafwikkeling stagneerde.
- Het bovenstaande betreft een reguliere situatie, waarbij geen verkeersdruk als gevolg van strandbezoek optreedt. Vanwege de zeer sterke weersafhankelijkheid van dit bezoek is het niet mogelijk dit in een verkeersmodel te vervatten en na de afsluiting van

de Westerbaan op 26 augustus 2009 deed zich geen stranddag meer voor. De knelpunten als gevolg van strandverkeer zijn binnen Katwijk een ieder bekend.

Capaciteitsuitbreiding bestaande wegen niet mogelijk

- Maatregelen in de vorm van verruiming van de capaciteit van de Zeeweg en de Hoorneslaan is niet mogelijk. Op beide wegen ontbreekt daarvoor de fysieke ruimte. Op de Zeeweg ook als gevolg van de komst van de RijnGouwelijn.

Westerbaan veiligheidsventiel robuust netwerk

- De hoofdontsluiting wordt ook na realisatie van de permanente aansluiting van de Westerbaan op de Meeuwenlaan nog steeds gevormd door de Zeeweg en de Hoorneslaan. De Westerbaan neemt echter precies genoeg verkeersdruk weg om het verkeerssysteem naar behoren te laten functioneren.
- De Westerbaan vormt als derde ontsluitingsroute in feite een veiligheidsventiel dat de overdruk op het Katwijkse wegennet kan opvangen. Dit is van wezenlijk belang voor de robuustheid van het Katwijkse verkeerssysteem.
- Met de realisatie van de permanente aansluiting van de Westerbaan op de Meeuwenlaan ontstaat een robuust wegennet met voldoende flexibiliteit en absorptievermogen. Dat is niet alleen van belang voor de verkeersafwikkeling, maar ook voor de hiermee direct samenhangende verkeershinder: luchtkwaliteit, geluidshinder, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid.

Bijlage 3 Wegnemen stikstof als gevolg van bemesting landbouwgronden en als gevolg hondenuitwerpselen

1

Wegnemen stikstofdepositie ten gevolge van bemesting landbouwgronden

Op de te ontwikkelen woningbouwlocatie Nieuw Valkenburg wordt momenteel mest uitgereden conform de gangbare bemestingsnormen. Onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving toont aan dat de gemiddelde ammoniakemissie bij de moderne technieken van mestuitrijden ongeveer 10% bedraagt. Dit wil zeggen dat 10% van de opgebrachte hoeveelheid stikstof naar de lucht verdwijnt. Het aldus bemeste areaal bedraagt momenteel 160 ha. Onderzocht zal worden wat het effect voor stikstofdepositie op de duinen zal zijn indien Nieuw Valkenburg is gebouwd, dan wel niet langer mest wordt uitgereden op de betreffende gronden. Indien daardoor de achtergronddepositie sterker daalt dan de extra depositie als gevolg van de Cantineweg, dan kunnen significante vermestingseffecten als gevolg van de Cantineweg geheel worden uitgesloten.

Wegnemen stikstofdepositie ten gevolge van hondenuitwerpselen

Uit literatuuronderzoek is bekend dat een gemiddelde hond dagelijks 14,4 gr stikstof via uitwerpselen deponiert. Afhankelijk van de afstand en het raakvlak van een weg met een natuurgebied, kan de stikstofdepositie van een hond gelijkstaan aan duizenden motorvoertuigen per dag. Het tegengaan van stikstofdepositie door honden biedt dan kansen om de toename van stikstofdepositie als gevolg van extra verkeer teniet te doen.

Het onderzoeksveld hondenuitwerpselen in relatie tot stikstofdepositie is geheel nieuw. Momenteel wordt door Bureau Waardenburg in het duingebied, aansluitend aan de bebouwde kom van Katwijk, onderzoek gedaan naar dit thema. Het onderzoeksvoorstel is in de bijlagen toegevoegd. In hoofdlijnen ziet dit onderzoek er als volgt uit:

- in aanvulling op de vegetatiekartering uit 2009 gemaakt voor het Natuurmonument Berkheide in opdracht van SBB en Dunea, zal een vegetatiekartering voor de strook binnen Natura 2000, maar buiten het Natuurmonument plaatsvinden als ook in de duingebieden die mogelijk kunnen worden ingezet in het kader van saldering;
- de vegetatiekartering maakt het mogelijk habitatype 2130A gedetailleerd vast te leggen;
- bij de kartering wordt expliciet aandacht besteed aan aanwezigheid van planten die voedselrijke situaties indiceren (straatgras, grote brandnetel en vlier). Daarnaast wordt ook de dichtheid van hondenuitwerpselen en sporen van konijnen onderzocht (aanwezigheid honden heeft een negatief effect op aantal konijnen, konijnen vervullen een zeer belangrijke positieve rol in Grijze duinen). Hiertoe zullen het aantal honden en uitwerpselen worden geteld;
- op basis van de resultaten van het veldonderzoek wordt een relatie gelegd tussen de hoeveelheid hondenpoep en de ontwikkeling vegetatie habitatype Grijze duinen (kalkrijk);
- het onderzoek wordt aangevuld met literatuuronderzoek. Op basis daarvan wordt onder meer inzicht verkregen in de hoeveelheid stikstof en andere nutriënten die via honden-

poep en -urine in het duin terechtkomt. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van literatuur over diervoeding en diergeneeskunde. Ook wordt een relatie gelegd met informatie over aantal honden op basis van informatie over hondenbelasting in Katwijk;

- uiteindelijk wordt bepaald welke effecten een hondenverbod of een opruimgebod op de ontwikkelingsmogelijkheden van habitat 2130A kan hebben. Hiertoe wordt de 'vermeden' stikstofdepositie door honden in mol/ha/jaar bepaald.

Naar verwachting biedt de mogelijke vermeden stikstofemissie door agrarische werkzaamheden en honden voldoende soelaas voor saldering van de extra stikstofdepositie door het verkeer dat van de Cantineweg gebruik zal maken.