

Toelichting partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute - N206 Europaweg

Terugblik en historie

In december 2014 hebben Provinciale Staten het provinciaal inpassingsplan (PIP) RijnlandRoute vastgesteld. Onderdeel van de RijnlandRoute is het project N206 Europaweg.

De N206 Europaweg en het Lammenschansplein vormen de belangrijkste ontsluitingsroute voor het zuidoostelijk deel van de Leidse regio. Bovendien vormen de Lammebrug en het Lammenschansplein samen de stadsentree van Leiden. Op de N206 Europaweg en het Lammenschansplein staan nu al regelmatig files en dit neemt als gevolg van diverse ruimtelijke ontwikkelingen alleen maar toe. Het is daarom dat de N206 Europaweg tussen het Lammenschansplein en de A4 in iedere rijrichting 2 rijstroken krijgt. Ook het Lammenschansplein wordt aangepast en de huidige Lammebrug en de Trekvlietbrug worden vervangen.

Deze aanpassingen zijn opgenomen in het PIP RijnlandRoute dat na uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in 2016 onherroepelijk is geworden.

Waarom een wijziging?

Op basis van het onherroepelijk PIP RijnlandRoute is gestart met een verdere detaillering van het ontwerp. Tijdens dit ontwerpproces werd duidelijk dat er niet alleen een aantal onvoorziene technische knelpunten waren, maar ook kansen om het ontwerp veiliger en met minder overlast voor de weggebruiker en omgeving aan te leggen. Daarnaast kwam ook de bestuurlijke wens een busstrook aan het ontwerp toe te voegen.

Alhoewel het merendeel hiervan binnen de kaders van PIP RijnlandRoute kan worden ingepast, geldt dit niet voor alles zodat er sprake is van het deels moeten wijzigen van het PIP RijnlandRoute. We noemen dit een partiële herziening wat ook alleen van toepassing is op het projectonderdeel N206 Europaweg.

Welke wijzigingen worden nu mogelijk gemaakt?

De meest in het oog springende wijzigingen zijn:

- De realisatie van een busstrook aan de noordzijde van de Europaweg. Deze rijstrook is voor exclusief gebruik door het openbaar vervoer. Met deze busstrook wordt bijgedragen aan het vergroten van de kwaliteit en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Bussen kunnen vrijwel ongehinderd aan het overige verkeer doorrijden en hoeven bij een brugopening niet meer aan te sluiten in de wachtrij.
- Tegelijkertijd met de inpassing van de busstrook wordt de Europaweg ook iets in zuidelijke richting verschoven. Dit geeft ruimte voor een betere en veiligere bouwfasering, een betere doorstroming en minder overlast voor de weggebruiker tijdens de uitvoering. Als gevolg van deze aanpassing is aan de zuidkant sprake van een verruiming van de plangrens.

- Ten noorden van de Trekvlietbrug ligt een stamriool van de gemeente Leiden. Om te voorkomen dat het stamriool naast de Trekvlietbrug beschadigd raakt tijdens de bouw, is de positie en de hoogte van de Trekvlietbrug veranderd. De brug wordt een paar meter in zuidelijke richting opgeschoven en de doorvaarthoogte wordt verlaagd. Er is straks sprake van twee brugopeningen, één met een doorvaarthoogte van 2,20 meter en één met een doorvaarthoogte van 1,90 meter. Voor de verlegging is een aanpassing van de plangrens nodig.
- De nieuwe Lammebrug wordt in 1 keer gebouwd zodat er ruimte is voor een tijdelijke brug om het verkeer om te leiden. Dit levert zowel tijdens de bouwfase als in de gebruiksfase een veiliger ontwerp op. Bovendien ondervindt het verkeer dan minder hinder van de werkzaamheden. Door de aanpassing in de wegligging hoeft het Lammenschansplein ook minder hoog te worden dan in het eerdere ontwerp het geval was.

Hebben de wijzigingen verkeerskundige gevolgen?

De aanpassingen hebben geen verkeerskundige gevolgen ten opzichte van het eerder vastgestelde PIP. Er is geen sprake van het toevoegen of anderszijds aanpassen van de wegcapaciteit waardoor er sprake zou kunnen zijn van een verkeersaantrekkende werking of een verschuiving van verkeer elders in het netwerk. Er zijn wel effecten te verwachten als gevolg van het aanpassen van de ligging van de weg. Om deze effecten in beeld te brengen zijn verschillende milieuonderzoeken gedaan. Hierbij is gekeken of en welke wijzigingen van effecten zijn te verwachten ten opzichte van het onherroepelijk PIP RijnlandRoute 2016. Aangezien er geen wijzigingen optreden in de verkeersstromen zijn de te verwachten effecten met name fysiek van aard (ruimtebeslag).

Hebben de wijzigingen andere effecten tot gevolg?

Als onderdeel van de partiële herziening van het PIP zijn de te verwachten effecten in kaart gebracht. Hieronder een toelichting.

Verkeersveiligheid

Op het nieuwe ontwerp is een verkeersveiligheidsaudit (VVA) uitgevoerd. Doel van deze VVA is om op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. Op basis van de VVA kan worden geconcludeerd dat het ontwerp veilig is.

Geluid

Uit het geluidsonderzoek blijkt na toepassing van bronmaatregelen (zoals geluidsreducerend asfalt op een aantal plekken) dat er bij 29 woningen in de flat Cronestein niet wordt voldaan aan de toetswaarden. Voor deze woningen moeten hogere grenswaarden worden aangevraagd.

De wijzigingen die mogelijk worden gemaakt met de partiële herziening van het PIP zorgen er niet voor dat er een verslechtering van de akoestische situatie ontstaat. De fysieke maatregelen zijn voor de omgeving over het algemeen ook iets gunstiger omdat deze voor het merendeel van de nabijgelegen woningen tot gevolg heeft dat de afstand tot de weg iets toeneemt.

Luchtkwaliteit

Uit het PIP RijnlandRoute 2016 bleek dat de luchtkwaliteit nergens tot een overschrijding van de grenswaarden leidt. Effecten op de luchtkwaliteit zijn direct gekoppeld aan veranderingen in de verkeersstromen. Aangezien er als gevolg van de partiële herziening geen veranderingen optreden in de verkeersstromen, leidt dit ook niet tot andere effecten op de luchtkwaliteit.

Externe veiligheid

Ook voor externe veiligheid zijn er als gevolg van het ontbreken van verkeerseffecten geen wijzigingen voorzien.

Trillingen

Als gevolg van het aangepaste wegontwerp is het gehele tracé van de N206 Europaweg opnieuw onderzocht en getoetst aan de (SBR) richtlijnen voor trillingen. Uit dit onderzoek blijkt dat trillingshinder in voldoende mate is uit te sluiten.

Water

Uit de watertoets blijkt dat het ontwerp voldoet aan de eisen die door de waterbeheerders gesteld zijn. Afspraken met betrekking tot de watercompensatie van de Rijnlandsboezem zijn ook afgestemd tussen de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Bodemkwaliteit

In 2020 is een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. De onderzoeksresultaten geven vanuit de Wet bodembescherming geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor de voorgenomen werkzaamheden met betrekking tot de ontwerptimalisaties van de N206 Europaweg.

Landschap en cultuurhistorie

De aanleg van de busstrook leidt niet tot extra ruimtebeslag aangezien er in het PIP RijnlandRoute 2016 fysiek al rekening is gehouden met een mogelijke komst van een busstrook. De zuidelijke asverschuiving van de Europaweg leidt echter wel tot extra ruimtebeslag waardoor per saldo de (visuele) barrièrewerking licht zou kunnen toenemen. Er is bij de inpassing van de weg echter ook specifiek aandacht voor het omliggende landschap (open polderlandschap) zodat het effect van de ontwerptimalisaties op het landschap tot een minimum zijn beperkt. Daarnaast zijn er geen cultuurhistorische waarden die worden geraakt.

Archeologie

Uit het uitgevoerde archeologisch onderzoek blijkt dat aan de zuidoever ter hoogte van de Lammebrug resten van de Spaanse Schans Lammen aanwezig zijn. Schans Lammen is volgens de plaatselijke legende dé plek waar de hutspot werd gevonden en het ontzet van Leiden begon in de Tachtigjarige Oorlog. Op basis van het onderzoek is geadviseerd om de vindplaats in situ te behouden. Hiermee worden nadelige gevolgen voor archeologie voorkomen.

Natuur

In het kader van de partiële herziening van het PIP RijnlandRoute is een Natuurtoets uitgevoerd. Als onderdeel van deze Natuurtoets is een onderzoek gedaan naar beschermde diersoorten. Uit dit onderzoek blijkt dat er sprake is van de aanwezigheid van een jaarrond beschermd buizerdnest en vliegroutes van vleermuizen. Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. 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.

Als het gaat om beschermde natuurgebieden zoals Natura 2000, NNN-gebieden en weidevogelgebieden kunnen significant negatieve effecten door de grote afstand worden uitgesloten. Omdat de voorgestelde aanpassingen ook niet leiden tot veranderingen in de verkeersstromen en er elders dus ook geen effecten in het netwerk optreden is ook hiervan geen effect te verwachten op beschermde natuurgebieden.

M.e.r. beoordelingsbesluit

M.e.r. staat voor milieueffectrapportage, een onderzoek dat de effecten van een plan of project op het milieu in beeld brengt. Voor het PIP RijnlandRoute (2014) is destijds een m.e.r. opgesteld. Voor de partiële herziening is geen nieuwe m.e.r. nodig, maar wel een m.e.r. beoordeling. Dit is een toets om te bepalen of er door de realisatie van het project mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Aangezien er uit het onderliggend onderzoek blijkt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn is het besluit dat er geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.

Terinzagelegging

Het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan RijnlandRoute, het m.e.r.-beoordelingsbesluit, het ontwerpbesluit hogere grenswaarden en de bijbehorende documenten liggen ter inzage van maandag 15 november 2021 tot en met maandag 27 december 2021.