



provincie **HOLLAND**
ZUID

Nota van Antwoord

1. Ontwerpbesluit partiële herziening Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel "N206 Europaweg";
2. M.e.r.-beoordelingsbesluit behorende bij de partiële herziening Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel "N206 Europaweg";
3. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï ten gevolge van de partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel "N206 Europaweg".

Juni 2022

Provincie Zuid-Holland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Achtergrond en aanleiding	4
1.2	Opzet van deze Nota van antwoord.....	5
1.3	Wijzigingen van de ontwerpbesluiten.....	5
1.4	Vervolgproces	5
2	Beantwoording van zienswijzen	6
2.1	Zienswijze 1	6
2.2	Zienswijze 2	7
2.3	Zienswijze 3	9
2.4	Zienswijze 4	12
2.5	Zienswijze 5	15
2.6	Zienswijze 6	16
2.7	Zienswijze 7	21
2.8	Zienswijze 8	26
2.9	Zienswijze 9 Leidsche Roei- en Zeilvereniging Die Leythe.....	26
2.10	Zienswijze 10	28
2.11	Zienswijze 11 Bomenbond Rijnland.....	30
2.12	Zienswijze 12 Stichting Verenigde Hollandse Zeil Compagnie.....	33
2.13	Zienswijze 13 V.O.F. E.S. Beukeboom.....	36
3	Wijzigingen	39
3.1	Gasleiding Hofvlietweg	39
3.2	Dubbelbestemming Waarde-Archeologie	39
3.3	Akoestisch onderzoek (bijlage 4).....	39
3.4	Asverschuiving Trekvlietbrug.....	40
3.5	Alternatieve locatie aanvullende ecologische verbinding N206	40
4	Overzicht van de wijzigingen.....	41

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord op 3 ontwerpbesluiten in het kader van de RijnlandRoute, deelproject “N206 Europaweg”. Het betreft de ontwerpbesluiten:

1. Partiële herziening Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel “N206 Europaweg”;
2. M.e.r.-beoordelingsbesluit behorende bij de partiële herziening Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel “N206 Europaweg”;
3. Hogere grenswaarden wegverkeerslawaai ten gevolge van de partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel “N206 Europaweg”.

De RijnlandRoute is een nieuwe wegverbinding tussen Katwijk, via de A44, en de A4 bij Leiden. Aanleiding voor dit plan was dat de N206 binnen Holland Rijnland als de belangrijkste oost-westverbinding in kwaliteit beduidend achterbleef 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. Onderdeel van de RijnlandRoute is het deelproject 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 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.

Op 23 maart 2016 is het vigerende Provinciale Inpassingsplan RijnlandRoute vastgesteld door Provinciale Staten. Tijdens de uitwerking van het wegontwerp is bestuurlijk de wens geuit tot een 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 te verbeteren. Verder bleek de ligging van een stamriool direct ten noorden van Trekvlietbrug een te groot risico voor de uitvoering en werden er kansen gesignaleerd om met verschillende ontwerptimalisaties de bouw veiliger en met minder hinder voor zowel de gebruiker als omgeving uit te kunnen voeren. Dit alles heeft geleid tot een partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute, N206 Europaweg.

Het ontwerp van de partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute onderdeel “N206 Europaweg”, gaat gepaard met een m.e.r.-beoordelingsbesluit en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaai ten gevolge van de partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel “N206 Europaweg”.

Van maandag 15 november tot en met maandag 27 december 2021 was het mogelijk om een zienswijze in te dienen op de hiervoor genoemde ontwerpbesluiten.

Er zijn in totaal 13 zienswijzen ingediend¹:

- 10 namens één of meerdere particulieren of bedrijven;
- 3 namens een vereniging of maatschappelijke organisatie.

Van de 13 zienswijzen:

- hebben er 4 betrekking op het *ontwerp partiële herziening Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute en/of het m.e.r. beoordelingsbesluit*;
- hebben er 3 betrekking op het *ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï*;
- hebben er 6 betrekking op zowel het *ontwerp partiële herziening Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute en/of m.e.r.-beoordelingsbesluit*, als ook het *ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï*.

1.2 Opzet van deze Nota van antwoord

Alle binnengekomen zienswijzen en de reacties hierop zijn opgenomen in hoofdstuk 2.

Alle insprekers hebben een uniek nummer gekregen. Hierbij correspondeert het nummer in de paragraaftitel met het nummer van de inspreker. De zienswijzen zijn integraal overgenomen.

1.3 Wijzigingen van de ontwerpbesluiten

Indien er naar aanleiding van een zienswijze sprake is van een wijziging van de ontwerpbesluiten en/of de bijhorende onderzoeken is dit expliciet aangegeven. Ook is er sprake van enkele ambtshalve wijzigingen. De motivering en aard hiervan zijn opgenomen in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 is een overzicht opgenomen van de documenten waarin deze wijzigingen doorwerken.

1.4 Vervolgproces

Deze nota is onderdeel van de definitieve besluitvorming voor de partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute onderdeel “N206 Europaweg”. Tegen deze definitieve besluitvorming kan beroep worden ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Actuele informatie over het project Europaweg kunt u vinden op de site:

- <https://rijnlandroute.nl/deelprojecten/n206-europaweg/>

¹ Het betreft hier het aantal ingediende zienswijzen en niet per se het aantal particulieren en/of organisaties en bedrijven. Het komt namelijk voor dat een zienswijze namens meerdere particulieren en/of organisaties is ingediend.

2 Beantwoording van zienswijzen

2.1 Zienswijze 1

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaai t.g.v. partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel N206 Europaweg

Op 22-11-2021 ben ik naar de inloopbijeenkomst geweest in flat Cronestein 12e etage. Ik ben woonachtig - *adres bij projectorganisatie bekend* - in gebouw Cronestein. In de toelichting kwam naar voren dat er eventueel gevelisolatie zou komen. Hierop vroeg 1 van de aanwezige of er ook iets met de balkons gedaan zou worden. Het antwoord was dat dat niet mogelijk is.

Mijn ZIENSWIJZE op kenmerk DOS-2007-0001083 is dat dit wel degelijk mogelijk zou zijn door bijvoorbeeld schuiframen te plaatsen. (zie bijvoorbeeld flats aan de Drususlaan in Leiden wijk Roomburg)

Hopelijk is deze informatie voldoende om mijn zienswijze in behandeling te nemen.

Reactie

Zoals tijdens de inloopbijeenkomst aangegeven komt uw woning in aanmerking voor een onderzoek naar gevelisolatie (en als uit het onderzoek blijkt dat dit nodig is, ook isolatie). Dit onderzoek betreft echter alleen de geluidgevoelige vertrekken. Dit zijn de ruimten in de woning waar u langere tijd verblijft, zoals de woonkamer of slaapkamer. Een balkon geldt niet als een geluidgevoelige ruimte. Dit betekent ook dat de door u voorgestelde oplossing voor de wet niet wordt beschouwd als een geluidsmaatregel.

Met andere woorden, de woning wordt dan wettelijk gezien niet geïsoleerd tegen het verkeersgeluid. Er volgt dan ook een besluit waarin staat dat de woning voor de wet niet is geïsoleerd terwijl dat wel nodig was. Dit wordt ook vastgelegd in het openbaar register van het kadaster en dit kan ook worden geraadpleegd bij een eventuele verkoop van de woning. Het ontbreken van wettelijke isolatie kan dan een rol spelen in de waardebeoordeling van de woning. Dit wil niet zonder meer zeggen dat er geen andere oplossingen mogelijk zijn dan die eventueel uit het gevelisolatieonderzoek volgen, echter vraagt dit nadere afstemming met u omtrent de wenselijkheid en gevolgen ervan. Graag gaan wij hierover met u in gesprek.

Het onderzoek naar de gevelisolatie zal pas weer worden uitgevoerd nadat het besluit definitief is en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Uiteraard zult u over de planning worden geïnformeerd.

2.2 Zienswijze 2

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaai t.g.v. partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel N206 Europaweg

De meting die is verricht is wel in ons voordeel, wij vragen ons alleen af of deze meting wel klopt het komt nogal onprofessioneel over en in hoeverre kunnen wij deze meting vertrouwen. Daarbij hebben wij het nu over het geluid in de woning maar hoe zit het met het geluid buiten de woning? Als je zomers op je balkon zit en de auto's racen (nu nl ook het geval) voorbij dan geeft dat wel een inbreuk op je woonplezier. Ook de Lammenschanskant heeft hier veel last van.

Wij zijn het wel eens met het stille asfalt op de kanaalweg het zal in ieder geval een hoop geluid schelen. Ook zal naar onze mening een snelheidsbeperking met behulp van camera's meehelpen om het geluid te verminderen. De kanaalweg is nl nu een mooi stukje asfalt waarin je in de bocht begint met gasgeven en door kan halen met een behoorlijke snelheid tot aan de brug bij Roomburg. Er mag 50 gereden worden en dat is nu zeker 70/80. Dan hebben wij ook overlast van sluijverkeer (ook vrachtverkeer) vanaf de Lammenschansweg richting Plantijnstraat om vervolgens de Kanaalweg op te rijden, omdat de Lammenschans meestal vast staat. Dit geeft ook enorm veel lawaai en trillingen. Mooi zal zijn als dit stukje afgesloten zou kunnen worden. Dit is ook vervelend voor ons, omdat wij dan ook moeten omrijden maar het scheelt een hoop lawaai.

Er is ook gesproken over geluidschermen maar daar gaat onze voorkeur niet naar uit omdat dit afbreuk doet aan het uitzicht.

Verder zit er in de brug een soort van rand die ook overlast geeft, wij hebben begrepen dat dit met een nieuwe brug verholpen gaat worden.

Reactie

Indien u met 'onprofessioneel' refereert aan de eerder gemaakt fouten in het akoestisch onderzoek in 2014, dan betreurt de provincie deze fouten ten zeerste. Het is ook daarom dat er nu extra is gecontroleerd op een juiste koppeling van de adressen. Het onderzoek is verder geheel uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode 2 (SRM II) van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" zoals bedoeld in artikel 110d van de Wet geluidhinder. Aan de kwaliteit van het nu geactualiseerd akoestisch onderzoek wordt daarom ook niet getwijfeld.

Voor wat betreft uw zienswijze hoe het zit met de geluidsbelasting buiten, geldt op uw woning in 2022 een berekende geluidsbelasting van 53,96 dB. 10 jaar na aanleg van het project (2036) bedraagt de geluidsbelasting op de Kanaalweg 54,25 dB. Dit is een geringe (niet hoorbare) toename van afgerond 0,3 dB. Bij deze berekening is rekening gehouden met de aanleg van stil asfalt op de Kanaalweg.

De handhaving van de maximumsnelheid is een verantwoordelijkheid van de politie. De afweging om een camera te plaatsen is voor rekening van het Openbaar Ministerie, uiteraard in goede afstemming met de politie en de betrokken wegbeheerder. Dit speelt echter pas wanneer er sprake is van dusdanig verkeersonveilige situaties die kunnen leiden tot (ernstige) ongevallen en waarbij de infrastructuur ook niet kan worden aangepast. Er is hier echter niet sprake van een verkeersonveilige situatie. Daarbij is het plaatsen van camera's ook geen maatregel gericht op het voorkomen van geluidshinder.

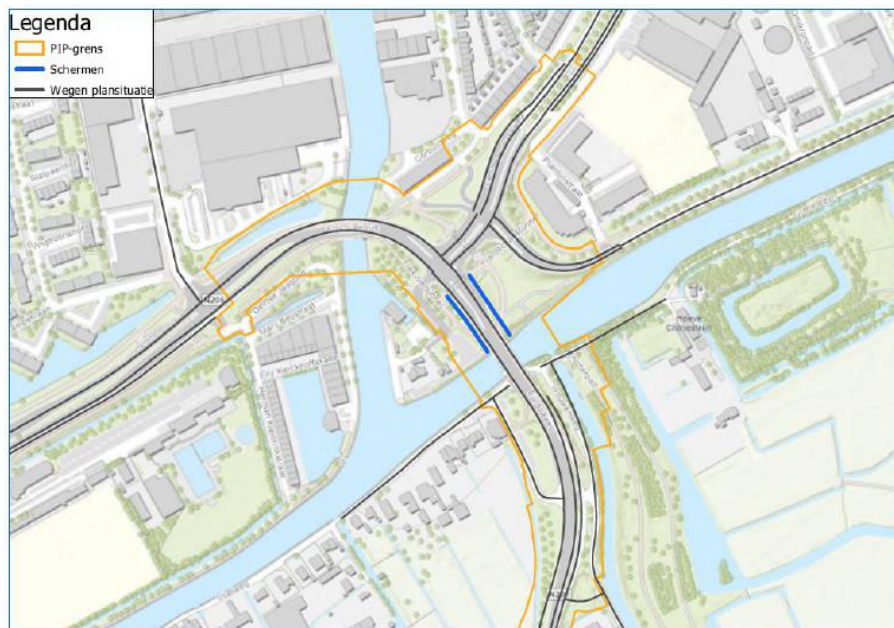
Uw zienswijze inzake het voorkomen van sluijverkeer begrijpen we. Met de verdubbeling van de N206 zal de doorstroming op het Lammenschansplein echter aanzienlijk worden verbeterd zodat er ook geen aanleiding meer is gebruik te maken van deze sluijroute. De gemeente Leiden heeft verder laten weten dat er binnen het project

“Lammenschansdriehoek” wordt overwogen om de doorgaande verbinding via de Lammenschansweg naar de Plantijnstraat in de toekomst op te heffen. Van sluipverkeer zal dan geen sprake meer zijn, omdat de Plantijnstraat dan een doodlopende weg wordt voor auto’s, met in- en uitrijden vanaf de Kanaalweg.

Als het gaat om de toepassing van geluidsschermen, zijn metershoge schermen nodig om de toename van geluid op de hoger gelegen verdiepingen van de flat Cronestein op te kunnen lossen. Hierover is in de ‘Inpassingsvisie en landschapsplan’ (12 november 2014, MTD Landschapsarchitecten) behorende bij het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute het volgende opgenomen:

“Gezien het belang van zichtrelaties tussen weg, bebouwing en landschap, voor de kwaliteit en de leefbaarheid van de plek, zijn hoge geluidsschermen op het Lammenschansplein ongewenst. De lage reflecterende geluidsschermen in het verlengde van de Lammebrug beperken het zicht en de oriëntatie niet.”

Dit sluit ook aan op uw beleving van geluidsschermen. Het is daarom dat de provincie al in 2014 de afweging heeft gemaakt om - los van de vraag of deze schermen ook doelmatig zouden zijn - op grond van stedenbouwkundige overwegingen geen schermen te plaatsen, m.u.v. een 2-tal lage schermen van 80 centimeter hoog zoals aangegeven in onderstaande afbeelding.



Tot slot, de rand in de brug betreft de voegovergangen, een schakel tussen de vaste weg en de brug’. Voegovergangen zijn bekende veroorzakers van geluidsoverlast. Het is ook daarom dat in het contract met de toekomstig aannemer als eis wordt opgenomen dat de kunstwerken (de nieuwe bruggen) niet mogen leiden:

- *tot hinderlijke trillingen voor de omgeving en;*
- *tot geluidsoverlast voor de omgeving.*

De voegovergangen dienen daartoe geluidsarm te zijn. Het is aan de toekomstig aannemer om hiervoor met passende oplossingen te komen.

2.3 Zienswijze 3

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute & m.e.r.-beoordelingsbesluit, onderdeel N206 Europaweg
2. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaai t.g.v. partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel N206 Europaweg

Graag zou ik als bewoner van de Cronesteijn flat aan de Plantijnstraat te Leiden mijn zienswijze in willen dienen op bovenstaande documenten.

Inmiddels zijn er verschillende geluidsmetingen verricht waaruit blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel de komende jaren alleen maar zal toenemen. Zoals beschreven in het besluit hogere grenswaarden wordt er gekeken naar de maatregelen die getroffen kunnen worden om de geluidsbelasting op de gevel en in de appartementen terug te dringen. Dit voorkomt echter niet dat er sprake is van een serieuze geluidsbelasting van meer dan de door Rijkswaterstaat gestelde

voorkeurswaarde van 50dB voor nieuwe wegen

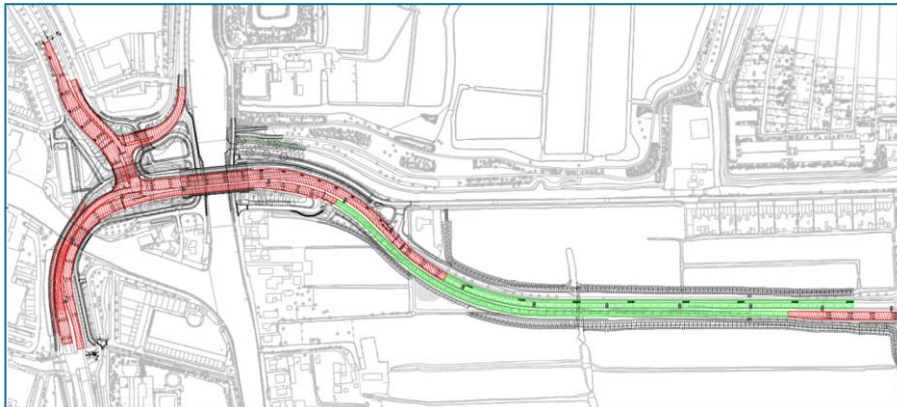
(<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wettenregels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidwetgeving>). Ik ben mij ervan bewust dat er geen sprake is van de aanleg van een nieuwe weg, maar graag zou ik het belang van het beperken van de geluidsoverlast onder de aandacht willen brengen. Het wordt steeds duidelijker dat er sprake is van een negatieve invloed van geluidsoverlast op de gezondheid van de omgeving. Het lijkt mij dan ook dat het goed is als de uitvoerende organisaties er alles aan doen om de geluidsbelasting zo laag mogelijk te houden binnen en buiten de woningen. Aangezien de woningen in de omgeving van het Lammenschansplein veelal appartementen met balkon/raam aan enkel de zijde van het Lammenschansplein betreffen heeft de stijging van de geluidsbelasting een grote impact op de bewoners van de omliggende appartementen. Als we de woning willen ventileren zullen we hoe dan ook een raam, deur of rooster aan die zijde moeten openen waarmee automatisch het geluid ook de woningen zal binnendringen. Hiernaast is het ook fijn als de bewoners in enige rust gebruik kunnen maken van het balkon. Derhalve wil ik graag het belang van geluidsreducerende maatregelen benadrukken.

Reactie

De provincie houdt zich bij het uitvoeren van het akoestisch onderzoek en het bepalen van geluidsmaatregelen aan de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder zijn specifieke normen opgenomen waar de geluidsbelasting aan moet voldoen.

De provincie deelt het standpunt van inspreker dat de geluidsbelasting waar mogelijk zo laag mogelijk moet worden gehouden. Het is ook daarom dat er onderzoek is gedaan naar passende geluidsreducerende maatregelen om waar mogelijk reconstructie-effecten tegen te gaan. Echter zijn er verschillende overwegingen die de toepassing van andere maatregelen dan aan de gevel aanzienlijk beperken.

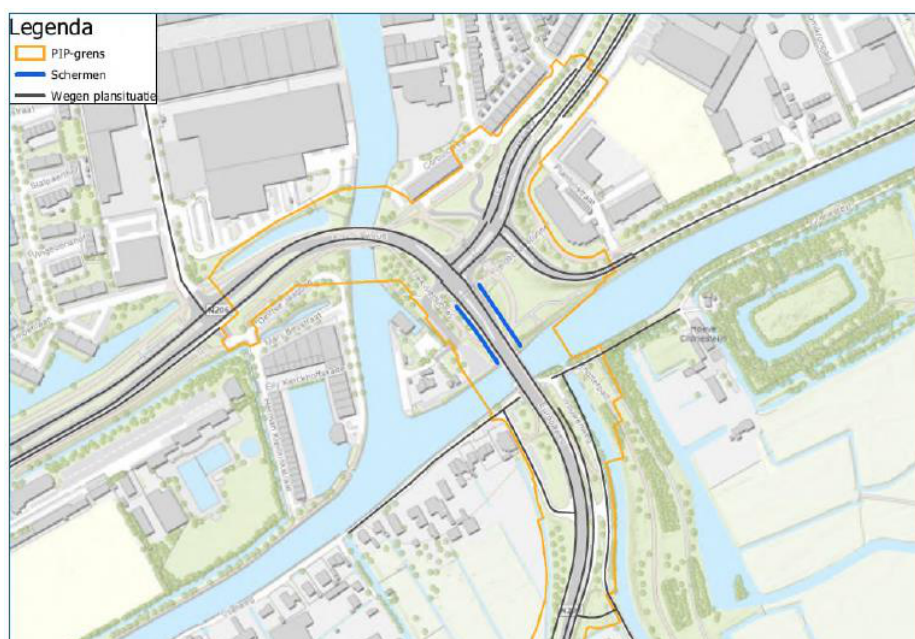
Allereerst de toepassing van stil asfalt. Stil asfalt is gevoelig voor 'wringend en remmend' verkeer. Dit maakt stil asfalt aanzien minder duurzaam dan "normaal" asfalt. Dit asfalt wordt na kortere tijd kapotgereden en verliest hiermee ook zijn akoestische werking. In de afbeelding hierna is opgenomen waar er als gevolg van 'wringend en remmend' verkeer beperkingen zijn ten aanzien van de toepassing ervan (de roodgekleurde wegvakken).



Gelukkig staat de techniek niet stil en is er sprake van de ontwikkeling van stillere asfalttypen die beter bestand zijn tegen 'wringend en remmend' verkeer. Dit heeft geresulteerd in het asfalttype SMA-NL 8G+ wat een voor geluid geoptimaliseerd SMA-mengsel is. Als gevolg van de toepassing hiervan op de Kanaalweg wordt het aantal woningen in flat Cronestein waar sprake is van een reconstructie-effect teruggebracht van 55 naar 29 woningen. Als het gaat om de toepassing van geluidsschermen, zijn om te voldoen aan de grenswaarden op de hoger gelegen verdiepingen van de flat Cronestein, metershoge schermen nodig. Hierover is in de 'Inpassingsvisie en landschapsplan' (12 november 2014, MTD Landschapsarchitecten) behorende bij het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute het volgende opgenomen:

“Gezien het belang van zichtrelaties tussen weg, bebouwing en landschap, voor de kwaliteit en de leefbaarheid van de plek, zijn hoge geluidsschermen op het Lammenschansplein ongewenst. De lage reflecterende geluidsschermen in het verlengde van de Lammebrug beperken het zicht en de oriëntatie niet.”

Het is daarom dat de provincie al in 2014 de afweging heeft gemaakt om - los van de vraag of deze schermen ook doelmatig zouden zijn - op grond van stedenbouwkundige overwegingen geen schermen te plaatsen, m.u.v. een 2-tal lage schermen van 80 centimeter hoog zoals aangegeven in de volgende afbeelding.



Al met al is de provincie van oordeel dat er gegeven de beperkingen meest optimaal gebruik is gemaakt van geluidsreducerende maatregelen en dat er aanvullend onderzoek nodig is naar gevelisolatie.

Hoewel in de plannen reeds is geschreven dat er hier sprake is van een belangrijke verkeersader wil ik ook daar graag het belang van de bewoners van de omliggende woningen benadrukken. Ik hoop dat er een mogelijkheid gevonden kan worden dat de overgang over het kanaal gebruikt kan blijven worden, aangezien de alternatieve opties een veel langere reistijd tot gevolg zullen hebben aangezien deze wegen nu al veelvuldig gebruikt worden.

Reactie

Uitgangspunt is dat alle waterovergangen tijdens de realisatie blijven functioneren en dat bewoners dus geen gebruik hoeven te maken van alternatieve routes. Dit zal worden gerealiseerd met de toepassing van tijdelijke bruggen. Wel dient rekening te worden gehouden met het feit dat in deze tijdelijke situatie de capaciteit om het verkeer vlot af te wikkelen minder is, zodat niet kan worden uitgesloten dat weggebruikers met name in de spits hinder zullen ervaren.

Tot slot is voor mij op dit moment nog onvoldoende duidelijk wat er gedaan zal worden om de invloed van de werkzaamheden op de omgeving (o.a. grondwaterstand, schade door heien, etc.) te beperken. Graag zou ik geïnformeerd worden over de mogelijke gevolgen voor de omgeving en de maatregelen die hiertegen getroffen worden.

Reactie

Het bouwen gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt het beperken van hinder (zoals bijvoorbeeld die van bouwverkeer) binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de toekomstig aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften (o.a. Algemene Plaatselijke Verordening), geldt dat potentiële opdrachtnemers bij hun aanbieding een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er wordt ingezet op de aanbiddingssom. Met deze maatregel worden aannemers uitgedaagd veel aandacht te besteden aan het minimaliseren van hinder. Omdat de toekomstig aannemer uiteindelijk gaat over de bouwwijze en de aannemer op dit moment nog niet bekend is de bouwwijze in deze fase ook nog niet in detail uitgewerkt.

Als omwonende wordt u tijdens de realisatie ook actief geïnformeerd over de werkzaamheden. Ook deze maatregel wordt opgenomen in het contract met de toekomstig aannemer.

Voor wat betreft eventuele schade ontstaan door de werkzaamheden geldt dat voor aanvang van de bouw nulmetingen worden gedaan aan objecten en woningen. De omvang van dit onderzoek wordt echter bepaald op basis van een door de toekomstig aannemer op te stellen risicoanalyse. Omdat de aannemer (en zijn werkwijze) nu nog niet bekend zijn, is op voorhand nog niet in te schatten hoe groot dit gebied exact is. Op het moment dat dit wel bekend is wordt dit uiteraard tijdig met de betrokkenen gecommuniceerd. Tijdens de bouw zal de aannemer ook frequent blijven monitoren op eventuele schade. In het geval u schade ondervindt van de werkzaamheden kunt u dit kenbaar maken bij de aannemer. In het geval uw schade niet naar behoren wordt afgehandeld kunt u zich altijd wenden tot de provincie.

2.4 Zienswijze 4

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaai t.g.v. partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel N206 Europaweg

Ik krijg de indruk, dat er met man en macht aan gewerkt wordt om uw verantwoordelijkheid ten aanzien van de geluidshinder en de milieuschade te ontlopen door steeds nieuwe maatregelen te treffen, die moeten aantonen, dat u de eigenaren van flat Cronestein niet hoeft te compenseren met de bouw van een nieuw verkeersplein Lammenschansweg. Nieuwe metingen zowel buiten (metingen) als binnen (metingen) en veranderde vergelijkingen, alsmede gebruik van andere materialen bij de aanleg van het verkeersplein zijn hiervan de getuigen. Het steeds weer invoeren van aanpassingen aan het originele plan en de herziening/uitleg van metingen doet vermoeden, dat u de eigenaren murw wil maken. Het nieuwe verkeersplan Lammenschansweg kost geld. Neem dan de verantwoordelijkheid om de eigenaren te vrijwaren van welke overlast ook en verwerk dit in de kostenraming van het gehele bouwproject. Over de milieuschade heb ik tot nu toe uitsluitend vernomen, dat fijnstof binnen de normen valt, terwijl dit probleem zich al geruime tijd voordoet in de huidige situatie. De raamkozijnen zijn steeds zwart van de fijnstof. In het begin van het project is er mededeling gedaan over de gevolgen voor het uitzicht voor etage 1 en etage 2 i.v.m. de ophoging van de weg. Thans kan men hierover niets mededelen, omdat er niet gekeken is vanuit flat Cronestein. Bij verhoging van de weg heeft dit mijns inziens gevolgen en waarom wordt hierover verder gezwegen?

Reactie

We kunnen ons goed voorstellen dat u door alle nieuwe informatie en cijfers wordt overspoeld: eerst het akoestisch onderzoek uit 2014 behorende bij het Inpassingsplan RijnlandRoute, dan de geconstateerde fout tijdens het in 2020 opgestarte onderzoek naar de gevelisolatie en nu dan het akoestisch onderzoek behorende bij de partiële herziening.

Op het moment dat er echter sprake is van een wijziging van een ruimtelijk plan, met mogelijke gevolgen voor geluid, dient het effect hiervan op de woningen in beeld te worden gebracht. Dat er eerder fouten zijn geconstateerd bij het bepalen van de hogere waarden, betreuren wij ten zeerste. Echter dienen we wel inzichtelijk te maken wat het gevolg is van deze fout op de besluitvorming. Dit levert helaas veel cijfers en vergelijkingen op. Volledigheidshalve toch een korte toelichting op de berekeningen:

In 2014 is op uw woning een hogere waarde van 56 dB vastgesteld. Deze hogere waarde geeft u ook het recht op een onderzoek naar eventuele gevelisolatie.

Uit het nu uitgevoerd akoestisch onderzoek blijkt dat er als gevolg van de partiële herziening geen sprake is van een reconstructie-effect. Volgens de Wet geluidshinder is er sprake van een reconstructie-effect als de toename van geluid 10 jaar na realisatie meer dan 1,5 dB (afgerond 2dB) toeneemt ten opzichte van de toetswaarde. Als toetswaarde geldt de laagste waarde van de heersende situatie (2022) of een eerder vastgestelde hogere waarde. In uw geval is sprake van een eerder in 2014 vastgestelde hogere waarde van 56 dB. De heersende waarde in 2022 is in het akoestisch onderzoek berekend op 51,33 dB. Aangezien de berekende heersende waarde van 51,33 dB de laagste waarde is, geldt deze ook als toetswaarde.

De berekende geluidsbelasting 10 jaar na realisatie bedraagt op uw woning 52,76 dB. Het verschil met de toetswaarde is 1,43 dB en dit is minder dan 1,5 dB (afgerond 2 dB), zodat er ook geen sprake is van een reconstructie-effect.

Indien de juiste hogere waarde uit 2014 zou zijn toegepast, maakt dit geen verschil. De hogere waarde zou in dat geval 53 dB zijn geweest in plaats van 56 dB. De heersende waarde is dan nog steeds lager en zou dan nog steeds als toetswaarde gelden.

U spreekt van het 'ontlopen' van onze verantwoordelijk ten aanzien van het compenseren van de eigenaren van de flat Cronestein. Dit is naar ons oordeel niet het geval. Het geluidsonderzoek en de hieruit volgende maatregelen voldoen aan de Wet geluidhinder en waar op basis van de eerder geconstateerde fouten blijkt dat woningen in 2014 ten onrechte een hogere waarde hebben gekregen, is ervoor gekozen dit in het voordeel van betrokkenen niet te repareren zodat sprake is van een zo gunstig mogelijke waarde ten behoeve van het onderzoek naar gevelisolatie. E.e.a. zoals ook nader toegelicht in onze brief van 12 november jl., tijdens de door u bezochte informatiebijeenkomst op 22 november jl. en onze reactie van 17 december jl. op de door u gestelde vragen van 7 december jl.

Voor wat betreft uw zienswijze betreffende fijnstof is hier als onderdeel van het Milieueffectrapport (MER) in 2014 uitvoerig onderzoek naar gedaan. Uit dit onderzoek blijkt dat er wordt voldaan aan de grenswaarden. Zie voor meer informatie ook: <https://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/pip/NL.IMRO.9928.DOSx2010x0022528RB-VA01>

De nu voorgestelde aanpassingen hebben geen gevolgen voor de luchtkwaliteit. De wijzigingen bestaan immers niet uit wijzigingen die een verkeersaantrekkende werking hebben of elders effecten in het netwerk veroorzaken als gevolg waarvan overschrijdingen zijn te verwachten. Meer toelichting kunt u vinden in paragraaf 5.3 van de Toelichting op de partiële herziening en in bijlage 13 van de Toelichting "M.e.r. - beoordelingsbesluit en aanmeldingsnotitie".

Tot slot geeft u aan dat er wordt 'gezwegen' over het effect van de verhoging van het Lammenschansplein op het uitzicht vanaf de 1^e en 2^e verdieping van de flat Cronestein. Er zijn verschillende visualisaties gemaakt van het ontwerp waarin een vergelijking wordt gemaakt tussen de huidige en toekomstige situatie. Het is inderdaad correct dat er geen visualisaties zijn gemaakt van het uitzicht vanaf specifiek de 1^e en 2^e verdieping. Dat wil echter niet zeggen dat er wordt gezwegen over het effect. Dit hebben wij u ook toegelicht in onze reactie van 7 december jl. op uw vragen van 6 december jl. In onze reactie hebben we een 2-tal afbeeldingen opgenomen waarin is te zien dat de ophoging niet het zicht vanaf de 1^e en 2^e verdieping blokkeert. Volledigheidshalve zijn deze afbeeldingen hier nog een keer opgenomen.



Huidige situatie



Toekomstige situatie

Deze en meer visualisaties kunt u ook vinden op de site:
<http://www.rijnlandrouteinbeeld.nl/>

2.5 Zienswijze 5

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute & m.e.r.-beoordelingsbesluit, onderdeel N206 Europaweg
2. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaai t.g.v. partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel N206 Europaweg

Mijne heren, Naar aanleiding van uw stroom van informatie is de situatie in mijn onervaren ogen op heel veel aannames gebaseerd. Wat als de aannames anders blijken te zijn dan de werkelijkheid? De eindsituatie zou dan heel anders worden. Stiller asfalt zou in ons geval alles op moeten lossen, maar wat zal de situatie zijn als wij op het balkon zitten en wat als we willen ventileren (in deze tijd toch heel gebruikelijk) Alleen stiller asfalt zal dan waarschijnlijk onvoldoende zijn en geluidswallen zijn dan misschien wel heel noodzakelijk. Maar wat is het effect daarvan op de 5e etage? Graag komen wij in aanmerking voor een gevelisolatieonderzoek om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Graag zien wij uw bevestiging tegemoet. Wij zijn te bereiken onder *telefoonnummers bekend bij de projectorganisatie*. Alvast bedankt voor de medewerking.

Reactie

Het is correct dat de geluidsonderzoeken zijn gebaseerd op aannames. Dit is ook omdat sprake is van een toekomstige nog niet bestaande situatie. Omdat deze toekomstige situatie niet kan worden gemeten, wordt er gebruik gemaakt van een geluidsmodel. Input voor dit geluidsmodel zijn verkeersprognoses die rekening houden met de meest actuele inzichten op het gebied van verkeer, toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en andere relevante maatschappelijke, technologische en economische ontwikkelingen.

Als het gaat om uw woning hebben wij u in onze reactie van 25 november jl. op uw vragen van 19 november jl. aangegeven wat de te verwachten geluidsbelasting is. Zo blijkt uit de berekeningen dat de geluidsbelasting op uw woning als gevolg van de Kanaalweg in de huidige situatie (2022) 52,79 dB bedraagt en in 2036 52,08 dB. Dit is met name ook het gevolg van de toepassing van een stiller asfalttype op de Kanaalweg.

Aangezien de toepassing van een stiller asfalttype voldoende is om de geluidstoename ongedaan te maken zijn aanvullende maatregelen als schermen en/of wallen ook niet nodig. Bovendien zijn deze ook niet inpasbaar. Hierover is in de 'Inpassingsvisie en landschapsplan' (12 november 2014, MTD Landschapsarchitecten) behorende bij het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute het volgende opgenomen:

“Gezien het belang van zichtrelaties tussen weg, bebouwing en landschap, voor de kwaliteit en de leefbaarheid van de plek, zijn hoge geluidsschermen op het Lammenschansplein ongewenst. De lage reflecterende geluidsschermen in het verlengde van de Lammbrug beperken het zicht en de oriëntatie niet.”

Het is correct dat de toekomst anders kan uitpakken dan verwacht, het is ook daarom dat de provincie de geluidsbelasting blijft monitoren. Hierbij zal ook gebruik worden gemaakt van verkeersmodellen en verkeerstellingen. Op deze wijze monitort de provincie meerdere wegen. Meer informatie over het monitoren van geluid van de provinciale wegen kunt u vinden via onderstaande link:

<https://pzh.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/>

Tot slot, in 2014 is voor uw woning een hogere grenswaarde vastgesteld. Op grond hiervan heeft u en blijft u ook recht houden op een onderzoek naar mogelijke gevelisolatie. Dit onderzoek wordt weer opgepakt nadat de partiële herziening van het provinciaal inpassingsplan definitief is en in het geval van een eventuele Raad van State procedure ook onherroepelijk is.

2.6 Zienswijze 6

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute & m.e.r.-beoordelingsbesluit, onderdeel N206 Europaweg
2. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaai t.g.v. partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel N206 Europaweg

1. Inleiding

Vanaf 15 november 2021 tot en met 27 december 2021 ligt onder andere het ontwerpbesluit partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute onderdeel N206 Europaweg ter inzage. Namens en voor rekening van - naam en adres bekend bij de projectorganisatie - dien ik hierbij een zienswijze in tegen voornoemd besluit.

2. Goed woon- en leefklimaat

Uit hoofdstuk 5 en de bijbehorende bijlagen blijkt dat het ontwerp PIP kennelijk voldoet aan de vigerende normen terzake geluid, trilling en luchtkwaliteit. De gedachte is kennelijk dat als het plan voldoet aan de wettelijke normen er sprake is van een goed besluit. Inspreker is van mening dat het ontwerpbesluit niet voldoet aan de norm dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening en dat geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Ter toelichting diene het navolgende.

De provincie heeft onder andere tijdens een informatieavond duidelijk gemaakt dat het uit verkeersveiligheidsoverwegingen absoluut noodzakelijk is dat ter plaatse van de T-aansluiting N206 – Vrouwenweg – direct naast de woning van inspreker – een VRI geplaatst dient te worden om verkeer vanaf Vrouwenweg toe te laten op de Europaweg. Uit de invoergegevens blijkt dat 759x per dag (vanaf 2022 groeit dit aantal naar 997 in 2036) vanuit de Vrouwenweg ontsloten moet worden via de Europaweg met als gevolg dat de VRI het verkeer op de Europaweg laat afremmen, stil staan en weer laat optrekken. Uit de onderzoeksrapporten blijkt niet welke effecten dit heeft op de leefomgeving van inspreker. Uit het ontwerp PIP en de bijbehorende bijlagen blijkt überhaupt niet dat onderzoek is gedaan naar de vraag of het PIP niet op gespannen voet staat met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor inspreker. De enkele constatering dat aan de Wgh wordt voldaan en dat streefwaarden terzake trillingshinder niet worden overschreden betekent nog niet dat het PIP leidt tot een goed woon- en leefklimaat voor inspreker. Aldus is het besluit niet zorgvuldig voorbereid.

De geluidbelasting op de gevel van de woning van inspreker is reeds onaanvaardbaar hoog en vanwege het doelmatigheids criterium is er blijkbaar geen budget om geluidwerende maatregelen te treffen in de vorm van een effectief geluidscherm. De geluidsoverlast, trillinghinder en luchtkwaliteit zullen naar de mening van inspreker verder verslechteren als gevolg van de VRI

voornoemd. In het kader van de vaststelling van het PIP zal door de provincie nader onderzoek moeten worden verricht.

Inspreker is van mening dat zij recht heeft op een goed woon- en leefklimaat ter plaatse en dat het ontwerp PIP zulks niet biedt.

Indien de provincie van mening blijft dat geen mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden door plaatsing van een geluidscherm of door het terugbrengen van de maximum snelheid van 80 km/per uur ter plaatse naar 50 km/per uur, is inspreker van mening dat een goede ruimtelijke ordening met zich brengt dat haar woning wordt wegbestemd en binnen een redelijke termijn wordt verworven c.q. onteigend. De aanleg van de RijnlandRoute gaat niet leiden tot een vermindering van de verkeerslast op de Europaweg. Sterker nog, de verbreding van de Europaweg zal een verkeersaantrekkend effect hebben en de overlast zal de komende jaren voor inspreker verder toenemen.

Reactie

Naar oordeel van de provincie is er wel degelijk sprake van een zorgvuldig voorbereid besluit, dit blijkt niet alleen het akoestisch onderzoek maar ook uit het m.e.r.-beoordelingsbesluit waarin wordt geconstateerd dat er geen sprake is van nadelige gevolgen ten gevolge van de wijzigingen die mogelijk worden gemaakt door de partiële herziening.

Uw opmerking dat uit het onderzoek blijkt dat er geen rekening is gehouden met de plaatsing van de VRI is niet correct, het akoestisch onderzoek is uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 waarin is opgenomen dat er rekening dient te worden gehouden met een kruispuntcorrectie. Dit is ook toegelicht tijdens het overleg dat u naar aanleiding van het publiceren van de Startnotitie op 1 september 2021 heeft gehad met enkele vertegenwoordigers van het project. In de laatste bijlage 'figuren' (pagina 600) van het akoestisch onderzoek is opgenomen bij welke kruispunten rekening is gehouden met kruispuntcorrecties, dit betreft ook de kruising Vrouwenweg/Europaweg. De wijze waarop deze correctie is uitgevoerd en de consequentie hiervan op de woning van uw cliënt hebben we u inzichtelijk gemaakt in onze mail van 29 november jl. Het effect op uw woning ten gevolge van sec de kruispuntcorrectie bedraagt 0,91 dB.

Als het gaat om het akoestisch effect van de partiële herziening op de woning van uw cliënt, geldt dat op haar woning in 2014 een hogere waarde is vastgesteld van 66 dB. Uit de nieuwe berekeningen blijkt - inclusief de kruispuntcorrectie - een geringe verbetering en komt de berekende geluidsbelasting uit op afgerond 65,6 dB.

Per saldo neemt de geluidsbelasting ondanks de VRI dus ietsje af. Dit is het gevolg van het gewijzigd ontwerp waarbij de Europaweg richting het zuiden opschuift in verband met ondermeer de inpassing van de busstrook. Het gevolg hiervan is dat het verkeer vergeleken met het vigerend inpassingsplan uit 2016, (hierna te noemen 'Moederplan') op grotere afstand van de woning van uw cliënt komt te liggen. Tijdens het overleg op 1 september is toegelicht dat de afstand tussen de kantverharding en de woning van uw cliënt op grond van het Moederplan circa 21,6 meter bedraagt en in de partiële herziening net geen 24 meter. Dit komt overeen met de huidige ligging van de kantverharding.

Een andere ontwikkeling die zich voordoet is dat de huidige verkeersprognoses iets gunstiger uitvallen dan waar in het Moederplan van werd uitgegaan. Zoals u ook al aangeeft is er echter nog wel steeds sprake van verkeersgroei (wat ook

de aanleiding is geweest voor de verbreding van de N206 Europaweg) maar is de groei iets minder dan eerder gedacht. In het akoestisch onderzoek is hier uiteraard rekening mee gehouden. Voor meer toelichting op de voor het akoestisch onderzoek gebruikte verkeerscijfers wordt u verwezen naar bijlage 3 van de partiële herziening "Onderbouwing verkeerscijfers herziening PIP N206".

Inspreker wijst verder op het ontbreken van mitigerende maatregelen. Voor de partiële herziening zijn echter geen mitigerende maatregelen overwogen omdat er geen sprake is van een toename van geluid, maar juist een (geringe) afname. In het akoestisch onderzoek bij het Moederplan zijn voor inspreker wél mitigerende maatregelen onderzocht. Uit het akoestisch onderzoek behorende bij het Moederplan is gebleken dat er ter hoogte van de woning van indiener geen doelmatige maatregelen zijn. Voor de woning van inspreker is bij het Moederplan een hogere waarde vastgesteld.

Voor wat betreft trillingshinder en luchtkwaliteit is voldoende aannemelijk gemaakt dat de wijzigingen geen effect hebben en voldoen aan de daarvoor geldende streef- en grenswaarden.

Ten aanzien van trillingshinder is sprake van een worst-case benadering omdat er in de berekeningen is uitgegaan van verkeer over een (fictieve) verkeersdrempel, waarmee het effect van rem-/stopgedrag van zware voertuigen is gesimuleerd. Op deze wijze is aangetoond dat wordt voldaan aan de criteria in de door de Stichting Bouwresearch (SBR) in 2002 gepubliceerde richtlijn deel B, welke gaat over het meten en beoordelen van trillingen met het oog op mogelijke Hinder voor Personen.

Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt allereerst opgemerkt dat het Moederplan is gebaseerd op de NSL-grondslag (artikel 5.16, lid 1, aanhef en onder d, Wet milieubeheer. Dat betekent dat toetsing aan de grenswaarden niet plaatsvindt (artikel 5.16, lid 3, Wm). En alhoewel niet verplicht is er omwille van zorgvuldigheid wel een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd waarbij is getoetst aan de grenswaarden. Uit dit onderzoek blijken geen overschrijdingen. Inspreker is echter van oordeel dat de plaatsing van een VRI een negatief effect heeft op de luchtkwaliteit.

In de tabel hierna zijn de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (zowel PM₁₀ als PM_{2,5}) opgenomen ter hoogte van het adres van inspreker nabij de nieuw aan te leggen VRI. De totale concentratie is opgebouwd uit de achtergrondconcentratie (die onder meer bestaat uit reeds aanwezige concentraties ten gevolge van stedelijke en industriële emissies als ook buitenlandse bronnen) vermeerderd met emissies, zoals die van het wegverkeer uitgesplitst naar snelwegen (A4) en de lokale verkeersbijdrage van het verkeer op de N206.

Jaar 2020	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}
Achtergrondconcentratie	17,8	16,2	8,5
Bijdrage snelwegen	2,3	0,2	0,1
Lokale verkeersbijdrage	6,4	0,7	0,2
Totale concentratie	26,5	17,1	8,8

Grenswaarde	40	31,2 ²	25
-------------	----	-------------------	----

Tabel: Jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in µg/m³ bij rekenpunt ID 16001525. Bron: NSL monitoringstool 2021.

Het plaatsen van een VRI zal geen effect hebben op de achtergrondconcentratie of de emissies ten gevolge van de snelwegen (er zal niet meer of minder verkeer over de A4 rijden als gevolg van een VRI op de Europaweg). Het effect van een VRI zal daarom alleen zeer lokaal merkbaar kunnen zijn. De concentraties liggen in 2020 echter zo ruim onder de grenswaarden, dat zelfs bij een verdubbeling van de lokale verkeersbijdrage, er nog steeds geen sprake grenswaarden worden overschreden. Het is daarom niet aannemelijk dat het toevoegen van een VRI leidt tot een overschrijding van de grenswaarden.

Al met al is er ten gevolge van de partiële herziening, geen sprake van relevante negatieve milieueffecten als ook geen relevante wijziging in het woon- en leefklimaat dan reeds aanvaardbaar geacht op grond van het Moederplan. Er is dan ook geen directe aanleiding voor mitigerende maatregelen en/of verwerving van de woning van uw cliënt. Uiteraard blijven wij graag met u in gesprek.

3. Plangrens PIP

Uit de verbeelding blijkt dat de woning van inspreker buiten de partiële herziening valt. Gelet op het vorenstaande dient de plangrens gewijzigd te worden in die zin dat de woning van inspreker binnen de plangrens blijft en in dit inpassingsplan wordt wegbestemd en verworven.

Reactie

Op grond van de berekende milieueffecten ziet de provincie geen aanleiding voor verwerving van de woning van uw cliënt.

4. Voorwaardelijke verplichting

Teneinde de zekerheid te hebben dat de woning niet gehandhaafd wordt onder het overgangsrecht dient in het plan een voorwaardelijke verplichting opgenomen te worden die inhoudt dat ingebruikstelling van de busstrook pas kan plaatshebben nadat de woning van inspreker door de provincie hetzij in der minne is verworven hetzij is onteigend.

² 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).

Reactie

Op grond van de berekende milieueffecten ziet de provincie geen aanleiding voor verwerving van de woning van uw cliënt.

5. Alternatieven

De provincie heeft laten weten dat de loswal ter hoogte van de Lammbrug zal verdwijnen en dat zandschepen ter plaatse nauwelijks meer zullen varen. Naar de mening van inspreker is het dus de vraag of het noodzakelijk is de Lammbrug te verhogen, aangezien een verhoging ook een forse impact heeft op het milieu. Door de verhoging zal de uitstoot van verkeer extra toenemen.

Een geringere verhoging van de Lammbrug brengt met zich dat het mogelijk moet zijn de ontsluiting van de Vrouwenweg naar de Europaweg naast de woning van inspreker meer te verplaatsen naar de Lammbrug waardoor de hinder bij inspreker enigszins afneemt.

Reactie

Voor de goede orde dient allereerst opgemerkt te worden dat de partiële niet voorziet in een aanpassing van de brughoogte. De brughoogte is reeds besloten in het Moederplan en wordt niet heroverwogen.

Inspreker stelt dat de verhoging van de Lammbrug een forse impact heeft op het milieu echter blijkt dit niet uit het milieueffectrapport (MER) dat deel uitmaakt van het in 2014 vastgesteld Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute (hierna te noemen 'Moederplan') dat na de Raad van State procedure in 2016 ook onherroepelijk is geworden.

Het is correct dat de loswal ter hoogte van de Lammbrug verdwijnt. De impact hiervan op het aantal zandschepen dat de Lammbrug passeert is echter nog onzeker aangezien dit niet wil zeggen dat er geen zandschepen meer de Lammbrug passeren, dit is ook afhankelijk van de nieuwe locatie van de zandhandel³. Daarbij is de zandhandel niet alleen verantwoordelijk voor het aantal brugopeningen, het Rijn-Schiekanaal is voor zowel de binnenvaart als recreatievaart een belangrijke doorgaande vaarwegverbinding (CEMT-klasse III). Het belang van deze vaarweg blijkt ook uit het groot aantal brugopeningen van circa 3500 keer per jaar.

In de huidige situatie zijn de brugopeningen zelf niet verantwoordelijk voor de filevorming maar wordt deze hierdoor wel verergerd. De filevorming op de N206 is echter een rechtstreeks gevolg van de beperkte capaciteit van de N206/Lammenschansplein. Wanneer dit knelpunt echter wordt opgelost zonder daarbij ook de doorvaarhoogte van de Lammbrug aan te passen wordt het aantal brugopeningen wel maatgevend voor de filevorming en wordt de verbeterde doorstroming alsnog in negatieve zin beïnvloedt. Met het verhogen van de Lammbrug hoeft de brug minder vaak open en kan het verkeer dus ook beter doorstromen. Het is dus ook zaak het aantal brugopeningen te beperken en daarom is in het Moederplan ook uitgegaan van een verhoging van de Lammbrug naar 5,50 meter. Deze doorvaarhoogte is rekening houdend met de

³ Het aantal passages vrachtschepen (met name zand, grond en cement) bedraagt de komende jaren ongeveer 2300 passages per jaar (voor de aanleg van de woonwijk Valkenhorst wordt 862.000 m³ zand en 317.000 m³ grond per schip getransporteerd: bron MER Valkenhorst 11 mei 2021). Afhankelijk van de nieuwe locatie van de zandhandel zou dit na 2028 kunnen afnemen tot ongeveer 1900 passages per jaar. Deze afname komt omdat de woonwijk Valkenhorst (oude vliegbasis Valkenburg) naar verwachting in 2028 volledig is ingericht.

(bebouwde) omgeving, bepaald op grond van de richtlijn vaarwegen waarin is opgenomen:

“dat een doorvaarthoogte van 5,5 m voldoende is voor geladen beroepsvaart tot en met klasse IV, exclusief containervaart. Met de keus voor 5,5 m zijn dus veel brugopeningen te vermijden.”

Het aantal brugopeningen kan zo worden teruggebracht naar circa 1900 openingen per jaar. Indien het wegvallen van de huidige loswal leidt tot minder brugopeningen wordt dit beschouwd als extra winst voor wat betreft de doorstroming van het wegverkeer en niet als een reden de brughoogte aan te passen. Het is ook daarom dat een verlaging van de doorvaarthoogte geen onderdeel uitmaakt van de partiële herziening.

2.7 Zienswijze 7⁴

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute & m.e.r.-beoordelingsbesluit, onderdeel N206 Europaweg
2. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï t.g.v. partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel N206 Europaweg

Als eerste wens ik eerdere zienswijzen (meervoud) omtrent het Esthetisch Programma van Eisen als ingelast te beschouwen aangezien de beantwoording dermate bedroevend was.

Reactie

Wij hebben uw zienswijzen op het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) ontvangen. Wij snappen ook uw onvrede met (onderdelen van) de beantwoording, maar merken hierbij op dat het EPvE alleen ingaat op de wijze van inpassing en vormgeving en niet ingaat op door u aangehaalde specifieke (milieu)effecten dan wel nut en noodzaak van de aanpassingen. Het is daarom dat een aantal van uw zienswijzen destijds (nog) niet konden worden beantwoord en zodoende is in de Nota van Antwoord op het EPvE verwezen naar de toen nog niet afgeronde besluitvorming van de partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan.

Het partiële inpassingsplan is onduidelijk voor wat betreft de richting waarin het wegdek dan wel de as van de Trekvlietbrug in welke richting wordt verplaatst.

Voor zover ik het tot dus ver heb begrepen is dat wordt de as in noordelijke richting verplaatst. Dit heeft ernstige geluids- en zichtconsequenties en fijn stof voor de Corbuloweg - *adres bij de projectorganisatie bekend* -. Zo ook brengt de verlaging van de Trekvlietbrug een verzwarende/verdubbeling mee van de voorgenoemde consequenties en niet te vergeten de hinder van (stooi) licht, verlichting van voertuigen en de weg cq. brug zelf. Tevens bij een verlaging rijkt het geluid verder over het water terwijl de brug dichtbij komt.

Tot dus ver heb ik niet op enige wijze kunnen ontdekken dat er rekening mee gehouden is.

⁴ Inspreker heeft zijn zienswijzen op het Esthetisch Programma van Eisen RijnlandRoute Europaweg en Lammenschansplein bijgevoegd. Dit Esthetisch Programma van Eisen heeft van 16 juli tot en met 9 september 2021 ter inzage gelegen. Alle zienswijzen op het Esthetisch Programma van Eisen RijnlandRoute en de reacties daarop zijn door de gemeente Leiden opgenomen in een Nota van Antwoord die ook aan de sprekers is verstrekt.

Reactie

In het vigerend inpassingsplan uit 2016 (hierna te noemen 'Moederplan') was nog sprake van een verbreding van de Trekvlietbrug in noordelijke richting. Hierbij was het uitgangspunt dat het ten noorden van de Trekvlietbrug gelegen stamriool zou worden verlegd. Tijdens de uitwerking van het ontwerp bleek 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. Geconcludeerd is, dat om het stamriool op de huidige locatie te kunnen laten liggen, de nieuwe Trekvlietbrug circa 4 meter in zuidelijke richting moet worden verschoven in vergelijking met de ligging zoals opgenomen in het Moederplan. Dit zal in de Toelichting specifiek worden beschreven. In vergelijking met de ligging in het Moederplan komt de Trekvlietbrug dus iets verder van uw woning af te liggen, zodoende zijn de zorgen van inspreker dat er mogelijk sprake is van een toename van effecten en hinder ongegrond. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde onderzoeken.

Voor wat betreft de verlaging van de Trekvlietbrug is in paragraaf 4.2 van het akoestisch onderzoek aangegeven welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij het maken van het geluidsmodel. Zo is in het geluidsmodel rekening gehouden met plaatselijke hoogteverschillen en zijn de hoogtes in het gebied gebaseerd op NAP. De hoogtelijnen vanwege de plansituatie (wijzigingen N206 en aansluitende wegen) zijn ontleend aan het wegontwerp. Er is ook rekening gehouden met het feit dat water een 'hard' oppervlak is wat meer reflectie geeft.

Voor de standaard bodemfactor is uitgegaan van bodemfactor 1,0 (=zacht). Verharde gebieden (zoals wegen, wateroppervlaktes en bebouwd gebied) zijn als apart bodemgebied gemodelleerd (bodemfactor 0,0). Een overzicht van deze 'harde' oppervlakten is opgenomen in de laatste bijlage 'figuren' van het akoestisch onderzoek (pagina 601).

Per saldo is er op de door u aangehaalde woning sprake van een gering akoestisch effect. In de huidige situatie is de geluidbelasting 61,87 dB en in de nieuwe situatie 60,25 dB. De verlaging is op het rekenpunt met de hoogste belasting -1,62 dB. Ook op de andere rekenpunten ter plaatse van de ligplaats neemt de geluidbelasting af.

Deze verlaging is het gevolg van meerdere factoren. Zo neemt de verkeersdruk iets af vanwege het effect van de aanleg van de N434 (van 33.626 motorvoertuigen in 2022, naar 31.469 motorvoertuigen in 2036). Verder wordt het Lammenschansweg/Lammenschansplein voorzien van een wat stiller wegdektype (SMA-NL8), dan het huidig wegdektype (DAB). Tot slot zorgt de Trekvlietbrug zelf, op met name korte afstand, ook voor een afscherpende werking.

Als het gaat om luchtkwaliteit is hier als onderdeel van het Moederplan uitvoerig onderzoek naar gedaan. Uit dit onderzoek bleek dat er geen grenswaarden werden overschreden. Voor het destijds uitgevoerd onderzoek wordt u verwezen naar:

<https://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/pip/NL.IMRO.9928.DOSx2010x002.2528RB-VA01>

De nu voorgestelde aanpassingen hebben geen gevolgen voor de luchtkwaliteit. De wijzigingen bestaan immers niet uit wijzigingen die een

verkeersaantrekkende werking hebben of elders effecten in het netwerk veroorzaken als gevolg waarvan overschrijdingen zijn te verwachten.

Tot slot, in uw zienswijze refereert u aan mogelijke zichtconsequenties ten gevolge van de het ontwerp.

Het is correct dat de Trekvlietbrug vergeleken met de huidige situatie dichter op uw woning komt te liggen, echter was dit al het geval in het Moederplan. Als gevolg van de partiële herziening komt de Trekvlietbrug nu circa 4 meter verder weg te liggen en wordt de brug ook verlaagd, wat per saldo positief kan worden geïnterpreteerd.

Van het ontwerp zijn verschillende visualisaties gemaakt die vergeleken worden met de huidige situatie, deze zijn te vinden op de site http://www.rijnlandrouteinbeeld.nl/#Overzicht_Lammenschansplein/Toekomstige_situatie/.

Ook is er geen rekening mee gehouden dat door de verlaging van de Trekvlietbrug, meer dan 30 woonboten die afhankelijk zijn van deze ontsluiting zullen in de toekomst ernstige problemen ondervinden. De PIP spreekt in de toelichting wel over alternatieven, maar zegt niet welke en wat dat voor wie gaat kosten.

Reactie

Er is in de afweging uiteraard rekening gehouden met de aanwezigheid van woonboten. Of en in welke mate (ernstige) problemen ontstaan zal per woonboot verschillen. Zo is de doorvaart voor woonboten met een hoogte van meer dan 2,5 meter nu al beperkt door de hoogte van de bestaande spoor- en fietsbrug (doorvaarhoogte van 2,5 meter). Onderkend wordt dat het verlagen van de Trekvlietbrug naar 2,2 meter een mogelijke beperking kan betekenen voor die schepen die hier nu wel onderdoor passen maar straks niet onder de nieuwe hoogte van de Trekvlietbrug. Dit wordt in de afweging om het stamriool te kunnen behouden aanvaardbaar geacht.

Of en welke alternatieven nodig zijn, kan ook per woonboot verschillen. Het is ook daarom dat hier in de partiële herziening geen nadere uitwerking aan is gegeven. De diverse woonbooteigenaren zijn allen geïnformeerd over de plannen en mochten zij van mening zijn dat dit in hun specifieke situatie tot ernstige problemen leidt, dan gaan wij uiteraard het gesprek met deze eigenaren aan om te kijken of en op welke wijze een eventuele oplossing kan worden gevonden.

EPvE en het PIP zijn beiden vrij opportunistisch over bomenkap. Evenzo is men opportunistisch over de locaties van de bouwwegen en terreinen, kennelijk is dit alles carte blanche voor de aannemer cq. uitvoerder.

Reactie

Anders dan inspreker stelt is van een carte blanche gelukkig geen sprake. Zo heeft de toekomstig aannemer zich te houden aan de uitgangspunten voor de bomenkap zoals vastgelegd in bijlage 14 van de Toelichting op de partiële herziening "Bomencompensatieplan RijnlandRoute, uitgangspunten voor herplant" (zie ook https://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/vvp/plannen/NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01/b_NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01_14.pdf).

De kap en herplant van bomen is hiermee geborgd. Het daadwerkelijk aantal te kappen bomen hangt echter af van het ontwerp en faseringsplan van de toekomstig aannemer. De aannemer wordt uitgedaagd slim om te gaan met de ruimte en bomen te sparen waar dat mogelijk is. Elke kap moet sowieso goed beargumenteerd worden. Een deel van de kap is voor de verbreding, dit is onvermijdelijk. Een ander deel is voor tijdelijke infrastructuur, zoals de tijdelijke N206, bouwwegen en tijdelijke bruggen. Gelet op de beperkte ruimte zal de provincie in overleg met de toekomstig aannemer wel voorwaarden stellen aan bouwwegen en bouwterreinen. Hierbij wordt ook het beschikbaar stellen van eerdere bouwterreinen vanuit het project RijnlandRoute onderzocht. Provincie en gemeente zullen uiteraard kritisch meekijken naar de werkruimte en eventuele consequenties voor de bomen.

Het bouwen gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt het beperken van hinder (zoals bijvoorbeeld die van bouwverkeer) binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de toekomstig aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften (o.a. Algemene Plaatselijke Verordening), geldt dat de potentiële aannemers bij hun aanbidding een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er wordt ingezet op de aanbiddingssom. Met deze maatregel worden aannemers uitgedaagd veel aandacht te besteden aan het minimaliseren van hinder. Aangezien de aannemer en dus ook de werkwijze van deze aannemer nog niet bekend is, is de bouwwijze in deze fase ook nog niet in detail uitgewerkt.

Als omwonende wordt u tijdens de realisatie ook actief geïnformeerd over de werkzaamheden. Ook deze maatregel wordt opgenomen in het contract met de toekomstig aannemer.

Bovendien wijkt het akoestisch rapport behoorlijk af van de bevindingen van het RIVM (Atlasleefomgeving) voor wat betreft - adres bekend bij projectorganisatie.

Er is behoefte een zorgvuldige oplossing voor geschetste problemen.

Reactie

De Atlasleefomgeving van het RIVM bevat diverse kaartbeelden over verschillende onderwerpen. De atlas is niet het instrument om te kunnen rekenen aan geluidbelasting of geluidmaatregelen veroorzaakt door een gewijzigd (of nieuw) project. In de disclaimer van de kaart 'Geluid in Nederland van wegverkeer (Lden)' is ook opgenomen "De kaart geeft alleen een ruwe indicatie van de geluidkwaliteit en is niet geschikt om geluidniveaus in het kader van de normstelling uit de Wet Geluidhinder te kunnen toetsen aan 'de geluidbelasting op de gevel'. Wel biedt de kaart op meer globale schaal een goed beeld van de geluidkwaliteit van aandachtsgebieden zoals woonkernen, natuur- en stiltegebieden."

Op het moment dat er sprake is van een wijziging van een ruimtelijk plan, met mogelijke gevolgen voor geluid, dient het effect hiervan op de woningen in beeld te worden gebracht. Daarom is voor de partiële herziening een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Bijlage 4 van de partiële herziening, https://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/vvp/plannen/NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01/b_NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01_4.pdf).

Zoals hiervoor in de reactie is opgenomen wordt de geluidbelasting voor inspreker gunstiger nu door toepassing van stillere wegdektypes de berekende geluidbelasting afneemt. Juist het gedetailleerde akoestisch onderzoek (bijlage 4 partiële herziening) biedt de door inspreker gevraagde zorgvuldige berekening van het geluid en de daaruit voortvloeiende maatregelen in het project en de berekende geluidbelasting op de omgeving.

Het PIP en de EPvE komen niet tegemoet aan de veiligheid van de fietsers in de noordelijke bocht van de Trekvlietbrug. Zo heeft het akoestisch rapport geen rekening gehouden met geluidsbelasting van de fietser.

Reactie

Als het gaat om de veiligheid van fietsers dan is in het plan voorzien dat er tussen de rijstroken en het fietspad een voertuigkerende voorziening wordt aangelegd die fietsers beschermt tegen voertuigen die de bocht te hard nemen. Deze voorziening heeft de reguliere hoogte van een barrier (<1 m.). Als het gaat om geluidsbelasting van de fietser, zijn fietsers in het kader van de Wet geluidhinder ook geen geluidsgevoelig objecten zodat hier ook niet aan hoeft te worden getoetst.

De fietsers worden in tegengestelde richting schrikbarend geconfronteerd met geluid, zicht, uitlaat gassen, spatwater/spray, straatvuil, rijwind/turbulentie en grootlicht van vrachtwagens, bussen, auto's (al dan niet met aanhangers of trailers). Waardoor fietser (en brommers) regelmatig onderling met elkaar in botsing komen.

Het ontbreekt in het PIP aan een adequate afscheiding tussen het autoverkeer en het fietspad in de noordelijke bocht van de Trekvlietbrug.

Reactie

Als het gaat om de veiligheid van fietsers dan is in het plan voorzien dat er tussen de rijstroken en het fietspad een voertuigkerende voorziening wordt aangelegd die fietsers beschermt tegen voertuigen die de bocht te hard nemen. Deze voorziening heeft de reguliere hoogte van een barrier (<1 m.). Of en welke mate er sprake is van verkeersonveilige situaties is onderzocht door een onafhankelijke deskundige middels een verkeersveiligheidsaudit. Uit deze verkeersveiligheidsaudit zijn geen knelpunten gebleken. Dit onderzoek is als bijlage 2 bij de Toelichting van de partiële herziening van het provinciaal inpassingsplan opgenomen.

De door inspreker voorziene effecten en hinder zijn onzes inziens ook niet aan de orde.

Het PIP belooft een verbetering voor de doorvoerder van verkeer, drukker en sneller, echter het zal een opstapeling van de bovengenoemde problemen opleveren. De verbetering van het autoverkeer gaat ten koste van de leefomgeving en omwonenden en andere (woonboten, fietsers en wandelaars). Je mag toch wel verwachten dat in dit miljoenen project ook voor hen een verbetering in zit.

Reactie

Uit de uitgevoerde onderzoeken en analyses als ook het m.e.r.-beoordelingsbesluit komt een ander beeld naar voren dan de door inspreker geschetste opeenstapeling van problemen. De voorgestelde wijzigingen leiden - met inachtneming van de geluid reducerende maatregelen - ook niet tot significante negatieve milieueffecten en gaan ook niet ten koste van uw

leefomgeving. De winst voor de omgeving zit met name in een betere en veiligere doorstroming van het verkeer met ook minder overlast als gevolg van filevorming.

Op dit moment is de advies snelheid in de noordelijke bocht 30 km per uur, dit zal verhoogt worden naar 50 km per uur. Bovendien is het de bedoeling, zoals ik heb begrepen heb in de uitleg, dat het zeker drukker gaat worden in de toekomst. Ik spreek hierbij mijn bedenkingen uit over de uitkomst van het akoestisch onderzoek. Op - *adres bekend bij de projectorganisatie* - is het nu al een geluidsfabriek, laat staan in de toekomst.

Reactie

De door inspreker aangehaalde adviessnelheid is niet de geldende maximumsnelheid, deze is ook hier 50 km/uur. Van een snelheidsverhoging is dus ook geen sprake. Inspreker heeft gelijk dat het verkeer in de toekomst drukker wordt (autonome verkeersgroei), dit leidt op de Europaweg tot significante filevorming en dit is dus ook de reden dat eerder in 2014 al is besloten tot een verbreding van de N206 Europaweg. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met zowel de autonome verkeersstroom als ook het extra verkeersaantrekkende effect van de verbreding van de N206 Europaweg, zodat er ook niet getwijfeld wordt aan de uitkomsten van het akoestisch onderzoek.

2.8 Zienswijze 8

Deze zienswijze is geheel identiek aan zienswijze nummer 7. Voor de reactie wordt daarom ook verwezen naar de reactie bij zienswijze nummer 7.

2.9 Zienswijze 9 Leidsche Roei- en Zeilvereniging Die Leythe⁵

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute & m.e.r.-beoordelingsbesluit, onderdeel N206 Europaweg

Mede namens de roeiverenigingen Asopos, Njord en Rijnland geven wij onze zienswijze op de partiële herziening van het provinciaal inpassingsplan N206 Europaweg (DOS-2016-0002256). Hierbij herhalen wij onze inspraakreactie op het eerder ter inzage gelegde Esthetische Programma van Eisen Rijnlandroute – Europaweg en Lammenschansweg (EPVE) dat een bijlage is van de toelichting op de ter inzage gelegde partiële herziening PIP. Deze inspraakreactie sturen wij als bijlage mee. Als verenigingen zijn wij nog in afwachting van de nota van beantwoording van de ingediende inspraakreacties.

In totaal hebben onze vier roeiverenigingen ruim 2.000 roeiers die gebruik maken van de wateren rondom Leiden, waaronder het Rijn-Schiekanaal. Zowel door toproeiers op Olympisch niveau als recreatieve roeiers. Het gaat ons vooral om de veiligheid en doorstroming op het Rijn-

⁵ Inspreker heeft zijn zienswijzen op het Esthetisch Programma van Eisen RijnlandRoute Europaweg en Lammenschansplein bijgevoegd. Dit Esthetisch Programma van Eisen heeft van 16 juli tot en met 9 september 2021 ter inzage gelegen. Alle zienswijzen op het Esthetisch Programma van Eisen RijnlandRoute en de reacties daarop zijn door de gemeente Leiden opgenomen in een Nota van Antwoord die ook aan de insprekers is verstrekt.

Schiekanaal ter hoogte van de huidige Lammebrug. Deze heeft nu twee doorgangen en wordt in de nieuwe variant

op grond van het EPVE een basculebrug met slechts één doorgang. De afgelopen jaren zijn er bij bruggen in en rondom Leiden meerdere aanvaringen geweest tussen roeiers en schepen. Het meest recente dodelijke ongeval in Katwijk tussen roeiers en een vrachtschip staat nog vers in ons geheugen. Ook hier was slechts één brugdoorgang. Het grootste gevaar zit in het feit dat watergebruikers slecht zicht hebben. Alleen door midden op het water te varen, is zichtbaar welk scheepvaartverkeer vanaf de andere kant komt, met alle gevaren van dien.

Naar aanleiding van onze inspraakreactie hebben wij ambtelijk gesproken met de projectleider van de gemeente Leiden, de technisch manager Rijnlandroute en de omgevingsmanager Rijnlandroute op 16 november. Specifiek hebben wij gesproken over het wel realiseren van twee doorvaarten, zoals in de huidige situatie van de Lammebrug ook het geval is. Het gaat dan om twee doorvaarten die ook voldoen aan de richtlijnen van de Koninklijke Nederlandse Roeibond. Doorvaarten van minimaal 8 meter breed.

Naar aanleiding van het positieve en constructieve gesprek hebben wij op 22 november informatie ontvangen dat de toekomstige doorvaartbreedte van de hoofdvaart van de Lammebrug 12 meter dient te zijn, voortkomt uit de eis dat het Rijn-Schiekanaal geïnclassificeerd is als een vaarwegklasse CEMIII waarvoor bij bruggen een doorvaartwijdte van 12 wordt voorgeschreven. In de partiële herziening wordt de classificatie van de Lammebrug nergens genoemd in tegenstelling tot de toelichting bij de Trekvluitbrug. Door de provinciale technisch manager en omgevingsmanager is op 22 november geschreven dat zij vanuit het projectteam RijnlandRoute N206 Europaweg aan de vaarwegbeheerder DBI hebben gevraagd de vaarwegklasse van het Rijn-Schiekanaal aan te passen zodat er een kleinere doorvaartwijdte voor de hoofddoorvaart kan worden toegepast en een bredere doorvaartwijdte voor de nevendoorvaart.

Als roeivereniging ondersteunen wij dit verzoek van het projectteam, mede omdat de andere bruggen op het Rijn-Schiekanaal evenmin een doorvaartbreedte hebben van 12 meter, en een tweede doorgankelijke bruggengat de veiligheid van de roeiers ten goede komt. Wij verzoeken u dan ook om in de regels van de partiële herziening PIP op te nemen dat bij de aanleg van de nieuwe Lammebrug twee doorvaarten worden gerealiseerd met een minimale doorvaartbreedte van 8 meter per doorvaart.

Tenslotte lezen wij in de toelichting van de partiële herziening dat de Lammebrug in één keer wordt aangelegd en het verkeer tijdens het bouwproces via een tijdelijke brug wordt geleid. Graag treden wij vroegtijdig met u in overleg over de maatregelen die worden genomen om veilig gebruik te kunnen maken van het Rijn-Schiekanaal door onze roeiers tijdens de gehele bouwperiode.

Natuurlijk zijn wij bereid om een nadere toelichting te geven op onze zienswijze.

Reactie

U geeft in uw zienswijze aan dat er sprake is van slechts één doorvaartopening. In het ontwerp is net als in de huidige situatie sprake van 2 onderdoorgangen namelijk een doorgang voor de hoofdvaart en een doorgang voor de nevenaart.

Als het gaat om de hoofddoorvaart geldt dat het vaarwegprofiel hiervan is vastgelegd in de "Uitvoeringsregeling vaarwegprofielen Zuid-Holland 2015" (<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR399367/1>). Deze regeling is kaderstellend voor het ontwerp van nieuwe bruggen. In deze regeling is de doorvaartbreedte van de hoofdvaart vastgelegd op 12 meter. Deze 12 meter is passend bij een CEMT-III klasse en deze doorvaartbreedte ligt ook ten grondslag aan het ontwerp van de Lammebrug waar het in 2016 onherroepelijk geworden Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute (hierna te noemen

'Moederplan') op is gebaseerd. Aangezien de doorvaartbreedte reeds is vastgelegd in de genoemde "Uitvoeringsregeling vaarwegprofielen", is deze ook niet nog eens vastgelegd in het Moederplan.

Overeenkomstig artikel 3 van de uitvoeringsregeling bestaat er de mogelijkheid af te wijken van de vastgelegde doorvaartbreedte. De projectorganisatie heeft Gedeputeerde Staten (hierna GS) verzocht om voor de Lammbrug af te wijken van de doorvaartbreedte van 12 meter en deze te handhaven op de huidige 10,5 meter. Hiermee kan een kostenbesparing worden gerealiseerd zonder dat de doorvaartbreedte hiermee afwijkt van andere (maatgevende) bruggen in het Rijn-Schiekanaal. GS heeft met dit voorstel ingestemd.

U verzoekt het project beide doorvaarten te realiseren met een minimale doorvaartbreedte van 8 meter per doorvaart. Met het verzoek aan GS wordt het in ieder geval mogelijk de huidige doorvaartbreedte van de nevenvaart te behouden op 7,7 meter. Of deze verder kan worden geoptimaliseerd naar 8 meter is aan de toekomstig aannemer, echter is dit geen voorgeschreven eis.

Uiteraard dient deze aannemer, rekening houdende met de richtlijn vaarwegen, de doorvaartopeningen dusdanig veilig te ontwerpen met voldoende zicht voor roeiers en schepen.

Tot slot geeft u aan dat u graag in gesprek wil om ook tijdens de bouw de veiligheid van de roeiers te garanderen. Uiteraard gaan wij graag in op dat verzoek. Vooruitlopend daarop kan al wel gemeld worden dat er tijdens de 2-jarige bouwtijd van de brug slechts 1 doorvaart van minimaal 9 meter aanwezig is, die tijdens kritieke werkzaamheden ook tijdelijk kan worden gestremd. Gedurende deze bouwperiode wordt u uiteraard ook via de gebruikelijke kanalen op de hoogte gehouden van de afwikkeling van het vaarwegverkeer.

2.10 Zienswijze 10

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute & m.e.r.-beoordelingsbesluit, onderdeel N206 Europaweg
2. Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaai t.g.v. partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel N206 Europaweg

Teveel aanpassingen en onjuistheden in metingen, onderzoeken en maatregelen welke het vertrouwen in een goede afloop geen goed doen. Wij krijgen het idee dat appartementencomplex Cronestein een nummer is en de belangen van alle bewoners er niet toe doen. Tijdens de voorlichtingen en diverse digitale overleggen wordt verkeerde informatie verspreid dan wel loze beloften gedaan. Wanneer de presentaties worden vergeleken met het huidige besluit dan wordt geen verantwoordelijkheid genomen vanuit het projectteam om het woongenot zowel binnen als buiten te verbeteren. Het vermoeden heerst dat alles eraan gedaan wordt om de kosten in deze kwestie te beperken ten aanzien van het voorkomen van ernstige geluidshinder en milieuschade voor de bewoners van Cronestein. Daarbij worden de plannen alleen vanuit het projectteam geschetst terwijl het beeld vanuit bewoners van Cronestein zorgwekkend is. Het zou het projectteam sieren om een constructief gesprek aan te gaan met het bestuur en de commissie van VvE Cronestein, zodat goede oplossingen kunnen worden besproken. Daarnaast is het fijn om duidelijkheid te hebben, zekerheid richting de toekomst in de zin van een garantie wanneer alle verwachtingen worden overschreden.

Reactie

Naar oordeel van de provincie is er sprake van een constructief gesprek met het bestuur en commissie van de VvE Cronestein. In goede afstemming met het bestuur en commissie van de VvE hebben we ook een aparte informatiebijeenkomst georganiseerd specifiek betrekking hebbend op de bewoners van flat Cronestein.

Uw reactie inzake "te veel aanpassingen en onjuistheden" begrijpen we goed. Op het moment dat er echter sprake is van een wijziging van een ruimtelijk plan, met mogelijke gevolgen voor geluid, dient het effect hiervan op de woningen (opnieuw) in beeld te worden gebracht. Dat er eerder fouten zijn geconstateerd bij het bepalen van de hogere waarden, betreuren wij ten zeerste. Echter dienen we wel inzichtelijk te maken wat het gevolg is van deze fout op de besluitvorming. Dit levert helaas veel cijfers en vergelijkingen op.

Dat er verkeerde informatie en loze beloften worden gedaan, is een aantijging die wij niet herkennen. De boodschap die we communiceren is dat alle woningen die in 2014 een hogere waarden hebben gekregen - ongeacht de eerder gemaakte fouten in 2014, in aanmerking komen voor een onderzoek naar mogelijke gevelisolatie. Waar op basis van de eerder geconstateerde fouten blijkt dat woningen in 2014 ten onrechte een hogere waarde hebben gekregen, is ervoor gekozen dit in het voordeel van betrokkenen niet te repareren zodat sprake is van een zo gunstig mogelijke waarde ten behoeve van het onderzoek naar gevelisolatie. Hiermee neemt de provincie de verantwoordelijkheid voor deze fout op zich en gaat deze ook niet ten koste van de bewoners in flat Cronestein. Volledigheidshalve toch een korte toelichting op de berekeningen in uw situatie:

Op uw adres is in 2014 een hogere waarde vastgesteld van 54 dB. Dit onderzoek geeft u ook het recht op een onderzoek naar eventuele gevelisolatie.

Uit het nu uitgevoerd akoestisch onderzoek blijkt dat er als gevolg van de partiële herziening geen sprake is van een reconstructie-effect.

Volgens de Wet geluidhinder is er sprake van een reconstructie-effect als de toename van geluid 10 jaar na realisatie meer dan 1,5 dB (afgerond 2 dB) toeneemt ten opzichte van de toetswaarde. Als toetswaarde geldt de laagste waarde van de heersende situatie (2022) of een eerder vastgestelde hogere waarde. In uw geval is sprake van een eerder in 2014 vastgestelde hogere waarde van 54 dB. De heersende waarde in 2022 is in het akoestisch onderzoek berekend op 51,73 dB. Aangezien de heersende waarde van 51,73 dB de laagste waarde is, geldt deze als toetswaarde.

De geluidsbelasting 10 jaar na realisatie is berekend op 53,21 dB. Het verschil met de toetswaarde is 1,48 dB en is minder dan 1,5 dB (afgerond 2 dB), zodat er ook geen sprake is van een reconstructie-effect.

Indien de juiste hogere waarde uit 2014 zou zijn toegepast, zou deze 53 dB zijn geweest in plaats van 54 dB. De heersende waarde is dan nog steeds lager en zou dan nog steeds als toetswaarde gelden.

Op grond van het hogere waarden besluit uit 2014 heeft u recht op onderzoek naar gevelisolatie. Dit onderzoek dat eerder in 2020 na constatering van de

fouten is stopgezet wordt weer opgepakt nadat de partiële herziening van het provinciaal inpassingsplan definitief is en in het geval van een eventuele Raad van State procedure ook onherroepelijk is.

2.11 Zienswijze 11 Bomenbond Rijnland

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute & m.e.r.-beoordelingsbesluit, onderdeel N206 Europaweg

Graag maakt de Bomenbond Rijnland gebruik van de gelegenheid een zienswijze in te dienen op de Partiële herziening PIP RijnlandRoute N206 Europaweg.

Wij zien uit naar het toegezegde gesprek met de landschapsarchitect over het bomencompensatieplan. Dit gesprek heeft nu nog niet plaatsgevonden [noot van de redactie: inmiddels heeft dit overleg plaatsgevonden].

In deze zienswijze brengen wij het volgende onder uw aandacht:

1. In paragraaf 5.8 staat dat uit de Natuurtoets is gebleken dat er in het plangebied sprake is van essentiële vliegroutes voor vleermuizen en mogelijk verblijfplaatsen. Wij wijzen op het belang van het tijdig aanbieden van compensatie voor het verdwijnen van verblijfplaatsen en routes, d.w.z. voorafgaand aan de kap. Daarmee wordt immers voorkomen dat de vleermuizen verdwijnen uit het gebied. Hoe komt de aangepaste verlichting op de vleermuisroutes eruit te zien?

Reactie

In paragraaf 5.1.2 van de Natuurtoets zijn voor de uitvoeringsfase en de permanente nieuwe situatie voor vleermuizen randvoorwaarden vastgelegd. Zie ook bijlage 10 van de Toelichting op partiële herziening:
https://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/vvp/plannen/NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01/b_NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01_10.pdf

Om te voorkomen dat verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming overtreden worden en/of voor het aanvragen van een ontheffing, dient een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld. In dit ecologisch werkprotocol moet voorafgaande aan de werkzaamheden worden vastgelegd hoe tijdens de realisatie rekening wordt gehouden met deze randvoorwaarden en de voorkomende natuurwaarden (waaronder de vleermuizen). Onderdeel van dit protocol is dat een ecoloog moet beoordelen of er schermen of andere maatregelen nodig zijn om tijdens de bouw de vliegroutes in stand te houden. Als het gaat om de kwetsbare vleermuissoorten die de watergangen gebruiken als geleiding voor de vliegroutes, geldt dat deze vliegroutes tijdens de uitvoering intact moeten blijven. Eventuele schermen dragen bij aan beschutting en donkerte.

De nadere uitwerking van de verlichting vindt door de toekomstig aannemer plaats in een zogenaamd verlichtingsplan. In dit verlichtingsplan wordt ook rekening gehouden met de voorkomens van vleermuizen en vliegroutes. Zo dient het verlichtingsplan in te gaan op o.a. maatregelen als aangepaste lichtkleur, afgeschermd armaturen en het zodanig plaatsen van lichtmasten dat ze van het water af schijnen.

Uitgangspunt is dat het Rijn-Schiekanaal ter hoogte van de Lammebrug net als in de huidige situatie onverlicht blijft en dat ook de Trekvljetbrug niet anders wordt verlicht dan in de huidige situatie.

De omgeving helemaal donker laten is niet mogelijk in verband met verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Eventuele verlichting wordt zo geplaatst dat deze niet op het wateroppervlak schijnt en in het contract met de toekomstig aannemer wordt ook opgenomen dat het verlichtingsniveau op het wateroppervlak niet mag toenemen in vergelijking met de huidige situatie.

2. Het Bomencompensatieplan legt concreet vast hoe de herplantplicht uitgevoerd dient te worden. Op pagina 7 staat: De herplant vindt in principe plaats binnen het projectgebied. Mocht blijken dat er onvoldoende ruimte is voor volledige compensatie binnen de projectgrens wordt gezocht naar geschikte plantlocaties in de directe omgeving van Europaweg en Lammenschansplein. Wij pleiten ervoor om de bomen heel dicht bij de plek waar gekapt wordt te plaatsen. Er is hier immers sprake van een ecologische verbinding. Park Cronesteijn is als herplantlocatie daarom te ver weg.

Reactie

Het is niet zondermeer duidelijk aan welke ecologische verbinding inspreker refereert, echter maken de bomen geen deel uit van een beleidsmatig vastgestelde ecologische verbindingszone zoals opgenomen in het NatuurNetwerk Nederland. Wel kruist de Europaweg de ecologische verbindingszone in de Oostvlietpolder (type "moerasverbinding" die bedoeld is voor verschillende vissen, amfibieën, insecten, vogels en zoogdieren). Hier zal rekening worden gehouden met aanplant passend bij de functie van deze ecologische verbinding.

Zoals aangegeven is het uitgangspunt dat de bomencompensatie zoveel mogelijk binnen het projectgebied wordt uitgevoerd. Het daadwerkelijk aantal te kappen bomen hangt echter af van het ontwerp en faseringsplan van de toekomstig aannemer. Deze aannemer wordt daarbij uitgedaagd slim om te gaan met de ruimte en bomen te sparen waar dat mogelijk is. Wanneer er sprake is van herplant (waarbij deze ook wordt afgestemd met de gemeente Leiden) zal bij de keuze voor de beplanting ook worden gekeken of daarmee migratie van flora en fauna kan worden bevorderd. Dit speelt o.a. ter plekke van vleermuisvliegroutes zoals langs de Vrouwenvaart, de Trekvljet en Vliet/ Rijn-Schiekanaal.

3. We hebben ook een vraag: Hoe gaat voorkomen worden dat, vanwege bijvoorbeeld het niet tijdig ontdekken van leidingen en kabels in de bodem, er buiten de plangrenzen gewerkt en gecompenseerd gaat worden? Dit speelt nl. bij de beide deeltrajecten van de RLR die nu in aanleg zijn. En hoe wordt geborgd dat de afspraken ook worden nagekomen?

Reactie

Binnen de uitwerking van het bomencompensatieplan zullen meer herplantlocaties worden benoemd, dan er strikt genomen nodig zijn. Zo wordt voorkomen, dat we in een situatie belanden, dat we in de realisatiefase te weinig ruimte hebben voor voldoende herplant. Bij dit deeltraject van de RijnlandRoute gaat het voornamelijk ook om solitaire bomen die gekapt moeten worden en niet om een relatief groot oppervlak bosbestand, zoals langs de A44 het geval was. Deze losse bomen zijn makkelijker te compenseren binnen stedelijk gebied. Dit is echter geen garantie dat alle herplant ook binnen de plangrens kan worden uitgevoerd. E.e.a. zal ook in overleg plaatsvinden met de gemeente Leiden.

4. In het Bomencompensatieplan staat ook: Een belangrijk uitgangspunt bij herplant is de ecologische waarde van de nieuwe aanplant, zowel in het buitengebied langs de Europaweg als in het stedelijk gebied rond Lammenschansplein. Wij onderschrijven het belang van dit uitgangspunt. Wij gaan er ook van uit dat de herplant divers is, en uitgaat van meer dan 5 verschillende boomsoorten, met het oog op de robuustheid van de ecologie. Klopt dit?

Reactie

Dit klopt, er zal zoveel mogelijk variatie worden aangebracht in de aan te planten boomsoorten. Zoals inspreker terecht opmerkt zijn in bijlage 14 van de partiële herziening de uitgangspunten voor de bomencompensatie opgenomen (https://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/vvp/plannen/NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01/b_NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01_14.pdf)

Voor de compensatie van bomen langs de Europaweg (pagina 9) en het Lammenschansplein (pagina 11) is verwoord welke boomsoorten in deze gebieden worden geplant. In het plan worden 6 gewenste boomvormers en 6 gewenste struiken afgebeeld zodat kan worden bevestigd dat de herplant divers is en dat er ook meer dan 5 verschillende boomsoorten worden geplant.

5. In paragraaf 5.8.4 Conclusie staat het advies om ten aanzien van soortenbescherming een ecologisch werkprotocol op te stellen, waarin de voorgenomen werkzaamheden en de mogelijke effecten op de aanwezige beschermde soorten worden omschreven. Dit lijkt ons een goed idee. Hoe wordt dit protocol geborgd?

Reactie

Voor wat betreft de mitigerende maatregelen voor de flora en fauna tijdens de bouw dient de toekomstige aannemer zich te houden aan de zorgplicht en zal hij een ecologisch protocol moeten opstellen waarin hij aangeeft hoe hier invulling aan te geven. Voor dit protocol heeft de aannemer goedkeuring nodig van het bevoegd gezag die ook toeziet op de uitvoering ervan. De omgevingsdienst Haaglanden treedt daarbij namens de provincie Zuid-Holland op als bevoegd gezag.

6. We kunnen er, gezien de locatie, van uitgaan dat er sprake is van amfibieëntrekroutes. Wij missen hierover informatie. Kunt u aangeven wat hierover bekend is?

Reactie

Voor wat betreft de waarde voor amfibieën in het plangebied van de N206 Europaweg wordt verwezen naar de Natuurtoets die als bijlage 10 van de partiële herziening is opgenomen: (https://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/vvp/plannen/NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01/b_NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01_10.pdf)

De alpenwatersalamander, rugstreeppad en vroedmeesterpad blijken in de omgeving van het plangebied te zijn waargenomen in de afgelopen 5 jaar. Deze waarnemingen komen allemaal uit het centrum van Leiden en of uit het gebied ten zuidwesten van de A4. Gezien de ligging van de A4 en de grote (visrijke) waterlopen tussen de plekken van de waarneming en het plangebied is het zeer onwaarschijnlijk dat de soorten in het plangebied voor komen. De waterlopen in het plangebied zijn zeer marginaal geschikt voor de soorten doordat het gaat om relatief grote watergangen die visrijk zijn. Zeker voor de rugstreeppad, die niet

goed kan zwemmen, is dit biotoop ongeschikt. Het kan daarmee worden uitgesloten dat de soorten in het plangebied voor komen.

7. Voor wat de duikers betreft: waar komt de 'natte duiker halverwege de polder' precies? Hoe komt deze eruit te zien, met de looprichel voor kleine dieren? Wordt met de droge duiker voor kleine zoogdieren de faunapassage bedoeld die ter hoogte van het driehoekige bosje moet komen? Specialisten zouden hierover moeten worden geraadpleegd. Welke specialisten zijn hierover geraadpleegd?

Reactie

De natte duiker ligt ter hoogte van de Ecologische Verbindingszone Vlietland – Cronesteijn, de watergang loodrecht op de Europaweg. Deze wordt iets breder dan de huidige duiker en met looprichel voor kleine landdieren. De droge duiker is inderdaad de faunapassage ter hoogte van het driehoekige bosje. Deze is gedacht als aanvulling op de natte duiker, voor landzoogdieren die zonder omringende beschutting geen gebruik maken van een faunapassage (o.a. kleine marterachtigen). Over de locatie en inrichting van de droge duiker is de Marterstichting geraadpleegd. De toekomstig aannemer is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking van de maatregelen.

8. Wij zien geen concretisering van de natuurinclusieve inrichting waar de aannemer om is gevraagd bij het Lammenschansplein. Kunt u aangeven wat deze inhoudt?

Reactie

In het Esthetisch Programma van Eisen (bijlage 1 van de Toelichting op de partiële herziening) zijn een aantal voorbeelden opgenomen. De toekomstig aannemer dient de natuurinclusieve inrichting zelf uit te werken op advies van en ter toetsing door de aan te stellen ecooloog.

2.12 Zienswijze 12 Stichting Verenigde Hollandse Zeil Compagnie

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute & m.e.r.-beoordelingsbesluit, onderdeel N206 Europaweg

Bijgaand ons verslag/visie in aansluiting op de bijeenkomst, 7 oktober 2021⁶.

Het gaat hierbij niet alleen om de voorgenomen verlaging van de Trekvlietbrug omdat er een riool naast ligt.

Het gaat om de hele wijde omgeving.

Zoals al kenbaar gemaakt tijdens de bijeenkomst van 7 oktober j.l. zijn wij van mening dat het om meer gaat dan de doorvaarthoogte van de Trekvlietbrug.

Door voortschrijdend inzicht tussen het moment van de eerste plannen, begin van deze eeuw (of eerder?) en een van de eerste bijeenkomsten in 2014 en het heden zal de uitvoering aangepast dienen te worden met de blik op onze toekomst.

⁶ Het betreft hier een door de stichting op eigen initiatief opgesteld verslag/visie van een door de provincie op verzoek van de ondernemers georganiseerde informatiebijeenkomst over de verschuiving en verlaging van de Trekvlietbrug.

Met 'onze' toekomst bedoelen wij de toekomst van de inwoners van Leiden.

Dit laatste deelproject heeft overeenkomsten met het megalomane project 'Rijn-Gouwe-Lijn' hetgeen op de valreep gelukkig niet is doorgegaan en zo de historische binnenstad van Leiden heeft behouden van grootschalige sloop en onherstelbare stedelijke vermindering t.b.v. een overbodige treinverbinding door het centrum.

Zo is ook dit laatste traject, de N206, onveranderd gebaseerd is op 'modellen van mobiliteit' van 20 jaar of nog veel langer geleden.

Juist de Rijnlandroute zou één van de grootste woonwijken van Leiden, Zuid West van het doorgaande verkeer vrijwaren, het scheepvaartverkeer ruim baan geven en het nog steeds sinds 2006 volledig leeg staande Vliegkamp Valkenburg ontsluiten. Verder dan de verbouwing van een hangaar tot theater is men daar helaas nog steeds niet gekomen.

In de plaats daarvan verwachten 'de modellen' een toename van het autoverkeer over de Churchillaan.

Een ooit aangelegde provinciale weg N206 die in de jaren '60 van de vorige eeuw de enige rondweg was om Leiden door de sappige weilanden van toen nog Zoeterwoude.

Waarvan men zich vooral bij de provincie Zuid Holland inmiddels zou kunnen afvragen waarom er een paar honderd miljoen worden besteed aan een nieuwe (zinloze?) randweg om Leiden heen die zelfs de aansluiting van Voorschoten mist. Een van de dus blijvende oorzaken van het verkeersinfarct aan de Zuid-Westkant van Leiden, naar verluidt onder verantwoordelijkheid van de provincie.

Het ontgaat de provincie blijkbaar volledig dat de N206 over het traject door Leiden gedeeltelijk een twee-baans weg is met ± 10 stoplichten, een smalle brug en diverse bottlenecks en hier- en daar een wegverbreding. Om de files wat minder lang te maken.

Inmiddels is de provinciale weg N206 over het hele traject door Leiden gedeformeerd tot een 25 km/h 'B'- weggetje die door de 'aanpassingen' rondom de Lammebrug niet verder zal kunnen transformeren naar 30 km/uur.

Een simpele tijdsmeting overdag (niet in de spits!) om met een personenwagen het traject Dr. Lelylaan (vanaf de Haagse Schouwweg) - Churchillaan - Lammenschansplein of vice versa af te leggen.

De Europaweg komt er dan nog extra bij, ongeacht of de Lammebrug wel of niet open heeft gestaan.

Het gaat ook om de leefbaarheid in Leiden.

Leiden is de dichts bebouwde gemeente van Nederland. Elk beschikbare postzegeltje vrije en groene ruimte in Leiden wordt door een 'maatregel bouwverplichting' volgebouwd met megalomane, aan idioterie grenzende hoogbouw met doorgaans overbodige kantoorgebouwen of voor de modale Leidenaar onbetaalbare woonruimte. Zonder rekening te houden met de benodigde infrastructuur.

Terwijl een steenworp verderop ± 5600 woningen gebouwd kunnen worden (geplande oplevering 2022) in gemeenten die een dergelijke 'bouwverplichting' niet hebben.

Bovendien, hoe staat het met de belofte van B & W lege kantoorgebouwen in woningen te veranderen?

(2017 Vragen bij de begroting Leiden 2018-2021)

Naderhand zijn wij tenslotte tot een geheel andere visie gekomen dan het steeds meer ophogen van het plein, de bruggen en alle aan- en afvoerroutes van het wegverkeer.

Een moderne eigentijdse oplossing die in Friesland veelvuldig op kleine en grote schaal wordt toegepast.

Voor vele jaren nagenoeg onderhoudsvrij, zonder belemmeringen voor scheepvaart- en wegverkeer, passend in een moderne toekomstvisie op mobiliteit.

Indien u interesse heeft willen wij graag nog een keer hierover van gedachte wisselen.

Voor nu gaat het om het behoud van het bedrijventerrein "Trekvlief e.o.", m.n. de Rooseveltstraat en Zoeterwoudseweg, de werkgelegenheid in Leiden en de toekomst van de ondernemers die hier al decennia lang proberen hun bedrijf op en uit te bouwen voor zichzelf, hun familie, kinderen en kleinkinderen. Voor ons! Leidenaren.

Reactie

Uw zienswijze stelt feitelijk de nut en noodzaak van de verbreding van de Europaweg c.q. het project RijnlandRoute ter discussie. Met de partiële herziening worden de inpassing van een busstrook en enkele ontwerpoptimalisaties mogelijk gemaakt, dit raakt niet de nut en noodzaak van het project Europaweg.

De nut en noodzaak van de RijnlandRoute en dus ook de verbreding van de Europaweg is in het kader van de besluitvorming over het provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute en de hierop volgende inspraak- en beroepsprocedure in 2014-2016 reeds uitgebreid gemotiveerd en ook door de Raad van State beoordeeld en akkoord bevonden.

Hierbij is ook gemotiveerd dat ondanks de aanleg van de nieuwe wegverbinding N434 tussen de A4 en A44, dit niet de verkeersdruk op de Europaweg oplost. Dit is ook logisch aangezien de Europaweg één van de belangrijkste ontsluitingswegen is voor het centrum van Leiden en de ontsluitingsweg voor Voorschoten. De nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44 draagt met name bij aan de afname van het doorgaand verkeer op het deel N206 Churchillaan, maar niet de Europaweg.

In de Toelichting behorende bij het vigerend inpassingsplan RijnlandRoute (hierna te noemen 'Moederplan') werd op grond van het toenmalig verkeersmodel - zonder RijnlandRoute - uitgegaan van circa 38.000 motorvoertuigen op de N206 Europaweg in 2030. In 2019 blijkt de gemiddelde werkdagcapaciteit al ruim 45.000 motorvoertuigen (zie ook de site https://staatvan.zuid-holland.nl/portfolio_page/intensiteiten-provinciale-wegen/). De nut en noodzaak van een verbreding van de Europaweg blijft daarom onverminderd actueel.

Uit de meest recente verkeersmodellen blijkt dat er nog wel steeds sprake is van groei, maar dat de groei wel iets afvlakt. Werd in het Moederplan na realisatie van het project nog uitgegaan van ruim 54.000 motorvoertuigen in 2030, de recente prognose gaat uit van circa 45.000 motorvoertuigen in 2030 met naar verwachting 50.000 motorvoertuigen medio 2040. Bij het opstellen van de prognoses is rekening gehouden met diverse (grootschalige) ruimtelijke ontwikkeling in Leiden, die ook plaatsvinden in de directe omgeving van het project zoals bijvoorbeeld de Lammenschansdriehoek. Het ruimtelijke beleid van Leiden is hierbij gericht op een verdere verstedelijking en verdichting van de stad en regio, zoals ook vastgelegd in de 'Omgevingsvisie Leiden 2040' (<https://gemeente.leiden.nl/inwoners-en-ondernemers/werkzaamheden-in-leiden/bouwen-aan-de-stad/omgevingsvisie-leiden-2040/>). Om het verkeer daarbij goed te kunnen afwikkelen is een goede infrastructuur en aansluiting op het hoofdwegennet essentieel. De verbreding van de N206 Europaweg draagt hieraan bij.

Voor meer informatie over de gehanteerde verkeercijfers wordt u ook verwezen naar bijlage 3 van de Toelichting op de partiële herziening https://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/vvp/plannen/NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01/b_NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01_3.pdf

U geeft verder aan zich zorgen te maken over de milieueffecten. In het kader van het Moederplan is middels een m.e.r.-procedure uitvoerig onderzoek gedaan naar de

milieueffecten. Hieruit zijn geen significante milieueffecten gebleken of konden deze voldoende worden gemitigeerd en/of worden gecompenseerd. In 2016 is het provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute onherroepelijk geworden. Als onderdeel van de partiële herziening is middels een m.e.r.-beoordeling gekeken of de inpassing van de busstrook en ontwerptimalisaties zouden leiden tot significant negatieve effecten en of deze afwijken van de eerder onderzochte milieueffecten. Dit is niet het geval. Voor meer informatie wordt u ook verwezen naar bijlage 13 van de Toelichting op de partiële herziening

(https://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/vvp/plannen/NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01/b_NL.IMRO.9928.DOSx2021x0022528IP-OW01_13.pdf).

Tot slot maakt u zich hard voor het behoud van het bedrijventerrein "Trekvlief e.o.". Zoals in de Toelichting van de partiële herziening in paragraaf 4.4.2. aangegeven, is er geen sprake van een watergebonden bedrijventerrein en is de Trekvlief ook niet geclassificeerd als een waterweg waarmee transport over water wordt gefaciliteerd. 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".

Het is ook daarom dat het verlagen van de Trekvliefbrug geen direct effect heeft op het voortbestaan van de langs de Trekvlief gelegen bedrijventerreinen.

Door de gemeente en betrokken bedrijven is wel gewezen op hun wens om het vaarnetwerk in Leiden geschikt te houden voor distributie over het water van en naar het centrum van Leiden. Dit betreft onder meer 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 proefgevoerd in Leiden, heeft een doorvaarhoogte nodig van 1,50 meter.

Voor wat betreft het door inspreker genoemd alternatief voor een verlaging van de Trekvliefbrug heeft de projectorganisatie contact opgenomen met inspreker. Uit dit overleg is echter gebleken dat inspreker een aquaduct voorstelde. Hiervan is aangegeven dat deze om meerdere redenen niet haalbaar is.

2.13 Zienswijze 13 V.O.F. E.S. Beukeboom

Zienswijze heeft betrekking op:

1. Ontwerpbesluit partiële herziening provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute & m.e.r.-beoordelingsbesluit, onderdeel N206 Europaweg

Namens cliënte, de Vennootschap onder Firma **V.O.F. E.S. Beukeboom**, in dezen vertegenwoordigd door haar vennoot - *naam bij de projectorganisatie bekend* -, gevestigd aan het Lammenschansplein 2, (2321 JA) te Leiden, hierna te noemen: "VOF E.S. Beukeboom" dien ik hierbij tijdig een zienswijze in tegen het ontwerpbesluit partiële herziening Provinciaal inpassingsplan Rijnlandroute onderdeel N206 Europaweg, met kenmerk 005-2016-0002256",

hierna te noemen: "het ontwerpbesluit", zoals ter inzage gelegd over de periode van 15 november 2021 tot en met 27 december 2021.

Bijlage 1: Ontwerpbesluit Partiele herziening provinciaal inpassingsplan Rijnlandroute onderdeel N206 Europaweg

Sinds 1926 is aan het Lammenschansplein 2 te Leiden een koffiehuis gevestigd. Al sinds het jaar 1994 wordt het koffiehuis door VOF E.S. Beukeboom geëxploiteerd. Eerst als huurder van de toenmalig gebruiksgerechtigde en sinds 2000 met een eigen gebruiksrecht en toestemming van de Provincie.

In 2015 is door VOF E.S. Beukeboom beroep ingesteld tegen het ontwerp-inpassingsplan Rijnlandroute bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Door VOF E.S. Beukeboom werd namelijk gevreesd dat de vaststelling van het Provinciaal inpassingsplan zou leiden tot beperking in de exploitatie van het koffiehuis danwel dat het koffiehuis zou worden onteigend.

In reactie op het beroepschrift van VOF E.S. Beukeboom heeft de Provincie in het verweerschrift destijds duidelijk gemaakt dat het inpassingsplan geen beperking zou opleveren voor de voortzetting van het koffiehuis c.q. de onderneming van VOF E.S. Beukeboom. Het Koffiehuis en het terras met de aangrenzende parkeerplaatsen bevonden zich immers buiten de plangrenzen van het inpassingsplan. Het koffiehuis kunnen blijven zitten zowel tijdens de geplande werkzaamheden als in de nabije toekomst. Door ambtenaren van de Provincie is in 2015 aan het koffiehuis meermaals bevestigd dat zij zich geen zorgen hoefde te maken, hetgeen heeft geleid tot het intrekken van het beroep door VOF E.S. Beukeboom.

Bijlage 2: Verweerschrift Provincie paragraaf 43

In het vigerende Provinciale inpassingsplan is destijds uitgegaan van een Lammbrug 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 Lammbrug in een keer te bouwen met toepassing van een tijdelijke Lammbrug aan de zuidzijde van de bestaande brug.

Door het ontwerpbesluit zal de Lammbrug niet langer in twee delen worden vervangen. Om deze reden heeft de aannemer het perceel waarop het koffiehuis met terras is gevestigd nodig als bouwterrein en kan het koffiehuis 2,5 tot 3 jaar niet worden voortgezet op deze locatie.

Op 10 juni jl. heeft de Provincie zich tot VOF E.S. Beukeboom gewend met de mededeling dat de uitvoering van de vervanging van de Lammbrug en de reconstructie van het Lammenschansplein wel degelijk gevolgen heeft voor de toekomst van het koffiehuis. Dit bericht kwam voor VOF E.S. Beukeboom als een donderslag bij heldere hemel en heeft een enorme impact gehad op het hele gezin. Recentelijk heeft de Provincie laten weten dat het koffiehuis daadwerkelijk per 1 juli 2022 moet zijn ontruimd.

Doordat het koffiehuis is betrokken bij het plangebied door de planwetgever, betekent dit dat het koffiehuis na 96 jaar zal moeten verdwijnen en dat een gezin na zo'n lange periode op zeer korte termijn haar broodwinning wordt ontnomen. Naast gederfde inkomsten lijdt VOF E.S. Beukeboom hierdoor ook op andere manieren schade.

Om haar rechtspositie veilig te stellen en haar aanspraak op een eventuele schadevergoeding niet te verliezen, dient VOF E.S. Beukeboom hierbij dan ook deze zienswijze in.

VOF E.S. Beukeboom verzoekt uw Provincie bij de definitieve vaststelling van het ontwerpbesluit rekening te houden met haar belangen.

Reactie

Het is correct dat er bij het vaststellen van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute in 2014 van werd uitgegaan dat er tijdens de bouw geen directe gevolgen zouden zijn voor het koffiehuis. Bij de nadere uitwerking is echter gebleken dat er motiverende redenen zijn af te stappen van de bouw van de val in twee delen. Door de brug in één keer te bouwen wordt de bouw- en verkeersfasering eenvoudiger (minder overlast voor de weggebruikers en een betere bereikbaarheid tijdens de bouw) 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 Lammbrug te kiezen voor de richting Leiden-centrum of Voorschoten, maar kan deze keuze gewoon bij de voorsorteerstroken op het Lammenschansplein gemaakt worden. Deze bouwwijze heeft wel tot gevolg dat er een tijdelijke brug moet worden aangelegd. Voor de bouw van deze tijdelijke brug is ruimte nodig. Bestaande parkeerplaatsen worden gedurende de bouw opgeheven en het nu nog openbare deel van het plein, waaronder een zone naast de tijdelijke brug, wordt straks werkterrein van de toekomstig aannemer. Gedurende de bouwfase - die naar verwachting tussen de 2,5 en 3 jaar zal duren, zal dit werkterrein in de hekken worden gezet en om veiligheidsredenen wil de provincie in dit gebied ook zo min mogelijk verplaatsingen van personen en voertuigen. Onder deze omstandigheden is het niet mogelijk om de exploitatie van het koffiehuis voort te zetten. Hierover is uw cliënt ook geïnformeerd.

In het door u aangehaald verweerschrift is ook duidelijk gemotiveerd dat uw cliënt geen rechten kan ontlenen aan de huidige situatie aangezien er geen sprake is van een privaatrechtelijke en/of publiekrechtelijke toestemming, dan wel een verleende vergunning om voor onbepaalde tijd een koffiehuis met terras te exploiteren. Het is dus niet zo dat er geen rekening is gehouden met het belang van uw cliënt, echter wegen de andere belangen - hinder, bereikbaarheid en verkeersveiligheid - gegeven ook de status van het koffiehuis, zwaarder in de afweging met als gevolg dat de provincie het feitelijk gebruik van de provinciale grond door uw cliënt heeft ingetrokken.

3 Wijzigingen

In dit hoofdstuk staan de wijzigingen beschreven die zijn doorgevoerd in de definitieve versie van de partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel “N206 Europaweg”.

3.1 Gasleiding Hofvlietweg

Op 13 februari 2017 is de omgevingsvergunning verleend aan de Gasunie voor het verleggen van gasleidingen in verband met de realisatie van de RijnlandRoute.

De dubbelbestemming ‘Leiding-Gas’ die is overgenomen uit het moederplan wordt in de partiële herziening verplaatst naar de huidige ligging van de gasleiding. De dubbelbestemming schuift ca. 27 meter in noordelijke richting op.

Het besluitvlak van de verleende omgevingsvergunning vormt de afbakening van de dubbelbestemming ‘Leiding-Gas’ in de vast te stellen partiële herziening.

3.2 Dubbelbestemming Waarde-Archeologie

Voor de archeologische waarden in het plangebied van de N206 Europaweg is op basis van uitgevoerd onderzoek een selectiebesluit genomen over de archeologische verwachtingswaarde. Het selectieadvies en het selectiebesluit ten aanzien van archeologische waarden binnen het plangebied van de RijnlandRoute, tracé N206 Europaweg is opgenomen in bijlage 9 van de Toelichting.

De uitgevoerde onderzoeken die ook onderdeel zijn van de partiële herziening leveren het beeld op dat Schans Lammen archeologisch waardevol is en moet worden beschermd bij de realisatie van de N206 Europaweg.

De overige gebieden van het project hebben geen archeologische waarden en voor de werkzaamheden zijn (aanvullende) maatregelen dan ook niet noodzakelijk. Buiten Schans Lammen vervalt de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie’ in deze partiële herziening.

Voor de werkzaamheden buiten het plangebied wordt het onderzoek en advies beschikbaar gesteld zodat bij de aanvraag van een omgevingsvergunning deze motivatie kan worden gebruikt.

3.3 Akoestisch onderzoek (bijlage 4)

Naar aanleiding van de zienswijzen is de tabel in bijlage 8 “Analyse Hogere waarden en rekenresultaten Kanaalweg” nader getoetst. Hierbij is gebleken dat bij het handmatig overzetten van de waarden uit het geluidsmodel (c.q. de reconstructiesheet “Plan 2036 zonder maatregelen” en “Verschil Toetswaarde - Plan”), er op 2 adressen (Plantijnstraat 23 en 78) niet de maatgevende toetswaarde is overgenomen en er op 1 adres (Plantijnstraat 106) een waarde was ingevuld van een nabijgelegen adres (Plantijnstraat 107). Dit is aangepast.

Voor het vaststellen van de hogere waarden en het onderzoek naar mogelijke gevelisolatie heeft dit geen gevolgen.

3.4 Asverschuiving Trekvlietbrug

Naar aanleiding van zienswijze 7 wordt de tekst over de asverschuiving van de Trekvlietbrug in de toelichting van de partiële herziening in paragraaf 4.4.1. als volgt aangevuld.

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. **Vergeleken met de ligging in het Moederplan, wordt de Trekvlietbrug nu circa 4 meter in zuidelijke richting verschoven.**

3.5 Alternatieve locatie aanvullende ecologische verbinding N206

De N206 Europaweg kruist de Ecologische Verbindingszone Vlietland – Cronesteijn die onderdeel uitmaakt van het Nationaal Natuurnetwerk Nederland. De bestaande ecoduiker wordt in het plan vervangen door een nieuwe bredere ecoduiker.

Deze duiker ligt echter midden in de open polder zonder beschutting van beplanting in de directe nabijheid, wat de ecoduiker mogelijk minder geschikt maakt voor diersoorten die zich moeilijker verplaatsen zonder dekking in de buurt, zoals kleine marterachtigen. Om die reden is gezocht naar een aanvullende locatie voor een droge faunapassage, specifiek voor kleine landzoogdieren zoals deze marterachtigen.

Op het eerste gezicht leek de onderdoorgang onder de Lammbrug hiervoor meest geschikt te zijn. Bij nadere analyse is echter anders gebleken, omdat direct naast de onderdoorgangen wegen liggen die gekruist moeten worden en die ook 's nachts toch nog relatief veel weggebruikers (auto's en fietsers) zullen hebben. Ook zijn er in de directe omgeving geen geschikte 'stapstenen'; bosjes die beschutting bieden en de dieren aantrekken richting de faunapassage.

Om die reden is in afstemming met ondermeer de gemeente Leiden en de Marterstichting gezocht naar een alternatieve locatie. De meest geschikte locatie voor een droge faunapassage is waar aan weerszijden van de N206 bestaande bosjes aanwezig zijn. Dit is in de bocht van de N206 ter hoogte van het driehoekige bosje. Hier kan een buis onder de weg worden aangelegd.

4 Overzicht van de wijzigingen

Bijlagen bij de regels

- Van het akoestisch onderzoek, bijlage 4 van de partiële herziening wordt de “Bijlage 8 Analyse Hogere waarden en rekenresultaten Kanaalweg” vervangen door een aangepaste versie met een correctie op drie toetspunten van de Plantijnstraat 23, 78 en 106.

Verbeelding

- Verplaatsen van dubbelbestemming ‘Leiding – Gas’ naar de verlegde gasleiding als gevolg van de realisatie van de RijnlandRoute;
- Dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie’ vervalt, behalve ter hoogte van Schans Lammen, voor zover gelegen in het plangebied van de partiële herziening.

Toelichting

- Paragraaf 4.4.1 is aangevuld met een nadere toelichting op de asverschuiving van de Trekvlietbrug;
- In paragraaf 4.9.2 is de aanvullende ecopassage t.b.v. kleinere landzoogdieren onder de Lammebrug geschrapt.
- Paragraaf 5.8.3 is aangevuld met de aanvullende ecopassage t.b.v. kleinere landzoogdieren onder de N206 in plaats van de beoogde ecopassage onder de Lammebrug.
- Paragraaf 5.5.3 en 5.5.4 zijn aangevuld met de besluitvorming over archeologische waarden en dubbelbestemmingen voor de N206-Europaweg en de motivatie tot het vervallen van de dubbelbestemmingen in deze partiële herziening uitgezonderd Schans Lammen.

Bijlagen bij de toelichting

- Van het akoestisch onderzoek, bijlage 4 van de partiële herziening wordt de “Bijlage 8 Analyse Hogere waarden en rekenresultaten Kanaalweg” vervangen door een aangepaste versie met een correctie op drie toetspunten van de Plantijnstraat 23, 78 en 106.
- Het selectieadvies en het selectiebesluit ten aanzien van archeologische waarden binnen het plangebied van de RijnlandRoute, tracé N206 Europaweg is toegevoegd aan bijlage 9 van de Toelichting.