

Katwijk

planMER Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan



notitie reikwijdte en detailniveau

Katwijk

planMER Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan

notitie reikwijdte en detailniveau

identificatie

projectnummer:

053700.15049.06

projectleider:

drs.ing. J.M. van Riet

auteur(s):

ir. H.G. van der Aa
drs.ing. J.M. van Riet

planstatus

datum:

04-04-2012

opdrachtgever:

gemeente Katwijk

Inhoud

1. Inleiding	blz. 4
1.1. Aanleiding planMER	4
1.2. Procedureel kader	6
1.2.1. De milieueffectrapportage	6
1.2.2. Doel planMER	7
1.2.3. Procedure en planning	8
2. Probleemanalyse en doel	11
2.1. Samenvattende inleiding	11
2.2. Bereikbaarheid Katwijk onder druk	11
2.3. Een robuust hoofdwegennet: twee in elkaar grijpende ringen	13
2.4. Structureel terugdringen van de verkeerdruk op de Zeeweg	14
2.5. Westerbaan ontsluiting voor Katwijk Zuid en de wijk Zanderij	15
2.6. Beleidskader	16
2.7. Samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen	16
2.8. Doelstelling project	19
3. Historisch overzicht en hoe nu verder	21
3.1. Eerdere procedures leidden niet tot resultaat	21
3.2. Hoe nu verder	22
3.3. Verbinding via Cantineweg biedt tijdelijk oplossing	23
4. Voorgenomen activiteit en alternatieven	25
4.1. Trechtering alternatieven en varianten	25
4.2. Huidige situatie	26
4.3. Referentiesituatie	28
4.4. Scenario: geen aangepaste begrenzing Natura 2000-gebied	29
4.5. Alternatieven	29
4.6. Varianten Directe Wegverbinding	30
4.7. Subvarianten Rechtstreekse Verbinding	32
4.8. Samenvatting alternatieven en varianten	32
5. Beoordelingskader	33
5.1. Inleiding	33
5.2. Ligging plangebied en studiegebied	33
5.3. Beoordelingsaspecten	34
5.4. Thema ecologie	36
5.4.1. Beschermde gebieden	36
5.4.2. Beschermde soorten	38
5.5. Thema verkeer en vervoer	38
5.6. Thema woon- en leefmilieu	39
5.7. Landschap, cultuurhistorie en archeologie	40
5.8. Bodem en water	41
6. Slot	43

Bijlagen:

1. Wettelijke en vrijwillige adviseurs.
2. Gebruikte begrippen.
3. Effecten bij ontbreken verbinding Westerbaan met Meeuwenlaan.
4. Waarborging instandhoudingsdoelen bij grenswijziging.
5. Alternatieven en varianten die zijn afgevallen.
6. Brief staatssecretaris over grenslegging Natura 2000.

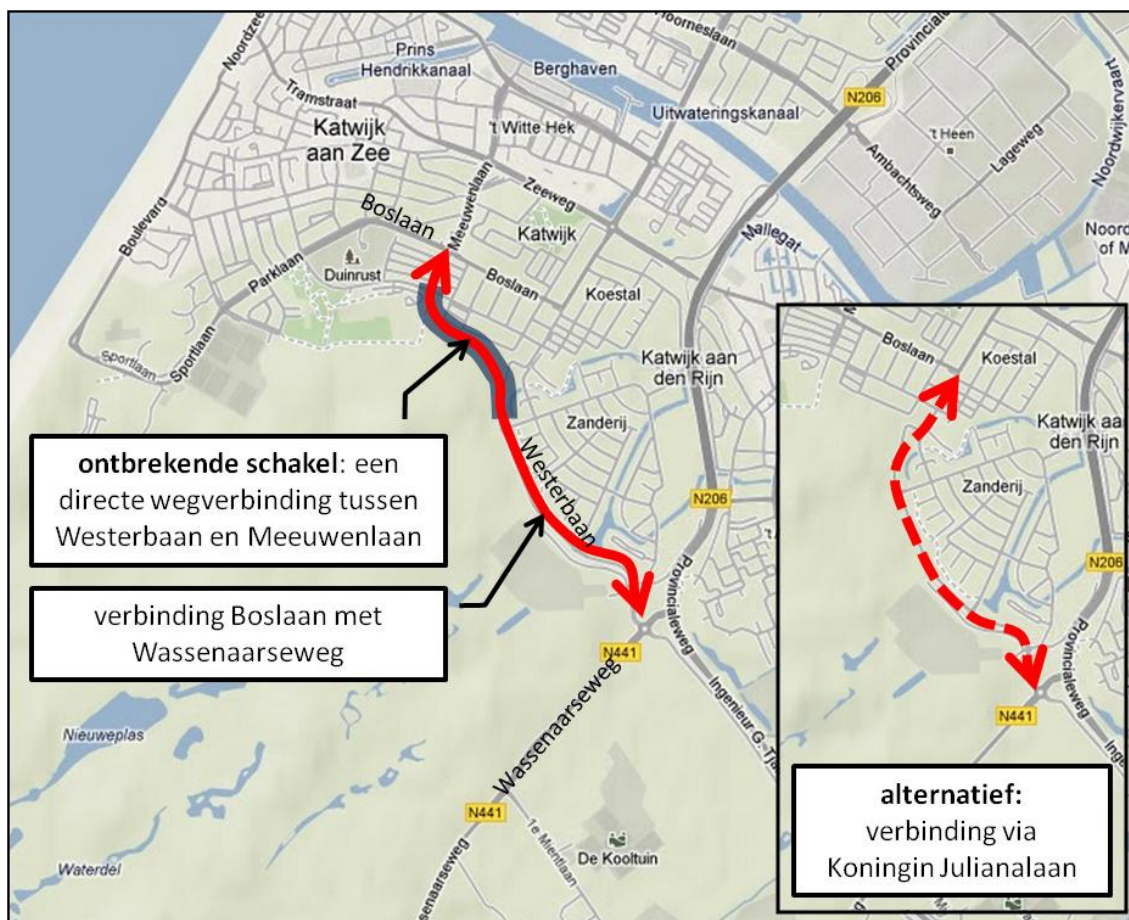
1. Inleiding

4

1.1. Aanleiding planMER

Directe wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan

In de Brede Structuurvisie Katwijk 2007-2020 (2007) en het Integraal Verkeers- en Vervoerplan Katwijk (2008) is de visie van de gemeente op een robuust wegennet voor Katwijk vastgelegd. Deze voorziet in een ringstructuur. Onderdeel daarvan is een verbinding van de Boslaan met de Wassenaarseweg via de Westerbaan. In deze verbinding ontbreekt de schakel die de Westerbaan rechtstreeks met de Meeuwenlaan verbindt. In figuur 1.1 is dit weergegeven.



Figuur 1.1 Verbinding van Boslaan met Wassenaarseweg via Westerbaan met ontbrekende schakel.

Alternatief via Koningin Julianalaan

In figuur 1.1 is een alternatief opgenomen voor het de ontbrekende wegverbinding: een wegverbinding die de Westerbaan met de Koningin Julianalaan verbindt. Een directe wegverbinding tussen de Westerbaan en Meeuwenlaan heeft echter zoals vastgelegd in het gemeentelijk beleid de voorkeur.

Nieuwe wegverbinding langs Natura 2000-gebied

De gewenste nieuw te realiseren verbinding tussen de Westerbaan en Meeuwenlaan wordt aangeduid als 'Directe Wegverbinding Westerbaan - Meeuwenlaan'. In figuur 1.2 is het zoekgebied voor de nieuwe wegverbinding opgenomen. Dit zoekgebied grenst direct aan het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide.

Op dit moment voorziet de Cantineweg in deze verbindende functie. Dit is een tijdelijke oplossing. De Cantineweg en in het verlengde hiervan de Koningin Julianalaan zijn onvoldoende op deze functie toegesneden. In figuur 1.2. is ook aangegeven op welke wijze de Cantineweg tijdelijk een alternatief voor de ontbrekende verbinding biedt.



Figuur 1.2 Zoekgebied Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan en ligging tijdelijke alternatieve verbinding via Cantineweg

Passende beoordeling (en planMER) nodig in kader bestemmingsplan

Om de aanleg van de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan mogelijk te maken zal de gemeente Katwijk een bestemmingsplan opstellen. De aanleg van de wegverbinding is *niet* projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig (zie paragraaf 1.2.1). De wegverbinding ligt echter in de nabijheid van het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide. Gelet op de ligging nabij Natura 2000, dient daarom te worden beoordeeld of het openstellen van deze verbinding mogelijk significant negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelen van dit Natura 2000-gebied.

Een belangrijk aspect is dat het verkeer over de weg tot extra stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied leidt. Het overgrote deel van de in de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied opgenomen habitattypen is gevoelig voor stikstof. Voor deze habitattypen gel-

den zogenaamde 'kritische depositiewaarden'. 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 stikstof die neerslaat vanuit de lucht. Aangezien de achtergrondconcentratie stikstof in de huidige situatie deels de kritische depositiewaarde overschrijdt, is een toename van stikstofdepositie als een mogelijk significant negatief effect te beschouwen. Om die reden moet in het kader van de ruimtelijke procedure waarmee het in gebruik nemen van de wegverbinding mogelijk wordt gemaakt (in dit geval met een bestemmingsplan) een 'passende beoordeling' worden opgesteld.

De noodzaak van een passende beoordeling heeft als consequentie dat voor het bestemmingsplan een planMER moet worden opgesteld. Dit is vanuit de wetgeving bepaald. In het planMER komen naast de passende beoordeling ook de overige milieuaspecten aan de orde. De planmer-procedure is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig een plaats in de besluitvormingsprocedure te geven.

Project of handeling met een significant verstorend effect

Op grond van de Natuurbeschermingswet is het verboden projecten of andere handelingen te realiseren die afbreuk doen aan de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied. Het planMER onderzoekt de aanwezigheid van deze effecten. Het betreffende project omvat daarbij de realisatie van een directe wegverbinding tussen de Westerbaan en de Meeuwenlaan zelf. Van belang is dat niet (alleen) het project zelf direct een effect kan hebben, de wetgeving gebied te zien naar alle effecten op Natura 2000 die optreden als gevolg van het project op de handeling. In het geval van de Directe wegverbinding Westerbaan-Meeuwenlaan betreft het bijvoorbeeld ook effecten van een toename van het verkeer op andere wegen langs het Natura 2000-gebied. Zo zal als gevolg van de nieuwe verbinding ook een toename van het verkeer op de Westerbaan optreden. Mogelijke effecten hiervan op het Natura 2000-gebied worden ook in het plan MER onderzocht.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau eerste stap planMER

De voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de eerste stap van de planmer-procedure. 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. In onderstaande paragrafen wordt nader op de planmer-procedure ingegaan.

1.2. Procedureel kader

1.2.1. De milieueffectrapportage

Algemeen

Om het milieubelang, naast andere belangen, een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke ernstige gevolgen voor het milieu, is sinds enkele decennia het instrument van de milieueffectrapportage (mer¹⁾) in de Nederlandse wetgeving ingevoerd. De eerste decennia werd de MER voornamelijk gebruikt voor de beoordeling van milieueffecten van projecten. Voor projecten wordt in het Besluit m.e.r. een onderscheid gemaakt tussen activiteiten waarvoor altijd een mer-procedure moet worden doorlopen

1) Met de afkorting mer wordt milieueffectrapportage bedoeld (procedure, instrument). MER is de afkorting voor het milieueffectrapport.

(mer-plicht) en activiteiten waarvoor het bevoegd gezag nader moet beoordelen of een mer-procedure nodig is (mer-beoordelingsplicht).

Met de wetwijziging van 28 september 2006 is de Europese richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) in de Nederlandse mer-regelgeving geïmplementeerd en voorzien de Wet Milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage tevens in een mer-plicht voor plannen. De term SMB komt in de regelgeving niet voor. Daarom wordt hierna, in aansluiting op de terminologie uit de regelgeving, enkel nog gesproken over planMER/mer of projectMER/mer.

PlanMER

Van een planmer-plicht is sprake wanneer:

- a. een plan het kader vormt voor een toekomstig besluit over een mer-(beoordelings)plichtige activiteit;
- b. voor een plan een passende beoordeling op grond van de Nb-wet 1998 gemaakt moet worden.

In de kolommen C en D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de besluiten en plannen genoemd die mer-(beoordelings)plichtig zijn. In het geval van de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan is er geen sprake van een projectmer-(beoordelings)plichtige activiteit: er geldt geen projectmer-plicht of mer-beoordelingsplicht. De aanleg heeft namelijk betrekking op een tracé kleiner dan 5 km en het betreft niet de aanleg van een autoweg (zo is de weg onder andere toegankelijk via een regulier kruispunt dat niet met verkeerslichten geregeld wordt: het kruispunt Meeuwenlaan/Nachtegaallaan). Het bestemmingsplan dat voor de wegverbinding wordt opgesteld vormt geen kader voor een besluit over een mer-(beoordelings)plichtige activiteit. Er is daarom geen sprake van een planmer-plicht zoals bedoeld onder a.

Toch dient een planmer-procedure doorlopen te worden, vanwege het gestelde onder b. Vanwege de nabijheid van het Natura 2000-gebied Meijendel en Berkheide moet wel een passende beoordeling worden gemaakt zoals bedoeld in de Nb-wet 1998. Vanwege de passende beoordeling is de aanleg van de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan planmer-plichtig.

1.2.2. 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 samen met het (voor)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 dit geval wordt in het planMER:

- voor alle milieuaspecten systematisch ingegaan op de huidige situatie en de eventuele autonome ontwikkelingen (referentiesituatie);
- nagegaan of en in welke mate het initiatief (hier: het aanleggen van een Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan) alsook mogelijke alternatieven effect hebben op de diverse milieuaspecten en welke maatregelen mogelijk zijn om deze effecten te voorkomen;
- de effecten van de alternatieven niet alleen inzichtelijk gemaakt, maar ook onderling vergeleken en afgewogen;
- een onderbouwde keuze gemaakt voor het alternatief dat het bestemmingsplan mogelijk zal maken.

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

1.2.3. Procedure en planning

Met het planMER samenhangende procedures

Gelijktijdig met de planMER wordt een passende beoordeling opgesteld. Met de passende beoordeling wordt onderzocht of er sprake is van significante gevolgen voor het nabijgelegen Natura 2000-gebied. De passende beoordeling maakt onderdeel uit van het planMER. Het planMER vormt de basis voor het nemen van een ruimtelijk besluit.

Op basis van het planMER en informatie over – onder meer – de financiële haalbaarheid vindt de definitieve tracékeuze plaats. Dit tracé wordt in een bestemmingsplan opgenomen. Het planMER wordt tegelijk met het voorontwerpbestemmingsplan voor advies in het kader van het wettelijk vooroverleg ex art. 3.1.1. Bro rondgestuurd. Ook omwonenden en belanghebbenden worden in de gelegenheid gesteld te reageren. Op basis van de reacties en advies van de Commissie voor de m.e.r. kan daarna het ontwerpbestemmingsplan worden opgesteld. Na terinzagelegging daarvan (met planMER als bijlage) en verwerking van de reacties wordt het bestemmingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

Op basis van de passende beoordeling wordt bij de provincie een vergunning in het kader van de Nb-wet aangevraagd. De provincie beoordeelt daarvoor op basis van de passende beoordeling of inderdaad geen sprake is van significante effecten op het Natura 2000-gebied. Zonder een Nb-wetvergunning is uitvoering van werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de voorgenomen activiteit niet mogelijk.

Procedure

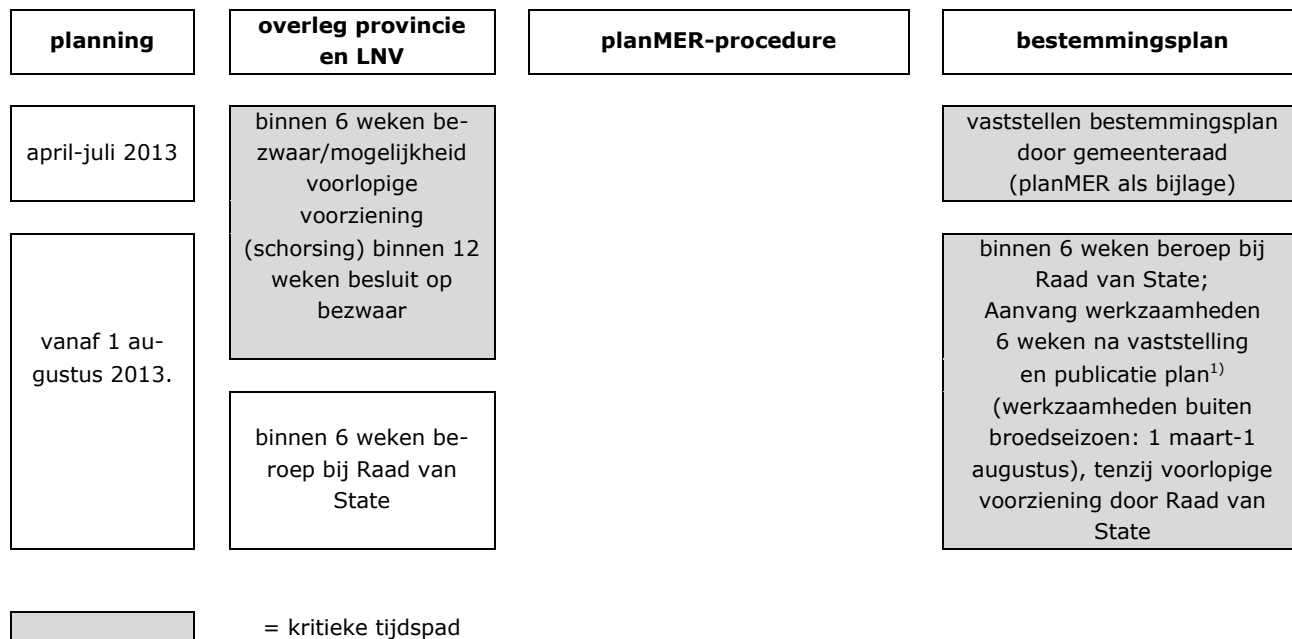
De procedure voor het planMER bestaat uit de volgende stappen:

1. openbare kennisgeving voornemen opstellen planMER en bestemmingsplan;
2. zienswijzen over het voornemen en raadpleging bestuursorganen en adviseurs over Notitie Reikwijdte en Detailniveau planMER, inclusief advies van de Commissie voor de m.e.r.;
3. vaststellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau door het college van burgemeester en wethouders;
4. opstellen planMER en voorontwerpbestemmingsplan;
5. vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro met wettelijke en vrijwillige adviseurs en inspraak;
6. opstellen ontwerpbestemmingsplan;
7. terinzagelegging planMER met ontwerpbestemmingsplan;
8. advies van de Commissie voor de m.e.r. over het planMER;
9. verwerken reacties in (definitief) planMER en bestemmingsplan;
10. vaststelling definitief planMER en bestemmingsplan;
11. 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 het 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.

planning	overleg provincie en LNV	planMER-procedure	bestemmingsplan
maart 2012		opstellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau + vaststelling concept door burgemeester en wethouders	
april-mei 2012		Notitie Reikwijdte en Detailniveau (geen wettelijke termijn): - kennisgeving, informatie-avond + mogelijkheid inspraak - schriftelijke commentaar door adviseurs + Cie-m.e.r.	
juni 2012		Notitie Reikwijdte en Detailniveau: - vaststellen door het college van burgemeester en wethouders - ter kennisname in raadsce Ruimte	
april-juli 2012		opstellen conceptplanMER	
juli-augustus 2012		opstellen tracékeuzenotitie op basis resultaten planMER	
augustus-september 2012			opstellen VoorOntwerpBestemmingsPlan (VOBP)
november-december 2012		planMER: - zienswijzen - advies adviseurs - toetsingsadvies Cie-m.e.r	overleg artikel 3.1.1 Bro VoorOntwerpBestemmingsplan (planMER als bijlage) + (informele) inspraak
januari-februari 2013		eventueel aanvullen planMER naar aanleiding van advies Cie-m.e.r	verwerking zienswijzen en adviezen + opstellen OntwerpBestemmingsPlan [OBP]
februari-maart 2013	aanvraag Nb-wet-vergunning besluit G.S. binnen circa 6 weken (reactietermijn belanghebbenden = 4 weken) (maximaal 2x13 weken)		ter visie OntwerpBestemmingsPlan (planMER als bijlage) na vaststelling door college van burgemeester en wethouders
april 2013			verwerking zienswijzen + opstellen bestemmingsplan



Figuur 1.2 Planning + procedure planMER, bestemmingsplan en Nb-wetvergunning

In figuur 1.2 is de procedure schematisch in beeld gebracht. Een overzicht van de wettelijke en vrijwillige adviseurs is opgenomen in bijlage 1. Omdat een snelle openstelling van de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan wenselijk is wordt uitgegaan van een relatief krappe tijdsplanning.

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

2.1. Samenvattende inleiding

De bereikbaarheid van Katwijk staat onder druk. Op dit moment treedt al met enige regelmaat stagnatie op het wegennet op. Als gevolg van toekomstige ontwikkeling zal de situatie verder verslechteren. In het Integraal Verkeers- en Vervoerplan is vastgelegd op welke wijze een robuust wegennet tot stand kan komen. Voor de ontsluiting van het deel van Katwijk dat ten westen van de N206 ligt wordt uitgegaan van een ontsluitende ringstructuur. Op dit moment ontbreekt in deze ringstructuur nog één schakel: een directe wegverbinding tussen de Westerbaan en de Meeuwenlaan. Deze schakel is ook nodig om de wijk Zanderij te ontsluiten naar de andere delen van Katwijk én om Katwijk-Zuid te ontsluiten naar de N206.

In dit hoofdstuk wordt de gemeentelijke visie op een robuust wegennet uiteengezet. Ook wordt aangegeven waarom verbinding van de Westerbaan met de Meeuwenlaan van belang is voor de wijk Zanderij en Katwijk-Zuid.

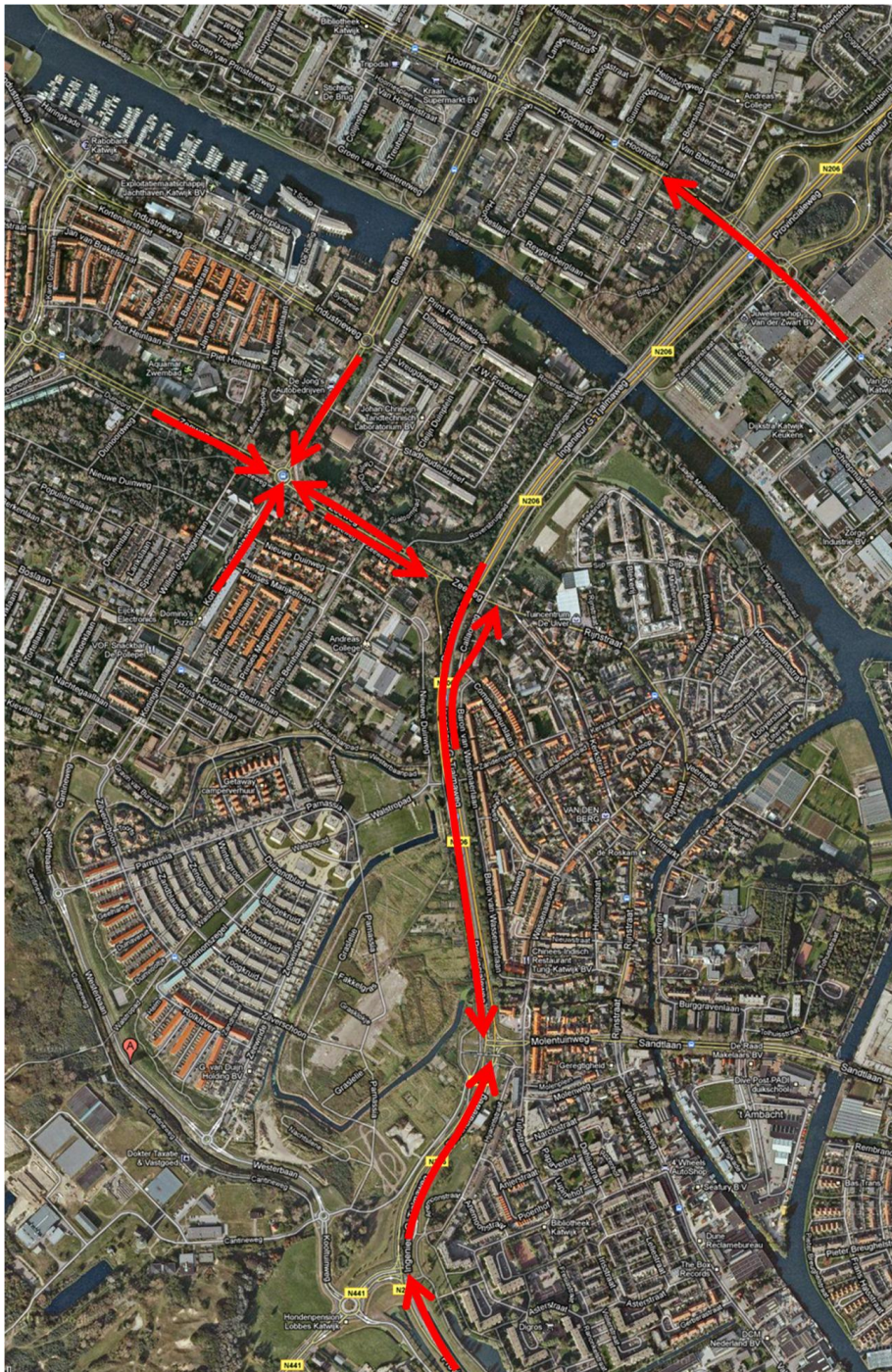
2.2. Bereikbaarheid Katwijk onder druk

Zeeweg en Hoorneslaan zwaar belast, doorstroming snel verstoort

De regionale ontsluiting van de gemeente Katwijk verloopt voornamelijk via de N206. Het deel van Katwijk dat ten westen van de N206 ligt¹⁾ wordt voornamelijk via twee invalswegen verbonden met de N206. Het gaat om de Zeeweg en de Hoorneslaan. Op drukke momenten als veel verkeer vanuit dit deel van Katwijk naar de N206 vloeit (en vice versa) stagneert de verkeersafwikkeling. Dit treedt in de huidige situatie met enige regelmaat op. Daarnaast versterkt strandbezoek de knelpunten. In de praktijk blijkt dat de doorstroming op het wegennet binnen Katwijk ten westen van de N206 een wankel evenwicht kent. Een verstoring ergens op de hoofdverkeersstructuur leidt tot meerdere knelpunten in de verkeersafwikkeling op verschillende locaties verspreid over dit wegennet. Het verkeer binnen Katwijk stagneert met enige regelmaat op de volgende punten (zie figuur 2.1):

- op de oostelijke afrit van de N206 naar de Zeeweg stagneert het verkeer in de avondspits;
- op de N206 stagneert het verkeer in de avondspits tussen de Zeeweg en de Molentuinweg en tussen de Wassenaarseweg en de Molentuin;
- in de avondspits ontstaat stagnatie bij de rotonde Zeeweg/Koningin Julianalaan; dat is zichtbaar op alle takken;
- op de Hoorneslaan treedt file op tijdens de avondspits; het verkeer stroopt op vanaf de kruising Hoorneslaan-Biltlaan tot voorbij de rotonde ten oosten van de N206; ook op de tegenrichting staat file.

1) Ten westen van de N206 liggen de gebiedsdelen Katwijk aan Zee, Zanderij-Westerbaan, Duinvallei en Hoornes-Rijnsoever. Hierbinnen heeft Katwijk aan Zee een centrumfunctie.



Figuur 2.1 Huidige knelpunten in de verkeersafwikkeling

Herinrichting Hoorneslaan in 2012

In 2012 wordt de Hoorneslaan heringericht. De herinrichting richt zich op het aantrekkelijke maken van de gemeentelijke entree. Alle beplanting wordt vernieuwd en door verbreding van de middenberm ontstaat ruimte voor bomen. Daarnaast worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook wordt de verkeersafwikkeling op de kruispunten geoptimaliseerd. Er wordt echter geen wezenlijke capaciteit toegevoegd. Daarvoor ontbreekt de fysieke ruimte.

Filekans neemt toe als gevolg van toekomstige ontwikkelingen

In de toekomst zal de frequentie waarop stagnatie op het hoofdwegennet van Katwijk ten westen van de N206 optreedt toenemen als gevolg van geplande en voorgenomen ontwikkelingen. De huidige hoofdverkeersstructuur van Katwijk is ten westen van de N206 onvoldoende toegerust om een goede verkeersafwikkeling te waarborgen.

2.3. Een robuust hoofdwegennet: twee in elkaar grijpende ringen

Robuust hoofdwegennet nodig om dreigende onbalans te voorkomen

In het kader van de Brede Structuurvisie en het Integraal Verkeers- en Vervoerplan (IVVP) is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een robuust wegennet dat op termijn (2020) de verkeersafwikkeling kan waarborgen. In het Integraal Verkeers- en Vervoerplan is aangegeven dat een robuuste hoofdwegenstructuur van essentieel belang is om de dreigende onbalans tussen bereikbaarheid, leefklimaat en economisch klimaat te kunnen voorkomen.

Twee in elkaar grijpende ringen

In de Brede Structuurvisie en het Integraal Verkeers- en Vervoerplan is vastgelegd op welke wijze een robuust hoofdwegennet kan worden gerealiseerd. Deze bestaat uit twee ringen die in elkaar haken. Figuur 2.2 laat dit zien. Samen garanderen de ringen een robuust netwerk dat het verkeer goed kan verwerken en de toekomstige verkeersgroei kan opvangen.

Hoofdring rijgt stedelijke gebieden van Katwijk aaneen

De eerste ring is de hoofdring. Die bestaat in de toekomst uit de te reconstrueren N206/Rijnlandroute, de A44 en een nieuwe Noordelijke Randweg Rijnsburg. Deze hoofdring is belangrijk voor Katwijk, maar ook voor de regio. De hoofdring rijgt de verschillende stedelijke gebieden van Katwijk aan elkaar en verbindt deze met het rijkswegennet (A44). De hoofdring is belangrijk om de druk op het lokale wegennet te kunnen verlichten en het leefklimaat te kunnen verbeteren.

Subring geleid interne Katwijkse verkeer naar hoofdring

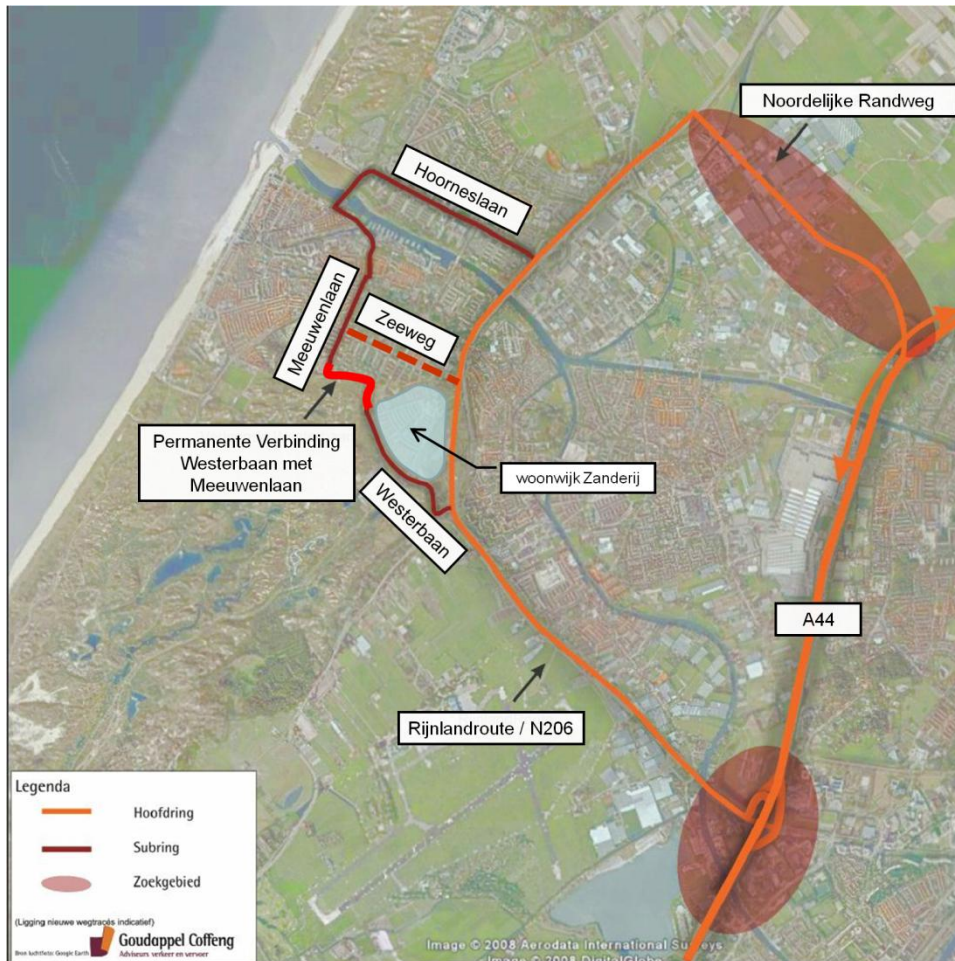
De tweede ring is de subring die Katwijk aan Zee, Zanderij-Westerbaan, Duinvallei en Hoornes-Rijnsoever koppelt aan de hoofdring. De hoofdring is opgebouwd uit bestaande wegen. Er is één ontbrekende schakel: de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan. De subring functioneert op een lager (ruimtelijk) schaalniveau dan de hoofdring. De subring is bedoeld om het interne Katwijkse verkeer te geleiden tussen de woon- en werkgebieden en de hoofdring. De gelaagde ringstructuur maakt het mogelijk om zware doorgaande verkeersstromen via verblijfsgebieden te voorkomen. Figuur 2.2 laat zien dat de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan een essentiële ontbrekende schakel van de ringstructuur van het deel van Katwijk ten westen van de N206 is.

Subring voorziet in 3^e ontsluitende route

De Westerbaan is in de subring opgenomen om een derde ontsluitingsroute te realiseren, in aanvulling op de huidige twee hoofdontsluitingsroutes via de Hoorneslaan en de Zeeweg. Op de andere twee hoofdontsluitingsroutes is het namelijk niet mogelijk om in een capaciteitsuitbreiding te voorzien:

- op de Hoorneslaan ontbreekt hiervoor de fysieke ruimte;
- op de Zeeweg wordt de beschikbare ruimte opgeëist voor de inpassing van de Rijn-GouweLijn. Dit is een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (HOV) die als tramlijn (of buslijn) zal worden uitgevoerd.

Hiernaast is het van belang dat een derde ontsluitende hoofdroute nodig is om het verkeer af te vangen bij calamiteiten op een van beide huidige hoofdontsluitingsroutes.



Figuur 2.2 Een robuust hoofdwegennet met twee in elkaar grijpende ringen (bron: Integraal Verkeers- en Vervoersplan Katwijk)

2.4. Structureel terugdringen van de verkeerdruk op de Zeeweg

De Zeeweg is niet berekend op een verdere verkeersgroei. Reeds nu treedt stagnatie op. De verkeerdruk zal toenemen als gevolg van de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen. De toename van de verkeerdruk op de Zeeweg is groter indien de Noordelijk Randweg Rijnsburg (NRR) niet wordt gerealiseerd. Gezien de benodigde investering die gemoeid is met de Noordelijke Randweg Rijnsburg, is de komst hiervan nog zeer onzeker.

Ook inpassing van de RijnGouweLijn vergt capaciteit. De keuze voor de route van de RijnGouweLijn over de Zeeweg is definitief gemaakt. Tussen de N206 en het centrum zal de RijnGouweLijn over de Zeeweg voeren. Voor zover op de Zeeweg ruimte voor capaciteitsuitbreiding beschikbaar is, is deze nodig voor de inpassing van de RijnGouweLijn. De capaciteit van de Zeeweg neemt bovendien door de komst van de RijnGouweLijn af doordat het hoogwaardig openbaar vervoer op de kruispunten prioriteit in de verkeersafwikkeling krijgt.

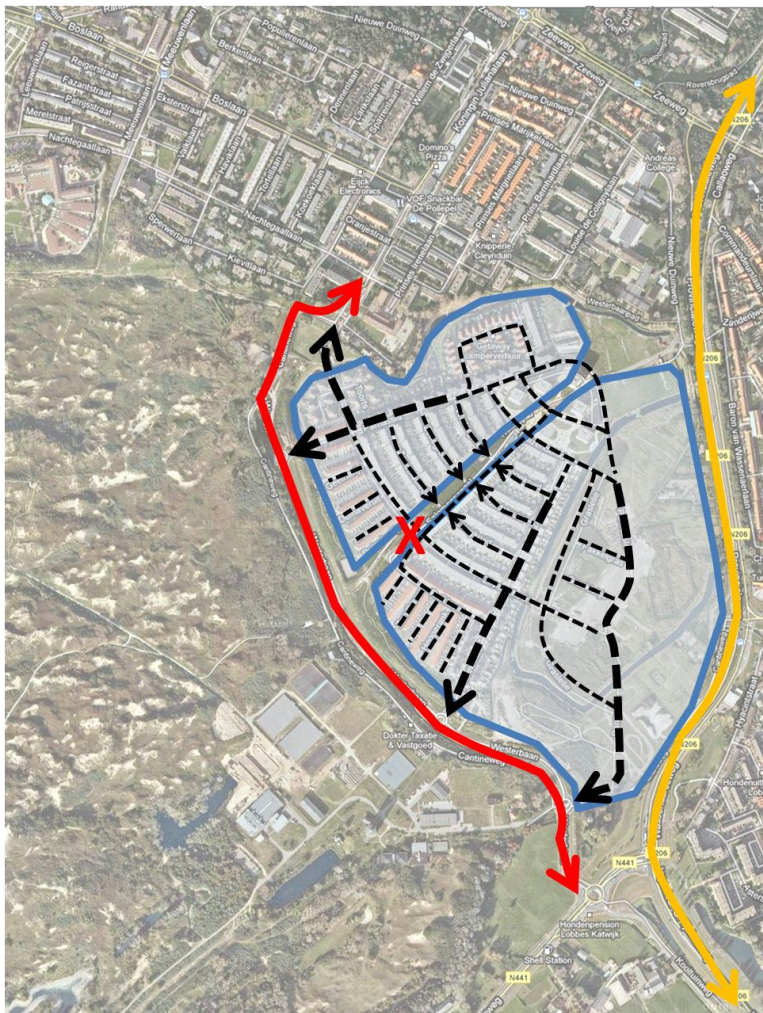
De onzekerheid over de Noordelijke Randweg Rijnsburg maakt – samen met de komst van de RijnGouweLijn – de inzet van de Westerbaan als derde ontsluitingsroute urgenter.

2.5. Westerbaan ontsluiting voor Katwijk Zuid en de wijk Zanderij

Westerbaan als ontsluitende randweg van woonwijk Zanderij

De Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan dient ook als randweg voor de woonwijk Zanderij, een woonwijk met circa 1.000 woningen (uit te breiden in Duinvallei met 400 woningen). Deze randweg ontsluit de wijk niet alleen naar de N206, maar ook naar de andere delen van Katwijk.

De verkeersstructuur van de wijk is gebaseerd op de aanwezigheid van een randweg en zo opgezet dat verkeer gestimuleerd wordt de randweg te gebruiken. Doorgaand verkeer door de wijk wordt zo geweerd, inclusief doorgaand verkeer binnen de wijk zelf (figuur 2.3 geeft de opzet van de verkeersstructuur van de wijk weer). De interne verkeersstructuur is gezien opzet, inrichting en het (stedenbouwkundig) profiel niet geschikt voor het verwerken van doorgaand verkeer. De Westerbaan is samen met de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan (en vooruitlopend hierop de tijdelijke inzet van de Cantineweg) van belang voor de ontsluiting van de woonwijk Zanderij naar de andere delen van Katwijk.



Figuur 2.3 Verkeersontsluiting woonwijk Zanderij

Toename verkeer in Zanderij door ontbreken verbinding Westerbaan-Meeuwenlaan

Bij afwezigheid van een direct verbindende weg tussen de Westerbaan en de Meeuwenlaan dan wel Koningin Julianalaan zoekt het verkeer een route via de wijk. De route voert dan

vanaf de Westerbaan via de Parnassia (Noord) en de Zilver schoon naar de Koningin Julianalaan. De verkeersintensiteit op de Zilver schoon loopt dan op van 2.800 tot 7.000 mvt/etmaal¹⁾. De verkeersintensiteit op de Parnassia loopt dan op van 1.230 tot 5.100 mvt/etmaal. Dergelijke hoge verkeersintensiteiten zijn niet acceptabel om redenen van verkeersveiligheid en leefbaarheid (zie bijlage 3).

Bovenbeschreven situatie dreigde zich voor te doen toen in augustus 2009 de tijdelijke opengestelde Cantineweg moest worden afgesloten. Om toename van de verkeersintensiteit op de kortsluitende route tussen de Westerbaan en de Koningin Julianalaan te voorkomen, is om redenen van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid ook het gedeelte van de Westerbaan met een tijdelijke verkeersmaatregel afgesloten tussen de Zeewinde en de Parnassia (Noord). Deze situatie heeft zich voorgedaan tussen 25 augustus 2009 en 7 juli 2011.

Als gevolg van het ontbreken van een functionerende ringstructuur nam de verkeersdruk – en daarmee de verkeersonveiligheid en leefbaarheidshinder – op de straten binnen de wijk Zanderij toe. Ook bleek dat de afsluiting gevolgen had voor het functioneren van het hoofdwegennet van Katwijk ten westen van de N206. Er trad een ongewenste verschuiving van verkeersstromen op. Door het vervallen van een 'overdrukventiel' via de Westerbaan stagneerde de verkeersafwikkeling vaker en op meerdere punten van het wegennet.

2.6. Beleidskader

De Brede Structuurvisie Katwijk en het Integraal Verkeers- en Vervoersplan Katwijk vormen het belangrijkste beleidskader. Hierin is de visie op de ontsluiting van Katwijk vastgelegd, een visie die uitgaat van completeren van de subring door verbinding van de Westerbaan met de Meeuwenlaan.

2.7. Samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen

In de omgeving van het plangebied zijn een aantal andere ruimtelijke ontwikkelingen gaande. Onderstaand wordt ingegaan op de ruimtelijke ontwikkelingen die door hun invloed op de verkeersintensiteiten van Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan (cumulatieve) gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Een aantal van deze ontwikkelingen is nog slechts in een studiefase en heeft daarom pas in de verdere toekomst een effect.

RijnGouweLijn

De RijnGouweLijn is een regionale lightrailverbinding tussen Gouda, Alphen aan den Rijn, Leiden en Katwijk/Noordwijk. Voor het plangebied is de RijnGouweLijn-West (RGL-West) het relevante deel. RGL-West moet Leiden verbinden met Katwijk en Noordwijk. In 2009 is besloten dat de RijnGouweLijn geen gebruik zal maken van een tracé langs de Westerbaan. Gekozen is voor een In 2011 heeft het nieuwe college van GS van de provincie Zuid-Holland uitgesproken dat haar voorkeur uitgaat naar het in eerste instantie instellen van een hoogwaardige busverbinding, die later vertrambaar is. Een definitieve keuze is nog niet gemaakt maar duidelijk is wel dat de komst van de RijnGouweLijn, in welke vorm dan ook, ten koste zal gaan van de beschikbare wegcapaciteit voor het autoverkeer.

1) Op basis van RVMK Holland-Rijnland 2008.

Rijnlandroute

De hoofdwegenstructuur in de regio is vooral noord-zuidgericht. Oost-westverkeer is gedwongen om routes door stedelijk gebied te kiezen. Het project Rijnlandroute zoekt een oplossing voor dit probleem en ontwikkelt een nieuwe oost-westverbinding in de regio tussen de rijksweg A4 en Katwijk, met een goede aansluiting op de A44. Voor de Rijnlandroute is een MKBA (Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse) uitgevoerd, op basis waarvan een principekeuze is gemaakt voor een tracé dat ter hoogte van de locatie Valkenburg op het tracé van de huidige N206 zal lopen.

Noordelijke Randweg Rijnsburg

De Noordelijke Randweg Rijnsburg (NRR) is een mogelijke toekomstige verbinding tussen de N206 en de A44 ten noorden van Rijnsburg. De Noordelijke Randweg vormt samen met de A44 en de Rijnlandroute de hoofdring binnen de gemeente Katwijk. De Westerbaan vormt samen met de Meeuwenlaan, de Karel Doormanlaan, de Industrieweg, Rijnmond, Binnensluis en de Hoorneslaan de subring. Beide ringen grijpen als tandwielen in elkaar. De NRR is in het onderzoek naar de verkeersomvang dat ten grondslag ligt aan het Integraal Verkeers- en Vervoerplan in een aantal scenario's meegenomen. Hieruit blijkt dat het aanleggen van de NRR (een geringe) invloed heeft op de verkeerscijfers voor de Westerbaan. Over de NRR heeft echter nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Realisatie is vooralsnog niet aan de orde.

Diverse bouwplannen

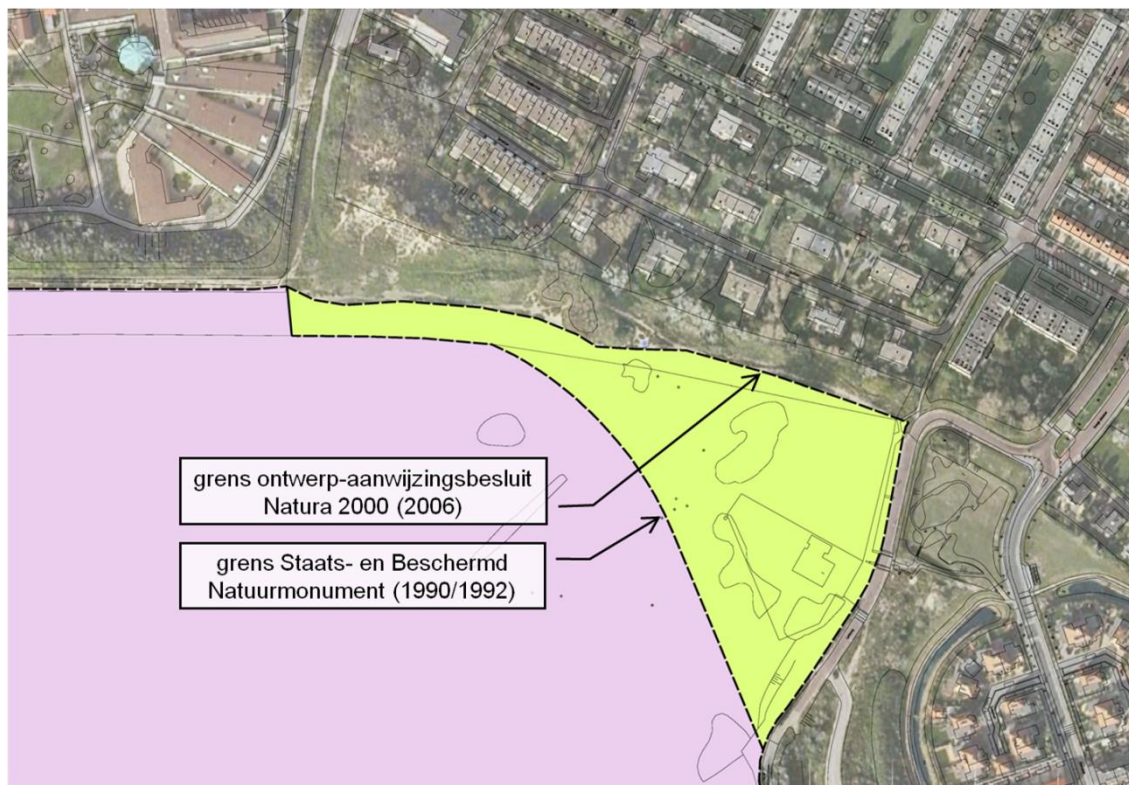
Binnen Katwijk en in de regio zijn diverse bouwplannen voorzien. De planologisch-juridisch harde bouwplannen zijn opgenomen in het regionale verkeerprognosemodel dat voor deze planMER wordt gebruikt¹⁾. De ontwikkeling van de nieuwbouwlocatie Nieuw valkenburg is nog geen planologisch- juridisch harde ontwikkeling. Het verkeersprognosesmodel houdt echter wel rekening met deze ontwikkeling. Uitgegaan wordt van RVMK Holland-Rijnland 2.0 met basisjaar 2008 en prognosejaren 2020 (Valkenburg deels bebouwd) en 2030 (Valkenburg geheel bebouwd). In het planMER zal in het hoofdstuk over verkeer worden aangegeven hoe met deze beide modelvarianten in het planMER wordt omgegaan. Via de verkeersprognoses worden alle relevante ontwikkelingen in het planMER betrokken.

Besluit grenslegging Natura 2000-gebied Meijendel en Berkheide

De begrenzing van het Natura 2000-gebied dient nog definitief worden vastgesteld. Hierover neemt de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I)²⁾ nog een beslissing. In het ontwerpaanwijzingsbesluit voor het Natura 2000-gebied is de grens op de rand van het duingebied gelegd. De begrenzing is daarmee ruimer dan de begrenzing van het huidige Staats- en Beschermd Natuurmonument. In figuur 2.4 zijn beide grenzen weergegeven.

1) Uitgegaan wordt van RVMK Holland-Rijnland 2011 met basisjaar 2008 en prognosejaren 2020 (Valkenburg deels bebouwd) en 2030 (Valkenburg geheel bebouwd).

2) Voorheen de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV).



Figuur 2.4 Grens Staats- en Beschermd Natuurmonument en grens ontwerp-aanwijzingsbesluit Natura 2000

De gemeente en de provincie hebben de staatssecretaris gevraagd bij de besluitvorming rekening te houden met de mogelijkheid de aansluiting van de Westerbaan op de Meeuwenlaan in te passen. De staatssecretaris heeft gesteld begrip te hebben voor de onzekerheid over de balans tussen economie en ecologie en toegezegd in het definitieve besluit de begrenzing van het Natura 2000-gebied te leggen op de grens van het Staats- en Beschermd Natuurmonument (zie bijlage 6).. Deze toezegging zal in positieve zin van invloed zijn op de passende beoordeling die moet worden opgesteld voor de wegverbinding tussen de Westerbaan en Meeuwenlaan. Deze wegverbinding valt dan buiten de grens van het Natura 2000-gebied. Indien de grens uiteindelijk toch op de grens van het ontwerp-aanwijzingsbesluit wordt gelegd is een variant beschikbaar die nog steeds buiten het Natura 2000-gebied omgaat. De afstand tussen de weg en het Natura 2000-gebied is dan echter zeer krap. In hoofdstuk 4 komt deze variant aan de orde.

Geanticipeerd wordt op een definitieve grens die samenvalt met de grens van het Staats- en Beschermd Natuurmonument. Het bestemmingsplan, dat de nieuwe verbinding mogelijk maakt binnen de grens van het ontwerp-aanwijzingsbesluit, maar buiten de grens van het Staats- en Beschermd Natuurmonument kan echter niet worden vastgesteld voordat de staatssecretaris een definitief besluit heeft genomen.¹

Fietsverbinding via Westerbaan

In de structuurvisie is aangegeven dat de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan ook zal voorzien in een ontbrekende schakel van het fietsroutenetwerk. In de huidige situatie voert deze route via de voor autoverkeer afgesloten parallel aan de huidige Westerbaan gelegen Cantineweg, over de tijdelijk voor doorgaand verkeer opengestelde

¹ In hoofdstuk 4 wordt nader toegelicht dat het planMER om die reden ook een scenario behandelt dat rekening houdt met een besluit dat vasthoudt aan de grenslegging conform het ontwerp-aanwijzingsbesluit.

Cantineweg, over de Koningin Julianalaan naar de Boslaan. Indien de grens van het Natura 2000-gebied niet samenvalt met de grens van het Staats- en Beschermd Natuurmonument, maar op de rand van het duingebied ligt, is een verbinding voor het autoverkeer nog net inpasbaar buiten het Natura 2000-gebied. Vanwege het ruimtegebrek zal een fietsverbinding dan binnen het Natura 2000-gebied liggen.

Vaststellen beheerplan

Voor het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide dient een beheerplan opgesteld te worden. Onbekend is wanneer het beheerplan zal worden vastgesteld.

Conclusie

In het planMER wordt uitgegaan van het volgende:

- een tracé van de RijnGouweLijn over de Zeeweg;
- de Noordelijke Randweg Rijnsburg is nog niet gerealiseerd;
- alle planologisch-juridisch harde ruimtelijke plannen zijn gerealiseerd; de verkeersprognosecijfers gaan hier vanuit;
- Nieuw Valkenburg deels gerealiseerd in 2020 en geheel in 2030; de verkeersprognosecijfers gaan hier vanuit;
- grens Natura 2000-gebied ter plaatse van Staats- en Beschermd Natuurmonument; voor een grens op de rand van het duingebied wordt een scenario gezien;
- een fietsvoorziening langs de gehele verbinding;
- geen vastgesteld beheerplan voor het Natura 2000-gebied.

2.8. Doelstelling project

De doelen van de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan zijn:

- het completeren van de subring ten gunste van een robuust hoofdwegennet waarop de verkeersafwikkeling beter is gewaarborgd;
- het structureel terugdringen van de verkeerdruk op de Zeeweg ten gunste van een betere doorstroming en inpassing van een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (de RijnGouweLijn);

de Westerbaan als ontsluiting voor Katwijk Zuid en de wijk Zanderij:

- ontsluiten van de wijk Zanderij naar andere delen van Katwijk;
- ontsluiten van het zuidelijk deel van de gemeente Katwijk (deel ten zuiden van de Zeeweg) naar de N206;
- het garanderen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat binnen de wijk Zanderij.

3.1. Eerdere procedures leidden niet tot resultaat

Binnen de gemeente Katwijk zijn in het verleden diverse alternatieven en varianten voor de doortrekking van de Westerbaan onderzocht. Ook zijn al eerder ruimtelijke ordeningsprocedures opgestart en doorlopen, maar deze hebben niet tot een realiseerbaar besluit geleid. Dit heeft vooral te maken met het dichtbij gelegen Natura 2000-gebied en de begrenzing daarvan.

De grens van het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide

Het duingebied Meijndel & Berkheide is aangewezen als Staats- en Beschermd Natuurmonument in het kader van de Nb-wet 1996. De begrenzing hiervan valt samen met die van de aanwijzing als stiltegebied en ligt aan de noordzijde op enige afstand van de noordrand van het duingebied. In 2003 is het gebied aangemeld als Habitatrichtlijngebied bij de EU in het kader van de verplichtingen die voortvloeien uit de Habitatrichtlijn. De begrenzing hiervan viel samen met die van het Staats- en Beschermd Natuurmonument.

In 2005 zijn de ontwerpbesluiten voor het gebied in het kader van Natura 2000 als vervolg op de aanmelding als Habitatrichtlijngebied gepubliceerd. De begrenzing van het gebied aan de noordzijde is hierbij aan de rand van het duingebied gelegd, zie figuur 3.1.

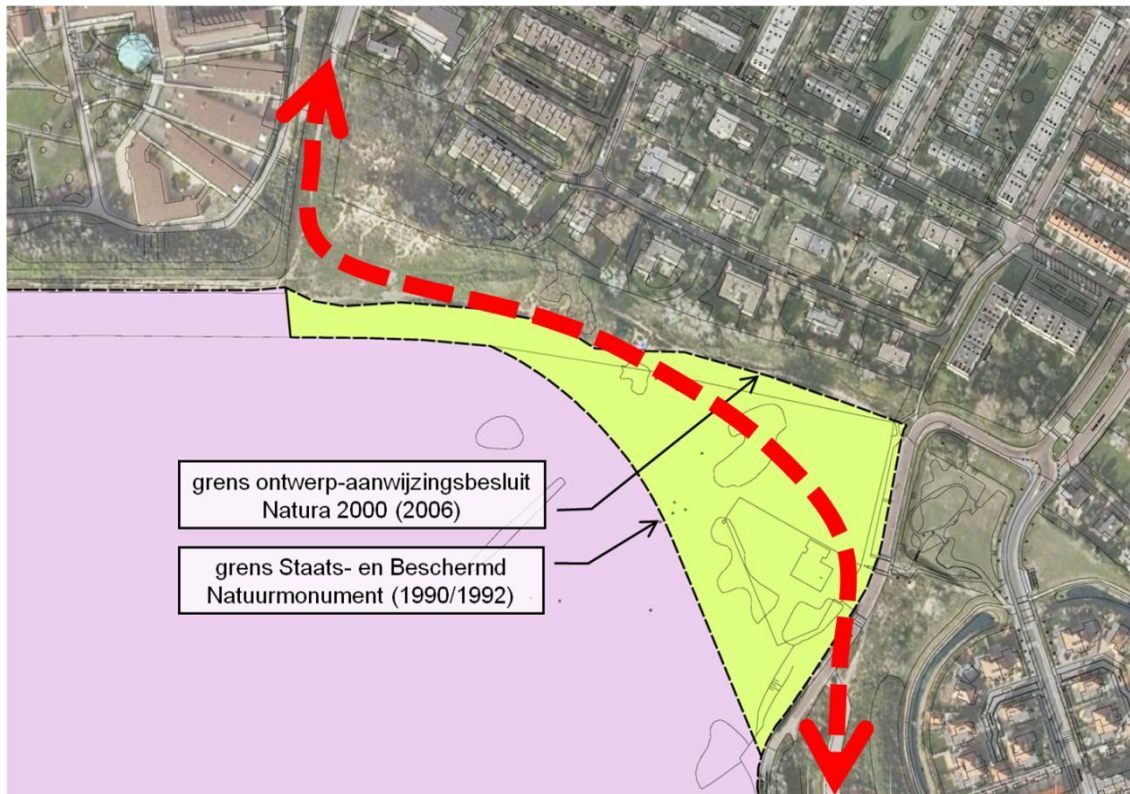
Verbinding langs grens natuurmonument

In 2006 is een ontwerpbestemmingsplan in procedure gegaan voor een tracé dat aansluit op de Meeuwenlaan¹⁾. Dit tracé loopt langs de rand van het natuurmonument Berkheide ten noorden van de begrenzing van het natuurmonument zoals dat destijds – dus voor publicatie van het ontwerpbesluit in 2005 – gedefinieerd was. Voor het bestemmingsplan is een natuurtoets²⁾ uitgevoerd, waaruit naar voren kwam dat er geen passende beoordeling nodig was. Op basis daarvan is in 2006 een vergunning in het kader van de Nb-wet aangevraagd. Deze is nodig om het werk te kunnen uitvoeren. Deze vergunning is door de provincie verleend. Eind 2006 is de vergunning echter door de Raad van State geschorst op basis van het feit dat in de vergunning onvoldoende rekening werd gehouden met het ontwerpaanwijzingsbesluit, waarin de grens is verschoven naar de rand van het duingebied. Op basis daarvan is afgezien van realisatie.

De gemeente heeft in 2007 een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit. In deze bezwaarprocedure is nog geen uitspraak gedaan. Tevens is de definitieve begrenzing nog niet vastgesteld.

1) Bestemmingsplan 'Westerbaan' Katwijk, ontwerp, november 2006 (Grontmij).

2) Grontmij Nederland bv, Houten 11 april 2006.



Figuur 3.1 Grens Staats- en Beschermd Natuurmonument en grens ontwerp-aanwijzingsbesluit Natura 2000 plus tracé ontwerpbestemmingsplan 2006

3.2. Hoe nu verder

Grens terug naar grens Staats- en Beschermd Natuurmonument

Over de definitieve grenslegging van het Natura 2000-gebied dient de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I)¹⁾ nog een beslissing te nemen.

De provincie Zuid-Holland en de gemeente Katwijk hebben er bij de staatssecretaris op aangedrongen de Natura 2000-begrenzing bij de definitieve grensaanwijzing gelijk te leggen met het Staats- en Beschermd Natuurmonument, zodat de Permanente aansluiting van de Westerbaan op de Meeuwenlaan buiten de Natura 2000-begrenzing aangelegd kan worden.

De staatssecretaris van LNV heeft hier positief op gereageerd (brief PDN.2010/78 van 24 februari 2010). Zij stelt dat zij begrip heeft voor de onzekerheid over de balans tussen economie en ecologie en dat zij bereid is de begrenzing van het Natura 2000-gebied aan te passen op een wijze die realisatie van de rondweg mogelijk maakt. Wel stelt zij daarbij de voorwaarde:

'..... dat de provincie met een ecologisch deugdelijk onderbouwd en gedragen voorstel komt, waaruit blijkt dat realisatie van instandhoudingsdoelen minstens zo goed gewaarborgd is als in een situatie waarbij alle waarden die in het gebied van het tracé liggen worden mee begrengd.'

De gemeente en de provincie Zuid-Holland hebben in afstemming met het Ministerie een Notitie grenswijziging opgesteld, waarin wordt onderbouwd dat de instandhoudingsdoelen bij grenswijziging van het Natura 2000-gebied gewaarborgd zijn als de grens van het Natura

1) Voorheen de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV).

2000-gebied wordt gelegd op naar de grens van het Staats- en Beschermd natuurmonument (zie bijlage 4).

Grenswijziging uitgangspunt voor verdere besluitvorming

De gemeente Katwijk wil gezien de urgentie van de verkeersproblematiek niet wachten met het opstellen van het bestemmingsplan tot de definitieve vaststelling van het Natura 2000-gebied. Om die reden heeft de gemeente besloten om in dit stadium een passende beoordeling te maken voor een nieuwe aanvraag voor een vergunning in het kader van de Nb-wet, waarbij rekening wordt gehouden met de nieuwe voorgenomen begrenzing.

3.3. Verbinding via Cantineweg biedt tijdelijk oplossing

In afwachting van besluitvorming en aanleg over de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan biedt een verbinding via de Cantineweg een tijdelijke oplossing. De weg is wat betreft inrichting en capaciteit niet geschikt als definitieve verbinding. Deze tijdelijke oplossing is nodig om de wijk Zanderij te ontsluiten naar de andere delen van Katwijk, waarbij de verkeersdruk binnen de wijk tot op een aanvaardbaar niveau is teruggebracht zodat de verkeersveiligheid en leefbaarheid gewaarborgd is.

De Cantineweg ontlast ook andere delen van het hoofdwegennet, met name de Zeeweg. De verbinding fungeert als 'overdrukventiel' op momenten waarop de verkeersafwikkeling stagneert. Het functioneren van het hoofdwegennet wordt hierdoor verbeterd.

De tijdelijke openstelling van de Cantineweg is in een bestemmingsplan geregeld. Dit bestemmingsplan staat gebruik als tijdelijke verbinding toe gedurende maximaal 5 jaar¹). Er wordt gebruikgemaakt van de mogelijkheid die de Wet ruimtelijke ordening biedt in artikel 3.2, namelijk de aanwijzing van een voorlopige bestemming. Dit impliceert dat 5 jaar na inwerkingtreding van dit plan de voorlopige bestemming vervalt. Deze termijn komt niet voor verlenging in aanmerking. De Cantineweg zal vanaf dat moment een verblijfsfunctie verkrijgen of van een nieuwe bestemming worden voorzien in het bestemmingsplan waarin de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan zal worden vastgelegd.

In figuur 3.2 is de ligging van het zoekgebied van het tracé voor de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan weergegeven alsook de ligging van de Cantineweg.

1 In de praktijk tot medio 2016

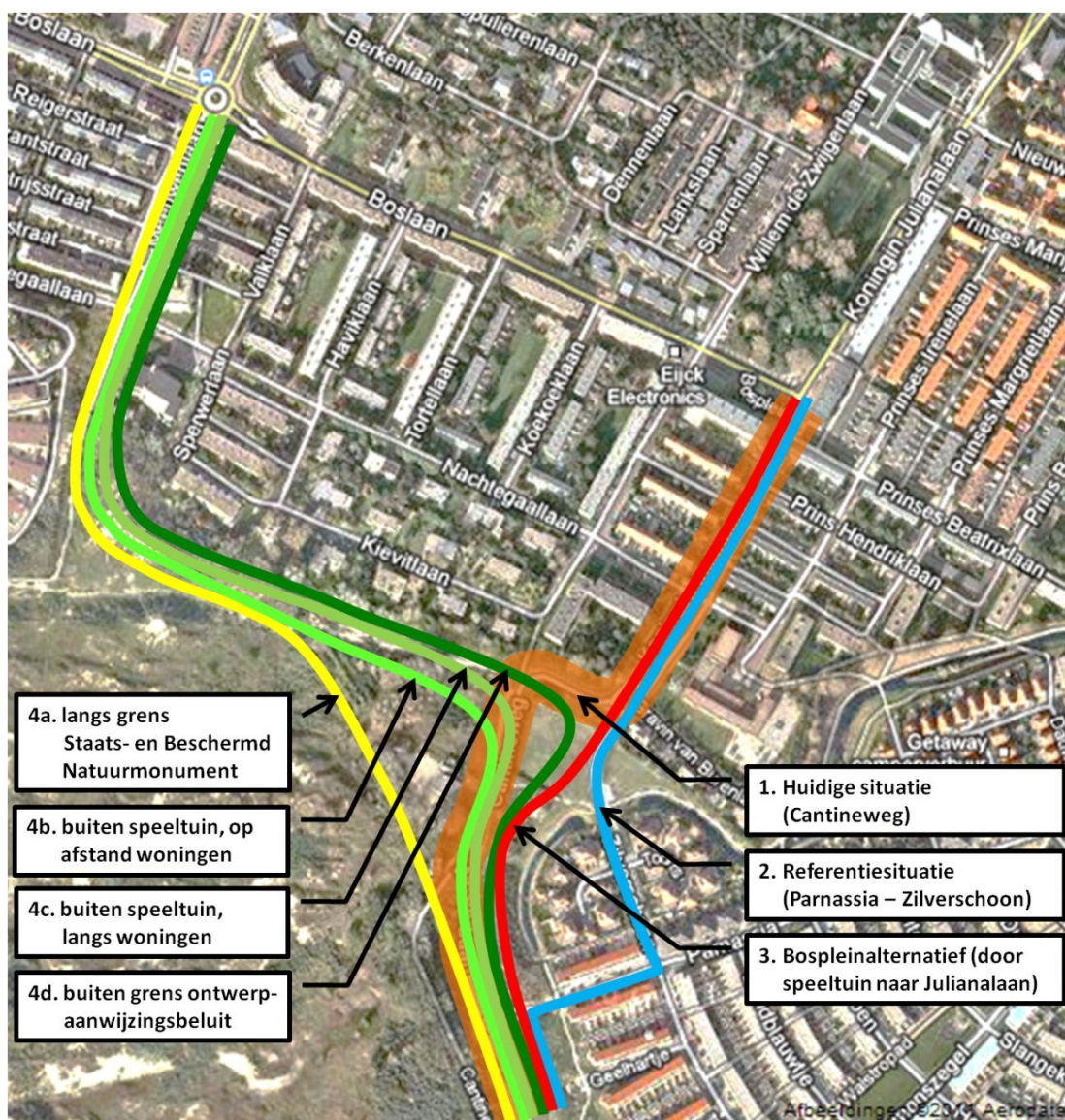


Figuur 3.2 Ligging Cantineweg en zoekgebied tracé Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan

4.1. Trechtering alternatieven en varianten

Overzicht van alternatieven en varianten die worden onderzocht

De mer-regelgeving bepaalt dat in een planMER de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven zijn opgenomen. In figuur 4.1. is een overzicht opgenomen van alternatieven en varianten die in het planMER zullen worden onderzocht.

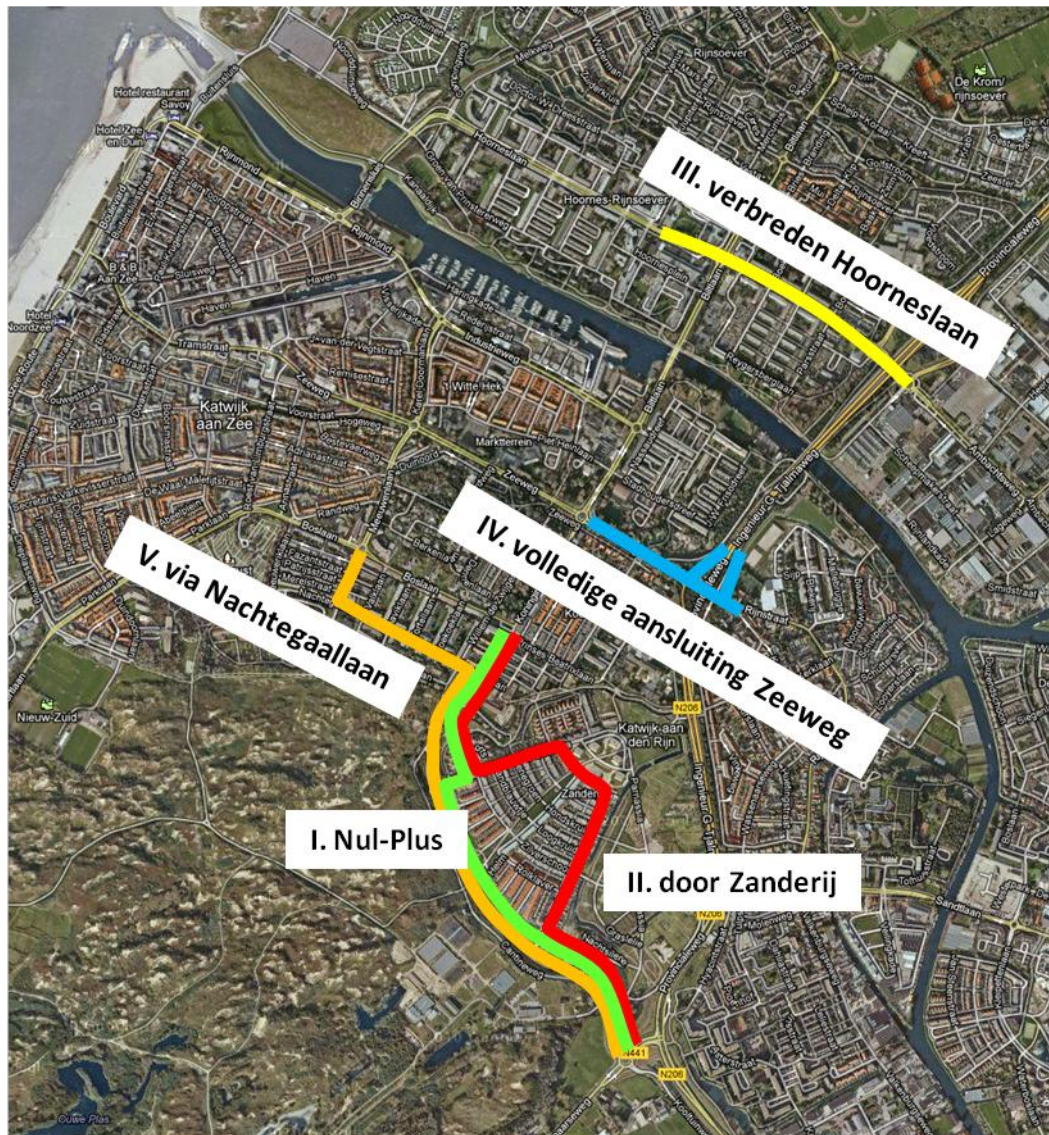


Figuur 4.1 In planMER te onderzoeken alternatieven en varianten

Het initiatief betreft een verbinding tussen de Meeuwenlaan en de Wassenaarseweg (zie figuur 1.1). Dat betekent dat ook de Westerbaan tussen Cantineweg en Wassenaarseweg onderdeel uitmaakt van de alternatieven.

Overzicht van alternatieven en varianten die zijn afgefallen

In figuur 4.2 zijn de alternatieven weergegeven die zijn afgefallen en niet in het planMER zullen worden onderzocht. In bijlage 5 wordt onderbouwd om welke redenen deze alternatieven en varianten zijn afgefallen.



Figuur 4.2 Voor het planMER afgefallen alternatieven en varianten

4.2. Huidige situatie

Samengevat kan de huidige situatie als volgt worden gekarakteriseerd.

- De Cantineweg fungeert tot 7 juli 2016 als tijdelijke verbinding voor het doorgaande verkeer.
- De klinkerbestrating van de Cantineweg is ten behoeve van de geluidsbeperving gedurende de tijdelijke functie voor het doorgaande verkeer vervangen door asfalt. Om

daarnaast de geldende snelheid van 30 km/h te garanderen zijn drempels aangelegd. Tevens zijn twee faunapassages aangelegd ten behoeve van de aanwezige rugstreeppadden.



Foto 4.3 Huidige vormgeving Cantineweg (na tijdelijke openstelling op 7 juli 2011)

De huidige situatie biedt een tijdelijke oplossing om de bereikbaarheid van de wijk Zanderij te garanderen, de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk te waarborgen en de verkeersdruk op de Zeeweg te beperken. In hoofdstuk 2 is dat toegelicht.



Figuur 4.4 Huidige situatie

4.3. Referentiesituatie

Gebruikelijk is referentiesituatie de autonome situatie: dat wat op basis van vigerend beleid en plannen in de toekomstige situatie mogelijk is. In dit geval is een passende beoordeling aanleiding voor het planMER. Daarbij moet worden onderzocht of het initiatief mogelijk significante effecten heeft als gevolg waarvan de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied mogelijk in gevaar komen. Dit volgt uit de Natuurbeschermingswet. De Natuurbeschermingswet is daarom (mede) maatgevend voor de definitie van de referentiesituatie.

In het kader van de passende beoordeling wordt het initiatief afgezet tegen bestaand gebruik. Op basis van de Natuurbeschermingswet geldt hiervoor de peildatum van 1 oktober 2005 en de restrictie dat het gebruik niet in betekende mate mag zijn gewijzigd.

Op 1 oktober 2005 bood de route Koningin Julianalaan – Cantineweg – Westerbaan een verbinding tussen de Boslaan en de Wassenaarseweg. De Cantineweg was daarbij tijdelijk in gebruik als wegverbinding tussen de Westerbaan en de Koningin Julianalaan. In 2009 is de Cantineweg weer afgesloten. Daarmee is sprake van een in betekende mate gewijzigd gebruik ten opzichte van de peildatum van 1 oktober 2005. Op basis hiervan kan deze situatie niet als referentiesituatie worden aangemerkt.

Voor toekomstige situatie geldt iets vergelijkbaars. Het bestemmingsplan, dat het gebruik van de Cantineweg mogelijk maakt, heeft een geldigheidsduur van maximaal 5 jaar. Op basis daarvan zou deze situatie niet als referentiesituatie kunnen worden aangemerkt. Als aan het eind van deze 5 jaar geen definitieve nieuwe wegverbinding is gerealiseerd, wordt de Cantineweg voor doorgaand verkeer afgesloten. Dan zal de Meeuwenlaan met de Wassenaarseweg verbonden zijn via de route Westerbaan-Parnassia (Noord-)Zilverschoon-Koningin Julianalaan-Bosplein-Boslaan. Deze situatie is juridisch planologisch mogelijk: de gehele route heeft een bestemming Verkeersdoeleinden. Deze situatie wordt daarom als autonome ontwikkeling aangemerkt. Als referentiesituatie wordt daarom uitgegaan van een verbinding via Parnassia (Noord) en Zilverschoon.

Situatie tijdens eerdere afsluiting Cantineweg vormt geen referentiesituatie

Tussen 25 augustus 2009 en 7 juli 2011 is de Cantineweg afgesloten geweest. Eveneens is toen de Westerbaan afgesloten om gebruik van de Parnassia (Noord) en de Zilverschoon als verbindende route tegen te gaan. Dit heeft geleid tot verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten binnen de wijk Zanderij. Deze situatie wordt door het gemeentebestuur onacceptabel geacht en wordt om die reden niet als referentiesituatie aangemerkt.

Andere autonome ontwikkelingen betreffen:

- alle bouwactiviteiten die planologisch hard zijn, dat wil zeggen vastgelegd in een onherroepelijk ruimtelijk plan. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in het verkeersprognosemodel Holland-Rijnland;
- het tracé van de tramlijn RijnGouweLijn zal over de Zeeweg voeren.

Het MER voor de RijnGouweLijn geeft overigens aan dat de komst van deze tramlijn geen essentieel effect op de omvang van de verkeersintensiteiten zal hebben.

Uitgangspunt voor de referentiesituatie is verder dat de grens van het Natura 2000-gebied gelijk zal liggen met de grens van het Staats- en Beschermd Natuurmonument.

De Referentiesituatie bestaat dus uit de autonome ontwikkelingen plus de voorgenomen begrenzing van het Natura 2000-gebied.

1. Huidige situatie

In de huidige situatie wordt de Westerbaan tijdelijk via de Cantineweg naar de Koningin Julianalaan verbonden. Deze situatie zal maximaal 5 jaar bestaan. Medio 2016 wordt de tijdelijke verbinding opgeheven.

2. Referentiesituatie/Nulalternatief

De referentiesituatie is de verbinding van de Westerbaan via Parnassia (Noord) en Zilver-schoon naar de Koningin Julianalaan. De gehele route is in de vigerende bestemmingsplan-nen bestemd als 'Verkeerdoeleinden', zodat inzet van de verbinding voor doorgaand verkeer mogelijk is. De referentiesituatie is gelijktijdig het Nulalternatief: de situatie waarin niet wordt voorzien in een verbinding tussen de Westerbaan en de Meeuwenlaan.

3. Alternatief Bosplein

In het alternatief Bosplein wordt de Westerbaan via een verbinding door de speeltuin (paral-lel aan de Cantineweg) verbonden met de Koningin Julianalaan en het Bosplein. Dit alterna-tief laat het duingebied tussen de Cantineweg en de Meeuwenlaan ongemoeid.

4. Alternatief Direct Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan

In dit alternatief is de Westerbaan rechtstreeks met de Meeuwenlaan verbonden. Dit is het alternatief dat aansluit bij de visie op de hoofdontsluitingsstructuur zoals deze in de Brede Structuurvisie en het Integraal Verkeers- en Vervoersplan Katwijk is vastgelegd. Dit alterna-tief kent een aantal varianten. In onderstaande paragraaf wordt daarop ingegaan.

4.6. Varianten Directe Wegverbinding

In onderstaande figuur zijn de elementen in en rond het plangebied opgenomen die van in-vloed zijn op mogelijke tracévarianten.



Figuur 4.6 Elementen in en rond het plangebied

Het betreft:

- de woonhuiskavels langs de Kievitlaan. Het tracé dient hier buiten te blijven en bij voorkeur op enige afstand;
- het scoutingterrein. Het tracé dient hier – in principe – buiten te blijven;
- de speeltuin. Het tracé doorsnijdt de speeltuin bij voorkeur niet;
- de grens van het Staats- en Beschermd Natuurmonument. Het tracé dient hier buiten te blijven;
- de grens van het ontwerp-aanwijzingsbesluit Natura 2000. Ten minste één tracévariant dient hier buiten te blijven.

Op basis van deze elementen kunnen vier onderscheidende tracévarianten worden gedefinieerd (zie ook figuur 4.7).

a. Langs grens Staats- en Beschermd Natuurmonument

Een tracé dat in het verlengde van de Westerbaan achter het scoutingterrein om en langs de grens van het Staats- en Beschermd Natuurmonument voert en met een boog aansluit op de Meeuwenlaan.

b. Buiten speeltuin, op afstand woningen

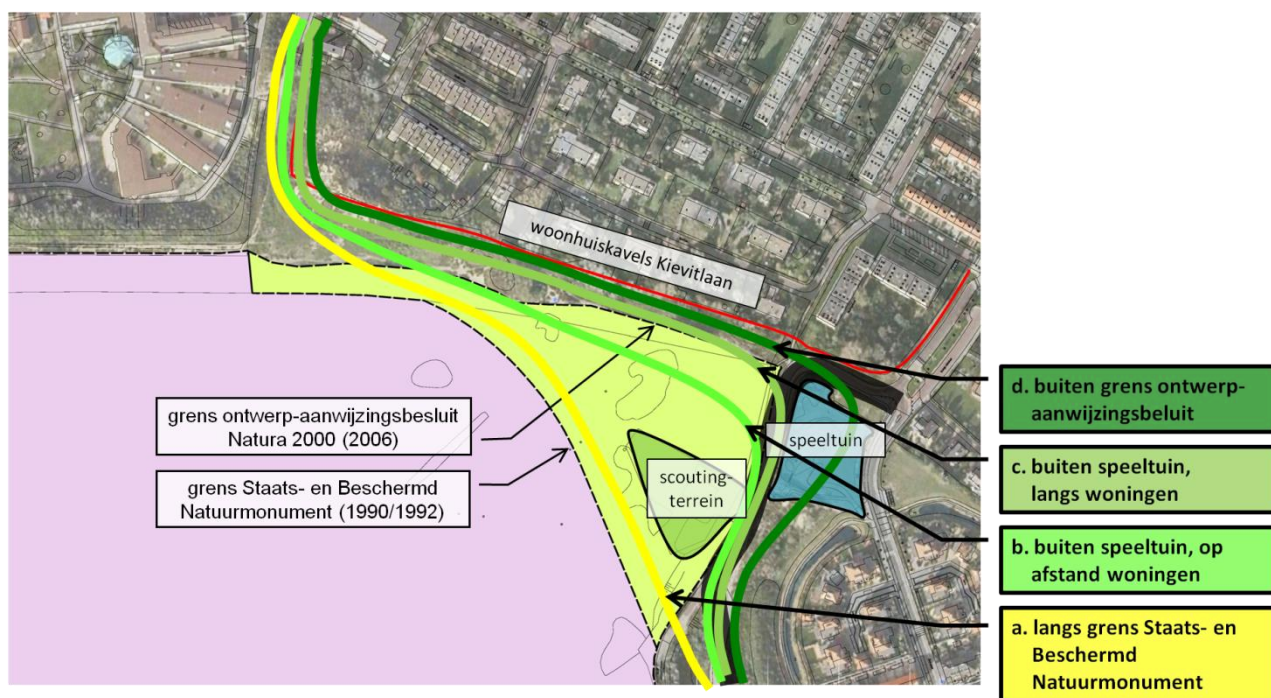
Een tracé dat de speeltuin niet doorsnijdt, aan de noordzijde een klein puntje van het scoutingterrein afsnijdt zodat zoveel mogelijk afstand kan worden gehouden tot de woningen langs de Kievitlaan.

c. Buiten speeltuin, langs woningen

Een tracé dat de speeltuin niet doorsnijdt, het scoutingterrein evenmin doorsnijdt, op een puntje na de grens van Natura 2000-gebied uit het ontwerp-aanwijzingsbesluit respecteert en dicht langs de woonkavels van de Kievitlaan voert.

d. Buiten grens ontwerp-aanwijzingsbesluit.

Een tracé dat de speeltuin doorsnijdt om geheel buiten de grens te blijven dat het ontwerp-aanwijzingsbesluit aan het Natura 2000-gebied toekent. Dit tracé respecteert ook het scoutingterrein en voert dicht langs de woonkavels van de Kievitlaan.



Figuur 4.7 Tracévarianten Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan

4.7. Subvarianten Rechtstreekse Verbinding

In de vorige paragraaf zijn 4 tracévarianten onderscheiden. In het kader van het planMER zal worden onderzocht of reële subvarianten kunnen worden onderscheiden met betrekking tot de inpassing in het verticale vlak. Denkbare subvarianten op de maaiveldligging zijn een halfverdiepte ligging of een tunnel. Per variant wordt in het planMER eerst getrechterd welke subvariant technisch (en financieel) haalbaar is.

4.8. Samenvatting alternatieven en varianten

Het planMER zal ingaan op de volgende situaties en alternatieven:

1. huidige situatie;
2. referentiesituatie;
3. alternatief Bosplein;
4. alternatief Rechtstreekse Verbinding Westerbaan met Meeuwenlaan:
 - a. variant langs Staats- en Beschermd Natuurmonument;
 - b. variant buiten speeltuin, op afstand van woningen;
 - c. variant buiten speeltuin, langs woningen;
 - d. variant buiten grens ontwerpaanwijzingsbesluit.

Voor deze varianten wordt onderzocht of er reële subvarianten zijn op een maaiveldligging, waarbij gekeken zal worden naar een half verdiepte ligging en een tunnel.

Voor de alternatieven 2, 3 en 4d zullen in een scenario de ecologische effecten op Natura 2000 in beeld worden gebracht voor de situatie waarin de grens van het Natura 2000-gebied – ondanks het voornemen van de staatssecretaris – niet samen valt met de grens van het Staats- en Beschermd Natuurmonument.

5.1. Inleiding

Detailniveau van de analyses: kwantitatief en kwalitatief

De analyses in het planMER zullen deels kwantitatief en deels kwalitatief plaatsvinden. Verkeer en verkeersgerelateerde effecten zijn in dit planMER het meest relevant. Deze zullen waar mogelijk kwantitatief worden beoordeeld. De gemeente Katwijk beschikt over actuele verkeerscijfers voor zowel de huidige als de toekomstige situatie in de vorm van het verkeersprognosemodel Regionale Verkeersmilieukaart Holland-Rijnland 2011. De beschikbaarheid van goede verkeersgegevens maakt het mogelijk de verkeersgerelateerde onderdelen, zoals geluid, stikstofdepositie en luchtkwaliteit kwantitatief te beoordelen.

Cumulatie

Alle autonome ontwikkelingen zijn meegenomen in het regionale verkeersmodel zodat uitspraken gedaan kunnen worden over de cumulatieve verkeerseffecten en daarmee over de cumulatieve effecten voor stikstofdepositie, luchtkwaliteit en wegverkeerslawaaï.

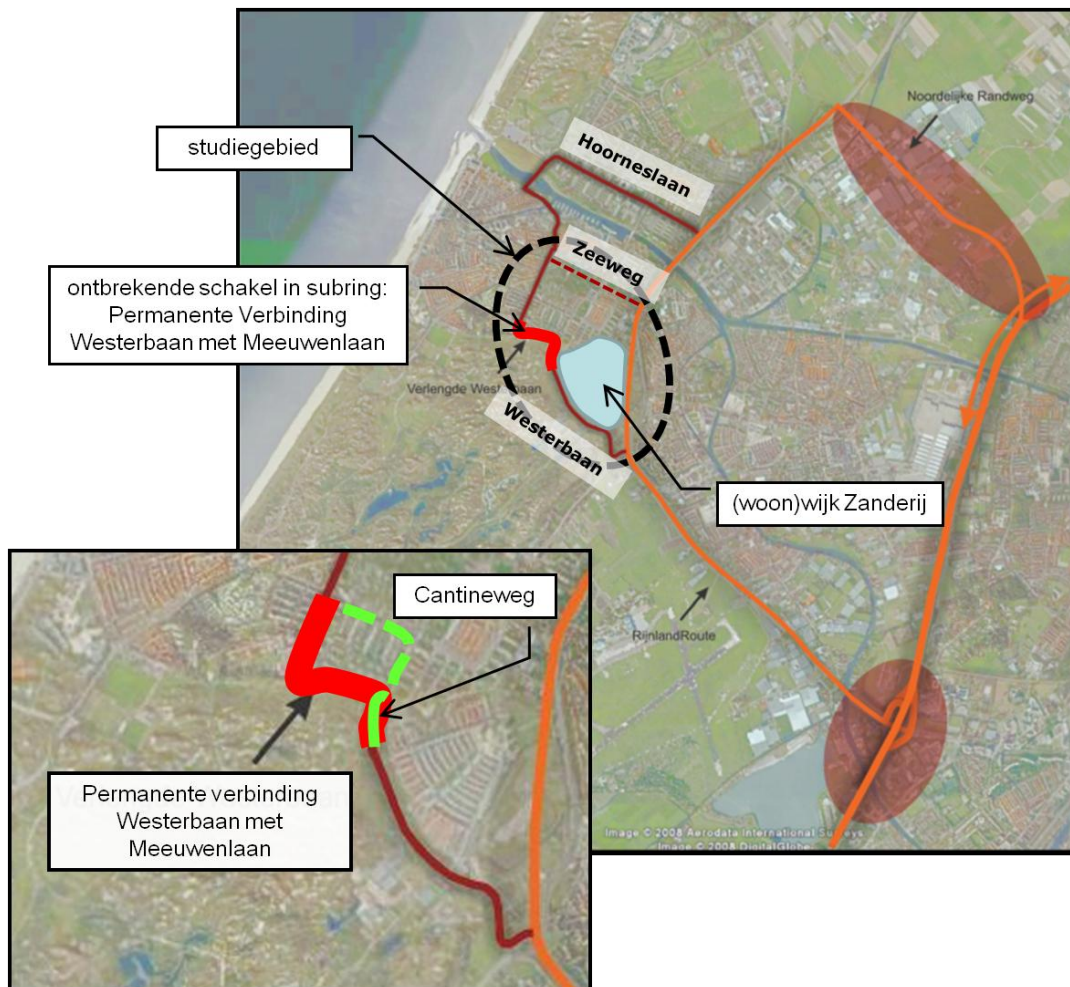
5.2. Ligging plangebied en studiegebied

Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar milieueffecten, als gevolg van de voorgenomen activiteit, (kunnen) optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving ervan. Aangezien de reikwijdte van milieugevolgen per milieuaspect aanzienlijk kan verschillen, kan de omvang van het studiegebied niet exact worden aangegeven. In het planMER wordt dit per aspect aangegeven. In figuur 5.1 is de ligging van het studiegebied weergegeven.

Plangebied

Het plangebied betreft het gebied waar het bestemmingsplan betrekking op heeft en bestaat uit het tracé van de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan.



Figuur 5.1 Studiegebied

5.3. Beoordelingsaspecten

Het planMER zal ingaan op de volgende beoordelingsthema's:

- ecologie;
- verkeer en vervoer;
- woon en leefklimaat;
- landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- bodem en water.

In tabel 5.1 is uiteengezet welke milieuaspecten worden onderzocht en op welke wijze de effecten in het planMER worden beschreven.

Tabel 5.1 Overzicht beoordelingsaspecten

thema	te beschrijven effecten	werkwijze
ecologie - gebiedsbescherming - soortenbescherming	- verstoring - verzuring en vermesting - aantasting leefgebied zwaar beschermde soorten . verstoring . vermesting en verzuring . verdroging . vernietiging . versnippering	- zowel kwantitatief als kwalitatief
verkeer en vervoer	- bereikbaarheid auto, fiets en goederenvervoer - functioneren hoofdverkeersstructuur verkeersafwikkeling verkeersveiligheid	- kwantitatief/kwalitatief, aan de hand van beschikbare verkeersgegevens - kwantitatief/kwalitatief, aan de hand van beschikbare verkeersgegevens
woon- en leefklimaat - wegverkeerslawaaï - luchtkwaliteit - veiligheid - ruimtegebruik - visuele hinder	- hoogte geluidsbelasting en aantal geluidsgehinderde woningen - effect luchtkwaliteit toename verkeer - sociale veiligheid - externe veiligheid - huidige en toekomstige functies - ruimtelijke inpassing/zicht	- kwantitatief op basis SRM II, kwalitatief op basis hoogte optredend geluidsniveau een aantal gehinderden - kwantitatief onderzoek met CAR II/SRM II - kwalitatief - kwalitatief - kwalitatief - kwalitatief
Landschap, cultuurhistorie en archeologie - landschapsstructuur/cultuurhistorie - archeologie	- vernietiging, verstoring, doorsnijding karakteristieke patronen en structuren - vernietiging, verstoring, doorsnijding historische landschapkenmerken - vernietiging, verstoring, verdroging archeologische waarden	- kwalitatief op basis van aantal doorsnijdingen, aantasting oppervlaktes en dergelijke aan de hand van de provinciale CHS-kaart en de gemeentelijke archeologiekaart
bodem en water - bodemkwaliteit - grondbalans - grondwater - oppervlaktewater - waterketen	- invloed bestaande bodemkwaliteit - hergebruik grond binnen project - effect grondwaterstand - effect oppervlaktewaterkwaliteit - waterberging en afkoppelen	- kwalitatief - kwalitatief - kwalitatief - kwalitatief, kwantitatief waar het compensatie oppervlakte water betreft - kwalitatief, kwantitatief voor zover gegevens beschikbaar

5.4. Thema ecologie

5.4.1. Beschermde gebieden

Beschermde Natura 2000-gebieden Meijndel-Berkheide en Coepelduynen

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 Meijndel en Berkheide. Met name het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide wordt in dit planMER betrokken. De omvang van de verkeerseffecten van de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan op dit gebied is echter gering.

Twee scenario's ligging grens Natura 2000-gebied Meijndel-Berkheide

Hoewel het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide nog niet definitief is aangewezen als Natura 2000-gebied, wordt het behandeld alsof dit reeds het geval is. In de passende beoordeling die bij het PlanMER hoort, zal ingegaan worden op de effecten van het verkeer over de verbinding op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide. Omdat de definitieve begrenzing nog niet bekend is, zal worden uitgegaan van twee scenario's: een waarbij de grens samenvalt met de grens van het Staats- en Beschermd Natuurmonument en een waarbij de grens van het natuurgebied doorloopt tot in de uiterste noord-oosthoek.

Met name aandacht voor stikstofdepositie

De aandacht gaat met name uit naar stikstofdepositie op het gebied en naar de wijze waarop deze kan worden gemitigeerd zodat ruimte ontstaat voor stikstofdepositie afkomstig van het verkeer en een ADC-toets niet aan de orde is¹. In dit kader zal ook besproken worden welke mitigerende maatregelen in het plan kunnen of moeten worden opgenomen om resterende negatieve effecten te verkleinen of geheel te voorkomen.

De passende beoordeling

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 Nb-wet 1998 en de 'Handreiking stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden'. Op basis van de beschikbare gegevens van de Natura 2000-gebieden 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 Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan. Ook wordt de huidige belasting van het gebied voor wat betreft vermessing, verzuring, verstoring en verdroging beschreven.
- De nieuwe verbinding 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 Nb-wet 1998 een vergunning aangevraagd moet worden. Ook worden mogelijke mitigerende maatregelen behandeld.

1 Als er sprake is van significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden moet de ADC-toets doorlopen worden. Deze houdt in dat het volgende wordt onderbouwd: zijn er geen Alternatieven? Zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang? Worden de nodige Compenserende maatregelen getroffen?

Stikstofdepositie (verzuring en vermeting)

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 instandhoudingsdoelen voor de te beschermen soorten en habitattypen die gevoelig zijn voor stikstofdepositie;
2. wat is de locatie binnen het Natura 2000-gebied van de 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 instandhoudingsdoelen 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 de nieuwe verbinding 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 toename van stikstofdepositie teniet kan worden gedaan.

Toetsen aan status Natura 2000 én aan status Beschermd Natuurmonument

De Nb-wet 1998 regelt gebiedsbescherming van door de Minister aangewezen gebieden. Binnen de directe invloedssfeer van de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan ligt 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. De staatssecretaris van EL&I heeft nog niet over de definitieve aanwijzing besloten.

Tot aanwijzing van de staatssecretaris dienen de effecten van de Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan getoetst te worden aan wat in de Nb-wet staat over Beschermd 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 zal worden aangesloten bij de methodiek die de Commissie voor de m.e.r. heeft beschreven in de factsheet Vogels en wegverkeer in m.e.r (factsheet 20). Bezien zal worden of maatregelen om de geluidsbelasting terug te dringen zinvol zijn. Het gaat dan met name om het toepassen van geluidsarm asfalt en geluidsschermen langs de weg.

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). Dit onderzoek is in 2010 (nadat de Cantineweg gesloten was) door hetzelfde bureau herhaald zodat kan worden beoordeeld of een situatie zonder verstoring vanaf een weg langs het Natura 2000-gebied 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 van fauna door licht wordt kwalitatief beoordeeld. Doordat het aangrenzende duinterrein geaccidenteed en dichtbegroeid is, zal slechts zeer weinig licht van het autoverkeer doordringen tot in het duingebied.

5.4.2. Beschermde soorten

Het duingebied vormt het leefgebied van zwaar beschermde soorten als zandhagedis, rugstreeppad en verschillende broedvogels, waaronder enkele Rode Lijstsoorten. Tevens zijn bijzondere planten binnen het gebied aanwezig. Het gebruik van deze weg zal daarom mogelijk leiden tot areaalverlies van leefgebied. Deze effecten zullen worden beschreven en gewaardeerd. Tevens zullen mogelijke maatregelen worden beschreven om negatieve effecten te mitigeren.

5.5. Thema verkeer en vervoer

Te hanteren verkeersgegevens

In dit planMER draait het in belangrijke mate om verkeer. Het gaat om de effecten van dit verkeer op:

- de verkeersafwikkeling op het hoofdwegenet;
- de verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- de natuurwaarden van het Natura 2000-gebied Meijendel en Berkheide.

Voor de beoordeling van de effecten vormen verkeersgegevens een belangrijke basis. In het planMER zullen de verkeersgegevens worden gepresenteerd en onderbouwd. Tot op heden is hiervoor gebruikgemaakt van de verkeersgegevens uit het verkeersprognosemodel van de Regionale Verkeersmilieukaart Holland-Rijnland 2008 (basisjaar 2005, prognosejaar 2020). Inmiddels is recent een nieuwe versie van dit prognosemodel beschikbaar gekomen. Voor dit planMER zal van deze meest recente versie van de Regionale Verkeersmilieukaart Holland-Rijnland worden uitgegaan. Het gaat om de RVMK Holland-Rijnland 2011 met basisjaar 2008 en het prognosejaar 2020. Daarnaast is er een model dat een doorkijk geeft en de verkeersintensiteiten voor 2030 prognosticeert. In dit model zijn de verkeersprognoses van 2020 opgehoogd met een autonome verkeersgroei van 1,5% per jaar.

In het verkeersprognosemodel zijn alle autonome ontwikkelingen opgenomen, dat wil zeggen alle ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Op basis van de verkeersgegevens uit het verkeersprognosemodel wordt dus automatisch een uitspraak gedaan over de cumulatieve verkeerseffecten en daarmee over de cumulatieve

milieueffecten. Het verkeersprognosemodel houdt daarnaast ook rekening met de realisatie van Nieuw Valkenburg en de Rijnlandroute.

In het planMER zullen de gehanteerde verkeersgegevens worden gepresenteerd en wordt onderbouwd hoe en op basis van welke uitgangspunten deze verkeersgegevens tot stand zijn gekomen.

Input voor milieuberekeningen

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.

Bereikbaarheid en functioneren hoofdwegennet

Het planMER zal ingaan op de bereikbaarheid van de wijk Zanderij en Katwijk-Zuid voor het autoverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer.

Omdat de nieuwe verbinding moet leiden tot een robuust hoofdwegennet zal ook het functioneren van het hoofdwegennet en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling aan de orde komen. Hiervoor worden waar relevant kruispuntberekeningen uitgevoerd. Het gaat daarbij onder meer om capaciteitsberekeningen en berekening van de oversteekbaarheid.

Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid

Aandacht zal worden besteed aan de ongevallenkans op wegvakken en kruispunten, aan de aanvaardbaarheid van de omvang van het verkeer in relatie tot de functie en vormgeving van de verschillende netwerkdelen. Ook wordt aandacht besteed aan de kans op/omvang van sluipverkeer.

Nut en Noodzaak

De hierboven genoemde aspecten leveren ook informatie die nader inzicht biedt met betrekking tot Nut en Noodzaak.

5.6. 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 de meest recente GeoMilieuversie.

In de geluidsberekeningen zullen de geluidsgevoelige bestemmingen worden betrokken die langs het tracé liggen. Daarnaast zullen ook de wegen waar een intensiteitstoename of -afname van meer dan 20% optreedt in het onderzoek worden betrokken. Bij minder dan 20% verschil blijft het verschil in de optredende geluidsbelasting onder de 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 (spoorweglawaai

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. Met name bij de varianten voor de rechtstreekse verbinding Westerbaan met Meeuwenlaan zal hieraan bijzondere aandacht worden besteed. In het kader van het bestemmingsplan zal worden afgewogen of het treffen van maatregelen doelmatig wordt bevonden.

Luchtkwaliteit

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

Veiligheid

Bij veiligheid gaat het om:

- Sociale veiligheid: kwalitatief. Het gaat hier om veiligheidsbeleving van de gebruikers van de route zelf alsook het effect van komst van de verbinding voor de veiligheidsbeleving in de omgeving. Sociale veiligheid hangt samen met overzicht/afwezigheid van onoverzichtelijke situaties en zicht in de vorm van sociale controle. Sociale veiligheid raakt aan verkeersveiligheid;
- Externe veiligheid (individueel- en groepsrisico): kwalitatief. De verbinding maakt geen onderdeel uit van een route van vervoer gevaarlijke stoffen. Wel zijn mogelijk niet-gesprongen explosieven aan de orde. Dit aspect zal worden beschouwd.
- Leidingen: kwalitatief. Binnen het zoekgebied van de Directe wegverbinding Westerbaan-Meeuwenlaan liggen een water- en een gastransportleiding.

Ruimtegebruik

Na de aanleg van de directe wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan wordt mogelijk niet langer beschikt over het wandelpad dat de Cantineweg met de Meeuwenlaan verbindt. Daarmee verdwijnt een recreatieve mogelijkheid. Dergelijke effecten zullen kwalitatief in het planMER worden beschreven en beoordeeld.

Visuele hinder

De verbinding wordt ruimtelijk zo goed mogelijk ingepast, maar kan tot visuele hinder leiden. Dit wordt voor alle alternatieven in beeld gebracht.

5.7. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De effecten van de ontwikkeling van de Verlengde Westerbaan op de structuur van het landschap worden beschreven. Het gaat om effecten op bijvoorbeeld de ruimtelijke structuur (in hoeverre heeft de aanleg van de Verlengde Westerbaan effect op de beleving van het Duingebied Berkheide). Daarnaast gaat het om mogelijke verstoring of vernietiging van de belangrijke cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied. Het studiegebied heeft op basis van het provinciale beleid een hoge historisch-landschappelijk waarde. De archeologische verwachtingswaarde is overwegend redelijk tot groot.

Bij de beoordeling van de effecten zal kortom getoetst worden aan de volgende criteria:

- ruimtelijke structuur (kwalitatief);
- landschappelijke en cultuurhistorische waarden (vernietiging/verstoring/doorsnijding structuren, kwalitatief);
- archeologische waarden (vernietiging/verstoring/verdroging van zowel bekende als te verwachten archeologische waarden, kwantitatief in m²/ha).

5.8. Bodem en water

Water

Op het schaalniveau van het planMER gaat het om de effecten op de waterkwaliteit (het duingebied is waterwingebied en ligt daarmee in een grondwaterbeschermingsgebied) en de waterkwantiteit (toename van het verhard oppervlak):

- waterkwaliteit (kwalitatief);
- waterkwantiteit (waterberging, kwantitatief);
- waterstromen (effect grondwaterstand, effect waterstromen; kwalitatief).

Bodem

Binnen het aspect bodem gaat het om de mogelijke aantasting van aanwezige aardkundige waarden en om de invloed van aanleg en gebruik op de bodemkwaliteit. Er wordt tevens gekeken of er gegevens bekend zijn over de aanwezigheid van bodemverontreiniging. Concreet gaat het om de bodemkwaliteit (kwalitatief).

PlanMER

De sectorale analyses worden opgenomen in de notitie 'PlanMER Directe Wegverbinding Westerbaan met Meeuwenlaan 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.

Tracékeuzenotitie

Op basis van de resultaten van het planMER zal een Tracékeuzenotitie worden opgesteld. Hierin wordt op basis van de informatie uit het planMER en een kostenvergelijking van de tracéalternatieven/varianten (aanleg- en beheerkosten, planschade) een keuze voor het tracé gemaakt dat in het bestemmingsplan zal worden opgenomen.

bijlagen

Bijlage 1 Wettelijke en vrijwillige adviseurs

De notitie Reikwijdte en Detailniveau is door burgemeester en wethouders ter inzage gelegd. Insprekers hebben aangegeven welke onderwerpen naar hun mening in het planMER aan de orde moeten komen. Tegelijkertijd is 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:

- de Commissie voor de m.e.r.;
- Dunea Duin&Water;
- Minister van EL&I;
- Minister van Infrastructuur en Milieu;
- 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 Gebruikte begrippen

afkortingen en begrippen	uitleg
(Plan)MER	Het milieueffectrapport.
(plan)mer-procedure	De procedure van de milieueffectrapportage.
Milieueffecten	De effecten van relevante milieuaspecten op de alternatieven.
Plangebied	Het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit ontwikkeld moet worden.
Studiegebied	Het plangebied plus de directe omgeving. De grootte van het studiegebied is afhankelijk van de reikwijdte van de effecten, die per aspect verschillen.
Huidige situatie	De situatie zoals die op het moment van schrijven van deze Notitie Reikwijdte en Detailhandel geldt.
Referentie/Autonome situatie	De situatie in 2020 bij uitvoering van vastgestelde of voorgenomen beleid, maar zonder verdere ontwikkeling van de Westersbaan.
Alternatief	Omvat alle planelementen en is derhalve in principe realiseerbaar.
Variant	Omvat slechts één of enkele planelementen, zoals de snelheid, ligging van de weg ten opzichte van het duingebied en het al dan niet gebruiken van een tunnel.

Bijlage 3 Effecten bij ontbreken verbinding Westerbaan met Meeuwenlaan

1

Ontbreken verbinding Westerbeaan-Meeuwenlaan leidt tot toename verkeer in Zanderij

Bij afwezigheid van een direct verbindende weg tussen de Westerbeaan en de Meeuwenlaan dan wel Koningin Julianalaan zoekt het verkeer een route via de wijk. De route voert dan vanaf de Westerbeaan via de Parnassia (Noord) en de Zilverschoon naar de Koningin Julianalaan. De verkeersintensiteit op de Zilverschoon (tussen Parnassia en Koningin Julianalaan) loopt dan op van 2.800 tot 7.000 mvt/etmaal¹⁾. De verkeersintensiteit op de Parnassia (tussen Zilverschoon en Westerbeaan) loopt dan op van 1.230 tot 5.100 mvt/etmaal. Dergelijke hoge verkeersintensiteiten zijn niet acceptabel om de volgende redenen:

- verkeersveiligheid:
 - . de Zilverschoon en Parnassia zijn 30 km/h-wegen binnen een verblijfsgebied;
 - . de Zilverschoon vormt voor het (schoolgaande) fietsverkeer van/naar de wijk een belangrijke ontsluitende route;
 - . langs de Zilverschoon ligt een speeltuin die intensief vanuit de wijk wordt gebruikt en via de Zilverschoon wordt ontsloten;
- leefbaarheid:
 - . beide wegen kennen een relatief krap stedenbouwkundig profiel: de woningen staan op korte afstand van de rijbaan. Hoge verkeersintensiteit leiden daardoor eerder tot geluidsoverlast.

Onderstaande foto's geven een impressie van het stedenbouwkundige profiel van beide wegen.

1) Op basis van RVMK Holland-Rijnland 2008.



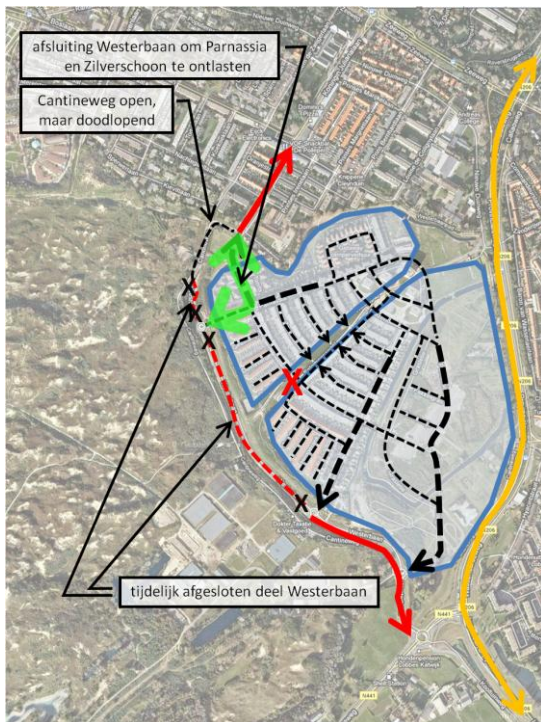
Foto B3.1 Zilverschoon (tussen Parnassia en Koningin Julianalaan) (bron: Google Street-view)



Foto B3.2 Parnassia (tussen Zilverschoon en Westerbaan) (bron: Google Streetview)

Garanderen aanvaardbaar woon- en leefklimaat binnen de wijk Zanderij

Bovenbeschreven situatie dreigde zich voor te doen toen in augustus 2009 de tijdelijke opengestelde Cantineweg moest worden afgesloten.



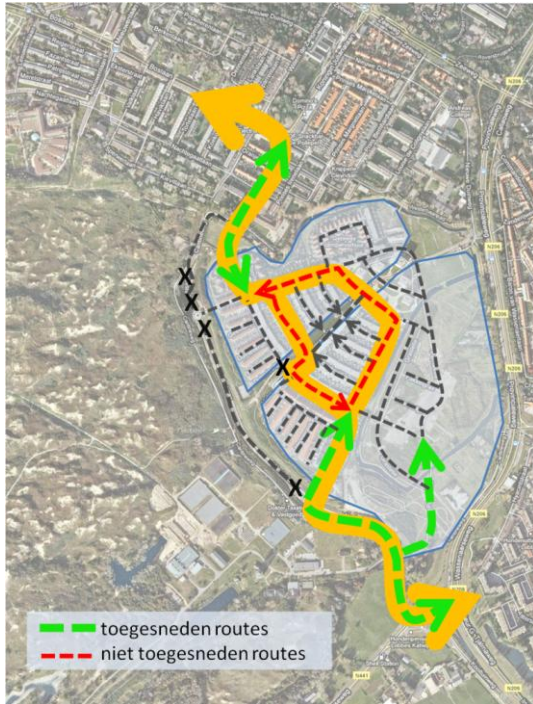
Figuur B3.1 Afsluiting Cantineweg en Westerbaan

Om toename van de verkeersintensiteit op de kortsluitende route tussen de Westerbaan en de Koningin Julianalaan te voorkomen, is om redenen van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid ook het gedeelte van de Westerbaan met een tijdelijke verkeersmaatregel afgesloten tussen de Zeewinde en de Parnassia (Noord). In figuur B3.1 is een en ander weergegeven. Deze situatie heeft zich voorgedaan tussen 25 augustus 2009 en 7 juli 2011.



Foto B3.3 Zandblauwtje (bron Google Streetview)

Als gevolg van het ontbreken van een functionerende ringstructuur nam de verkeersdruk – en daarmee de verkeersonveiligheid en leefbaarheidshinder – op de straten binnen de wijk Zanderij toe. Het ging daarbij allereerst om wijk intern verkeer dat via de wijk een weg zoekt naar de andere delen van Katwijk dan wel naar de N206. Daarnaast is uit kentekenonderzoek gebleken dat circa 25-30% wijkvreemd verkeer een route door de wijk zoekt. Dit betreft waarschijnlijk verkeer tussen de N206 en de wijken ten zuiden van de Zeeweg en het centrum. De omvang van dit wijkvreemde verkeer is gelijk aan een derde van het verkeer dat anders gebruik zou maken van de Westerbaan als verbinding tussen de N206 en Katwijk Zuid. In onderstaande figuur is te zien welke moeite dit verkeer wenst te nemen. Tevens is een foto opgenomen van de straten waarvan dit sluipverkeer gebruikmaakte.



Figuur B3.2 Doorgaande route en hierop wel/niet toegesneden wegen

Ontbreken verbinding via Westerbaan leidt tot instabieler hoofdwegennet

Tijdens de afsluiting bleek ook dat welke gevolgen de afsluiting had voor het functioneren van het hoofdwegennet van Katwijk ten westen van de N206. Er trad een ongewenste verschuiving van verkeersstromen op. Deze is het sterkst zichtbaar op de Zeeweg. De weekdagverkeersintensiteit op de Zeeweg steeg met 9% van circa 20.000 naar 21.800 mvt/etmaal (op werkdagen van 21.700 naar 23.700 mvt/etmaal). Ook steeg de verkeersintensiteit op de Koningin Julianalaan (tussen Bosplein en Zeeweg).

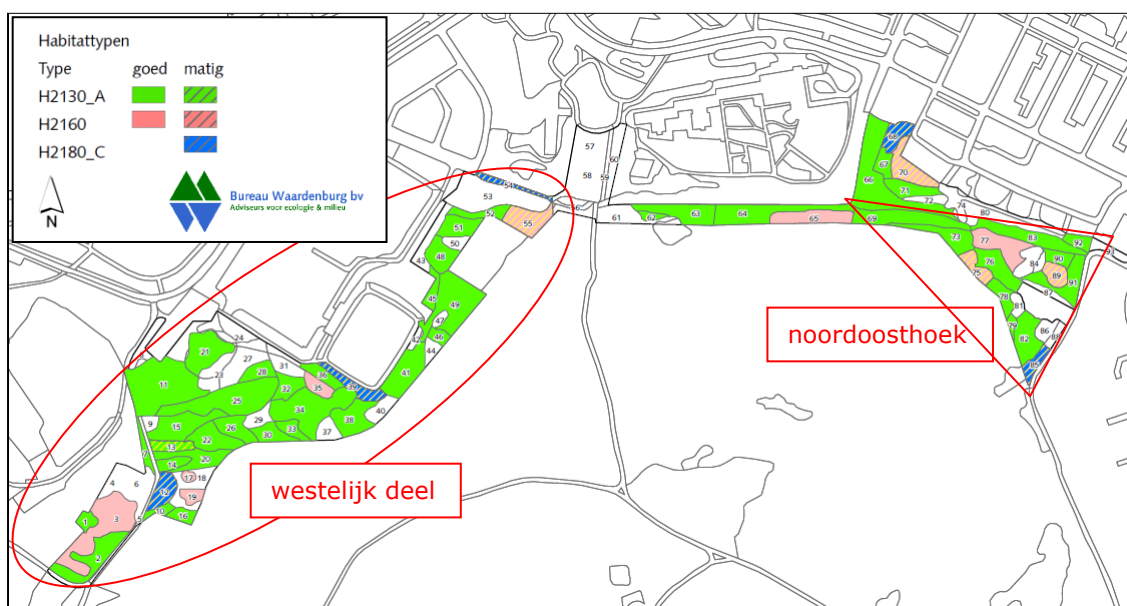
Verder verviel ook een 'overdrukventiel' dat het hoofdwegennet kan ontlasten op het moment dat de verkeersdruk opliep. Dit levert een kwetsbare situatie op. De verkeersafwikkeling stagneerde vaker en op meer punten van het wegennet. Zoals gemeld kent de doorstroming op het wegennet van Katwijk ten westen van de N206 een wankel evenwicht. Een verstoring ergens op de hoofdverkeersstructuur leidt tot meerdere knelpunten in de verkeersafwikkeling op verschillende locaties verspreidt over het wegennet.

Bijlage 4 Waarborging instandhoudingsdoelen bij grenswijziging

1

Waarborging instandhoudingsdoelen

Bij teruglegging van de grens uit het ontwerpaanwijzingsbesluit naar de grens van het Staats- en Beschermd Natuurmonument wordt gelijktijdig de grens van het Natura 2000-gebied uitgebreid ten zuiden en oosten van sportpark Nieuw Zuid. Het gebied in de noordoosthoek in onderstaande figuur wordt ingeruild tegen het gebied in het westelijk deel. Beide gebieden zijn in gemeentelijk eigendom.



Figuur B5.1 Habitattypenkaart gemeentelijk eigendom

Uitbreiding areaal grijze duinen (H2130A) en verbetering kwaliteit

Binnen het gemeentelijk duinterrein is voldoende areaal beschikbaar om (ten koste van met name overwoekerend, niet-beschermd duinroosstruweel) nieuwe grijze duinvegetaties te ontwikkelen. Het meest westelijke deel van het gemeentelijke duingebied is daarvoor het meest geschikt vanwege de relatief grote invloed van de zeewind, de grotere afstand tot een belangrijke stikstofbron (agrarisch grondgebruik ten oosten van het duingebied) en de ligging te midden van een omvangrijk areaal bestaand, goed ontwikkelde grijze duinen. Genoemde kwaliteitsaspecten betekenen dus tevens een meerwaarde ten opzichte van het grijze duinareaal dat buiten het Natura 2000 komt te liggen bij de definitieve grensaanwijzing.

Handhaven areaal en kwaliteit duindoornstruweel

Hiervoor geldt hetzelfde als voor de grijze duinen; binnen het gemeentelijk duingebied is voldoende areaal beschikbaar voor herontwikkeling van het duindoornstruweel dat buiten het Natura 2000 komt te liggen bij de beoogde grenswijziging. Vanwege de meer westelijke ligging (meer zee-invloeden) zijn ook de abiotische condities hier gunstiger dan in de noordoosthoek.

Handhaven areaal en kwaliteit droge bossen

Ook voor dit habitatype is in het gemeentelijk duingebied langs de noordrand van Berkheide voldoende ruimte voor herontwikkeling met de toevoeging dat het gemeentelijk bosgebied in de binnenduintrand (Pan van Persijn) meer in aanmerking komt voor dit habitat, gezien de abiotische condities ter plaatse. Omvorming van naald- en of esdoornbos naar het beoogde habitatype met eiken is hier goed mogelijk.

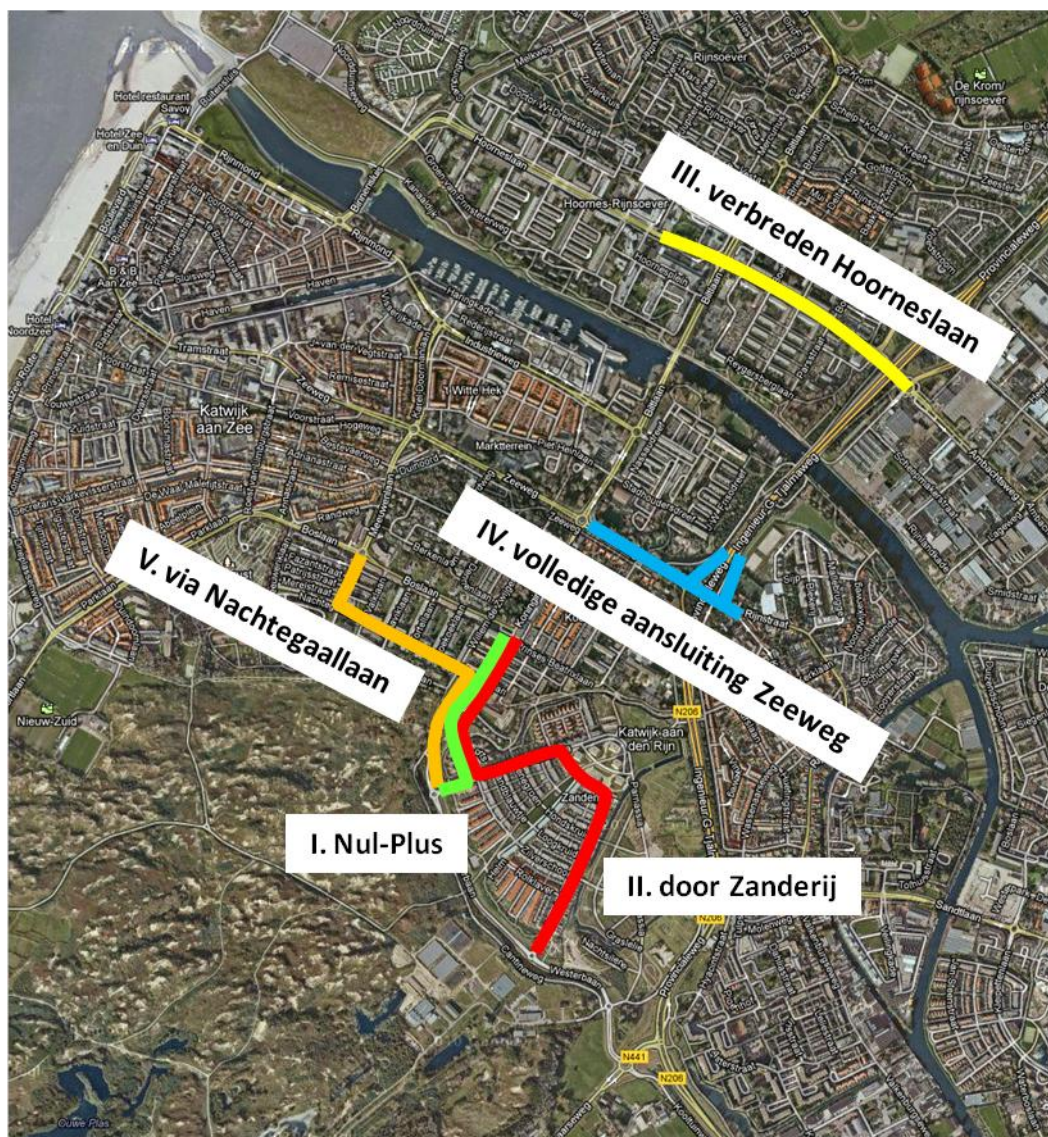
Handhavingsdoelen soorten niet binnen gebied aan de orde

De te beschermen soorten in dit Natura 2000-gebied zijn niet aanwezig binnen de betreffende noordoosthoek van het gemeentelijk duingebied. Dit deelgebied is binnen redelijke grenzen ook niet geschikt te maken voor deze soorten. De gevolgen voor deze en andere zwaar beschermde soorten worden uitgewerkt in het planMER.

Bijlage 5 Alternatieven en varianten die zijn afgefallen

1

In onderstaande figuur zijn de alternatieven en varianten opgenomen die niet in het planMER worden meegenomen. Daaronder wordt onderbouwd waarom deze alternatieven/varianten niet worden meegenomen.



Figuur B5.1 Voor het planMER afgefallen alternatieven en varianten

I. Nulplusalternatief

In het planMER voor de Cantineweg (RBOI, 16-02-2011) is een nulplusalternatief opgenomen waarbij op de route van de referentiesituatie verkeerswerende maatregelen worden genomen in de vorm van snelheidsremmende maatregelen. Onderbouwd is dat een nulplusalternatief niet wezenlijk van de referentiesituatie afwijkt en niet tot een aanvaardbaar niveau van de verkeersveiligheid en leefbaarheid leidt.

II. Alternatief Zanderij

Dit alternatief leidt tot onaanvaardbare verkeersveiligheids- en leefbaarheidshinder in de wijk Zanderij. Als gevolg van wijkeigen en niet-wijkeigen sluipverkeer. In hoofdstuk 2 van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau en in het planMER voor de Cantineweg is uitgebreid onderbouwd waarom dit alternatief niet acceptabel is.

III. Alternatief Hoorneslaan

Op de Hoorneslaan is onvoldoende ruimte voor de benodigde capaciteitsuitbreiding. Uit berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat dit alternatief daarnaast te weinig verkeersdruk wegneemt van de Zeeweg. Ontlasting van de Zeeweg is nodig ten behoeve van inpassing van de RijnGouweLijn. Daarnaast leidt uitbreiding van de capaciteit op de Hoorneslaan niet tot het gewenste robuuste wegennet. Bij calamiteiten op de Hoorneslaan loopt het verkeer in Katwijk vast.

IV. Alternatief volledige aansluiting Zeeweg

De Zeeweg heeft in de huidige situatie een halve aansluiting op de N206. Alleen vanuit/naar het zuiden is de Zeeweg op de N206 aangesloten. Bij een volledige aansluiting van de Zeeweg op de N206 loopt de verkeerintensiteit op tot 35.000 mvt/etmaal. Als gevolg van de komst van het HOV, dat een eigen vrije baan krijgt, is er geen ruimte voor de hierbij behorende capaciteitsuitbreiding. Daarnaast leidt uitbreiding van de capaciteit op de Hoorneslaan niet tot het gewenste robuuste wegennet. Bij calamiteiten op de Zeeweg loopt het verkeer in Katwijk vast.

V. Alternatief Bosplein-variant Nachtegaallaan

In onderstaande figuur zijn mogelijke varianten voor het alternatief Bosplein opgenomen. De variant Nachtegaallaan zal niet in het planMER worden meegenomen. De Nachtegaallaan is een woonstraat waaraan direct wordt gewoond. Net als de Zilver Schoon en Parnassia is deze straat niet op doorgaand verkeer berekend. Ook hier zou sprake zijn van overlast. Vanwege de aanliggende (woon)functies, het karakter van de straat, het beperkte verkeersprofiel en de onlogische route wordt deze variant niet in het planMER meegenomen.



Foto B5.1 Nachtegaallaan (bron Google Streetview)



Figuur B5.2 Varianten alternatief Bosplein

Bijlage 6 Brief staatssecretaris over grenslegging Natura 2000



Ministerie van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie

> Retouradres Postbus 19143 3501 DC Utrecht

College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-GRAVENHAGE

Regionale Zaken West

Herman Gorterstraat 55
3511 EW Utrecht
Postbus 19143
3501 DC Utrecht
www.rijksverheid.nl/eleni

Contactpersoon

Ooteman, D. (Danielle)

T 070 888 3219
M 06 481 61308
F 070 888 3250
d.ooteman@minlnv.nl

Onze referentie

Z15687

Uw referentie

PZH-2011-293562884

Kopie aan

Directeur Regionale Zaken
Directeur PDN2000

Datum **30 JUNI 2011**

Betreft besluit grenswijziging N2000-gebied Meijndel en Berkheide ter hoogte
van Katwijk

Geacht College,

Naar aanleiding van uw brief d.d. 14 juni 2011 over de borging van de instandhoudingdoelstellingen in het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide wil ik u het volgende antwoorden.

In mijn brief van 25 februari jl. aan uw college heb ik gevraagd om nadere uitwerking van uw eerste voorstel. Ook heb ik uitgesproken dat gezien de mogelijkheden in het gebied ik het volste vertrouwen heb in een goede afloop en verwacht dat de begrenzing kan worden aangepast.

Het nu door u ingediende voorstel geeft een voldoende borging van de instandhoudingdoelstellingen. Daarbij zijn door een collegebesluit van burgemeester en wethouders ook de gelden voor de uitvoering geregeld.

In vervolg op mijn eerdere toezegging pas ik de begrenzing aan conform de grens van het beschermd natuurmonument Berkheide. De formalisering van de begrenzing zal plaatsvinden in het definitieve aanwijzingsbesluit Meijndel & Berkheide. Ik verwacht dit besluit niet eerder dan na de zomer te kunnen vaststellen.

dr. Henk Bleker

Staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie

