

Inpassingsplan

Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg

Inpassingsplan

Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg

Projectnummer 435128.108

Revisie 03

Datum 20 oktober 2021

Auteur(s)

R.H. van Trigt

J.D. van den Broek

M. Winkel

Opdrachtgever

Provincie Zuid-Holland

Zuid-Hollandplein 1

2596 AW Den Haag

datum vrijgave beschrijving revisi
20 oktober 2021 ontwerp

goedkeuring
R.H. van Trigt

vrijgave
G. Muijs

**Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206
Europaweg**

ontwerp inpassingsplan Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg



Provincie Zuid-Holland

Projectnummer 435128.108



Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	9
1.3 Vigerend juridisch-planologisch kader	10
1.4 Leeswijzer	11
Hoofdstuk2 Beleidskader	13
2.1 Rijksbeleid	13
2.2 Provinciaal beleid	14
2.3 Regionaal beleid	17
2.4 Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk3 Huidige situatie	21
3.1 Infrastructuur	21
3.2 Ruimtelijke-landschappelijke structuur	22
3.3 Functies	22
Hoofdstuk4 Planbeschrijving	23
4.1 Aanleiding wijzigingen in het wegontwerp	23
4.2 Inpassing busstrook	23
4.3 Asverschuiving Europaweg	24
4.4 Asverschuiving en verlaging Trekvlietbrug	25
4.5 Aanpassing dwarsprofiel Lammebrug	29
4.6 Hoogteligging Lammenschansplein	29
4.7 Lokale optimalisaties van de plangrens	29
4.8 Visualisatie van het wegontwerp	30
4.9 Landschappelijke inpassing	31
Hoofdstuk5 Milieu- en omgevingsaspecten	35
5.1 Verkeer	35
5.2 Geluid	36
5.3 Luchtkwaliteit	39
5.4 Bodem	41
5.5 Cultuurhistorie en archeologie	42
5.6 Externe veiligheid	46
5.7 Niet gesprongen explosieven	50
5.8 Natuur	50
5.9 Water	57
5.10 Kabels en leidingen	59
5.11 Trillingen	60
5.12 M.e.r.-beoordeling	64
Hoofdstuk6 Juridische planopzet	67
6.1 Algemeen	67
6.2 Methodiek	67
6.3 Regels	67
6.4 Artikelsgewijze toelichting	68
Hoofdstuk7 Economische uitvoerbaarheid	71



Provincie Zuid-Holland

Projectnummer 435128.108

7.1	Financiële uitvoerbaarheid	71
7.2	Exploitatieplan	71
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	73
8.1	Afstemming en vooroverleg betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs	73
8.2	Horen gemeenteraden	73
8.3	Zienswijzen	73
8.4	Vaststelling	73

ontwerp inpassingsplan Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg



Provincie Zuid-Holland

Projectnummer 435128.108

Toelichting

ontwerp inpassingsplan Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg



Provincie Zuid-Holland

Projectnummer 435128.108



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voorgeschiedenis RijnlandRoute

Op 23 maart 2016 is het vigerende Provinciale Inpassingsplan RijnlandRoute (hierna te noemen: Moederplan) vastgesteld door Provinciale Staten. De RijnlandRoute is een nieuwe wegverbinding tussen Katwijk, via de A44, en de A4 bij Leiden (figuur 1.1). Aanleiding voor dit plan was dat de N206 binnen Holland Rijnland als de belangrijkste oost-westverbinding in kwaliteit beduidend achter bleef bij de hoogwaardig vormgegeven noord-zuidverbindingen A4 en A44. De hoofddoelstelling van de RijnlandRoute is het significant verbeteren van de oost-westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten) en het mogelijk maken van ruimtelijk- economische ontwikkelingen.



Figuur 1.1: De volledige RijnlandRoute. Bron: RijnlandRoute.nl.

Verbetervoorstellen

De N206 Europaweg is onderdeel van de RijnlandRoute (zie figuur 1.1). De N206 betreft het traject vanaf de A4 tot aan de aansluitingen met de Rooseveltstraat en Kanaalweg in Leiden.

Tijdens de uitwerking van het wegontwerp zoals opgenomen in het Moederplan is bestuurlijk de wens geuit tot een extra busstrook langs het tracé tussen de Lammebrug en de A4. Dit komt voort uit een maatschappelijke wens om autoverkeer te reduceren door meer openbaar vervoer te faciliteren en de kwaliteit en betrouwbaarheid ervan (o.a. in termen van reistijd) te vergroten. Een busstrook aan de noordzijde van de Europaweg vermindert het reistijdverlies voor bussen vanuit Zoetermeer bij een brugopening van de Lammebrug fors. De Lammebrug wordt weliswaar verhoogd en hoeft dus minder vaak open, maar bij een opening moet de bus (in een situatie zonder busstrook) toch aansluiten in de wachtrij en is

er dus sprake van reistijdverlies en dus vermindering van kwaliteit en betrouwbaarheid. In het Moederplan is weliswaar een ruimtelijke reservering opgenomen voor een busstrook, maar is de realisatie en het gebruik ervan niet geregeld.

Daarnaast is tijdens de uitwerking van het ontwerp geconstateerd dat:

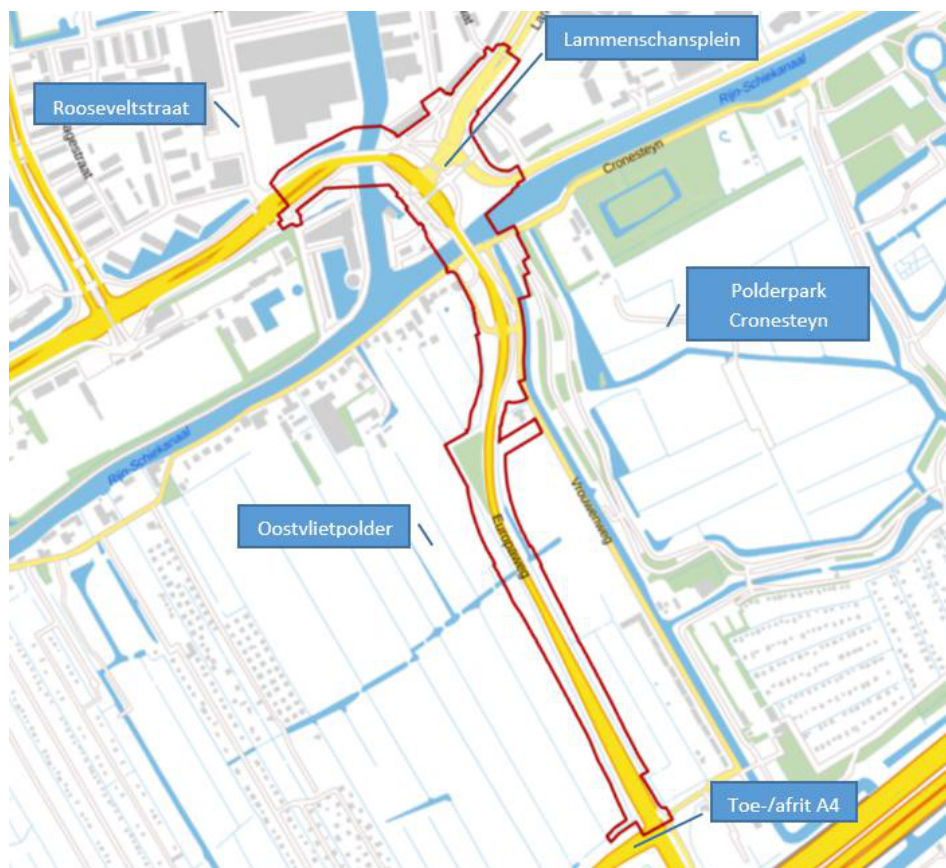
- er sprake is van onvoorziene knelpunten;
- er kansen zijn voor een slimmere en veiligere bouw en;
- er kansen zijn voor een versterking van de vormgevings- en omgevingskwaliteit.

Deze genoemde aanpassingen zijn op grond van het Moederplan niet allemaal mogelijk en daarom is een partiële herziening opgesteld (Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg). De scopewijzigingen en landschappelijke inpassingen hiervan worden in detail beschreven in Hoofdstuk 4.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De westelijke begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de kruising Voorschoterweg – Rooseveltstraat. De noordelijke begrenzing wordt gevormd door het stedelijk gebied van Leiden en het Polderpark Cronesteyn. De oostelijke grens ligt ter hoogte van de kruising Europaweg met de toe- en afrit naar de A4. De zuidelijke grens wordt gevormd door de Oostvlietpolder en het stedelijk gebied ten zuiden van het Lammenschansplein.

In onderstaande figuur is de begrenzing van het plangebied opgenomen, waarop de voorliggende partiële herziening van het inpassingsplan betrekking heeft.

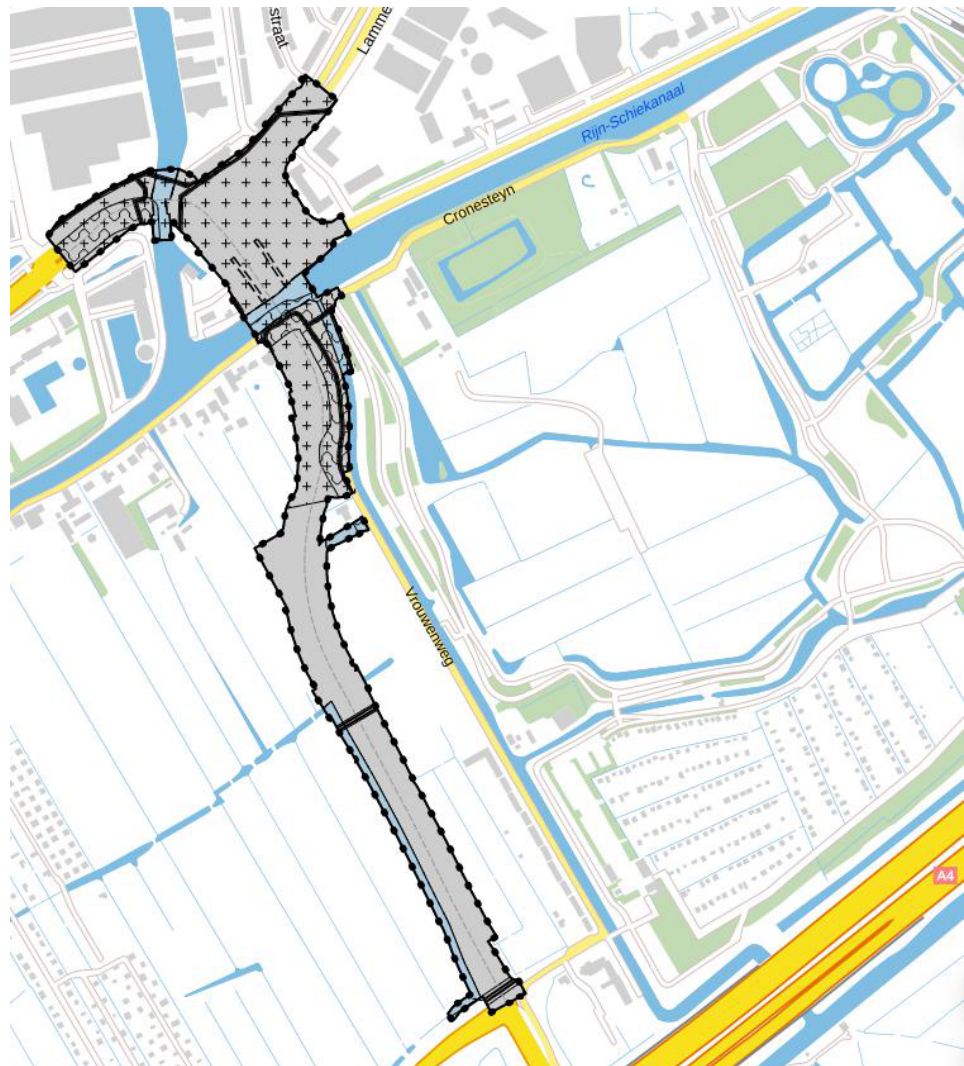


Figuur 1.2: Ligging van het plangebied van de onderhavige herziening.

1.3 Vigerend juridisch-planologisch kader

1.3.1 Moederplan

Het Provinciaal Inpassingsplan 'RijnlandRoute' (vastgesteld op 23 maart 2016) vormt het moederplan van de onderhavige partiële herziening.



Figuur 1.3: Uitsnede van de verbeelding van het PIP RijnlandRoute bij de N206 Europaweg. Bron: ruimtelijkeplannen.nl.

1.3.2 Vervallen gemeentelijke bestemmingsplannen

Met de onderhavige herziening wordt het plangebied van het PIP RijnlandRoute uitgebreid (zie hoofdstuk 4). Momenteel zijn voor deze gronden de volgende bestemmingsplannen vigerend:

- Delftse Jaagpad (vastgesteld op 22-01-2013);
- Lammenschansdriehoek (vastgesteld op 20-12-2012);
- Loswal e.o. (vastgesteld op 12-07-2018);
- A4/Cronesteyn (vastgesteld 30-05-2013);
- Oostvlietpolder (vastgesteld op 13-02-2014);



- Oostvlietpolder 2016 (vastgesteld op 06-09-2019).

De herziening van het PIP heeft op enkele gronden tot gevolg dat de plangrens moet worden opgeschoven met als gevolg dat het plangebied van het PIP wordt uitgebreid. Ter plaatse van deze uitbreidingen wordt het onderliggende bestemmingsplan na de herziening vervangen door het PIP. Op die gronden vervalt dus het betreffende bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

In dit eerste hoofdstuk is de aanleiding beschreven voor de onderhavige partiële herziening en hoe het zich verhoudt tot de vigerende ruimtelijke plannen. In Hoofdstuk 2 wordt de herziening getoetst aan het huidige ruimtelijke beleid van verschillende overheidsinstanties dat betrekking heeft op de ontwikkeling van de N206 Europaweg. In Hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven en in Hoofdstuk 4 het ontwerp dat de basis vormt voor de onderhavige herziening. De milieuonderzoeken die zijn uitgevoerd om de uitvoerbaarheid van de herziening aan te tonen worden beschreven Hoofdstuk 5. In Hoofdstuk 6 wordt de opzet van de regels en de verbeelding behandeld. In Hoofdstuk 7 en Hoofdstuk 8 komen respectievelijk de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan bod.

ontwerp inpassingsplan Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg



Provincie Zuid-Holland

Projectnummer 435128.108



Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 NOVI

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) schetst een duurzaam toekomstperspectief voor de leefomgeving in Nederland in 2050. De visie geeft richting en helpt om keuzes te maken; te kiezen voor slimme combinaties van functies; uit te gaan van de specifieke kenmerken en kwaliteiten van gebieden. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen. De volgende 4 prioriteiten zijn geformuleerd:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
2. Duurzaam economisch groeipotentieel.
3. Sterke en gezonde steden en regio's.
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Toetsing

In het geschetste toekomstperspectief in de NOVI wordt gewezen op het belang van betrouwbare verbindingen. Een uitstekende bereikbaarheid is cruciaal. Daarom hebben we in 2050 een goede en betrouwbare infrastructuur als onderdeel van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Dit geldt voor verbindingen binnen en tussen steden en economische kerngebieden door het land, maar ook over de grens. De N206 Europaweg (en de volledige RijnlandRoute) draagt bij aan de bereikbaarheid van de stedelijke regio rondom Leiden.

De NOVI hecht ook veel waarden aan de kwaliteit van de leefomgeving. De in de NOVI gehanteerde term leefomgevingskwaliteit omvat zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving. De N206 wordt ingepast in het huidige landschap (zie paragraaf 4.9), hiermee is de ruimtelijke kwaliteit van het omliggende gebied geborgd. Milieukwaliteit heeft betrekking op waarden die wij toekennen aan een gezonde en veilige woon-, werk- en leefomgeving. Hiervoor zijn diverse milieuonderzoeken uitgevoerd die besproken worden in Hoofdstuk 5, denk aan onderzoek naar luchtkwaliteit (paragraaf 5.3), geluidhinder (paragraaf 5.2), bodemkwaliteit (paragraaf 5.4) en externe veiligheid (paragraaf 5.6).

Het Moederplan is destijds getoetst aan de SVIR. De SVIR vormt de basis voor de Barro, maar is zelf vervangen door de NOVI met oog op de aanstaande Omgevingswet. De herziening voldoet aan de NOVI.

2.1.2 Barro

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden (Stb. 2011, 391). Het Barro regelt de doorwerking van nationale belangen op ruimtelijk gebied in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Toetsing

Een deel van het plangebied bevindt zich in de Romeinse Limes, dit gebied is opgenomen in de Barro als erfgoed van uitzonderlijke universele waarde. Dit archeologisch waardevolle gebied is meegenomen in het archeologisch onderzoek dat uitgevoerd is bij de N206



Europaweg. Ook voor de gronden die de herziening toevoegt aan het PIP is archeologisch onderzoek uitgevoerd. De archeologische onderzoeken en eventuele bescherming van archeologisch waarden door middel van dubbelbestemmingen worden behandeld in ~~zie~~ paragraaf 5.5.3.

De Rijksweg A4 valt onder de categorie 'hoofdwegen en landelijke spoorwegen' in het Barro. Het moederplan en de onderhavige herziening zien toe op de N206 tot de aansluiting op de A4. De verkeersbestemmingen uit de verschillende ruimtelijke plannen sluiten hier op elkaar aan.

Het Barro vormt geen belemmering voor de onderhavige ontwikkeling.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie

Op 20 februari 2019 is de Omgevingsvisie Zuid-Holland vastgesteld. Deze Omgevingsvisie is opgesteld vanuit de gedachte van de Omgevingswet: regels en kaders van de overheid blijven nodig, maar mogen niet nodeloos knellen. De provincie wil met de visie een uitnodigend perspectief bieden. Het beleid voor ruimte en mobiliteit bevat daarom geen eindbeeld, maar wel ambities. Deze zijn verwoord in vier rode draden door het beleid voor ruimte en mobiliteit heen en strategische doelstellingen. Bij het werk aan deze ambities is het vinden van de balans tussen duidelijkheid en flexibiliteit voor maatschappelijke initiatieven een continue opgave.

De Omgevingsvisie Zuid-Holland biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt.

In de Omgevingsvisie worden vier rode draden genoemd die richting geven aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is,
2. vergroten van de agglomeratiekracht,
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Vanuit het besef dat stad en land één leefomgeving vormen met elkaar aanvullende kwaliteiten, kent deze Omgevingsvisie Zuid-Holland een indeling in functionele in plaats van gebiedsgerichte hoofdstukken:

1. mobiliteit en bebouwde ruimte;
2. de kwaliteit van landschap, groen en erfgoed;
3. water, bodem en energie.

Toetsing

Het moederplan is destijds getoetst aan Visie Ruimte en Mobiliteit, deze structuurvisie vormde destijds geen belemmering. In de Omgevingsvisie is als ambitie opgenomen dat Zuid-Holland de 'best bereikbare provincie' wordt. De N206 Europaweg (en de volledige RijnlandRoute) draagt hieraan bij. In de ruimtelijke hoofdstructuur is de N206 opgenomen als onderdeel van het (inter)nationaal HOV-net, het toevoegen van de busstrook draagt hieraan bij. De N206 wordt ingepast in het huidige landschap (zie paragraaf 4.9, hiermee is de ruimtelijke kwaliteit van het omliggende gebied geborgd.



2.2.2 Omgevingsverordening

Per 1 april 2019 is, naast de Omgevingsvisie, ook de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening in werking getreden. De inhoud van de Omgevingsvisie is voor een groot deel leidend voor de inhoud van de Omgevingsverordening. In de verordening van provinciale staten van Zuid-Holland zijn de regels opgenomen voor het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Hoe groot die ruimtelijke impact is wordt in specifieke gevallen bepaald aan de hand van gebiedsprofielen en door onderscheid te maken in drie soorten ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie. Gelet op het uitgangspunt dat de ruimtelijke kwaliteit als gevolg van ontwikkeling per saldo niet afneemt, dient de toetsing aan ruimtelijke kwaliteit een integraal onderdeel te vormen van de planvorming en afweging.

Toetsing

Natuurnetwerk Nederland

Door het plangebied loopt een ecologische verbinding die behoort tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In artikel 6.24 van de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen ter bescherming van NNN-gebieden in de provincie Zuid-Holland. De effecten op beschermde natuurgebieden worden behandeld in paragraaf 5.8.3.

Provinciale vaarwegen en regionale waterkeringen

Het Rijn-Schiekanaal is een provinciale vaarweg en langs de watergang liggen regionale waterkeringen. Voor regionale waterkeringen zijn in artikel 6.22 van de Omgevingsverordening regels opgenomen om de veiligheid van de keringen te garanderen. De waterkeringen worden behandeld in paragraaf 5.9.

Romeinse Limes

Rond het Rijn-Schiekanaal is een beschermingszone opgenomen voor archeologische waarden met betrekking tot de Romeinse Limes. Dit archeologisch waardevolle gebied wordt behandeld in het archeologisch onderzoek dat uitgevoerd is bij de N206 Europaweg (zie paragraaf 5.5.3).

Ruimtelijke kwaliteit

In de Omgevingsverordening is een van de speerpunten het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. De provincie beschikt over een kwaliteitskaart met een bijbehorende uitwerking in richtpunten. In artikel 6.9 lid 1 van de Omgevingsverordening zijn voorwaarden opgenomen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Binnen dit kwaliteitsbeleid onderscheidt de provincie in artikel 6.9 lid 2 van de Omgevingsverordening twee beschermingscategorieën. Hier zijn onder voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit ook ontwikkelingen mogelijk.

Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
 1. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 2. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en
 3. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het



derde lid;

- b. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen.

In het kader van het Moederplan is een Inpassingsvisie opgesteld voor het traject van de RijnlandRoute. Per deelgebied is vervolgens een landschapsplan opgesteld. Daarmee is voldaan aan de voorwaarden voor ruimtelijke kwaliteit uit de Omgevingsverordening.

Voor de uitwerking van de N206-Europaweg én voorliggende partiële herziening is een Esthetisch Programma van Eisen (zie Bijlage 1) opgesteld voor specifiek dit deel van de RijnlandRoute. In paragraaf 4.9 wordt het landschapsplan samengevat dat voor de onderhavige herziening is opgesteld. De uitwerking van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening is het Esthetisch Programma van Eisen (zie Bijlage 1) waarmee wordt voldaan aan de voorwaarden uit de Omgevingsverordening.

Conclusie

De Omgevingsverordening vormt geen belemmering voor de onderhavige herziening. Voor de beoogde kwaliteit wordt verwezen naar het opgestelde Esthetisch Programma van Eisen (zie Bijlage 1).

2.2.3 Ontwerp herziening 2021 Omgevingsbeleid Zuid-Holland

Gedeputeerde staten hebben op 23 maart 2021 het ontwerp van de Herziening 2021 van het Omgevingsbeleid Zuid-Holland vastgesteld. Het gaat om een partiële wijziging van:

- de Omgevingsvisie Zuid-Holland,
- de Omgevingsverordening Zuid-Holland en
- het Omgevingsprogramma Zuid-Holland.

De Ontwerp Herziening 2021 Omgevingsbeleid heeft betrekking op meerdere onderwerpen. De belangrijkste onderwerpen zijn: ruimtelijke kwaliteit, bedrijventerreinen, grote ruimtevragers, optimalisatie woningbouwplannen, sociaal en betaalbaar wonen, molenbiotopen, bos en bomen, gezond en veilig, externe veiligheid, recreatiewoningen, mobiliteit, boom- en sierteeltgebied Boskoop en grote buitenstedelijke bouwlocaties.

Het Ontwerp van de Herziening 2021 van het Omgevingsbeleid Zuid-Holland heeft van 28 juli tot en met 8 september ter inzage gelegen. De definitieve vaststelling van de Herziening 2021 is voorzien voor het eerste kwartaal van 2022.

Conclusie

Genoemde herziening van het omgevingsbeleid vormt geen belemmering voor de onderhavige herziening.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Regionale Agenda Omgevingsvisie 'Het Hart van Holland'

De gemeente Leiden heeft samen met de gemeenten Kaag en Braassem, Katwijk, Leiderdorp, Noordwijk, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude de Regionale Agenda Omgevingsvisie 2040 'Het Hart van Holland' opgesteld met als doel de samenhang tussen de gemeenten te versterken. De integrale regionale agenda heeft betrekking op de fysieke leefomgeving en vormt het uitgangspunt voor de nog op te stellen regionale omgevingsvisie. Voorheen werd het beleid in deze regio gestuurd door middel van de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland.

Voor realisatie van deze opgaven en ambities hebben de gemeenten een ruimtelijk kader opgesteld dat uit vijf elementen is opgebouwd:

- gezonde lucht,
- verstedelijking rondom de Oude Rijn,
- behoud en versterking van open, robuuste en onderling verbonden landschappen die doorlopen tot aan de oevers van de Oude Rijn,
- voortreffelijke bereikbaarheid, zonder dat de leefomgeving daaronder lijdt,
- draagkrachtige bodem.

Toetsing

Het moederplan is destijds getoetst aan de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland. De N206 Europaweg (en de volledige RijnlandRoute) draagt bij aan de voortreffelijke bereikbaarheid van de regio. Bij de toetsing van de NOVI in paragraaf 2.1.1 is benoemd dat bij de onderhavige infrastructurele aanpassing rekening gehouden wordt met de leefomgevingskwaliteit.

Conclusie

De onderhavige herziening voldoet aan de Regionale Agenda Omgevingsvisie 'Het Hart van Holland' en levert een bijdrage aan de voortreffelijke bereikbaarheid.

2.3.2 Waterbeheerplan

Het hoogheemraadschap van Rijnland is in het plangebied het bevoegd gezag voor het beheer van waterkeringen, oppervlaktewater en (ondiep) grondwater. De drie hoofddoelen van dit beheer zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water.

Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn en blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten en te beheren. Daarbij wil Rijnland dat watergangen en kunstwerken zoals gemalen op orde en toekomstbestendig worden gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Rijnlands taken en bevoegdheden op het gebied van gezond water betreffen het zuiveren van afvalwater en het reguleren van lozingen op oppervlaktewater. Europese regelgeving (de Kaderrichtlijn Water) is hierbij kader stellend. Het voorkomen van verontreiniging en een goede inrichting van oppervlaktewateren dragen in afvalwater beheert Rijnland rioolgemalen, persleidingen en zuiveringsinstallaties.

Aan de hand van het Waterbeheersplan (2016-2021) werkt Rijnland aan zijn ambities. In de uitvoerings- en beheersfase van ruimtelijke plannen heeft Rijnland een regelgevende rol, in de fases daarvoor heeft Rijnland een adviserende rol. Om het proces van de uitvoerings- en beheersfase echter zo goed en snel mogelijk te laten verlopen, wil Rijnland graag samen in de initiatief fase met de initiatiefnemers (van stedenbouwkundige tot architect) meedenken over het ruimtelijk plan. Als de initiatiefnemer en Rijnland elkaars speelruimte, kaders en belangen in een vroegtijdig stadium van het project kennen, kunnen kansen ook benut



worden.

Toetsing

De relevante wateraspecten met betrekking tot de onderhavige herziening worden behandeld in paragraaf 5.9, hier wordt ook getoetst aan het vigerende waterbeleid.

2.3.3 Keur en uitvoeringsregels 2020

Op grond van de Waterwet in Rijnland als waterschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. Denk hierbij aan handelingen in of nabij:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden).
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken).
- Andere waterstaatwerken (onder andere bruggen, duikers, stuwen, sluisen en gemalen).
- De bodem van kwelgevoelige gebieden.
- Onttrekken en lozen van grondwater.
- Het aanbrengen van verhard oppervlak.

Toetsing

De relevante wateraspecten met betrekking tot de onderhavige herziening worden behandeld in paragraaf 5.9, hier wordt ook getoetst aan het vigerende waterbeleid.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Omgevingsvisie Leiden

Op 15 juli 2019 heeft de gemeenteraad de 1.0-versie van de Omgevingsvisie Leiden 2040 vastgesteld. De Omgevingsvisie Leiden 2040 sluit aan op de Regionale Agenda Omgevingsvisie 'Het Hart van Holland'. De Omgevingsvisie Leiden 2040 helpt om samenhang te brengen in de verschillende fysieke projecten in de stad, om deze meer Leids te maken, om ze beter de laten aansluiten op sociale, maatschappelijke en economische doelen en om investeringen goed te richten.

De omgevingsvisie beschrijft op hoofdlijnen de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in de stad. Het bevat geen blauwdruk voor de ontwikkeling van de stad, maar beschrijft wel de waarden die de gemeente belangrijk vindt in de ontwikkeling van de stad, eigenschappen die de gemeente koestert en nieuwe ontwikkelingen die ruimte vergen.

Op basis van de Leidse waarden (opgehaald uit participatie), trends en noodzakelijke ontwikkelingen zijn er zes verhaallijnen geformuleerd:

1. Leiden, stad van historie en cultuur
2. Leiden, groene en gezonde stad
3. Leiden, stad voor iedereen
4. Leiden, stad van onderwijs, kennis en werk
5. Leiden, verbonden stad
6. Leiden, waterstad.

Toetsing

Het Moederplan is destijds getoetst aan de 'Structuurvisie Leiden 2025' en de 'Herziening Structuurvisie Leiden 2025 voor het onderdeel bedrijventerrein Oostvlietpolder'. Deze structuurvisies zijn vervangen door de 'Omgevingsvisie Leiden'.

De optimalisering van de N206 Europaweg (en de realisatie van de volledige RijnlandRoute) verbetert de verbindingen van Leiden met de Randstad en de regio via de A4. De N206 Europaweg sluit aan op de buitenring van Leiden, zodat het meeste verkeer aan de rand van de stad wordt verwerkt. Daarnaast voorziet de herziening op het toevoegen van een busstrook, hierdoor wordt bijgedragen aan de ambitie voor hoogfrequent en betrouwbaar



busvervoer. De onderhavige herziening draagt bij aan de verhaallijn 'verbonden stad' uit de Omgevingsvisie.

De optimalisering van de N206 Europaweg draagt niet alleen bij aan verhaallijn verbonden stad, maar door de groene inpassing (zie Bijlage 1) ook aan groene en gezonde stad en met inpassingsmogelijkheden van kunst voor archeologische vondst Schans Lammen ook aan stad van historie en cultuur.

De Omgevingsvisie Leiden vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

2.4.2 Ontwikkelperspectief Leiden Zuidwest 2040

Dit plan schetst de ambitie voor de ontwikkeling van het gebied richting 2040 en benoemt daarbij de kansen en mogelijkheden om dit beeld waar te maken. Het Ontwikkelperspectief Leiden Zuidwest is nu en straks onder de Omgevingswet een schakel tussen de structuurvisie/omgevingsvisie en het bestemmingsplan/omgevingsplan en werkt voor de gemeenteraad als zelfbindend kaderstellend instrument bij gebiedsontwikkelingen.

Toetsing

Het vergroten van de bereikbaarheid van Leiden Zuidwest is één van de opgaven in het ontwikkelperspectief, de opwaardering van de N206 Europaweg draagt hieraan bij. Het Ontwikkelperspectief vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

ontwerp inpassingsplan Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg



Provincie Zuid-Holland

Projectnummer 435128.108

Hoofdstuk 3 Huidige situatie

3.1 Infrastructuur

De rijkswegen A4 en A44 zijn de belangrijkste (inter)nationale transportassen in de regio Leiden en hoofdzakelijk noord-zuid gericht. Tussen beide assen is een beperkt aantal oost-westverbindingen gelegen waarvan de N206 de belangrijkste is. Overige belangrijke (provinciale) wegen rondom het plangebied zijn de N441, de N447 en de N11.

De totale verkeersstructuur in de regio heeft veel weg van de structuur van een ladder. Het landelijke hoofdwegennet met de A4 en A44 vormen de dragers of staanders. Een beperkt aantal oost-westverbindingen op het onderliggende wegennet vormen de treden van de ladder. Binnen Holland-Rijnland vormt de N206 de belangrijkste oost-westverbinding, maar deze blijft in kwaliteit beduidend achter bij de hoogwaardig vormgegeven noord-zuid verbindingen A4 en A44.

De N206 Katwijk - Leiden wordt hierdoor erg intensief gebruikt. De RijnlandRoute is bedoeld om de capaciteitsproblemen op te lossen, in een aantal deelgebieden is al gestart met de realisatie. De actuele status van realisatie is te vinden op de website www.RijnlandRoute.nl.

De N206 Europaweg bestaat momenteel vanaf de aansluiting met de A4 tot de Lammebrug uit 2x1 rijstroken. Daarnaast ligt een doelgroepenstrook, deze is alleen toegankelijk voor bussen, vrachtwagens en overig verkeer met een ontheffing, zoals taxi's. In totaal liggen er in de huidige situatie dus drie rijstroken. Na de Lammebrug ligt het Lammenschansplein waar het verkeer de Lammenschansweg op kan richting het centrum van Leiden. Na de Trekvliefbrug gaat de N206 verder richting de aansluiting op de A44, dat gedeelte staat bekend als de Churchilllaan. De N447 vanuit Voorschoten sluit vlak voor de Trekvliefbrug aan op de N206.



Figuur 3.1: Luchtfoto (PDOK) van de huidige situatie.

3.2 Ruimtelijke-landschappelijke structuur

De N206 Europaweg loopt tot de Lammebrug door de Oostvlietpolder, dit gebied wordt gekenmerkt door het slagenlandschap dat aan de westzijde wordt begrensd door de Vliet en zich in oostelijke richting uitstrekt tot ver in het Groene Hart. Kenmerkend voor dit typisch Hollandse slagenlandschap is het graslandkarakter, de daarmee samenhangende openheid en het patroon van smalle, evenwijdige kavels, gescheiden door sloten. Ook de Vlietweg, als bebouwde en dichtbeplante ontginningsbasis, is karakteristiek voor dit landschapstype, zie figuur 3.1.

De hoge beplanting van Vlietland en langs de A4 heeft de openheid van dit gebied verkleind. Aan de buitenranden vormen het bebouwingslint, de Europaweg en de A4 harde fysieke grenzen van de polder.

Door het plangebied loopt verder het Rijn-Schiekanaal. De Trekvliet is een afsplitsing van het kanaal richting de binnenstad van Leiden. De N206 passeert deze watergangen via respectievelijk de Lammebrug en Trekvlietbrug. De Vrouwenvaart is ook verbonden met het kanaal, deze waterloop ligt ten oosten van de N206.

3.3 Functies

In de nabijheid van het plangebied zijn buiten de al behandelde infrastructuur de volgende functies aanwezig:

- Woonbebouwing langs de Vrouwenweg en Vlietweg.
- Polderpark Cronesteyn
- Recreatiepark het Vlietpark.
- Bedrijfsfuncties en woningen rond het Lammenschansplein in Leiden.
- In de Oostvlietpolder zijn een aantal gronden aanwezig die gebruikt worden voor agrarische doeleinden.
- Tuinverenigingen in de Oostvlietpolder.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Aanleiding wijzigingen in het wegontwerp

Tijdens de uitwerking van het wegontwerp zoals opgenomen in het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan (PIP) RijnlandRoute uit 2016 is bestuurlijk de wens geuit tot een extra busstrook langs het tracé tussen de Lammebrug en de A4. Dit komt voort uit een maatschappelijke wens om autoverkeer te reduceren door meer openbaar vervoer te faciliteren en de kwaliteit en betrouwbaarheid ervan (o.a. in termen van reistijd) te vergroten. Een busstrook aan de noordzijde van de Europaweg vermindert het reistijdverlies voor bussen vanuit Zoetermeer bij een brugopening van de Lammebrug fors. De Lammebrug wordt weliswaar verhoogd en hoeft dus minder vaak open, maar bij een opening moet de bus (in een situatie zonder busstrook) toch aansluiten in de wachtrij en is er dus sprake van reistijdverlies en dus vermindering van kwaliteit en betrouwbaarheid. In het Moederplan is weliswaar een ruimtelijke reservering opgenomen voor een busstrook, maar is de realisatie en het gebruik ervan niet geregeld. Dit wordt in de partiële herziening wel geregeld in artikel 1.8 en artikel 4.1.

Daarnaast is tijdens de uitwerking van het ontwerp geconstateerd dat:

- a. er sprake is van onvoorziene knelpunten;
- b. er kansen zijn voor een slimmere en veiligere bouw en;
- c. er kansen zijn voor een versterking van de vormgevings- en omgevingskwaliteit.

In de onderstaande paragrafen wordt meer in detail ingegaan op de aard en omvang van de wijzigingen te weten:

- Inpassing busstrook;
- Asverschuiving Europaweg;
- Asverschuiving en verlaging Trekvlietbrug;
- Aanpassing dwarsprofiel Lammebrug;
- Hoogteligging Lammenschansplein;
- Lokale optimalisaties van de plangrens.

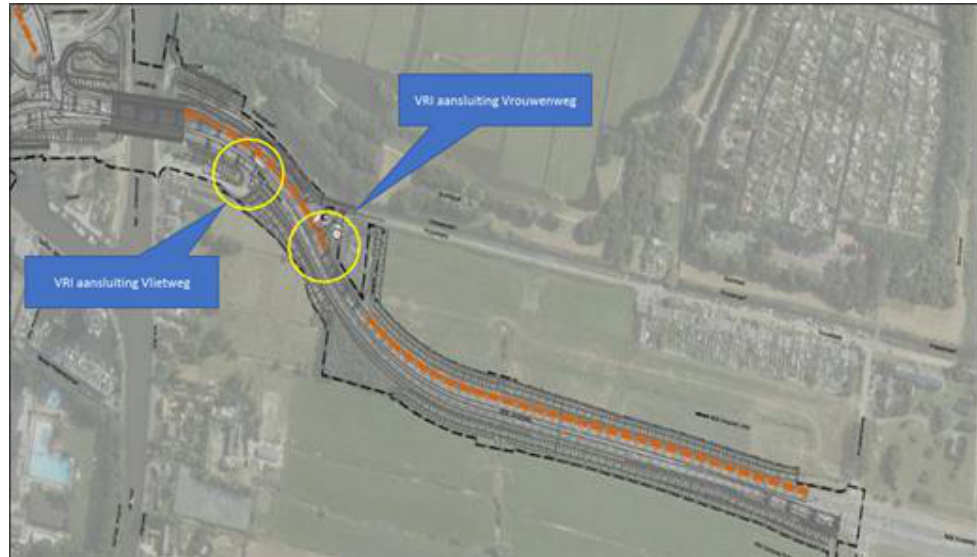
Per wijziging wordt ook aangegeven wat de vertaling is naar de partiële herziening van het PIP RijnlandRoute.

4.2 Inpassing busstrook

In het vigerende Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute is planologisch gezien geen rekening gehouden met de inpassing van een busstrook. Binnen de vigerende bestemming 'Verkeer' kan een busstrook fysiek worden aangelegd. In de regels van de bestemming 'Verkeer' (artikel 14.1 van het Moederplan) is het gebruik van de gronden als busstrook niet expliciet toegestaan.

Er zijn moverende redenen om de realisatie van deze busstrook te versnellen en direct mogelijk te maken in deze partiële herziening. Deze komen met name voort uit een maatschappelijke wens om het autoverkeer te reduceren door meer openbaar vervoer te faciliteren en de kwaliteit en betrouwbaarheid ervan te vergroten. In de situatie met een busstrook aan de noordzijde van de Europaweg kunnen bussen vrijwel ongehinderd aan het overige verkeer doorrijden en hoeven ze bij een brugopening ook niet meer aan te sluiten in de wachtrij, maar stellen ze zich op direct voor de Lammebrug. Als de Lammebrug weer gesloten is rijden de bussen als eerste over de brug gevolgd door het reguliere verkeer.

Dit geldt ook bij een verhoogde Lammebrug. De brug hoeft dan weliswaar minder vaak open, maar bij een opening moet de bus (in een situatie zonder busstrook) aansluiten in de wachtrij en is er dus sprake van reistijdverlies en dus vermindering van kwaliteit en betrouwbaarheid.



Figuur 4.1: Ligging toegevoegde busstrook aan wegontwerp (oranje gestippeld).

Voor de inpassing van de busstrook hoeft het bestemmingsvlak voor 'Verkeer' uit het inpassingsplan niet vergroot te worden. Wel dient de busstrook expliciet meegenomen te worden in de bestemming 'Verkeer'. Hierdoor wordt zondermeer duidelijk dat de busstrook onderdeel uitmaakt van de RijnlandRoute en het wegprofiel van de N206 Europaweg.

4.3 Asverschuiving Europaweg

Met het inpassen van de busstrook in het ontwerp van de N206 Europaweg zijn tevens kansen geconstateerd om te komen tot een slimmere en veiligere bouwfasering met ook minder hinder voor de weggebruiker en omwonenden. In het huidige ontwerp - zoals opgenomen in het Moederplan - wordt de Europaweg naar beide kanten verbreed. Door de Europaweg aan de zuidkant te verbreden kan de bestaande Europaweg tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk open worden gehouden en kan de uitvoeringsduur verkort worden. De werkzaamheden voor het aanleggen van 2 extra rijstroken vindt aan één zijde van de huidige provinciale weg plaats.

De busstrook schuift hierdoor ook mee naar het zuiden en komt zo verder van de woningen aan de Vrouwenweg te liggen. Gevolg van deze aanpassing is wel dat er sprake is van een verschuiving van de wegas met meer dan 2 meter. In artikel 14.4.1 van de planregels van het Moederplan is het mogelijk om maximaal 2 meter af te wijken van de wegas. Nu deze verschuiving groter is dan 2 meter is een binnenplanse afwijking niet mogelijk. Daarnaast vinden er lokaal enkele overschrijdingen van de plangrens van het Moederplan plaats. Als gevolg hiervan is een partiële herziening noodzakelijk om gronden toe te voegen aan het plangebied en te voorzien van een juiste bestemming.



4.4 Asverschuiving en verlaging Trekvlietbrug

4.4.1 Asverlegging Trekvlietbrug

Bij de vaststelling van het Moederplan werd bij het ontwerp van de nieuwe Trekvlietbrug uitgegaan van een verlegging van het ten noorden van de Trekvlietbrug gelegen stamriool. Tijdens de uitwerking van het ontwerp blijkt dat er in het gebied door de aanwezige kabels en leidingen en andere ondergrondse voorzieningen geen ruimte is om het stamriool op een verantwoorde wijze te verleggen. Samen met de gemeente Leiden is gekeken naar de inpassing van de Trekvlietbrug en de impact van de brug en brughoofden op de omgeving en het stamriool. Na alle aspecten te hebben besproken is geconcludeerd dat een verschuiving van de Trekvlietbrug het beste alternatief is zodat het stamriool op de huidige locatie kan blijven liggen.

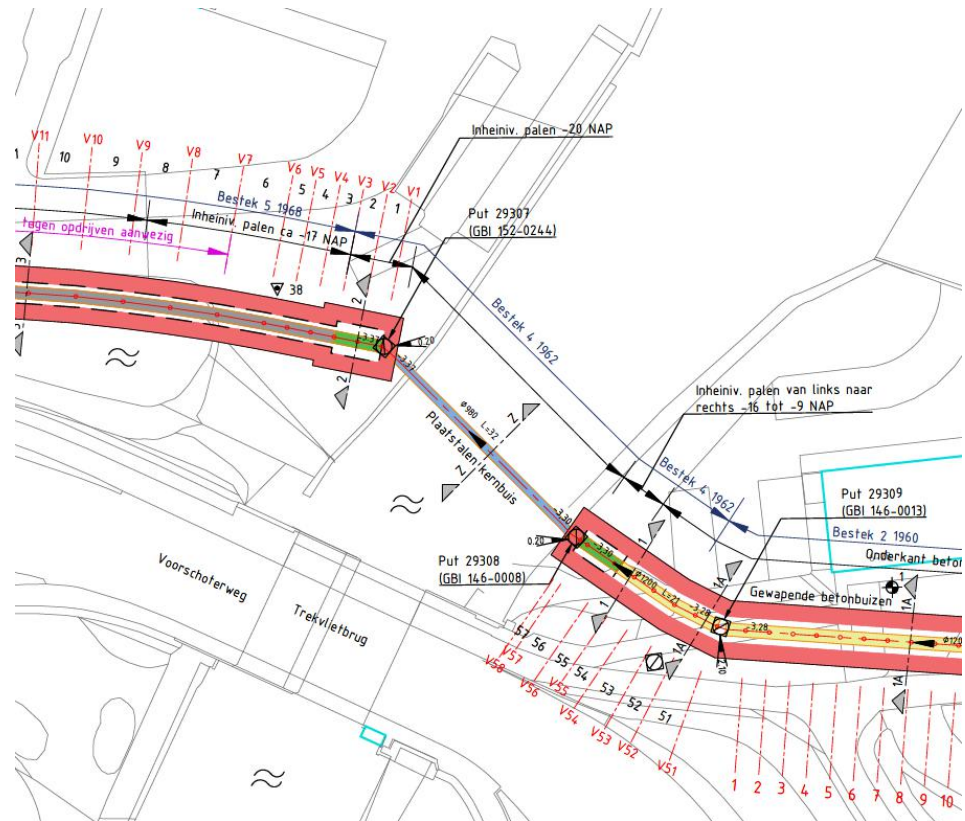
Het verplaatsen van het stamriool is een complex project. Het nieuwe tracé gaat door en langs bebouwd gebied in de gemeente Leiden. De overlast en de duur van de verlegging is ca. 2 tot 3 jaar extra naast de werkzaamheden die nodig zijn voor de sloop- en bouw van de nieuwe Trekvlietbrug en aanpassingen aan de N206 Europaweg. Daarnaast zijn er, uiteraard, aanzienlijke kosten gemoeid met de verlegging van het stamriool. Ook vanuit deze aspecten is het laten liggen van het stamriool de beste oplossing.

Deze asverschuiving van de Trekvlietbrug om het stamriool te kunnen behouden bedraagt wel meer dan 2 meter waarmee niet wordt voldaan aan de flexibiliteitsbepaling in artikel 14.4.1 van het Moederplan en er lokaal ook sprake is van een overschrijding van de plangrens van het Moederplan.

4.4.2 Verlaging Trekvlietbrug

In het Moederplan is de doorvaarthoogte van de Trekvlietbrug vastgelegd op 2,90 meter. De toelichting op het Provinciaal Inpassingsplan Rijnlandroute laat zien dat de Trekvlietbrug wordt uitgevoerd als een vaste brug.

In verband met het voorkomen van schade aan het stamriool is in overleg met de gemeente Leiden geconcludeerd dat de Trekvlietbrug niet alleen moet worden verlegd maar ook moet worden verlaagd. De verlaging van de Trekvlietbrug is noodzakelijk omwille van 2 (samenhangende) redenen, namelijk a) dat een lagere brug ook een kleiner ruimtebeslag heeft (talud is korter) en zodoende in combinatie met de verlegging op een veiligere afstand van het stamriool kan worden gelegd en b) zo ook minder druk(last) uitoefent op het stamriool en de civieltechnische constructie die het stamriool moet beschermen.

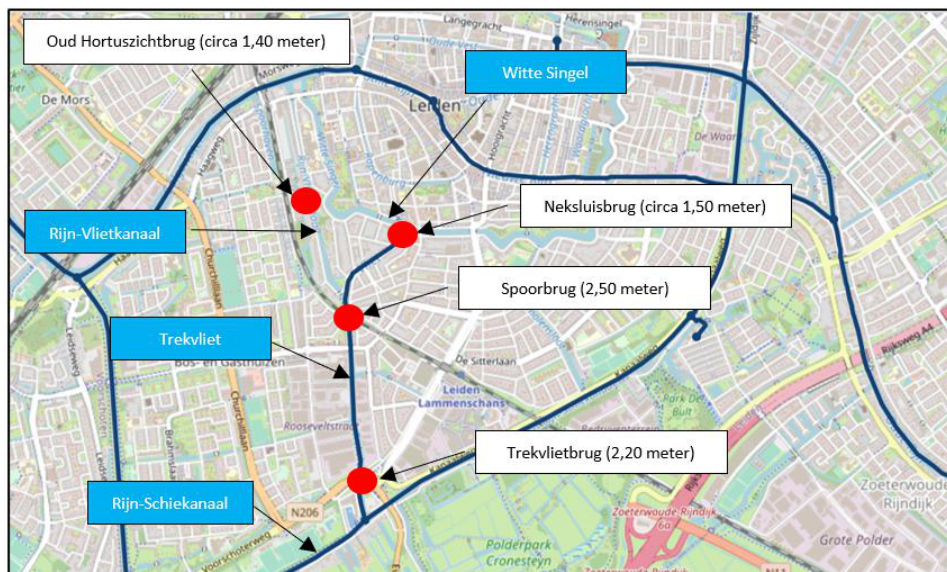


Figuur 4.2: Uitsnede huidige Trekvlietbrug en het stamriool van de gemeente Leiden (bron: Geotechnische beschouwing stamriool, 27 mei 2021, Antea Group).

In de nieuwe situatie zal sprake van twee doorvaartopeningen met respectievelijke een vaste doorvaarthoogte van 1,90 meter en 2,20 meter. Ter vergelijking, de huidige doorvaarthoogte van de Trekvlietbrug bedraagt 2,50 meter onder het beweegbare deel, respectievelijk 2,70 meter onder het vaste deel.

Onderzocht is of en welke consequenties deze verlaging heeft voor de diverse functies en gebruikers van de Leidse Trekvliet.

De Leidse Trekvliet is een water gelegen tussen het Rijn-Schiekanaal en de Leidse singels. Over de Leidse Trekvliet liggen diverse bruggen, met wisselende doorvaarthoogtes. De vaste spoorbrug (en de naastgelegen fietsbrug) hebben van al deze bruggen de laagste doorvaarthoogte, namelijk 2,50 meter. Na de spoorbrug is sprake van een afsplitsing van de Trekvliet. Deze afsplitsing gaat verder als "Rijn-Vlietkanaal" richting het Galgewater. Dit is geen formele vaarweg en het gebruik ervan als doorgaande vaarroute is beperkt door de vaste voetgangers- en fietsbrug "Oud Hortuszichtbrug" die een doorvaarthoogte heeft van circa 1,40 meter. De Trekvliet heeft via de historische en vaste "Neksluisbrug" die een doorvaarthoogte heeft van circa 1,50 meter, een verbinding met de Witte Singel in Leiden.



Figuur 4.3: *Overzicht vaarwegen (bron: Rijkswaterstaat, <https://vaarweginformatie.nl>) en (maatgevende) doorvaarthoogtes bruggen.*

De binnen- of rivierscheepvaart is in Europa opgedeeld in CEMT-classes. Deze klasse-indeling is in 1992 bepaald door de Conférence Européenne des Ministres de Transport om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen en te duiden welk type scheepvaart van deze vaarwegen gebruik kan maken. Per CEMT klasse (ook wel genoemd scheepvaartklasse) zijn de maximale afmetingen van het schip vastgelegd. Hiermee wordt ondermeer duidelijk welke bruggen al dan niet ondoorvaarbaar zijn en welke vaarwegen al dan niet bevaarbaar zijn vanwege diepgang en manoeuvreerbaarheid.

De Leidse Trekvliet is een waterweg die volgens het CEMT is geclassificeerd als een vaarweg categorie 0, bedoeld voor kleinere vaartuigen zoals open boten en sloepen, van beroepsvaart is op de Leidse Trekvliet geen sprake. Dit blijkt ook uit de jaarlijkse telgegevens van de brugopeningen van de Trekvlietbrug. Het merendeel van de brugopeningen is ten behoeve van beheer en onderhoud en /of (plezier)vaart.

Tabel 4.1: *type brugopeningen Trekvlietbrug (bron: Provincie Zuid-Holland)*

Type opening	2018	2019	2020
Openingen t.b.v. onderhoud/proefdraaien	8	7	4
Openingen voor vaart	6	6	5

Op grond van de provinciale omgevingsverordening is de Trekvliet wel aangewezen als een onderdeel van het recreatietoervaartnet.

Werken

Langs de Leidse Trekvliet liggen een 2-tal bedrijventerreinen (Cronesteijn - Rooseveltstraat en Cronesteijn - Trekvliet). Waar deze bedrijventerreinen in het verleden specifiek zijn ontwikkeld vanwege een goede bereikbaarheid vanaf zowel de weg als het water is dit anno nu niet langer het geval. Van een specifiek planologische aanduiding als watergebonden bedrijventerrein is ook geen sprake. Een en ander is ook terug te zien in de aard en typering van de bedrijven, waarover in het (vigerend) bestemmingsplan Zuidwest (vastgesteld 15 juni 2017) het volgende is opgenomen:

“In de loop der tijd heeft de ontsluiting via het water steeds meer aan belang ingeboet. Tegenwoordig is met name de bereikbaarheid over de weg van belang. Op



bedrijventerrein Rooseveltstraat zijn met name bedrijven gevestigd in de sectoren industrie, bouw, handel en transport. Ook andere functies, als leisure en dienstverlening beginnen zich echter te voegen op het bedrijventerrein Rooseveltstraat”.

Door de gemeente en betrokken bedrijven is wel gewezen op hun wens om het vaar netwerk in Leiden geschikt te houden voor distributie over het water van en naar het centrum van Leiden. Dit betreft het gestarte initiatief van de zogeheten Citybarge die zich op het vervoer van onder andere afval en pakketten voor bedrijven in de binnenstad richt. Voor het vervoer over water de stad in, vanaf en naar de bedrijventerreinen, is de beoogde doorvaart van 2,20 meter geen probleem. De E-pusher Small van Citybarge, die onlangs heeft proefgevaaren in Leiden, heeft een doorvaarthoogte nodig van 1,50 meter.

Wonen

Zowel langs de Trekvliet als het Rijn-Vlietkanaal liggen diverse woonboten. Voor het in- en uitvaren(slepen) van deze woonboten - wanneer deze bijvoorbeeld in het geval van (grootschalig) onderhoud naar een werf moeten - kan dit alleen via de route Trekvliet - Rijn-Schiekanaal. Vanwege de doorvaarthoogte van de spoor- en fietsbrug kan dit alleen met woonboten die lager zijn dan 2,50 meter.

Het merendeel van de woonboten 'achter' de Trekvlietbrug is vanaf de waterlijn al circa 3 meter hoog en passen hierdoor ook niet onder de huidige spoor- en fietsbrug. Een verlaging van de Trekvlietbrug naar 2,20 meter maakt voor deze woonboten dan ook geen verschil. Echter woonboten lager dan 2,50 meter maar hoger dan 2,20 meter kunnen de verlaagde Trekvlietbrug straks niet meer passeren. Concreet betekent dit dat deze woonboten op een andere manier moeten worden verplaatst, bijvoorbeeld door deze uit het water te takelen en over de weg te vervoeren.

Recreatie

De Trekvliet is op grond van de provinciale omgevingsverordening (april 2019) aangewezen als een onderdeel van het recreatietoervaartrnet. Dit houdt in dat bij nieuwe ontwikkelingen moet worden getoetst of deze geen beperking oplevert van de recreatieve bevaarbaarheid van de vaarweg (artikel 6.20).

De verlaging van de Trekvlietbrug levert geen beperking op van de recreatieve bevaarbaarheid van de vaarweg rekening houdend met het huidig gebruik. Gezien de geringe doorvaarthoogte van enkele vaste en lage bruggen in de omgeving (zie figuur 4.3) is er in de huidige situatie alleen voor kleinere vaartuigen sprake van een doorgaande recreatieve vaarroute. Voor deze kleinere recreatieve vaartuigen heeft de verlaging van de Trekvlietbrug geen gevolgen.

Er is daarnaast ook sprake van een andere (kleinere) categorie recreatieve vaartuigen die 'achter' de Trekvlietbrug op verschillende locaties langs de kade liggen aangemeerd. Dit betreffen merendeels 'kruisers', die vanwege de beperkte doorvaarthoogte van de bruggen nu al niet gebruik (kunnen) maken van het (doorgaand) recreatief toervaartrnet richting de Leidse singels, maar die via de Trekvliet wel toegang hebben tot het Rijn-Schiekanaal. Voor zover deze recreatieve vaartuigen een doorvaarthoogte hebben van meer dan 2,20 meter dienen deze in de nieuwe situatie rekening te houden met het niet langer kunnen passeren van de verlaagde Trekvlietbrug. Eigenaren van deze vaartuigen zijn dan aangewezen op alternatieve aanmeerlocaties.

Conclusie

In het vigerende Moederplan is de doorvaarthoogte reeds vastgelegd op 2,90 meter. In verband met het voorkomen van schade aan het stamriool wordt de hoogte van de Trekvlietbrug verlaagd tot 2,20 meter.

Geanalyseerd is welke gevolgen dit heeft voor de gebruikers en functies van de Trekvliet, de

conclusies zijn als volgt:

- **Werken:** Er is op en langs de Trekvliet geen sprake van beroepsvaart en/of watergebonden bedrijvigheid, daarbij wordt de mogelijkheid van het concept van de binnenstad distributie over water niet onmogelijk gemaakt.
- **Wonen:** Het verlagen van de Trekvlietbrug naar 2,20 meter beperkt de mogelijkheden voor woonboten om in het geval van grootschalig onderhoud de Trekvlietbrug te passeren, er bestaan echter alternatieven.
- **Recreatie:** Voor het merendeel van de recreatieve vaart bestaande uit kleinere vaartuigen zoals open boten en sloepen heeft het verlagen van de Trekvlietbrug geen invloed op het gebruik van het recreatief toervaartnet. Voor 'kruisers' dient rekening te worden gehouden met het niet langer kunnen passeren van de verlaagde Trekvlietbrug en zijn eigenaren aangewezen op alternatieve aanmeerlocaties.

Gegeven de vergaande financiële en technische risico's die gepaard gaan met het verleggen van het stamriool worden bovenstaande consequenties als gevolg van het verlagen van de Trekvlietbrug acceptabel geacht.

4.5 Aanpassing dwarsprofiel Lammebrug

In het vigerende PIP RijnlandRoute is uitgegaan van een Lammebrug bestaande uit twee vallen met daartussen een open ruimte. Daarmee zou de brug in twee fasen worden gebouwd en beide vallen op afstand van elkaar komen te liggen. Bij de optimalisatie van het wegontwerp is verkend of het mogelijk is de nieuwe Lammebrug in één keer te bouwen met toepassing van een tijdelijke Lammebrug aan de zuidzijde van de bestaande brug.

Door de brug in één keer te bouwen wordt de bouw- en verkeersfasering eenvoudiger en is de eindsituatie ook verkeersveiliger: doordat er één brugdek is en geen open ruimte meer tussen beide rijrichtingen hoeven automobilisten - in tegenstelling tot het oude ontwerp - niet meer ruim voor de Lammebrug te kiezen voor de richting Leiden-centrum of Voorschoten, maar kan deze keuze gewoon bij de voorsorteerstroken op het Lammenschansplein gemaakt worden.

4.6 Hoogteligging Lammenschansplein

Als gevolg van de hoogteligging van de bruggen is in het vigerende PIP RijnlandRoute rekening gehouden met een ophoging van het Lammenschansplein van circa 1,5 tot 2 meter. Hiervoor dient het hele plein een voorbelasting te krijgen met een complexe en langdurige bouwfasering tot gevolg. Nader onderzoek heeft aangetoond dat het binnen de ontwerprichtlijnen mogelijk is om de Lammenschansweg en de Kanaalweg minder vergaand op te hogen (gemiddeld 0,7 meter). Deze aanpassing past binnen de flexibiliteitsbepalingen van het Moederplan en is dus geen onderdeel van voorliggende partiële herziening.

4.7 Lokale optimalisaties van de plangrens

In overleg met betrokken stakeholders is verder op een aantal locaties in Leiden de plangrens van het Moederplan uitgebreid. Voor de onderstaande locaties geldt dat het Moederplan aan deze gronden geen bestemming toekent (buiten het plangebied) en dat in de partiële herziening deze gronden wel worden bestemd. De (lokale) optimalisaties van de plangrens bestaan uit:

1. Ontsluiting en aanpassing van de parkeervoorzieningen nabij de flat aan de Corbulostraat;
2. Inpassing van een voetgangersoversteek en bushalte aan de Lammenschansweg;
3. Aansluiting van het Delftse Jaagpad op de N206 Voorschoterweg;

4. Aansluiting van het Lammenschansplein op de Kanaalweg;
5. Inpassing opgang Lammebrug;
6. Inpassing watergang & voet- en fietspaden langs de Vrouwenvaart;
7. Inpassing watergang.

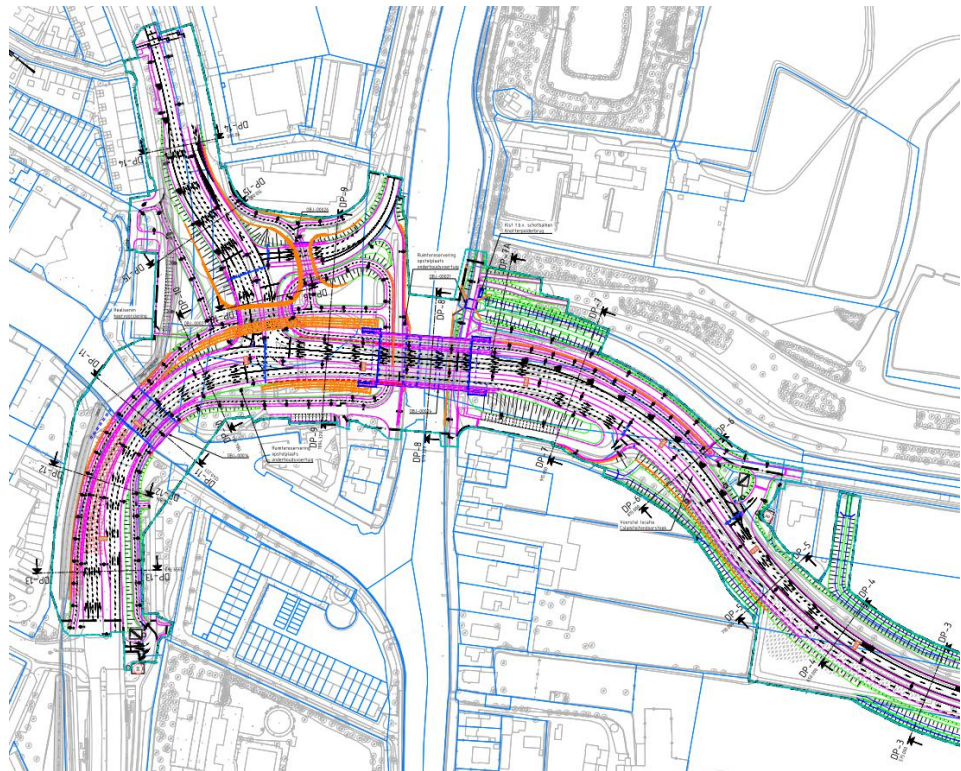
De locaties worden weergegeven in het onderstaande figuur 4.4.



Figuur 4.4: Zuidoostelijke deel van de N206 Europaweg, de rode contour is de grens voor de herziening van het PIP.

4.8 Visualisatie van het wegontwerp

De wijzigingen in het ontwerp zijn weergegeven in de onderstaande figuren.



Figuur 4.5: Noordwestelijke deel van de N206 Europaweg.



Figuur 4.6: Zuidoostelijke deel van de N206 Europaweg.

4.9 Landschappelijke inpassing

In het kader van het PIP RijnlandRoute is een inpassingsvisie en -plan opgesteld. In deze paragraaf wordt ingegaan op wijzigingen in de landschappelijke inpassing die volgen uit voortschrijdend inzicht, overleg en afstemming met onder andere de gemeente Leiden en die een rechtstreeks gevolg zijn van de voorgestelde ontwerpwijzigingen. De landschappelijke inpassing is uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (zie Bijlage 1) voor de N206 Europaweg.

4.9.1 Autonome ontwikkelingen

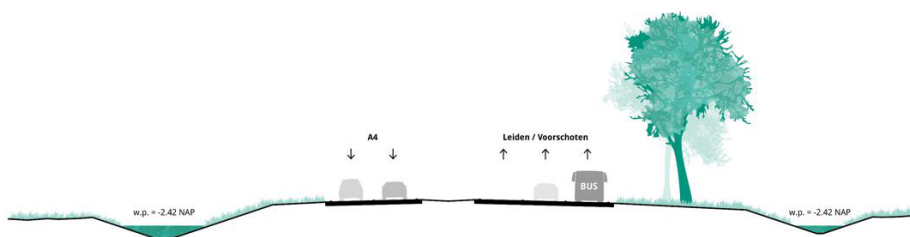
Polderbeplanting in plaats van bomenrijen langs de Europaweg

In het Gebiedsprofiel Duin Horst Weide, het provinciaal ruimtelijk kwaliteitskader voor deze regio, staat de inpassing van de RijnlandRoute als een specifiek aandachtspunt benoemd, waarbij de openheid van het veenweidegebied zo min mogelijk verstoord dient te worden en versnippering voorkomen. Bij dit uitgangspunt passen niet de bomenrijen die in het oorspronkelijke landschapsplan langs de N206 Europaweg staan als vervanging van de bestaande bomenrijen. Bomenrijen in een open landschap zijn eerder karakteristiek voor droogmakerijen. Om die reden komt de bomenlaan langs de N20 Europaweg te vervallen. In plaats daarvan worden er op diverse plekken boomgroepen geplaatst met boomsoorten typisch voor de veenpolder. Op enkele plekken worden de boomgroepen aangevuld met streekeigen struiken. Deze aanpassing komt voort uit gewijzigd inzicht ten aanzien van de landschappelijke inpassing van de Europaweg. Tegelijkertijd is deze inpassing van de weg flexibeler in relatie tot de voorgenomen verschuiving van de wegas. Door aanplant van enkele boomgroepen in plaats van een laanbeplanting zal er minder snel een conflict zijn tussen obstakelvrije ruimte langs de weg en plaatsing van bomen in de berm. Genoemde aanpassingen hebben geen gevolgen voor de ruimtelijk relevante maatregelen zoals deze volgen uit het landschapsplan en/of regels van het Moederplan.

De figuren 4.7 en 4.8 geven een impressie van de nieuwe opzet van de polderbeplanting.



Figuur 4.7: Landschapsplankaart voor de N206 Europaweg. Bron: Next architects en Bureau B+B).



Figuur 4.8: Profiel Europaweg. Bron: Next architects en Bureau B+B).

Natuurinclusieve inrichting

Zowel Provincie Zuid-Holland als Gemeente Leiden stimuleren het herstel van biodiversiteit. De Gemeente Leiden heeft een uitgesproken faunavriendelijk beleid. Om hierbij aan te sluiten wordt nadrukkelijk rekening gehouden met bestaande en mogelijk toekomstige voorkomende diersoorten binnen het projectgebied. De (fiets)onderdoorgangen dienen daarom sociaal veilig, maar tegelijkertijd ook faunavriendelijk ingericht te zijn, zodat

medegebruik door kleine dieren mogelijk gemaakt wordt. Daarnaast wordt de soortenrijkdom gestimuleerd door de juiste keuzes te maken bij de beplanting; bloemrijke kruidenmengsels en bloesem- en bessendragende bomen en struiken dragen daaraan bij.

4.9.2 Wijzigingen ontwerp

Inpassingbusstrook

In de herziening van het PIP RijnlandRoute wordt de busstrook aan de noordzijde van de N206 naast de rijstroken voor het reguliere verkeer ingepast. Omdat tegelijkertijd de parallelle watergang wordt opgeschoven, van de weg af, blijft er voldoende ruimte voor aanplant van enkele boomgroepen tussen de weg en de watergang. Afgezien van de totale breedte van de weg heeft deze aanpassing geen negatief effect op de landschappelijke inpassing.

AsverschuivingEuropaweg

De verschuiving van de wegas heeft geen significante invloed op de landschappelijke inpassing. Losstaand van deze wijziging is in afstemming met de gemeente Leiden besloten geen laanbomen toe te passen langs de Europaweg. Deze keuze pakt gunstig uit in relatie tot de wegasverschuiving. Door her en der groepen bomen aan te planten in plaats van een strakke laan bestaat er meer flexibiliteit in de inrichting van de bermen.

Asverschuivingen hoogteliggingTrekvlietbrug

Een lagere brug is gunstig wat betreft het ruimtebeslag van de taluds en hoogte van de keervoorzieningen. De asverschuiving van de brug heeft geen gevolgen voor de inpassing.

Aanpassingdwarsprofiel Lammebrug

In het nieuwe ontwerp zijn de Lammebrug en bijbehorende aanlandingen compacter dan voorheen. Dat is gunstig voor de landschappelijke inpassing, omdat de ruimte aan de noordoostzijde beperkt is tussen de Vrouwenvaart en de Europaweg.

In aanvulling op de bestaande ecologische verbinding onder de N206 Europaweg is onder de noemer van een "natuurinclusieve inrichting" gekeken naar de mogelijkheid van een extra ecologische passage onder de Lammebrug.

De aanpassing van bestaande viaducten is met name zinvol als de verkeersintensiteit laag is, het viaduct te midden van leefgebieden van doelsoorten ligt en er geen of erg weinig alternatieve passagemogelijkheden zijn, of te creëren zijn. Dit lijkt het geval rond de Europaweg. Omdat de Lammebrug niet direct binnen de zone ligt die als ecologische verbinding Vlietland – Cronesteijn is aangewezen, is dit een aanvullende maatregel op de duiker die wél binnen de EVZ ligt en als functionerende schakel ontworpen dient te worden. De verbinding onder de Lammebrug dient te worden gezien als bonus voor voornamelijk kleine landzoogdieren.

Inrichting

Langs de verharde weg in de onderdoorgang wordt een strook onverhard gelaten.

Afhankelijk van de doelsoorten kan een afscherming tussen de verharde en de onverharde strook nodig zijn. Denk hierbij aan een geleidingswand, trottoirband of stobbenwal. Voor de breedte van de vegetatiestrip geldt: hoe breder, hoe beter. Voor veel kleine tot middelgrote doelsoorten betreft de minimale breedte 1,0 meter; voor enkele kleine soorten volstaat een geringere breedte.

Om kleine diersoorten voldoende dekking te bieden wordt aanbevolen op de grondstrook stenig materiaal (keien) of een stobbenwal aan te brengen, op zodanige wijze dat veel holten ontstaan. Ook aan de uiteinden van de tunnel moet voldoende dekkingsmateriaal worden aangebracht. Directe aansluiting van dekking gevende elementen op het omringende landschap is hierbij van belang. Dit kan door ruigte, riet, struiken of een hoge kruidlaag. Aanvullend op de landschappelijke geleiding kan een faunaraster worden aangebracht, dat



de dieren naar de onderdoorgang leidt en voorkomt dat dieren op de weg komen.

Verlichtingsarmaturen moeten verder zodanig worden geplaatst en afgedekt dat dit deel van het viaduct donker blijft.

Hoogteligging Lammenschansplein

Een verlaging van het Lammenschansplein ten opzichte van het ontwerp in het vigerende PIP RijnlandRoute is gunstig voor de inpassing. Het betekent voor fietsers minder hoogte te overbruggen, ook zijn de taluds minder hoog. Daardoor zijn minder kerende voorzieningen nodig en zal de binnenruimte van het Lammenschansplein ruimer aanvoelen.

4.9.3 Esthetisch Programma van Eisen

Voor de inpassing van de N206 Europaweg is een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) opgesteld, deze heeft ter inzage gelegen.

Het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) heeft tot doel de projectambities met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit en vormgeving te vertalen in een kwaliteitskader met daaraan gekoppelde eisen. De opdrachtnemer (aannemer) dient op basis van dit EPvE een integraal ontwerp te maken en dit vervolgens te realiseren waarbij alle onderdelen een samenhangend geheel vormen. Het EPvE is integraal onderdeel van het uitvoeringscontract voor de RijnlandRoute, Europaweg en Lammenschansplein. Het EPvE dient als toetsingskader voor de aanbestedder, opdrachtgever, betrokken stakeholders en vergunningverleners gedurende zowel de aanbestedingsprocedure als na gunning tijdens de realisatiefase. Het EPvE is als Bijlage 1 toegevoegd aan deze partiële herziening.

Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Verkeer

5.1.1 Verkeerseffecten

Ten opzichte van het Moederplan wordt een separate busstrook aangelegd aan de noordoostzijde van de N206 tussen het kruispunt met de Hofvlietweg nabij de A4 en de Lammebrug. Deze maatregel is ingegeven vanuit Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), waarmee de kwaliteit en betrouwbaarheid (o.a. in termen van reistijd) van het openbaar vervoer wordt vergroot, en daarmee het gebruik ervan wordt gestimuleerd.

In de situatie met een busstrook kunnen bussen vrijwel ongehinderd aan het overige verkeer doorrijden en hoeven ze bij een brugopening ook niet meer aan te sluiten in de wachtrij, maar stellen ze zich op direct voor de Lammebrug. Als de Lammebrug weer gesloten is rijden de bussen bij opening als eerste over de brug gevolgd door het reguliere verkeer.

Dit geldt ook bij een verhoogde Lammebrug. De brug hoeft dan weliswaar minder vaak open, maar bij een opening moet de bus (in een situatie zonder busstrook) aansluiten in de wachtrij en is er dus sprake van reistijdverlies en dus vermindering van kwaliteit en betrouwbaarheid. Een vrijliggende busstrook heeft niet alleen een positief effect op de doorstroming van het openbaar vervoer, maar tevens op het overige verkeer.

Los van het toevoegen van een extra busstrook blijft de infrastructurele situatie nagenoeg gelijk aan de situatie in het vigerende PIP. Andere verkeerseffecten ten opzichte van het vigerende PIP worden daarom niet verwacht.

Ten behoeve van het akoestische onderzoek en de onderbouwing van de partiële herziening zijn de meest actuele ontwerpinzichten in combinatie met de meest actuele verkeersgegevens gebundeld om op deze manier tot geactualiseerde resultaten te komen. In de rapportage 'Onderbouwing verkeerscijfers herziening PIP N206' die als Bijlage 3 is opgenomen worden de gehanteerde verkeersgegevens toegelicht. Deze vormen ook de basis voor het akoestisch onderzoek.

5.1.2 Verkeersveiligheid

Een verkeersveiligheidsaudit (VVA) is uitgevoerd op het ontwerp van de N206 Europaweg (zie Bijlage 2). Deze VVA is uitgevoerd met als doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. Op basis van de VVA kan geconcludeerd worden dat het ontwerp veilig is.

Wel wordt geadviseerd om op een aantal plaatsen een geleiderail of bredere zijberm te overwegen en om de nodige aandacht te besteden aan bewegwijzering, zodat bestuurders goed worden voorbereid en tijdig kunnen anticiperen. De aanbevelingen uit de VVA worden, voor zover inpasbaar, nader uitgewerkt in het kader van de voorbereiding van de realisatiefase. De inpassing van (eventuele) maatregelen om de verkeersveiligheid te borgen past binnen de partiële herziening en het Moederplan.

Aandacht voor de verkeersveiligheid is ook bij de realisatie van de werkzaamheden van belang. In de uitvoeringsfase en ook bij de oplevering van het werk wordt getoetst of wordt voldaan aan de eisen ten aanzien van verkeersveiligheid.

5.1.3 Conclusie

Het aspect 'verkeer' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de onderhavige herziening.

5.2 Geluid

In het kader van de herziening is een akoestisch onderzoek uitgevoerd op basis van de herijkte verkeerscijfers, het volledige rapport is meegenomen in Bijlage 4. De onderbouwing van de herijkte verkeerscijfers is te vinden in Bijlage 3.

5.2.1 Resultaten

N206 en Lammenschansweg

Uit het onderzoek blijkt dat de wijzigingen aan de N206 en de Lammenschansweg/Lammenschansplein voldoen aan de hiervan van toepassing zijnde geluidnorm. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Kanaalweg

Uit het onderzoek blijkt dat vanwege de wijziging aan de Kanaalweg een toename in geluidbelasting van 2 dB of meer plaatsvindt bij 55 woningen. Voor deze woningen is daardoor sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij 2 van deze 55 woningen is de berekende geluidbelasting in de plansituatie hoger dan de maximaal vast te stellen hogere waarde (toename meer dan 5 dB). De woningen waar sprake is van een reconstructie bevinden zich enkel in de Cronesteynflat, ten noorden van de Kanaalweg.

De hoge toenames worden grotendeels veroorzaakt door de hogere waarden die in 2016 per abuis te laag zijn vastgesteld voor een deel van de woningen in de Cronesteynflat. Daarnaast is een verkeerstoename op de Kanaalweg voorzien tussen de heersende situatie en toekomstige plansituatie. Deze toename is echter niet één op één te wijden aan de wijzigingen aan de N206 Europaweg, Lammenschansweg en/of de Kanaalweg. Binnen de grenzen van de fysieke wijzigingen aan de wegen is die geprognosticeerde verkeerstoename meegenomen in de geluidtoets. De akoestisch impact van de fysieke wijzigingen zelf is nihil.

Gelet op de overschrijding van de grenswaarden vanwege Kanaalweg is onderzocht of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk en noodzakelijk zijn.

5.2.2 Maatregelen

Kanaalweg

Voor de 55 woningen in de Cronesteynflat, waar sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder vanwege de Kanaalweg, is onderzocht of de geluidbelasting met een bronmaatregel kan worden teruggebracht tot de grenswaarde. Om inzicht te hebben in het effect van mogelijke bronmaatregelen is het geluidreducerend wegdektype SMA-NL 8G+ doorgerekend. Dit wegdektype is toe te passen op een locatie waar wringend verkeer plaatsvindt. De bronmaatregel is toegepast over een totale lengte van circa 135 m. Dit is tevens de lengte van het te wijzigen deel van de Kanaalweg binnen de werkgrenzen. Indien SMA-NL8 G+ wordt toegepast, wordt de geluidbelasting op de woningen gereduceerd. Het aantal hogere waarden op de Cronesteynflat gaat hierdoor van 55 naar 29. Ook wordt de overschrijding van de maximaal vast te stellen hogere waarde op de 2 woningen weggenomen.

Een beperkende factor in de toepassing van bronmaatregelen is de gevoeligheid van stil asfalt voor wringend verkeer. Als gevolg van bijvoorbeeld remmend en optrekkend verkeer wordt dit type asfalt letterlijk kapotgereden. Deze situatie is hier ook van toepassing. Het is ook daarom dat er in afstemming met de beheerder (gemeente Leiden) vooralsnog is gekozen voor toepassing van het wegdektype SML-NL G+ en niet voor stillere (kwetsbaardere) wegdektypen zoals Dunne Deklagen B of ZSA-SD.

Maatregelen in de vorm van een geluidscherm langs de Kanaalweg stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard in lijn met het landschappelijk plan en zijn verder



niet onderzocht.

Geoptimaliseerde maatregelen

Op basis van het gemeentelijk beleid zijn aanvullende bronmaatregelen doorgerekend voor het Lammenschansplein en de Lammenschansweg. De Gemeente Leiden heeft in haar beleidsnota en Actieplan Omgevingslawaaï opgenomen dat waar het nodig en mogelijk is, een geluidreducerende wegdekverharding wordt aangebracht. Tevens wordt aangegeven een geluidreducerende wegdekverharding toe te passen op de Lammenschansweg. Bij voorkeur wordt het wegdektype SMA-NL8 G+ toegepast.

Vanwege de fysieke wijzigingen op de Lammenschansweg/Lammenschansplein, wordt de wegdekverharding ter plaatse sowieso nieuw aangebracht binnen de werkgrenzen. Daarnaast sluit het Lammenschansplein aan op de Kanaalweg, waar tevens SMA-NL8 G+ als bronmaatregel is voorgesteld. Om deze reden dragen wij een optimalisatie voor om de Lammenschansweg/Lammenschansplein aanvullend te voorzien van de wegverharding SMA-NL8 G+. Dit heeft voornamelijk een verlagend effect op het gecumuleerde geluidniveau in de omgeving. Het is niet van invloed op het aantal vast te stellen hogere waarden vanwege de Kanaalweg. Deze optimalisatiemaatregel is meegenomen in de cumulatieberekening.

5.2.3 Hogere waarden

Voor 29 woningen wordt na het toepassen van de bronmaatregel SMA-NL8 G+ op de Kanaalweg niet voldaan aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Het bevoegd gezag dient voor deze woningen een hogere waarde vast te stellen. In onderstaande tabel is een overzicht van deze 29 woningen in de Cronesteynflat opgenomen met de vast te stellen hogere waarde vanwege de Kanaalweg.

Tevens is de gecumuleerde geluidbelasting op deze adressen inzichtelijk gemaakt, waarbij rekening is gehouden met de geoptimaliseerde bronmaatregel (SMA-NL8 G+ op de Kanaalweg en de Lammenschansweg/Lammenschansplein). Het kan zijn dat gecumuleerde geluidbelasting van de gevel waarvoor een hogere waarde dient te worden vastgesteld lager is dan die van andere gevels. Tabel 5.1 toont de hoogst berekende gecumuleerde geluidbelasting per adres. In bijlage 7 van het akoestisch onderzoek (zie Bijlage 4) wordt de gecumuleerde geluidbelasting op toetspuntniveau getoond.

Tabel 5.1: aan te vragen hogere waarden vanwege de Kanaalweg.

Adres	Hogere waarde (inclusief 5 dB aftrek ex artikel 110g Wgh)	Gecumuleerde geluidbelasting (exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh)
Plantijnstraat 18 te Leiden	55	62
Plantijnstraat 19 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 20 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 28 te Leiden	55	63
Plantijnstraat 29 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 30 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 39 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 40 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 48 te Leiden	54	63
Plantijnstraat 49 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 50 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 58 te Leiden	54	63
Plantijnstraat 59 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 60 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 68 te Leiden	54	63
Plantijnstraat 69 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 70 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 78 te Leiden	54	63
Plantijnstraat 79 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 80 te Leiden	54	61
Plantijnstraat 89 te Leiden	53	61
Plantijnstraat 90 te Leiden	53	61
Plantijnstraat 99 te Leiden	53	61
Plantijnstraat 100 te Leiden	53	61
Plantijnstraat 109 te Leiden	53	61
Plantijnstraat 110 te Leiden	53	61
Plantijnstraat 118 te Leiden	53	63
Plantijnstraat 119 te Leiden	53	61
Plantijnstraat 120 te Leiden	53	61

Geluidwering van de gevel

Voor de woningen waarvoor Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland een hogere waarde vaststelt, dient met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of deze woningen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen.

De geluidwering van de gevel dient zodanig te zijn dat het resulterende geluidniveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB als gevolg van de Kanaalweg (artikel 111b, lid 2, Wet geluidhinder).

5.2.4

Conclusie

Door middel van de aan te vragen hogere waarden vormt aspect 'geluid' geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de onderhavige herziening.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Kader

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in bijlage 2 van de Wm opgenomen. In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

- Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
- Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het besluit draagt 'niet in betekende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀);
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder andere om het Besluit en de Regeling niet in betekende mate bijdragen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit gevoelige bestemmingen.

Tabel 5.2: Grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

Stof	Soort norm	Grenswaarde
NO ₂	Jaargemiddelde	Maximaal 40 µg/m ³
PM ₁₀	Jaargemiddelde	Maximaal 40 µg/m ³
PM ₁₀	24-uursgemiddelde	Maximaal 35 maal per jaar meer dan 50 µg/m ³
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	Maximaal 25 µg/m ³

5.3.2 Toetsing

In het kader van het Moederplan is destijds voor de volledige RijnlandRoute een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, waarbij aan de grenswaarden is getoetst. Het Moederplan is gebaseerd op de NSL-grondslag (artikel 5.16, lid 1, aanhef en onder d, Wet milieubeheer (hierna: Wm). Dat betekent dat toetsing aan de grenswaarden niet plaatsvindt (artikel 5.16, lid 3, Wm).

Berekening Moederplan

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat over het gehele tracé beschouwd zoals in het Moederplan opgenomen geen overschrijdingen van de grenswaarde voor NO₂ zijn berekend. De maximale berekende concentratie op wettelijke beoordelingspunten was in de plansituatie (2020) 33,1 µg/m³ en trad langs de rijksweg A4 op. De grenswaarde bedraagt 40 µg/m³. Uit het onderzoek blijkt tevens dat er geen overschrijdingen voor PM₁₀ werden berekend. De maximale berekende concentratie voor PM₁₀ was 29,8 µg/m³. Hiermee werd ruimschoots voldaan aan de norm van de Wet luchtkwaliteit (40 µg/m³). In dat onderzoek was al rekening gehouden met een toegenomen verkeersintensiteit en een daar uit volgende verbreding van de Europaweg.

Toetsing luchtkwaliteit partiële herziening

De huidige herziening van het PIP maakt een separate busbaan mogelijk. Hierdoor veranderen de totale verkeersintensiteiten niet. Er ontstaat wel een iets betere doorstroming als straks de bussen op een eigen rijbaan rijden en niet meer op de rijstroken van het overige verkeer. Het is daarmee aannemelijk dat een toevoeging van een separate busstrook

niet leidt tot een toename aan verkeersintensiteiten en daarmee een mogelijke overschrijding van de grenswaarden.

Vanuit een goed woon- en leefklimaat en onderbouwing van de partiële herziening is de NSL Monitoringstool geraadpleegd om een goed beeld te krijgen van de huidige concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (zowel PM₁₀ als PM_{2,5}) ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling. Met de Monitoringstool wordt de luchtkwaliteit jaarlijks in beeld gebracht langs de drukste wegen in Nederland, zowel voor het gepasseerde jaar als voor de toekomst. De Monitoringstool wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de generieke invoergegevens van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de verkeersgegevens voor de rijkswegen en de wegen in beheer van provincies en gemeenten.

Langs de Europaweg zijn drie rekenpunten aanwezig, twee tussen de aansluiting met de A4 en de Lammebrug (ID: 16001525 en 16006664) en één tussen de Lammebrug en de Trekvlietbrug (ID: 16006569). De maximale concentraties ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling zijn in onderstaande tabel en kaarten in beeld gebracht voor de meest kritische stoffen in Nederland: NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

Tabel 5.3: Maximale jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in µg/m³ en toetsing aan de grenswaarden bij de rekenpunten langs de Europaweg (ID 16001525, 16006664, 16006569). Bron: NSL monitoringstool 2020.

Stof	Concentraties plangebied 2020	Concentraties plangebied 2030	Grenswaarde
NO ₂	31,8	19,8	Max. 40 µg/m ³ (jaargemiddelde)
PM ₁₀	19,2	16,8	Max. 31,2 µg/m ³ (jaargemiddelde)
PM _{2,5}	10,8	6,0	Maximaal 25 µg/m ³ (jaargemiddelde)

*Bij een jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van meer dan 31,2 µg/m³ is sprake van meer dan 35 keer overschrijding van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ (50 µg/m³).



Figuur 5.1: Concentraties NO₂ (links) en PM₁₀ (rechts) in 2030 rondom de Europaweg. Bron: NSL-monitoringstool (2020).

5.3.3 Conclusie

Op basis van de resultaten uit de NSL Monitoringstool kan worden geconcludeerd dat de concentraties ruim onder de maatgevende grenswaarden voor deze stoffen liggen en naar de toekomst toe in 2030, ondanks de autonome groei van het autoverkeer, verder dalen als gevolg van het steeds schoner worden van dat verkeer.

Gezien de uitkomsten van het luchtkwaliteitsonderzoek bij het Moederplan en de huidige en toekomstige concentraties luchtverontreinigende stoffen in de NSL Monitoringstool is het niet aannemelijk dat de grenswaarden overschreden worden als gevolg van de scopewijzigingen die de onderhavige partiële herziening mogelijk maakt.

Het is niet aannemelijk dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden als gevolg van het toevoegen van een busstrook en de ontwerpoptimalisaties. Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de onderhavige herziening.

5.4 Bodem

5.4.1 Kader

Conform artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie.

5.4.2 Toetsing

Voor de N206 Europaweg is door Antea Group in 2021 een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd ten behoeve van inpassing van het wegontwerp. Hierin zijn de wijzigingen meegenomen die de onderhavige herziening mogelijk maakt. Het volledige rapport is meegenomen als Bijlage 5 bij de onderhavige herziening.

De onderzoeksresultaten (van onderhavig onderzoek in combinatie met het onderzoek van Grontmij van de volledige RijnlandRoute uit 2015) geven vanuit de Wet bodembescherming geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende interventiewaarde. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor de voorgenomen werkzaamheden met betrekking tot de ontwerpoptimalisaties van de N206 Europaweg.

Ter plaatse van boorpunt F04 (aan de Corbuloweg) zijn resten puin in de ondergrond (0,80 - 1,10 m -mv) aangetroffen. De aangetroffen puinbijmenging is niet aan de wegberm te relateren en heeft een andere oorsprong. De puinhoudende grond is, in verband met de scope van het onderzoek, niet onderzocht op de aanwezigheid van asbest. Indien er werkzaamheden ter plaatse van het betreffende boorpunt worden uitgevoerd, wordt aanbevolen de puinhoudende grond vooraf op aanwezigheid van asbest te analyseren.

Voornoemde conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van dit en voorgaand onderzoek van Grontmij in het kader van het moederplan.

5.4.3 Conclusie

Het aspect 'bodem' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de onderhavige herziening.

5.5 Cultuurhistorie en archeologie

5.5.1 Kader

Het Verdrag van Valletta (16 april 1992 van de Raad voor Europa), ook wel het Verdrag van Malta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed in de breedste zin van het woord te behouden, te beschermen en te delen met het publiek. Het gaat in archeologische zin daarbij bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Het verdrag van Valletta is in 1998 uitgewerkt in interim-beleid dat vervolgens in 2007 is ingebed in de Monumentwet 1988 door middel van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007). Vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet (het van kracht worden van deze wet is voorzien voor het eind van dit decennium) is vervolgens ter vervanging van de Monumentenwet 1988 per 1 juli 2016 de Erfgoedwet in werking getreden.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Om het bodemarchief beter te beschermen en om onzekerheden tijdens de aanleg van bijvoorbeeld nieuwe wegen te beperken, is het vanaf 1 januari 2005 verplicht vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op deze manier kan daar bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden.

5.5.2 Cultuurhistorie

Monumenten

Er liggen geen Rijks of gemeentelijke monumenten in het plangebied van de herziening. In het kader van het Moederplan zijn monumenten in de omgeving van het plangebied beschreven. De effecten op monumenten zijn vergelijkbaar met het Moederplan, de onderhavige partiële herziening sluit aan bij die toetsing en heeft geen andere gevolgen dan omschreven in het Moederplan.

Gebiedsprofiel Duin Horst en Weide

Het gebiedsprofiel Duin Horst en Weide beschrijft en visualiseert kenmerkende ruimtelijke elementen die van bovenregionaal belang zijn. Voorbeelden van kenmerkende ruimtelijke elementen zijn de verkavelings- en waterstructuur, linten, dijken en openheid. Het gebiedsprofiel geeft een overzicht van de karakteristieke waarden, waarmee rekening moet worden gehouden. Ze geeft ook richting aan nieuwe ontwikkelingen. Het gebiedsprofiel is een regionale uitwerking van de provinciale kwaliteitskaart. In het Esthetisch Programma van Eisen (zie Bijlage 1) wordt de relatie van de N206 Europaweg met het omliggende gebied beschreven en uitgewerkt bij de inpassing van de provinciale weg in het omliggende landschap.

Beschrijving uit het gebiedsprofiel

De opeenvolging van strandwallen met landgoederen, de open strandvlaktes en de weidsheid van het veenweidegebied en droogmakerijen is sterk gerelateerd aan de ondergrond en ontstaansgeschiedenis en vormt als het ware de barcode van de streek. Deze rijke cultuurhistorische verscheidenheid is uniek in Nederland.

Cultuurhistorisch onderzoek Schans Lammen

Resten van de Spaanse Lammenschans worden verwacht in het tracé van de RijnlandRoute op de zuidelijke oever van het Rijn-Schiekanaal. Dit volgt uit het cultuurhistorische onderzoek 'op zoek naar de Schans Lammen' van RAAP (RAPPORT-3387). Het volledige rapport is meegenomen in Bijlage 6.

Zeker is dat de verwachtingszone voor de schans in het tracé ligt. In paragraaf 5.5.3 is het onderzoek naar de Schans Lammen samengevat. Dat er enige bodemverstoring zal



plaatsvinden is aannemelijk aangezien er werkterrein moet worden ingericht en kabels, leidingen en riolering moeten worden omgelegd. Bovendien zal er voor de aanleg van de nieuwe Lammebrug een hoger talud worden aangelegd, waardoor er meer zetting zal optreden. Om ruimte te maken voor de plaatsing van een tweede brugdeel (voor de verdubbeling van de bestaande brug) worden de Vrouwenweg en de Vrouwenvaart enige meters naar het oosten (richting Knotterpad) verlegd. Deze verlegging van de Vrouwenvaart zal leiden tot bodemverstoring. De exacte aard, ligging en omvang van de toekomstige bodemingrepen zijn echter nog niet bekend.

Dan is er nog de schans die is aangelegd 'door die van Leiden' op de noordoever. Nadere gegevens ontbreken om een gebied aan te wijzen waar grondboringen gezet zouden kunnen worden. Bovendien is de ondergrond hier danig verstoord door de fietstunnels onder het Lammenschansplein.

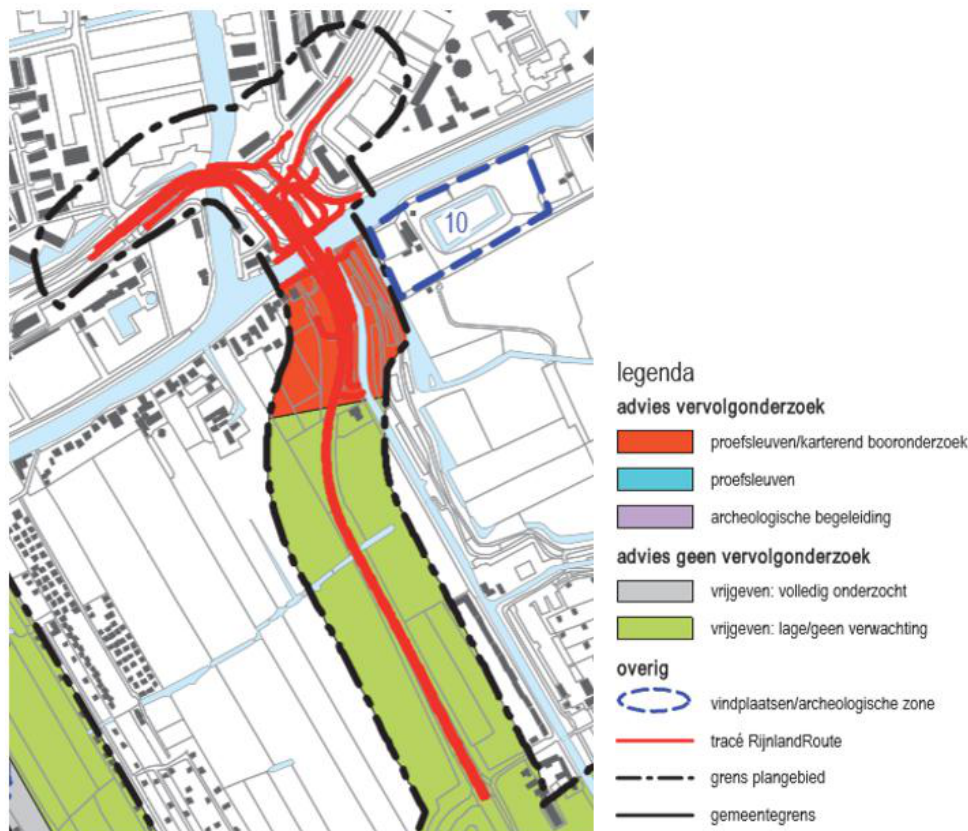
De omgang met de verwachtingszone voor de schans wordt verder behandeld in de volgende paragraaf met betrekking tot archeologische waarden.

5.5.3 Archeologie

In het kader van het Moederplan van de RijnlandRoute is door RAAP een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd voor het deelgebied Europaweg-knooppunt Ommedijk (RAAP-RAPPORT 2884). De eindversie is opgeleverd in 2015 en is meegenomen in Bijlage 7. Vervolgens is in 2019 door RAAP een inventariserend vooronderzoek gedaan naar het plangebied Schans Lammen (RAAP-RAPPORT 3527), deze is meegenomen in Bijlage 8. Tot slot is op 9 oktober 2020 door RAAP een proefsleuf gegraven om de locatie van de Schans Lammen te onderzoeken (RAAP-RAPPORT 4912), zie Bijlage 9. Deze archeologische onderzoeken bedekken het volledige plangebied van de partiële herziening van het PIP.

Onderzoek moederplan

Het plangebied van het moederplan is archeologisch onderzocht. Hierin is een omvangrijk onderzoeksgebied meegenomen, deze bedekt het plangebied van de onderhavige herziening. De uitkomsten zijn weergegeven in onderstaand figuur.



Figuur 5.2: Resultaat bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek bij het moederplan.
Bron: RAAP-RAPPORT 2884.

Onderzoek Schans Lammen

Aan de zuidoever ter hoogte van de Lammebrug (zie figuur 5.4) is sprake van mogelijk een gracht en een cultuurlaag verband houdend met de Spaanse schans Lammen. Deze resten worden mogelijk bedreigd door de geplande ingrepen. Daarom wordt geadviseerd om een aanvullend karterend en waarderend onderzoek in de vorm van proefsleuven uit te laten voeren (Protocol IVO-Proefsleuven). Deze proefsleuven dienen de onderlinge relatie tussen de gracht en cultuurlaag vast te stellen en zekerheid te verschaffen over de aanwezigheid van de schans ter plekke. Indien er sprake is van resten van de schans dan dient dit onderzoek meer inzicht te geven in de aard, omvang, datering, diepteligging, gaafheid, conservering en waarde van de archeologische resten.

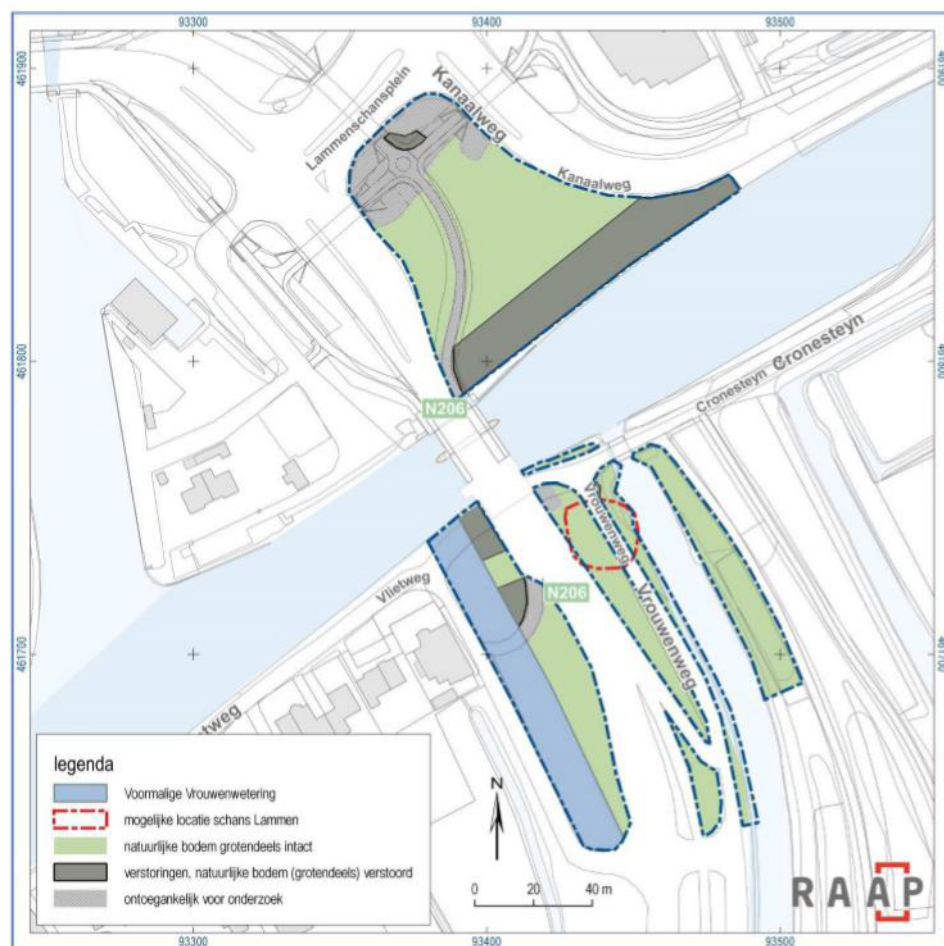
Indien de schans wordt aangetoond, strekt het tot aanbeveling de zone tussen de schans en de voormalige Vrouwenwatering en het Rijn-Schiekanaal ook te onderzoeken. Dit aangezien in deze zones waarschijnlijk ook activiteiten door de Spaanse soldaten hebben plaatsgevonden. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn geweest van kades of laad- en losplaatsen.

Aan de noordoever kunnen resten van het Jagershuis en van de voorganger van de huidige Lammenbrug verwacht worden. Een aantal van de 'gestuite' boringen in dit deel van het gebied kan verband houden met de funderingen van het Jagershuis en/of met een brughoofd van de oude brug. Deze resten vormen geen onderdeel van de scope van onderhavig onderzoek. Indien resten van deze twee historische elementen van belang geacht worden, dan dient op basis van de nu beschikbare informatie bepaald te worden waar en op welke wijze deze resten nader onderzocht dienen te worden.

In het overige deel van het plangebied wordt in het kader van de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen. Een uitzondering vormen

eventuele grotere, diepere bodemingrepen in deelgebied Noord. Indien ontgravingen dieper dan 1,5 m met een oppervlak groter dan 1000 m² gaan plaatsvinden, strekt het tot aanbeveling deze onder archeologische begeleiding uit te laten voeren (Protocol Opgraving variant archeologische begeleiding). Het doel van een dergelijke begeleiding is vaststellen of er sprake is van resten van de Leidsche schans. Indien dit het geval is, dienen deze resten gedocumenteerd te worden en eventuele met deze schans verband houdende vondsten behoren geborgen te worden. Hiertoe dienen de ontgravingen in den droge plaats te vinden.

Voorafgaand aan een dergelijk onderzoek dient een door de bevoegde overheid goed te keuren Programma van Eisen (PvE) te worden opgesteld. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).



Figuur 5.3: Resultaten booronderzoek plangebied Schans Lammen. Bron: RAAP-RAPPORT 3527.

Dubbelbestemming en vervolgonderzoek

Ter bescherming van archeologische waarden zijn in het moederplan dubbelbestemmingen opgenomen welke van kracht blijven. In de uitbreidingen van het plangebied ten opzichte van het vigerende PIP is in deze herziening van het PIP tevens een dubbelbestemming opgenomen. De nog benodigde vervolgonderzoeken worden uitgevoerd voorafgaand aan de realisatie van de werkzaamheden.

Proefsleufonderzoek Schans Lammen

Op 9 oktober 2020 is door middel van een proefsleuf langs de Vrouwenweg gezocht naar resten van de Spaanse Schans Lammen. Archeologen van RAAP hebben deze resten ook daadwerkelijk gevonden. Onder andere zijn delen gevonden van de dichtgestorte gracht van de Schans, een deel van een tinnen lepel of vork en versierde onderdelen van een drinkglas. Schans Lammen is dé plek waar volgens de legende de hutspot werd gevonden en het ontzet van Leiden begon in de Tachtigjarige Oorlog.

De archeologen hebben enkele zakken met grachtvulling meegenomen voor nader onderzoek. Dit onderzoek heeft geleid tot een aanvullend rapport (zie Bijlage 9). Op basis van het onderzoek en de waardestelling wordt het volgende selectieadvies gegeven: In situ behoud van de vindplaats. Indien dit niet mogelijk is dan is de enige andere optie deze op te graven door middel van de variant begeleiden. De aangetroffen vondsten uit de grachtvulling worden geconserveerd en bewaard voor het nageslacht.

5.5.4 Conclusie

Bij de herinrichting van de Europaweg, in het kader van de RijnlandRoute, zal aan de hand van de uit te voeren werkzaamheden ter plaatse een keuze worden gemaakt of behoud in situ mogelijk is. Mocht het door de (realisatie) werkzaamheden niet lukken om de Schans Lammen in situ te bewaren dan zal er een begeleide opgraving moeten plaatsvinden.

Het aspect 'cultuurhistorie en archeologie' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de onderhavige herziening. De archeologische dubbelbestemmingen borgen dat benodigd vervolgonderzoek wordt uitgevoerd voorafgaand aan realisatie van de werkzaamheden.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Kader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het relevante beleidskader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het beleid voor transportmodaliteiten staat in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

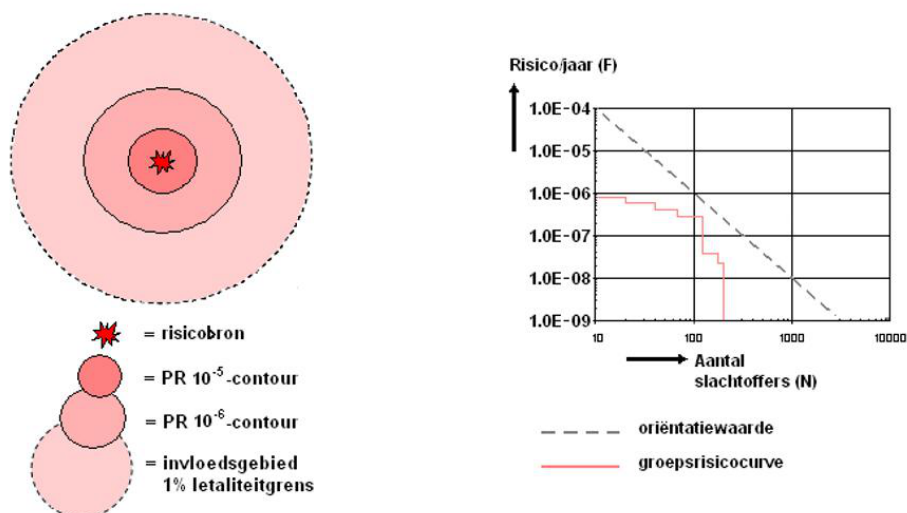
Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats onbeschermd aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: Lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een

risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): De afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 5.4: Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport.

Verantwoordingsplicht

In het Bevi, het Bevb en het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals in figuur 5.5 weergegeven.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 5.5: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

Beleidsregel groepsrisicoverantwoording in inpassingsplannen

De provincie Zuid-Holland heeft haar beleid ten aanzien van de groepsrisicoverantwoording bij inpassingsplannen verwoord in een gelijknamige beleidsregel (vastgesteld op 4 maart

2015). Hierin worden uitgangspunten benoemd ten aanzien van de groepsrisicoverantwoording bij inpassingsplannen.

5.6.2 Toetsing

De impact van het vervoer van gevaarlijke stoffen is in eerder stadium onderzocht in het Moederplan. In dit hoofdstuk wordt eerst de essentie uit dat plan gegeven, waarna de gevolgen van de van de herziening worden beschreven.

Als de RijnlandRoute gerealiseerd is, worden gevaarlijke stoffen over de RijnlandRoute vervoerd. De N206 Europaweg/Lammenschansplein/Voorschoterweg maakt ook onderdeel uit van het plan. Echter deze wegen zijn geen onderdeel van een doorgaande route voor transport van gevaarlijke stoffen. In de huidige situatie vindt hier wel doorgaand transport over plaats, maar dit is feitelijk niet toegestaan omdat het afwijkt van de Routing gevaarlijke stoffen van de gemeente Leiden en van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

De RijnlandRoute zal het doorgaand transport van gevaarlijke stoffen door Leiden overnemen, waardoor de N206 Europaweg/Lammenschansplein/Voorschoterweg enkel nog voor bestemmingsverkeer met gevaarlijke stoffen in een lage frequentie gebruikt zal worden (de weg maakt geen onderdeel uit van het basisnet: het landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen). In het kader van het inpassingsplan RijnlandRoute is het (toekomstig) vervoer over de N206 ter hoogte van het plangebied bepaald (zie onderstaande tabel).

Tabel 5.4: Vervoer gevaarlijke stoffen N206 (aantal transporten per jaar, 2023).

	LF1, brandbare vloeistof	LF2, brandbare vloeistof	LT1, toxische vloeistof	LT2, toxische vloeistof	GF3, brandbaar gas
Wegvak Z3: N206 vanaf A4 (afrit 7) tot kruising Ehrenfestweg/Plesmanlaan	282	220	9	17	14

Het transport van gevaarlijke stoffen is verplicht zoveel mogelijk de hoofdwegen te gebruiken en er zijn op het onderzochte traject geen vergelijkbare verbindingen, bovendien wordt de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de markt(behoeft) bepaald alsmede door de locaties van herkomst en bestemming.

De voorgenomen ontwikkelingen die met deze partiële herziening mogelijk worden gemaakt (optimaliseren van de technische uitvoerbaarheid van het ontwerp en het toevoegen van een busbaan) hebben niet tot gevolg dat het vervoer van gevaarlijke stoffen zal af- of toenemen op de N206. Ook de ongevalfrequentie van de weg zal niet wijzigingen (het wegtype wijzigt niet).

Plaatsgebondenrisico

In het kader van het Moederplan is het plaatsgebonden risico van de verschillende wegen bepaald (zoals bedoeld in artikel 12 van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten, verder 'de beleidsregels genoemd; in de beleidsregels verzoekt de minister om deze onder andere ook toe te passen op provinciale wegen, bij andere tracés is door de provincie dit toetsingskader aangehouden). Uit deze berekeningen (Achtergrondrapportage Externe Veiligheid: Inpassingsplan en Tracébesluiten RijnlandRoute – Tauw, oktober 2014) blijkt dat voor het plangebied van de partiële herziening (N206) geen 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour ontstaat.

De partiële herziening heeft geen gevolgen voor deze conclusie, omdat zowel de transportintensiteit als het wegtype niet wijzigt (uit de vuistregels van de bijlage Handleiding Risicoanalyse Transport, versie 1.2, RIVM 2017, volgt dat voor een weg buiten de bebouwde kom geen 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour heeft als het aantal GF3-transporten per jaar lager is dan 500). Er is binnen het plangebied daarmee geen sprake van een 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour en daarmee wordt voldaan aan de

grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico (zoals bedoeld in artikel 11 van de beleidsregels).

Groepsrisico

In het kader van het Moederplan is het groepsrisico van de verschillende wegen bepaald (zoals bedoeld in artikel 7 van de beleidsregels). Uit deze berekeningen (Achtergrondrapportage Externe Veiligheid: Inpassingsplan en Tracébesluiten RijnlandRoute – Tauw, oktober 2014) blijkt dat voor het plangebied van de partiële herziening (N206) het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde (0,012 keer de oriëntatiewaarde).

Met de beoogde ontwikkelingen van de partiële herziening zal de ligging van de weg maximaal ca. 7,5 meter verschuiven ten opzichte van de vigerende planologische situatie. Deze verschuiving heeft geen tot marginale gevolgen voor de ligging van (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare objecten binnen de ligging van het invloedsgebied: de afstand tot de woningen ten noordoosten van de weg wordt groter, er zijn geen veranderingen met een negatief effect. Sinds de vaststelling van het PIP hebben zich geen noemenswaardige planologische ontwikkelingen voorgedaan in de directe omgeving van het plangebied. Bovendien is eerder aangegeven dat de transportintensiteit gevaarlijke stoffen en het wegtype niet wijzigen in de plansituatie.

De hoogte van het groepsrisico van de N206 ter hoogte van het plangebied zal daarmee na vaststellen van de partiële herziening ook lager zijn dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde én lager dan in het oorspronkelijke PIP. Verantwoording groepsrisico is conform artikel 8 van de beleidsregels van toepassing.

5.6.3 Verantwoording van het groepsrisico

In het kader van de ruimtelijke procedure dient invulling te worden gegeven aan de verantwoording groepsrisico (conform artikel 8 van de beleidsregels). Hierbij dient gemotiveerd te worden welke maatregelen zijn overwogen en getroffen en welke toename van het groepsrisico na afweging van alle betrokken belangen wordt geaccepteerd.

Op basis van de Beleidsregel groepsrisicoverantwoording in inpassingsplannen van de provincie Zuid-Holland gelden bij de verantwoording aanvullende uitgangspunten voor de groepsrisicoverantwoording als het groepsrisico hoger is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Daar is bij dit plan echter geen sprake van (het groepsrisico is lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde).

Groepsrisico

Bij de vaststelling van het PIP RijnlandRoute is het groepsrisico van de N206 ter hoogte van het plangebied reeds verantwoord. Hierbij is aangegeven dat het groepsrisico van de N206 ten gevolge van de aanleg van de RijnlandRoute afneemt. Met de voorgenomen ontwikkelingen van de partiële herziening blijft het groepsrisico onder 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

Maatregelen ter verlaging van het groepsrisico

De partiële herziening omvat het optimaliseren van de technische uitvoerbaarheid van het ontwerp en het toevoegen van een busbaan. Bij deze ontwikkelingen zijn redelijkerwijs geen maatregelen nodig om het groepsrisico (verder) te verlagen. Het verschuiven van de weg heeft geen tot marginale gevolgen voor de ligging van (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van de weg.

Ruimtelijke maatregelen, om het groepsrisico te beperken zijn hier, gelijk aan de eerdere bevinding bij het Moederplan, eveneens niet mogelijk, omdat het hier om bestaande bebouwing en vigerende bestemmingsplannen gaat.

Zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid

In geval van een incident met gevaarlijke stoffen dienen personen uit het invloedsgebied van

de N206 te vluchten. Personen dienen hiervoor gewaarschuwd te worden. Gerichtte risicocommunicatie met bewoners en andere aanwezigen (bijvoorbeeld via NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt.

Hierbij dient te worden aangegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten) en op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven. Op de website van de Veiligheidsregio Hollands Midden staan onder: 'Wat moet ik doen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen?' instructies beschreven.

Ten aanzien van de bestrijdbaarheid is in het kader van de ruimtelijke procedure advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Hollands Midden. Vanuit de veiligheidsregio heeft de brandweer geadviseerd om daar waar mogelijk om de 200 meter het openwater naast de weg geschikt te maken voor bluswatervoorziening om de bestrijdbaarheid te optimaliseren. Hier wordt in het project als volgt invulling aan gegeven: aan weerszijden van de Europaweg, tussen de Hofvlietweg en de aansluiting met de Vrouwenweg, ligt over een lengte van circa 1.000 meter een watergang. Naast de asfaltverharding ligt hier een vlucht- en bergingszone met een groene uitstraling. Auto's waaronder ook brandweerauto's kunnen hier overheen rijden of parkeren, zonder vast te komen zitten. Een brandweerauto kan van deze zone gebruik maken om water in te laten. Verder zijn er geen opmerkingen van de veiligheidsregio met betrekking tot externe veiligheid.

5.6.4 Conclusie

De partiële herziening van het PIP RijnlandRoute ter optimalisatie van de technische uitvoerbaarheid van het ontwerp en het toevoegen van een busstrook is voor het aspect externe veiligheid beoordeeld aan de hand van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten. De partiële herziening heeft geen noemenswaardige gevolgen voor de externe veiligheid ter hoogte van het plangebied. Er is geen sprake van een relevante plaatsgebonden risicocontour en het groepsrisico is laag (lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde).

Het aspect 'externe veiligheid' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de onderhavige herziening.

5.7 Niet gesprongen explosieven

Voor de RijnlandRoute is in 2015 een vooronderzoek naar Niet Gesprongen Explosieven opgesteld door ECG. Dit onderzoek is als bijlage meegenomen bij het moederplan. In het deelgebied rond de Europaweg bevinden zich geen verdachte gebieden. Destijds is een ruim gebied rondom de weg betrokken bij het onderzoek. Het onderzoeksgebied omvat ook de uitbreiding van het plangebied die deze herziening mogelijk maakt t.o.v. het moederplan.

5.7.1 Conclusie

Het aspect 'NGE' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de onderhavige herziening.

5.8 Natuur

5.8.1 Kader

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden.

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN

verloopt via provinciale omgevingsverordeningen.

Binnen de EU worden de belangrijkste leefgebieden van de meest bedreigde en waardevolle soorten en habitattypen aangewezen als Natura 2000-gebied. Deze Natura 2000-gebieden moeten samen een Europees ecologisch netwerk vormen om de achteruitgang van de biodiversiteit te keren. De juridische basis voor dit netwerk zijn de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, die in Nederland zijn doorvertaald in de Wet natuurbescherming (Wnb). Per gebied worden voor de soorten en habitattypen instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Dit kunnen behouds- of uitbreidings-/verbeteringsdoelstellingen zijn.

5.8.2 Soortenbescherming

Bij het moederplan is destijds een Natuurtoets uitgevoerd door Tauw (2014). In het kader van de inpassing van het wegontwerp van de N206 Europaweg is de Natuurtoets geactualiseerd door Antea Group (2020, 2021) voor het traject Europaweg. Het volledige rapport is meegenomen in Bijlage 10.

Natuurtoets

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Jaarrond beschermd nest (mogelijk nestplaats van de buizerd);
- Vleermuizen (essentiële vliegroutes en mogelijk verblijfplaatsen);
- Kleine modderkruiper en bittervoorn (aller watergangen aanwezig, randvoorwaarden uit ontheffing (RVO, 2015);
- Algemene broedvogels (zeer waarschijnlijk nestplaatsen).

In de onderstaande tabel wordt aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet Natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

Soort (groep)	Essentieel leefgebied in plangebied?	Nader onderzoek uitgevoerd	Is er sprake van een overtreding?	Ontheffing noodzakelijk	Vervolgstappen
Jaarrond beschermde nesten	Ja, buizerdhorst aan de rand van projectgebied N206-Europaweg	Ja (bijlage 3)	Mogelijk, afhankelijk van werkzaamheden (in broedseizoen) en afstand tot aan buizerdhorst	Mogelijk	Werken aan de N206-Europaweg buiten broedseizoen buizerd en vogelnest en de locatie rond het nest behouden
Vleermuizen	Ja, Rijn-Schiekanaal vliegroute voor zes vleermuissoorten. Trekvlies vliegroute voor één vleermuissoort.	Ja (bijlage 3)	Mogelijk	Mogelijk	Soort specifiek maatregelen nemen. Indien dit niet mogelijk is dient een ontheffing Wnb te worden aangevraagd.
Kleine modderkruiper / bittervoorn*	Aanwezig	Nee	Nee, beschermde status vervallen	Nee	Nee
Algemene broedvogels	Nee, indien gewerkt buiten broedseizoen	nee	Nee, werken buiten broedseizoen	Nee	Nee

Tabel 5.5: Overzicht van de uitkomsten van de Natuurtoets.

Voor het project N206-Europaweg is als onderdeel van de gehele RijnlandRoute een ontheffing verleend in het kader van de Flora- en Faunawet (RVO, 2015). Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. Deze wet vervangt onder andere de Flora- en Faunawet. De verleende ontheffing (RVO, 2015) is per 31 december 2020 vervallen. Voor een toetsing aan de Wet natuurbescherming is een actuele Natuurtoets noodzakelijk.

Er is uit onderzoek (2019, 2021) gebleken dat er een jaarrond beschermd buizerdnest in het plangebied aanwezig is. Ook zijn mogelijk vleermuisverblijven in het plangebied aanwezig. Daarom is in 2021 vervolgonderzoek naar het voor komen van jaarrond beschermde nesten en verblijfplaatsen van vleermuizen uitgevoerd (dit onderzoek is opgenomen in de rapportage in Bijlage 10). Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Wel is er sprake van een jaarrond beschermd buizerdnest (buizerdhorst) langs de N206-Europaweg. Uitgangspunt is om met maatregelen (zie tabel 5.5) ervoor te zorgen dat er geen ontheffing Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Indien maatregelen onvoldoende zijn is alsnog een ontheffing nodig. Het bevoegd gezag voor deze ontheffing is in tegenstelling tot de reeds lopende ontheffing, de provincie Zuid Holland. Mocht een Wnb-ontheffing noodzakelijk zijn, dan is de verwachting dat deze ook wordt verleend.

In de Wet natuurbescherming zijn geen vervolgonderzoeken nodig voor de bittervoorn en kleine modderkruiper. Deze soorten zijn niet meer beschermd per 1 januari 2017 (in werking treding Wet natuurbescherming).

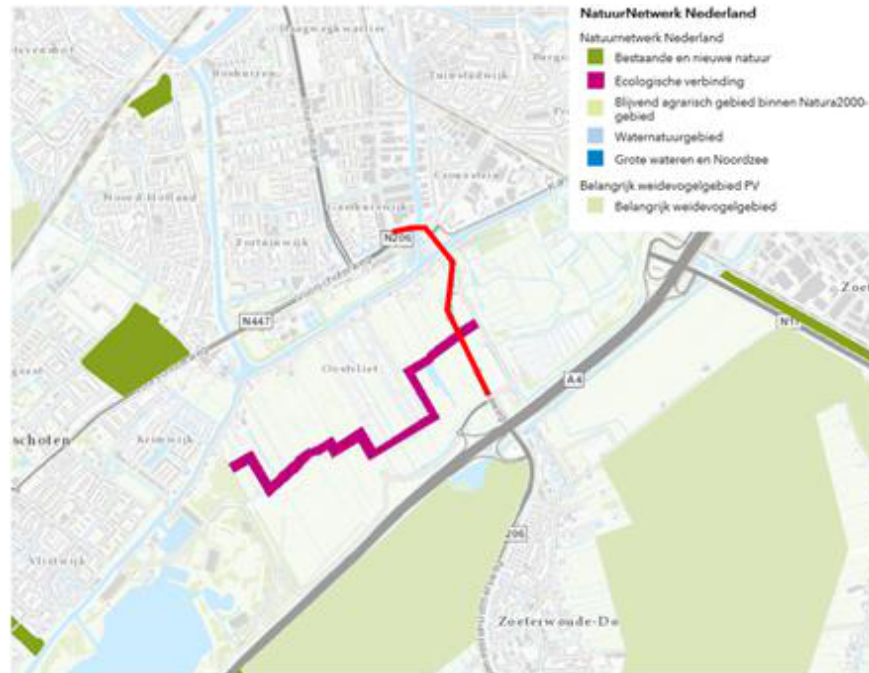
Advies

Om te voorkomen dat verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming overtreden worden of om een ontheffing aan te kunnen vragen dient een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld. Hierin worden duidelijk de voorgenomen werkzaamheden en de mogelijke effecten op de aanwezige beschermde soorten omschreven. Tevens wordt hierin aangegeven hoe effecten voorkomen en/of gemitigeerd kunnen worden.

5.8.3 Gebiedsbescherming

NNN-Gebieden

Voor wat betreft de NNN is bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. In het plangebied is een ecologische verbinding aanwezig. Voor de rest zijn er geen NNN-gebieden aanwezig. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op 1.600 meter van het plangebied. Daarnaast ligt ten zuiden van de A4 op 400 meter een weidevogelgebied. Deze gebieden hebben aanvullend op het NNN-beleid ook een beschermde status in de provincie Zuid Holland.



Figuur 5.6.: Ligging plangebied (rode lijn) ten opzichte van NNN-gebied (<http://pzh.maps.arcgis.com>).

NNN-Ecologischeverbindingzones

In het kader van de verbindingzone wordt de bestaande ecoduiker vervangen door een nieuwe bredere ecoduiker, deze is uitgewerkt in het wegontwerp van de N206 Europaweg. De ecologische verbindingzone is gekoppeld aan een watergang die onder de N206 door loopt. De huidige onderdoorgang wordt gevormd door een duiker (zie onderstaand figuur 5.7) en deze voldoet niet. De nieuwe ecologische verbinding is van het type “moerasverbinding” met een beoogde lengte van 25-50 meter die voor verschillende vissen, amfibieën, insecten, vogels en zoogdieren gebruikt kan gaan worden (AKTB, 2017). Bij de planuitwerking dient rekening gehouden te worden met de ecologische randvoorwaarden vanuit de gewenste ecologische verbindingzone.



Figuur 5.7: Onderdoorgang N206 ter hoogte van de ecologische verbindingzone. Links: zijanzicht, Rechts: zicht vanuit de duiker naar het westen.

NNN-gebied in de omgeving

Door de grote afstand tussen het plangebied en het dichtstbijzijnde NNN-gebied kunnen negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN in de nabijheid van het plan worden uitgesloten (zie figuur 5.6). Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland geen externe werking opgenomen in de verordening.

Weidevogelgebied

Weidevogelgebieden hebben aanvullend op het NNN-beleid ook een beschermde status. Het voornemen heeft echter geen directe of indirecte invloed op het weidevogelgebied. Het plangebied ligt op geruime afstand van het weidevogelgebied aan de zuidzijde van de A4. Hierdoor vormt deze weg een barrière (visueel, geluid, licht) tussen het plangebied en het weidevogelgebied.



Figuur 5.8: Ligging plangebied ten opzichte van weidevogelgebieden (<http://pzh.maps.arcgis.com>).

Houtopstanden

Er zijn geen bomen in het plangebied die vallen onder de bescherming van de Wet natuurbescherming. Het voornemen heeft geen effect op beschermde houtopstanden in het kader van de Wet natuurbescherming. Bij het kappen van bomen langs de N206 Europaweg is sprake van compensatie overeenkomstig het beleid van de gemeente Leiden. Deze compensatie is uitgewerkt in de rapportage Bomencompensatieplan Europaweg Lammenschansplein, zie Bijlage 14. De nieuwe beplanting is uitgewerkt in het landschapsplan c.q. esthetisch programma van eisen voor de uitvoering van de aanpassingen aan de N206 Europaweg.

Natura 2000

In de bredere omgeving van het plangebied zijn Natura 2000-gebieden gelegen. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is 'De Wilck' op 3,5 kilometer. Dit Natura 2000-gebied is niet stikstofgevoelig. De dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn Meijndel & Berkheide en Coepelduynen op circa 6 km afstand. Door deze afstand zijn alle verstoringseffecten op voorhand uit te sluiten, met uitzondering van een mogelijk effect als gevolg van stikstofdepositie (vanwege de verspreiding door de lucht kan stikstof op een veel grotere afstand dan alle andere storingsfactoren nog tot een effect leiden).

Vergunning RijnlandRoute

Voor de aanleg en het gebruik van de Rijnlandroute (inclusief de Europaweg) is op 10



september 2015 een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (natuurvergunning) verleend (kenmerk ODH-2015-00701348, zaaknummer 00411464). Deze vergunning sluit aan bij het PIP Rijnlandroute. Voor de beoordeling van mogelijke effecten als gevolg van de partiële herziening geldt deze natuurvergunning als referentiesituatie.

Significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden kunnen met zekerheid worden uitgesloten als de wijzigingen aan de N206 Europaweg, die middels de partiële herziening worden mogelijk gemaakt, niet leiden tot een verhoging van de stikstofdepositie op deze gebieden ten opzichte van de referentiesituatie (de bestaande natuurvergunning).

Toetsing stikstofdepositie

Zoals in hoofdstuk 4 staat beschreven zijn er op een aantal locaties wijzigingen ten opzichte van het PIP Rijnlandroute in verband met optimalisaties van het wegontwerp. Deze wijzigingen betreffen ondergeschikte aanpassingen bij de aansluitingen van de Europaweg op de bestaande wegenstructuur, aanpassingen voor voetgangers en fietsers en het aanpassen van de aansluiting van een parkeervoorziening. Gelet op de aard en omvang van de wijzigingen alsmede de afstand tot de meest maatgevende Natura 2000-gebieden (6 km) zorgen deze wijzigingen zowel bij de realisatie als bij het gebruik niet voor een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de reeds natuurvergunde situatie (referentiesituatie).

De aanpassingen aan het Lammenschansplein (paragraaf 4.6) en de Voorschoterweg (paragraaf 4.7) leiden niet tot andere verkeersintensiteiten ten opzichte van de referentiesituatie. De gebruiksfase leidt dan ook niet tot een toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Doordat het Lammenschansplein minder verhoogd hoeft te worden is in de realisatiefase zelfs sprake van een lichte vermindering van de stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie.

De asverleggingen van de Trekvlietbrug en de Lammbrug (zoals beschreven in de paragrafen 4.4 en 4.5) zorgen niet voor andere verkeersintensiteiten ten opzichte van de referentiesituatie. De asverleggingen zijn zeer beperkt (enkele meters). De afstand tussen het Natura 2000-gebied en de bron (de weg-as) verandert daardoor nagenoeg niet, zodat qua stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden er geen sprake zal zijn van een berekenbare toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie. De asverleggingen leiden qua stikstofdepositie in de realisatiefase niet tot een wijziging ten opzichte van de referentiesituatie.

De realisatie van de busstrook en de zuidelijke asverlegging van de Europaweg (zoals beschreven in paragraaf 4.2 en 4.3) zorgen qua stikstofdepositie niet voor een wijziging ten opzichte van de referentiesituatie: de busstrook wordt aangelegd op wat oorspronkelijk de vluchtstrook zou zijn.

Zowel de busstrook als de asverlegging zorgen in de gebruiksfase niet voor andere verkeersintensiteiten. De bussen zouden oorspronkelijk op de hoofdrijbaan rijden. Omdat de bussen (een heel klein beetje) verder van de meest maatgevende Natura 2000-gebieden gaan rijden zal het gebruik van de busbaan niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie. Daar komt bij dat in 2016 het IPO, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam en Den Haag en het ministerie van IenW samen het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (BAZEB) hebben ondertekend. Hierin hebben de Nederlandse ov-concessieverleners afgesproken dat vanaf 2025 alle nieuwe ov-bussen zero emissie zijn. En vanaf 2030 alle bussen. Naar de toekomst toe zullen de emissies dus gaan afnemen.

Voor wat betreft de aswijziging van de Europaweg kan worden opgemerkt dat deze zeer beperkt is (enkele meters). De afstand tussen het Natura 2000-gebied en de bron (de weg-as) verandert daardoor nagenoeg niet, zodat qua stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden er geen sprake zal zijn van een berekenbare toename van de stikstofdepositie ten opzichte

van de referentiesituatie.

Wet stikstofreductie en natuurverbetering

Op 9 maart j.l. is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering door de 1^e kamer aangenomen. Met dit wetsvoorstel wordt voorzien in de wettelijke verankering van de door het kabinet aangekondigde structurele aanpak van de stikstofproblematiek. Het voorstel voorziet onder meer in:

- een resultaatsverplichting tot reductie van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden door het bij wet vaststellen van drie omgevingswaarden (voor 2025, 2030 en 2035)
- een verplichting voor de Minister van LNV om een programma stikstofreductie en natuurverbetering vast te stellen
- een verplichting voor gedeputeerde staten om provinciale gebiedsplannen op te stellen ter uitwerking van de landelijk vereiste depositiereductie
- een verplichting voor de Minister van LNV om een aanvullend programma vast te stellen voor het legaliseren van voorheen vergunningvrije projecten met geringe depositie
- monitoring en bijsturing
- een partiële vrijstelling van de natuurvergunningplicht voor de bouwsector.

Deze wet, die op 1 juli 2021 van kracht is geworden, voorziet in een vrijstelling voor activiteiten van de bouwsector, zoals slopen en bouwen. De bij deze activiteiten vrijkomende emissies die zorgen voor stikstofdepositie mogen dan bij de beoordeling buiten beschouwing worden gelaten.

Tijdelijke werkzaamheden en voorzieningen

Voor de aanleg en het gebruik van de Rijnlandroute (inclusief de Europaweg) is op 10 september 2015 een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (natuurvergunning) verleend (kenmerk ODH-2015-00701348, zaaknummer 00411464).

Gedurende de aanlegfase die onder de Wet stikstofreductie en natuurverbetering valt zullen via de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vergunningen worden aangevraagd (en verleend). Berekeningen voor een gewijzigde fasering of tijdelijke bruggen kunnen aan de verleende vergunning worden getoetst of onder de nieuwe wet worden uitgevoerd zonder nieuwe berekeningen.

5.8.4 Conclusie

Ten aanzien van soortenbescherming is het advies om een ecologisch werkprotocol op te stellen. Hierin worden duidelijk de voorgenomen werkzaamheden en de mogelijke effecten op de aanwezige beschermde soorten omschreven. Tevens wordt hierin aangegeven hoe effecten voorkomen en/of gemitigeerd kunnen worden. Mocht uiteindelijk een Wnb-ontheffing noodzakelijk zijn, dan is de verwachting dat deze ook wordt verleend.

Ten aanzien van gebiedsbescherming NNN wordt de ecologische verbindingzone gerealiseerd conform de daarvoor geldende richtlijnen. Ten aanzien van gebiedsbescherming Natura 2000 kunnen significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden met zekerheid worden uitgesloten.

Het aspect 'natuur' vormt derhalve geen belemmering voor de vaststelling van de partiële herziening van het PIP.

5.9 Water

5.9.1 Kader

Om deze plannen mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure noodzakelijk. In het Bro is het uitvoeren van een watertoets juridisch verplicht bij bestemmingsplannen, inpassingsplannen en projectbesluiten. Instemming van het waterschap is een voorwaarde voor goedkeuring van het inpassingsplan. Het resultaat van een watertoets wordt vastgelegd in een zogenaamde waterparagraaf welke opgenomen wordt in de ruimtelijke onderbouwing.

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium.

Bij het watertoetsproces is inhoudelijk maatwerk vereist. De inhoud van een watertoetsproces is specifiek voor het betreffende plangebied, het schaalniveau en de inhoudelijke insteek van het plan. Sinds de vaststelling van het PIP heeft het hoogheemraadschap van Rijnland een nieuwe Keur met bijbehorende beleidsregels vastgesteld. De aanpassingen van het ontwerp moeten daarom getoetst worden aan de nieuwe regels van het hoogheemraadschap. In het oorspronkelijk ontwerp van de Rijnlandroute was een waterbergingsstekort waarover in een bestuursovereenkomst afspraken zijn gemaakt.

5.9.2 Toetsing

In het kader van de inpassing van het wegontwerp van de N206 Europaweg is door Antea Group (2021) een Watertoets opgesteld, het volledige rapport is meegenomen als Bijlage 11 bij de onderhavige herziening.

Huidige situatie

Maaiveldhoogte

Rondom de N206 varieert de maaiveldhoogte van NAP -1,7 m in het zuiden tot NAP +0,9 in het noorden van het plangebied.

Bodemopbouw

Uit het bodemonderzoek kan de bodem op verschillende locaties rond de N206 beschreven worden. Uit het bodemonderzoek ter plaatse van het Lammenschansplein blijkt dat in de omgeving sprake is van samengedrukte kleilagen van circa 3 meter tussen NAP -0,80 m en NAP -3,80 m. Aan de zuidelijke zijde van de Lammebrug, Europaweg zijde, is vanaf het maaiveld tot aan circa NAP -13,0 m samengedrukte lagen aanwezig.

Circa 600 meter ten noorden van de kruising met de A4 is een boorlocatie geraadpleegd van het DINOloket, B30H2386. Daarnaast is boring B19 geraadpleegd uit het document, verkennend bodemonderzoek. Uit deze gegevens blijkt dat de bovenste laag tot circa 0,5 meter onder het maaiveld, bestaat uit klei. Hieronder ligt circa 1,0 meter dikke veenlaag.

Grondwater

Uit de geotechnische beschouwing blijkt dat er ter plaatse grondwatermetingen gedaan zijn. Op locatie van het Lammenschansplein, boorgat MB1, is destijds, op 04-06-2019 een grondwaterstand bepaald op circa NAP -0,35 m. Op boorlocatie MB2 is een grondwaterpeil van NAP -0,26 m aangetroffen.

Grondwaterbescherming

Volgens de Bodematlas van de provincie Zuid-Holland zijn er geen



grondwaterbeschermings- gebieden aanwezig in het plangebied.

Grondwateronttrekkingen

Volgens de Bodematlas van de provincie Zuid-Holland zijn er geen grondwateronttrekkingen aanwezig in het plangebied.

Watersysteem

In het plangebied bevinden zich meerdere watergangen. Aan de noordwestzijde van het plangebied ligt de Trekvljet, een primaire watergang. Het Hoogheemraadschap van Rijnland hanteert voor deze watergang een peil van NAP -0,64 m.

In het noordelijke gedeelte van het plangebied ligt het boezemkanaal, het Rijn-Schiekanaal. Dit oppervlaktewater valt onder beheer van Hoogheemraadschap van Rijnland en is een primaire watergang. Het Hoogheemraadschap hanteert voor de boezem een zomerpeil van NAP -0,61 m en een winterpeil van NAP -0,64 m. Aan de rechterzijde van de N206 ligt het oppervlaktewater de Vrouwenvaart, dat onderdeel is van de boezem. Dit oppervlaktewater staat in directe verbinding met het Rijn-Schiekanaal waardoor hetzelfde boezempeil gehanteerd wordt.

Uit de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland blijkt dat langs alle watergangen naast de N206 Europaweg, kernzones en beschermingszones liggen. Ook de Vrouwenvaart heeft een beschermingszone en kernzone.

Vuil- en hemelwater

Het hemelwater dat op de N206 valt wordt zoveel mogelijk afgevoerd naar de berm en het oppervlaktewater. Binnen de bebouwde kom vindt de afwateringplaats via trottoirbanden naar het riool. Uit het Provinciaal inpassingsplan, Deelrapport Water TB's/PIP, blijkt dat het hemelwater op het Lammenschansplein afstroomt naar de riolering om wateroverlast ter plekke te voorkomen.

Waterveiligheid

Het tracé van de N206 kruist aan de noordzijde op een aantal locaties de regionale waterkeringen van het boezemsysteem van Rijnland.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zal de N206/Europaweg tussen de A4 en Lammenschansplein verdubbeld worden in rijbanen. De twee bruggen, Lammebrug en Trekvljetbrug, die aan dit tracé gevestigd zijn worden tevens vervangen. Ook wordt een deel van de Vrouwenvaart inclusief kades en de Knotterpolderbrug verlegd en wordt de eco-duiker onder de N206 Europaweg vervangen, gelegen aan de oostzijde van de Lammebrug. Daarnaast wordt de rijbaan richting Leiden van een busstrook voorzien. De N206 zal daarmee worden voorzien van twee rijbanen en vijf rijstroken. In de Watertoets zijn de effecten van het volledige nieuwe wegontwerp voor de N206 Europaweg opnieuw onderzocht en getoetst.

Grondwater

Het grondwater mag niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat het veleggen van de watergangen, het verplaatsen van een stuw en het toenemende verhard oppervlak geen negatieve gevolgen mag hebben op het grondwater. Voor het project zal een bureaustudie naar mogelijke negatieve gevolgen voor het grondwater inclusief mogelijke maatregelen om dit te voorkomen worden uitgevoerd. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden is een watervergunning noodzakelijk van het Hoogheemraadschap van Rijnland. In het kader van het vooroverleg is de beoogde waterhuishoudkundige situatie en waterparagraaf besproken met het Hoogheemraadschap. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft per brief (kenmerk 2021-014500) ingestemd met de watertoets. Voor het vervangen van de bruggen kan grondwaterbemaling nodig kan zijn.

Watersysteem



Uit de berekening in de Watertoets blijkt dat in de Rijnlandsboezem 918 m² te weinig oppervlaktewater is ontworpen. De watercompensatie van de Rijnlandsboezem wordt verrekend met de Berging Rekening Courant van de Rijnlandroute.

In de Oostvliet- Hof- en Spekpolder is in het ontwerp voldoende watercompensatie aanwezig. De polder heeft een overcompensatie van 1.392 m² oppervlaktewater.

In het plangebied worden een aantal watergangen gedempt en verderop opnieuw gegraven. De Vrouwenvaart wordt over een lengte van 100 m vergraven. Kleinere watergangen, direct gelegen aan de N206 worden gedempt en evenwijdig aan het wegprofiel opnieuw gegraven. De verschuiving van deze watergangen is ca. 6 tot 12 meter ten opzichte van de huidige ligging. In de partiële herziening wordt hiervoor de bestemming 'Water' toegevoegd aan het plangebied. Ook worden de stuwen ter hoogte van de aansluiting Vlietweg en ter hoogte van Vrouwenweg nr. 57 vervangen. Ter hoogte van km. 9,74 wordt een duiker vervangen voor een duiker met fauna voorziening. Een andere duiker wordt gerealiseerd die de Trekvlietbrug met de nabijgelegen watergang naast de Trekvlietbrug verbindt.

Hemelwater en kwaliteit

De afwatering van hemelwater op wegen vindt zoveel mogelijk plaats in de naastgelegen bermen en het oppervlaktewater. In de praktijk blijkt dat de kwaliteit van afstromend wegwater sterk afhankelijk is van de oppervlaktetextuur van de verharding en de mate van onderhoud. Doordat de verontreinigingen in afstromend wegwater zich hoofdzakelijk hechten aan de zwevende stof (afkomstig van bandenslijpsel en slijtage van auto-onderdelen) is het periodiek reinigen van het wegdek, voldoende om negatieve milieueffecten door afstromend wegwater te voorkomen.

Vuilwater

Er is geen sprake van wijzigingen in het vuilwaterrioolstelsel in het plangebied door de ontwikkelingen rond de N206.

Waterveiligheid

In het plangebied bevinden zich meerdere beschermingszones en kernzones van de boezemwateren. Ook kruist het tracé aan de noordzijde van het plangebied op een aantal locaties de regionale waterkeringen van het boezemsysteem van Rijnland. Voor het bouwen in de beschermingszones en kernzones is een vergunning van het Hoogheemraadschap van Rijnland verplicht.

5.9.3 Conclusie

Middels de watertoets kan gesteld worden dat het ontwerp inclusief de waterhuishoudkundige tekeningen voor de N206 Europaweg voldoet aan de eisen die door de waterbeheerders gesteld zijn. De watercompensatie van de Rijnlandsboezem wordt verrekend met de Berging Rekening Courant van de Rijnlandroute.

Voor het uitvoeren van de werkzaamheden is een watervergunning noodzakelijk van het Hoogheemraadschap van Rijnland. In het kader van het vooroverleg is de beoogde waterhuishoudkundige situatie en waterparagraaf besproken met het Hoogheemraadschap. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft per brief (kenmerk 2021-014500) ingestemd met de watertoets. Daarmee is de basis gelegd voor de vergunningaanvraag in het kader van de Waterwet en is het verkrijgen van de vergunning ook aannemelijk.

5.10 Kabels en leidingen

In het moederplan zijn dubbelbestemmingen opgenomen ter bescherming van waterleidingen. Deze blijven van kracht. Er zijn geen nieuwe leidingen bijgekomen die planologisch beschermd dienen te worden.

Conclusie

Het aspect 'kabels en leidingen' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de onderhavige herziening. Voor start van de grondroerende werkzaamheden zullen de kabels en leidingen die het werk kunnen belemmeren zijn verlegd.

5.11 Trillingen

Voor de onderbouwing van de herziening van het PIP is in de vorm van een quickscan met indicatieve berekeningen, onderzocht in hoeverre trillingshinder vanwege gebruik van voorgenomen aangepaste N206 en onderliggende wegen, in voldoende mate is uit te sluiten. Het verloop van het onderzoek, de resultaten en hieruit te trekken conclusies zijn verwerkt in het rapport dat als Bijlage 12 is toegevoegd aan deze toelichting.

5.11.1 Toetsingskader

Voor trillingen gelden geen wettelijk vastgestelde normen. Als maat voor de mogelijke kans op hinder en/of schade is uitgegaan van de aanbevelingen die volgen uit de door SBR opgestelde trillingsrichtlijn.

Voor de beoordeling van de in dit onderzoek geprognosticeerde trillingsniveaus zijn derhalve de toetsingscriteria uit de SBR Trillingsrichtlijn gehanteerd. Er is hiertoe gebruik gemaakt van de in 2002 door de Stichting Bouwresearch (SBR) gepubliceerde richtlijn deel B. Dit deel gaat over het meten en beoordelen van trillingen met het oog op mogelijke Hinder voor Personen.

Onder hinder voor mensen in gebouwen wordt in deze richtlijn verstaan:

- Waarneming van trillingen waardoor verstoring kan optreden van activiteiten of processen die rust en/of concentratie behoeven;
- Waarneming van trillingen met een zodanige sterkte dat bepaalde activiteiten fysiek worden belemmerd of verstoord.

In genoemde richtlijn zijn streefwaarden gedefinieerd voor het $V_{eff,max}$ (de hoogst optredende trillingssterkte) en het V_{per} (tijdsgemiddelde trillingsniveau).

De streefwaarden hangen af van de aard van de trillingen en van het feit of sprake is van een 'bestaande' of 'nieuwe situatie' en gelden voor het trillingsniveau op de vloer van de woning.

De door de passage van (zwaar) verkeer veroorzaakte trillingen vallen onder de noemer van 'herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd (weg- en railverkeer)' zoals beschreven in paragraaf 10.5.3 van de SBR-richtlijn. De SBR-richtlijn maakt vervolgens onderscheid tussen een 'bestaande' en een 'nieuwe situatie'. De streefwaarden voor een 'nieuwe situatie' zijn lager dan de streefwaarden voor een 'bestaande situatie'.

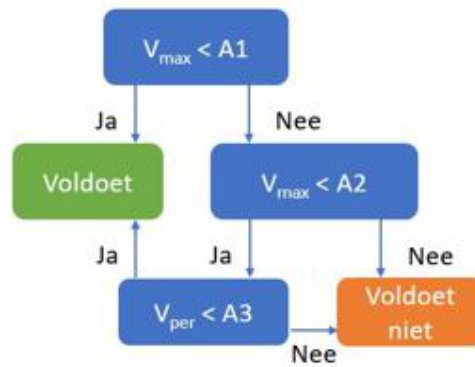
Streefwaarden nieuwe situaties

Streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd voor nieuwe situaties zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 5.6: SBR trillingsrichtlijn deel B.

Gebouwfunctie	dag en avond			nacht		
	$A_1 (V_{max})$	$A_2 (V_{max})$	$A_3 (V_{per})$	$A_1 (V_{max})$	$A_2 (V_{max})$	$A_3 (V_{per})$
Wonen	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
Gezondheidszorg	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
Bijeenkomstfunctie	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
Onderwijs en kantoor	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
Kritische werkruimte	0,1	0,1	-	0,1	0,1	-

De procedure voor de beoordeling van V_{\max} en V_{per} is in het onderstaande stroomschema aangegeven.



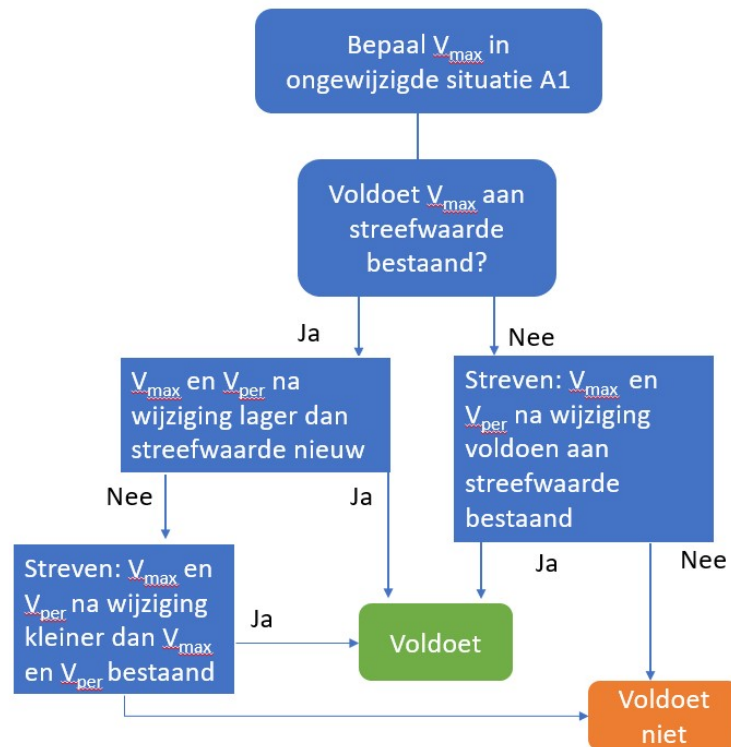
Figuur 5.9: stroomschema trillingen

Er wordt voldaan aan de streefwaarde als:

- De waarde van de maximale trillingssterkte in een ruimte (V_{\max}) kleiner is dan A1, of als
- De waarde van de maximale trillingssterkte van een ruimte (V_{\max}) kleiner is dan A2 waarbij de trillingssterkte over de beoordelingsperiode voor deze ruimte (V_{per}) kleiner is dan A3.

Streefwaarden bestaande situaties

In onderhavige situatie is sprake van een wijziging aan een bestaande situatie (N206 met onderliggende wegen). Hiervoor geldt op grond van paragraaf 10.5.3.4 van de SBR richtlijn de toetsingswijze zoals samengevat in onderstaande figuur 5.10.



Figuur 5.10: beoordeling gewijzigde situatie in geval van weg- en railverkeer

Bovenstaande werkwijze komt er op neer dat als in de beoogde gewijzigde situatie wordt voldaan aan de streefwaarden voor nieuwe situaties, zoals weergegeven in tabel 1 volgens de SBR richtlijn deel B, trillingshinder in voldoende mate is uit te sluiten.

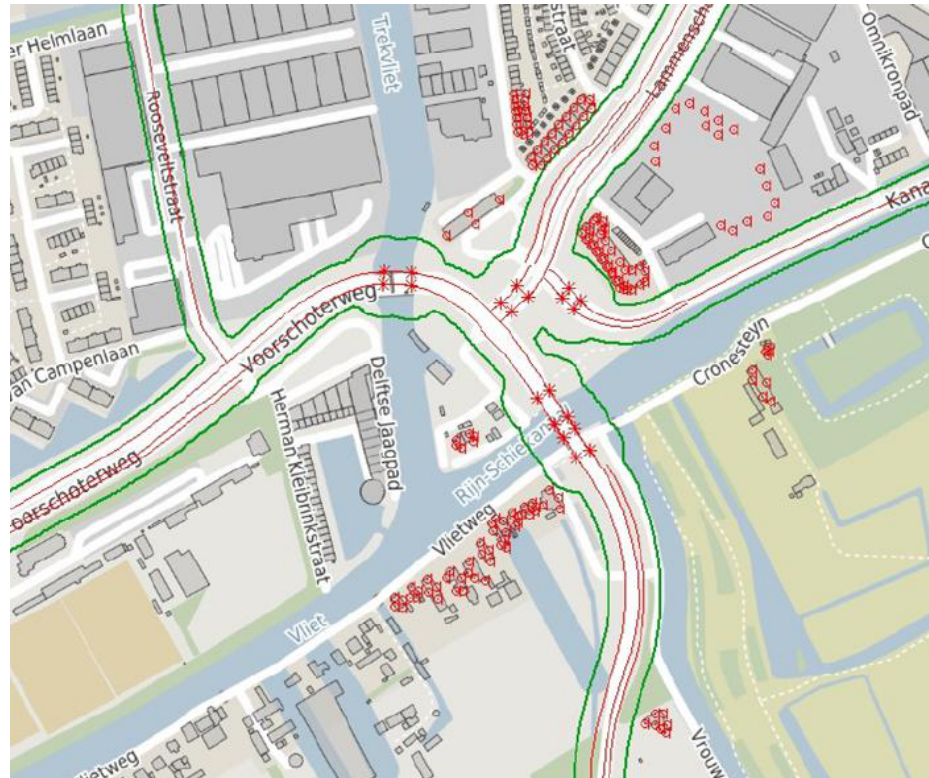
Voor deze quickscan is de focus gelegd op de verwachte trillingsniveaus $V_{\text{eff,max}}$ in de situatie na voorgenomen aanpassingen. Hiertoe is de ligging van de trillingscontour $V_{\text{eff,max}} 0,1$ (=streefwaarde voor wonen voor nieuwe situaties) in beeld gebracht en vergeleken met de ligging van omliggende voor trillingen gevoelige objecten. Als aan de streefwaarde voor A1 wordt voldaan dan is trillingshinder in voldoende mate uit te sluiten.

5.11.2 Rekenresultaten

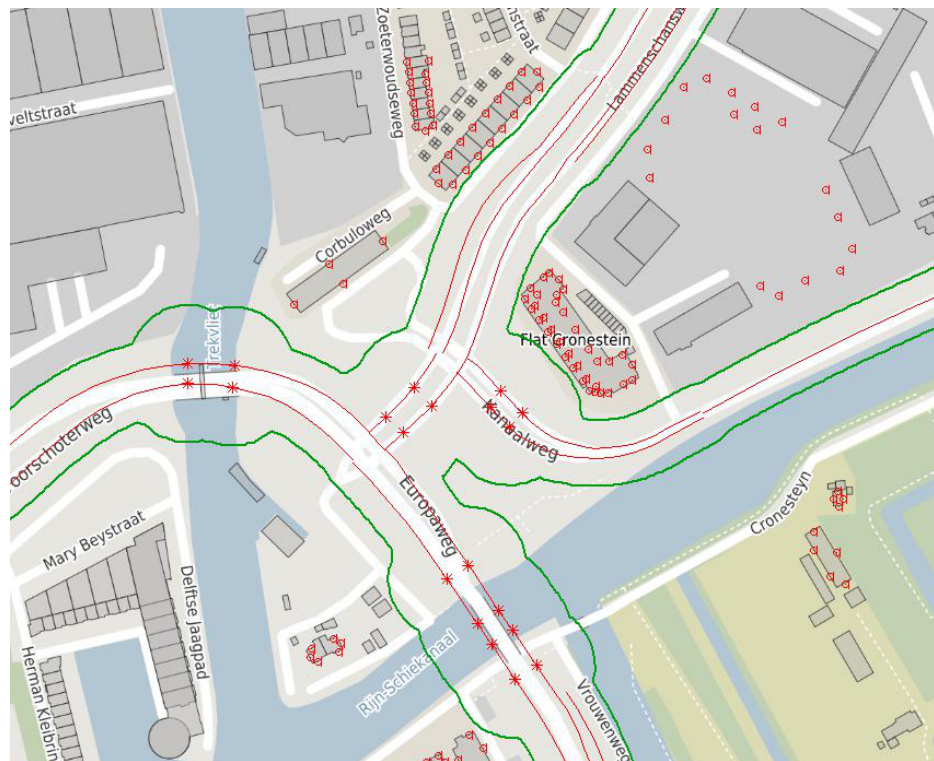
In onderstaande afbeeldingen is de berekende $V_{\text{eff,max}} 0,1$ (streefwaarde A1 voor woningen, voor een nieuwe situatie) weergegeven in de vorm van contouren (groene lijnen). Op de afbeeldingen zijn tevens de ingevoerde bronnen weergegeven:

- puntbronnen (rode sterren) ter hoogte van voegovergangen en integraalovergangen;
- lijnbronnen (rode lijnen) voor de overige weggedeelten die in deze quickscan zijn meegenomen.
- Met rode beoordelingspunten zijn de belangrijkste woningen rond het wegtracé weergegeven.

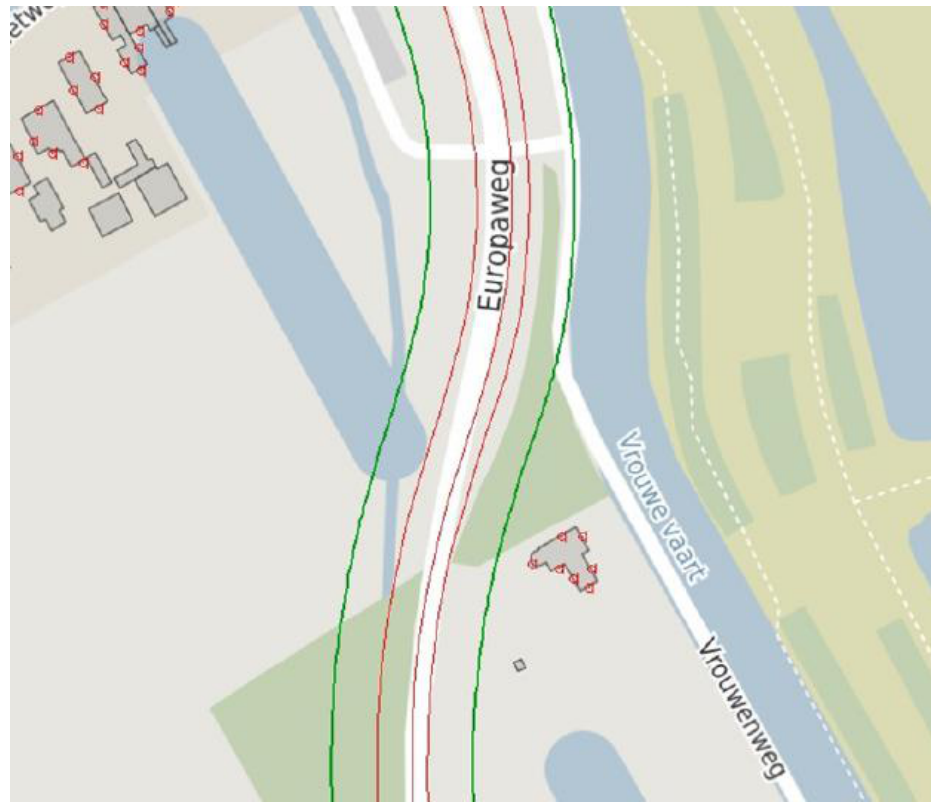
In de quickscan is de trillingshinder als gevolg van het aangepaste wegontwerp voor het gehele tracé van de N206 Europaweg opnieuw onderzocht en getoetst.



Figuur 5.11: ligging contour $V_{eff,max} 0,1$ (overzichtkaart)



Figuur 5.12: ligging contour $V_{eff,max} 0,1$ (rondom de Trekvlietbrug en Lammebrug)



Figuur 5.13: ligging contour $V_{eff,max} 0,1$ (gebied Vouwenweg - Vlietweg - Europaweg)

5.11.3 Conclusie

Uit de uitgevoerde quickscan volgt dat het trillingsniveau $V_{eff,max}$, vanwege gebruik (wegverkeer, bussen) van N206 en onderliggende wegen in de situatie na voorgenomen wijzigingen, voor alle omliggende trillingsgevoelige gebouwen in de omgeving van het onderzochte tracé lager is dan de streefwaarde A1 voor nieuwe situaties van 0,1. Hieruit kan gesteld worden dat er wordt voldaan aan de SBR-richtlijn voor trillingen. Het is daarmee aannemelijk dat trillingshinder vanwege gebruik van onderzochte weggedeelten, in de situatie met voorgenomen aanpassingen aan de wegen, in voldoende mate is uit te sluiten.

5.12 M.e.r.-beoordeling

5.12.1 Kader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De provincie Zuid-Holland heeft voor de m.e.r.-beoordeling advies gevraagd aan de DCMR milieudienst Rijnmond.

De optimalisaties van het wegontwerp van de N206 komt qua activiteit het dichtst in de buurt bij categorie 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”.

Verschuiving wegas

De verschuiving van de wegas, op sommige plaatsen met meer dan 2 meter, valt onder categorie D1.2: De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken. Met de verlegging van weg wordt onder de drempelwaarde van een tracé lengte van 5 kilometer gebleven. De aanpassingen beperken zich over een lengt van ca. 1 kilometer.

Inpassen busstrook

De realisatie van een busstrook staat vermeld in de bijlage van het Besluit m.e.r. onder D1.2: De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken. Er wordt onder de drempelwaarde gebleven van de tracé lengte van 5 kilometer of meer, de lengte van de busstrook bedraagt circa 800 tot 900 meter. Om deze reden is een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling nodig.

5.12.2 Toetsing

Gelijktijdig met het ontwerp PIP is een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling en het besluit van het bevoegd gezag gaan samen met het ontwerp PIP ter inzage.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling onderzoekt of sprake kan zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van de verbetervoorstellen voor de N206 Europaweg. De rapportage is als Bijlage 13 toevoegd aan deze partiële herziening. In deze bijlage is ook het m.e.r.-beoordelingsbesluit van DCMR te vinden.

5.12.3 Conclusie

De verbetervoorstellen voor de N206 Europaweg hebben geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor de omgeving van het plangebied. Omdat geen sprake is van belangrijk nadelige milieugevolgen is het doorlopen van een volwaardige milieueffectrapportage voor de onderhavige partiële herziening niet nodig of noodzakelijk.

ontwerp inpassingsplan Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg



Provincie Zuid-Holland

Projectnummer 435128.108



Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Algemeen

Voorliggende herziening bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding), regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van de herziening van het inpassingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. De herziening is opgesteld conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) versie 2012. Hierdoor is het plan geschikt voor interactieve uitwisseling via het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO) 2012.

De toelichting heeft in beginsel geen rechtskracht. Niettemin vormt zij een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het plan ten grondslag liggen. Daarbij is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van de herziening.

6.2 Methodiek

De herziening geeft alleen de aanpassingen weer die ten opzichte van het inpassingsplan Rijnlandroute worden doorgevoerd. Dat betekent dat op de verbeelding van de herziening alleen de gronden die zijn toegevoegd aan het plangebied van het inpassingsplan dan wel de gronden waar de bestemming moet worden aangepast. Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, aan de gronden zijn toegekend. Deze gebruiksdoelen en functies zijn samen met de bouw mogelijkheden in de regels opgenomen. Een bestemming heeft altijd betrekking op een geometrisch bepaald vlak; lijn- en puntbestemmingen komen niet voor.

Op de gronden die wel in het plangebied zijn opgenomen maar die op de verbeelding geen bestemming hebben gekregen veranderd de bestemming niet. De aanpassingen die in de regels zijn opgenomen hebben echter wel betrekking op deze gronden.

6.3 Regels

Conform bovengenoemd wettelijk model zijn de regels ondergebracht in vier hoofdstukken. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Hierin worden de gebruikte begrippen en de wijze van meten uiteengezet, teneinde een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. Hier worden alle voorkomende bestemmingen en de bijbehorende regels uiteengezet.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Hierin staan de algemeen geldende regels, in aanvulling op de bestemmingsregels, welke voor meerdere of alle bestemmingen van toepassing zijn.
- Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels. Hierin is het overgangsrecht geregeld alsmede de citeertitel en het vaststellingsdicium.

Met deze herziening verandert er niets aan de regels van hoofdstuk 2. Dit hoofdstuk is dan ook leeg in de regels van deze herziening.

Benadrukt moet worden dat waar de regels in deze herziening niet zijn opgenomen,

aangevuld of aangepast de regels uit het inpassingsplan Rijnlandroute d.d. 23 maart 2016 van toepassing blijven.

6.4 Artikelsgewijze toelichting

6.4.1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden enkele standaard begrippen opgenomen die verband houden met de planvorm (herziening). De standaard begrippen als 'plan', 'bestemmingsplan', 'aanduiding' en 'aanduidingsgrens' zijn voorgeschreven in SVBP 2012. Het begrip 'moederplan' is een rechtstreeks gevolg van de planvorm waarbij met het 'moederplan' bedoeld wordt op het inpassingsplan Rijnlandroute.

Begrippen die aan het inpassingsplan worden toegevoegd zijn opgenomen in lid 1.8, 1.9 en 1.10. Daarnaast blijven de begrippen en wijze van meten uit het Moederplan ook van toepassing op de partiële herziening.

6.4.2 Bestemmingsregels

In de onderhavige herziening zijn bestemmingsregels opgenomen, voor de gronden die worden toegevoegd aan het plangebied in de partiële herziening. De bestemmingen van het Moederplan blijven voor de niet bestemde gronden gelden. De onderhavige herziening voegt gronden aan het plangebied toe met de bestemmingen:

- Groen ter plaatse van de groene inpassing rondom de Vrouwenvaart;
- Verkeer ter hoogte van het Lammenschansplein en de aansluitingen op de Kanaalweg, Lammenschansweg, Corbuloflat, Delftse Jaagpad en Trekvlietbrug;
- Water ter plaatse van de zuidwestzijde van de N206 en de overzijde van het perceel Vrouwenweg 57;
- Wonen-Leiden ter plaatse van het erf van de woning Vrouwenweg 57.

6.4.3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel is eveneens voorgeschreven in SVBP2012. Het voorkomt dat dezelfde gronden meerdere keren in aanmerking mogen worden genomen bij het verlenen van (verschillende) omgevingsvergunningen voor het bouwen, waardoor bebouwingsmogelijkheden onbedoeld kunnen worden verruimd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Artikel 8 Overige regels

In dit artikel zijn de aanpassingen aan de regels van het inpassingsplan uitgeschreven. Het artikel is opgedeeld in verschillende leden, waarbij het toepassingsbereik van de herziening, de aanpassingen aan de regels en de aanpassingen aan de verbeelding afzonderlijk zijn bepaald.

Lid 8.1 Toepassingsbereik

Dit lid regelt dat de herziening slechts betrekking heeft op de aanpassingen zoals die zijn genoemd in lid 8.2 en in Hoofdstuk 1 en Hoofdstuk 2. Voor het overige blijven de regels en het bepaalde op de verbeelding van het inpassingsplan Rijnlandroute van toepassing.

Lid 8.2 Aanpassingen verbeelding

Dit artikel beschrijft welke aanpassingen er op de verbeelding worden doorgevoerd met deze herziening. Het betreft het toevoegen van enkele gronden aan het plangebied en het verwijderen van de figuur 'as van de weg'. Deze figuur wordt nadrukkelijk alleen verwijderd



op de gronden die deel uitmaken van deze herziening. Op andere delen van het inpassingsplan waar de figuur is opgenomen blijft deze gewoon van toepassing.

6.4.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is van toepassing op bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. Het opnemen van deze regel is verplicht op grond van de Wro.

Artikel 10 Slotregel

De slotregel geeft aan hoe de regels van het plan worden aangehaald. De slotregel wordt gevolgd door het vaststellingsdictum. Het vastgestelde plan wordt ondertekend door de voorzitter van Provinciale Staten, alsmede door de griffier.

ontwerp inpassingsplan Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg



Provincie Zuid-Holland

Projectnummer 435128.108



Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke Ordening (Wro) is bepaald dat bij de vaststelling van (een partiële herziening van) een inpassingsplan de financiële uitvoerbaarheid voldoende verzekerd moet zijn. De aanleg van de N206 Europaweg is opgenomen in de projectbegroting voor de RijnlandRoute.

7.2 Exploitatieplan

In de Wro is verder bepaald dat bij de vaststelling van (een partiële herziening van) een inpassingsplan ook een exploitatieplan moet worden vastgesteld. Deze verplichting geldt niet indien de kosten welke met de uitvoering zijn gemoeid anderszins worden verhaald. De kosten voor de RijnlandRoute waaronder de realisering van de N206 Europaweg worden gedragen door de provincie Zuid-Holland. Primair is het opstellen van een exploitatieplan dus bedoeld om de door een overheid gemaakte kosten van aanleg van de voorzieningen te verhalen op degenen die planontwikkeling bedrijven en er aldus profijt van hebben. Omdat het hier een door de provinciale overheid betaalde openbare weg betreft, die ook bij de provinciale overheid in eigendom blijft is het maken van een exploitatieplan niet noodzakelijk.

ontwerp inpassingsplan Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg



Provincie Zuid-Holland

Projectnummer 435128.108

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Afstemming en vooroverleg betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs

Conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is (voor)overleg gepleegd met de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs en is het concept van de partiële herziening ook door hen beoordeeld:

- DCMR Milieudienst Rijnmond (m.e.r.-beoordelingsnotitie en onderliggende milieuonderzoeken);
- Gemeente Leiden (vooroverleg Bro en advies m.e.r.-beoordeling);
- Hoogheemraadschap van Rijnland (watertoets).
- Omgevingsdienst Haaglanden (natuurtoets);
- Omgevingsdienst West-Holland (akoestisch onderzoek);
- Veiligheidsregio Hollands Midden (o.a. externe veiligheid);

Verwerking vooroverlegreacties

Het Hoogheemraadschap heeft aangegeven zich te kunnen vinden in voorliggende partiële herziening. De reactie van de DCMR heeft geleid tot aanvullingen in de verkeerskundige onderbouwing (Bijlage 3) en het akoestisch onderzoek (Bijlage 4). Ook de gemaakte opmerkingen van de Omgevingsdienst West-Holland zijn verwerkt in het akoestisch onderzoek (Bijlage 4). De reactie van de gemeente Leiden is verwerkt in paragraaf 2.4.1 van de toelichting van de partiële herziening.

Daarnaast zijn ook ambtelijk de teksten in de toelichting van de partiële herziening aangevuld en is de natuurtoets (Bijlage 10) geactualiseerd.

Tot slot zijn de samenvattingen van de aangepaste onderzoeken in de toelichting van de partiële herziening aangevuld.

8.2 Horen gemeenteraden

Nadat het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan door Gedeputeerde Staten is vrijgegeven, wordt een inloopavond georganiseerd. Het besluit wordt ter informatie naar de betrokken raden gezonden. Voor de betrokken gemeenteraden en Provinciale Staten wordt een aparte informatiebijeenkomst georganiseerd, tenzij zij aangeven hier geen behoefte aan te hebben.

8.3 Zienswijzen

Het voorliggende ontwerp inpassingsplan wordt conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3:4 Algemene wet bestuursrecht gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegd.

8.4 Vaststelling

Na het verwerken en beantwoorden van de zienswijzen wordt de partiële herziening vastgesteld door Provinciale Staten.

Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend kunnen binnen de termijn van 6 weken beroep aantekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beslist binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.

ontwerp inpassingsplan Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg



Provincie Zuid-Holland

Projectnummer 435128.108