

MEMO

Onderwerp:
M.e.r.-scan Hoornbrug

Arnhem,
6 augustus 2013

Van:
Eilering

Afdeling:
Divisie M&R Arnhem

Aan:
Gemeente Rijswijk

Projectnummer:
D01021.000165.0100

Opgesteld door:
Eilering

Ons kenmerk:
077205832:0.4

Kopieën aan:

DIVISIE MILIEU & RUIMTE

Waarom een m.e.r.-scan?

Gemeente Rijswijk is voornemens de Hoornbrug te verhogen. De nieuwe brug wordt een vaste brug zodat deze geen belemmering meer vormt voor het scheepvaartverkeer, de tram, autoverkeer en de fietsers en voetgangers. In bijlage 1 zijn in Tabel 1 de categorieën uit het Besluit m.e.r. 1994^[1] opgenomen die mogelijk relevant zijn voor dit project. Voor projecten die voldoen aan de drempelwaarden geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor projecten onder de drempelwaarde dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling (m.e.r.-scan) te worden uitgevoerd. Aan de drempelwaarden wordt niet voldaan waardoor de m.e.r.-beoordelingsplicht niet geldt. Vanwege de onduidelijkheid over de (juridische) definitie van wat onder 'wijziging' moet worden verstaan heeft ARCADIS gemeente Rijswijk geadviseerd zekerheidshalve een m.e.r.-scan uit te voeren.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling, ook wel m.e.r.-scan genoemd, beantwoordt de vraag of een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd omdat belangrijke nadelige milieugevolgen niet kunnen worden uitgesloten. Er zijn twee mogelijke conclusies bij een m.e.r.-scan:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige milieugevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordelingsprocedure worden doorlopen of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

Bij de beslissing dient rekening te worden gehouden met de in bijlage III van de EEG-richtlijn aangegeven omstandigheden. Deze zijn kenmerken van de activiteit (1), plaats waar de activiteit wordt verricht (2) en de kenmerken van de gevolgen van de activiteit (3). In het besluit of plan dient de motivering te worden opgenomen.

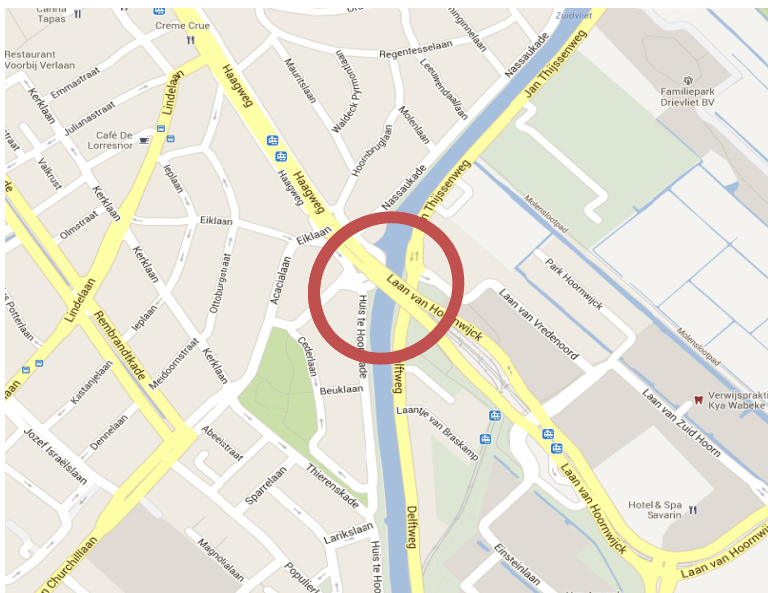
In deze memo wordt antwoord gegeven op de vraag of voor de voorgenomen activiteit, de ophoging en vervanging van de Hoornbrug, een m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure doorlopen moet worden omdat belangrijke nadelige milieugevolgen niet kunnen worden uitgesloten. De resultaten van deze m.e.r.-scan kunnen gebruikt worden bij de motivering in het besluit. In dit geval het besluit over de omgevingsvergunning.

Ad. 1: Kenmerken van de activiteit

Huidige situatie

De Hoornbrug overspant een kanaal van ruim 16 meter breed (zie Afbeelding 1). De brug overspant ook de langs De Vliet gelegen rijwegen, namelijk de Jan Thijssenweg en de Delftweg (zuidzijde) en de Huis te Hoornkade en de Nassaukade (noordzijde). Het brugdek ligt zo'n vier meter boven het water. Aan weerszijden van de brug ligt een langgerekt talud zodat het verkeer zonder een grote steile helling te nemen het brugdek kan bereiken. Ook een tram maakt van deze brug gebruik. Aan beide zijden van de brug ligt een fiets- en voetpad.

De brug is in 1944 in gebruik genomen en bestaat uit een zware constructie van beton en staal. De brug is een betonnen brug met twee doorvaartopeningen van ruim 10 meter, waarvan er één een bascule brug is (zie Afbeelding 2).



Afbeelding 1: Locatie Hoornbrug



Afbeelding 2: De Hoornbrug

Toekomstige situatie

In afbeelding 3 wordt de nieuwe verhoogde Hoornbrug weergegeven ^[iii]. De nieuwe Hoornbrug wordt een vaste oeververbinding en krijgt respectievelijk een vrije doorvaarthoogte van 6.60 meter en een doorvaartbreedte van 20 meter. Hierdoor wordt een knelpunt voor het openbaar vervoer en het wegverkeer opgeheven. Wachten voor de brug in met name de spitsuren is dan verleden tijd. Het wegprofiel op de brug wordt versmald naar een enkele rijbaan op de brug. Dit bevordert de verkeersveiligheid bij behoud van een goede doorstroming voor het verkeer. De verblijfskwaliteit aan de oevers van 'de Vliet', onder de nieuwe bruggen en op de zuidelijke brug draagt bij aan de leefbaarheid van dit deel van de stad.



Afbeelding 3: Nieuwe Hoornbrug

De trambrug wordt als stedelijk ecoduct over water en de onderliggende wegen uitgevoerd, centraal gelegen en aansluitend op de bestaande traminfrastructuur. Aan weerszijden van de trambrug liggen twee autobridgen die in een flauwe boog beide groene oevers verbinden over het Rijn-Schiekanaal. Aan de noordzijde ligt de brug die het verkeer over een rijbaan Rijswijk in leidt en aan de zuidzijde de brug die het verkeer over een rijbaan Rijswijk uit leidt. De fietsbrug is de meest noordelijk gelegen brug aansluitend op de hoofdfietsroute tussen Rijswijk en Broekpolder/Ypenburg. De fietsbrug ligt direct naast de noordelijke wegbrug.

De 3 bruggen over de Vliet zijn vaste bruggen en bestaan uit glooiende betonnen constructies op betonnen pijlers. Door een specifiek alignement voor de tram en het autoverkeer moeten de bruggen gescheiden uitgevoerd worden. De tram heeft een stijgingspercentage van maximaal 4,5 procent. De wegbruggen sluiten aan op de bestaande onderliggende wegen-structuur en kunnen een steiler hellingspercentage hebben. De tram kruist de Vliet in een rechte lijn ter plaatse van de bestaande Hoornbrug. De wegbruggen zijn licht gebogen aan weerszijden van de centrale trambrug uitgevoerd. Dit om gedurende de uitvoering de oude brug (deels) in gebruik te kunnen houden voor alle verkeer. De ontrafelde uitvoering draagt bij aan een Parkway-achtig karakter van de brug en zorgt voor een lichte en ontspannen klimaat onder de brug. Dit verhoogt de sociale veiligheid onder de bruggen.

Ad 2+ 3: Plaats en kenmerken van de gevolgen van de activiteit

De plaats en de kenmerken van de gevolgen van de activiteit worden hieronder in samenhang beschreven voor de verschillende milieuthema's.

Verkeer

Het is ook vanuit het oogpunt van openbaar vervoer gewenst om de brug te verhogen, het is dan namelijk niet meer nodig om de brug te openen. Dit is ook gunstig voor de automobilisten. Wel is het zo dat de brug teruggaat van 2 keer 2 rijstroken naar 2 keer 1 rijstrook.

Eind 2010 is er verkeerskundig onderzoek gedaan naar de effecten van een vaste hoge Hoornbrug. Deze studie laat zien dat de opgehoogde Hoornbrug (met profiel 2x1 rijstrook) de toestroom van het verkeer van en naar de Hoornbrug beperkt (tussen de 20% en 30%). Dit betekent een belangrijke verbetering van de leefbaarheid voor de Haagweg. Het profiel resulteert in een verdringingseffect, waarbij de belangrijkste regionale toegangswegen (Utrechtsebaan, Prinses Beatrixlaan en afslag Plaspoelpolder) iets meer verkeer te verwerken krijgen. De verkeerskundige studie van de Haagweg/Hoornbrug laat zien dat het verkeer in de toekomstige situatie binnen aanvaardbare wachttijden afgewikkeld kan worden. Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen daarmee worden uitgesloten.

Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de mensen te beschermen tegen geluidsoverlast ten gevolge van weg-, spoorweg- of industrielawaai. Voor het project is daarom een akoestisch onderzoek uitgevoerd^[iii]. Het doel van dit akoestisch onderzoek is het toetsen of ten gevolge van de fysieke wijziging van de weg sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen die gelegen zijn binnen de wettelijke geluidszone van de weg.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting afneemt in de toekomstige situatie. De afname wordt veroorzaakt door de lagere verkeersintensiteiten in de toekomstige situatie. Er is daarom geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Verdere maatregelen of procedures zijn op grond van de Wet geluidhinder niet nodig. Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen daarmee worden uitgesloten.

Luchtkwaliteit

Met betrekking tot luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met het gestelde in de Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en de bijbehorende bijlagen. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek^[iv] blijkt dat langs geen van de wegen sprake is van een overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde van stikstofdioxide van 40 µg/m³. Dit geldt voor het onderzochte peiljaar. Wel is zichtbaar dat er sprake is van hoge concentraties in 2015. Naar de toekomst zal deze jaargemiddelde concentratie NO₂ afnemen.

Langs geen van de voornoemde wegen en in geen van onderzochte jaren is een overschrijding van de vigerende grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀(fijn stof) van 40 µg/m³.

Langs geen van voornoemde wegen is er sprake van een overschrijding van het maximale aantal overschrijdingsdagen van de dagnorm (35 dagen).

De wijziging van de Hoornbrug leidt er niet toe dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof tijdens de planperiode worden overschreden. Daarom zijn er geen wettelijke bezwaren die besluitvorming in de weg staan ten aanzien van luchtkwaliteit. Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn daarmee uit te sluiten.

Externe veiligheid

Bij ruimtelijke planvorming moet rekening gehouden worden met het aspect externe veiligheid. De risico's voor de bevolking, die verbonden zijn aan gevaar veroorzakende activiteiten moeten in beeld worden gebracht. Ten behoeve van het plan is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd.

Bij externe veiligheid wordt gekeken naar de invloed van de ontwikkeling op de omgeving, als ook de invloed van de omgeving op de ontwikkeling. Het invloedsgebied van andere risicobronnen dan de route gevaarlijke stoffen ligt niet over de Hoornbrug. Om die reden zijn andere risicobronnen niet relevant voor dit externe veiligheidsonderzoek.

De ontwikkeling van de Hoornbrug heeft geen negatieve gevolgen voor het aspect externe veiligheid ten aanzien van de ontwikkeling op de omgeving. De reden hiervoor is dat over de Hoornbrug geen route gevaarlijke stoffen ligt. Daarmee is vervoer van gevaarlijke stoffen niet toegestaan.

Het invloedsgebied van de dichtstbijzijnde route gevaarlijke stoffen ligt niet over de Hoornbrug. In de omgeving van de Hoornbrug liggen geen andere risicobronnen. De ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving hebben vanuit het aspect externe veiligheid gezien met betrekking tot de invloed op de omgeving geen betrekking op de Hoornbrug. Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hiermee worden uitgesloten.

Bodem

Ten behoeve van het plan is een bodemonderzoek uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in de milieukundige kwaliteit van de bodem. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat aan de westzijde van de brug de bovengrond licht verontreinigd is met zink en/of PCB. De ondergrond is licht verontreinigd met zware metalen, minerale olie, PAK en/of PCB. Plaatselijk komt een matige verontreiniging met zink voor in de ondergrond en het grondwater is licht verontreinigd met naftaleen. Aan de oostzijde van de brug is de bovengrond licht verontreinigd met zware metalen, PAK en minerale olie. Plaatselijk is de bovengrond matig verontreinigd met lood. De gehele bovengrond is matig tot sterk verontreinigd met PCB en het grondwater is licht verontreinigd met barium, minerale olie, naftaleen en vinylchloride. Waarschijnlijk is aan de oostzijde van de brug sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Voor het uitvoeren van graafwerkzaamheden aan de oostzijde is toestemming nodig van het bevoegd gezag Wet Bodembescherming, in dit geval de omgevingsdienst Haaglanden.

De milieu hygiënische kwaliteit van de bodem vormt een belemmering voor de geplande herinrichting van de locatie. Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten indien voorafgaand aan de realisatiewerkzaamheden nader bodemonderzoek wordt uitgevoerd. Doel van dit nader onderzoek is de aard en mate van de verontreiniging ter plaatse te bepalen en mogelijke vervolgstappen vast te stellen.

Water

Voor de Hoornbrug wijzigt de huidige afwateringswijze omdat het Rijn-Schiekanaal als een waterlichaam van het KRW moet worden beschouwd. De 1e voorkeur om het hemelwater te zuiveren door infiltratie in de bodem is in dit planvoornemen niet haalbaar omdat het een brugconstructie betreft. Het regenwater van de weg zal via kolken en riolering moeten worden verzameld naar één of

meerder zuiverende voorzieningen. Het type voorziening (olie/slibafscheider of lamellenfilter) moet tijdens de uitwerking van de brugconstructie worden overlegd met het Hoogheemraadschap Delfland.

Met de materiaalkeuze van de brug wordt rekening gehouden met de waterkwaliteit. Zo worden er geen uitloogbare materialen gebruikt. Daarnaast wordt ook zo min mogelijk gebruik gemaakt van strooizout en chemische onkruidbestrijding, om de waterkwaliteit zo min mogelijk te beïnvloeden.

Er is geen sprake van een toename aan verhard oppervlak, Dit komt met name door de afwaardering van de weg (2 naar 1 rijstrook) en meer groen onder de brug. Dit betekent dat er geen aanvullende berging vereist is. In de huidige situatie is er sprake van een totaal aan verhard oppervlak van 12.796 m² in de toekomstige situatie is er sprake van 8.450 m².

De functie van de waterkering blijft in de permanente en tijdelijke (aanleg) situatie behouden. In de aanvraag van de watervergunning zal hier nader op worden ingegaan. Het aspect water vormt hiermee geen belangrijke nadelige milieugevolg.

Archeologie

De sloop en nieuwbouw van de Hoornbrug vindt plaats in een zone waar archeologische resten zijn te verwachten van:

- het Kanaal van Corbulo, gegraven in de eerste eeuw na Chr.;
- de zestiende eeuwse kapel van het Heilig Kruis;
- de voorgangers van de huidige Hoornbrug ^[vi].

Het plangebied biedt nu geen ruimte om vooruitlopend op de bouwwerkzaamheden verkennend archeologisch veldonderzoek als grondboringen en proefsleuven uit te voeren. Hooguit kunnen grondboringen plaatsvinden om aanvullende gegevens te verzamelen over de bodemopbouw. Wellicht dat hierdoor het kanaal van Corbulo kan worden opgespoord.

Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten indien in de bouwplanning rekening wordt gehouden voor het verrichten van waarnemingen en het documenteren van archeologische resten. De beste onderzoeksmethode is het verrichten van archeologische waarnemingen voorafgaand aan en tijdens de uitvoering van de grondwerkzaamheden. Voor het verrichten van waarnemingen en het documenteren van archeologische resten dient ruimte in de bouwplanning te worden opgenomen als ook duidelijke afspraken te worden gemaakt zodat de werkzaamheden van de verschillende partijen naast elkaar kunnen plaatsvinden.

Natuur

Om een beeld te krijgen van de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied is in het kader van de quickscan een literatuurstudie en verkennend veldbezoek uitgevoerd. Voor het literatuuronderzoek zijn verschillende verspreidingsatlassen en inventarisatiegegevens van websites geraadpleegd ^[vii].

Hieronder worden de effecten aangegeven die mogelijk kunnen optreden als gevolg van de grond, graaf-, sloop- en bouwwerkzaamheden en het verwijderen van groen. Hierbij wordt aangegeven welke

verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet van toepassing zijn. De volgende effecten kunnen mogelijk optreden als gevolg van de werkzaamheden:

- Broedvogels: Door het verwijderen van opgaand groen tijdens het broedseizoen kunnen nestgelegenheden van broedende vogels worden vernietigd. Graaf-, sloop en sloop- en bouwwerkzaamheden kunnen tijdens het broedseizoen broedende vogels in de nabije omgeving van het plangebied verstoren (geluidsverstoring).
- Vleermuizen: Door de sloop van de bestaande brug/steunpunten, het aanbrengen van (tijdelijke) damwanden en paalfunderingen en het vervangen van een deel van de kademuur kunnen vleermuizen die het Rijn-Schiekanaal gebruiken als foerageergebied of vliegroute worden verstoord indien de doorgang voor vleermuizen wordt geblokkeerd. Door het gebruik van verlichting tijdens de werkzaamheden voor het vervangen van de huidige brug (lichtbundels gericht op het water) kunnen vleermuizen die het Rijn-Schiekanaal gebruiken als foerageergebied of vliegroute door de lichtinval worden verstoord.

Negatieve effecten op broedvogels en vleermuizen kunnen worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen. Het gaat daarbij om de volgende mitigerende maatregelen:

- De kap van bomen moet daarom vóór 15 maart hebben plaatsgevonden.
- De bomen en bosschages die niet worden weggehaald vormen alsnog een mogelijk broedbiotoop. Geadviseerd wordt te starten met de aanlegwerkzaamheden voor 15 maart. Door continue verstoring als gevolg van de werkzaamheden mijden broedvogels het gebied.
- Bij de sloop van de bestaande brug/steunpunten, het aanbrengen van (tijdelijke) damwanden en paalfunderingen en het vervangen van een deel van de kademuur, mag het water niet worden afgesloten. De watergang moet passeerbaar blijven voor vleermuizen.
- Indien de werkzaamheden voor het vervangen van de huidige brug 's nachts worden uitgevoerd, mag geen gebruik worden gemaakt van verlichting waarbij de watergang wordt belicht.

Conclusie

Op basis van de analyse naar de kenmerken van de activiteit, de plaats waar de activiteit wordt verricht en de kenmerken van de gevolgen van de activiteit kan geconcludeerd worden dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uit te sluiten mits de mitigerende maatregelen in acht worden genomen. Er hoeft geen m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure doorlopen te worden.

Bijlage 1: Relevante categorieën Besluit m.e.r.

	Nr.	Activiteiten	Gevallen
D	1.1	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.
D	2.2	Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 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 een trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie indien deze bestaat uit een uitbreiding van de tram- of spoorweg met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer of meer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage.
D	3.1	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een binnenvaarweg die: 1° kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer of 2° een oppervlakte van 25 hectare of meer heeft

Tabel 1: Relevante categorieën Besluit m.e.r. 1994

Bijlage 2: Literatuurlijst

ⁱ Besluit m.e.r. 1994: http://wetten.overheid.nl/BWBR0006788/Bijlage/geldigheidsdatum_17-07-2013

ⁱⁱ ARCADIS, Beeldkwaliteitsplan Hoornbrug VO

ⁱⁱⁱ ARCADIS, Nieuwe Hoornbrug in laan van Hoornwijk te Rijswijk, Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï, 31 juli 2013.

^{iv} ARCADIS, Luchtkwaliteitsonderzoek Bestemmingsplan Hoornbrug binnen het NSL, 24 juli 2013.

^v Over de Hoornbrug van Rijswijk, Een archeologisch bureauonderzoek, J.M. Koot, Concept 10-06-2013

^{vi} Quicksan Natuurwetgeving Hoornbrug te Rijswijk, ARCADIS, 17 juli 2013.