

Memo

memonummer
datum 7 januari 2019
aan Gemeente Katwijk
van Antea Group
project Inframaatregelen R-net deelproject 1
projectnr. 0435429
betreft Vormvrije m.e.r.-beoordeling

1 Inleiding

Voorliggende memo bevat de uitwerking van de vormvrije m.e.r.-beoordeling ten behoeve van het bestemmingsplan Inframaatregelen R-net deelproject 1. Deze memo gaat eerst beknopt in op de achtergrond en aanleiding van de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Vervolgens is de vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgewerkt. De uitwerking vindt plaats op grond van artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit milieueffectrapportage, aan de hand van de criteria waaraan volgens de EU-richtlijn voor m.e.r. projecten in de vormvrije m.e.r.-beoordeling moeten worden getoetst. De criteria zijn als volgt:

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

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

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

De gemeente Katwijk werkt samen met de Provincie Zuid-Holland, de omliggende gemeenten en de Regio Holland Rijnland aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Een onderdeel hiervan is het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) bestaande uit een zogenoemde R-netbusverbinding tussen Leiden, Katwijk en Noordwijk. Dit betekent voor Katwijk dat er R-net bussen gaan rijden tussen Leiden en de Boulevard zuid en tussen Leiden en ESA/Estec. De ontwikkeling bestaat uit het aanleggen van een fiets- en voetgangerstunnel ter hoogte van het Waterloopje onder de Zeeweg door, het realiseren van busstroken aan de Koningin Julianalaan en het aanleggen/verleggen van R-nethaltes en fietsenstallingen. De ontwikkeling leidt tot een nieuw wegontwerp, waarbij is gekozen voor vrijliggende busstroken, zodat zowel het busverkeer als het doorgaande verkeer niet gehinderd worden.

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

Besluit m.e.r. categorie D1.2

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

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

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

2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

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

De vormvrije m.e.r.-beoordeling geeft antwoord op de vraag of belangrijke nadelige milieueffecten door het voornemen kunnen worden uitgesloten zodat een volledige m.e.r.(beoordelings)procedure niet vereist is.

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

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

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

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

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

2.1 Kenmerken van de activiteit

Het plangebied van de ontwikkeling betreft de Zeeweg (oost) en de Koningin Julianalaan, van de aansluiting N206 tot de rotonde Industrieweg. Het gebied wordt begrensd door de woonwijken Cleijn Duin, Koestal en het Witte Hek. De Zeeweg en de Koningin Julianalaan zijn belangrijke ontsluitingswegen in Katwijk, mede omdat de Zeeweg aansluit op de N206.

De huidige infrastructuur is niet toereikend voor de hoogwaardige OV-verbinding R-net. Op de Zeeweg en de Koningin Julianalaan gebruiken het (vracht)autoverkeer en het openbaar vervoer dezelfde rijstrook. Dit verkeer is dus gemengd en (vracht)auto's moeten remmen voor halterende bussen en bussen die de halte weer verlaten. Het is van belang om dergelijke verkeerssituaties te voorkomen. Om de R-net verbinding optimaal te faciliteren, worden de benodigde maatregelen getroffen, zoals het realiseren van een vrijliggende busstrook op de Koningin Julianalaan.

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit het deels verleggen van bestaande wegstructuren. Daarnaast worden een fietstunnel, bushaltes en fietsenstallingen aangelegd. Om de R-netmaatregelen (fietstunnel, bushaltes en het aanpassen van de fietspaden) is het kappen van bomen noodzakelijk. Het verlies aan bomen wordt op basis van het Bomenbeleidsplan gecompenseerd. Tevens bestaat het voornemen om de fietspaden langs de Koningin Julianalaan en de Zeeweg te verbreden. Verder wordt een fietstunnel gerealiseerd onder de Zeeweg door. Deze fietstunnel leidt tot ruimtebeslag op groenstructuren. Het bovenstaande zal ten koste gaan van een deel van de huidige groenvoorziening.

De te realiseren busstrook is uitsluitend bedoeld voor het openbaar vervoer. Door het openbaar vervoer over deze busstrook te laten rijden, wordt zowel de doorstroming voor het openbaar vervoer als voor het regulier gemotoriseerd verkeer verbeterd. Auto's hoeven immers niet te remmen voor halterende bussen of voor bussen die de halte weer verlaten. Dit heeft een positief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid. De aanleg van de fietstunnel vergroot ook de verkeersveiligheid. Door de ongelijkvloerse oversteek wordt het risico van aanrijdingen tussen motorvoertuigen en langzaam verkeer opgeheven. Daarnaast vervallen de stoplichten waardoor ook de kans op kop-staartbotsingen met wachtende auto's beperkt wordt.

Met R-net gaan er meer bussen over de wegen in het plangebied rijden. Omdat de Zeeweg Katwijk verbindt met de N206 krijgt de Zeeweg krijgt meer busverkeer te verwerken dan de Koningin Julianalaan. Op de Zeeweg komen immers buslijnen samen om vervolgens de N206 op/af te gaan. In totaal gaan er met R-net de volgende aantallen bussen door het plangebied rijden:

Koningin Julianalaan:

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

Zeeweg:

- Spits (werkdagen van 07:00 uur tot 10:00 uur en van 16:00 uur tot 19:00 uur): 16 keer per uur.
- Buiten de spits, ook in de avonden (19:00 uur tot 0:00 uur) en in het weekend: 8 keer per uur.
- In de nacht (0:00 uur tot 07:00 uur): 2 keer per uur.

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

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

2.2.1 Geluid¹

Uit de onderzoeksresultaten is gebleken dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toename van de geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige objecten minder dan 2 dB is. Bij enkele woningen is sprake van een toename van 0,6 dB. Bij twee woningen aan het oostelijke deel van de Zeeweg is sprake van 0,1 dB afname in de geluidbelasting.

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

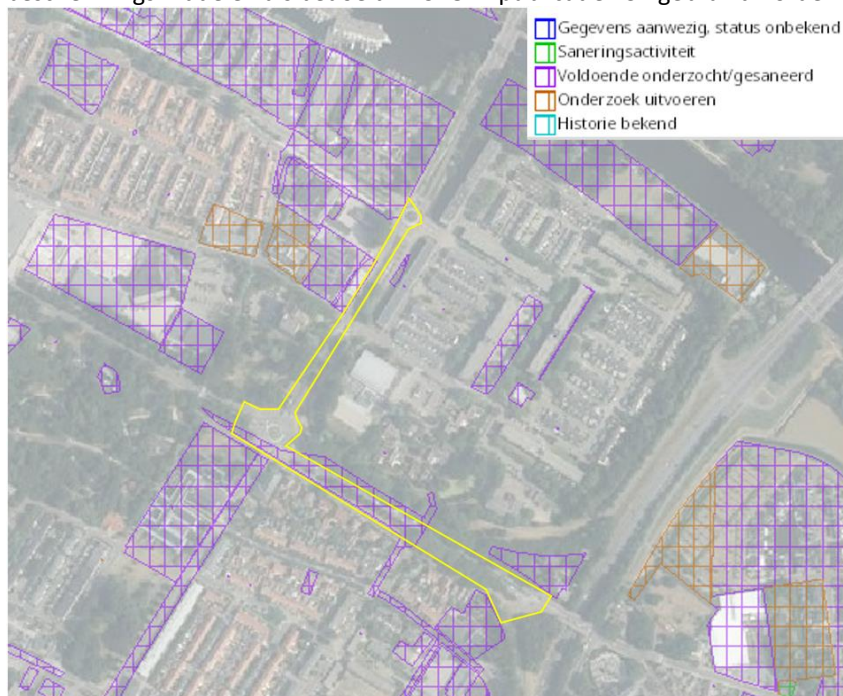
Door de HOV-bewegingen neemt de gevelbelasting toe, echter door de aanleg van een fietstunnel zal de verkeerslicht-geregelde fiets- en voetgangersoversteek verdwijnen, waardoor in de berekening de obstakeltoeslag voor die oversteek vervalt en uiteindelijk toch een vermindering van de gevelbelasting optreedt. Het voorgaande houdt in dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en het niet nodig is om de geluidbelasting op de geluidgevoelige objecten te toetsen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Conclusie

Het aspect geluid leidt niet tot belangrijke nadelige milieueffecten.

2.2.2 Bodem

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



Figuur 2.1 Uitgevoerde bodemonderzoeken in het plangebied (de gele contour geeft het plangebied aan), Bodemloket 2018

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

Om de reconstructie van wegen en bermen te vergemakkelijken, heeft de gemeente Katwijk gebiedsspecifiek beleid opgesteld dat het mogelijk maakt om klasse industriegrond toe te passen onder wegen en in bermen. Hierdoor worden de hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond bij reconstructies vergroot en is minder af- en aanvoer van grond nodig. Uitgangspunt hierbij is dat bij de functie van deze locaties (weg, berm) geen tot zeer beperkt contact optreedt met de bodem. Klasse industriegrond levert daarmee geen humane risico's op.

Bij werkzaamheden in/onder de weg en berm (bijvoorbeeld bij het werken aan kabels en leidingen) levert de kwaliteit van deze grond eveneens geen risico op. Wel dienen de standaard persoonlijke beschermingsmiddelen genomen te worden, zoals is beschreven in de CROW-publicatie 132.

Conclusie

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

2.2.3 Luchtkwaliteit

Niet in alle gevallen is het nodig om de luchtkwaliteit te onderzoeken door middel van berekeningen. Wel moet worden onderbouwd waarom tot een zeker besluit wordt gekomen. Eerst moet worden vastgesteld of er sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde. Als dat niet het geval is, dan kan worden getoetst aan het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (Besluit NIBM). Uit bureauonderzoek is gebleken dat er voor het peiljaar 2010 geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Ook naar de toekomst leiden autonome ontwikkelingen niet tot grenswaardeoverschrijding. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding.

In dit geval omvat de ontwikkeling de realisatie van een HOV-traject waarbij het aantal rijbanen niet verandert. Ook zullen de HOV-lijnen bestaande buslijnen vervangen. Het plan voldoet aan de NIBM-criteria, omdat er geen ontwikkelingen plaatsvinden die leiden tot nadelige effecten op de luchtkwaliteit.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit leidt niet tot belangrijke nadelige milieueffecten.

2.2.4 Natuurbescherming²

Ten aanzien van ecologie is er een natuurtoets uitgevoerd, waarin is gekeken naar effecten van de voorgenomen ontwikkeling op beschermde soorten.

Broedvogels

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

Vleermuizen

Verblijfplaatsen

Uit het onderzoek naar flora en fauna blijkt dat er in het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn.

Vliegroutes

Naar verwachting wordt op een aantal locaties meerdere bomen gerooid. Er zijn echter alternatieve vliegroutes beschikbaar, waardoor er geen significant negatieve effecten zijn voor vleermuizen die deze vliegroutes gebruiken.

Foerageergebied

Er is voldoende vergelijkbaar foerageergebied in de omgeving van het plangebied aanwezig. Aantasting van essentieel foerageergebied is uitgesloten.

Conclusie

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

² Antea Group, Natuurtoets, Bestemmingsplannen inframaatregelen R-net Katwijk, 24 oktober 2018

2.2.5 Externe veiligheid³

Uit de onderzoeksresultaten is gebleken dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling. In het plangebied zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten gelegen. Nieuwe risicoveroorzakende of (beperkt) kwetsbare objecten worden ook niet mogelijk gemaakt.

Leidingen

Hoofdtransportleidingen voor gevaarlijke stoffen, die in het kader van externe veiligheid bijzondere aandacht moeten krijgen, zijn wel aanwezig in het plangebied. Aan de westzijde van het plangebied (golfweg in het verlengde van de Willem de Zwijgerlaan) ligt namelijk een hogedrukaardgastransportleiding. Het gaat om leiding W-535-13 van de Gasunie. Deze leiding heeft een diameter van 6 inch en een werkdruk van 40 bar. Op ondergrondse transportleidingen voor gevaarlijke stoffen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing. Middels het programma Carola is een risicoberekening uitgevoerd. De resultaten zijn onderstaand beschreven.

PR-berekening

Uit het onderzoek blijkt dat de PR-contour 0 (nul) meter bedraagt.

GR-berekening

Het groepsrisico is berekend voor het leidingsegment dat in het plangebied het hoogste groepsrisico veroorzaakt. Dat leidingsegment heeft een lengte van 1.000 meter + 2 x 65 meter (de zonebreedte) + het leidinggedeelte binnen het plangebied.

De overschrijdingsfactor is de maximale verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan één geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft.

Ter plaatse van het plangebied is sprake van een minimale overschrijdingsfactor van 0,11. De overschrijdingsfactor van één kilometer segment is uitgezet in een FN-curve voor de huidige situatie.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Routes voor gevaarlijke stoffen zijn binnen het plangebied niet aangewezen. De naast het plangebied gelegen N206 maakt als provinciale weg deel uit van het landelijke wegennet waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan. Uit verkeerstellingen in het verleden is gebleken dat het aantal transporten met gevaarlijke stoffen (ton/kilometers) zodanig laag is dat de PR 10^{-6} -contour binnen de begrenzing van de weg ligt. Intussen werken de ministeries aan een duurzaam veiliger vervoer van gevaarlijke stoffen binnen maatschappelijke randvoorwaarden. Hoewel daarop nog geen regelgeving of beleid is vastgesteld, levert dat proces wel belangrijke informatie. Zo is in dat kader het Eindrapport Basisnet Weg opgesteld met daarin informatie over de belangrijke vervoersassen. Van vervoersassen, voornamelijk rijkswegen, zijn de PR- en GR-contouren vastgesteld. Voor de nabij Katwijk gelegen rijksweg A44 geldt dat de PR-contour niet buiten de wegrand ligt ($< 0,1 \cdot$ oriëntatiewaarde). En omdat de N206 tot het onderliggend wegennet behoort, waarover uitsluitend bestemmingsverkeer rijdt, zijn de risico's voor het plangebied verwaarloosbaar.

Conclusie

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

³ Gemeente Katwijk, Onderzoek PR en GR Gasleiding, 2018

2.2.6 Niet-gesprongen explosieven

In het onderzoeksgebied Katwijk aan den Rijn is, in opdracht van de gemeente Katwijk, door Saricon in november 2018 een vooronderzoek naar niet-gesprongen conventionele explosieven (CE) uitgevoerd⁴. Het plangebied is in dit vooronderzoek ook beschouwd. Uit het vooronderzoek blijkt dat er in het plangebied geen niet-gesprongen conventionele explosieven verwacht worden.

Conclusie

Er zijn geen verdachte gebieden in het kader van niet-gesprongen explosieven (CE) gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Er is geen sprake van belangrijk nadelige milieugevolgen.

2.2.7 Waterhuishouding⁵

In het kader van de ontwikkeling is een watertoets opgesteld. Uit het onderzoek is gebleken dat er sprake is van een toename aan verharding als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Uit de watertoets blijkt dat er sprake is van een toename aan verharding als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. In totaal neemt het verhard met 1.400 m² toe. In overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland is bepaald dat 15% van deze toename gecompenseerd moet worden door verruiming van het wateroppervlak. Dat leidt tot een opgave om 210 m² (15%*1.400 m²) nieuw oppervlaktewater te realiseren. Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van circa 270 m² nieuw oppervlaktewater door een watergang ten noorden van de Zeeweg te verbreden.

In de huidige situatie reiken de grondwaterstanden tot kort onder het maaiveld (de hoogste grondwaterstand ligt op circa 3,5 meter boven NAP). Om toekomstige grondwateroverlast te voorkomen wordt daarom geadviseerd om onder de nieuwe wegen drainage aan te leggen. Tevens is het van belang dat de wanden van de fietstunnel tot kort onder het maaiveld reiken om te voorkomen dat grondwater de tunnelbak instroomt.

Ten opzichte van de huidige situatie zijn er voor wat betreft de afwatering van de wegen geen verschillen. Dat houdt in dat de afwatering via kolken en de riolering plaatsvindt.

Conclusie

Het bestemmingsplan voorziet in voldoende watercompensatie. Daarnaast wordt in het ontwerp van de nieuwe situatie rekening gehouden met de grondwaterstanden die tot kort onder het maaiveld reiken en de afwatering van de nieuwe verharding. Daarmee kan geconcludeerd worden dat het aspect waterhuishouding niet leidt tot belangrijke nadelige milieueffecten.

2.2.8 Archeologie⁶

Het plangebied bevindt zich in een zone waar in het verleden de noordelijke grens van het Romeinse Rijk (de Romeinse Limes) liep. In de omgeving van het bestemmingsplangebied zijn in het verleden de resten opgegraven van een Romeinse legerplaats. Daarnaast zijn in het gebied archeologische overblijfselen te verwachten van structuren en sporen van activiteiten die plaatsvonden in de grenszone. Uit onderzoek (2019) kent daarom een hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de Romeinse tijd (mogelijk al vanaf de IJzertijd) of later in het Oude Duinzand. Deze hoge archeologische verwachting is gekoppeld aan de mogelijke aanwezigheid van de Romeinse limes in de bodem onder het plangebied. Uit het archeologisch onderzoek (2019) blijkt dat het in de bodem onder het plangebied archeologische resten voor kunnen komen op een diepte van -0,5 tot -6,0 meter onder het maaiveld.

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

⁴ Saricon, Vooronderzoek Conventionele Explosieven Katwijk aan den Rijn, 21 november 2018

⁵ Antea Group, Watertoets, Bestemmingsplan deelproject 1 inframaatregelen R-net Katwijk, 16 november 2018

⁶ Antea Group Archeologie 2019/19, Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek d.m.v. boringen Inframaatregelen DP1 in Katwijk, 15 februari 2019

archeologische waarden beschermen. Deze dubbelbestemming vervalt zodra aangetoond kan worden dat de bodem onder het plangebied geen archeologische vindplaatsen bevat.

Conclusie

Het aspect archeologie leidt, mits de dubbelbestemming Waarde- Archeologisch verwachtingsgebied wordt gehanteerd voor het gehele plangebied, niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

2.2.9 Cultuurhistorie

Historische stedenbouw

Het plangebied is onderdeel van Katwijk-Midden. Katwijk-Midden is een wijk die deels gelegen is op het grondgebied van de voormalige gemeente Katwijk aan den Rijn. Voor het overige ligt de wijk in de woonkern Katwijk aan Zee. De Zanderij is een nieuwbouwwijk op voormalige tuinbouwgrond, de wijk de Koestal ten zuiden van de Boslaan en ten oosten van de Koningin Julianalaan stamt uit de Wederopbouw, net als de wijk Cleijn Duijn. 't Witte Hek is een vooroorlogse woonwijk. Door het midden van het gebied loopt de Zeeweg, met aan de zuidzijde het gemeentehuis en ten westen daarvan het Ridderbos, een opvallend groen park met een duinstructuur. Een opvallend deel is de villawijk aan de Populieren en Berkenlaan met fraaie panden uit de Wederopbouw.

In Katwijk-Midden bevinden zich enkele planmatig opgezette woongebieden uit de eerste helft van de 20^e eeuw met karakteristieke kappen en bijgebouwen. Deze waarden zijn behoudenswaardig. Ook de blokverkaveling van deze bebouwing is behoudenswaardig. Hoewel niet per se kan worden gesproken over een cultuurhistorisch hoge waarde, wordt de bestaande karakteristiek wel dusdanig van belang gevonden dat in de bouwregeling van enkele wijken rekening is gehouden met de kenmerken. Voor bepaalde gebieden is door middel van een aanduiding 'karakteristiek' de bestaande bebouwing beschermd door middel van een sloopverbod en bijbehorende sloopvergunning. Daarnaast geldt dat voor deze gebieden de kapvorm niet gewijzigd kan worden.

Verder wordt het afwisselende groene karakter van de Zeeweg, als entree van Katwijk aan Zee, behoudenswaardig geacht. Deze groene structuur is beschermd door middel van een aanlegverbod. Dit is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen door middel van de aanduiding 'beeldbepalend groen'.

Historische bouwkunde

Nabij het plangebied staan veel karakteristieke gebouwen met een hoge architectuurhistorische waarde. Er liggen twee rijksmonumenten aan de Zeeweg:

- het Gemeentehuis aan de Zeeweg 127 (mon. Nr 509335);
- Zeeweg 144 voormalige notariswoning (mon. Nr. 509339).

Deze rijksmonumenten vallen echter buiten het plangebied en zullen niet aangetast worden door de voorgenomen ontwikkeling. Er zijn geen gemeentelijke monumenten aanwezig in het plangebied.

Historisch landschap

De groene, open structuur langs de Zeeweg is aangemerkt als een waardevolle groenstructuur.

Conclusie

Bij de voorgenomen ontwikkeling is ervoor gezorgd dat de groene, open structuur langs de Zeeweg behouden blijft, hiervoor is een gebiedsaanduiding opgenomen in het bestemmingsplan. Ook de karakteristieke blokverkaveling in de omliggende wijken zal niet worden aangetast, net als de rijksmonumenten. Er is geen sprake van een nadelig milieueffect.

2.2.10 Cumulatie van effecten

De voorgenomen ontwikkeling (deelproject 1) is onderdeel van een grotere ontwikkeling die uit vier deelprojecten bestaat. Deelproject 2 en 3B hebben eveneens betrekking op het herontwikkelen van de huidige infrastructuur ten

behoefte van de hoogwaardige OV verbinding R-net. Deelproject 3C heeft betrekking op het aanleggen van vrijliggende fietspaden, parallel lopend aan de Biltlaan.

De milieuonderzoeken die, in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd, zijn voor de totale ontwikkeling uitgevoerd. Hierdoor is de ontwikkeling in zijn totaliteit beschouwd, waardoor kan worden uitgesloten dat er door cumulatie van effecten toch een overschrijding van grenswaarden plaatsvindt met effecten voor het milieu. Daarbij komt ook dat de overige deelprojecten in hoofdzaak gaan om het vervangen van de bestaande brug en de bestaande asfaltverharding en daarmee geen belangrijk nadelige milieugevolgen hebben. Immers, de bestaande situatie blijft in tact en wordt alleen gemoderniseerd. De aspecten waterhuishouding en bodem zijn hier de uitzonderingen op. De watertoets wordt, i.v.m. de tijd tussen de ontwikkeling van de verschillende deelprojecten, per deelproject uitgevoerd. Het bodemonderzoek wordt voor de totale ontwikkeling uitgevoerd, maar moet nog plaatsvinden.

Conclusie

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

3 Conclusie

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

Voor het aspect **geluid** geldt dat de toename op de omliggende woningen maximaal 0,6 dB bedraagt. Hierdoor is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en is het niet nodig om de geluidbelasting op de geluidgevoelige objecten te toetsen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

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

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

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

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

Voor het aspect **niet-gesprongen explosieven** geldt dat het plangebied niet verdacht is op de aanwezigheid van niet-gesprongen conventionele explosieven. Er is daarmee geen sprake van belangrijk nadelig milieugevolgen.

Voor het aspect **waterhuishouding** geldt dat er sprake is van de aanleg van nieuwe verharding en daardoor watercompensatie noodzakelijk is. Het bestemmingsplan voorziet in voldoende watercompensatie. Om toekomstige grondwateroverlast te voorkomen, wordt geadviseerd om drainage onder de wegen aan te leggen. Tevens is het van belang dat de wanden van de fietstunnel tot kort onder het maaiveld reiken om te voorkomen dat grondwater de tunnelbak instroomt. Ten opzichte van de huidige situatie zijn er voor wat betreft de afwatering van de wegen geen verschillen. Dat houdt in dat de afwatering via kolken en de riolering plaatsvindt.

Voor het aspect **archeologie** geldt dat er, in verband van de Romeinse Limes, een archeologische verwachtingswaarde is. Om dit te waarborgen wordt de dubbelbestemming Waarde- archeologisch verwachtingsgebied (WR-AV) opgenomen in het bestemmingsplan.

Voor het aspect **cultuurhistorie** geldt dat de aanwezige cultuurhistorisch waardevolle structuren en gebouwen behouden blijven. Bij de voorgenomen ontwikkeling is ervoor gezorgd dat de groene, open structuur langs de Zeeweg behouden blijft, hiervoor is een gebiedsaanduiding opgenomen in het bestemmingsplan. Ook de karakteristieke blokverkaveling in de omliggende wijken zal niet worden aangetast, net als de rijksmonumenten.

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