

M.e.r-beoordeling bestemmingsplan Randstadrail (HSE)

1 Inleiding

Op 1 april 2011 is het gewijzigde Besluit Milieueffectrapportage in werking getreden. Essentie van de wijziging is dat voor de beoordeling of een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig is (de activiteit komt voor in de D-lijst) niet kan worden volstaan met toetsing aan de drempelwaarde maar dat ook rekening moet worden gehouden met de criteria in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn. Als gevolg hiervan zijn in de D-lijst nu richtwaarden (in plaats van drempelwaarden) opgenomen en is in het nieuwe besluit bepaald dat voor gevallen die onder deze richtwaarden blijven, een eenvoudige m.e.r.-beoordeling kan worden uitgevoerd die volledig op gaat in de moederprocedure (bijv. bestemmingsplan). Het nieuwe besluit is daarmee in overeenstemming gebracht met de Europese m.e.r.-richtlijn.

In deze notitie wordt de vormvrije m.e.r.-beoordeling in het kader van de zogenoemde vergewisplicht ingevuld. Daarbij worden de selectiecriteria aangehouden zoals beschreven in bijlage III bij de Europese richtlijn betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten van 13 december 2011 (2011/92/EU).

2 Kenmerken van het project

De diensten DSB/IbDH en DSO/BTD/JZ van de gemeente Den Haag bereiden momenteel het bestemmingsplan Randstadrail (HSE) voor. Het bestemmingsplan wordt opgesteld om een nieuw startstation voor Randstadrail mogelijk te maken: Haags Startstation Erasmuslijn ofwel HSE. In de huidige situatie komt de Erasmuslijn aan op de bestaande sporen 11 en 12 van het NS station Den Haag Centraal Station. Dit was bedoeld als tijdelijk oplossing. Spoor 11 en 12 zullen weer in gebruik te genomen worden voor NS-materieel. Voor de eindhalte van de toekomstige Erasmuslijn zou dus een alternatief gezocht moeten worden. Dit alternatief is een nieuw platform boven het busstation, maar met kolommen in de Anna van Buerenstraat, direct tegen het busstation aan.

Het plangebied wordt in de bestaande situatie deels gebruikt als stationslocatie en is voor het overige deel gelegen direct aangrenzend aan het spooreplacement van station Den Haag Centraal en het stationsgebouw van Den Haag Centraal. Aan de oostzijde van het plangebied is de wijk Bezuidenhout gelegen. De buurt Bezuidenhout-West grenst direct aan het plangebied. Dit gebied bestaat grotendeels uit woningen.

3 M.e.r. beoordelingsplicht

De bouw van het Startstation valt in de categorie 'Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies' (D 2.2) in de D-lijst van het besluit. Het gaat om een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit in de gevallen dat er sprake is van:

- a. De aanleg van een nieuwe trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage
- b. De wijziging of uitbreiding van bovengenoemde functies met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage

Voor het project HSE is er sprake van het verleggen van 680 meter spoor, waarvan 380 meter nieuwe sporen. Hiermee wordt de lengte van 500 meter, zoals benoemd onder a., niet overschreden. Het nieuwe spoor ligt op minder dan 25 meter afstand van voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming. Tot slot ligt het nieuw spoor niet in een gevoelig gebied als bedoeld in onderdeel A van de bijlage.

Er is evenmin sprake van een uitbreiding of wijziging over een lengte van 5 kilometer of meer, zoals beschreven onder b. De uitbreiding en wijziging ligt ook niet in een gevoelig gebied als bedoeld in onderdeel A van de bijlage.

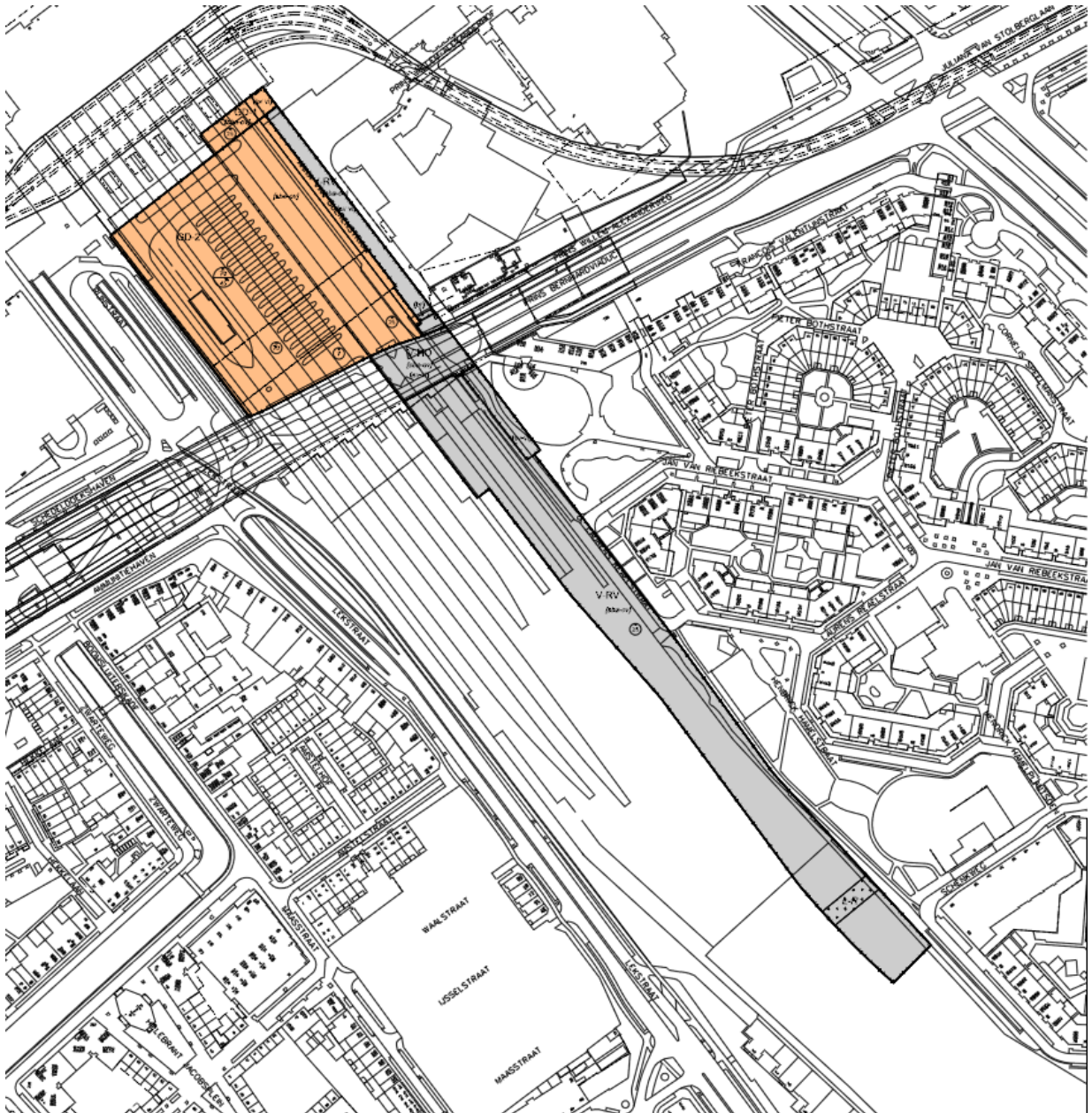
Geconcludeerd kan worden dat er op grond van de criteria in de D-lijst geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. Met het oog op de zogenaamde vergewisplicht moet echter wel een beoordeling worden gemaakt van het project aan de hand van de criteria (kenmerken van de activiteit, de plaats en de gevolgen van de activiteit) in bijlage III van de Europese richtlijn (vormvrije mer-beoordeling).

3 *De plaats van het project*

Het plangebied is gelegen in bestaand (groot)stedelijk gebied, nabij het centrum van Den Haag en omvat een deel van het Centraal Station en een deel van het spoorwegemplacement. Het gebied wordt globaal begrensd door:

- de Anna van Buerenstraat en (het verlengde van) het deel van de Laurens Reaelstraat parallel aan de spoorbaan
- (een deel van) het spooremlacement ten zuiden van station Den Haag Centraal
- de Rijnstraat
- de stationshal van station Den Haag Centraal
- het Schenkviaduct

Het plangebied wordt in de bestaande situatie deels gebruikt als stationslocatie en is voor het overige deel gelegen direct aangrenzend aan het spooremlacement van station Den Haag Centraal en het stationsgebouw van Den Haag Centraal. Aan de oostzijde van het plangebied is de wijk Bezuidenhout gelegen. De buurt Bezuidenhout-West grenst direct aan het plangebied. Dit gebied bestaat grotendeels uit woningen.



4 Potentiële milieueffecten en beoordeling

Ter voorbereiding van het bestemmingsplan zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar milieugevolgen die met het vaststellen van dit bestemmingsplan zullen samenhangen. In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt gebruik gemaakt van de resultaten van deze onderzoeken.

Geluid

Voor het bestemmingsplan is door Tauw een akoestisch onderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB op 378 woningen wordt overschreden. De maximaal toelaatbare grenswaarde van 68 dB wordt niet overschreden. Daarnaast is een maatregelenpakket doorgerekend en vastgesteld, waarmee het aantal woningen waarvoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan worden teruggebracht. Voor de resterende woningen waarvoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en waarvoor maatregelen niet meer doelmatig zijn, wordt een hogere waarde verleend. In alle gevallen dient te worden voldaan aan het wettelijk binnenniveau.

Lucht

Door deze ontwikkeling zal de luchtkwaliteit niet veranderen, omdat er alleen sprake is van geëlektrificeerd vervoer. Op grond van deze overweging kan reeds zonder luchtonderzoek worden vastgesteld dat het bestemmingsplan voldoet aan de in de Wet milieubeheer vastgelegde luchtkwaliteitseisen. De ontwikkeling zal dan ook niet leiden tot significante negatieve milieueffecten ten aanzien van het aspect lucht.

Archeologie

Op de gemeentedekkende AWVK komen drie eenheden voor waaraan de gemeente beleid heeft gekoppeld:

1. Terreinen met een archeologische waarde, dat wil zeggen: waarvan is vastgesteld dat er zich belangrijke archeologische sporen en resten bevinden. In het kader van de archeologische monumentenzorg stelt de gemeente hier voorwaarden aan bodemverstorende activiteiten dieper dan 50 cm onder maaiveld;
2. Gebieden waar archeologische resten en sporen kunnen worden verwacht (op basis van de bodemopbouw en/of historische kaarten). Bij activiteiten met een bodemverstoring groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm onder maaiveld stelt de gemeente hier voorwaarden voor onderzoek en bescherming van mogelijk aanwezige sporen en resten.
3. Gebieden waar geen archeologische sporen/resten (meer) worden verwacht. Hier verbindt de gemeente op het gebied van de archeologie geen voorwaarden aan bodemverstorende activiteiten.

Het plangebied

Het plangebied valt in bovengenoemde categorie 3. Het bevat geen bekende archeologische waarden. Daarnaast is de verwachting op het aantreffen van nog onbekende archeologische waarden laag. Daarom gelden er geen beperkingen uit het oogpunt van de archeologische monumentenzorg. In alle gevallen blijft de archeologische meldingsplicht van kracht (art. 53 Monumentenwet 1988).

Flora en fauna

In 2011 is door Movares een quickscan ecologie en vleermuisonderzoek uitgevoerd in het plangebied. Hieruit blijkt dat:

- Planten: Gezien de afwezigheid van beschermde planten binnen het projectgebied treden geen effecten op beschermde planten op.
- Grondgebonden zoogdieren: Door de werkzaamheden (verwijderen van bomen en beplanting) worden mogelijk algemene zoogdieren (tabel 1 van de Flora- en faunawet, of onbeschermde) in de omgeving verstoord. Voor deze soorten geldt een algemene vrijstelling voor ruimtelijke projecten. Wel moet worden voldaan aan de zorgplicht. Binnen het plangebied worden geen licht- tot streng beschermde grondgebonden zoogdieren (tabel 2/3) verwacht.
- Vogels: Binnen het projectgebied was een geschikte broedbiotoop aanwezig, echter is deze door de recente kap van bomen in het plangebied verdwenen. De kap heeft niet plaatsgevonden in het broedseizoen, waardoor deze vogels niet zijn verstoord. Er zijn verder geen nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten aangetroffen.
- Vleermuizen: Het plangebied wordt door een beperkte groep gewone dwergvleermuizen als foerageergebied gebruikt. De dieren hebben verspreid over de omgeving een netwerk van dichtbij gelegen bomenrijen en boomgroepjes. Er zijn geen vaste vliegroutes vastgesteld. Buro Bakker geeft in zijn rapportage uit 2007 aan dat er een migratieroute van de gewone dwergvleermuis aanwezig is naar foerageergebieden in het Haagse Bos. Dit werd in 2011 niet vastgesteld. Een mogelijke verklaring is dat deze vliegroute door herinrichtingswerkzaamheden van de stationsomgeving ten noorden van het plangebied is onderbroken. De vermoedelijke verblijfplaats in het ronde gebouw aan de noordzijde van de Schenkweg blijft in tact. Ter hoogte van dit gebouw zijn langs het spoor inmiddels enkele bomen gekapt. Rondom het gebouw staan echter grote bomen die niet zijn en worden gekapt. De gekapte bomenrij werd deels als foerageergebied gebruikt. Nabij deze bomenrijen zijn echter parallel lopende bomenrijen aanwezig, waardoor na de kap ruim voldoende goed verbonden foerageergelegenheden over zijn gebleven.
- Reptielen, amfibieën, vissen en insecten: Deze soortgroepen worden niet in het plangebied verwacht. Het project zal derhalve geen invloed hebben op deze soortgroepen.

Op basis van de quickscan uit 2011 kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling geen significante negatieve effecten voor flora en fauna heeft.

Natura 2000

Het plangebied ligt op relatief grote afstand (meer dan 5.000 meter) van de Natura 2000 gebieden Westduinpark (inclusief Bosjes van Poot en Wapendal), Meijendel en Berkheide en Solleveld (inclusief Ockenburgh). Gezien deze afstand en de aard van de ontwikkeling (ontwikkeling elektrisch vervoer) zijn significante negatieve effecten op deze gebieden uit te sluiten.

5. MER Den Haag Nieuw Centraal

In het kader van de ontwikkeling van het stationsgebied van station Den Haag Centraal is in 2005 een MER opgesteld. De belangrijkste en meest relevante conclusies in relatie tot de ontwikkeling van HSE zijn:

Geluid: De realisatie van Den Haag Nieuw Centraal heeft geen invloed op de totale (gecumuleerde) akoestische kwaliteit van het gebied. De 50 dB(A)-contour neemt gemiddeld 5 meter toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling

Lucht: De ontwikkeling van Den Haag Nieuw Centraal heeft geen invloed op de luchtkwaliteit. Op alle wegvakken dalen de concentraties NO₂ en PM₁₀ licht of blijven gelijk.

Geluid: **PM: na definitieve maatregelenpakket te berekenen**

Ten aanzien van het aspect lucht geldt dat de ontwikkeling geen invloed heeft op de luchtkwaliteit. De conclusie van de MER Den Haag Nieuw Centraal verandert door deze ontwikkeling niet.

6. Conclusie

Resumerend kan daarom worden gesteld dat de het bestemmingsplan Randstadrail (HSE) niet zal leiden tot aanzienlijke negatieve (cumulatieve) milieueffecten. Het bestemmingsplan is daarom niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig.