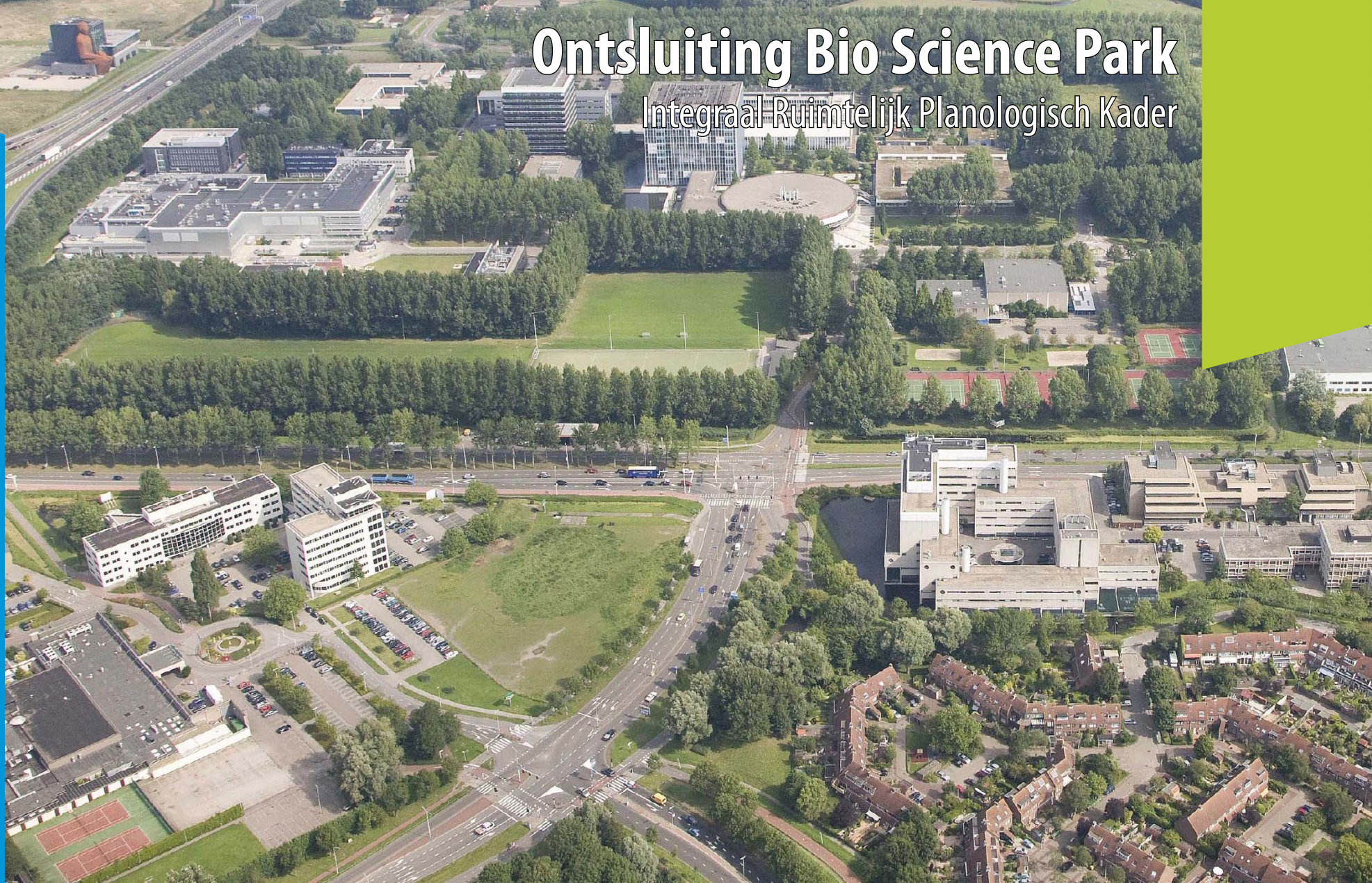


Ontsluiting Bio Science Park

Integraal Ruimtelijk Planologisch Kader



OBSP

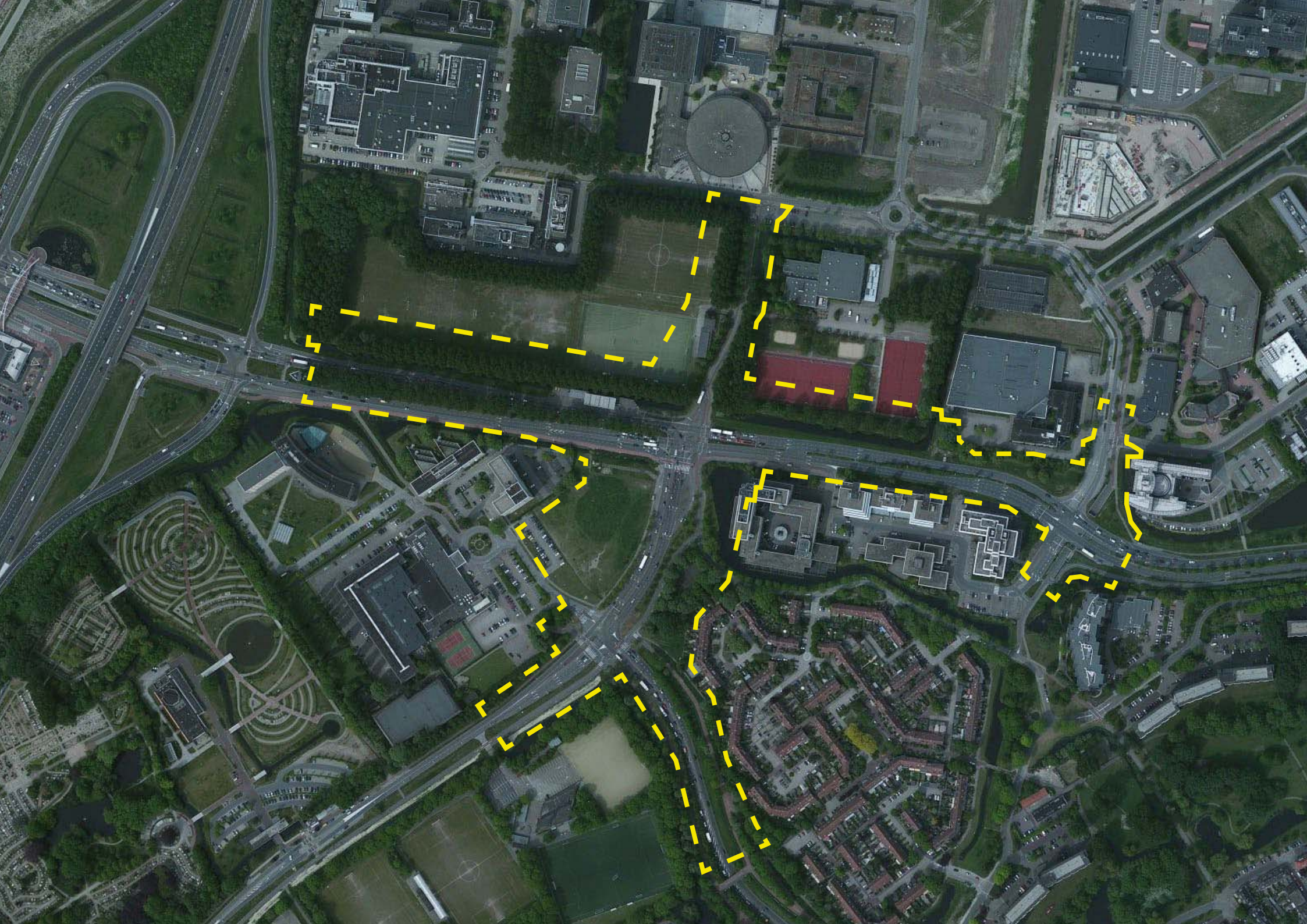
gemeente Leiden | 27 augustus 2013



Leiden

Inhoudsopgave

1 Inleiding		5 Omgevingsaspecten	
1.1 Aanleiding	5	5.1 Inleiding	27
1.2 Doelstelling en resultaat project Ontsluiting Bio Science Park	5	5.2 Archeologie	27
1.3 Bestuurlijke besluiten	6	5.3 Cultuurhistorie	29
1.4 Bestemmingsplanprocedure	6	5.4 Milieu	29
1.5 Leeswijzer	7	5.4.1 Bodem	29
2 Gebiedskenmerken		5.4.2 Geluidhinder	30
2.1 Afbakening projectgebied	9	5.4.3 Luchtkwaliteit	31
2.2 Beschrijving huidige situatie	9	5.4.4 Externe Veiligheid	31
2.3 Relevante ontwikkelingen	11	5.4.5 Bedrijven en Milieuzonering	32
2.3.1 Infrastructurale projecten	11	5.4.6 Milieueffectrapportage	33
2.3.2 Gebiedsontwikkelingen	13	5.5 Water	33
3 Verkeerskundig model		5.6 Ecologie	35
3.1 Inleiding	15	5.7 Groen	36
3.2 Toetsingscriteria	17	5.8 Kabels en leidingen	37
3.3 Selectie voorkeursvariant	17	6 Uitvoerbaarheid	
3.4 Verkeersrelaties OBSP	20	5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
3.5 Verankering ruimtelijke kwaliteit		5.2 Economische uitvoerbaarheid	39
4 Ruimtelijk beleidskader		7 Bijlagen	41
4.1 Rijksbeleid	23		
4.2 Provinciaal beleid	23		
4.3 Regionaal en gemeentelijk beleid	24		



1.1 Aanleiding

Aan de westzijde van Leiden vinden er de komende jaren belangrijke stedelijke ontwikkelingen plaats. Daarbij is het de ambitie van de gemeente Leiden om haar positie als kennisstad verder uit te bouwen. De verbetering van de bereikbaarheid maakt hiervan onlosmakelijk deel uit.

Een belangrijk speerpunt in de stedelijke ontwikkeling van Leiden West vormt de uitbreiding van het Leiden Bio Science Park met bedrijven, onderzoek- en onderwijsfaciliteiten, woningen en maatschappelijke voorzieningen. Het Leiden Bio Science Park speelt landelijk, maar ook internationaal mee in de top van de life science parken.

De stedelijke ontwikkelingen in Leiden en in het bijzonder de verdere ontwikkeling van het Leiden Bio Science Park (LBSP) vergen aanpassing en verbetering van de bestaande infrastructuur om de bereikbaarheid op de korte, middellange en lange termijn te garanderen.

Een voorwaarde om de ontwikkelpotentie van het LBSP te kunnen benutten is dat er een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Plesmanlaan naar het LBSP wordt aangelegd en dat de doorstroming van het verkeer op de Plesmanlaan wordt verbeterd. Dit vormt de essentie van de opgave van het project OBSP.

De capaciteit van de huidige Plesmanlaan en aansluitende wegen is te beperkt, waardoor het verkeer nu - en ook in de toekomst - onvoldoende kan doorstromen wat een toename van de files in aantal, lengte en duur tot gevolg heeft.

1.2 Doelstelling en resultaat project Ontsluiting Bio Science Park

Het project Ontsluiting Bio Science Park (OBSP) kent de volgende drie hoofddoelstellingen¹:

- Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising op het knooppunt Plesmanlaan – Haagse Schouwweg/Ehrenfestweg met een volwaardige ontsluiting van het LBSP ter plaatse van de Ehrenfestweg.

- Het realiseren van een duurzame verkeersoplossing met een verbeterde verkeersafwikkeling voor het gemotoriseerd verkeer, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer binnen plangebied en op het knooppunt Plesmanlaan – Haagse Schouwweg/Ehrenfestweg in het bijzonder.
- Het verbeteren van de kwaliteit- en belevingswaarde bij de inrichting van het projectgebied waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige herinrichting van de Plesmanlaan als 'entree van de stad'.

Voor het realiseren van bovengenoemde doelstellingen dient een integraal ontwerp voor de verkeerskundige reconstructie en herinrichting van het knooppunt, de kruispunten Plesmanlaan/Einsteinweg en Haagse Schouwweg/Dr. Lelylaan en de hierop aansluitende wegen te worden gerealiseerd, dat is toegerust op de toekomstige verkeersfunctie en verkeersbelasting.

De verkeerskundige oplossing dient toekomstvast te zijn. Dat betekent dat het de toekomstige verkeersstromen moet kunnen accommoderen en een vlotte doorstroming dient te garanderen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met onder meer de bestaande milieuregeling, waaronder de geldende luchtkwaliteit- en geluidsnormen.

De gemeente Leiden nodigt geïnteresseerde marktpartijen uit middels een Europese aanbesteding om hun kennis en ervaring in te brengen om te komen tot een goede verkeersoplossing.

Het belangrijkste onderdeel van de ontwikkelopgave vormt het ontwerp en de realisatie van de ongelijkvloerse kruising met een nieuwe ontsluitingsweg voor het Bio Science Park. Het ontwerp dient verkeerskundig, civieltechnisch, stedenbouwkundig en landschappelijk goed inpasbaar te zijn en dient in technisch en financieel opzicht zo efficiënt mogelijk gerealiseerd te kunnen worden.

Uitgangspunt voor de verkeerskundige (her)inrichting is het bieden van voldoende capaciteit, veiligheid, kwaliteit en comfort aan alle verkeersdeelnemers op en rond alle weggedeelten en kruispunten in het projectgebied.

1 zie kaderbesluit Rv. nr.: 10.0123, d.d. 2 december 2010, bijlage 3 Nota van Uitgangspunten september 2010

1.3 Bestuurlijke besluiten

De opdracht voor het project Ontsluiting Bio Science Park is in december 2009 vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders en is uitgewerkt in het kaderbesluit dat in december 2010 is vastgesteld door de gemeenteraad van Leiden. Hierin is de opgave voor het project OBSP gedefinieerd en zijn de middelen geregeld voor de voorbereiding en begeleiding van de aanbesteding betreffende OBSP, deelproject 1 – aanleg ongelijkvloerse kruising.

Vervolgens heeft het college van B&W in mei 2012 ingestemd met de start van de aanbestedingsprocedure van het project, onder voorbehoud van vaststelling van de tracékeuze door de provincie Zuid-Holland. Daags na de vaststelling van de tracékeuze door de Provinciale Staten van Zuid Holland is op 28 juni 2012 de aankondiging van de aanbesteding gepubliceerd en is de eerste fase van de aanbesteding – de selectiefase – gestart. In oktober 2012 heeft het college van B&W het selectiebesluit genomen en daarmee is het resultaat van de selectiefase vastgesteld. Vier marktpartijen zijn geselecteerd voor deelname aan de volgende fase van de aanbesteding, de dialoofase.

1.4 Bestemmingsplanprocedure

Voor het project OBSP dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Dit is nodig is om reconstructie van de infrastructuur, inclusief de aanleg van de ongelijkvloerse kruising op het kruispunt Plesmanlaan Haagse Schouwweg, mogelijk te maken.

De bestemmingsplanprocedure voor het project OBSP start niet zoals gebruikelijk met een voorontwerp bestemmingsplan. In plaats daarvan is voor het project OBSP gekozen voor het opstellen van het Integraal Ruimtelijk Planologisch Kader (IRPK).

Positionering IRPK

Het IRPK vormt het vertrekpunt voor de uiteindelijke bestemmingsplanprocedure. Het IRPK heeft als hoofddoel om de gehanteerde uitgangspunten voor de uitwerking van het project OBSP te onderwerpen aan een eerste

toetsing op ruimtelijk relevante aspecten. Het IRPK is daardoor geschikt om als inspraak- en vooroverlegdocument te dienen.

De bestemmingsplanprocedure die voor het project OBSP wordt doorlopen, volgt de richtlijnen die door de gemeente Leiden worden gehanteerd en bestaat uit de volgende drie fases:

1. IRPK (vervanger voorontwerp bestemmingsplan), inspraak en vooroverleg gericht aan B&W.
2. Ontwerp bestemmingsplan – zienswijzen gericht aan de gemeenteraad.
3. Definitief bestemmingsplan – beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.

Huidige fase: inspraak en vooroverleg

Het IRPK wordt op grond van de Leidse inspraakverordening gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gelijktijdig zal de gemeente het vooroverleg voeren met de wettelijk verplichte vooroverlegpartners. Het IRPK en de inspraak- en vooroverlegnota zullen meegenomen worden als input voor het op te stellen ontwerp bestemmingsplan.

Vervolgfases

Het ontwerp bestemmingsplan wordt na het betreffende collegebesluit gedurende 6 weken ter inzage gelegd, waarbij zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan kunnen worden ingediend. Het ontwerp bestemmingsplan wordt, daar waar nodig, aangepast naar aanleiding van de zienswijzen. Daarna zal de gemeenteraad het bestemmingsplan definitief vaststellen. Hierna kan door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.5 Leeswijzer

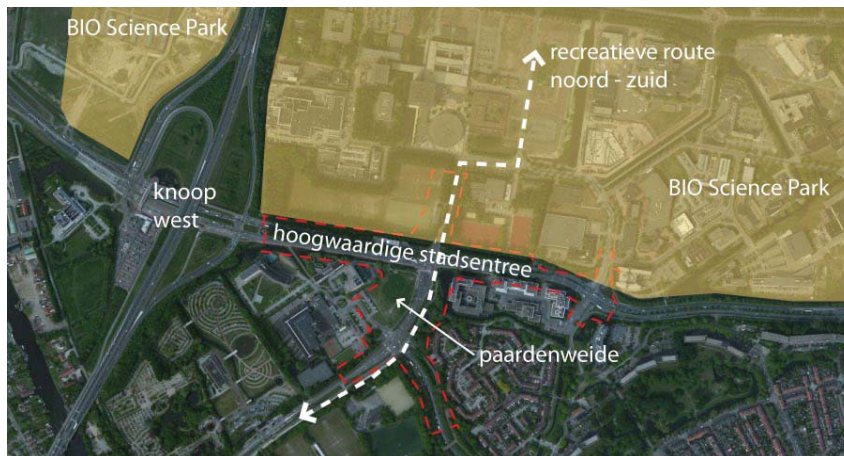
Hoofdstuk 2 omvat een beschrijving van de gebiedskenmerken. In Hoofdstuk 3 wordt nader in gegaan op het verkeerskundig model (voorkeursvariant) dat als uitgangspunt wordt gehanteerd voor ontwerp en realisatie van het project OBSP. In hoofdstuk 4 wordt beschreven in hoeverre het plan overeenstemt met het ruimtelijk beleid van de verschillende overheidslagen. Hoofdstuk 5 bevat een nadere beschouwing van de omgevingsaspecten in relatie tot de voorkeursvariant. Deze omgevingsaspecten zullen in het uiteindelijke bestemmingsplan wederom aan de orde komen en nader worden onderzocht op basis van de gewenste juridisch-planologische inpassing. In hoofdstuk 6 komen tenslotte de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid aan de orde.

Gebiedskenmerken

2.1 Afbakening projectgebied

Onderhavig projectgebied bevat de volgende bestaande onderdelen:

1. Het kruispunt Plesmanlaan-Haagse Schouwweg/Ehrenfestweg samen met het nabijgelegen kruispunt Haagse Schouwweg – Dr. Lelylaan. Deze kruispunten worden vanuit verkeerskundig oogpunt als één verkeersknooppunt beschouwd;
2. Het deel van de Plesmanlaan tussen viaduct van de A44 en de Einsteinweg;
3. De Haagse Schouwweg vanaf Plesmanlaan tot en met het kruispunt Haagse Schouwweg/Dr.Lelylaan;
4. De Dr. Lelylaan vanaf de Haagse Schouwweg tot circa 250 meter ten oosten van het kruispunt Haagse Schouwweg/Dr. Lelylaan;
5. Het terrein ten westen van de Haagse Schouwweg dat bekend staat als de Paardenweide.



luchtfoto plangebied

2.2 Beschrijving huidige situatie

Verkeerskundig

In verkeerskundig opzicht vervult de Plesmanlaan een belangrijke functie als hoofdverkeersweg tussen de A44 en de binnenstad en maakt de weg deel uit van de hoofdwegenstructuur zoals vastgelegd in de Kadernota Bereikbaarheid die de gemeente Leiden wenst te completeren. Het westelijk deel van de Plesmanlaan is tevens onderdeel van de provinciale weg N206, die van Zoetermeer via Leiden en Katwijk naar Aerdenhout bij Haarlem loopt, en vormt daarmee een belangrijke schakel in het regionale verkeersnet. De plek waarop de verkeersstromen van de Plesmanlaan en de N206 samen komen bestaat uit twee kruispunten te weten: Plesmanlaan-Haagse Schouwweg en Haagse Schouwweg-Dr.Lelylaan. Beide kruispunten tezamen vormen het knooppunt Plesmanlaan. Alle wegen die op dit knooppunt samen komen vallen onder de categorie gebiedsontsluitingswegen waarvoor een snelheidslimiet van 50 km/u geldt.

Het knooppunt Plesmanlaan heeft te kampen met een hoge en toenemende verkeersbelasting en een beperkte capaciteit, waardoor er sprake is van veel en langdurige congestie die negatieve gevolgen heeft voor milieu en economie. Het goederenvervoer heeft een toenemend aandeel in de verkeersbelasting, met name op de N206.

Als gevolg van de toename van het verkeer vormt de Plesmanlaan steeds meer een fysieke barrière tussen het Bio Science Park en het Morskwartier. Daarbij is ook de verkeersveiligheid in het geding. Voorts wordt geconstateerd dat de capaciteit en kwaliteit van de aansluitingen van gebiedsontsluitingswegen vanuit het Bio Science Park en het Morskwartier op de Plesmanlaan op meerdere punten dienen te worden verbeterd.

Fiets en voetpaden

In oost-west richting wordt de Plesmanlaan deels geflankeerd door fiets- en voetpaden. Aan de zuidzijde van de Plesmanlaan loopt een belangrijke doorgaande fietsroute, die Katwijk met de Leidse binnenstad verbindt. Het fiets-

pad verloopt niet overal evenwijdig langs de rijweg op de Plesmanlaan, zoals bijvoorbeeld bij het bedrijventerrein Verbeekstraat. Ter hoogte van dit bedrijventerrein wordt het langzaam verkeer via de Van Ravelingenstraat omgeleid. Aan de noordzijde van de Plesmanlaan zijn er geen voet- en fietspaden, behalve op het gedeelte tussen de Schipholweg en de Einsteinweg. Hierdoor is er momenteel geen eenduidige, doorgaande fiets- en voetgangersroute langs de Plesmanlaan.

Met name op het kruispunt Plesmanlaan-Haagse Schouwweg zijn de langzaam verkeerverbindingen onduidelijk en onlogisch en worden op enkele plekken zelfs abrupt onderbroken. Zo is er tussen dit kruispunt en het transferium bij het viaduct van de A44 wel een fietspad, maar geen voetpad. Ook het voet-/fietspad dat vanaf dit kruispunt richting binnenstad loopt, eindigt bij de Verbeekstraat.

Ruimtelijke barrières

De Plesmanlaan doorsnijdt het westelijk deel van de stad en vormt een fysieke barrière tussen het Bio Science Park ten noorden en de wijken Morskwartier en de Stevenshof ten zuiden van de Plesmanlaan. Over de gehele lengte van de Plesmanlaan zijn er slechts drie kruispunten waar de omliggende wijken worden ontsloten. Ook voor het langzaam verkeer zijn er op de gehele Plesmanlaan slechts drie punten waar de noordelijke en zuidelijke wijken met elkaar zijn verbonden. Op twee punten, te weten kruispunt Vondellaan/Darwinweg en het kruispunt Einsteinweg, kan het langzaam verkeer de Plesmanlaan veilig en comfortabel kruisen via een tunnel. Deze routes maken onderdeel uit van het hoofdnet Fiets. Ter hoogte van de Ehrenfestweg kan het langzaam verkeer de Plesmanlaan alleen gelijkvloers en met behulp van verkeersregelininstallaties oversteken. Dit is voor zowel voetgangers, als fietsers minder veilig en minder comfortabel en heeft bovendien een nadelig effect op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer.

Beeldkwaliteit

De Plesmanlaan is in de zestiger jaren aangelegd dwars door het oorspron-

kelijke verkavelingspatroon. De stedelijke ontwikkelingen die in de 19de en 20ste eeuw in dit gebied tot stand zijn gebracht volgen deels nog het oude patroon en zijn deels georiënteerd op de nieuwe lijn van de Plesmanlaan, waardoor een diffuus beeld ontstaat. De afstanden tussen de gebouwen en de weg variëren. Zo staan de gebouwen van het bedrijventerrein Verbeekstraat zeer dicht op de Plesmanlaan, terwijl er rond het park Kweeklust een ensemble van flatgebouwen op ruime afstand van de Plesmanlaan is gesitueerd, dat niet op de Plesmanlaan, maar volledig op het park is georiënteerd.

Kenmerkend voor de bebouwing langs de Plesmanlaan zijn de grote verschillen in volume en vormgeving. Hierdoor vertoont het profiel van de Plesmanlaan weinig samenhang en continuïteit en overheerst het beeld van een hoofdweg met rafelige randen.

De Plesmanlaan heeft een relatief groen karakter. In het deel tussen A44 en Haagse Schouwweg is een brede middenberm met dubbele bomenrij. Vanaf het kruispunt met de Haagse Schouwweg tot aan het spoorwegviaduct heeft de weg een smalle middenberm met enkelvoudige bomenrij die op een aantal plaatsen wordt onderbroken. In het weggedeelte tussen de Einsteinweg en de Darwinweg is in de middenberm en in de zijberm aan de zuidzijde sprake van onderbegroeiing waardoor de weg voor een deel visueel wordt afgeschermd van z'n omgeving. In de overige weggedeelten zijn er nauwelijks of geen onderbegroeiingen.

Typend voor het wegprofiel zijn de waterlopen die bijna overal de Plesmanlaan aan weerszijde flankeren. Alleen ter hoogte van het bedrijventerrein Verbeekstraat en de hiertegenover liggende Steenislocatie zijn de waterlopen onderbroken.

Qua inrichting en beplanting vertonen de profielen van de verschillende weggedeeltes van de Plesmanlaan weinig samenhang en continuïteit. Dit doet onvoldoende recht aan haar functie als entree van de stad.

2.3 Relevante ontwikkelingen

2.3.1 Infrastructurele projecten

De regio Holland Rijnland, inclusief het noordelijk deel van de regio Haaglanden, kent een hoge verkeersbelasting op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet. Een deel van het regionale verkeer voert over de N206 dwars door stedelijk gebied van Leiden. Het huidige hoofdwegennet in en om Leiden kan het verkeer op meerdere punten niet goed verwerken. Deze situatie zal in de toekomst alleen nog maar verslechteren door verwachte groei van het verkeer en een aantal belangrijke stedelijke ontwikkelingen waaronder de ontwikkeling (inbreiding) van het Bio Science Park. Om het groeiende autoverkeer in de toekomst in goede banen te leiden, wil de provincie een nieuwe oost-westverbinding aanleggen tussen Katwijk en de A4 bij Leiden: de RijnlandRoute.

Rijnlandroute

Op 15 mei 2012 hebben Gedeputeerde Staten op basis van het tweede fase Milieu Effect Rapportage (MER), de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en de Regionaal Economische Effectenstudie, de Nota Voorkeursalternatief vastgesteld met de daarin opgenomen voorkeurstracé "RijnlandRoute Zoeken naar Balans Optimaal".

Dit tracé loopt van de A4 tussen Voorschoten en Leiden naar de A44. Hiermee wordt de huidige binnenstedelijke verbinding tussen de A4 en de A44, bestaande uit het Lammenschansplein, de Churchilllaan, de Dr. Lelylaan en de Plesmanlaan, ontlast. Het voorkeurstracé is op 27 juni 2012 door Provinciale Staten vastgesteld.

Knoop Leiden West

De Knoop Leiden West (Het knooppunt A44-Plesmanlaan, snelwegafslag nummer 8, Leiden) staat een ingrijpende reconstructie te wachten in verband met de geplande aanleg van de Rijnlandroute. De plannen hiervoor zijn in voorbereiding. Het is belangrijk dat er een goede aansluiting ontstaat tussen

het project OBSP en de Knoop Leiden West. Gelet hierop is er een nauwe ambtelijke samenwerking tussen gemeente (verantwoordelijk voor OBSP) en provincie (verantwoordelijk voor Rijnlandroute en HOV).

Ringweg West

In de kadernota Bereikbaarheid is aangegeven, dat voor de binnenring op termijn een verbinding gemaakt zal worden tussen de Dr. Lelylaan en de Plesmanlaan ter hoogte van het spoor Leiden-Den Haag, de zogeheten Ringweg West. In de Structuurvisie is deze Ringweg West op de lange baan geschoven na 2025. Gevolg is wel dat de belasting op de kruisingen Haagse Schouwweg/Plesmanlaan en de Haagse Schouwweg/Dr. Lelylaan voorlopig onverminderd groot blijft. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de hoofdstructuur op lange termijn door middel van de aanleg van de westelijke ringweg wordt gecompleteerd, waarna de bestaande doorgaande route via de Dr. Lelylaan komt te vervallen. Dat zou een aanzienlijke vermindering van de belasting van de bovengenoemde kruisingen betekenen. Over de plek waar de westelijke ringweg zou moeten komen verschillen de meningen en zal nog nader onderzoek naar worden verricht. Eén van de mogelijkheden is een aantakking bij de Vondellaan wat een grondige reconstructie van deze kruising tot gevolg zou kunnen hebben.

Busverbindingen

Leiden vormt een regionaal knooppunt voor het openbaar vervoer dat zich concentreert rond het treinstation Leiden Centraal. De Plesmanlaan is een belangrijke route voor het regionale busverkeer.

In de volgende figuur is de huidige situatie weergegeven. Een groot aantal buslijnen maakt gebruik van de Plesmanlaan en halteert op twee locaties in het projectgebied:

- bij de kruising met de Haagse Schouw;
- bij de kruising met de Einsteinweg.

De ontsluitende buslijn 43 rijdt over het LBSP en de Haagse Schouw en halteert op de Haagse Schouw tussen de Plesmanlaan en Dr. Lelylaan.



Het beleid is erop gericht om het openbaar vervoer zoveel mogelijk voorrang te geven door waar mogelijk aparte busbanen aan te leggen en bij kruisingen op hoofdverkeerswegen separate opstelstroken voor bussen te realiseren.

HOV-net

Met de komst van het HOV-net Zuid Holland Noord dient in het project OBSP rekening te worden gehouden met de aanleg van een HOV-busbaan, die vanaf Katwijk, via de Knoop Leiden West, de Plesmanlaan en de Eherenfestweg door het Leiden Bio Science Park naar Leiden Centraal voert.

Met het oog hierop wordt in het project OBSP aan de noordzijde van de Plesmanlaan tussen de KLV en de Eherenfestweg een tracé-reservering voor een vrijliggende, in twee richtingen bereden busverbinding aangehouden zoals aangegeven in de volgende figuur. De provincie heeft nog geen definitief besluit over de definitieve tracévoering van de HOV-verbinding. De HOV-busbaan wordt te zijner tijd door en voor rekening en risico van de provincie aangelegd.



Fietsroutes

Door Leiden West lopen een aantal belangrijke langzaam verkeer routes. In oost-west richting vormt de fietsroute tussen Katwijk en de Leidse binnenstad de voornaamste doorgaande verbinding. Via de Darwinweg/Vondelaan en de Einsteinweg lopen twee belangrijke noord-zuid verbindingen. Deze routes maken deel uit van het hoofdnet Fiets. Het fietspad op de Eherenfestweg maakt op dit moment geen deel uit van de hoofdroutes voor langzaam verkeer. Met de verdere ontwikkeling van het Bio Science Park zal dit in de toekomst ook een belangrijke noord-zuid verbinding worden.

Voetgangers

De gemeente Leiden voert voor het Bio Science Park gebied geen specifiek beleid voor voetgangers. Wel worden de verbindingen tussen Leiden Centraal en LUMC en Naturalis benoemd als belangrijke voetgangersroutes. Om het Leiden Bio Science Park bereikbaar te maken voor OV-passagiers, zullen in elk geval korte en veilige looproutes van OV-haltes naar locaties in het Leiden Bio Science Park moeten worden aangelegd. Daarnaast is het wenselijk om een looproute te maken van het transferium bij de A44 naar de kruising

bij de Haagse Schouwweg, zodat voetgangers vanaf het transferium naar hun werk in dit deel van de stad zoals het Bio Science Park, het bedrijventerrein Verbeekstraat, enzovoorts, kunnen lopen.

Het beleid is erop gericht om langzaam verkeer op de hoofdwegen bij voorkeur ongelijkvloers te laten kruisen. Het doel hiervan is: de verbetering van de doorstroming, de verhoging van de verkeersveiligheid en de vermindering van de barrièrewerking. Ter hoogte van de Darwinweg en de Einsteinweg is hierin reeds voorzien in de vorm van tunnels voor fietsers en voetgangers.

2.3.2 Gebiedsontwikkelingen

In de omgeving van het project Ontsluiting Bio Science Park zijn een aantal gebiedsontwikkelingen in voorbereiding die in meer of mindere mate van invloed zijn op de toekomstige verkeersbelasting van het knooppunt Plesmanlaan. Ook zijn deze ontwikkelingen mede van invloed op de dimensionering van de ongelijkvloerse kruising en de hierop aansluitende wegen en zijn - direct of indirect - medebepalend voor de toekomstige (her-)inrichting van de openbare ruimte en de beeldkwaliteit van dit knooppunt en van de Plesmanlaan als entree van de stad.

Masterplan Bio Science Park

Dit masterplan omvat het hele gebied ten noorden van de Plesmanlaan. Het gebied wordt verder ontwikkeld als een life science park en universiteitsterrein, met een stedelijk brandpunt rond de kruising met de Ehrenfestweg. Hier komt een nieuwe volledige ontsluitingsweg die de hoofdentree van het Bio Science Park vormt. Hier worden o.a. nieuwe bedrijfsruimten en kantoren, een HOV-halte, commerciële voorzieningen en een parkeergarage gerealiseerd. Dit betekent dat in het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising rekening wordt gehouden met een goede oversteekbaarheid van de Plesmanlaan en dat er als onderdeel van deze nieuwe ontsluitingsweg een comfortabele en veilige noord-zuidverbinding voor fietsers en voetgangers door het Entreegebied wordt gerealiseerd.

Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt in het masterplan het beeld

van 'de Hollandse campus' als uitgangspunt gehanteerd. Water en bomen bepalen het beeld van de openbare ruimte, infrastructuur is hierin visueel ondergeschikt.

Locatie Holiday Inn en Paardenweide

Holiday Inn is geïnteresseerd in uitbreiding van hun hotelaccommodatie, mogelijk in combinatie met de bouw van een evenementenhal. De gemeente Leiden is eigenaar van de Paardenweide en heeft belang bij een zo spoedige mogelijke ontwikkeling van deze locatie, waarvoor een fysieke ruimtereservering is opgenomen. De ideeën voor een integrale (her-)ontwikkeling van dit gebied zijn nog niet nader uitgewerkt en valt buiten de scope van het project OBSP.

Valkenburg

Hoewel niet direct gelegen aan de Plesmanlaan zal de beoogde ontwikkeling van voormalig vliegveld Valkenburg tot woongebied gevolgen hebben voor de toekomstige verkeersbelasting op de Plesmanlaan, zowel qua auto's, als qua fietsers. De Plesmanlaan is de belangrijkste verbinding tussen Valkenburg en de Leidse Binnenstad.

Verkeerskundig model

3.1 Inleiding

Voor Leiden en de regio is het noodzakelijk dat de doorstroming van het verkeer op de Plesmanlaan verbetert. Behalve het Bio Science Park zijn ook de Leidse binnenstad en andere stedelijke ontwikkelingen in het westelijk deel van de stad gebaat bij een goede verkeersafwikkeling op de Plesmanlaan. Daarnaast is de verbetering van de bereikbaarheid van belang voor de verdere economische ontwikkeling en de realisatie van de woningbouwopgave van de regio, waaronder de woningbouw in Valkenburg.

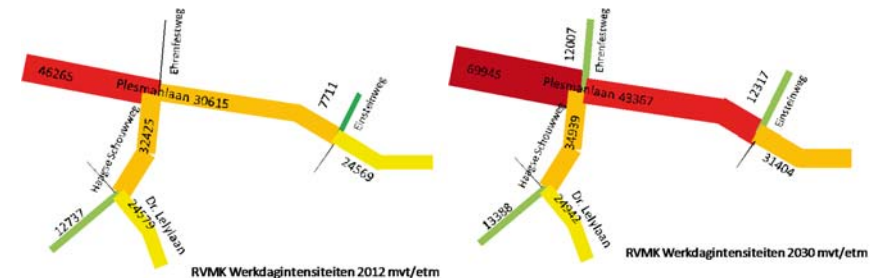
In het Kadernota Bereikbaarheid heeft de gemeente Leiden een aantal toplocaties vastgesteld. Om de ruimtelijk-economische doelen van deze toplocaties te halen vormt een goede bereikbaarheid van deze toplocaties een belangrijke randvoorwaarde. Het Leiden Bio-Science Park is één van deze toplocaties. Voor deze locaties zijn de bereikbaarheidsdoelen geconcretiseerd en gekwantificeerd. Dit is gebeurd op basis van maximale reistijd en betrouwbaarheid: een maximale reistijd van 15 minuten vanaf de snelweg naar de toplocaties met een betrouwbaarheid van 95%. De reistijd naar de A4 is hierin maatgevend. Uitgaande van een Rijnlandroute buitenom betekent deze eis dat vanaf de A44 naar het Bio Science Park de reistijd maximaal 5 minuten mag bedragen. In de resterende 10 minuten is dan via de Rijnlandroute de A4 bereikbaar.

Het project Ontsluiting Bio Science Park (OBSP) omvat een deel van de hoofdstructuur van Leiden en maakt deel uit van het autonome beleid. De Plesmanlaan is onderdeel van zowel de binnen-, als de buitenring van Leiden en vormt aldus een belangrijke schakel in het Leidse hoofdwegennet.

In het projectgebied komen twee belangrijke verkeersstromen samen, namelijk: de regionale verkeersstroom over de N206 en verkeersstroom op de Plesmanlaan. Daarnaast is er in de spits ook sprake van een aanzienlijke verkeersstroom op de zogenaamde binnenring (Plesmanlaan – Haagse Schouwweg – Dr. Lelylaan). Het kruispunt Haagse Schouwweg/Plesmanlaan kampt met

een hoge verkeersbelasting en een beperkte capaciteit, waardoor het verkeer hier niet goed doorstroomt en er vooral in de ochtend- en avondspits steeds vaker lange files staan. De komende jaren gaat het verkeer nog verder groeien, waardoor dit verkeerskundig knelpunt dus zal verergeren.

Onderstaande figuren geven een indicatie van de verandering van de verkeersbelasting (in de vorm van werkdagintensiteiten in hoeveelheden motorvoertuigen per etmaal) in de huidige situatie (2012) en in de toekomstige situatie (2030).



De belangrijkste verschillen in de huidige en toekomstige situatie ontstaan met name door een vergroting van de verkeersstromen mede als gevolg van de gebiedsontwikkeling van het Leiden Bio Science Park. Door de geplande aanleg van een nieuwe volledige ontsluitingsweg wordt een aanzienlijke verkeersstroom toegevoegd op het kruispunt Haagse Schouwweg. Daarnaast wordt de huidige verkeersstroom over de N206 door de aanleg van de Rijnlandroute buiten Leiden omgeleid. Tegelijkertijd wordt een toename van de bestemmingsverkeer via de knoop Leiden West verwacht. Op de Plesmanlaan betekent dit dat over circa 20 jaar sprake zal zijn van een toename van circa 50% ten opzichte van de huidige situatie terwijl de verkeersintensiteiten op de Haagse Schouwweg en de Dr. Lelylaan nauwelijks toenemen.

Keuze voorkeursvariant

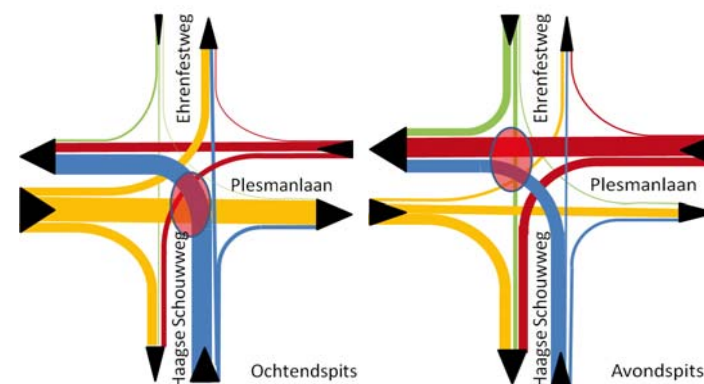
Uit één van de eerste verkeerskundige studies die in 2005 in opdracht van de Gemeente Leiden is uitgevoerd, werd geconcludeerd, dat voor een goede verkeersafwikkeling en evenwichtige verdeling van het verkeer van en naar het Leiden Bio Science Park het noodzakelijk is om een nieuwe, volledige ontsluitingsweg ter plaatse van de Ehrenfestweg te realiseren.

Het verkeerskundige onderzoek wees eveneens uit dat een aansluiting van deze nieuwe ontsluitingsweg op de kruising Plesmanlaan/Haagse Schouwweg het onmogelijk maakte om alle verkeersstromen op dit kruispunt gelijkvloers te kunnen blijven afwikkelen en dat alleen een ongelijkvloerse oplossing voldoende probleemoplossend vermogen heeft.

De voorbereidingsfase van het project OBSP is benut om het uitwerkingsniveau van de vraagspecificatie voor de aanbesteding aan te scherpen naar het niveau van een Programma van Eisen, dat is toegesneden op een bepaalde oplossingsrichting.

Bij de analyse van de verkeersproblematiek zijn twee belangrijke punten te benoemen, namelijk:

1. door toevoeging van een volledige ontsluiting op de Ehrenfestweg (= harde eis) verandert het kruispunt van een T-kruispunt in een Viertakskruispunt, waardoor het verkeersvraagstuk niet meer gelijkvloers kan worden opgelost.
2. er sprake van twee conflicterende verkeersstromen die de doorstroming de verkeersafwikkeling nu, maar - zonder ingrijpende maatregelen - ook in de toekomst is ernstig verstoren.



Uit bovenstaande figuren kan geconcludeerd worden, dat het kruisen van twee verkeersstromen te weten: die over de Plesmanlaan stad-inwaarts versus die vanaf de Dr. Lelylaan – Haagse Schouwweg richting A44, het voornaamste knelpunt vormen. In het bijzonder in de ochtendspits domineren deze beide stromen de kruisbewegingen op het kruispunt. Zij zijn de belangrijkste oorzaak van de verkeersopstoppen die zich dagelijks op de Plesmanlaan voordoen.

In het onderzoeksproces zijn groot aantal oplossingsmogelijkheden onderzocht.

Op basis van de uitkomsten van de verkeersanalyse zijn 2 principes in ogenschouw genomen namelijk:

- **Rechte variant:** Hierbij wordt het autoverkeer wat geen uitwisseling heeft met de Haagse Schouwweg en de Ehrenfestweg ongelijkvloers afgewikkeld en de
- **Boogvariant:** Hierbij wordt het verkeer van de Haagse Schouwweg in de richting van de A44 ongelijkvloers (dus alleen de linksafbeweging) afgewikkeld. Voor beide principeoplossingen geldt dat deze zowel als ondergronds, als bovengrondse variant kan worden uitgevoerd.

	Ondergronds	Bovengronds
Rechte oplossing op Plesmanlaan (2 x 2 rijbanen, 2 richtingen)	Plesmanlaan-tunnel	Fly-over
Boogvormige oplossing tussen Dr Lelylaan en knooppunt A44 (1 x 2 rijbanen, 1 richting)	Boog (verzonken)	Boog (opgetild)

Voor de beoordeling van de hiervoor beschreven oplossingsvarianten is een afwegingskader opgesteld waarmee de beschreven oplossingsvarianten vergeleken en onderling beoordeeld kunnen worden.

3.2 Toetsingscriteria

De gemeente Leiden heeft een drietal criteria geformuleerd, waar de voorkeursvariant aan moet voldoen. De criteria betreffen de verkeerskundige functionaliteit, de stedenbouwkundige kwaliteit en de technisch-financiële haalbaarheid.

Verkeerskundige functionaliteit

De gemeente Leiden heeft met betrekking tot de verkeerskundige functionaliteit minimeisen geformuleerd op het gebied van autoverkeer, openbaar vervoer en langzaamverkeer. Te denken valt aan eisen zoals reistijden en wachttijden.

Stedenbouwkundige kwaliteit

De stedenbouwkundige ambities van het project OBSP zijn verwoord in het Ambitiedocument en daaraan gekoppeld het Beeldkwaliteitsplan (zie ook paragraaf 3.5). Een belangrijk onderdeel van het afwegingskader betreft de stedenbouwkundige inpassing in het plangebied. De ongelijkvloerse kruising moet worden ingepast in de Plesmanlaan. Een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte geldt als een belangrijke eis bij de ontwerpogave voor het project OBSP mede omdat de Plesmanlaan als een

belangrijke en representatieve entree van de stad Leiden wordt gezien. Het wensbeeld dat daarbij vooral geldt is dat van een "Parkway", een brede laan voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer omkleed met water en bomen.

Technisch-financiële haalbaarheid

Een vergelijking van financiële ramingen van de verschillende oplossingsvarianten diende inzicht te geven welke varianten te realiseren zouden zijn binnen het gestelde financiële kader.

3.3 Selectie voorkeursvariant

Uit de uitgevoerde variantenanalyse kan ten opzichte van de toetsingscriteria het volgende worden geconcludeerd:

Verkeerskundige functionaliteit

Alle varianten voldoen aan de verkeerskundige minimeisen, met de kanttekening dat de rechtdoor-varianten in de Plesmanlaan iets meer verkeerscapaciteit bieden en daardoor iets robuuster en toekomstbestendiger zijn, waardoor de rechtdoorvarianten beter scoren dan de boogvarianten.

Stedenbouwkundige kwaliteit

Samenvattend wordt geconstateerd dat er vanuit verkeerskundig oogpunt geen verschillen tussen onder- en bovengronds zijn. Wel is er een kwalitatief verschil tussen de rechtdoor- en boogvormige oplossingsrichting, waarbij de rechtdoor-varianten beter scoren. De bovengrondse varianten vormen een visueel obstakel en zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk. De rechte tunnel heeft de voorkeur boven de boogvormige tunnel.

Technisch-financiële haalbaarheid

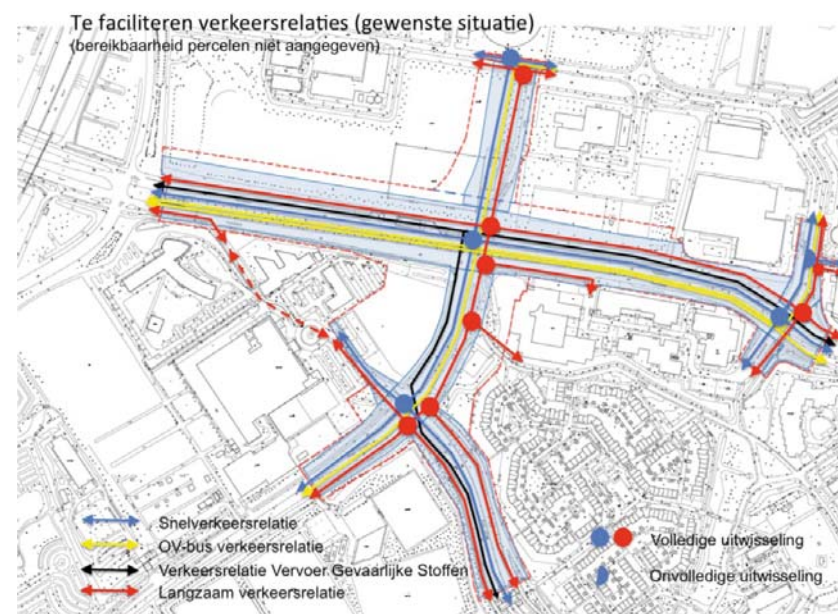
Alle varianten zijn realiseerbaar binnen het gestelde financiële kader. Waar het gaat om de ondergrondse varianten is de rechte tunnel iets goedkoper.

Conclusie

Uit deze variantenanalyse is naar voren gekomen dat de bovengrondse varianten stedenbouwkundig onwenselijk zijn. Van de ondergrondse varianten scoort de rechte tunnel op alle aspecten beter dan de boogvormige variant. De rechte tunnel in de Plesmanlaan is als voorkeursvariant gekozen en wordt als uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het ontwerp en de realisatie van het project OBSP gehanteerd.

3.4 Verkeersrelaties OBSP

In onderstaande figuur zijn de te faciliteren verkeersrelaties weergegeven zoals die voor de eindsituatie (na oplevering van het project OBSP) worden voorzien. Deze relaties worden navolgend nader beschreven.



Snelfverkeer

Het toekomstige wegprofiel van de Plesmanlaan met ongelijkvloerse kruising OBSP sluit aan op de Knoop Leiden-West (aansluiting op de A44). Vanaf dit knooppunt rijdt het snelfverkeer via een onderdoorgang onder de bovengrondse kruising met de Haagse Schouwweg en de Ehrenfest in de richting van het centrum. De onderdoorgang wordt met een zogeheten midden ligging in de lengte richting van de Plesmanlaan gebouwd. Op maaiveldniveau

is aan de noord- en de zuidzijde van de onderdoorgang ruimte voor de benodigde rijstroken cq. opstelstroken voor het verkeer dat stad- inwaarts richting Leiden (zuidzijde) en stad-uitwaarts richting Katwijk (noordzijde) wordt afgewikkeld.

Het snelverkeer met bestemming Leiden Bio Science Park wordt via de bovengronds kruising op het dek van de onderdoorgang afgewikkeld via de nieuwe ontsluitingsweg ter plaatse van de Ehrenfestweg.

Verkeer met een bestemming die verder stad-inwaarts op het Leiden Bio Science Park is gelegen, kan via de onderdoorgang van de ongelijkvloerse kruising doorrijden en respectievelijk via de Einsteinweg en de Darwinweg haar bestemming op het Leiden Bio Science Park bereiken.

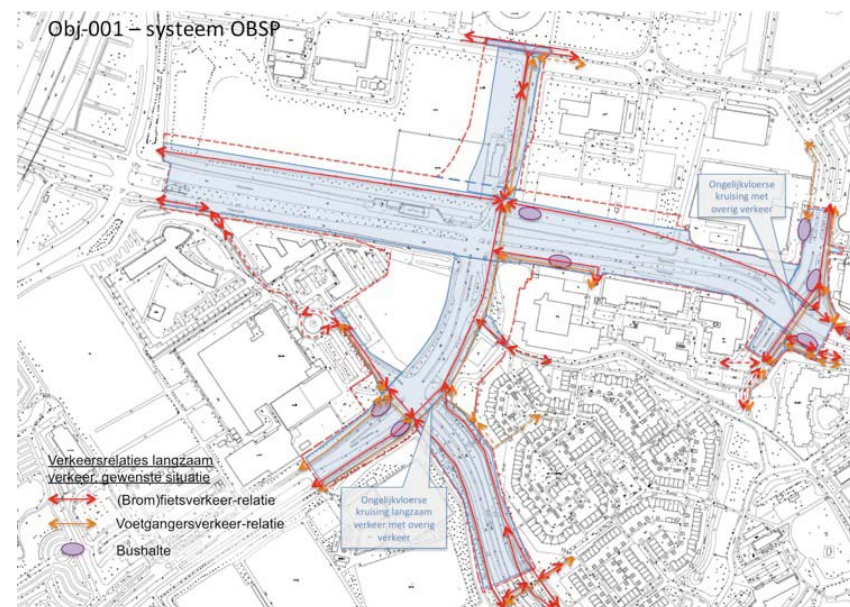
Het project gebied omvat aan de oostkant het kruispunt van Plesmanlaan met de Einsteinweg en de Verbeekstraat, alsmede de T-kruising Einsteinweg – Archimedesweg dat in het Bio Science Park is gelegen. Door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising dienen beide kruispunten te worden aangepast waarbij – afhankelijk van de positie en aansluiting op het kruispunt – het aantal rijstroken en/of opstelstroken voor het snelverkeer wordt aangepast of uitgebreid. Op het kruispunt Einsteinweg en Archimedesweg wordt uit verkeersveiligheidsoverwegingen de bestaande “volledige uitwisseling” veranderd in een “onvolledige uitwisseling”, waarbij er een scheiding in de middenberm van de Einsteinweg zal worden gerealiseerd waardoor op de T-kruising van de Einsteinweg en de Archimedesweg in- en uitwaarts alleen rechtsafbewegingen worden toegestaan. Aan de Noordkant sluit de Ehrenfestweg aan op de bestaande gebiedsontsluitingsweg in het Bio Science Park (Einsteinweg).

Aan de zuidkant sluit het OBSP aan op de viertaks-kruising van de Haagse Schouwweg met Dr. Lelylaan en de ontsluitingsweg van het bedrijvencluster Holiday Inn en omgeving. Dit kruispunt Haagse Schouwweg – Dr. Lelylaan moet worden aangepast en zal samen met de ongelijkvloerse kruising als

dubbelskruispunt als één samenhangend verkeerskundig geheel gaan functioneren. Alle kruispunten binnen het project gebied worden met geautomatiseerde verkeersregelininstallaties uitgerust.

Langzaam verkeer

In onderstaande figuur zijn de te faciliteren relaties voor langzaam verkeer, inclusief de voorziene halteplaatsen voor openbaar vervoer weergegeven zoals die voor de eindsituatie (na oplevering van het project OBSP) worden voorzien. Deze relaties worden navolgend nader beschreven.



De langzaam verkeer-verbinding ten westen van de kruising Plesmanlaan/Haagse Schouwweg (Katwijk/Transferium – Centrum) wordt in de eindsituatie gefaciliteerd door de aanleg een nieuw voet-fietspad aan de noordzijde van de Plesmanlaan. De bestaande verbinding aan de zuidzijde van de Ples-

manlaan komt daarmee te vervallen. Het nieuwe fietspad aan de noordzijde van de Plesmanlaan wordt binnen het projectgebied over de volle lengte van de Plesmanlaan aangelegd en heeft gelijkvloerse kruisingen met de Ehrenfestweg en de Einsteinweg. Het nieuwe fietspad aan de noordzijde van de Plesmanlaan sluit aan de oostkant van het projectgebied OBSP aan op de bestaande fietspad dat door middel van een tunnel voor langzaam verkeer onder de Plesmanlaan door de Einsteinweg en de Verbeekstraat met elkaar verbindt.

De langzaam verkeer-verbinding die in noord zuid-richting door het plangebied loopt heeft een recreatief karakter en bestaat uit een deel ten noorden van de Plesmanlaan en een deel ten zuiden van de Plesmanlaan. Het noordelijke deel bestaat uit een nieuwe voet-/fietspad dat parallel aan oostzijde van de Ehrenfestweg loopt en aansluit op de bestaande Einsteinweg. Op de ongelijkvloerse kruising (kruispunt Plesmanlaan-Haagse Schouwweg) wordt een gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer gerealiseerd die aansluit op de langzaam verkeer-verbinding die aan de oostzijde van de Haagse Schouwweg richting de wijk Steenhof voert. Het kruisend langzaam verkeer met de Dr. Lelylaan wordt middels een langzaam verkeerstunnel parallel aan de Haagse Schouwweg afgewikkeld. Op deze wijze wordt het kruisen van langzaam verkeer met de primaire verkeersstromen (snelverkeer) conflictvrij afgewikkeld.

De langzaam verkeer-verbinding langs de Haagse schouwweg kruist de langzaam verkeer-verbinding die vanaf de Dr.Lelylaan via het bedrijventcluster Holiday Inn e.o. richting de Knoop Leiden West voert. Deze verbinding ligt aan de zuidzijde van het kruispunt waardoor het niet interfereert met de primaire verkeersstroom van het snelverkeer die vanaf de ongelijkvloerse kruising naar de Dr. Lelylaan en vice versa verloopt.

Busverkeer

Het busverkeer wordt op de nieuwe infrastructuur conform huidige dienstregeling gefaciliteerd. De huidige halteplaatsen wordt in de nieuwe vormge-

ving ingepast en waar nodig in de nieuwe situatie verplaatst naar een voor het langzaam verkeer betere bereikbare plaat. Ook worden nieuwe halteplaatsen toegevoegd, bijvoorbeeld nieuwe halteplaats op de Plesmanlaan nabij de Ehrenfestweg). Tussen de T-kruising Ehrenfestweg-Einsteinweg (in het Bio Science Park) en de aansluiting Leiden-West (A44) wordt in het project OBSP voorzien in een ruimtereservering ten behoeve van de aanleg van een vrijliggend tracé voor een regionale "Hoogwaardige Openbaar Vervoer"-verbinding.

3.5 Verankering ruimtelijke kwaliteit

Zoals reeds in de inleiding beschreven zal het ontwerp en de uitvoering van het project OBSP middels een Europese aanbesteding in de vorm van een concurrentiegericht dialoog tot uitvoering worden gebracht. Om zorg te dragen dat het uiteindelijke ontwerp blijft aansluiten op de voorkeursvariant en voor een heldere communicatie tussen alle actoren worden een aantal instrumenten ingezet. Middels een Ambitiedocument en Beeldkwaliteitsplan zijn kaders voor een eindbeeld neergelegd. Tevens wordt een onafhankelijke beoordelingscommissie ingesteld dat de ontwerpen toetst op uitgangspunten en eisen zoals verwoord in beide documenten.

Ambitiedocument

Het Ambitiedocument beschrijft de ruimtelijke context van het plangebied. Op basis van een ruimtelijke analyse van de omgeving, gebundeld met programmatische ambities, zijn criteria geformuleerd waarmee tijdens het uitwerken van de ontwerpen rekening gehouden moet worden. Deze criteria worden door de beoordelingscommissie gebruikt worden om een definitieve keuze te maken uit de ontwerpen die onderdeel zijn van de aanbesteding.

In het Ambitiedocument is gesteld dat de ongelijkvloerse kruising een integraal ontwerp dient te zijn, wat zowel de ondergrondse, als de bovengrondse inrichting omvat, met een vanzelfsprekende en hoogwaardige vormgeving. De vereiste ontwerpvisie en integraliteit van het ontwerp vormt een belang-

rijk criterium. Daarnaast zijn in het ambitiedocument onderstaande criteria opgenomen:

- Representatieve toegang tot Leiden Bio Science Park
De ongelijkvloerse kruising waarborgt een representatieve en hoogwaardige hoofdentree-functie van het Leiden Bio Science Park via de Ehrenfestweg.
- Hoogwaardige stadsentree Leiden
De Plesmanlaan fungeert als herkenbare en aansprekende stadsentree van Leiden met een passende, kwalitatief hoogwaardige vormgeving van de openbare ruimte.
- Ruimtelijke eenheid dubbelkruispunt
Het dubbelkruispunt bestaande uit het kruispunt Plesmanlaan – Haagse Schouwweg en het nabijgelegen kruispunt Doctor Lelylaan – Haagse Schouwweg vormt een goede en aansprekende ruimtelijke eenheid, passend binnen de landgoederenroute.
- Optimale inpassing langzaam verkeer routes
De routes voor langzaam verkeer, te weten fietsers en voetgangers, inclusief gelijkvloerse en ongelijkvloerse verbindingen, worden als integraal onderdeel van het verkeerskundig en landschappelijk ontwerp en met oog voor gebruikskwaliteit en (sociale) veiligheid zorgvuldig ingepast in het projectgebied.
- Hoge vormgevingskwaliteit
Het ontwerp en de inrichting van zowel de onder- als bovengrondse elementen in het projectgebied worden gekenmerkt door een samenhangende, aansprekende en hoogwaardige vormgeving die recht doet aan de positie van het gebied in de stad.

Voor een volledige beschrijving van de criteria en de bijbehorende aandachtspunten wordt verwezen naar het Ambitiedocument, dat als bijlage bij het IRPK is opgenomen.

Beeldkwaliteitsplan

In het Ambitiedocument is gesteld dat de ongelijkvloerse kruising een integraal ontwerp dient te zijn, wat zowel de ondergrondse als de bovengrondse inrichting omvat, met een technisch adequate en kwalitatief hoogwaardige vormgeving. Het Beeldkwaliteitsplan vormt een uitwerking van het criterium Hoge vormgevingskwaliteit uit het Ambitiedocument en richt zich op de te realiseren kwaliteit van de vormgeving en inrichting van de openbare ruimte in het plangebied, waarbij aspecten als vormgeving en detaillering, materiaal- en kleurgebruik, verlichting en vormgevingsdetail, belangrijke aandachtspunten vormen.

Beoordelingscommissie Ruimtelijke Kwaliteit

Het beoordelen van de kwaliteit van de gevraagde ontwerpen vormt een belangrijk onderdeel van de aanbestedingsprocedure van het project OBSP. Om tot een goede, objectieve beoordeling te komen, zal de gemeente een beoordelingscommissie van deskundigen installeren voor de ruimtelijke kwaliteit.

Deze commissie zal worden gevormd door:

- Stadsstedenbouwer gemeente Leiden;
- Stedenbouwkundig Supervisor Leiden Bio Science Park
- Stedenbouwkundige gemeente Leiden;
- Lid Toets en Adviescommissie Openbare Ruimte (TACOR) gemeente Leiden;
- Lid Welstandscommissie (optioneel).

Deze commissie zal aan de hand van het Ambitiedocument en het Beeldkwaliteitsplan de ontwerpen onderling beoordelen.

Ruimtelijk Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt de relatie tussen het project OBSP en het ruimtelijk beleid van de verschillende overheidsniveaus toegelicht.

4.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is in 2012 vastgesteld. De structuurvisie gaat in op een groot aantal aspecten van de ruimtelijke ordening van Nederland. In de visie wordt ten aanzien van verkeer gesproken over het scheiden van doorgaand en bestemmingsverkeer. Het project OBSP voldoet hieraan. Het project OBSP valt daarnaast onder efficiënt ruimtegebruik; iets waar de structuurvisie zich voor inzet.

Structuurvisie Randstad 2040

De Structuurvisie Randstad zet zich in voor een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta, voor een sterkere wisselwerking tussen groen, blauw (water) en rood (bebouwing), voor het versterken van de internationale concurrentiepositie en voor krachtige, duurzame steden met een goede regionale bereikbaarheid. Vooral dit laatste is van toepassing op het project OBSP: de stad Leiden wordt beter bereikbaar en krijgt qua vormgeving en inrichting een verbeterde stadsentree.

4.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland

In deze structuurvisie wordt ingezet op een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

In de structuurvisie zijn 14 provinciale belangen opgenomen. Voor onderhavig project zijn vooral de volgende belangen van toepassing:

- behouden en aantrekken van bedrijvigheid en werkgelegenheid;
- versterken stedelijk netwerk;
- verbeteren interne en externe bereikbaarheid.

De Plesmanlaan staat op de functiekaart ingetekend als stads- en dorpsgebied. Het gedeelte van de Plesmanlaan tussen de A44 en de Ehrenfestweg is weergegeven als regionale verbinding. Op de kwaliteitskaart staat de kruising aangegeven als stedelijk netwerk, met aan de noordzijde het stedelijk groen van het Bio Science Park en aan de zuidzijde het stedelijk groen van de sportvelden. De Plesmanlaan – Haagse Schouwweg – Dr. Lelylaan wordt hierin weergegeven als (boven)regionale wegverbinding. De gestippelde route Plesmanlaan - Ehrenfestweg vormt een onderdeel van de nog te realiseren openbaar vervoerverbinding.



uitsnede kwaliteitskaart



uitsnede functiekaart

Door het project OBSP wordt de bereikbaarheid van het Leiden Bio Science Park en de stad verbeterd en de doorstroming van het verkeer vergroot. Een goede ontsluiting is essentieel voor de verdere ontwikkeling van het Leiden Bio Science park als toonaangevend bedrijven- en kennispark. Deze ontwikkeling schept nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid. Door de doorstroming van en naar de stad te verbeteren wordt bovendien het stedelijk netwerk verder versterkt. Deze doelstellingen passen naadloos in de drie hiervoor beschreven provinciale belangen. Het project OBSP strookt daarmee met dit beleidsstuk.

Provinciale Verordening: Verordening Ruimte Provincie Zuid-Holland

De provinciale Verordening Ruimte hoort bij de provinciale structuurvisie. Hierin wordt datgene wat genoemd is in de structuurvisie gereguleerd. Het plan valt binnen de zogenaamde 'rode contour'. Dit is een contour die aantoont tot waar de verstedelijking mag doorzetten. De kruising vormt geen onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. In de verordening zijn verder geen regels opgenomen die specifiek betrekking hebben op het project OBSP.

4.3 Regionaal en gemeentelijk beleid

Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020

Een van de zeven kernbeslissingen in de Regionale Structuurvisie is dat Leiden een regionale centrumfunctie vervult. Een goede bereikbaarheid is hiervoor noodzakelijk. Door het project OBSP wordt de bereikbaarheid van Leiden vergroot. Het plan strookt daarmee met dit beleidsstuk.

Structuurvisie Leiden 2025

In de structuurvisie van de gemeente Leiden, vastgesteld in december 2009, zijn belangrijke speerpunten genoemd. Twee hiervan zijn de verdere ontwikkeling van het Leiden Bio Science Park en de verbetering van de bereikbaarheid. In de structuurvisie wordt het plan om een ongelijkvloerse kruising te realiseren ook genoemd, om de bereikbaarheid van het Bio Science Park en de rest van Leiden op de lange termijn te kunnen garanderen. Het plan voldoet daarmee aan de Structuurvisie Leiden. In de structuurvisie wordt verder gesproken over een intensivering van de kantorenstrip langs de Plesmanlaan en de Schipholweg. Dit om de Plesmanlaan te transformeren tot een representatieve stadsentree, met als streefbeeld een "parkway" (een laan met veel water en groen) in het Hollandse landschap. Het project OBSP is dus een concrete uitwerking van de structuurvisie. Het intensiveren van bebouwing langs de Plesmanlaan vormt geen onderdeel van onderhavig plan. In dit plan wordt er op toegezien dat deze beoogde ontwikkeling niet onnodig beperkt wordt.



Legenda

Plangrens

plangrens

Ondergrond

gemeentegrens
bestaand stedelijk gebied
bestaande windmolens
rijkswegen
provinciale wegen
spoor met treinstation
landschap buitengebied

Ontwikkelingslocaties

nieuw te ontwikkelen woongebied
nieuw gemengd stedelijk milieu
nieuw te ontwikkelen bedrijven / kantoreengebied
nieuw te ontwikkelen gebied buiten de gemeentegrens
gebiedsvizies t.b.v. nieuwe ontwikkelingen
universiteitsproject
intensivering kantorenstrip Plesmanlaan/Schipholweg
Bijzondere districten
Binnenstad, gemengd stedelijk gebied
Leeuwenhoek, gemengd stedelijk gebied, Bio Science Park

Infra en HOV

ringstelsel (centrumring)
ringstelsel (buitening / binnenring)
Rijnlandroute (tracé MV / verdiept / ondertunneling indicatief)
nieuw te ontwikkelen verkeersentree Leiden
RijnGouwewij met haltes
nieuwe langzaamverkeersroute

Groen & Water

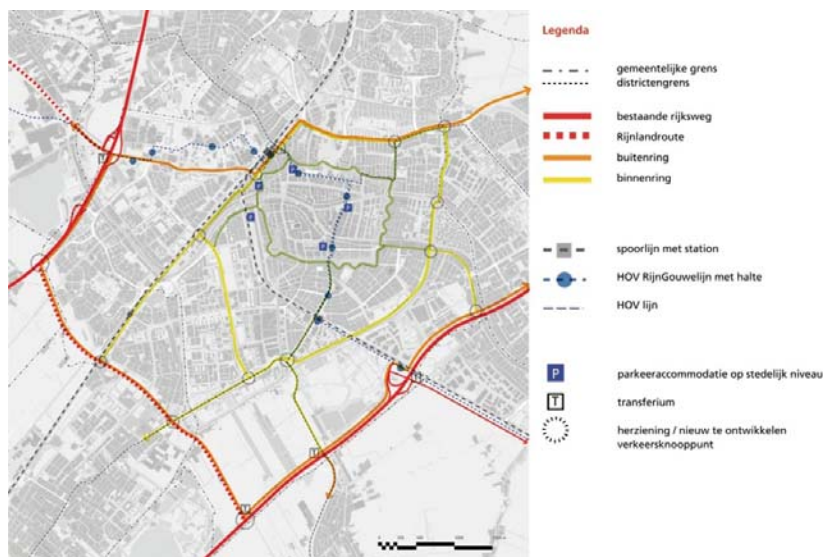
groenstructuur, regionaal niveau (park / recreatie / sport / volkstuin / landgoed)
recreatieve / groene verbinding, regionaal niveau
groenstructuur, stedelijk niveau (park / recreatie / sport / volkstuin / begraafplaats / landgoed)
recreatieve / groene verbinding, stedelijk niveau
groene gordel rondom binnenstad
waterstructuur
ecologische verbinding Oostvlietpolder

Aanduidingen

transferium met kantoorprogramma
cultureel recreatief stedelijke voorziening
belangrijke sportvoorziening
mogelijk hoogteaccent
stimuleren ontwikkelingen kenniseconomie
studentenhuisvesting
zoekgebied nieuwe passantenhavenvoorziening
zoekgebied voor extra waterberging

Kadernota Bereikbaarheid

In de Kadernota Bereikbaarheid, vastgesteld in december 2008, streeft de gemeente Leiden naar een nieuwe hoofdwegenstructuur. Centraal hierbij staan de binnen- en buitenring. De binnenring voert dicht langs de binnenstad, waardoor deze over een beperkte capaciteit zal beschikken. De buitenring, bedoeld voor verkeer aan de rand van de stad, ligt verder van de binnenstad af en wordt zo min mogelijk in stedelijk gebied gelegd. Hierdoor wordt de capaciteit vergroot. Op sommige plekken in de stad kan niet voorkomen worden dat de binnen- en buitenring samenvallen. De Plesmanlaan is een van die plekken, waardoor deze een dubbelfunctie vervult, met een hoge verkeersdruk. De Plesmanlaan zal hierdoor haar 2x2-rijbanenstructuur behouden. De kruising Plesmanlaan wordt in de Kadernota genoemd als een plek waar de hoge verkeersdruk alleen door bijzondere ruimtelijke maatregelen kan worden opgevangen. Het project OBSP is een duidelijke vorm van een bijzondere ruimtelijke maatregel.



kaart Kadernota Bereikbaarheid

Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid, december 2012

Het uitvoeringsprogramma Bereikbaar Leiden is een uitwerking van de Kadernota Bereikbaarheid (vastgesteld in 2009 door de gemeenteraad). In de kadernota staat op hoofdlijnen omschreven hoe Leiden de toekomstige verkeersstructuur gaat inrichten voor de auto, fiets en openbaar vervoer. Het uitvoeringsprogramma Bereikbaar Leiden gaat een stap verder. Het maakt precies duidelijk welke projecten de gemeente Leiden moet uitvoeren om de Leidse bereikbaarheid te verbeteren en wanneer en hoe die projecten daaraan bijdragen. De ontsluiting van het Bio Science park wordt als specifiek project benoemd om de circulatie van de ringstructuur te verbeteren.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

In 2006 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) opgesteld, genaamd "Leiden, stad in beweging". Hierin wordt de Plesmanlaan getypeerd als een belangrijke invalsroute voor de gemeente Leiden. De Plesmanlaan heeft hiermee een belangrijke functie als stroomweg van en naar de stad. Om de luchtkwaliteit ter plaatse te verbeteren, moet de doorstroming op de kruising Plesmanlaan worden verbeterd. Het GVVP voorziet daarom in het instellen van een groene golf op het huidige N206-traject door Leiden (Plesmanlaan – Dr. Lelylaan – Churchilllaan – Voorschoterweg – Europaweg).

Door de definitieve keuze van de Rijnlandroute door de provincie is het N206-traject door Leiden anders komen te liggen. Dit heeft gevolgen voor de uitwerking van de beleidsuitgangspunten zoals gesteld in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan. Het project OBSP vormt geen aanvullende belemmingen voor het beleidsplan.

Conclusie

Resumerend kan gesteld worden dat zowel het provinciaal beleid als het gemeentelijk beleid middels studies en visies een verbetering van de verkeersstructuur van de Plesmanlaan nastreeft. In zowel de structuurvisie en de beleidsnota's aangaande verkeer wordt een ongelijkvloerse kruising van de ontsluiting van het Bio Science park met de Plesmanlaan als de beste oplossing gezien. Het project OBSP is dan ook geheel in lijn met het ingezette beleid.

Omgevingsaspecten

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een nadere beschouwing van de omgevingsaspecten in relatie tot de voorkeursvariant. Deze omgevingsaspecten zullen in het uiteindelijke bestemmingsplan nader worden uitgewerkt ten behoeve van de gewenste juridisch-planologische inpassing.

5.2 Archeologie

De Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (Valletta). De wet is een raamwet, die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

De Wamz beoogt het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed) te beschermen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden. De uitgangspunten van de wet zijn:

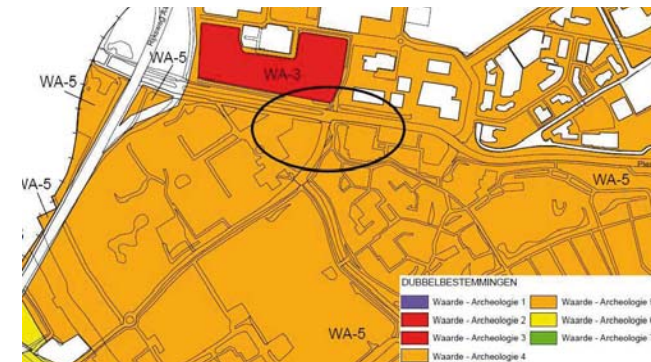
- Archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren en alleen opgraven als behoud in de bodem (in situ) niet mogelijk is.
- Vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie. Initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen moeten in een vroegtijdig stadium aangeven hoe met eventuele archeologische waarden bij bodemverstorende ingrepen zal worden omgegaan. Dit houdt in een verplichting tot vooronderzoek bij werkzaamheden die de grond gaan verstoren.

De gemeente Leiden heeft een rijk bodemarchief. In de afgelopen decennia is bij tientallen opgravingen vastgesteld dat het onderzoek van de archeologische resten die in de bodem verborgen liggen, één van de belangrijkste bronnen van kennis over de bewoningsgeschiedenis van de regio rondom Leiden vormt. De doelstelling van het gemeentelijk archeologiebeleid is om de archeologische bronnen zo verantwoord mogelijk te beschermen. De erosie van het bodemarchief is ondanks alle inspanningen tot behoud van archeologische resten immers nog steeds erg groot. Dit betekent dat bij toe-

komstige ontwikkelingen verstoring van de diepere ondergrond uit archeologisch oogpunt zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Waar dit niet mogelijk is, zal in de gebieden waar waardevolle, informatieve archeologische resten verloren dreigen te gaan, voorafgaand aan de geplande bodemingreep onderzoek dienen plaats te vinden.

Situatie plangebied

De gemeente Leiden heeft voor haar gehele grondgebied een bestemmingsplan Archeologie opgesteld. In dit bestemmingsplan is voor het gehele grondgebied bepaald wat de archeologische verwachtingswaarde is en wat de daarbij behorende regels zijn om die waarden te beschermen. Voor onderhavige planlocatie geldt een verwachtingswaarde 'Waarde - Archeologie 3' en 'Waarde - Archeologie 5'. In de afbeelding is het plangebied globaal aangeduid met een ovaal.



uitsnede bestemmingplan Archeologie

Het kruispunt Plesmanlaan – Haagse Schouwweg is aan meerdere zijden archeologisch onderzocht. Aan de zuidwestzijde van het kruispunt heeft in 1998 een onderzoek plaats gevonden bij de huidige Holiday Inn². Recentelijk³ is een tweede perceel aan deze zijde en een perceel aan de zuidoostzijde van het kruispunt onderzocht. Bij beide onderzoeken zijn geen archeologische resten aangetroffen.

Aan de noordoostzijde en noordwestzijde heeft op de hoek Plesmanlaan/Einsteinweg in respectievelijk 2005⁴ en 2007⁵ archeologisch onderzoek plaats gevonden. Daarnaast is in opdracht van gemeente Leiden een inventariserend booronderzoek⁶ uitgevoerd in het RGL-tracé langs de Plesmanlaan. Hierbij zijn op meerdere plaatsen archeologische resten aangetroffen op een diepte vanaf 0,4 m –mv. Op de terreindelen waar archeologische resten zijn aangetoond is in het bestemmingsplan een dubbelbestemming Waarde-Archeologie 3 (terreinen van archeologische waarde) opgenomen. Op de delen die nog niet zijn onderzocht geldt de thans vigerende dubbelbestemming Waarde-Archeologie 5 (terreinen met een hoge archeologische verwachting). Archeologische indicatoren kunnen worden aangetroffen vanaf een diepte van circa 0,4 m –Mv tot circa 2,0 m –Mv (fosfaat). Mogelijk staan de resten in het gebied in verband met de vroegmiddeleeuwse nederzetting die ten westen van de A44 is onderzocht. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat in het kader van een thans lopende aanvraag omgevingsvergunning voor het verstoren van de gronden met archeologische verwachting in het projectgebied, een Programma van Eisen is opgesteld⁷. Dit programma bevat eisen voor de wijze van uitvoering van de werkzaamheden en de archeologische begeleiding daarvan.

Conclusie

Om de archeologische waarden te beoordelen in relatie tot het project OBSP, zijn een aantal onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken kan geconcludeerd worden dat het aspect archeologie geen belemmering vormt voor de uitvoering van het project OBSP. Ten zuiden van de Plesmanlaan zijn geen waarden aangetroffen. Ten noorden van de Plesmanlaan geldt een Programma van Eisen voor de uitvoering van de werkzaamheden en de archeologische begeleiding ervan.

2 Thanos, C.S.I., 1998: Bedrijventerrein Holiday Inn, gemeente Leiden; een archeologische inventarisatie (Amsterdam (Raap-briefverslag 1998-1939/MW)).

3 Voeten, D.F.A.E., 2011: Leiden Plangebied Plesmanlaan. Inventariserend veldonderzoek (karterende fase), 's Hertogenbosch (BAAC Rapport V-11.0267).

4 Deunhouwer, P., 2005: Plangebied Leeuwenhoek, gemeente Leiden; archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (Amsterdam (RAAP-rapport 1166)).

5 De Kruif, S., 2007: Plangebied tracé RijnGouwelijn Leiden, Gemeente Leiden. Archeologisch vooronderzoek: een bureau- en inventariserend veldonderzoek, Weesp (Raap-rapport 1543).

6 Jansen, B., 2008: Plangebied Leeuwenhoek, deelgebieden sportvelden en Max Planckweg, gemeente Leiden; archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek, Weesp (Raap-notitie 2575).

7 Programma van Eisen Plesmanlaan, Team Monumenten & Archeologie, gemeente Leiden, 22 april 2013

5.3 Cultuurhistorie

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Relevante wet- en regelgeving betreffen de Nota Belvedere, de Monumentenwet, de Wet modernisering monumentenzorg, de provinciale Cultuurhistorische Hoofdstructuur en de Leidse Nota Cultureel Erfgoed.

Situatie plangebied

Het plangebied is gesitueerd binnen het gebied waar in het verleden de Limes liep. Vanwege de grote archeologische en cultuurhistorische betekenis is de Limes (als zijnde de grenzen van het voormalige Romeinse Rijk) voorgedragen om benoemd te worden tot UNESCO Werelderfgoed. Er zijn geen archeologische vondsten die duiden op de ligging van de Limes direct onder het plangebied. Daarmee wordt aangenomen dat de daadwerkelijke ligging van de Limes ten zuiden van het plangebied is gesitueerd.

De Plesmanlaan vormt de scheiding tussen het Morskwartier en het Leiden Bio Science Park. Het Morskwartier is vanaf de Middeleeuwen ontgonnen. Tot circa 1920 is dit gebied voornamelijk als akker en weiland in gebruik geweest. Middels het uitbreidingsplan "Noord-West 1933" is vanaf de jaren '30 van de twintigste eeuw het gebied verder verstedelijkt. Anders dan nu het geval was voor de huidige Plesmanlaan toentertijd geen grote afwikkelingsfunctie voorzien. In het plangebied zijn geen verwijzingen naar het verleden te vinden. De omliggende gronden hebben geen bijzondere stedenbouwkundige inrichting. Alleen in het terrein aan de westzijde van de Haagse Schouwweg is naast de begraafplaats Rhijnhof nog iets van het oorspronkelijke kavelpatroon herkenbaar. Het oorspronkelijke kavel patroon is buiten het plangebied gesitueerd.

Conclusie

Binnen het plangebied zijn geen monumenten of beeldbepalende panden gelegen. Het plangebied bevindt zich eveneens niet in een gebied dat aan-

gewezen is als beschermd stadsgezicht. Binnen het plangebied zijn geen cultuurhistorische elementen waar rekening mee gehouden moet worden.

5.4 Milieu

5.4.1 Bodem

Voor het aspect bodem (grond en grondwater) dienen de bodemkwaliteit en de voorgenomen bestemming met elkaar in overeenstemming te zijn. Of de bodem een planontwikkeling in de weg staat, wordt middels een historisch onderzoek eventueel aangevuld met een bodemonderzoek bepaald.

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) geeft de lokale bevoegde gezagen de mogelijkheid om de bodemkwaliteit binnen hun gebied actief te gaan beheer binnen de gegeven kaders. Dit geeft onder andere ruimte voor nieuwe bouwprojecten, zoals woningen en wegen. Daarnaast worden de kwaliteit en de integriteit van belangrijke intermediairs bij bodemactiviteiten beter geborgd. In het besluit staan ook regels met betrekking tot het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie.

De gemeente Leiden heeft geen van het landelijke beleid afwijkend bodembeheerbeleid vastgesteld. Dat betekent dat het generieke beleid uit het Besluit bodemkwaliteit van kracht is. In het kader daarvan is door het college van B&W (3 juli 2012, B&W besluit 12.06900) een bodemfunctieklassenkaart met bijbehorende toelichting vastgesteld. Het toepassen van grond moet onder de generieke regels voldoen aan twee aspecten, te weten;

- Toe te passen grond moet (op bodemkwaliteitsklasseniveau) gelijk of beter van kwaliteit zijn dan de ontvangende bodem;
- Toe te passen grond moet altijd gelijk of beter van kwaliteit zijn dan de voor die plaats door B&W vastgestelde bodemfunctieklassie.

Het eerste aspect borgt dat de bodem ter plaatse niet achteruit gaat (stand still), het tweede aspect borgt dat de bodem past bij het beoogde gebruik (duurzaamheid).

Situatie plangebied

Voor de bodemkwaliteit in het plangebied zijn twee onderzoeken uitgevoerd. In het eerste onderzoek (UDM-West, 2011) wordt geconcludeerd dat in de grond en in het grondwater enkele lichte verontreinigingen zijn aangetroffen. Nader onderzoek (BK Bodem, 2012) geeft aan dat van de drie gevonden lichte verontreinigingen twee locaties op grond van de milieutechnische kwaliteit van de bodem geen bezwaar vormen voor de beoogde ontwikkeling. De derde locatie, de grondwal langs de Dr Lelylaan, bevat sterke verontreinigingen met PAK en lichte verontreinigingen met zware metalen, PCB, minerale olie en PAK. Deze verontreinigingen zijn te relateren aan bijmengingen met asfalt, kolengruis, metselpuin en baksteen. Niet uitgesloten kan worden dat de sprake is van één of meerdere gevallen van ernstige bodemverontreiniging. Indien deze grond ontgraven gaat worden wordt door het onderzoeksbureau nader onderzoek naar sterke verontreinigingen geadviseerd. Middels dit onderzoek kan de aard, mate en omvang van de verontreinigingen worden vastgesteld. Het asfalt is niet teerhoudend gebleken en kan als teervrij asfalt worden hergebruikt.

Conclusie

Behalve bij de huidige grondwallen langs de Dr Lelylaan die deels uit puin en sloopmaterialen is opgetrokken, zijn er geen indicatoren die op de aanwezigheid van verontreinigingen wijzen. Voor de uitvoerbaarheid van de OBSP is ontgraving van de grondwal niet strikt noodzakelijk. Indien uit de aanbesteding blijkt dat afgraving wenselijk is, dan zullen de noodzakelijke maatregelen met betrekking tot een eventuele sanering worden getroffen. Daarmee is de beoogde ontwikkeling, qua bodemkwaliteit, voldoende in kaart gebracht.

5.4.2 Geluidhinder

Bij vaststelling of herziening van een (bestemmings-)plan is het conform de Wet geluidhinder (Wgh) noodzakelijk dat er gekeken wordt naar de akoestische situatie. In het kader van het IRPK wordt hier reeds aandacht aan besteed. Als een plangebied geheel of gedeeltelijk binnen de onderzoekszone van een verkeersweg, een spoorweg, of een gezoneerd industrieterrein valt

of wanneer een weg gerealiseerd wordt nabij geluidgevoelige functies dan moet een akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld scholen en ziekenhuizen) binnen die geluidszone. Leiden heeft in 2004 de Geluidsnota Leiden vastgesteld. Met deze is het gemeentelijk geluidbeleid formeel vastgelegd. Het nieuwe geluidsbeleid maakt lokaal differentiëren mogelijk en levert zo een passend geluidsniveau per gebied op.

Geluidskaart Leiden (2012), actieplan Leiden (2013)

In het kader van de EU-richtlijn Omgevingslawaaï heeft Leiden een geluidskaart en actieplan gemaakt om de situatie met betrekking tot geluidsproductie in beeld te brengen. De richtlijn richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en waar nodig gewenst verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving. Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal gedefinieerde geluidsbronnen, te weten weg- en railverkeer en luchtvaart van een zekere omvang, alsmede specifieke vastgelegde industriële activiteiten.



uitsnede geluidkaart

Situatie plangebied

Middels akoestisch onderzoek (ODWH, 2013) zijn de geluidsbelastingen ter plaatse van bestaande woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen berekend ten gevolge van de herinrichting van de Plesmanlaan, de Haagse Schouwweg, de Dr. Lelylaan en de Einsteinweg. De geluidsbelasting is voor deze wegen op basis van wettelijke kaders berekend voor zowel de

huidige situatie (2012) als de toekomstige situatie (2023) inclusief verdiepte ligging van de Plesmanlaan. Uit dit onderzoek volgt dat de wijzigingen aan de betreffende wegen niet leiden tot een stijging van de gevelbelasting met 2 dB of meer. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh en er zijn geen hogere waarden nodig.

Conclusie

Onderzoek toont aan dat de beoogde ontwikkeling uitvoerbaar is voor wat betreft het aspect geluid.

5.4.3 Luchtkwaliteit

Op basis van hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) is het nodig een planontwikkeling te toetsen aan luchtkwaliteitseisen. De 'Wet luchtkwaliteit' vormt de Nederlandse uitwerking van de Europese normen voor de luchtkwaliteit. In deze wet zijn normen vastgesteld voor onder andere de concentraties zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijnstof), koolmonoxide, benzeen en ozon in de lucht. In Nederland zijn in relatie tot wegverkeer de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). Overschrijdingen van de andere stoffen uit de Wet komen in Nederland slechts in exceptionele gevallen voor.

Situatie plangebied

Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat er voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) voor zowel het toetsjaar 2017 als het doorkijkjaar 2027 in het geheel geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn. Hierbij is niet alleen gekeken naar de Plesmanlaan maar ook naar de meest drukke omliggende wegen.

De planontwikkeling leidt zelfs tot lagere concentraties NO₂ en PM₁₀ ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het plan voldoet aan alle grenswaarden van de Wet Milieubeheer.

Conclusie

Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit zijn geen belemmeringen te verwachten.

5.4.4 Externe veiligheid

Externe veiligheidsbeleid heeft betrekking op het gebruik, productie, opslag en transport van gevaarlijke stoffen. De overheid stelt grenzen aan de risico's dit gebruik, productie, opslag en transport. De grenzen zijn vertaald in een norm voor het plaatsgebonden risico (PR), en een oriëntatiewaarde en verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR). Voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVGS) en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (2006) van toepassing.

Plaatsgebonden risico

Het PR kent een grenswaarde van 10⁻⁶ per jaar voor nieuwe situaties. Binnen de PR 10⁻⁶ contour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde en in nieuwe situaties moet in beginsel ook aan deze waarde worden voldaan.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting in situaties waarin zich een ramp met gevaarlijke stoffen voordoet. De verantwoordingsplicht is erop gericht om een weloverwogen afweging te maken over de risico's in relatie tot de (ruimtelijke) ontwikkelingen in het plangebied. Het groepsrisico wordt vergeleken met de oriëntatiewaarde: de kans op een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers van 10⁻⁵ per jaar, met de kans op een ongeval met 100 dodelijke slachtoffers van 10⁻⁷ per jaar, en met de kans op 1000 of meer dodelijke slachtoffers van 10⁻⁹ per jaar. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico ligt voor het transport van gevaarlijke stoffen en buisleidingen echter een factor 10 lager dan voor inrichtingen.

De provincie Zuid Holland ambieert een veilig Zuid-Holland. In de provinciale structuurvisie (PSV) staat als provinciaal belang genoemd het 'beschermen van grote groepen mensen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen'. De provincie wil voorkomen dat risicovolle activiteiten gevestigd worden in de omgeving van grote groepen mensen of dat een nieuwe ontwikkeling ge-

pland wordt binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit.

Situatie plangebied

De belangrijkste te beschouwen bronnen vanuit externe veiligheid zijn de N206 en de Plesmanlaan.

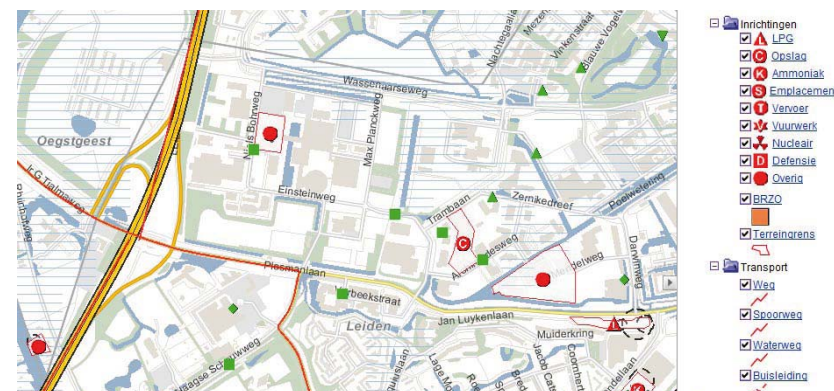
De N206 wordt gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen. De gemeente Leiden heeft in haar routeringsbesluit (besluit van september 2003, aangepast juni 2005) de op- en afritten van de A4 en A44 en de Europaweg en Voorschoterweg (tussen het Lammenschansplein en de gemeentegrens met Voorschoten) aangewezen als transportroutes voor routeplichtige gevaarlijke stoffen. De overige delen van de N206, waaronder de Churchilllaan, Dr. Lelylaan en de Haagse Schouwweg en de Plesmanlaan zijn niet aangewezen als een transportroute voor routeplichtige gevaarlijke stoffen. Het transport van gevaarlijke stoffen is beperkt tot niet-routeplichtige gevaarlijke stoffen: brandbare en zeer brandbare vloeistoffen en giftige vloeistoffen.

Voor de Plesmanlaan heeft de brandweer namens de gemeente Leiden een ontheffing verleend voor LPG transporten. Deze ontheffing is verleend om het LPG tankstation van MultiEnergy aan de Plesmanlaan te bevoorraden. Het aantal LPG verladingen bedraagt circa 70 per jaar.

De contour voor de PR grenswaarde (10-6) ligt op de weg en de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden (onderschrijding met factor 0,2, bron: Provinciale Risicokaart Zuid-Holland).

Conclusie

Het project OBSP heeft geen effect op de ligging van de contour voor de PR grenswaarde en ook niet op de hoogte van het groepsrisico.



uitsnede risicokaart

5.4.5 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van ruimtelijke planvorming is het van belang rekening te houden met een goede milieuzonering: de overheid dient er op toe te zien dat er voldoende afstand in acht wordt genomen tussen enerzijds functies die hinder of gevaar veroorzaken (bijvoorbeeld bedrijven), en anderzijds functies die daar last van hebben (bijvoorbeeld woningen).

Situatie plangebied

Het gebied rondom de kruising Plesmanlaan-Haagse Schouwweg kenmerkt zich door bedrijven en kantoren. In een straal van 100m zijn een aantal kantoorpanden aanwezig. Deze bedrijvigheid vormt vanuit het oogpunt van bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de realisatie van een ongelijkvloerse kruising.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.4.6 Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zal derhalve beoordeeld moeten of de ongelijkvloerse kruising m.e.r. plichtig is. Er zijn een aantal onafhankelijke aanvliegroutes die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht en die dus alle drie moeten worden getoetst. Bepalend hierbij is de activiteit (of zijn de activiteiten) waarop het plan of besluit betrekking heeft.

Toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

Hiermee toetst men of het plan of besluit voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er een aantal mogelijkheden.

- a. Het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig.
- b. Het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D. Het besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van m.e.r.-plicht: het besluit is dan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Voor een plan als bedoeld in kolom 3 'plannen' geldt geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar direct een (plan-)m.e.r.-plicht.
- c. Het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er dient in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld te worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd.
- d. De activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit wordt niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht.
- e. In het geval van een plan: toetsing of het uitvoeren van een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 voor dit plan verplicht is vanwege de hierin opgenomen activiteit(en). In dat geval is het plan mogelijk m.e.r.-plichtig.

- f. Toetsing aan de provinciale milieuverordening. Door Provinciale Staten kunnen hierin aanvullend op het Besluit m.e.r. activiteiten worden aangewezen die kunnen leiden tot m.e.r.-plicht.

Situatie plangebied

Voor wat betreft onderhavig initiatief is sprake van mogelijkheid 'c' uit voornoemde opsomming. Er is sprake van de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg (categorie D.1.1). Pas vanaf een wijziging of uitbreiding met een tracélengte van 5 kilometer of meer valt de ontwikkeling onder de m.e.r.-beoordelingsplicht. De gehele Plesmanlaan heeft een lengte van minder dan 2 kilometer. Daarmee zit de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde.

Op grond van het arrest van het Hof van Justitie van de EG (15 oktober 2009), dient eveneens gekeken te worden naar de factoren als genoemd in bijlage III van de Europese M.e.r.-richtlijn. Die kunnen aanleiding geven om in casu toch een m.e.r.-beoordeling op te stellen. Relevant in dat kader zijn met name de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Deze aspecten zijn in onderhavige onderbouwing reeds voldoende behandeld.

Conclusie

Er zijn geen belangrijke nadelige milieueffecten die noodzaken tot een formele m.e.r.-beoordeling. In het uiteindelijke bestemmingsplan zullen de milieueffecten op grond van de gewenste juridisch-planologische inpassing definitief worden vastgelegd

5.5 Water

Het beleidskader voor het aspect water wordt gevormd door de Europese kaderrichtlijn water (2000), het Nationaal Waterplan 2009-2015 (2009), het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 (2009), het Waterbeheerplan 2010-2015 van het Hoogheemraadschap van Rijnland, de Keur en beleidsregels 2009 (2009) eveneens van Rijnland en tot slot het gemeentelijke Waterplan Leiden (2006). In hoofdzaak beogen deze beleidsdocumenten het oppervlaktewater en grondwater in zowel kwalitatief als

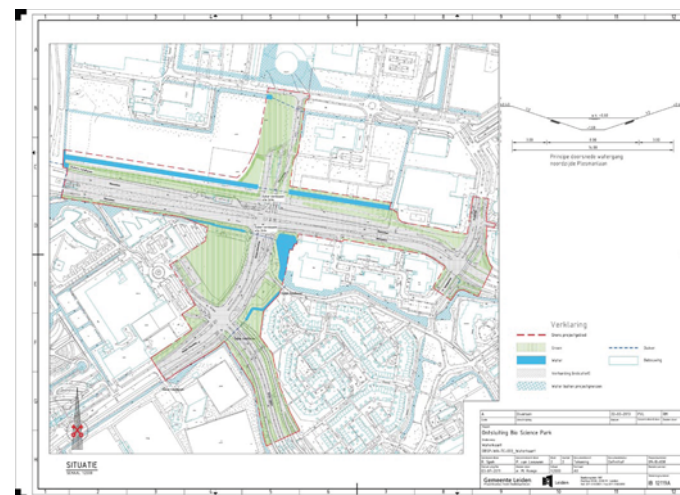
kwantitatief opzicht te beschermen en te verbeteren. Het streven is de realisatie van een duurzaam, veilig, robuust en veerkrachtig watersysteem.

Situatie plangebied

Rondom de kruising is een primaire watergang gelegen: het water langs het kantoorpand aan de Plesmanlaan 100, aan de oostzijde van de Haagse Schouwweg. Voor deze primaire watergang heeft het hoogheemraadschap regels opgenomen in de Keur. Rondom de kruising zijn verder nog enkele overige watergangen gelegen, die via een duiker met elkaar zijn verbonden. Beide wateren vallen onder de categorie "boezemwater".



afbeelding water bestaand



afbeelding water nieuw (indicatief)

Bij de herinrichting van de kruising Plesmanlaan tot een ongelijkvloerse kruising zal de situatie dusdanig wijzigen dat de ligging en de grootte van de watergangen zullen wijzigen. Vanuit het Hoogheemraadschap Rijnland geldt de verplichting om bij een uitbreiding van het verhard oppervlak van meer dan 500 m² een compensatieregeling ten behoeve van het wateroppervlak te treffen. Daar het verhard oppervlak bij de herinrichting met meer dan 500 m² zal worden uitgebreid, zal er compensatieregeling worden getroffen.

Totaaloverzicht waterbalans project OBSP					
Item	Bestaand situatie (m2)	Nieuwe situatie (m2)	Vershill (m2)	Te compenseren water	
Water	7188	6477	-711	100	711
Bebouwing	697	0	-697		
Verhard oppervlak	40788	62423	21635		
Totaal verhard	41485	62423	20938	15	3141
Groen	68789	48562	-20227		
Totaal	117462	117462	0		3852

Conclusie

Naar aanleiding van afspraken met het Hoogheemraadschap van Rijnland, zal 1.500m² van het te compenseren water van het project OBSP worden afgeschreven van de gemeentelijke berging rekening courant (BRC). Het overige te compenseren water zal in overleg met het Hoogheemraadschap in de directe omgeving van het plangebied worden gecompenseerd. Op grond van de definitieve invulling van het project OBSP zal de waterbalans te zijner tijd worden geconcretiseerd in de bestemmingsplanprocedure.

5.6 Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied. Wat betreft soortenbescherming is de Flora- en Faunawet van toepassing. Hier wordt onder andere de bescherming van plant- en diersoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Indien hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd.

Situatie plangebied en conclusie

Gebiedsbescherming

De Natuurbeschermingswet richt zich op de bescherming van gebieden. In de Natuurbeschermingswet zijn de volgende gronden aangewezen en beschermd:

- Natura 2000-gebieden (Habitat- en Vogelrichtlijngebieden);
- beschermde Natuurmonumenten;
- wetlands.

Naast deze drie soorten gebieden is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in het kader van de gebiedsbescherming van belang. De EHS is een samenhangend netwerk van belangrijke natuurgebieden in Nederland en omvat

bestaande natuurgebieden, nieuwe natuurgebieden en ecologische verbindingzones. Het projectgebied ligt niet in de directe nabijheid of invloedsgebied van bovengenoemde gebieden. Negatieve effecten kunnen daarom uitgesloten worden.

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van de in het wild voorkomende inheemse planten en dieren: de soortenbescherming. De wet richt zich vooral op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. In de wet zijn algemene en specifieke verboden vastgelegd ten aanzien van beschermde dier- en plantensoorten. Naast een aantal in de wet (en daarop gebaseerde besluiten) vermelde specifieke mogelijkheden om ontheffing te verlenen van in de wet genoemde verboden, geeft de wet een algemene ontheffingsbevoegdheid aan de minister van LNV (artikel 75, lid 3). Het projectgebied is onderzocht in twee ecologische inventarisaties:

- Verkennend onderzoek Ff-wet Ontsluiting Bioscience Park te Leiden door Bureau Stadsnatuur (De Baerdemaeker & Moerland 2011);
- Nader onderzoek Ff-wet Ontsluiting Bioscience Park te Leiden, door AGEL adviseurs (Spruijt & Kooij 2012).

In de sloot aan de noordzijde van de Plesmanlaan is bij het verkennende onderzoek inclusief visinventarisatie (De Baerdemaeker & Moerland 2011) de Kleine modderkruiper *Cobitis taenia* aangetroffen. Deze soort staat in tabel 2 van de Flora- en faunawet. Indien bij het dempen van een watergang gehandeld wordt conform een door het Ministerie van EZ goedgekeurde gedragscode (bijvoorbeeld de Gedragscode Flora- en faunawet voor waterschappen van de Unie van Waterschappen) dan is een ontheffing van de verbodsbepalingen in de Ff-wet niet vereist.

Tijdens voornoemd onderzoek zijn foeragerende gewone dwergvleermuisen waargenomen op diverse plekken binnen het plangebied. Ook zijn er van deze soort vier paarverblijven aanwezig. Een rosse vleermuis had eveneens een paarverblijf binnen het onderzochte gebied. Van vleermuis vliegroutes was geen sprake. Alleen indien de verblijfplaats van de rosse vleermuis aan-

getast zal worden, dient bij de Dienst Regelingen (ministerie EL&I) een ontheffingsaanvraag te worden gedaan.

Daarnaast voert Bureau Stadsnatuur dit jaar nader onderzoek uit naar beschermde natuurwaarden op het naastgelegen universitair sportterrein, in opdracht van de Universiteit Leiden. Aannemelijk is dat het westelijk deel van de bomenrij in de directe nabijheid ligt van een bosje met een vaste rustlocatie van een paar Buizerds. Deze functionaliteit is strikt beschermd op grond van de Flora en faunawet. In de soortenstandaard Buizerd van het Ministerie van EZ wordt een verstoringafstand van 75 meter in acht genomen. Bij een broedgeval moet derhalve een rustmarge van 75 meter in acht genomen worden. Indien enkel sprake is van een slaapbosje, dienen de geplande activiteiten in deze periode enkel met daglicht plaats te vinden, wanneer de dieren elders aan het foerageren zijn.

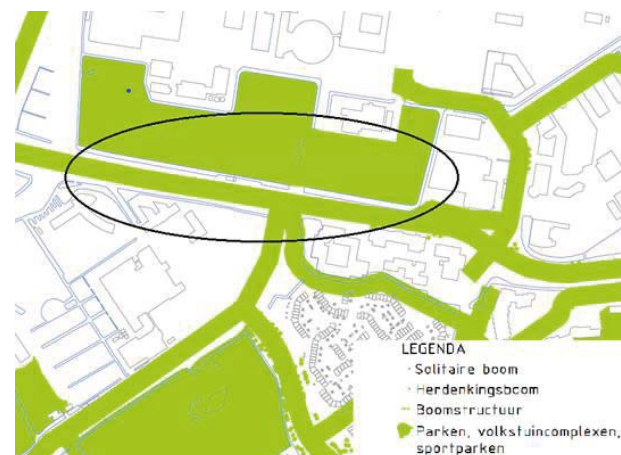
Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende beoogde ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden.

5.7 Groen

Het groene beleid van de gemeente Leiden is onder andere vastgelegd in de Bomennota (1993) en de Kaderstelling Bomenbeleid 2004 - 2014 (actualisatie Bomennota) en het Ecologisch Beleidsplan Leiden (EBL 1998; uitvoeringsprogramma 2002 en 2006). In 2008 is het uitvoeringsplan GroenActiePlan (GAP) vastgesteld. Het volgen van de Gedragscode minimaliseert ten slotte in bepaalde gevallen conflicten met de Flora- en Faunawet.

Situatie plangebied

Op 8 december 2012 is de Bomenverordening 2012 en de hierbij behorende Groene Kaart vastgesteld. Op de Groene Kaart staan de bomen, houtopstanden, boomstructuren en parken waarvoor in alle gevallen een omgevingsvergunning nodig is voor het vellen.



Uitsnede Groene Kaart

Op de Groene Kaart is het projectgebied aangeduid als 'Structuren, parken, volkstuinencomplexen en sportparken'.

De inrichting van de openbare ruimte is van cruciaal belang om samenhang en kwaliteit in het gebied te brengen en de Plesmanlaan het gewenste karakter te geven. De verkeerskundige en civieltechnische ingrepen die in het projectgebied en in de nabije omgeving zullen plaats vinden, zijn van invloed op het toekomstig karakter van met name het westelijke deel van de Plesmanlaan. Het beoogde Parkway-karakter (zie Ambitiedocument OBSP, bijlage) staat op gespannen voet met de verwachte verkeersintensiteiten en de breedte van het wegprofiel, die zullen toenemen naarmate men zich dichterbij A44 begeeft. Dit is een gegeven waarmee in het ontwerp en inrichting van het projectgebied rekening dient te worden gehouden.

Het nieuwe profiel en de inrichting van de Plesmanlaan zullen dan ook niet helemaal eenvormig zijn. De uitdaging voor het ontwerp is erin gelegen om het gewenste karakter en de hoogwaardige beeldkwaliteit van de Plesmanlaan en overige delen van de openbare ruimte in het projectgebied waar te maken.

maken. Het versterken van de entreefunctie, verdient - zowel qua vormgeving, als ook qua detaillering en materiaalgebruik - bijzondere aandacht. Van belang hierbij is de wijze waarop de Plesmanlaan als schakel tussen gebieden met verschillende landschapstypen, te weten het Leiden Bio Science Park met het type "Hollands landschap" en de gebieden De Mors en het Valkenburgse Meer e.o. met het type "Landgoederen landschap" wordt vormgegeven.

Gewenste beeldkwaliteit

Door de plaatsing van bomen - solitair of in boomgroepen - wordt een eenduidig profiel en samenhang in de inrichting van de weg gecreëerd. De boomsoorten in het groenontwerp zullen aansluiten bij de betreffende landschapstypen "Hollands landschap" en "Landgoederen landschap" in het algemeen en het beoogde Parkway-karakter voor de Plesmanlaan in het bijzonder. Ten aanzien van de inrichting dienen zoveel mogelijk de ontwerprichtlijnen en inrichtingsprincipes uit het Handboek Openbare Ruimte 2025, alsmede de Kwaliteitseisen Beheerlijnen Boombeheer (KBB) in acht te worden genomen. Voor solitaire bomen geldt de toepassing van 1ste grootte conform de KBB. In het geval van boomgroepen kan een mix van bomen met verschillende groottes worden toegepast.

De gemeente Leiden heeft met het Handboek kwaliteit openbare ruimte (oktober 2011) een duidelijke richtlijn bepaald voor de inrichting van de openbare ruimte in de gehele stad. De ontwikkelingen die in het projectgebied OBSP zullen plaatsvinden dienen zich in principe te voegen naar de randvoorwaarden zoals die meegegeven worden in het Handboek.

Conclusie

In de toekomstige situatie ontstaat een nieuwe groenstructuur, waarvan de contouren en uitgangspunten zijn vastgelegd in het Masterplan LBSP, het Ambitiedocument OBSP en Beeldkwaliteitsplan OBSP. In samenhang met de herinrichting van het gebied van het LBSP ontstaat een nieuwe hoogwaardige groenstructuur in het openbaar gebied.

5.8 Kabels en leidingen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen.

Voor leidingen waardoor transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, zijn regels opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Dergelijke leidingen moeten conform het bepaalde in het Bevb in bestemmingsplannen worden voorzien van een beschermende regeling.

Naast deze leidingen kan echter ook sprake zijn van andere kabels en leidingen, waaraan geen (of beperkte) externe veiligheidsrisico's zijn verbonden, maar die wel planologisch relevant zijn. Het betreft onder andere hoogspanningsverbindingen en rioolpersleidingen. Ook voor dergelijke leidingen kan in bestemmingsplannen een passende regeling worden opgenomen.

Situatie plangebied en conclusie

Het plangebied OBSP is onderworpen aan een nader onderzoek naar aanwezige kabels en leidingen. Concluderend kan worden gesteld dat er geen kabels en leidingen aanwezig zijn zoals genoemd in het Bevb en Revb.

Het plangebied bevat de navolgende regionale transportkabels/-leidingen:

Beheerder	Type kabel/leiding
Dunea	Waterleidingen rond 500mm en 800mm
Liander	Gasleiding 8 Bar
Liandon	Kabels 50 Kv

De intentie is om voornoemde kabels- en leidingen binnen het project OBSP opnieuw in te passen. Hierbij geldt een vergunningsplicht op grond van Leidingenverordening gemeente Leiden 2012. Gelet op de thans aanwezige omgevingskenmerken, wordt verwacht dat qua situering er geen significante effecten voor mens en leefomgeving zullen optreden. Bescherming is geregeld via de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netwerken (Wion).

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het IRPK zal op grond van de Leidse inspraakverordening gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd voor het indienen van inspraakreacties. Tevens is op grond van het IRPK het wettelijk verplichte vooroverleg worden gevoerd zoals bedoeld in artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening. Het IRPK, alsmede de resultaten van de inspraak en het vooroverleg zullen te zijner tijd als input dienen voor het ontwerp bestemmingsplan.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Voor het project OBSP stelt de gemeente Leiden een grondexploitatie op. Het project wordt gefinancierd door het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden. Het Rijk en de provincie leveren samen een eenmalige, maximale bijdrage. Het restbedrag wordt gedekt door de gemeente. De gemeente Leiden draagt hiermee de verantwoordelijkheid voor de totale projectfinanciering.

7 Bijlagen

Projectspecifieke bijlagen:

- Ambitiedocument Project Ontsluiting Bio Science Park, gemeente Leiden, 18 juni 2013.
- Beeldkwaliteitsplan Project Ontsluiting Bio Science Park, gemeente Leiden, 18 juni 2013.
- Leiden plangebied Plesmanlaan, Inventariserend veldonderzoek (karterende fase), BAAC, 2011.
- Programma van eisen Plesmanlaan, gemeente Leiden, 22 april 2013.
- Verkennd milieukundig bodemonderzoek, bepaling kwaliteit asfaltverharding en verkennd waterbodemonderzoek "Ontsluiting Bio Science Park" te Leiden, UDM-West, 2011.
- Aanvullend grond- en asfaltwateronderzoek Bio Science Park te Leiden, BK Bodem, 2012.
- Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai, reconstructie a.g.v ontsluiting Bio Science Park te Leiden, ODWH, 2013.
- Onderzoek luchtkwaliteit Plesmanlaan te Leiden, DGMR, 2013.
- Verkennd onderzoek Flora- en Faunawet Ontsluiting Bio Science Park, Bureau Stadsnatuur, 2011.
- Nader onderzoek Flora- en Faunawet Ontsluiting Bio Science Park, AGEL Adviseurs, 2012.

Colofon

PROJECT

Intergraal Ruimtelijk Planologisch Kader
Ontsluiting Bio Science Park
Gemeente Leiden
projectnummer: SR110022

INITIATIEFNEMER

Gemeente Leiden

OPSTELLER

Buro SRO
`t Goylaan 11
3525 AA Utrecht
T (030) 2679198
E info@buro-sro.nl
Contactpersoon: C.M. Vaartjes

DATUM & STATUS

27 augustus 2013 DEFINITIEF



OBSP