



Wet milieubeheer

Bestemmingsplan Leidse Ring Noord Plesmanlaan & Bestemmingsplan Leidse Ring Noord Willem de Zwijgerlaan, beiden te Leiden, Besluit m.e.r.- beoordeling (art. 7.19 Wet milieubeheer)

Inleiding

De gemeente Leiden en Leiderdorp, zijn bezig om de bestaande infrastructuur aan te passen en te verbeteren. Het gaat hier om aanpassingen aan de infrastructuur van de Leidse Ring Noord. De Leidse Ring Noord is de verbinding tussen de A44 en de aansluiting op de provinciale weg N446 en vormt samen met de A4, A44, N446 en de nieuwe Rijnlandroute. Dit alles vormt samen de Leidse Ring. Het project Leidse Ring Noord (hierna LRN) bestaat uit vijf tracédelen (Plesmanlaan -Leiden, Schipholweg – Leiden, Willem de Zwijgerlaan – Leiden, Engelendaal – Leiderdorp en Oude Spoorbaan – Leiderdorp). Voor vier van de vijf tracédelen worden nieuwe bestemmingsplannen opgesteld omdat de infrastructurele aanpassingen niet passen binnen de thans geldende bestemmingsplannen. De infrastructurele aanpassingen aan het tracé Schipholweg – Leiden zijn wel passend binnen het geldende bestemmingsplan.

Op grond van artikel 7.19, lid 1 Wet milieubeheer (Wm) dient -in het geval dat het bevoegd gezag eveneens degene is die een activiteit, aangewezen krachtens artikel 7.2, eerste lid, onder b, wil ondernemen- het bevoegd gezag in een zo vroeg mogelijk stadium voor de voorbereiding van het besluit dat krachtens het vierde lid van dat artikel is aangewezen, een beslissing te nemen omtrent de vraag of vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Omdat het hele tracé LRN een samenhangend geheel is, is voor het gehele tracé waarvan drie tracédelen zijn gelegen op het grondgebied van Leiden en twee tracédelen zijn gelegen op het grondgebied van Leiderdorp, 1 aanmeldnotitie opgesteld. Echter, omdat de LRN zich uitstrekt over twee gemeenten, worden er twee aparte m.e.r.-beoordelingsbesluiten genomen (1 besluit voor de bestemmingsplannen op het grondgebied van de gemeente Leiden en 1 besluit voor het grondgebied van de gemeente Leiderdorp).

M.e.r.-beoordeling

De LRN, bestaande uit een wegverbinding van 6,8 km lang voldoet aan het begrip autoweg uit onderdeel A van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. (autoweg: een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren). De ontwikkeling is hiermee een activiteit zoals bedoeld onder D 1.1 (De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg) uit onderdeel D van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. De artikelen 7.19 tot en met 7.20a Wm zijn voor alle genoemde activiteiten van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. van toepassing.

Het gehele tracé LRN bedraagt 6,8 kilometer. De fysieke ingrepen beperken zich echter tot een aantal deellocaties: Plesmanlaan 0,6 kilometer, Schipholweg 0,5 kilometer, Willem de Zwijgerlaan 0,6 kilometer, Engeldaal en Oude Spoorbaan tezamen 1,7 kilometer. De fysieke ingreep bedraagt daarmee in totaal 3,4 kilometer, waarvan 1,7 km op het grondgebied van Leiderdorp. De drempelwaarde voor de voorgenomen ontwikkeling D1.1 'de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg', bedraagt 5 kilometer. De geldende drempelwaarden uit onderdeel D van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. worden zodoende niet overschreden. Dit houdt in dat, van uit het Besluit m.e.r. voor het plan LRN **geen verplichting** bestaat tot het uitvoeren van een 'formele' m.e.r.-beoordeling en dat in principe kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Echter, de gemeente Leiden en Leiderdorp hebben, ondanks dat de fysieke ingrepen betrekking hebben op minder dan 5 km, gekozen voor het uitvoeren van een formele m.e.r.-beoordeling. Dit om te voorkomen dat hierover een discussie over ontstaat aangezien het hele tracé LRN de drempelwaarde van de activiteit D 1.1 overschrijdt. Dit is voor de inhoud van de m.e.r.-beoordeling en het te nemen besluit verder niet heel relevant omdat zowel voor een vormvrije als formele m.e.r.-beoordeling op dezelfde wijze en met dezelfde diepgang gebruik moet worden gemaakt van de selectiecriteria uit bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn. Het verschil betreft enkel het wel of niet publiceren van dit besluit.

Het besluit is opgesteld aan de hand van de in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), artikel 4, lid 3, bedoelde selectiecriteria. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- het rapport 'm.e.r.-beoordeling Leidse Ring Noord' (Anteagroup, definitieve revisie 6.0, d.d. 10 december 2021, projectnummer 0459323)
- Concept-Bestemmingsplan Leidse Ring Noord Plesmanlaan (toelichting met bijlagen, regels en verbeelding), conceptversie verkregen op 27 oktober 2021.

1. Kenmerken van het project

De beoordeling van dit selectie criterium is uitgebreid verwoord in paragraaf 3.1 van het rapport 'm.e.r.-beoordeling Leidse Ring Noord'. Deze paragraaf kan als ingelast worden beschouwd. Aanvullend hierop is het volgende op te merken.

De LRN is een wegverbinding met als doel de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Binnen de gemeente Leiden bestaat het tracé uit drie delen: Plesmanlaan, Schipholweg en Willem de Zwijgerlaan. Langs de verschillende tracédelen in de gemeente Leiden vinden diverse wijzigingen plaats ter verbetering van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid:

Plesmanlaan

- de kruising van de Plesmanlaan, Vondellaan en Darwinweg wordt opnieuw ingericht middels een gelijkvloerse kruising.
- De langzame verkeersstromen worden gescheiden van het andere verkeer middels een drietal ongelijkvloerse kruisingen.
- het fietspad langs de Darwinweg wordt verplaatst van de oostzijde naar de westzijde.
- De openbaar vervoervoorzieningen worden efficiënter ingepast.

Schipholweg

- kruising Schipholweg en Morssingel wordt opnieuw ingericht waarbij de aansluiting van het busverkeer wordt ingepast.
- De Dellaertweg wordt opnieuw ingericht.
- De aansluiting ter hoogte van de locatie voormalige brandweerkazerne wordt opnieuw vormgegeven.

Willem de Zwijgerlaan

- De kruising van de Willem de Zwijgerlaan, IJsselmeerlaan en Sumatrastraat wordt opnieuw ingericht door middel van een ongelijkvloerse kruising.
- Ook wordt de Willem de Zwijgerlaan zelf opnieuw ingericht.

In de omgeving van het project Leidse Ring Noord vinden diverse projecten plaats. De Centrumroute en Rijnlandroute dragen eveneens bij aan een verbetering van het verkeerssysteem en een leefbare en toegankelijke binnenstad van de gemeente Leiden. In het Vondelkwartier worden woningen ontwikkeld en het huidige ijshalcomplex zal worden herbestemd. Het Bio Science Park Leiden gelegen nabij de Plesmanlaan is in ontwikkeling. Daarnaast wordt ingezet om een verbetering van het openbaar vervoer door een HOV-verbinding tussen Leiden, Katwijk en Noordwijk te realiseren. Deze projecten zijn alleen al individueel getoetst en geven in het kader van de LRN voor de drie tracédelen in de gemeente Leiden, geen aanleiding om cumulatieve effecten voor de (milieu) aspecten te verwachten.

2. Plaats van het project.

De beoordeling van dit selectiecriterium is uitgebreid verwoord in paragraaf 3.2 van het rapport 'm.e.r.-beoordeling Leidse Ring Noord'. Deze paragraaf kan als ingelast worden beschouwd. Aanvullend hierop is het volgende op te merken.

Het plangebied LRN bestaat voornamelijk uit de bestaande infrastructuur en het groen rondom de infrastructuur en is gelegen aan de noordzijde van Leiden en Leiderdorp. De LRN is de verbinding tussen de A44 en de aansluiting op de provinciale weg N446. Het plangebied (geheel) wordt aan de noordzijde begrensd door het Bio Science Park Leiden, Leiden centraal, de moestuinen van Tuinvereniging "Ons Buiten" en de Boterhuispolder in Leiderdorp. De zuidzijde van het gehele plangebied wordt begrensd door de woonwijk Lage Mors, de binnenstad van Leiden en de woonwijken Noorderkwartier, De Kooi, Buitenhof en Leyhof.

Kijkend naar het plangebied in de gemeente Leiden (tracédeel Plesmanlaan, Schipholweg, Willem de Zwijgerlaan), is het volgende op te merken:

- Het plangebied ligt niet in of nabij een (reserveringsgebied) waterbergings-, drinkwaterwinnings-, grondwaterbeschermingsgebied;
- Het plangebied ligt volledig in het stedelijk gebied van Leiden;
- Het plangebied is nabij Natura 2000-gebied gelegen. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Meijendel & Berkheide" ligt op circa 4,0 kilometer afstand ten westen van het plangebied;
- Het plangebied bevindt zich niet in of nabij het Natuur Netwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde Natuur Netwerk Nederland ligt op circa 1,0 kilometer afstand ten noorden van het plangebied;
- In de directe omgeving van het plangebied in de gemeente Leiden liggen diverse provinciale belangrijke weidevogelgebieden die zijn beschermd op grond van de Omgevingsverordening Ruimte van Zuid-Holland. De Boterhuispolder (aangewezen als weidevogelgebied) ligt op ca. 500 meter ten oosten van het tracédeel Willem de Zwijgerlaan.

- Het plangebied kent geen bijzondere landschappelijk of cultuurhistorische waarden (geen onderdeel van een beschermd stads- of dorpsgezicht, geen Rijks-, gemeente- en/of archeologische monumenten).

3. Kenmerken van het potentiële effect

Ten behoeve van deze ontwikkeling is, in het kader van het bestemmingsplanproces een uitgebreide m.e.r. beoordeling uitgevoerd. Deze m.e.r. beoordeling is verwoord in het rapport 'm.e.r.-beoordeling Leidse Ring Noord' en heeft betrekking op het gehele tracé LRN. Korthedshalve wordt voor de beoordeling van de kenmerken van de potentiële effecten verwezen naar paragraaf 3.3 van dit rapport. Deze paragraaf kan dan ook als ingelast worden beschouwd. Aanvullend is hierbij op te merken dat, voor de beoordeling van dit selectiecriterium in het rapport, gebruik is gemaakt van de gebieds- en milieuonderzoeken die uit zijn uitgevoerd ten behoeve van het gehele plan. In het rapport wordt, waar nodig en relevant, per milieuaspect een effectbeoordeling gedaan van de mogelijk te verwachten milieueffecten per tracédeel. Hieruit volgt dat er geen belangrijk negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten voor het gehele tracé LRN in zijn geheel en voor de tracédelen Plesmanlaan en Willem de Zwijgerlaan in het bijzonder.

Conclusie

Nu uitgesloten kan worden dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, is er geen aanleiding om een milieueffectrapport op te stellen voor de tracédelen Plesmanlaan en Willem de Zwijgerlaan.

Besluit

Wij besluiten:

- I. op grond van artikel 7.19 eerste lid, van de Wet milieubeheer dat geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld voor het bestemmingsplan 'Leidse Ring Noord Plesmanlaan' en het bestemmingsplan 'Leidse Ring Noord Willem de Zwijgerlaan', beiden te Leiden, omdat de activiteit niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage.

Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden
namens dezen,



De heer R. Heemskerk
Portefeuillemanager Omgevingsadvies



Wet milieubeheer

Bestemmingsplan Leidse Ring Noord Engelendaal & Bestemmingsplan Leidse Ring Noord Oude Spoorbaan, beiden te Leiderdorp Besluit m.e.r.-beoordeling (art. 7.19 Wet milieubeheer)

Inleiding

De gemeente Leiden en Leiderdorp, zijn bezig om de bestaande infrastructuur aan te passen en te verbeteren. Het gaat hier om aanpassingen aan de infrastructuur van de Leidse Ring Noord. De Leidse Ring Noord is de verbinding tussen de A44 en de aansluiting op de provinciale weg N446 en vormt samen met de A4, A44, N446 en de nieuwe Rijnlandroute. Dit alles vormt samen de Leidse Ring. Het project Leidse Ring Noord (hierna LRN) bestaat uit vijf tracédelen (Plesmanlaan -Leiden, Schipholweg – Leiden, Willem de Zwijgerlaan – Leiden, Engelendaal – Leiderdorp en Oude Spoorbaan – Leiderdorp). Voor vier van de vijf tracédelen worden nieuwe bestemmingsplannen opgesteld omdat de infrastructurele aanpassingen niet passen binnen de thans geldende bestemmingsplannen. De infrastructurele aanpassingen aan het tracé Schipholweg – Leiden zijn wel passend binnen het geldende bestemmingsplan.

Op grond van artikel 7.19, lid 1 Wet milieubeheer (Wm) dient -in het geval dat het bevoegd gezag eveneens degene is die een activiteit, aangewezen krachtens artikel 7.2, eerste lid, onder b, wil ondernemen - het bevoegd gezag in een zo vroeg mogelijk stadium voor de voorbereiding van het besluit dat krachtens het vierde lid van dat artikel is aangewezen, een beslissing te nemen omtrent de vraag of vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Omdat het hele tracé LRN een samenhangend geheel is, is voor het gehele tracé waarvan drie tracédelen zijn gelegen op het grondgebied van Leiden en twee tracédelen zijn gelegen op het grondgebied van Leiderdorp, 1 aanmeldnotitie opgesteld. Echter, omdat de LRN zich uitstrekt over twee gemeenten, worden er twee aparte m.e.r.-beoordelingsbesluiten genomen (1 besluit voor de bestemmingsplannen op het grondgebied van de gemeente Leiden en 1 besluit voor het grondgebied van de gemeente Leiderdorp).

M.e.r.-beoordeling

De LRN, bestaande uit een wegverbinding van 6,8 km lang voldoet aan het begrip autoweg uit onderdeel A van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. (autoweg: een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren). De ontwikkeling is hiermee een activiteit zoals bedoeld onder D 1.1 (De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg) uit onderdeel D van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. De artikelen 7.19 tot en met 7.20a Wm zijn voor alle genoemde activiteiten van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. van toepassing.

Het gehele tracé LRN bedraagt 6,8 kilometer. De fysieke ingrepen beperken zich echter tot een aantal deellocaties: Plesmanlaan 0,6 kilometer, Schipholweg 0,5 kilometer, Willem de Zwijgerlaan 0,6 kilometer, Engelendaal en Oude Spoorbaan tezamen 1,7 kilometer. De fysieke ingreep bedraagt daarmee in totaal 3,4 kilometer, waarvan 1,7 km op het grondgebied van Leiderdorp. De drempelwaarde voor de voorgenomen ontwikkeling D1.1 'de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg', bedraagt 5 kilometer. De geldende drempelwaarden uit onderdeel D van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. worden zodoende niet overschreden. Dit houdt in dat, van uit het Besluit m.e.r. voor het plan LRN **geen verplichting** bestaat tot het uitvoeren van een 'formele' m.e.r.-beoordeling en dat in principe kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Echter, de gemeente Leiden en Leiderdorp hebben, ondanks dat de fysieke ingrepen betrekking hebben op minder dan 5 km, gekozen voor het uitvoeren van een formele m.e.r.-beoordeling. Dit om te voorkomen dat hierover een discussie over ontstaat aangezien het hele tracé LRN de drempelwaarde van de activiteit D 1.1 overschrijdt. Dit is voor de inhoud van de m.e.r.-beoordeling en het te nemen besluit verder niet heel relevant omdat zowel voor een vormvrije als formele m.e.r.-beoordeling, op dezelfde wijze en met dezelfde diepgang gebruik moet worden gemaakt van de selectiecriteria uit bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn. Het verschil betreft zich uitsluitend het wel of niet expliciet publiceren van het besluit.

Het besluit is opgesteld aan de hand van de in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), artikel 4, lid 3, bedoelde selectiecriteria. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- het rapport 'm.e.r.-beoordeling Leidse Ring Noord' (Anteagroup, definitieve revisie 6.0, d.d. 10 december 2021, projectnummer 0459323)
- LRN Oude Spoorbaan Vervolgonderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming, projectnummer 0459323.400, 24 november 2021, Antea, met bijlage 1: Vervolgonderzoek Oude Spoorbaan Leiderdorp, projectnummer 2512, november 2021, BSN
- Leidse Ring Noord Oude Spoorbaan toetsing weidevogelgebied, Antea Groep, projectnummer 459323.400, 8 juli 2021 (Bijlage 4 plantoelichting bestemmingsplan LRN Oude Spoorbaan)
- Concept-Bestemmingsplan Leidse Ring Noord Engelendaal (toelichting met bijlagen, regels en verbeelding), conceptversie verkregen op 8 november 2021.
- Concept-Bestemmingsplan Leidse Ring Noord Oude Spoorbaan (toelichting met bijlagen, regels en verbeelding), conceptversie verkregen op 8 november 2021.
- Mailwisseling provincie Zuid-Holland & Leiderdorp inzake bestemmingsplan LRN Oude Spoorbaan in relatie tot het provinciaal belangrijk weidevogelgebied en kroonjuweel (mailwisseling 20 juli – 7 oktober 2021, bij ODWH geregistreerd onder nummer D2021-210716)

1. Kenmerken van het project

De beoordeling van dit selectie criterium is uitgebreid verwoord in paragraaf 3.1 van het rapport 'm.e.r.- beoordeling Leidse Ring Noord'. Deze paragraaf 3.1 kan als ingelast worden beschouwd. Aanvullend hierop is het volgende op te merken.

DE LRN is een wegverbinding met als doel de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Binnen de gemeente Leiderdorp bestaat het tracé uit twee delen: Engelendaal en Oude Spoorbaan. Langs beide tracédelen vinden diverse wijzigingen plaats ter verbetering van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid:

Engelendaal

- De kruising Willem de Zwijgerlaan - Oude Spoorbaan - Engelendaal wordt opnieuw ingericht waarbij de bypass vanaf de Willem de Zwijgerlaan naar de Engelendaal en de bypass van Engelendaal naar de OudeSpoorbaan komen te vervallen
- de langzame verkeersstromen op de kruising worden opnieuw ingericht door middel van een fietstunnel onder de Engelendaal
- De Engelendaal opnieuw ingericht, waarbij deze wordt voorzien van een busstrook en langs de weg worden geluidschermen geplaatst
- de Dwarswateringsbrug wordt vervangen

Oude Spoorbaan

- de Oude Spoorbaan wordt opnieuw ingericht met tweemaal twee rijstroken
- de rotonde van de Oude Spoorbaan bij de Schildwacht wordt geoptimaliseerd, hierbij worden onder andere de langzame verkeersstromen op de rotonde ingericht door middel van een ongelijkvloerse verbinding en wordt de bushalte verplaatst
- De maximumsnelheid op de Oude Spoorbaan wordt verhoogd van 50km/uur naar 70 km/uur.

In de omgeving van het project Leidse Ring Noord vinden diverse projecten plaats. Deze projecten (Centrumroute, Rijnlandroute, woningbouw Vondelkwartier, herbestemming ijshalcomplex Leiden, doorontwikkeling Bio Sience Park Leiden, HOV-verbinding Leiden-Katwijk – Noordwijk) zijn individueel getoetst en geven in het kader van de LRN voor de drie tracédelen in de gemeente Leiden, geen aanleiding om cumulatieve effecten voor de (milieu) aspecten te verwachten. In de gemeente Leiderdorp vinden geen projecten plaats die een cumulatief effect kunnen geven in combinatie met de LRN.

2. Plaats van het project.

De beoordeling van dit selectiecriterium is uitgebreid verwoord in paragraaf 3.2 van het rapport 'm.e.r.- beoordeling Leidse Ring Noord'. Deze paragraaf 3.2 kan als ingelast worden beschouwd. Aanvullend hierop is het volgende op te merken.

Het plangebied LRN bestaat voornamelijk uit de bestaande infrastructuur en het groen rondom de infrastructuur en is gelegen aan de noordzijde van Leiden en Leiderdorp. De LRN is de verbinding tussen de A44 en de aansluiting op de provinciale weg N446. Het plangebied (geheel) wordt aan de noordzijde begrensd door het Bio Science Park Leiden, Leiden centraal, de moestuinen van Tuinvereniging "Ons Buiten" en de Boterhuispolder in Leiderdorp. De zuidzijde van het gehele plangebied wordt begrensd door de woonwijk Lage Mors, de binnenstad van Leiden en de woonwijken Noorderkwartier, De Kooi, Buitenhof en Leyhof.

Kijkend naar het plangebied in de gemeente Leiderdorp (tracédeel Engelendaal en Oude Spoorbaan), is het volgende op te merken:

- Het plangebied ligt niet in of nabij een (reserveringsgebied) waterbergings-, drinkwaterwinnings-, grondwaterbeschermingsgebied;
- Het tracédeel Engelendaal ligt in het stedelijk gebied van de gemeente Leiderdorp.
- Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Meijndel & Berkheide" ligt op circa 7,0 kilometer afstand ten westen van het plangebied;
- Het plangebied bevindt zich niet in of nabij het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde gebied wat onderdeel uitmaakt van het NNN-gebied ligt op circa 1,8 kilometer afstand ten noorden van het plangebied;

- Het tracé Oude spoorbaan ligt voor een klein deel in de Boterhuispolder. Deze polder is aangewezen als provinciaal belangrijk weidevogelgebied op grond van de Omgevingsverordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland. Deze polder maakt tevens onderdeel uit van het kroonjuweel 'Kagerplassen en molens'. Dit gebied is cultureel erfgoed en is tevens beschermd op grond van de eerder genoemde Omgevingsverordening Ruimte.
- Het plangebied kent geen bijzondere landschappelijk of cultuurhistorische waarden (geen onderdeel van een beschermd stads- of dorpsgezicht, geen Rijks-, gemeenten/of archeologische monumenten).

3. Kenmerken van het potentiële effect

Ten behoeve van deze ontwikkeling is, in het kader van het bestemmingsplanproces een uitgebreide m.e.r. beoordeling uitgevoerd. Deze m.e.r. beoordeling is verwoord in het rapport 'm.e.r.-beoordeling Leidse Ring Noord' en heeft betrekking op het gehele tracé van de LRN. Korte tijdshalve wordt voor de beoordeling van de kenmerken van de potentiële effecten verwezen naar paragraaf 3.3 van dit rapport. Deze paragraaf 3.3 kan dan ook als ingelast worden beschouwd. Voor de beoordeling van dit selectiecriterium in het rapport, is gebruik gemaakt van de gebieds- en milieuonderzoeken die uit zijn uitgevoerd ten behoeve van het gehele plan. In het rapport wordt, waar nodig, per milieuaspect een effectbeoordeling gedaan van de mogelijk te verwachten milieueffecten per tracédeel. Hieruit volgt dat er geen belangrijk negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten voor het gehele tracé LRN in zijn geheel en voor de tracédelen Plesmanlaan en Willem de Zwijgerlaan in het bijzonder. Bijzondere aandacht is er voor het tracé Oude Spoorbaan wanneer het gaat om de aanwezigheid van soorten die zijn beschermd op grond van de Wet natuurbescherming, de status van de Boterhuispolder aan de noordzijde van de Oude Spoorbaan als provinciaal belangrijk weidevogelgebied en als Kroonjuweel (cultureel erfgoed).

Beschermde soorten

Uit de diverse ecologische onderzoeken blijkt dat, als gevolg van het plan langs Oude Spoorbaan, essentieel leefgebied van de huismus verloren gaat. Daarnaast zijn zowel aan de noord- als de zuidzijde exemplaren aangetroffen van de zwaar beschermde platte schijfhoren. Als gevolg hiervan zal er een ontheffing Wet natuurbescherming moeten worden aangevraagd en verkregen om het plan tot uitvoering te kunnen brengen. Ten behoeve van deze ontheffing zullen maatregelen getroffen moeten ter compensatie van het verlies van het leefgebied van de platte schijfhoren en huismus. Wanneer alle maatregelen worden uitgevoerd, kan worden gesteld dat, ondanks dat er een ontheffing nodig is, er geen sprake is van belangrijk gevolg voor de biodiversiteit.

Weidevogelgebied

De herinrichting van de Leidse Ring Noord ter hoogte van de Oude Spoorbaan leidt tot een verschuiving van de infrastructuurvoorzieningen in noordelijke richting. Het gaat hier realisatie van infrastructuur in de Boterhuispolder. Deze polder heeft een oppervlakte van ca. 436 hectare, waarvan ca. 100 hectare op het grondgebied van Leiderdorp. De Boterhuispolder is in zijn geheel aangewezen als provinciaal belangrijk weidevogelgebied. Het planvoornemen leidt tot een beperkt ruimtebeslag van ca. 6.000 m² (0,6 hectare) binnen het provinciale belangrijke weidevogelgebied. Het ruimtebeslag betreft. Deze verschuiving vindt plaats in een zone waar in de huidige situatie een hoogspanningsleiding door het gebied loopt en die in de huidige situatie dicht bij de Oude Spoorbaan ligt. In deze zone is al sprake van een hoge mate van verstoring. Als het gevolg daarvan heeft deze zone geen belangrijke functie voor weidevogels. Ondanks dat het plan ervoor zorgt dat het weidevogelgebied met 6.000m² kleiner wordt, leidt het toepassen van een geluidsarm verhardingstype (stiller asfalt) op de Oude Spoorbaan (ondanks de snelheidsverhoging van 50 naar

70 km/uur) tot een afname van de oppervlakte geluidsverstoord weidevogelgebied met 9,8 hectare, gemeten op basis van de verschuiving van de 47 dB(A)- contour als kritische grens. Gelet op het voorgaande kan desondanks worden gesteld dat het plan leidt tot een beperkte (niet significante) aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het weidevogelgebied. Ook de provincie Zuid-Holland heeft aangegeven in te stemmen met de conclusie het plan niet leidt tot een significante aantasting van het belangrijke weidevogelgebied.

Kroonjuweel

De Boterhuispolder, maakt onderdeel uit van het Kroonjuweel 'Kagerplassen en molens' en is cultureel erfgoed. Van belang hierbij is behoud van de landschappelijke polderstructuur en slotenpatroon en de openheid. De Oude Spoorbaan vormt momenteel de grens tussen het historische landschap van de Boterhuispolder en de wijk Leyhof. De uitbreiding van de Oude Spoorbaan (van 2x1 rijbanen naar 2x2 rijbanen) vindt plaats aan de zijde van de Boterhuispolder. Ten opzichte van het referentieontwerp bij het Kaderbesluit zijn voor de inpassing van de weg twee optimalisaties in de verdere uitwerking meegenomen. Hieruit blijkt dat de wegverbreding grotendeels binnen de huidige verkeersbestemming valt, waardoor een groter deel van de historische waterstructuur behouden kan blijven. Ten behoeve van flexibiliteit bij de uitwerking van het ontwerp is er voor gekozen om de verkeersbestemming ten opzichte van de huidige situatie circa 2 meter te verbreden de Boterhuispolder in. Het talud wordt groen ingericht. Door de verschuiving van de weg worden een aantal delen van sloten geraakt. Deze worden iets omgelegd, zodat het slotenpatroon hersteld wordt. Daarnaast zal het oude slotenpatroon van de Boterhuispolder in de groenstrook tussen de Oude Spoorbaan en de Dijkwacht worden hersteld. Dit dient tevens als waterberging voor de compensatie van de toegenomen verharding. Door de provincie is aangegeven dat de compensatie via het 'landschapsherstel' aan de zuidkant, door herstel van oude sloten en kap van een aantal bomen, een pluspunt is. Zo kan de nieuwe/verbrede weg meer onderdeel worden van het landschap en is er per saldo sprake van voldoende ruimtelijke kwaliteit.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage, kan hebben. Er is daarom geen aanleiding om een milieueffectrapport op te stellen voor de tracédelen Engelendaal en Oude Spoorbaan.

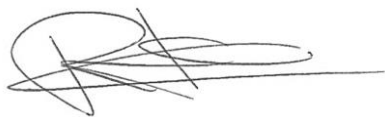
Besluit

Wij besluiten:

- I. op grond van artikel 7.19 eerste lid, van de Wet milieubeheer dat geen milieueffect-rapportage hoeft te worden opgesteld voor het bestemmingsplan 'Leidse Ring Noord Engelendaal' en het bestemmingsplan 'Leidse Ring Noord Oude Spoorbaan', beiden te Leiderdorp, omdat de activiteit niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage.

Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Leiderdorp
namens dezen,

A handwritten signature in dark ink, consisting of a large, stylized 'R' followed by several horizontal and diagonal strokes.

De heer R. Heemskerk
Portefeuillemanager Omgevingsadvies