



**provincie
Zuid-Holland**



Startnotitie Partiële Herziening Inpassingsplan RijnlandRoute

Onderdeel N206 Europaweg

Mei 2021
Provincie Zuid-Holland

Inhoudsopgave:

1	Inleiding.....	3
2	Voorgeschiedenis en aanleiding voor de partiële herziening	5
2.1	Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute.....	5
2.2	Waarom een partiële herziening van het Inpassingsplan RijnlandRoute?	5
3	Toelichting op de voorgestelde ontwerp- en planwijzigingen.....	7
3.1	Uitbreiding van de scope: inpassing busstrook.....	7
3.2	Ontwerptimalisaties.....	8
3.3	Ruimtelijke optimalisaties	10
4	Beleidsuitgangspunten.....	11
4.1	Nationale Omgevingsvisie	11
4.2	Omgevingsbeleid Zuid-Holland.....	11
4.3	Uitvoeringsbesluit.....	12
5	Opzet partiële herziening inpassingsplan	13
5.1	Algemeen	13
5.2	Vormvrije m.e.r.-beoordeling.....	14
5.3	Watertoetsprocedure.....	15
5.4	Natuurbeschermingswet	15
5.5	Tijdelijke voorzieningen.....	17
5.6	Financiële uitvoerbaarheid & exploitatieplan.....	17
6	Flankerende wettelijke proceselementen	18
6.1	Crisis- en herstelwet.....	18
6.2	Omgevingswet overgangsrecht lopende procedures.....	18
6.3	Hogere Waarden Besluit.....	18
6.4	Coördinatieregeling.....	19
6.5	Onteigening.....	20
6.6	Planschade	20
7	Betrokken partijen en communicatie	21
7.1	Betrokken partijen	21
7.2	Organisatie.....	21
7.3	Financiële aspecten.....	21
7.4	Communicatie.....	22
8	Procedure en tijdschema	23

Bijlage 1 - Plangebied Partiële Herziening PIP N206 Europaweg

1 Inleiding

Deze startnotitie beschrijft de inhoudelijke hoofdlijnen en uitgangspunten voor de partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute. De RijnlandRoute is een nieuwe wegverbinding tussen Katwijk, via de A44, en de A4 bij Leiden. Met deze nieuwe route wordt geïnvesteerd in de economische versterking van de regio alsook de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied.

De partiele herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute betreft alleen het deelproject N206 Europaweg. Voor alle andere deelprojecten zoals de N434 en N206 Tjalmaweg blijft het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute vigerend.

Onderdeel van de RijnlandRoute is het project N206 Europaweg. Het project N206 Europaweg loopt van de A4 tot aan de Rooseveltstraat en de Kanaalweg te Leiden. Het grootste deel van het project bestaat uit een verbreding van de Europaweg en een herinrichting van het Lammenschansplein die samen een belangrijke (stads)entree voor Leiden en Voorschoten vormen.



Afbeelding 1: de N206 Europaweg in vogelvlucht

Met de partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan wordt het planologisch mogelijk gemaakt een busstrook aan de N206 Europaweg toe te voegen en het ontwerp van de N206 Europaweg op onderdelen te optimaliseren.

Bij deze startnotitie is, ter verduidelijking, een plankaart bijgevoegd (bijlage 1).

De startnotitie wordt aangeboden aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten om hen te informeren over- en in te laten stemmen met de voorgestelde partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute, onderdeel N206 Europaweg.

Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de voorgeschiedenis en de aanleiding voor de partiële herziening.

Hoofdstuk 3 geeft een toelichting op de voorgestelde planwijzigingen.

Hoofdstuk 4 geeft de beleidsuitgangspunten aan waarbinnen dit inpassingsplan valt.

Hoofdstuk 5 beschrijft in hoofdlijnen de inhoud van de partiële herziening van het inpassingsplan.

Hoofdstuk 6 geeft aan hoe er om wordt gegaan met een aantal wettelijke regelingen van belang bij de realisatie van de N206 Europaweg en die een relatie hebben met de partiële herziening van het inpassingsplan.

Hoofdstuk 7 geeft aan welke partijen bij de totstandkoming van de partiële herziening van het inpassingsplan betrokken worden en hoe er gecommuniceerd wordt.

Hoofdstuk 8 geeft de procedure en een tijdschema aan voor de vaststelling van de partiële herziening van het inpassingsplan.

2 Voorgeschiedenis en aanleiding voor de partiële herziening

2.1 Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute

In december 2014 hebben Provinciale Staten het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute vastgesteld. Dit Provinciaal Inpassingsplan is na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 27 januari 2016 en het daarop volgende nieuwe vaststellingsbesluit van Provinciale Staten op 23 maart 2016 onherroepelijk geworden.

2.2 Waarom een partiële herziening van het Inpassingsplan RijnlandRoute?

Uitbreiding van de scope: inpassing busstrook

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

In het huidige Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute is weliswaar een ruimtelijke reservering opgenomen voor een busstrook, maar is de realisatie en het gebruik ervan niet geregeld. De aanleg en het gebruik van de busstrook moet daarom worden opgenomen in een partiële herziening van het geldende inpassingsplan. Hiervoor geldt dezelfde procedure als die voor het eerdere Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute is voorbereid, waarna het besluit door Provinciale Staten (PS) kan worden vastgesteld.

De wijziging heeft betrekking op de planregels (zodat de realisatie van de busstrook expliciet wordt toegestaan) en op de toelichting. In de toelichting staat het doel van de wijziging en wordt opgenomen wat er ten opzichte van het geldende Inpassingsplan wordt gewijzigd. Verder wordt in de toelichting (kort) stilgestaan bij de effecten van die wijziging.

Ontwerptimalisaties

Op basis van het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute is begonnen met de uitwerking van het ontwerp. Op basis hiervan is geconstateerd dat:

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

Artikel 14.4.1 van het geldend Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute '*Afwijken van de gebruiksregels*' voorziet in een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid specifiek voor het verschuiven van de weg-as met maximaal twee meter naar beide zijden, onder de voorwaarde dat uit onderzoek blijkt dat er geen strijdigheid is met de Wet geluidhinder of andere relevante wetgeving.

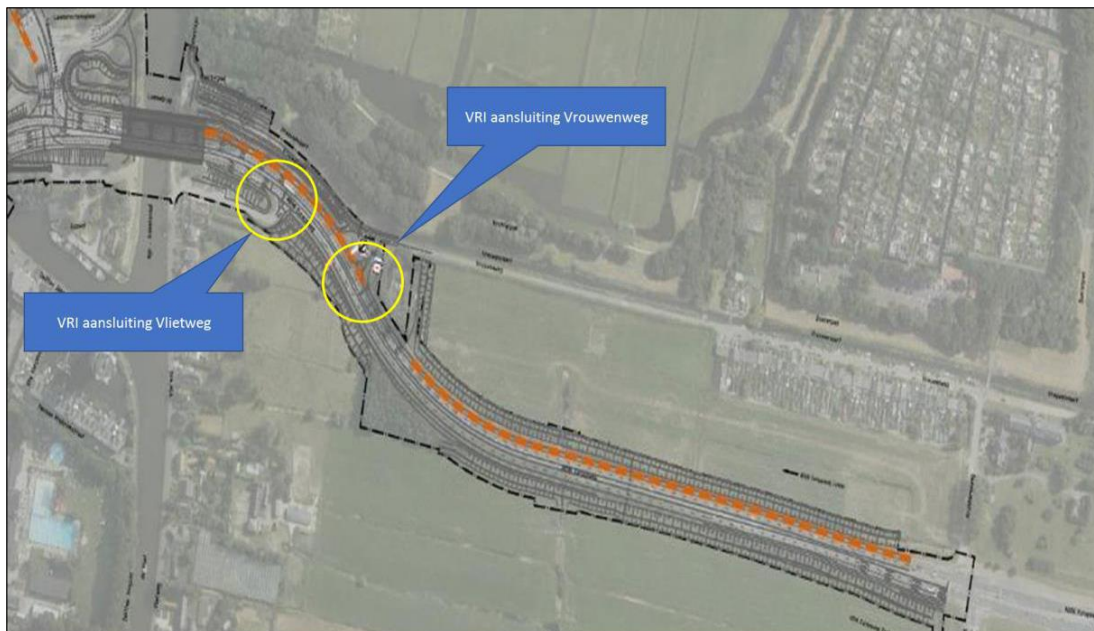
Als gevolg van ontwerptimalisaties is er op onderdelen sprake van een afwijking van meer dan 2 meter en wordt lokaal de plangrens van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute overschreden. Hiervoor is ook een partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute noodzakelijk.

3 Toelichting op de voorgestelde ontwerp- en planwijzigingen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voorgestelde ontwerp- en planwijzigingen. Wanneer het gewijzigde ontwerp aanleiding geeft tot een partiële herziening van het geldende Provinciaal Inpassingsplan is dit expliciet benoemd. Dit laatste is het geval wanneer er niet kan worden voldaan aan de flexibiliteitsbepaling in het geldende Provinciaal Inpassingsplan (er is dan sprake van een afwijking van de ligging van de wegas van meer dan 2 meter) of wanneer de plangrens van het vigerende Inpassingsplan wordt overschreden.

3.1 Uitbreiding van de scope: inpassing busstrook

In het vigerende Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute is planologisch gezien geen rekening gehouden met de inpassing van een busstrook. Wel is in het ontwerp destijds rekening gehouden met het niet onmogelijk maken van een eventuele toekomstige busstrook. Er zijn echter motiverende redenen om de realisatie van deze busstrook te versnellen. Deze komen met name voort uit een maatschappelijke wens om het autoverkeer te reduceren door meer openbaar vervoer te faciliteren en de kwaliteit en betrouwbaarheid ervan (o.a. in termen van reistijd) te vergroten. Een busstrook aan de noordzijde van de Europaweg vermindert het reistijdverlies voor bussen vanuit Zoetermeer bij een brugopening van de Lammebrug. Dit geldt ook bij een verhoogde Lammebrug. De brug hoeft dan weliswaar minder vaak open, maar bij een opening moet de bus (in een situatie zonder busstrook) aansluiten in de wachtrij en is er dus sprake van reistijdverlies en dus vermindering van kwaliteit en betrouwbaarheid.



Afbeelding 2: toekomstige N206 Europaweg met in het oranje gestippeld de nieuwe busstrook

Het toevoegen van de busstrook aan het ontwerp leidt ook tot een aanpassing van de aansluitingen Vrouwenweg en Vlietweg. Om een veilige passage van de bus langs de aansluiting Vrouwenweg mogelijk te maken is een verkeersregelininstallatie (VRI) toegevoegd ter hoogte van de aansluiting. Uit

oogpunt van verkeersveiligheid komt er ook een verkeerregelinstantie bij de aansluiting van de Vlietweg. Met deze VRI's kan verkeer vanaf de Vrouwenweg en de Vlietweg op een veilige manier de Europaweg oprijden.

3.2 Ontwerptimalisaties

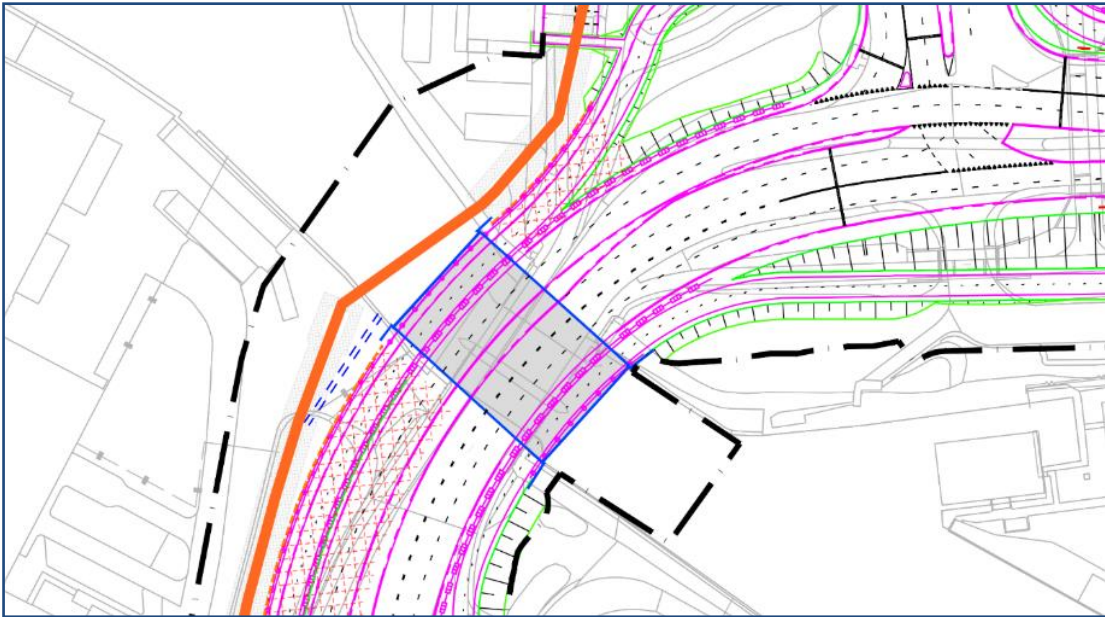
Asverschuiving Europaweg

Met het inpassen van de busstrook in het ontwerp van de N206 Europaweg zijn tevens kansen geconstateerd om te komen tot een slimmere en veiligere bouwfasering met ook minder hinder voor zowel de weggebruiker als ook omwonenden. In het huidige ontwerp - zoals opgenomen in het geldend Provinciaal Inpassingsplan - wordt de Europaweg naar beide kanten verbreed. Door de Europaweg naar het zuiden te verbreden kan de bestaande Europaweg tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk open worden gehouden en kan de uitvoeringsduur verkort worden. De busstrook schuift hierdoor ook mee naar het zuiden en komt zo verder van de woningen aan de Vrouwenweg te liggen. Gevolg van deze aanpassing is wel dat er sprake is van een verschuiving van de weg met meer dan 2 meter en lokaal enkele overschrijdingen van de geldende PIP-grens. Als gevolg hiervan is een partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute noodzakelijk.

Asverschuiving en verlaging Trekvlietbrug ten behoeve van het stamriool

Bij de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan werd bij het ontwerp van de nieuwe Trekvlietbrug uitgegaan van een verlegging van het ten noorden van de Trekvlietbrug gelegen stamriool. Uit nader onderzoek en in overleg met de gemeente Leiden blijkt dat de verlegging meer complex is dan gedacht en ook kostbaarder. De kosten van een verlegging van het stamriool worden daarbij geschat op € 3 mln. tot € 5 mln. met een vertraging van 2 à 3 jaar. Bovendien blijkt er in het gebied door aanwezige kabels en leidingen en andere ondergrondse voorzieningen geen ruimte om het stamriool op een verantwoorde wijze te verleggen. Samen met de gemeente Leiden is onderzoek gedaan naar mogelijke varianten en is geconcludeerd dat een verschuiving van de Trekvlietbrug het beste alternatief is zodat het stamriool op de huidige locatie kan blijven liggen. Deze asverschuiving bedraagt wel meer dan 2 meter als gevolg waarvan een partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan noodzakelijk is en er lokaal sprake is van een overschrijding van de PIP-plangrens.

Gevolg van deze verschuiving is verder dat de hoogteligging van de Trekvliet moet worden aangepast. In het geldende Provinciaal Inpassingsplan is de doorvaarhoogte vastgelegd op 2,90 meter. In verband met het voorkomen van schade aan het stamriool wordt de hoogte van de Trekvlietbrug in overleg met de gemeente Leiden verlaagd tot 1,90 meter. Net als de Lammebrug zal de Trekvlietbrug ook in één keer gebouwd worden met minder verkeershinder tot gevolg.

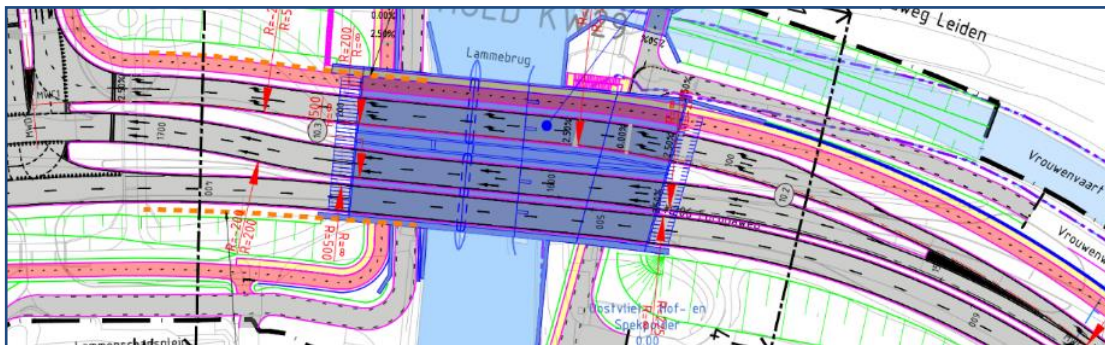


Afbeelding 3: verschoven Trekvlietbrug met in oranje het stamriool

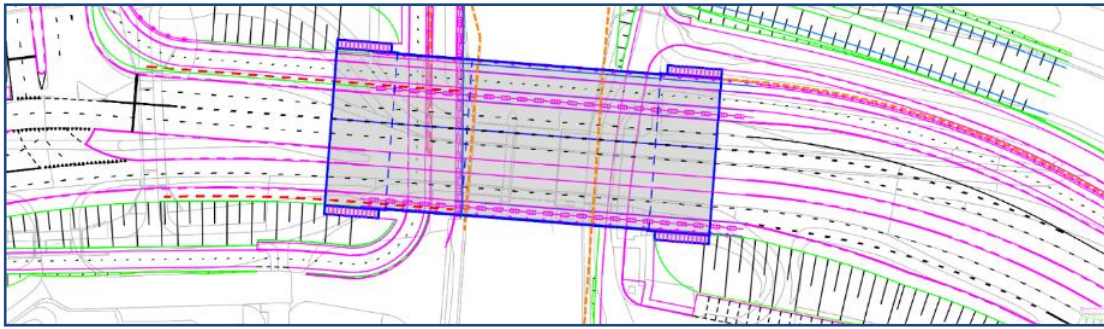
De consequenties voor scheepsvaart zijn beperkt. In het geldende Provinciaal Inpassingsplan is reeds besloten dat de Trekvlietbrug wordt vervangen door een vaste brug waarmee de toegang voor beroepsvaartuigen van het Rijn-Schiekanaal naar de Trekvliet en omgekeerd al niet meer mogelijk is. De toegankelijkheid voor andere bedrijfsmatige duurzame vaartuigen, zoals het door de gemeente adopteerde initiatief Citybarge blijft gewaarborgd. In de partiële herziening zal e.e.a. ook nader worden gemotiveerd.

Asverschuiving Lammebrug

In het geldende Provinciaal Inpassingsplan is uitgegaan van een Lammebrug bestaande uit twee vallen. Daarmee zou de brug in twee fasen worden gebouwd en beide vallen op afstand van elkaar komen te liggen. Uit nader onderzoek is gebleken dat hiermee een complexe bouw- en verkeersfasering ontstaat met alle gevolgen van dien op verkeershinder en verkeersveiligheid. Het in één keer bouwen van de nieuwe Lammebrug met toepassing van een tijdelijke Lammebrug aan de zuidzijde lost dit grotendeels op. Door de brug één keer te bouwen wordt het eindbeeld ook verkeersveiliger. In tegenstelling tot het oude ontwerp, hoeven automobilisten niet meer ruim voor de Lammebrug te kiezen voor de richting Leiden-centrum of Voorschoten, maar kan deze keuze gewoon bij de voorsorteerstroken op het Lammenschansplein gemaakt worden.



Afbeelding 4: oude ontwerp van de Lammebrug met twee aparte bruggdelen en gescheiden rijbanen



Afbeelding 5: nieuwe ontwerp van de Lammebrug met tegen elkaar liggende vallen

Hoogteligging Lammenschansplein

Als gevolg van de hoogteligging van de bruggen is in het geldende Provinciaal Inpassingsplan ook rekening gehouden met een ophoging van het Lammenschansplein met ruim een meter. Hiervoor dient het hele plein een voorbelasting te krijgen met een complexe en langdurige bouwfasering tot gevolg. Nader onderzoek heeft aangetoond dat het binnen de ontwerprichtlijnen mogelijk is om de Lammenschansweg en de Kanaalweg minder vergaand op te hogen (ongeveer 40 cm). Dit scheelt aanzienlijk in zettingstijd waardoor de bouwfasering korter en minder complex kan worden uitgevoerd. Deze aanpassing past binnen de flexibiliteitsbepalingen van het geldende Provinciaal Inpassingsplan.



Afbeelding 6: Artist impression inpassing fietstunnels Lammenschansplein

3.3 Ruimtelijke optimalisaties

Tot slot, in goed overleg en op verzoek van de gemeente Leiden wordt lokaal de PIP-grens geoptimaliseerd, enkele voorbeelden hiervan betreffen de ontsluiting van de parkeervoorziening nabij de flat aan de Corbulostraat maar bijvoorbeeld ook de ruimtelijke inpassing van een voetgangersoversteek en bushalte aan de Lammenschansweg.

4 Beleidsuitgangspunten

De partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan Rijnland betreft alleen de optimalisaties van de N206 Europaweg met bijbehorende kunstwerken, zoals bruggen maar ook watergangen en geluidsmaatregelen. De partiële herziening van het Inpassingsplan N206 Europaweg wordt afgestemd op het relevante beleidskader van het rijk, provincie en betrokken gemeenten.

4.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) bevat de hoofdzaken van het beleid voor de fysieke leefomgeving. Uit de Omgevingswet volgt dat al het strategische beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, én het nieuwe strategische beleid op het beleidsterrein van de fysieke leefomgeving worden opgenomen in de NOVI. Dit betreft onder meer ook de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) waaraan eerder ook het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute is getoetst.

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) schetst een duurzaam toekomstperspectief voor de leefomgeving in Nederland in 2050. In het geschetste toekomstperspectief in de NOVI wordt gewezen op het belang van betrouwbare verbindingen dat wil zeggen een goede en betrouwbare infrastructuur als onderdeel van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Dit geldt voor verbindingen binnen en tussen steden en economische kerngebieden door het land, maar ook over de grens. Het project RijnlandRoute waaronder dus ook de N206 Europaweg (inclusief de wijzigingen zoals deze zijn voorzien) dragen bij aan dit toekomstperspectief.

4.2 Omgevingsbeleid Zuid-Holland

Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Daarnaast zijn in het Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en –plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit.

4.3 Omgevingsvisie Leiden 2040

De Omgevingsvisie Leiden 2040 gaat over ontwikkeling, gebruik, beheer, behoud en bescherming van de fysieke leefomgeving. De visie beschrijft onder meer Leidse waarden voor ontwikkeling van de stad, trends en ontwikkelingen die ruimte vragen in de stad, en verhaallijnen over ontwikkeling van de stad.

4.4 Ontwikkelperspectief Leiden Zuidwest 2040

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

4.5 Bestemmingsplannen

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet vervangt het omgevingsplan het bestemmingsplan en de beheersverordening uit de Wet ruimtelijke ordening. Onder de Omgevingswet moet iedere gemeente één omgevingsplan voor haar hele grondgebied vaststellen. Gemeenten krijgen hierbij ruimte om omgevingsplannen 'globaler en flexibeler' in te richten dan bestemmingsplannen.

De partiële herziening van het inpassingsplan sluit aan op de vooralsnog geldende bestemmingsplannen:

- Loswal e.o.; onherroepelijk (vastgesteld 2018-07-12)
- Tracébesluit A4 en A44, onherroepelijk (vastgesteld 2018-03-15);
- Zuidwest, onherroepelijk (vastgesteld 2017-06-15);
- Oostvlietpolder 2016, geheel in werking (vastgesteld 2016-09-06);
- Oostvlietpolder, onherroepelijk (vastgesteld 2014-02-13);
- A4/Cronesteyn, onherroepelijk (vastgesteld 2013-05-30);
- Delftse Jaagpad, onherroepelijk (vastgesteld 2013-01-22);
- Lammenschansdriehoek, deels onherroepelijk in werking (vastgesteld 2012-12-20).

4.3 Uitvoeringsbesluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland heeft gelet op Artikel 2.2.1. van de Regeling Projecten Zuid-Holland op 26 juni 2013 het "uitvoeringsbesluit" genomen inzake de aanvang van de realisatiefase van het Project RijnlandRoute.

5 Opzet partiële herziening inpassingsplan

5.1 Algemeen

Naar aanleiding van de inpassing van de busstrook is door een ingenieursbureau een analyse uitgevoerd naar de mogelijke impact ervan op de relevante milieuthema's. Deze analyse ligt aan de basis voor het actualiseren van de reeds eerder - in het kader van het Inpassingsplan RijnlandRoute - uitgevoerde milieuonderzoeken. Deze actualisaties betreffen:

- Verkeer;
- Bodem;
- Natuur/Ecologie;
- Externe veiligheid;
- Niet-Gesprongen Explosieven;
- Luchtkwaliteit;
- Stikstof;
- Verkeersveiligheid;
- Geluid en trillingen;
- Water;
- Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie.

De opzet van de partiële herziening van het inpassingsplan zal sober en functioneel zijn en sluit zoveel mogelijk aan bij het geldend Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute. In de toelichting wordt ingegaan op de ruimtelijk relevante onderdelen alsmede op andere relevante ruimtelijke plannen en beleidsnota's en de diverse (milieu)technische onderzoeken, die in het kader van de planontwikkeling zijn of worden verricht. De beschrijving wordt geënt op basis van de reeds beschikbare en nog te actualiseren onderzoeksgegevens.

Het juridisch bindende gedeelte partiële herziening zal bestaan uit een verbeelding en planregels. De bestemmingen die op de verbeelding worden ingetekend zullen van een toelichting worden voorzien. Naast de bestemmingen zal het plan een aantal algemene regels bevatten, zoals begrips- en gebruiksregels, regels over de wijze van meten en afwijkings- en wijzigingsmogelijkheden.

In de partiële herziening worden in ieder geval de volgende ontwerpwijzigingen ten opzichte van het geldend Provinciaal Inpassingsplan geborgd:

- De busstrook wordt opgenomen in de regels van de bestemming 'verkeer'. In de herziening wordt het aantal rijstroken vastgelegd.
- Het plangebied wordt uitgebreid om de technische uitvoerbaarheid van het wegontwerp te borgen. Op deze uitbreidingen komt de bestemming 'Verkeer' te liggen plus eventuele relevante dubbelbestemmingen.

De partiële herziening van het inpassingsplan dient digitaal op-, vast- en beschikbaar gesteld te worden volgens de landelijke RO-standaarden (IMRO2012). Onderdeel van deze standaardset is de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbaarheid Bestemmingsplannen). Dat wil zeggen dat een vaste

indeling van verbeelding en plan-regels zal worden aangehouden en dat de verbeelding geschikt is voor digitale toepassingen en uitwisseling met andere instanties.

5.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op grond van artikel 2 van het Besluit m.e.r. kan op basis van de bijlage bij dit besluit worden bepaald wanneer een MER moet worden opgesteld, wanneer een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt of wanneer een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Een en ander is afhankelijk van de vraag of een project onder de in onderdeel C of D omschreven activiteiten valt, of een project al dan niet boven de drempelwaarde uitkomt en of het project wordt voorbereid met een besluit dat in kolom 3 of 4 is genoemd.

In dit geval is sprake van een tweetal relevante m.e.r. categorieën:

Relevante m.e.r. categorie	: D1.1, D1.2
Tekst categorie	: <u>D.1.1</u> : De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg. <u>D1.2</u> : De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.
Relevante kolom	: <u>D1.1 en D1.2</u> : Kolom 2 (gevallen): In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer. Kolom 4 (besluiten): Het plan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Op grond van onderdeel A, lid 1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. wordt hieronder verstaan (de partiele herziening van) een Inpassingsplan.

Op basis van bovenstaande en de voorgestelde wijzigingen kan het volgende worden geconcludeerd:

Europaweg/ N206

De verschuiving van de wegas, op sommige plaatsen met meer dan 2 meter, valt onder een wijziging van een autoweg zoals genoemd in categorie D1.1 van het Besluit m.e.r. Met de verlegging van weg wordt onder de drempelwaarde van een tracélengte van 5 kilometer om meer gebleven.

Inpassing busstrook Europaweg

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

De vormvrije m.e.r.-beoordeling dient als kapstok voor alle te onderzoeken effecten. Crux hierbij is dat beoordeeld moet worden of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uit te sluiten. Dat gebeurt op basis van een meldnotitie, die door de initiatiefnemer wordt opgesteld. Daarbij wordt getoetst aan artikel 7.16, 7.17 eerste t/m vierde lid, 7.18, 7.19 eerste en tweede lid en 7.20a van de Wet milieubeheer. Naast de procedurele vereisten die daar staan opgenomen, wordt er getoetst aan de criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn. Er zijn vervolgens twee uitkomsten mogelijk:

1. Als belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet kunnen worden uitgesloten, dan moet alsnog een m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd (ondanks dat de drempelwaarde dus niet overschreden wordt).
2. Als de vormvrije m.e.r.-beoordeling als resultaat heeft dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten dan moet het bevoegd gezag dit in haar vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing toelichten.

De uitkomst van de vormvrije m.e.r.-beoordeling landt in een besluit (op grond van artikel 7.17 van de Wet milieubeheer). Dit besluit zal gelijktijdig met het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan moeten worden vastgesteld.

5.3 Watertoetsprocedure

Op grond van de Waterwet is het Hoogheemraadschap Rijnland bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden.

Het uitvoeren van een watertoets is juridisch verplicht bij inpassingsplannen. Instemming van het waterschap is een voorwaarde voor goedkeuring van het plan.

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

5.4 Natuurbeschermingswet

Flora en Fauna

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening worden gehouden met beschermde planten- en diersoorten en met beschermde gebieden. Er dient onderzocht te worden of de geplande ingrepen effect hebben op beschermde soorten of beschermde gebieden (Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland). Ontwikkelingen mogen niet zonder meer plaatsvinden indien deze negatieve gevolgen hebben op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties. Dit wordt gedaan op basis van een Natuurtoets. Onderdeel van de partiële herziening van het inpassingsplan is een actualisatie van de eerder uitgevoerde natuurtoets inclusief veldonderzoek naar de voorkomen van beschermde soorten.

Op 13 november 2015 heeft het toenmalig bevoegd gezag, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) aan de provincie Zuid-Holland al wel een ontheffing Flora en Faunawet verleend voor de RijnlandRoute. Deze ontheffing is per 31 december 2020 verstreken. Met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming op 1 januari 2017 is de minister van Economische Zaken niet langer het bevoegd gezag tot het verlenen van ontheffingen en vrijstellingen voor soortenbescherming, maar Gedeputeerde Staten van de betreffende provincies. In de provincie Zuid-Holland is het verlenen van ontheffingen en vrijstellingen voor soortenbescherming belegd bij de Omgevingsdienst Haaglanden.

Aangezien de omgevingsdienst Haaglanden heeft aangegeven dat zij een dergelijke ontheffing niet één-op-één kan verlengen zal er op basis van de geactualiseerde natuurtoets en het veldonderzoek een nieuwe Wnb-ontheffing worden aangevraagd.

Natura2000

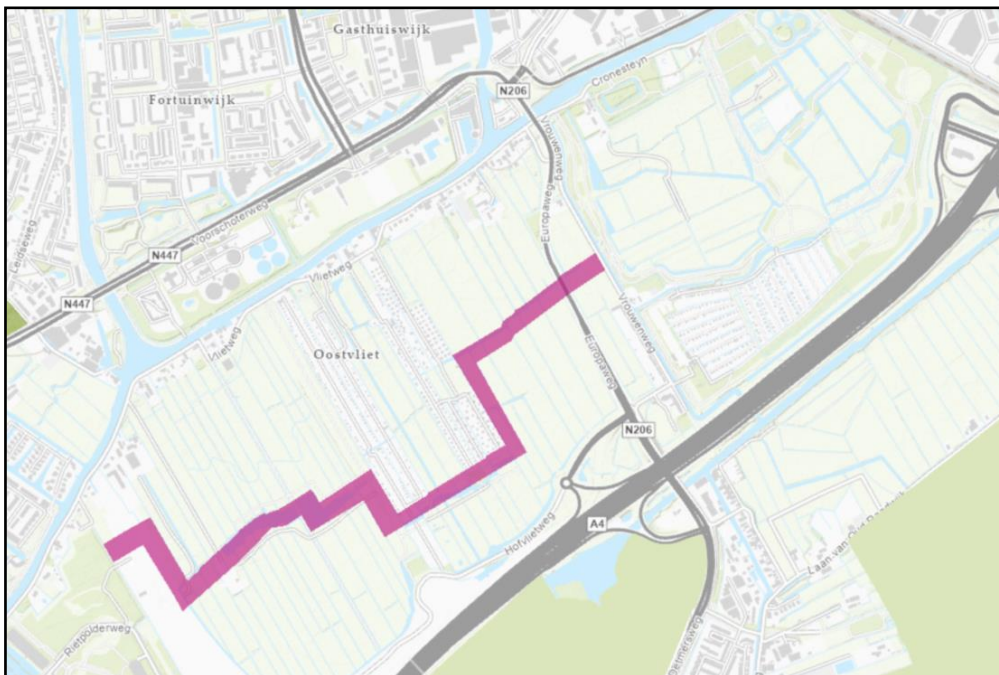
Voor de aanleg en gebruiksfase van de RijnlandRoute is op 10 september 2015 een natuurvergunning op grond van Natuurbeschermingswet afgegeven. In deze natuurvergunning staat het project als volgt beschreven:

“Verbreding Europaweg te Leiden (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de A4 en de Churchillaan te Leiden en opwaardering van het Lammenschansplein.”

Aangezien de busstrook niet expliciet in de vergunning is benoemd en er voor de eindsituatie een partiële herziening van het inpassingsplan nodig is, zal aangetoond moeten worden dat significante gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden met zekerheid kunnen worden uitgesloten. Dit is het geval als de wijziging niet leiden tot een verhoging van de stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie (de bestaande Wnb-vergunning). Vooral nog is dit de verwachting aangezien het gebruik van de busstrook niet leidt tot een toename van de uitstoot van stikstofdepositie en de voorgestelde asverschuiving ook geen impact hebben op het aantal verkeersbewegingen in de eindsituatie.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een stelsel van ecologisch hoogwaardige natuurgebieden. Dit is onderdeel van de actieve soortbescherming uit de Wet natuurbescherming; bedreigde dier- en plantensoorten in een gunstige staat van instandhouding te brengen. Om dit realiseren is in de Wnb art. 1.12, lid 2 vastgelegd dat de provincies zorgen voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd Natuurnetwerk Nederland.



Afbeelding 7: Bij realisatie van het project N206 Europaweg wordt rekening gehouden met de inpassing van de ecologische verbindingzone (paars gearceerd).

De natuurgebieden die behoren tot het NNN en hun functies worden planologisch beschermd, hier geldt het 'nee, tenzij'- principe. De planologische bescherming betekent in het kort dat geen nieuwe bestemmingen worden toegestaan die per saldo leiden tot een significante aantasting van de oppervlakte, de kwaliteit en de samenhang van het NNN. Hieraan wordt getoetst bij de verlening van een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

5.5 Tijdelijke voorzieningen

De partiële herziening van het inpassingsplan ziet in principe op de planologische borging van de eindsituatie. Echter zal tijdens de aanleg sprake zijn van tijdelijke voorzieningen zoals bruggen, bouwwegen en bouwterreinen. De tijdelijke bruggen zijn daarbij nodig om het auto- en fietsverkeer tijdens de bouw goed te kunnen blijven afwikkelen. Alhoewel is onderzocht op welke wijze de bouwfasering kan plaatsvinden zal de exacte wijze waarop deze wordt uitgevoerd in samenspraak met de beoogd aannemer worden opgesteld en maken deze daarom ook geen onderdeel uit van de partiële herziening van het inpassingsplan.

Voor zover de tijdelijke voorzieningen niet inpasbaar zijn binnen de plangrenzen van de partiële herziening van het inpassingsplan kan voor de realisatie gebruik worden gemaakt van een '*omgevingsvergunning strijdig gebruik*'. Bij toepassing hiervan is het college van B&W van de gemeente waar een project in hoofdzaak wordt uitgevoerd, bevoegd te beslissen op de aanvraag van een omgevingsvergunning (artikel 3.1, eerste lid, Wabo). Hiervan kan worden afgeweken wanneer in de partiële herziening van in het Inpassingsplan wordt bepaald dat Gedeputeerde Staten in de plaats kan treden van het college van B&W als bevoegd gezag bij het verlenen van omgevingsvergunningen (op grond van artikel 3.1, onder a, Besluit omgevingsrecht (Bor) jo. artikel 3.26, vierde lid, Wet ruimtelijke ordening (Wro)).

5.6 Financiële uitvoerbaarheid & exploitatieplan

Financiële uitvoerbaarheid

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

Exploitatieplan

In de Wro is verder bepaald dat bij de vaststelling van (een partiële herziening van) een inpassingsplan ook een exploitatieplan moet worden vastgesteld. Deze verplichting geldt niet indien de kosten welke met de uitvoering zijn gemoeid anderszins worden verhaald. De kosten voor de RijnlandRoute waaronder de realisering van de N206 Europaweg worden gedragen door de provincie Zuid-Holland¹. Primair is het opstellen van een exploitatieplan dus bedoeld om de door een overheid gemaakte kosten van aanleg van de voorzieningen te verhalen op degenen die planontwikkeling bedrijven en er aldus profijt van hebben. Omdat het hier een door de provinciale overheid betaalde openbare weg betreft, die ook bij de provinciale overheid in eigendom blijft is het maken van een exploitatieplan niet noodzakelijk.

¹ De financiering van de N206 Europaweg maakt onderdeel uit van het programma RLR dat door een groot aantal partijen wordt gefinancierd. Zie voor meer informatie ook <https://rijnlandroute.nl/over/partners/>.

6 Flankerende wettelijke proceselementen

6.1 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet is onder meer van toepassing op projecten van provinciaal belang, zoals onderhavig inpassingsplan (categorie 1 in bijlage 1 van de Crisis- en herstelwet)². De belangrijkste gevolgen hiervan hebben betrekking op de afwikkeling beroepsprocedures (afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet) en liggen in het traject dus vooral na vaststelling van het inpassingsplan.

6.2 Omgevingswet overgangsrecht lopende procedures

Met de Omgevingswet wil de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling vereenvoudigen en samenvoegen. Zodat het straks bijvoorbeeld makkelijker is om bouwprojecten te starten. De Crisis- en herstelwet maakt dit nu al mogelijk, bijvoorbeeld door bestaande regels aan te passen. Naar verwachting treedt de Omgevingswet op 1 januari 2022 in werking. Als voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet een ontwerp ter inzage ligt of heeft gelegen, dan blijft het oude recht van toepassing tot het besluit van kracht is. Procedures die dus zijn gestart vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet worden afgerond op basis van het oude recht.

6.3 Hogere Waarden Besluit

Voor het deelproject Europaweg van de RijnlandRoute hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 10 december 2014 een Hogere Waarden Besluit (hierna: HWB) vastgesteld. Met het HWB zijn ter plaatse van dit deelproject hogere waarden vastgesteld voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeer ten gevolge van de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute. Het Provinciaal Inpassingsplan is vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland op eveneens 10 december 2014. Het Provinciaal Inpassingsplan en het HWB zijn gecoördineerd voorbereid en bekendgemaakt met toepassing van artikel 3.33 Wro.

Als gevolg van de voorgestelde wijzigingen zal als onderdeel van de partiële herziening van het inpassingsplan een nieuw akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Op basis van dit akoestisch onderzoek worden bepaald wat het effect is van het gewijzigde ontwerp op de geluidsbelasting op de omgeving en of er mogelijk (nieuwe) geluidsmaatregelen moeten worden gerealiseerd. Indien er sprake is van hogere waarden zal er - gelijktijdig met het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan - een ontwerp hogere waarde besluit moeten worden vastgesteld.

² Wanneer Provinciale Staten een provinciaal inpassingsplan vaststellen, is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van rechtswege van toepassing

6.4 Coördinatieregeling

In de Wet ruimtelijke ordening is de mogelijkheid geboden gebruik te maken van een coördinatieregeling. Een dergelijke regeling houdt in dat het college van Gedeputeerde Staten de bevoegdheid krijgt vergunningaanvragen op grond van andere wetten en verordeningen (gebundeld) voor te bereiden en bekend te maken, waartoe van de in eerste aanleg hiermede belaste bestuursorganen de medewerking kan worden gevorderd.

Op het project RijnlandRoute waaronder dus ook het deelproject N206 Europaweg, is de coördinatieregeling RijnlandRoute van toepassing.

Provinciale Staten hebben op 10 december 2014 en de Minister van I&M op 17 december 2014 respectievelijk het provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute (PIP) en de Tracébesluiten RijnlandRoute (TB) vastgesteld. Tevens is toen door Provinciale Staten de provinciale coördinatieregeling RijnlandRoute ingesteld voor de vaststelling van de hogere grenswaarden geluidshinder en is bepaald dat Gedeputeerde Staten daartoe bevoegd zijn.

De redenen om de provinciale coördinatieregeling in te stellen waren:

- Het stroomlijnen van de voorbereidingsprocedure voor het inpassingsplan;
- De mogelijkheid voor belanghebbenden om hun zienswijze over zowel de aanleg van het provinciale deel van de RijnlandRoute als hun zienswijze over een hogere grenswaarde geluid bij één loket in te dienen en in plaats van een separate procedure bij hun gemeente;
- Het voorkomen van vertragingen van de vaststelling van het inpassingsplan.

Bij het besluit is aangegeven dat de regeling niet voorziet in de toepassing van de provinciale coördinatieregeling op overige uitvoeringsbesluiten van Burgemeester en Wethouders van de betreffende gemeenten.

Op 16 december 2015 is door Provinciale Staten van Zuid-Holland besloten de coördinatieregeling uit te breiden om zo de procedures voor de benodigde vergunningen voor de uitvoering van de werkzaamheden binnen het PIP RijnlandRoute te coördineren. Hierbij gaat het met name om de te verlenen omgevingsvergunningen (het kappen van bomen, bouw- en sloopwerkzaamheden en archeologische monumentenzorg en eventuele andere benodigde vergunningen). De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Uniformiteit bij de procedures voor te nemen besluiten in de uitvoering voor zowel de delen van het tracé van de RijnlandRoute die vallen onder het TB als de delen vallend onder het PIP;
- Kortere doorlooptijden voor het proces vanaf vergunningaanvraag tot onherroepelijke vergunning.

Met vaststelling van het coördinatiebesluit zijn de volgende bevoegdheden aan Gedeputeerde Staten toegekend:

- Coördinatie van de voorbereiding en bekendmaking van de te nemen uitvoeringsbesluiten
- Bevoegdheid om medewerking te vorderen van de betreffende bestuursorganen, op grond van artikel 3.33, lid 2 van de Wro.
- Bevoegdheid om in uiterste gevallen in de plaats te treden van een bestuursorgaan als deze geen, niet tijdig of een afwijkend besluit neemt, op grond van artikel 3.34, ook al ligt het niet in de lijn der verwachting dat van deze laatste bevoegdheid gebruik moet worden gemaakt.

6.5 Onteigening

Voor de aanleg van de weg is het van belang dat de provincie de benodigde extra gronden kan verwerven. Uitgangspunt hierbij is om via minnelijk overleg tot aankoop te kunnen overgaan. Omdat niet zeker is dat alle percelen tijdig kunnen worden verworven, zal indien nodig ook het middel van onteigening worden ingezet. De verwachting is dat de benodigde gronden tijdig op minnelijke basis worden verworven.

6.6 Planschade

Het is denkbaar dat de beoogde aanpassingen van de N206 Europaweg leiden tot planschade voor eigenaren van aangrenzende percelen. Om inzicht te krijgen in de vraag waar dit zich voordoet en welke financiële gevolgen dit zal hebben, wordt een planschadeanalyse gemaakt. Eventuele planschadekosten komen ten laste van de projectbegroting. Hiervoor is in de projectbegroting een voorziening getroffen.

7 Betrokken partijen en communicatie

7.1 Betrokken partijen

Intern (ondermeer)

- Afdeling Projecten en Programma's;
- Afdeling Ruimte, Wonen en Bodem;
- Afdeling Water en Groen;
- Afdeling Communicatie;
- Afdeling Ontwikkeling en Grondzaken;
- Afdeling Mobiliteit en Milieu;
- Afdeling Samenleving en Economie;
- Dienst Beheer Infrastructuur.

Regionale overheden

- Gemeente Leiden;
- Gemeente Voorschoten;
- Gemeente Zoeterwoude;
- Hoogheemraadschap van Rijnland.
- Veiligheidsregio Hollands Midden.

Overige belanghebbenden

- Grondeigenaren;
- Omwonenden;
- Nutsbedrijven;
- Bedrijven en vertegenwoordigende organisaties vanuit het bedrijfsleven;
- Maatschappelijke organisaties.

7.2 Organisatie

- Bestuurlijk opdrachtgever (projectgedeputeerde) voor de partiële herziening van het inpassingsplan is gedeputeerde Floor Vermeulen.
- Ambtelijk opdrachtgever voor het opstellen van de partiële herziening van het inpassingsplan is Petrouchka den Dunnen.
- Ambtelijk opdrachtnemer voor het opstellen van de partiële herziening van het inpassingsplan is Marianne van Aacken.

7.3 Financiële aspecten

Voor het opstellen van de partiële herziening van het inpassingsplan wordt een extern bureau ingehuurd. De aansturing van het bureau en procedurele begeleiding wordt uitgevoerd door het projectteam in afstemming met de ambtelijk opdrachtnemer. De kosten voor het opstellen en uitvoering van de partiële herziening van het inpassingsplan komen ten laste van het projectbudget RijnlandRoute en zijn hiertoe in de begroting opgenomen.

7.4 Communicatie

De betrokken bestuursorganen worden gevraagd advies uit te brengen op de vormvrije m.e.r.-beoordeling en het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan.

Na het vrijgeven van het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan door Gedeputeerde Staten wordt met een openbare kennisgeving aan alle belanghebbenden bekendgemaakt waar en wanneer het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan ter inzage ligt en op welke wijze belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen. Eigenaren van de percelen waarvoor een koppeling wordt gelegd tussen inpassingsplan en onteigeningsprocedure worden persoonlijk op de hoogte gesteld van de ter inzagelegging. Bij de aanvang van deze termijn zal nog een informatieavond voor belangstellenden worden georganiseerd.

Belanghebbenden worden vervolgens geïnformeerd over de vaststelling van de partiële herziening van het inpassingsplan door Provinciale Staten met daarin de verwerkte zienswijzen. De vastgestelde partiële herziening van het inpassingsplan wordt ter inzage gelegd en, bij een afwijzing van zienswijze, bestaat de mogelijkheid voor het instellen van beroep bij de Raad van State.

8 Procedure en tijdschema

De procedure voor het vaststellen van het inpassingsplan is hieronder aangegeven.

	Wat te doen?	Besluit GS/PS?	Planning*
1	Opstellen en instemmen startnotitie	PS	Q3 2021
2	Opstellen voorontwerp partiële herziening inpassingsplan	GS	Q3 2021
3	Vooroverleg Bro / advies m.e.r.-beoordeling	GS	Q3 2021
4	Opstellen ontwerp partiële herziening inpassingsplan	GS	Q3/Q4 2021
5	Vrijgeven ontwerp partiële herziening inpassingsplan	GS	Q3/Q4 2021
6	Horen Gemeenteraad en Provinciale Staten/ informatiebijeenkomst	GS	Q4 2021
7	Tervisielegging ontwerp partiële herziening inpassingsplan	GS	Q4 2021
8	Zienswijzen behandelen en verwerken	GS	Q1 2022
9	Vaststellen partiële herziening inpassingsplan	GS/PS	Q2 2022
10	Terinzagelegging vaststellingsbesluit	GS	Q2 2022
	Onherroepelijk inpassingsplan		Q4 2022

* Prognose

1) Opstellen en instemmen startnotitie

Er wordt een startnotitie opgesteld waarin meer in detail de inhoud, omgeving en procedure van de partiële herziening van het inpassingsplan wordt beschreven. Deze startnotitie is dit document.

Aan Provinciale Staten wordt voorgesteld de startnotitie vast te stellen. Achtergrond is dat de bevoegdheid tot het vaststellen van de partiële herziening van het inpassingsplan bij Provinciale Staten ligt en zij middels deze startnotitie de kaderstelling voor Gedeputeerde Staten aangeven, waarbij zo nodig bijsturen van de inhoud van de partiële herziening van het inpassingsplan door Provinciale Staten aan de orde kan zijn.

2) Opstellen voorontwerp inpassingsplan

Een extern bureau zal een voorontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan opstellen, op basis waarvan het vooroverleg Bro kan worden ingegaan.

3) Vooroverleg Bro

Conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zal vooroverleg worden gepleegd met de gemeente Leiden en het Hoogheemraadschap van Rijnland.

4) Opstellen ontwerp partiële herziening Inpassingsplan

Door het adviesbureau wordt, rekening houdend met het vooroverleg, het ontwerp partiële herziening van het inpassingsplan opgesteld.

5) Vrijgeven ontwerp partiële herziening Inpassingsplan

Het vaststellen en vrijgeven van het ontwerp partiële herziening van het inpassingsplan is een wettelijke bevoegdheid van Gedeputeerde Staten. In de Protocollen Wro-bevoegdheden Provinciale Staten is bepaald dat het vrijgeven van het ontwerp partiële herziening van het inpassingsplan voor zienswijzen gebeurt na behandeling in de Statencommissie, tenzij in de Startnotitie anders wordt bepaald. Onderhavige partiële herziening van het inpassingsplan heeft betrekking op de uitvoering van bestaand beleid binnen de gestelde beleidskaders. In deze Startnotitie is het vrijgeven van het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan daarom bij Gedeputeerde Staten gelegd.

6) Participatie / horen gemeenteraad / Inloopavond

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

7) Tervisielegging ontwerp

Het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan wordt conform wettelijk voorschrift 6 weken ter visie gelegd, zowel digitaal als afgedrukt bij de gemeenten en de provincie. Voorafgaand hieraan wordt dit bekendgemaakt op de provinciale website en in de Staatscourant en lokale bladen. Belanghebbenden kunnen binnen de termijn van 6 weken digitaal, schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen. Aan het begin van de periode van tervisielegging van het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan zal een inloopavond worden georganiseerd. Dit is geen wettelijke of procedurele verplichting, maar volgt uit de gekozen aanpak voor het transparant realiseren van het project RijnlandRoute waar deze partiële herziening van het inpassingsplan N206 Europaweg onderdeel van is.

8) Zienswijzen behandelen en verwerken

De zienswijzen zullen worden beantwoord in een Nota van beantwoording. Deze nota zal samen met de partiële herziening van het inpassingsplan in concept door Gedeputeerde Staten worden vastgesteld en aan Provinciale Staten ter vaststelling worden aangeboden.

9) Vaststellen van de partiële herziening van het inpassingsplan

Provinciale Staten stellen de partiële herziening van het inpassingsplan vast.

10) Terinzagelegging vaststellingsbesluit

Gedeputeerde Staten leggen de vastgestelde partiële herziening van het inpassingsplan 6 weken ter inzage, zowel digitaal als afgedrukt bij betrokken gemeente en de provincie. Voorafgaand hieraan wordt dit bekendgemaakt op de provinciale website, de Staatscourant en lokale bladen.

Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend kunnen binnen de termijn van 6 weken beroep aantekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Beroep is tevens mogelijk door overige belanghebbenden met betrekking tot eventuele wijzigingen die worden

aangebracht ten opzichte van het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan en door belanghebbenden die kunnen aantonen redelijkerwijs niet in staat te zijn geweest om zienswijzen in te dienen over het ontwerp van de partiële herziening van het inpassingsplan.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beslist binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.

Bijlage 1 - Plangebied Partiële Herziening PIP N206 Europaweg

