

Memo

Onderwerp: Project N206 Europaweg Rijnlandroute in relatie tot aanvraag bomenkap
Projectnummer: 364873
Datum: 09-09-2022

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	2
1.1	Inleiding	2
1.2	Kapaanvraag binnen inpassingsplan	2
1.3	Maatschappelijk belang project N206 Europaweg	3
1.4	Verwachte procedure	4
1.5	Vooroverleg	4
2	Beoogde kap	5
2.1	Kapinventarisatie	5
2.2	Boom Effect Analyse	5
2.2.1	Uitvoerings- en ontwerpmaatregelen	5
3	Bijlagen	6

Behoort bij beschikking van
Burgemeester en Wethouders
van Leiden

Z/22/3461570
OLO 7244749



1 Aanleiding

1.1 Inleiding

De N206 Europaweg en het Lammenschansplein vormen de belangrijkste ontsluitingsroute voor het zuidoostelijk deel van de Leidse regio. Bovendien vormen de Lammbrug en het Lammenschansplein samen de stadsentree van Leiden. Op dit moment kunnen de N206 Europaweg en het Lammenschansplein het huidige verkeer niet aan. Hierdoor ontstaan er regelmatig files. Door toedoen van diverse ruimtelijke ontwikkelingen, onder andere in de Lammenschansdriehoek en Vlietzone, worden deze wegen steeds drukker. Daarom verbreden we de N206 Europaweg tussen het Lammenschansplein en de A4. Met een goed functionerende ontsluitingsroute aan deze zijde van de stad blijven Leiden en Voorschoten bereikbaar, nu en in de toekomst.

De N206 Europaweg krijgt in iedere rijrichting 2 rijstroken. Ook het Lammenschansplein gaat op de schop. De Lammbrug en de Trekvlietbrug worden vervangen. De Lammbrug blijft beweegbaar en wordt breder en 2,5 meter hoger. Hierdoor hoeft deze brug in de toekomst minder vaak open voor schepen. De Trekvlietbrug wordt vervangen door een vaste en hogere brug.

Door de verhoging van de Lammbrug moet ook het Lammenschansplein verhoogd worden. Ook krijgt het plein meer rijstroken om het verkeer sneller door te laten stromen. De provinciale loswal is nu nog rechtstreeks aangesloten op het Lammenschansplein. In de nieuwe situatie wordt deze loswal aangesloten op de Kanaalweg, zodat de doorstroming op het Lammenschansplein verbetert.

De aansluitingen van de Vrouwenweg en Vlietweg op de Europaweg worden veiliger gemaakt. In de nieuwe situatie is het alleen nog mogelijk om bij deze aansluitingen rechtsaf te slaan. Hierdoor kan verkeer niet meer oversteken. Het verkeer op de Europaweg blijft voorrang houden. Verkeer dat de andere kant op moet, kan onder de nieuwe Lammbrug doorrijden naar de andere aansluiting.

Door de verhoging en aanpassing van het Lammenschansplein moet ook de fietsstructuur opnieuw worden ingericht. De twee fietspaden op de bestaande Lammbrug worden naar de noordoostkant van de nieuwe brug verplaatst. Daarnaast komt er een voetpad op de nieuwe brug. Op de Trekvlietbrug blijven de fietspaden aan twee kanten behouden. Ook blijft het mogelijk om het Lammenschansplein veilig over te steken door de nieuwe fietstunnels.

1.2 Kapaanvraag binnen inpassingsplan

In 2014 is het Provinciaal Inpassingsplan voor onder andere het project N206 Europaweg als onderdeel van het RijnlandRoute programma vastgesteld¹. De RijnlandRoute is een nieuwe wegverbinding tussen Katwijk, via de A44, en de A4 bij Leiden. Met deze nieuwe route bouwen we aan de economische versterking van de regio en investeren we in de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied. De weg lost huidige knelpunten op en garandeert de doorstroming in de regio Holland Rijnland, met name rondom Leiden en Katwijk. Twee van de drie projecten van de RijnlandRoute zijn inmiddels in uitvoering. Het project N434/A44/A4, waarvan de geboorde tunnel onderdeel uitmaakt, wordt uitgevoerd door aannemerscombinatie Comol5, het project N206 Tjalmaweg door Boskalis. Het derde project van de RijnlandRoute, de N206 Europaweg, wordt volgend jaar aanbesteed en gaat vervolgens in uitvoering. Vanwege de uitvoeringstermijn van enkele jaren wil ik u vragen deze vergunning te verlenen voor een periode van tenminste 5 jaar.

¹ Als bedoeld in paragraaf 3.5.1 Wet Ruimtelijke Ordening

Ten behoeve van de realisatie van dit project is het noodzakelijk een vergunning te verkrijgen voor het kappen van 259 solitaire bomen ten behoeve van de fasering en uitvoering van de werkzaamheden. Hiernaast moeten er 74 solitaire bomen wijken waar de aannemer mogelijk nog boomsparende maatregelen kan uitvoeren. Als laatste moet er 2740m² bosperceel gekapt worden. In deze memo wordt toegelicht wat hiervan het maatschappelijk belang is, welke alternatieven er mogelijk zijn, wat de uitkomsten van de boom-effectenanalyse zijn en hoe bovengenoemde kap gecompenseerd gaat worden.

Met betrekking tot deze kap heeft een waardebeoordeling plaatsgevonden van de te kappen bomen en bospercelen binnen het projectgebied. De totale vervangingswaarde van alle 333 te kappen solitaires is gewaardeerd op €633.594,33. De totale kapwaarde van beide te kappen bospercelen is gewaardeerd op €19.300,00. In totaal betreft dit een totale vervangingswaarde van €652.849,33 Dit bedrag zal na verlening van de vergunning in het bomenfonds van de gemeente Leiden gestort worden. Na afronding van het project zal gevraagd worden om restitutie uit het bomenfonds op basis van een overzicht van werkelijk gekapte en aangeplante bomen.

Omdat het aantal bomen zorgt voor een uitzonderlijk grote hoeveelheid data is er gekozen om deze niet alleen in documenten te vervatten maar ook digitaal weer te geven. Via de inloggegevens die u heeft ontvangen kunt u deze digitale omgeving raadplegen. Hiernaast zijn de inventarisatiegegevens van de bomen, de boom-effectenanalyse en de waardebeoordeling van de bomen in een overkoepelende tabel samengevat, de bronbestanden met de oorspronkelijke data maken ook deel uit van deze aanvraag.

1.3 Maatschappelijk belang project N206 Europaweg

Zoals hierboven uitgebreid is toegelicht is de N206 Europaweg de belangrijkste ontsluitingsroute voor Leiden. Door toedoen van diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de stad, onder andere in de Lammenschans-driehoek en Vlietzone, worden deze wegen steeds drukker.

Daarom verbreden we de N206 Europaweg tussen het Lammenschansplein en de A4. Met een goed functionerende ontsluitingsroute aan deze zijde van de stad blijven Leiden en Voorschoten bereikbaar, nu en in de toekomst. De N206 Europaweg krijgt in iedere rijrichting 2 rijstroken.

Ook het Lammenschansplein gaat op de schop. De Lammebrug en de Trekvlietbrug worden vervangen. De Lammebrug blijft beweegbaar en wordt breder en 2,5 meter hoger. Hierdoor hoeft deze brug in de toekomst minder vaak open voor schepen. De Trekvlietbrug wordt vervangen door een vaste en hogere brug. De werkzaamheden nemen een aantal jaren in beslag.

1.4 Verwachte procedure

De kapvergunning van 10 december 2020 is afgegeven ten behoeve van tijdelijke werkzaamheden zoals frezen en voorbelasting. Deze tijdelijke werkzaamheden kennen geen coördinatieplicht conform artikel 3.33 van de Provinciale coördinatieregeling. De werkzaamheden zoals deze nu zijn voorgenomen hebben dit tijdelijke karakter echter niet waardoor het ons inziens aannemelijk is dat de coördinatieregeling onverkort van kracht is.

Over deze verwachte coördinatieplicht is reeds contact opgenomen met de provinciale coördinator, mevrouw Hoitz. Uit dit contact is gebleken dat er inderdaad sprake is van coördinatieplicht.

1.5 Vooroverleg

Het afgelopen jaar heeft regelmatig overleg plaatsgevonden tussen de provincie, de gemeente en verschillende stakeholder. Tijdens deze overleggen zijn zaken besproken met betrekking tot het beleid van de gemeente, ecologische waardering van bomen en bospercelen en de gewenste insteek voor het herplantplan. Hiernaast is ook afstemming gezocht bij de bomenbond als primaire stakeholder.

Het project kenmerkt zich als omvangrijk project met een lange doorlooptijd waardoor niet alle zaken vooraf zeker zijn. Deze onzekerheid beperkt zich tot uitvoeringskeuzes van de aannemer. met betrekking tot bomenkap is hierin een tweetal keuzes te maken.

- Enerzijds kan er gekozen worden om een kapaanvraag in te dienen wanneer zeker is dat een boom gekapt gaat worden. Met de kap van 333 bomen en 2740m² bosperceel in een periode van 5 jaren leidt dit vermoedelijk tot een veelheid aan aanvragen.
- Anderszijds kan gekozen worden om voor alle bomen waar redelijkerwijs van gesteld kan worden dat deze gekapt moet worden eenmalig een kapvergunning te verlenen waarbij bomen die niet gekapt worden als winst beschouwd worden.

Zowel de bomenbond als de provincie hebben de voorkeur voor deze tweede optie omdat deze enkelvoudige vergunning één overzicht biedt van alle te kappen bomen binnen het project waarbij ook duidelijkheid wordt geschapen in één allesomvattend herplantplan. De andere optie zal vermoedelijk leiden tot een versnipperde besluitvorming waarbij steeds veranderende kap en herplant zullen leiden tot onduidelijkheid in de omgeving. De belofte om het volledige herplantplan te allen tijde uit te voeren, ook wanneer hierdoor meer gecompenseerd wordt, wordt ook door alle partijen als pré beoordeeld.

Op basis van bovenstaande, in samenhang met het uitzonderlijke karakter van het project, vraag ik u gebruik te maken van uw discretionaire bevoegdheid wanneer deze aanvraag niet geheel passend blijkt binnen uw geschreven en ongeschreven beleidsmatige kaders.

2 Beoogde kap

2.1 Kapinventarisatie

Antea Group heeft de boominventarisatie uitgevoerd voor het hele projectgebied en in totaal 418 individuele bomen en 4 bospercelen geïnventariseerd. De bomen zijn ook getaxeerd om de vervangingswaarde vast te stellen. Dit is uitgevoerd door Pius Floris Boomverzorging Amsterdam BV.

De boominventarisatie benoemt kort een aantal problemen met betrekking tot de geïnventariseerde bomen. Hiernaast wordt uitvoeren van een boomeffectenanalyse (BEA) geadviseerd om in beeld te brengen wat de impact van de werkzaamheden is in relatie tot de bomen. Deze BEA is opgesteld door Sweco die samen met de projectorganisatie onderzocht heeft hoe het aantal te kappen bomen geminimaliseerd kan worden.

2.2 Boom Effect Analyse

In de BEA is onderscheid gemaakt in een viertal categorieën, te weten:

- Duurzaam inpasbaar
- Inpasbaar met uitvoeringsmaatregel
- Inpasbaar met ontwerpmaatregel
- Niet inpasbaar

De bomen die “duurzaam inpasbaar” zijn zullen niet gekapt worden.

De bomen die “niet inpasbaar zijn” zijn bomen die verdwijnen onder asfalt, waarbij grote veranderingen in maaiveldhoogte noodzakelijk zijn of waar tijdelijke maatregelen conflicteren met de groeiplaats. Dit zijn in totaal 259 bomen.

Naast bovenstaande bomen waarvan zeker is dat ze gekapt moeten worden zijn 54 stuks mogelijk “inpasbaar met uitvoeringsmaatregel”. Aanvullend zijn er ook 20 stuks bomen die mogelijk “inpasbaar met ontwerptechnische maatregel” zijn. Het is voor deze beide maatregelen echter de vraag of deze in de praktijk ingepast kunnen worden zoals hieronder geduid.

2.2.1 Uitvoerings- en ontwerpmaatregelen

Door het opstellen van de BEA is er meer duidelijk over de waarschijnlijkheid of bomen de werkzaamheden overleven, ofwel ‘duurzaam behoud’ zoals dat in de BEA genoemd wordt. Ook is daarmee duidelijk, welke maatregelen nodig zijn om bomen op de rand van het werkgebied te beschermen tijdens de werkzaamheden. Dit worden de “uitvoeringsmaatregelen” genoemd. De aannemer wordt contractueel verplicht deze maatregelen uit te voeren. De aannemer mag alleen afwijken als er onvoorziene omstandigheden zijn die het uitvoeren van de beschermingsmaatregelen onmogelijk en/of onredelijk duur maken. Dit zal de aannemer vooraf moeten verantwoorden aan de opdrachtgever.

Op de compensatieplankaarten zijn bomen met uitvoeringsmaatregel ingetekend als “*te behouden boom, mits de beschermende maatregel uitgevoerd kan worden*”. Mocht de boom onverhoopt niet behouden kunnen worden, dient de aannemer op dezelfde locatie een nieuwe boom aan te planten van dezelfde soort.

Dan zijn er nog bomen die mogelijk behouden kunnen worden, mits het ontwerp ter plekke aangepast wordt. Bijvoorbeeld aanpassingen aan hoogteligging, of aan de ligging van fiets- /voetpaden of lokale ontsluitingen. Dit heet “*behoud door ontwerptechnische maatregel*”. De aannemer zal gevraagd worden deze maatregelen zoveel mogelijk uit te voeren. Een deel van deze bomen zal toch gekapt moeten worden, omdat verkeersveiligheid of eisen aan waterkeringen prioriteit hebben.

Bomen met ontwerptechnische maatregel staan op de compensatieplankaarten als “*te kappen, mits te redden middels ontwerptechnische maatregel*”. Mocht blijken dat een boom gespaard kan worden, vervalt de compensatieboom op dezelfde locatie. Soms staat de compensatieboom verschoven ten opzichte van de te kappen boom. Dit hangt samen met ondergrondse kabels en leidingen. Door afstand te houden tot ondergrondse infrastructuur kan een betere groeiplaats geborgd worden.

3 Bijlagen

Bij deze aanvraag zijn de volgende bijlagen gevoegd:

- Overzichtstekeningen
weergave van alle bomen met inpasbaarheid.
weergave van de verschillende bospercelen
weergave van het eigendom per boom
- Bomen compensatieplan
locatie, aantallen, soorten en maten van te herplanten bomen
- Boominventarisatie
aantal, soort, standplaats en conditie van bomen binnen de projectbegrenzing
- Boomeffectanalyse
onderbouwing van de te kappen bomen en bospercelen
- Taxatierapporten solitairen
onderbouwing van de gebruikte vervangingswaarde per boom gecategoriseerd per soort en leeftijd.
- Notitie boomwaardebepaling bospercelen
onderbouwing van de gebruikte vervangingswaarde
- Overkoepelende tabel
samenvoeging van boominventarisatie, vervangingswaarden, inpasbaarheid voor het gehele project.
- Aanvraag Wnb