

An aerial photograph of a city, likely Delft, showing a dense urban landscape with various buildings, streets, and green spaces. A prominent red semi-transparent banner is overlaid across the middle of the image, serving as a background for the title and subtitle text.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
4-sporigheid Rijswijk – Delft Zuid



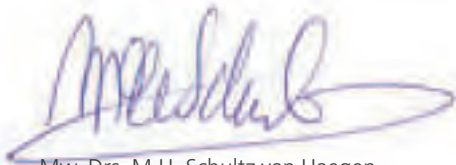
Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 4-sporigheid Rijswijk – Delft Zuid

Besluitkenmerk: IenM/BSK-2012/98545

Vastgesteld op 11 mei 2012, te 's-Gravenhage

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,



Mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Plangebied en studiegebied	8
2.1	Plangebied	8
2.2	Studiegebied	8
3	De referentiesituatie, voorgenomen activiteit en redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten	11
3.1	Referentiesituatie ("als PHS niet wordt uitgevoerd")	12
3.2	Voorgenomen activiteit ("Projectalternatief")	14
3.3	Redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven	14
4	Te nemen besluiten PHS 4-sporigheid Rijswijk – Delft Zuid	18
5	Te onderzoeken milieuaspecten	21
5.1	Inleiding	21
5.2	Geluid	21
5.3	Externe veiligheid	22
5.4	Luchtkwaliteit	22
5.5	Trillingen	23
5.6	Ecologie	23
5.7	Waterhuishouding	24
5.8	Cultuurhistorie	24
5.9	Bodem	25
5.10	Stedelijke en landschappelijke inpassing	25
5.11	Bereikbaarheid	25
5.12	Gezondheidseffecten	26
6	Planning en vervolgstappen	27
7	Beantwoording inspraakreacties Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau	29
	Verklarende woordenlijst	43
	Bijlagen	
I	Aanvangsbeslissing	45
II	(Vrijwillig) Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage van 23 februari 2012	48

1 Inleiding



Aanleiding Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Zowel het reizigers- als het goederenvervoer over het spoor zal naar verwachting de komende jaren groeien. Om de genoemde groei op het spoor in goede banen te leiden en er zorg voor te dragen dat de kwaliteit verbetert, is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voorbereid¹.

PHS is een programma om de capaciteit van het spoor te vergroten, zodat er meer reizigerstreinen kunnen rijden op de drukste trajecten in de brede Randstad. Tegelijkertijd heeft PHS tot doel om de verwachte groei van het goeder-

renvervoer mogelijk te maken. De uitvoering van het programma dient in 2020 gereed te zijn.

De ambitie van het Rijk voor het reizigersvervoer per spoor in de brede Randstad is hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken. Eén van de trajecten waarop deze ambitie wordt ingevuld, is tussen Den Haag en Breda. Het Kabinet heeft in de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010 aangegeven het spoor op deze corridor geschikt te willen maken voor het rijden met 8 Intercity's (inclusief HSA) en 6 Sprinters per uur per richting tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal. De capaciteit van het spoor moet ten behoeve van de hierboven beschreven

¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rapportage en voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), 4 juni 2010, Kamerstuk 32 4040, nr. 1.

ambitie worden uitgebreid tussen Rijswijk en Delft Zuid². Daarnaast is seinoptimalisatie nabij Delft Zuid voorzien. Verder is er vanwege de landelijke behoefte aan opstelcapaciteit voor reizigerstreinen op dit traject mogelijk vergroting van opstelcapaciteit nodig. Voor eventueel benodigde locaties worden op dit moment verkennende onderzoeken uitgevoerd³.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Om de uitbreiding van het spoor tussen Rijswijk en Delft Zuid mogelijk te maken wordt een procedure doorlopen op grond van de Tracéwet. De Tracéwet-procedure wordt gecombineerd met een milieueffectrapportage (m.e.r.). Voor een eventuele uitbreiding van de opstelcapaciteit van reizigerstreinen zal te zijner tijd, wanneer er meer duidelijkheid is over de behoefte aan extra opstelcapaciteit, een afzonderlijke juridisch-planologische procedure worden doorlopen. Middels een “informele m.e.r.-beoordeling” wordt in beeld gebracht of daarbij sprake zal zijn van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Het doel van een m.e.r. is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen in de besluitvorming. De m.e.r.-procedure start met het bekendmaken van het voornemen tot het opstellen van een Milieu Effecten Rapport (MER) door middel van de voorliggende “Notitie Reikwijdte en Detailniveau”.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau bevat:

- een beschrijving van het project spooruitbreiding Rijswijk – Delft Zuid, van 2 naar 4 sporen, inclusief seinoptimalisatie nabij Delft Zuid;
- een beschrijving van de alternatieven en varianten die voor deze spooruitbreiding onderzocht worden;
- een beschrijving van de milieu aspecten die onderzocht worden en de wijze waarop dit onderzoek plaatsvindt;
- een aanzet tot de inhoudelijke afbakening van de uit te voeren milieuonderzoeken in de m.e.r.

In de m.e.r. zullen zowel de positieve⁴ als negatieve effecten van de voorgenomen activiteit (uitbreiding van de

spoorcapaciteit tussen Rijswijk – Delft Zuid) in beeld worden gebracht. Op basis van de effectbeoordeling worden, waar mogelijk en indien nodig, mitigerende en compenserende maatregelen geformuleerd. De effecten worden zowel kwantitatief als kwalitatief – op basis van expert judgement en op basis van bestaande en beschikbare gegevens en rekenmodellen – bepaald.

De Wet milieubeheer schrijft voor dat in de voorfase van het m.e.r.-traject (voordat het MER daadwerkelijk wordt opgesteld) participatie wordt geboden, waardoor het bevoegd gezag (in deze de minister van Infrastructuur en Milieu) de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER kan vaststellen. Het ontwerp van dit document is daarom openbaar gemaakt, en andere overheden, bedrijven en burgers is gevraagd om hierover mee te denken en eigen wensen en voorkeuren over de reikwijdte en het detailniveau van het m.e.r.-onderzoek in te brengen. Ook konden via dit ontwerpdocument wettelijke adviseurs zich een beeld vormen van het project en zo meedenken over de reikwijdte en het detailniveau van het m.e.r.-onderzoek. Tevens is de Commissie MER om een advies gevraagd. Mede op basis van die reacties en adviezen heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aangepast en vervolgens definitief vastgesteld.

Context van het MER: andere studies en besluitvorming in de omgeving

Naast de m.e.r.-studie, waarover deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau gaat, worden in de planuitwerkingsfase van PHS nog andere corridorstudies gestart, waaronder een planstudie voor de goederenrouting in Zuid-Nederland en een planstudie naar de derde en vierde Intercity op de Brabantroute (de route Barendrecht-Breda-Tilburg-Eindhoven). Om dat laatste mogelijk te maken wordt het goederenvervoer dat nu nog over de Brabantroute rijdt, grotendeels gerouteerd via de Betuweroute. Daarvoor is het voornemen, zoals reeds opgenomen in de Voorkeursbeslissing PHS, dat een zuidwestboog bij Meteren wordt gerealiseerd, zodat goederentreinen naar Venlo (Duitsland) en Limburg, via Den Bosch en Eindhoven

2 Uitgaande van Den Haag Centraal als kop-leindstation op deze corridor, met uitzondering van de Intercity's die direct doorrijden via station Den Haag Hollands Spoor naar Amsterdam Centraal Station, is in de verkenningsfase vastgesteld dat 4-sporigheid het meest gunstig is gelegen tussen Den Haag en Delft Zuid. Het gedeelte tussen Den Haag en Rijswijk is in de eerste helft van de negentiger jaren al 4-sporig gemaakt. Dit traject dient te worden uitgebouwd tot een 4-sporigheid tot en met Delft Zuid.

3 Als mogelijke locatie voor extra opstelcapaciteit is Dordrecht in beeld gekomen.

4 Niet alleen de voorgenomen ontwikkeling, maar een breed pakket aan maatregelen op het gebied van regionaal openbaar vervoer, spoor- en weginfrastructuur wordt voorbereid om de bereikbaarheid in de zuidelijke Randstad te verbeteren. Deze maatregelen zijn genoemd in Kamerstuk 30561, nr. 17 van 3 september 2009. Daarbij zal de voorgenomen ontwikkeling een belangrijk deel van de verwachte mobiliteitsbehoefte in de vorm van openbaar vervoer invullen, in plaats van weginfrastructuur.

gaan. Tevens wordt op de route Barendrecht-Dordrecht-Breda-Tilburg-Boxtel capaciteit vrijgespeeld voor reizigers-treinen.

Bij de Voorkeursbeslissing om de derde en vierde intercity op de Brabantroute mogelijk te maken zijn geen concrete uitspraken gedaan over de vraag hoe de derde en vierde intercity rijden tussen Rotterdam Centraal en Breda.

Om een kwartierdienst tussen Den Haag Centraal en Eindhoven mogelijk te maken is het voorstel van NS en ProRail om de Hogesnelheidslijn (HSL) tussen Rotterdam en Breda te gebruiken, waarbij voor reizigers vanuit Den Haag een overstap in Rotterdam nodig is, daar de 3^e en 4^e intercity in tegenstelling tot de bestaande intercity-verbinding geen doorgaande treinen tussen Den Haag en Eindhoven zijn.

De derde en vierde intercity uit dit initiatief leiden niet tot meer intercitytreinen op het traject tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal dan in de Voorkeursbeslissing is meegenomen, te weten 8 intercity's per uur per richting (inclusief HSA). Daarmee kan de scope van het MER zich beperken tot het traject tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal.

De gezamenlijke regionale overheden, verenigd in het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel en NS hebben afspraken gemaakt over frequentieverhoging van de Sprinter van 4 naar 6 per uur op de lijn Den Haag Centraal – Dordrecht als vervoersgroei door ruimtelijke investeringen, verbetering ketenmobiliteit en onderliggend openbaar vervoer aantoonbaar plaatsvindt.

Als nadere uitwerking op de Voorkeursbeslissing PHS tussen Rotterdam en Breda wordt daarom tevens rekening gehouden met de regionale ambitie om de 6 Sprinters tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal door te laten rijden naar Dordrecht, voor zover de brugopening bij Dordrecht dit toelaat. Uit een verkenning naar de milieugevolgen van het voorgenomen initiatief⁵ blijkt dat de scope beperkt kan worden tot Den Haag Centraal-Rotterdam Centraal, omdat er buiten dit traject geen significante gevolgen voor het milieu (als gevolg van het project) te verwachten zijn.

Voorwaarde voor het kunnen rijden met 6 Sprinters is wel dat de capaciteit van de infrastructuur daarvoor op orde is. Deze afspraken zijn vastgelegd in de intentie- en uitvoeringsovereenkomst Stedenbaan van respectievelijk maart 2006 en december 2007. Binnen het verstedelijkingsbeleid van de Zuidvleugel wordt gestreefd naar 80% binnenstedelijk bouwen, waarvan de helft rondom de StedenbaanPlus-stations. Deze aanpak zorgt voor een positieve ontwikkeling van de stationsgebieden en de HOV-knooppunten, waarbij ook afspraken gemaakt worden over fietsvoorzieningen en P+R.

Op de PHS-corridor Den Haag-Breda zijn spoorprojecten in uitvoering genomen, te weten de Nieuwe Sleutelprojecten in Den Haag, Rotterdam en Breda, als ook in Delft het realisatieproject Spoorzone Delft. In Den Haag zal het emplacement nabij Den Haag Centraal worden verbouwd. In dit project wordt rekening gehouden met PHS, opdat hoger frequent spoorvervoer zonder aanvullende spooruitbreiding in Den Haag op de dan aanwezige infrastructuur kan worden afgewikkeld. Voor de onderhavige m.e.r. is het project Spoorzone Delft relevant. Dat project bestaat uit onder meer de aanleg van een 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte spoortunnel van 2300 meter lengte, alsook een nieuw ondergronds station dat integraal onderdeel uitmaakt van een door de gemeente Delft te bouwen stadskantoor, plus woningen en een parkachtige inrichting van de openbare ruimte. Het aanleggen en in gebruik nemen van het 3^e en 4^e spoor in de tweede tunnelbuis maakt onderdeel uit van het op te stellen MER voor de spooruitbreiding Rijswijk – Delft Zuid. Ten noorden van de spoortunnel dient de 4-sporigheid aan te sluiten op de bestaande tunnel in Rijswijk. Ten zuiden van station Delft Zuid dient de 4-sporigheid weer aan te sluiten op het 2-sporige baanvak Delft Zuid – Schiedam. De aanleg van de 4-sporig uitgegraven spoortunnel maakt geen onderdeel uit van het op te stellen MER⁶. Resumerend valt binnen de scope van dit MER: de aanleg en het gebruik van het derde en vierde spoor in de westelijke spoortunnel. Buiten de scope van dit MER valt: de aanleg en het gebruik van het eerste en tweede spoor in de oostelijke spoortunnel, plus de ruwbouw (het casco) van de gehele spoortunnel.

5 Om een kwartierdienst tussen Den Haag en Eindhoven te realiseren, is in PHS een werkhypothese voorgesteld om de Hogesnelheidslijn (HSL) tussen Rotterdam en Breda te gebruiken. In dat geval gaan de bestaande intercity's tussen Den Haag en Eindhoven rijden over de HSL en leidt het doorrijden van de 6 Sprinters tussen Den Haag en Rotterdam naar Dordrecht niet tot meer treinen ten zuiden van Rotterdam richting Dordrecht.

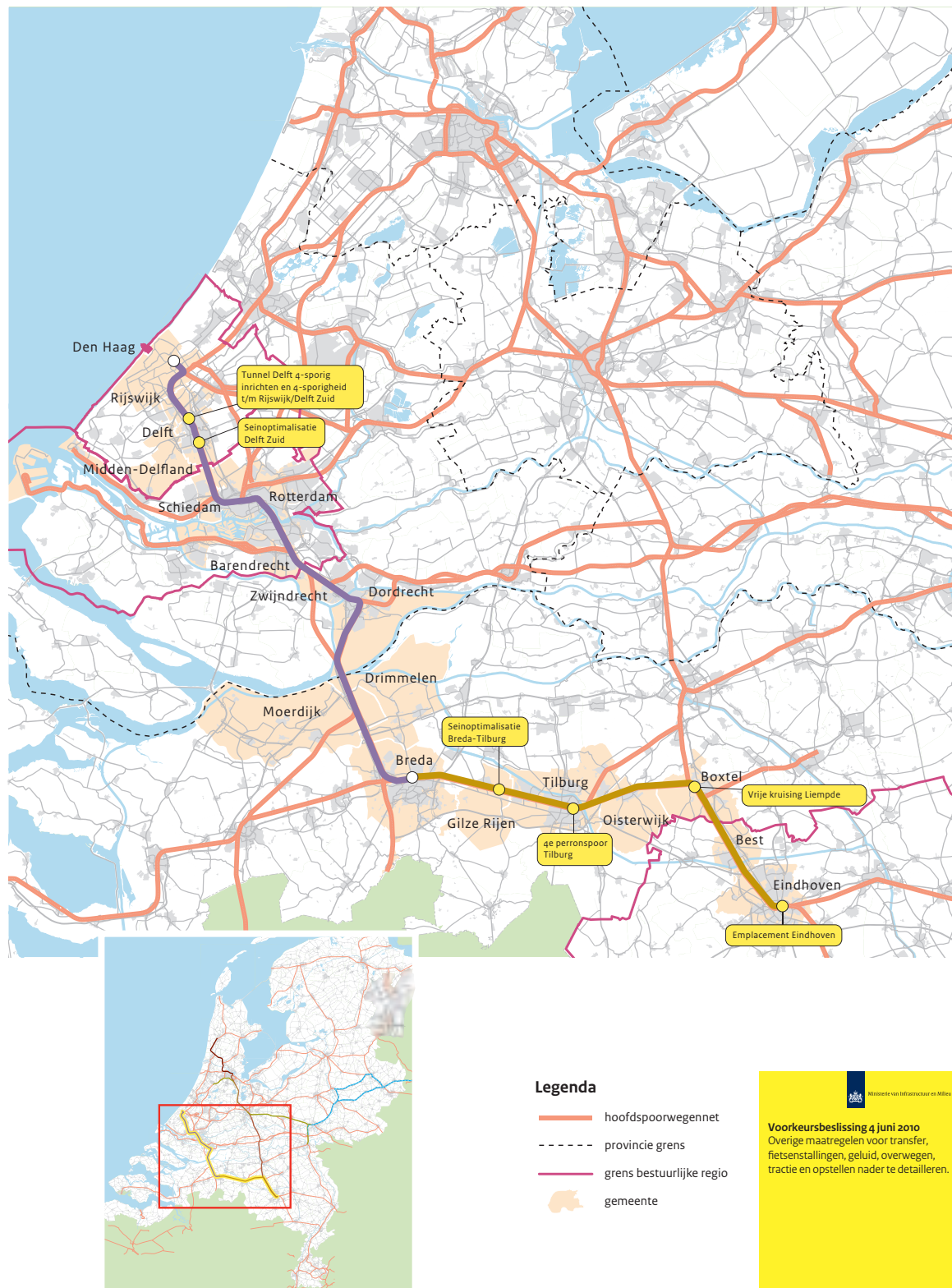
6 Daartoe is voor het bestemmingsplan Spoorzone Delft reeds in 2004 een MER uitgevoerd (kennisgeving MER: 5 december 2004). Het toetsingadvies van de Commissie voor de m.e.r. is te vinden op de website: <http://docs1.eia.nl/mer/p12/p1276/a1276tsa.pdf>

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Maatregelen reizigerscorridor

Den Haag - Rotterdam - Breda en Breda - Eindhoven

behorende bij voorkeursbeslissing PHS juni 2010



2 Plangebied en studiegebied



Het plangebied is het gebied waar daadwerkelijk bouwwerkzaamheden en gerelateerde ingrepen zullen plaatsvinden. Het studiegebied is het gebied waar relevante milieugevolgen te verwachten zijn, als gevolg van het project.

2.1 Plangebied

Het plangebied voor het project Rijswijk – Delft Zuid is weergegeven in figuur 2.1. Het betreft het spoor tussen Rijswijk km. 66.4 en Delft Zuid km. 72.2.

De totale lengte is 5,8 km en het project is daarmee m.e.r.-plichtig.

Het plangebied wordt bepaald door het spoor tussen de locaties waar de spooruitbreiding van 2 naar 4 sporen aansluit op de bestaande sporen in Rijswijk en Delft Zuid. De breedte van het plangebied wordt bepaald door de ruimte die nodig is om de spooruitbreiding te realiseren. De studie omvat alle spoorwegbouwkundige maatregelen

die worden genomen in het plangebied. Daartoe horen ook eventuele mitigerende en compenserende maatregelen die op grond van milieuonderzoeken genomen worden, zoals geluidschermen.

2.2 Studiegebied

Het studiegebied omvat het gebied waar milieugevolgen ten gevolge van de uitvoering van de 4-sporigheid tussen Rijswijk en Delft-Zuid van invloed zijn. De ligging van de grenzen van het studiegebied kan per milieuaspect verschillen. Om die reden is het studiegebied in figuur 2.2 indicatief aangegeven. De afbeelding betreft enkel het studiegebied op het hoofdrailnet, tussen de spoorwegknooppunten Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal. In hoofdstuk 1 is reeds aangegeven om welke reden het studiegebied tot het traject Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal is beperkt. Uit de verkenningsfase is gebleken dat mogelijk overschrijding van geluidsproductieplafonds zal optreden bij Den Haag en

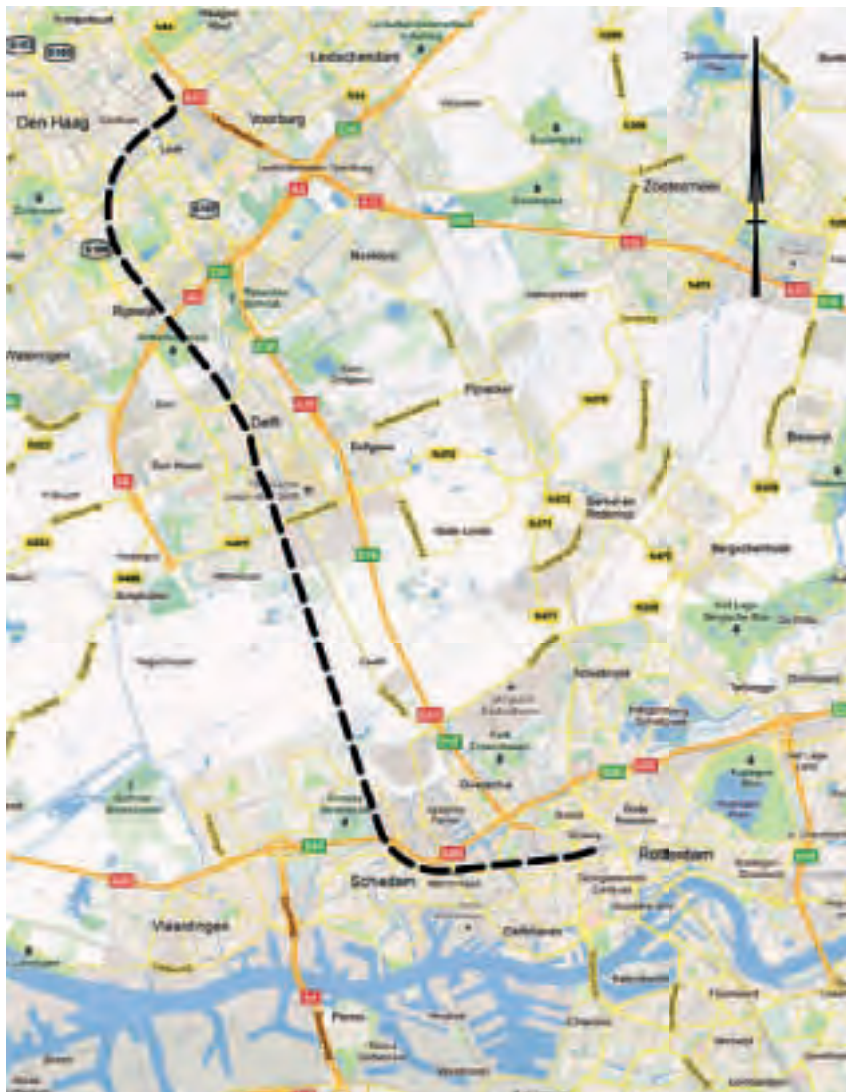
Figuur 2.1 Topografische kaart van het plangebied



Rotterdam ten gevolge van de verwachte toename van het treinverkeer. In de m.e.r. zal deze problematiek worden betrokken.

Ter uitwerking van PHS wordt de spoorinfrastructuur tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal zodanig aangepast, dat de treinaantallen die worden verwacht rond 2020 over de genoemde spoorlijnen kunnen rijden. In het MER wordt voor het bepalen van de milieueffecten uitgegaan van een planhorizon tien jaar na ingebruikname van de spooruitbreiding, in dit geval dus 2030, en wordt voor het dimensioneren van de benodigde maatregelen uitgegaan van de verwachte treinaantallen in 2030.

Figuur 2.2 Topografische kaart van het studiegebied



3 De referentiesituatie, voorgenomen activiteit en redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten



In het MER worden de bestaande situatie, met de bestaande infrastructuur (referentiesituatie), plus de projectsituatie ten aanzien van de te onderzoeken milieu-aspecten voor het hele studiegebied in beeld gebracht vanaf Den Haag Centraal tot Rotterdam Centraal.

De referentiesituatie voor 2030 is de situatie zonder dit project, dus zonder deze fysieke wijziging aan het spoor. Projecten in de omgeving tellen mee in de referentiesituatie, als die al gerealiseerd zijn, of anders: als er redelijk zicht is op realisatie daarvan⁷.

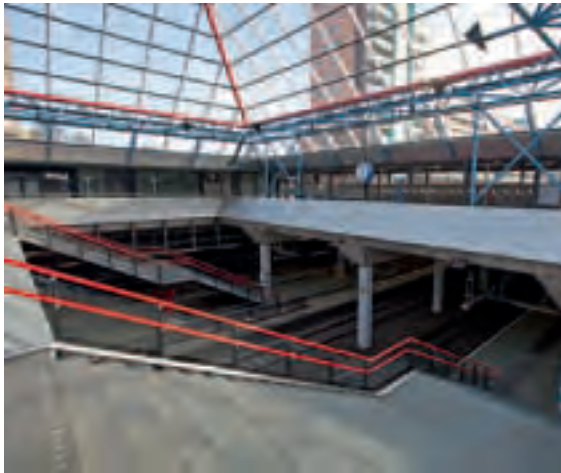
Bij de referentiesituatie voor toekomstige jaren wordt ook de autonome groei van het treinverkeer meegenomen en wordt er rekening gehouden met projecten waarvan

bekend is dat die in de toekomst zijn geprojecteerd. Informatie daartoe wordt onder anderen uit structuurvisies en masterplannen gehaald.

De projectsituatie is de referentiesituatie, met daaraan toegevoegd het project (PHS Rijswijk – Delft Zuid) zelf.

Op basis van de vervoersprognoses voor 2030 wordt in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor de omgeving en waar knelpunten naar voren komen. Voor die delen langs het spoor, waar knelpunten naar voren komen, wordt onderzocht welke compenserende en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de knelpunten doelmatig op te lossen.

⁷ Redelijk zicht op realisatie van een project betekent: er is een RO-besluit voor vastgesteld, of er is een ontwerp RO-besluit voor ter visie gelegd waarin het project volledig zal passen. Daarnaast dient het project in ieder geval financieel uitvoerbaar te zijn.



In het MER worden zowel de positieve als negatieve effecten van de voorgenomen activiteit (projectsituatie) in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie. De milieuaspecten die bij de toetsing aan de orde komen zijn opgenomen in hoofdstuk 5. In het MER worden 2 varianten van de projectsituatie vergeleken met de referentiesituatie.

3.1 Referentiesituatie

(“als PHS niet wordt uitgevoerd”)

Bij de effectenbeschrijving in de referentiesituatie wordt uitgegaan van autonome ontwikkeling op en langs de corridor tot rond het jaar 2030, en zonder dat het plan tot spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Zuid en seinoptimalisatie nabij Delft Zuid is uitgevoerd. De autonome groei van het treinverkeer, voor zover passend op de huidige infrastructuur, wordt meegenomen in de referentiesituatie. Ook projecten in de omgeving die los staan van de voorgenomen activiteit, die al in uitvoering zijn of waarbij redelijk zicht is op realisatie maken deel uit van de referentiesituatie.

Verkeer en vervoer

De treinaantallen voor het reizigersvervoer in de referentiesituatie per uur per richting voor 2020 en 2030 zijn opgenomen in de bovenstaande tabel.

Voor 2020 wordt uitgegaan van het aanbodmodel zonder hoger frequent spoorvervoer, omdat dat niet past op de infrastructuur. Voor 2030 wordt uitgegaan van dezelfde treinaantallen als in 2020 daar de infrastructuur zonder de voorgenomen spooruitbreiding niet meer treinen kan verwerken.

Aantal treinen in PHS referentiesituatie	2020	2030
HSA Den Haag Centraal - Brussel	1	1
IC (Amsterdam -) Leiden - Dordrecht (- Vlissingen)	4	4
IC Den Haag Centraal - Eindhoven - Venlo	2	2
Sprinters Den Haag Centraal - Dordrecht	4	4
Goederentreinen Incidenteel goederenvervoer	2 per dag per richting	2 per dag per richting

De verwachte aantallen goederentreinen in de referentiesituatie per etmaal in beide richtingen samen voor 2020 en 2030, zijn opgenomen in bovenstaande tabel. Het goederenverkeer beperkt zich tot incidenteel treinverkeer.

Spoorinfrastructuur

Uitgangspunt voor de spoorinfrastructuur in 2030 is het bestaande spooraanbod plus de realisatie van het project Spoorzone Delft (4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte spoortunnel in Delft, inclusief het daarbij aangepaste raccordement bij DSM). Daarnaast wordt er uitgegaan van de realisatie van de Nieuwe Sleutelprojecten Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal, als ook de ombouw van het emplacement Den Haag Centraal. In juni 2011 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer de resultaten van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)⁸ aangeboden.

In deze analyse is voor de Zuidvleugel onder meer vastgesteld dat voor een eventueel nieuw station Schiedam Kethel infrastructurele aanpassingen nodig zijn, die niet in PHS zijn voorzien. Omdat voor het genoemde station nog geen redelijk zicht is op realisatie en er ook geen financiële dekking voor is⁹, valt dit buiten de referentiesituatie.

Voor een eventueel toekomstig station Rijswijk Zuid is geen bedieningsgarantie door de vervoerder afgegeven. Bovendien is er nog geen zicht op het financieel gedekt zijn van de projectkosten.

⁸ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 14 juni 2011, Kamerstuk 31305 nr. 196.

⁹ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Nieuwe stations, nieuwe reizigers; brief Regering; toezegging 875; Financiële mogelijkheden inzake een eventuele ontwikkeling van station Schiedam Kethel van 23 augustus 2011, Kamerstuk 31801 nr 20.

In de verkenningfase is in de capaciteitsanalyse van ProRail¹⁰ op basis van een gevoeligheidsanalyse vastgesteld dat de afkoppeling van de Hoekselijn (waarbij de lijn Rotterdam-Hoek van Holland wordt aangesloten op de metro) niet randvoorwaardelijk is voor PHS. De afkoppeling van de Hoekselijn betreft een zelfstandig project, waarvan de realisatie nog niet vaststaat, en is daarmee geen deel van de referentiesituatie.

In de inleiding van dit hoofdstuk is aangegeven hoe de referentiesituatie wordt bepaald. In de referentiesituatie tellen onder andere mee: bestemmingsplan "Sion 't Haantje"¹¹ van de gemeente Rijswijk en bestemmingsplannen "Sporzone"¹² en "Sporzone, na herziening"¹³ van de gemeente Delft.

Ontwikkelingen gemeente Rijswijk

De gemeente Rijswijk realiseert in de periode 2013 – 2023 een nieuw woon-, werk- en recreatiegebied ter hoogte van Rijswijk-Zuid. Het gebied zal zich kenmerken door ongeveer 3.400 woningen in een parkachtige en waterrijke omgeving. Een klein centrum met winkels en voorzieningen maakt daarvan deel uit. Daarnaast wordt ook een bedrijventerrein ontwikkeld. De wijk wordt verbonden via 'groene vingers' met fiets- en wandelpaden met de omliggende parken (Wilhelminapark, Elsenburgerbos en de Zwethzone) en de centra van Rijswijk en Delft.

Gemeente Rijswijk heeft in het bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje' de ambitie geuit om het centrum van Rijswijk Zuid over het spoor heen te bouwen en het spoor in het centrum en ten noorden en ten zuiden daarvan af te dekken, opdat een stadstuin op het dak van het spoor ontstaat. Deze ambitie valt buiten de scope van PHS. De gemeente heeft in het bestemmingsplan ook de ambitie geuit dat onder het centrum van Rijswijk Zuid op termijn een treinhalt wordt gerealiseerd, maar dat Provincie en Stadsgewest het opnemen van een halte Rijswijk Zuid voorbarig vinden. Ook deze ambitie valt buiten de scope van PHS. Anderzijds zal PHS de ontwikkeling van een eventueel station Rijswijk Zuid in de toekomst niet onmogelijk maken.

Gemeente Rijswijk heeft een plan om in de Zwethzone een fiets- en ecotunnel te realiseren, die onder het spoor door loopt. Voor dit plan is nog onvoldoende zicht op

realisatie. Om deze reden valt deze tunnel buiten de scope van PHS en het bijbehorende MER.

Ontwikkelingen gemeente Delft

In Delft wordt het project "Technologische Innovatie Campus" (TIC) gerealiseerd, een gemengd woon- en werkgebied voor de kennisintensieve bedrijvigheid. Dit project omvat de ontwikkeling van meer dan 100.000 m² bedrijven en meer dan 4.500 woningen (studenten en kenniswerkers) in de TU wijk en 600.000 m² bvo bedrijven in Technopolis (Delft Zuid). De focus van TIC-Delft is volledig gericht op het ontwikkelen en laten floreren van kennisintensieve bedrijvigheid. Het TIC Delft is ruimtelijk economisch geborgd in het Regionaal Structuurplan (RSP) Haaglanden (2008), de Ruimtelijke Structuurvisie Delft (RSVD) Delft (Delft, 2009), het Masterplan TIC (TU Delft en gemeente Delft 2011), de gebiedsagenda Zuidvleugel (2010) en in de economische visie Zuidvleugel en Topgebieden van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De gemeente Delft heeft in dat kader de ambitie om de oost-westverbindingen voor fietsverkeer te verbeteren met de aanleg van de Faradayroute en de Gelatineroute. Beide routes zullen het spoor kruisen. Vooralsnog wordt er geen rekening gehouden met beide spoorse doorsnijdingen, omdat er nog geen redelijk zicht op realisatie ervan is, plus de financiële haalbaarheid ervan nog ontbreekt.

De gemeente Delft en Stadsgewest Haaglanden hebben de wens om de capaciteit van de rijwielstallingen rondom de stations Delft en Delft Zuid uit te breiden omdat de vraag naar extra rijwielstallingen groeit. Deze groei wordt veroorzaakt door de genoemde autonome groei en de genoemde ontwikkelingen in Delft. Ook wordt deze groei veroorzaakt door PHS. De realisatie van extra fietsparkeerplaatsen in het kader van PHS is ondergebracht in het lopende Programma Ruimte voor de Fiets.

Overige ontwikkelingen

In de verkenningfase is in de capaciteitsanalyse van ProRail¹⁴ op basis van een gevoeligheidsanalyse vastgesteld dat de afkoppeling van de Hoekselijn niet randvoorwaardelijk is voor PHS. De afkoppeling van de Hoekselijn betreft een zelfstandig project, waarvan de realisatie nog niet vaststaat, en is daarmee geen deel van de referentiesituatie.

¹⁰ Eindrapportage PHS capaciteitsanalyse, ProRail #215395 5, definitieve versie 9 april 2010.

¹¹ Gemeente Rijswijk, bestemmingsplan Sion – 't Haantje, vastgesteld op 27 september 2011.

¹² Gemeente Delft, bestemmingsplan Spoorzone, onherroepelijk sinds 23 april 2008.

¹³ Gemeente Delft, bestemmingsplan Spoorzone, na herziening, onherroepelijk sinds 27 april 2011.

¹⁴ Eindrapportage PHS capaciteitsanalyse, ProRail #215395 5, definitieve versie 9 april 2010.

3.2 Voorgenomen activiteit

("Projectalternatief")

Het projectalternatief is de situatie in 2030 in deze corridor waarin alle benodigde maatregelen zijn uitgevoerd die nodig zijn om binnen de vigerende wet- en regelgeving de beoogde treindienst te rijden, waaronder het beschikbaar zijn van 4 sporen tussen Rijswijk en Delft Zuid en seinoptimalisatie nabij Delft Zuid.

Verkeer en vervoer

De verwachte treinaantallen voor het reizigersvervoer per uur per richting bij de voorgenomen activiteit zijn opgenomen in de onderstaande tabel. Als uitgangspunt is genomen de lijnvoering volgens de PHS Voorkeursbeslissing. Voor de treinaantallen in 2030 wordt uitgegaan van de bevindingen van de NMCA. Uitgaande van de verwachte vraag naar spoorvervoer, is in het kader van de NMCA geconcludeerd dat er in 2020 en in 2028 – na uitvoering van PHS – en zonder toevoeging van extra halten geen knelpunten op het hoofdrailnet zijn. Uit de NMCA blijkt bovendien dat de bezetting van de treinen in 2030 geen aanleiding geeft om voor 2030 het treinaanbod te verhogen.

De verwachte aantallen goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen bij de voorgenomen activiteit, zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

Het goederenvervoer beperkt zich tot incidenteel treinverkeer.

Aantal treinen in PHS projectalternatief	2020	2030
IC (Amsterdam -) Leiden - Dordrecht (- Vlissingen)	4	4
IC Den Haag Centraal - Eindhoven - Venlo	4 (incl. HSA)	4 (incl. HSA)
Sprinters Den Haag Centraal - Dordrecht	6	6
Goederentreinen Incidenteel goederenvervoer	2 per dag per richting	2 per dag per richting

Spoorinfrastructuur

Uitgangspunt voor de spoorinfrastructuur rond 2030 is de referentiesituatie aangevuld met het bovengronds 4-sporig aansluiten op de 4-sporigheid ter hoogte van Rijswijk plus het 4-sporig inrichten van de spoortunnel in Delft, de 4-sporigheid van de tunnel tot en met Delft Zuid (gezien vanuit Den Haag) en de seinoptimalisatie nabij Delft Zuid.

Uitgaande van Den Haag Centraal als kop-/eindstation op deze corridor, met uitzondering van de Intercity's die

direct doorrijden via station Den Haag Hollands Spoor naar Amsterdam Centraal Station, is in de verkenning-fase vastgesteld dat 4-sporigheid het meest gunstig is gelegen tussen Den Haag en Delft Zuid. Het gedeelte tussen Den Haag en Rijswijk is in de eerste helft van de negentiger jaren al 4-sporig gemaakt. Dit traject dient te worden uitgebouwd tot een 4-sporigheid tot en met Delft Zuid. In het tracé buiten het project Spoorzone Delft wordt in het projectalternatief aan iedere zijde van de bestaande 2 sporen 1 spoor evenwijdig toegevoegd, zodat er uiteindelijk 4 sporen liggen. In de tunnel van het project Spoorzone Delft worden eerst de 2 sporen in de oostelijke tunnelbuis in dienst genomen ter vervanging van de 2 sporen op het bestaande spoorwegviaduct. In het kader van het projectalternatief worden in de westelijke tunnelbuis 2 extra sporen aangelegd.

Omgeving

Voor de omgeving geldt dezelfde situatie als in de referentiesituatie. Overigens zal ter hoogte van Delft Zuid het 4-sporig station bereikbaar blijven via de Kruithuisweg.

Daarnaast dient in de gemeente Rijswijk de gelijkvloerse overweg "t Haantje" als gevolg van de 4-sporigheid vervangen te worden door een ongelijkvloerse kruising. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en de gemeente Rijswijk zullen gezamenlijk de meest geschikte locatie voor die ongelijkvloerse kruising onderzoeken. Het zoekgebied voor die locatie ligt tussen de 0 en ongeveer 500 meter ten noorden van de huidige locatie, maar zal geen extra variant binnen het te onderzoeken alternatief vormen.

3.3 Redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven

Alternatieven

Het horizontale alignement tussen Rijswijk en Delft Zuid ligt nagenoeg vast als gevolg van de ligging van de spoortunnel in Rijswijk en die in Delft.

Naast de bovengrondse oplossing in het projectalternatief is er een (deels) verdiepte of ondergrondse ligging te overwegen tussen de spoortunnel Delft en de spoortunnel in Rijswijk en bij Delft Zuid. Een verdiepte of ondergrondse ligging zal in ieder geval op de milieuaspecten geluid en landschappelijke inpassing beter scoren dan een volledig bovengrondse aanleg.

Een verdiept of ondergronds alternatief voor de spoorligging zal niet haalbaar zijn. Waterlopen en de verdiepte ligging van de A4 in dit gebied maken een verdiepte of ondergrondse ligging niet inpasbaar. Bovendien wordt in

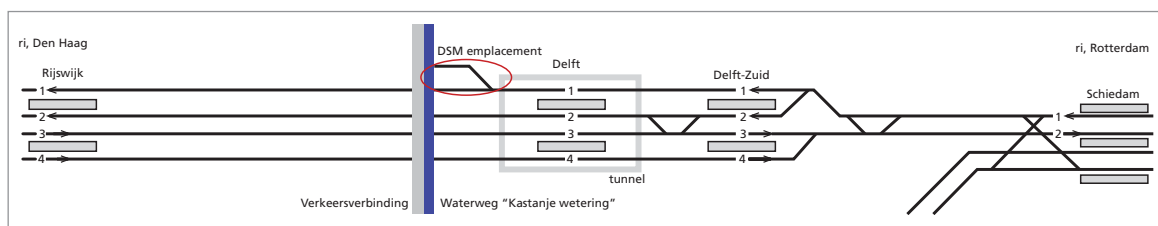
dit stadium van de planvorming verondersteld dat de verwachte negatieve milieueffecten van het volledig bovengrondse alternatief met maatregelen te mitigeren zijn.

Varianten

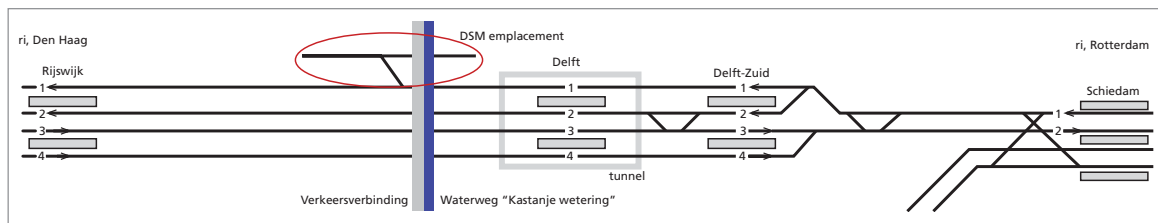
Binnen het projectalternatief dat in het MER onderzocht gaat worden, zijn er nog varianten mogelijk.

De schema's die hieronder volgen zijn niet op schaal en in de werkelijkheid is de gelijkvloerse kruising met de verkeersweg 't Haantje naar het noorden verplaatst en ongelijkvloers. Bovendien loopt de Kastanjewetering onder het spoor door. De tekeningen zijn schematisch en enkel bedoeld om de verschillen in varianten aan te geven.

Figuur: Variant A



Figuur: Variant B



Er zijn meerdere uitvoeringsvarianten mogelijk ten aanzien van de aansluiting van het DSM terrein op het hoofdspoor. In de figuren zijn de twee relevante varianten schematisch aangegeven.

In variant A takt de goederentrein die vanuit de richting Rotterdam naar DSM rijdt direct uit na de tunnel naar het DSM emplacement. Deze variant heeft als nadeel dat als de toegang tot het DSM terrein geblokkeerd is de goederentrein op het hoofdspoor stil kan komen te staan, waardoor de treindienst op het hoofdspoor geblokkeerd wordt.

In variant B is dat nadeel weggenomen door een zijspoor aan te leggen en de goederentrein via een zijspoor de toegang tot het DSM terrein te laten betreden.





4 Te nemen besluiten PHS 4-sporigheid Rijswijk – Delft Zuid



De voorgenomen aanpassingen aan het spoor en daarmee samenhangende maatregelen zullen planologisch mogelijk worden gemaakt door middel van een tracébesluit op basis van de Tracéwet. De Tracéwet-procedure bestaat uit een aantal stappen. De bekendmaking van de aanvangsbeslissing, die tegelijk plaats vindt met de bekendmaking van het voornemen een m.e.r. procedure te doorlopen, vormt de eerste stap in deze procedure.

De m.e.r.-procedure wordt gereguleerd door de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage. Doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de voorbereiding en vaststelling van besluiten. Voor de juridisch-planologische realisatie van PHS project spooruitbreiding Rijswijk - Delft Zuid wordt een tracébesluit op grond van de Tracéwet voorbereid.

In het MER worden de effecten van (het enige alternatief en) de varianten onderzocht, en wordt getoetst of aanneemelijk kan worden gemaakt of met deze varianten aan de

wettelijke normen/grenswaarden kan worden voldaan. De effecten worden zodanig beschreven dat het mogelijk is een vergelijking te maken tussen de varianten onderling en met de referentiesituatie.

Op basis van de resultaten van de m.e.r. en op basis van de daarmee samenhangende uitvoeringskosten zal de minister van Infrastructuur en Milieu een besluit nemen over een voorkeursvariant dat vervolgens zal worden uitgewerkt in een (ontwerp)-tracébesluit. Het MER wordt vervolgens tegelijkertijd met het (ontwerp)-tracébesluit gepubliceerd. De vaststelling van het tracébesluit en het daarvan deel uitmakende MER is een bevoegdheid van de minister van Infrastructuur en Milieu.

Voor het PHS project spooruitbreiding Rijswijk – Delft Zuid, wordt de *uitgebreide (project) m.e.r. procedure* gevolgd. In onderstaande afbeelding staat een overzicht van de te doorlopen stappen:

Openbare kennisgeving/bekendmaking voornemen

Het bevoegd gezag (de minister van Infrastructuur en Milieu) maakt bekend dat een MER zal worden gemaakt en legt het voornemen ter visie.

Participatie / raadplegen over reikwijdte en detailniveau

Bieden van participatie en raadplegen betrokken overheidsorganen en wettelijk adviseurs over de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER. De Commissie-m.e.r. wordt om advies gevraagd.

Bekendmaking definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Bekendmaking definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau, inclusief Beantwoording Zienswijzen en (reactie op) advies Commissie-m.e.r.

Opstellen MER en ontwerp-tracébesluit

De afzonderlijke effectstudies worden uitgevoerd en het MER wordt opgesteld. Tegelijk wordt het ontwerp-tracébesluit (OTB) voorbereid.

Openbaar maken MER en ontwerp-tracébesluit

Het MER en het OTB worden openbaar gemaakt. Een ieder kan hierop zienswijzen indienen. Aan mede overheden wordt advies gevraagd.

Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Advies over volledigheid MER.

Besluit en bekendmaking tracébesluit

Minister van Infrastructuur en Milieu neemt mede op basis van het MER en het OTB, de reacties en de advisering daarover, het tracébesluit.

(Eventueel) Beroep tegen het tracébesluit

Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend ten aanzien van het OTB /MER, kunnen beroep instellen tegen het vastgestelde tracébesluit.

Nadere toelichting op de te doorlopen stappen.

Openbare kennisgeving/bekendmaking voornemen

Hiermee start formeel de m.e.r.-procedure. Met publicatie van het voornemen (dat wordt gevormd door het ontwerp van onderhavig document) is duidelijk gemaakt wat het project inhoudt en welke alternatieven worden onderzocht op welke milieugevolgen.

Participatie / raadplegen over reikwijdte en detailniveau

Het ontwerp van onderhavig document is ter visie gelegd. Gedurende zes weken is de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen. Tevens zijn betrokken overheidsinstanties, wettelijke adviseurs en de Commissie-m.e.r. geraadpleegd over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER. Met inachtneming van de reacties en het advies in de ontwerp van onderhavig document aangepast, resulterend in onderhavig document. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is door de minister van IenM vastgesteld.

Opstellen MER

Op basis van de voorgaande afbakeningsfase (conform de notitie reikwijdte en detailniveau) worden de verschillende effectstudies uitgevoerd en het MER opgesteld.

Opstellen ontwerp-tracébesluit

Op basis van de m.e.r. neemt de minister van Infrastructuur en Milieu een besluit over de voorkeursvariant, die wordt uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit.

In het besluit zal moeten worden gemotiveerd hoe rekening is gehouden met de in het MER beschreven milieugevolgen, wat is overwogen over het in het MER beschreven alternatief, over de zienswijzen en het advies van de Commissie-m.e.r. op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Openbaar maken MER en ontwerp-tracébesluit

Het MER wordt tezamen met het ontwerp-tracébesluit zes weken ter visie gelegd. Een ieder wordt in staat gesteld zienswijzen in te dienen.

Toetsingsadvies Commissie-m.e.r.

De Commissie-m.e.r. wordt verzocht het MER te toetsen.

Reactienota: zienswijzen en reactie Commissie-m.e.r.

De zienswijzen en het toetsingsadvies van de Commissie-m.e.r. worden in een Reactienota opgenomen en beantwoord.

tracébesluit

Op basis van de zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit en het MER stelt de minister van Infrastructuur en Milieu het tracébesluit vast.

(Eventueel) Beroep tegen het tracébesluit

Naar aanleiding van zienswijzen kan het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit gewijzigd worden vastgesteld. Indieners van zienswijzen (die tevens aan te merken zijn als belanghebbenden), die hun zienswijze niet of in onvoldoende mate gehonoreerd zien in het tracébesluit kunnen tegen het vastgestelde tracébesluit (en de stukken waarop het gebaseerd is, zoals het MER) beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als de indieners van beroepschriften ook een Verzoek om Voorlopige Voorziening doen en dat verzoek wordt toegewezen, dan mag met de uitvoering¹⁵ van het tracébesluit nog niet gestart worden, althans niet voor dat besluitdeel waar het Verzoek om Voorlopige Voorziening betrekking op heeft.

¹⁵ Dus het opstellen en inrichten van een bouwplaats etc. Minnelijke grondverwerving, voorbesprekingen met aannemers etc. kunnen wel gewoon doorgang vinden.

5 Te onderzoeken milieuaspecten



5.1 Inleiding

Voor de referentiesituatie wordt een beschrijving van de toestand van het milieu gegeven, en van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit geheel niet wordt ondernomen.

Van de voorgenomen activiteit wordt een beschrijving van de ontwikkeling van het milieu als gevolg van het project gegeven. Er volgt ook een beschrijving van de wijze waarop de voorgenomen activiteit zal worden uitgevoerd. Waar nodig, wordt in het MER rekening gehouden met reeds uitgevoerde onderzoeken.

5.2 Geluid

Toetsingskader

Geluid wordt gereguleerd door de Wet geluidhinder. Indien er sprake is van een (fysieke) verandering aan het spoor (een aanpassing van een spoorweg), moet onderzocht worden wat de akoestische gevolgen zijn voor

geluidsgevoelige bestemmingen. Hierbij moet acht worden geslagen op de geluidsnormen (maximaal toelaatbare geluidsbelastingen) die in genoemde wet staan beschreven. Bij de berekening van de geluidwaarde wordt ook rekening gehouden met cumulatie met andere geluidbronnen. In dit onderzoek wordt er vanuit gegaan dat de nieuwe geluidwetgeving "Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid" (SWUNG) van kracht is, met vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's). Om te voldoen aan de GPP's moeten de geluidssaneringopgaven, die bij de vaststelling van de GPP's resteren, uitgevoerd zijn als onderdeel van het Uitvoerings Programma Geluid (UPG) van ProRail. Tevens is de inzet van de spoorvervoersector noodzakelijk om meer gebruik te maken van stiller materieel.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Bij dit onderzoek worden de gevolgen op het gebied van geluidsbelasting beschouwd op basis van berekeningen, waar nodig aangevuld met "expert judgements". Voor

iedere variant wordt nagegaan hoeveel gehinderden er zijn en hoe doelmatig het is om maatregelen (omvang en lengte van bijvoorbeeld geluidschermen) te treffen. Het onderzoek biedt voldoende informatie voor de effect vergelijking van de projectvarianten (binnen het enige alternatief).

Criteria om tot een objectieve vergelijking te komen zijn;

1. het aantal geluidgehinderden (aantal personen);
2. het aantal geluidbelaste woningen binnen de verschillende geluidcontouren;
3. de verstoring van Natura 2000 gebieden en stiltegebieden;
4. de te nemen geluidsbeperkende maatregelen, uitgedrukt in de hoeveelheid te plaatsen geluidsschermen en raildempers.

In de uiteindelijke afweging zal rekening worden gehouden met andere kwalitatieve aspecten zoals de maximaal aanvaardbare maatschappelijke kosten, de barrièrewerking, het visuele beeld en de schaduwwerking van geluidschermen.

Er zullen geluidsberekeningen voor de voorgenomen activiteit worden gemaakt op basis waarvan een vergelijking met de referentiesituatie kan worden gemaakt. Waar nodig wordt de cumulatieve geluidhinder berekend. Vervolgens wordt een indicatie gegeven van de (extra) geluidsmaatregelen die nodig zullen zijn op basis van de wettelijke doelmatigheidsafweging. Op basis van de voorgestelde maatregelen worden de geluidcontouren berekend (65, 55 dB L_{den} op 4,5 meter hoogte). Binnen de contouren wordt het geluidbelast oppervlak en het aantal gehinderden berekend. Tevens wordt aangegeven welke andere geluidsgevoelige en niet formeel geluidsgevoelige bestemmingen een geluidsbelasting zullen krijgen. Er vindt een inventarisatie plaats van stiltegebieden binnen de 40 L_{den} contour op 1,5 meter hoogte. Er vindt een inventarisatie plaats van mogelijk aanwezige Natura 2000 gebieden binnen de 40 dB $L_{Aeq, 24uur}$ contour op 1 meter hoogte. Bij het aantal personentreinen wordt uitgegaan van treinen in hun theoretisch maximale lengte. Bij de goederentreinen wordt uitgegaan van vervoer overdag en in de nacht.

5.3 Externe veiligheid

Met uitzondering van de specifieke transportstroom van en naar DSM in Delft vindt geen structureel transport plaats van gevaarlijke stoffen op het traject Den Haag - Rotterdam.

Toetsingskader

Het onderzoek naar externe veiligheid wordt gebaseerd op de wetgeving die ten tijde van tervisielegging van het ontwerp-tracébesluit van kracht zal zijn. De verwachting is dat vanaf 2012 het "Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor" formeel van kracht wordt. In het Basisnet spoor wordt voor ieder spoortraject een risicoplaafond vastgesteld, in balans met de bebouwde omgeving.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Voor de varianten worden externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd. Hierdoor wordt duidelijk of de externe risico's al dan niet passen binnen de dan vigerende risicoplafond van Basisnet. In geval de externe veiligheidsrisico's niet passen binnen de Basisnet-risicoplafond, wordt bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn om zeker te stellen dat de risico's binnen de plafonds passen. Dat kan variëren van extra maatregelen aan de infrastructuur tot, als uiterste middel, het beperken van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast is elke combinatie van maatregelen te overwegen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor vindt alleen plaats vanuit het zuiden van het projectgebied via Delft richting de DSM in Rijswijk. Dit transport gaat nooit verder noordwaarts door de tunnel in Rijswijk, omdat door deze tunnel geen gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor komt daarom ook nooit vanuit het noorden van het projectgebied (Den Haag) door de tunnel in Rijswijk richting de DSM. Het genoemde transport van gevaarlijke stoffen over het spoor zal onderwerp zijn in het onderzoek naar de externe veiligheid¹⁶.

5.4 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Het gebruik van infrastructuur brengt effecten met zich mee op de luchtkwaliteit. In het kader van de Wet milieubeheer dient onderzocht te worden wat de gevolgen van het project zijn voor de luchtkwaliteit. In titel 5.2 van de Wet milieubeheer zijn normen (grenswaarden en plandempels) vastgesteld voor diverse stoffen, zoals stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$).

Wijze van onderzoek m.e.r.

Aan de hand van bureauonderzoek en berekeningen zullen de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld worden

¹⁶ Daarbij zal worden uitgegaan van de vergunningen waarover de DSM beschikt, ook als de DSM slechts voor een deel van de vergunde situatie gebruik maakt.

gebracht. Voor de berekeningen wordt uitgegaan van de emissies opgenomen in het STREAM rapport (Studie naar TRansport Emissies van Alle Modaliteiten, CE Delft, juli 2011). Tevens wordt de emissie van fijn stof beschouwd (emissie uit de locomotief en vanaf de bovenleiding).

5.5 Trillingen

Toetsingskader

Voor het berekenen en toetsen van trillingen en trillingshinder wordt gebruik gemaakt van zowel de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR) als de Beleidsregel trillinghinder spoor. De SBR heeft richtlijnen opgesteld voor het bepalen van mogelijke trillinghinder (SBR deel A) en voor het bepalen van de mogelijkheid dat schade aan gebouwen optreedt als gevolg van trillingen (SBR deel B). De richtlijn is vooral bedoeld als hulpmiddel bij het meten en beoordelen van trillinghinder.

De beleidsregel bevat een nadere uitwerking van beleid en vult op een aantal onderdelen de SBR-richtlijn B aan. De Beleidsregel trillinghinder spoor is op 18 april 2012 door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in de Staatscourant gepubliceerd (BTS, nr. IenM/BSK-2012/5478, Staatscourant 2012, nr. 7532). Deze Beleidsregel heeft tot doel om spoorse tracébesluiten te kunnen toetsen op rechtmatigheid ten aanzien van het al dan niet treffen van maatregelen en de aanvaardbaarheid van trillingen.

Zowel voor de referentiesituatie als voor de projectvarianten worden de trillingen in kaart gebracht conform de Beleidsregel trillinghinder spoor. Ook de beoordeling (of al dan niet maatregelen nodig zijn) vindt plaats volgens de Beleidsregel trillinghinder spoor.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Trillingen en trillingshinder worden in kaart gebracht voor de woningen langs de spoorlijn, binnen de daarvoor geldende zone. Het onderzoek vindt plaats aan de hand van bureau onderzoek, metingen en modelberekeningen. Hierbij wordt inzichtelijk gemaakt of er overschrijdingen plaats gaan vinden van de streef- en grenswaarden. De modelberekeningen houden in, dat binnen een zone langs het project-tracé wordt nagegaan hoeveel woningen aan trillingen worden blootgesteld en wat de wijziging is ten opzichte van de referentiesituatie. Bij de trillingen worden niet alleen de maximale waarden in beeld gebracht, maar ook de gemiddelde waarden.

Indien er overschrijdingen van streef- en grenswaarden worden verwacht wordt in het onderzoek betrokken of er doelmatig mitigerende of compenserende maatregelen

moeten worden getroffen. Indien genoemde maatregelen niet worden getroffen, dan zal het niet nemen van die maatregelen worden gemotiveerd in het onderzoek.

Risico op schade door trillingen tijdens de aanlegfase krijgt eveneens aandacht.

De Beleidsregel voorziet niet in een nieuwe toetsing voor schade aan gebouwen, hiervoor volstaat de SBR-richtlijn A.

5.6 Ecologie

Toetsingskader

Ecologie wordt gereguleerd door de Natuurbeschermingswet 1998, voor zover het betreft gebiedsbescherming en door de Flora en faunawet voor zover het gaat om soortbescherming. De Natuurbeschermingswet 1998 beschermt Natura 2000 gebieden evenals beschermde natuurmonumenten. Daarnaast kent Nederland een Ecologische Hoofdstructuur die wordt gereguleerd door de Nota Ruimte en door provinciale structuurvisies. De Flora en faunawet beschermt nagenoeg alle planten- en diersoorten in Nederland. De wet kent verbodsbepalingen; worden deze overtreden, dan kan onder omstandigheden een ontheffing worden aangevraagd.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Gebruikmakend van bestaande inventarisatiegegevens en aan de hand van de Nationale databank Flora en Fauna wordt nagegaan of in het plangebied beschermde planten- en/of diersoorten voorkomen. Op basis van de inventarisatiegegevens wordt een oordeel gegeven over de mate van aantasting van ecologische waarden. Op basis van de resultaten en interpretatie van de inventarisatiegegevens kan het project worden beschouwd. Ook gevolgen van versnippering en verstoring worden meegenomen. Indien locatie specifieke omstandigheden het vereisen zullen ook inventarisaties worden uitgevoerd.

Daarnaast zullen de effecten van het project worden beoordeeld op de gevolgen hiervan op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden, waarbij ook aandacht zal worden besteed aan stikstofdepositie en geluid en op gevolgen voor ecologische verbindingen. Voor specifieke soorten zullen, indien als gevolg van de voorgenomen activiteit ecologische verbindingen verloren gaan, compenserende en mitigerende maatregelen in beeld worden gebracht. Mogelijke positieve gevolgen van de fiets- en ecotunnel in de Zwethzone zullen worden meegenomen in het onderzoek, mits er redelijk zicht is op realisatie van die tunnel. Anderzijds kan het onderzoek uitwijzen dat genoemde tunnel een gewenste maatregel zou zijn.

5.7 Waterhuishouding

Toetsingskader

In het MER zal de bestaande waterhuishoudkundige situatie in beeld worden gebracht als referentie. De Watertoets vormt de basis voor dit onderwerp. Een duurzame instandhouding van de bestaande waterhuishoudkundige situatie is uitgangspunt zowel kwantitatief als kwalitatief conform de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet. Inzichtelijk wordt gemaakt wat de gevolgen van het project zijn voor de bestaande waterhuishouding. Het gaat daarbij met name om de gevolgen op oppervlaktewateren maar indien het project gevolgen heeft voor de geohydrologie dan zullen die gevolgen ook in beeld worden gebracht. Ook zullen de gevolgen voor eventuele waterkeringen en peilbesluiten in beeld worden gebracht. Hierbij zullen ook de waterschappen worden betrokken.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Op basis van bureauonderzoek wordt een inventarisatie gemaakt van oppervlakte watersystemen en van geohydrologie. Tevens worden de effecten van de mogelijke doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden meegenomen. Voor het project worden de effecten in beeld gebracht en eventuele compenserende en mitigerende maatregelen bepaald.

onder gevolgen voor het milieu mede verstaan gevolgen voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van onder andere cultuurhistorische waarden. Onder cultuurhistorie wordt verstaan archeologie, historische geografie en historische bouwkunde.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Waardering van de referentiesituatie

Om het belang (ernst) van een effect vast te stellen is een beschrijving van cultuurhistorie niet voldoende. De waarde van het aanwezige erfgoed in de referentiesituatie alsmede de gevoeligheid van het betreffende erfgoed voor de geplande ingreep is naast de omvang van het effect ook een bepalende factor. Er zijn twee basismanieren om de waarden van de drie facetten van cultuurhistorie (archeologie, historische geografie en historische bouwkunde) te bepalen, namelijk:

- door de facetten te waarderen aan de hand van individuele waarderingscriteria, die de kwaliteit van het erfgoed weerspiegelen;
- door de facetten te waarderen op basis van zogenoemde statuswaarden, die beleidsmatig zijn vastgesteld op basis van een combinatie van waarderingscriteria. Veelal betreft het een beschermde status (beschermde dorpsgezicht, rijksmonument, nationaal landschap etc.).

5.8 Cultuurhistorie

Toetsingskader

Het toetsingskader ten aanzien van cultuurhistorie wordt gevormd door de Wet milieubeheer. In deze wet worden

Effectbepaling

Door projecten die effect hebben op het erfgoed zullen de cultuurhistorische gebiedswaarden veranderen. De veranderingen kunnen zowel positief (waarde neemt toe) als negatief zijn (waarde neemt af).



Bedacht moet worden dat het bepalen van effecten van projecten op de trefkans (ongekende kwaliteit) anders verloopt dan voor de gekende kwaliteiten. Immers, de trefkans heeft betrekking op niet bekende beleefde, fysieke en/of inhoudelijke kwaliteiten. Ook de trefkans zelf verandert niet tengevolge van een project. In dit geval wordt de ernst van mogelijke veranderingen bepaald door deze te zien in het licht van de verwachte waarde. Naar mate de trefkans hoger is, wordt het effect (b.v. verdroging) ernstiger, immers de kans dat de conservering van bodemarchief verandert is groter. Tussen m.e.r.-plichtige plannen en besluiten kan een groot verschil in detailniveau voorkomen. Als een gebied op een archeologische verwachtingskaart is aangegeven als gebied met een middelhoge of hoge verwachting, is - bij samenloop van m.e.r. en de voorbereiding van ruimtelijke plannen en projecten - een vooronderzoek naar de archeologische waarden, behoudens hoge uitzondering, verplicht. Een archeologisch vooronderzoek kan aantonen of deze veronderstelling terecht is en of eventueel vervolgonderzoek noodzakelijk is. Bij een concreet besluit als in dit geval een project-m.e.r. kan naast bureauonderzoek eventueel inventariserend veldonderzoek nodig zijn: karterend en eventueel waarderend.

Bij de historische geografie kan per schaalniveau worden bepaald op welk niveau het historisch landschap(stype) wordt beschreven.

Bij historische bouwkunde kan het voldoende zijn alleen de rijksmonumenten mee te nemen, of een selectie van rijks- en gemeentelijke monumenten, alsmede andere waardevolle bouwwerken (gewaardeerd volgens de hiervoor beschreven methode).

Bij een m.e.r. volstaat het gebruik van bestaande informatie, tenzij de leemtes in informatie zo groot zijn dat ze een goede besluitvorming in de weg staan. In het algemeen is er meer beschrijvende informatie aanwezig op een klein schaalniveau dan op grotere schaalniveaus.

In de Monumentenwet is vastgelegd dat in bestemmingsplannen, die opvolgend op tracébesluiten moeten worden vastgesteld, regels kunnen worden gesteld in verband met de archeologische monumentenzorg.

5.9 Bodem

Toetsingskader

De kaders ten aanzien van bodemkwaliteit worden gevormd door de Wet bodembescherming, het Besluit bodemkwaliteit en het Nationaal Waterplan.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Aan de hand van bestaande gegevens (onderzoeksrapporten) en beschikbare informatiebronnen (onder meer bodemarchief en bodemarchief SBNS, etc.) worden de natuurlijke bodemopbouw, de bodemkwaliteit en de grondwaterkwaliteit langs het tracé beschreven.

De realisatie en het gebruik van het spoor kunnen van invloed zijn op de bodemkwaliteit. Door verstuing en directe run-off van hemelwater kunnen er verontreinigingen achter blijven in de bodem. Omleggen van watergangen kan (water)bodemverontreinigingslocaties doorsnijden, die in geval van ernstige bodemverontreiniging daardoor gesaneerd moeten worden of in geval van lichte verontreinigingen niet mogen leiden tot een toename van verontreiniging.

Afspoeling en verstuing van verontreinigd (hemel)water kan leiden tot een verandering van de ondiepe grondwaterkwaliteit. De invloed op de bodem- en grondwaterkwaliteit en afgeleide effecten worden ingeschat op basis van expert judgement. Er wordt geen gebruik gemaakt van modelberekeningen.

5.10 Stedelijke en landschappelijke inpassing

Toetsingskader

Op basis van bureauonderzoek wordt geïnventariseerd of er aantasting plaats vindt van waardevolle landschappen, landschapselementen, landgoederen, versnippering etc.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Door middel van een 'inpassingsstudie' zal bepaald worden of landschappelijk en/of cultuurhistorisch waardevolle gebieden, patronen of structuren worden aangetaast door de ingreep (onderzoek naar visueel ruimtelijke kenmerken en de relaties daartussen). Ook zal worden ingegaan op mogelijk te verwijderen objecten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en mogelijke landschappelijke visies. Indien visualisaties toegevoegde waarde hebben aan de studie, dan zullen die daaraan worden toegevoegd.

5.11 Bereikbaarheid

Toetsingskader

De doorsnijding van het landschap door middel van een spoorlijn kan leiden tot een verminderde bereikbaarheid van de omgeving voor bijvoorbeeld bewoners, agrariërs en recreanten. Een verminderde bereikbaarheid kan ook sociale gevolgen hebben. Om zorg te dragen voor de veiligheid van gebruikers van kruisende infrastructuur is

het wenselijk om afhankelijk van locatiespecifieke kenmerken overwegen te beveiligen, overwegen af te sluiten of om overwegen ongelijkvloers aan te leggen. Bij de 4-sporigheid worden gelijkvloerse overwegen uitgesloten. Bij een toename van het spoorgebruik nemen ook de dichtlig-tijden toe als gevolg waarvan de wachttijd voor het kruisend verkeer toeneemt. Dit kan ook gevolgen hebben voor de aanrijtijden van de hulpdiensten.

Bij het hiervoor staande worden ook de uitgangspunten weergegeven, zoals het aantal treinen dat in de nachtelijke uren rijdt (tussen 23.00u en 07.00u).

Wijze van onderzoek m.e.r.

Er wordt een analyse gemaakt van de gevolgen van de uitvoering van het project voor de bereikbaarheid. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de specifieke gevolgen voor de bereikbaarheid door de hulpdiensten, de gevolgen voor de sociale omgeving, de gevolgen voor agrariërs en de gevolgen voor recreatie. Voor die situaties waar de mate van bereikbaarheid sterk verslechtert, worden oplossingen uitgewerkt op ontwerp-tracébesluitniveau.

Tenslotte zijn de milieueffecten van het toegenomen treingebruik door het vergroten van de bereikbaarheid van de stations (onder andere door vergroten stallingcapaciteit voor fietsen bij de stations) onderwerp van onderzoek, mits voor de voorgenomen voorzieningen financiële dekking is en er juridisch-planologisch redelijk zicht op realisatie is.

5.12 Gezondheidseffecten

Toetsingskader

In het studiegebied heeft het project mogelijk gevolgen voor de volksgezondheid. De effecten op de gezondheid zullen in relatie tot het project samenhangen met de mogelijke toename van de geluidsemissie.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Aanvullend aan het geluidsonderzoek, als bedoeld in paragraaf 5.2, wordt in relatie tot de gezondheidseffecten ook het aantal "ernstig gehinderden" en het aantal "ernstig slaapverstoorden" in beeld gebracht.

Voor de "ernstig gehinderden" wordt via berekeningen inzicht gegeven in de geluidsbelasting op de meest belaste gevel vanaf 45 dB L_{den} .

Voor "ernstig slaapverstoorden" wordt via berekeningen inzicht gegeven in de geluidsbelasting op de meest belaste gevel vanaf 45 dB L_{night} . Ook wordt het aantal blootgestellten vanaf 55 dB L_{night} in beeld gebracht. Volgens de WHO-Night Noise Guidelines is dit de grens waarboven de situatie in toenemende mate als gevaarlijk voor de volksgezondheid beschouwd wordt en er bewijs is voor een toename van het risico op cardiovasculaire effecten.

6 Planning en vervolgstappen



Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is geen formeel verplicht onderdeel van de m.e.r.-procedure. Deze notitie is opgesteld en het ontwerp ter visie gelegd om de burgers en andere "stakeholders" te betrekken bij de reikwijdte en het detailniveau van het nog op te stellen MER. Door het in een vroeg stadium betrekken van genoemde partijen moet het MER een uiteindelijk breed gedragen stuk worden. Eenieder kon ten aanzien van de ontwerp notitie een inspraakreactie uitbrengen. Meer details over de tervisielegging zijn te vinden in de kennisgeving van deze tervisielegging.

De (samengevatte) inspraakreacties en de reacties van het ministerie van Infrastructuur en Milieu daarop, zijn na de tervisielegging opgenomen in hoofdstuk 7 van deze notitie. Deze volledige notitie zal als bijlage worden opgenomen in het MER. Het besluit waar het MER wettelijk aan gekoppeld is, is een tracébesluit (TB). Tezamen met het MER wordt tevens een ruimtelijk functioneel ontwerp (RFO) opgesteld, dat (samen met het MER) de basis zal vormen voor het TB.

De planning is globaal als volgt. In het voorjaar wordt een start gemaakt met het opstellen van het RFO en het MER opgesteld. In het najaar wordt het RFO verwacht gereed te zijn. Het opstellen van het MER zal, tezamen met het opstellen van het ontwerp-tracébesluit (OTB) een langere tijd in beslag nemen en tot in 2014 doorlopen. In het voorjaar van 2014 zal het MER samen met het OTB ter visie worden gelegd. Vanaf dat moment kan eenieder zienswijzen indienen op het OTB en het MER, dus ook diegenen die van mening zijn dat hun zienswijze ten aanzien van de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet op de juiste wijze is gehonoreerd. Meer details over de tervisielegging zijn te vinden in de kennisgeving van deze tervisielegging.

In de fase daarna worden de (samengevatte) zienswijzen en de reacties van het ministerie van Infrastructuur en Milieu daarop verwerkt in het TB, waarbij het MER onderdeel is van de toelichting / onderbouwing van het TB. Het TB wordt naar verwachting in het najaar van 2014

vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Daarna wordt het vastgestelde TB ter visie gelegd. Belanghebbenden die zienswijzen ten aanzien van het OTB/MER naar voren hebben gebracht, kunnen een beroepschrift ten aanzien van het vastgestelde TB indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Meer details over de tervisielegging zijn te vinden in de kennisgeving van deze tervisielegging.

Indien geen beroep wordt ingesteld tegen het TB, is dit in werking getreden en kan van start worden gegaan met de uitvoering van het project. Als er beroep wordt ingesteld tegen het TB kan er in afwachting van de uitspraak van de ABRvS reeds van start worden gegaan met de uitvoering van het project, tenzij de ABRvS een Verzoek om Voorlopige Voorziening honoreert.

7 Beantwoording inspraakreacties ontwerp- Notitie Reikwijdte en Detailniveau



De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 9 december 2011 de beslissing genomen de procedure op basis van de Tracéwet te starten ten behoeve van het PHS project 4-sporigheid Rijswijk - Delft Zuid. Met dit besluit heeft de minister tevens het voornemen kenbaar gemaakt om voor dit project een MER op te stellen. Zie hiervoor bijlage 1.

Ten behoeve van deze m.e.r.-procedure is de tervisielegging van de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau op 21 december 2011 gepubliceerd en is een ieder in de gelegenheid gesteld om vanaf 22 december 2011 tot en met 1 februari 2012 zienswijzen in te dienen. Ook is de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter invulling van het bepaalde in artikel 7.27 lid 2 van de Wet milieubeheer aan de in dat artikellid bedoelde adviseurs en bestuursorganen voorgelegd, voor het verkrijgen van advies. Tenslotte is de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd om een "vrijwillig advies" uit te brengen. Het laatstgenoemde vloeit niet voort uit wettelijke bepalingen.

In deze alinea worden de ingebrachte zienswijzen en adviezen samengevat en van een reactie voorzien. Tevens wordt aangegeven op welke punten de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangepast.

Reactie n.a.v. zienswijzen van adviseurs en bestuursorganen

Volgnummer: 1	Afzender: Burgemeester en wethouders van Rijswijk Programmabureau Rijswijk-Zuid Postbus 5305 2280 HH Rijswijk	Datum indiening: 13 januari 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
1. Het is denkbaar dat als gevolg van de extra treinen de toegestane geluidsnorm overschreden gaat worden	In de "ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER PHS 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid" (verder afgekort als: ontwerp NR&D) zijn in paragraaf 5.2 de reikwijdte en het detailniveau van het geluidsonderzoek weergegeven. In die paragraaf is opgenomen dat in het MER onderzocht moet worden wat de akoestische gevolgen van PHS 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid (verder afgekort als: het project) zijn voor geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij moet acht worden geslagen op de geluidsnormen die in de wet staan beschreven. Indien die normen overschreden worden, zullen maatregelen getroffen moeten worden. De vraag, of door extra treinen toegestane geluidsnormen overschreden gaan worden, is dus onderwerp van nog uit te voeren onderzoek, namelijk het MER. Naar mijn mening komt paragraaf 5.2 van de ontwerp NR&D tegemoet aan dit onderdeel van de zienswijze. Om die reden zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
2. Een mogelijke plaatsing van het DSM-raccordement op Rijswijks grondgebied is geen goede ruimtelijke ordening. Transport van gevaarlijke stoffen over het raccordement verdraagt zich niet met de huidige en toekomstige bebouwing in de omgeving	In de ontwerp NR&D zijn in paragraaf 3.3 de redelijkerwijs in beschouwing te nemen varianten A en B opgenomen. Deze hebben betrekking op inrichtingsvarianties van het raccordement op het DSM-terrein. In variant A blijft het gehele raccordement op Delfts grondgebied. In variant B komt het raccordement deels op Rijswijks grondgebied te liggen. Er is nog niet besloten welke variant uitgevoerd zal worden. In het MER worden de varianten op hun gevolgen voor het milieu met elkaar vergeleken. Alle onderzoeken zoals genoemd in paragraaf 5.2 tot en met 5.11 zullen tezamen bepalend zijn welke variant een betere invulling is van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij is transport van gevaarlijke stoffen onderdeel van het externe veiligheidsonderzoek, dat in paragraaf 5.3 is beschreven. Op grond van het MER wordt uiteindelijk een voorkeursvariant gekozen. De vraag, of variant B een goede ruimtelijke ordening zou zijn is dus onderwerp van nog uit te voeren onderzoek, namelijk het MER. Naar mijn mening komen paragraaf 5.2 tot en met 5.11 van de ontwerp NR&D tegemoet aan dit onderdeel van de zienswijze. Om die reden zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen

Volgnummer: 1	Afzender: Burgemeester en wethouders van Rijswijk Programmabureau Rijswijk-Zuid Postbus 5305 2280 HH Rijswijk	Datum indiening: 13 januari 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
3. Het project loopt door het groenstedelijke woonmilieu van Sion – 't Haantje. Gevraagd wordt om een duurzame en toekomstbestendige inpassing van het spoor	In de ontwerp NR&D is in paragraaf 3.1 aangegeven dat het bestemmingsplan "Sion – 't Haantje" (vastgesteld door de raad van de gemeente Rijswijk op 27 september 2011) deel uitmaakt van de referentiesituatie. Dat betekent dat in het MER rekening gehouden moet worden met alle functies en bebouwing die het genoemde bestemmingsplan mogelijk maakt. In het MER worden dan ook de milieugevolgen van het project op "Sion – 't Haantje" onderzocht. Alle onderzoeken zoals genoemd in paragraaf 5.2 tot en met 5.11 zullen tezamen bepalend zijn voor de wijze waarop het project in "Sion – 't Haantje" wordt ingepast. De wijze van inpassing van het project in "Sion – 't Haantje" is dus onderwerp van nog uit te voeren onderzoek, namelijk het MER. Naar mijn mening komen paragraaf 5.2 tot en met 5.11 van de ontwerp NR&D tegemoet aan dit onderdeel van de zienswijze. Om die reden zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
4. Ten behoeve van het gebied Sion – 't Haantje is er een ambitie om in dat gebied (na 2020) een stationshalte mogelijk te maken. Gevraagd wordt om rekening te houden met het ruimtebeslag van een toekomstige halte, om realisatie betaalbaar te houden	In de ontwerp NR&D is in paragraaf 3.1 aangegeven dat deze ambitie bekend is. Ook is in die paragraaf aangegeven waarom dit station echter geen onderdeel uitmaakt van de "referentiesituatie". Er is nog geen "redelijk zicht op realisatie" van het station. Met "redelijk zicht op realisatie" wordt bedoeld: er is reeds een RO-besluit voor vastgesteld, of er is reeds een ontwerp RO-besluit voor ter visie gelegd waarin het project volledig zal passen. Daarnaast dient het project in ieder geval financieel uitvoerbaar te zijn. Voor het station bestaat echter nog geen ontwerp, op grond waarvan een ontwerp RO-besluit ter visie zou kunnen worden gelegd, dan wel zou kunnen worden vastgesteld. Ook is er voor het station geen bedieningsgarantie door de vervoerder afgegeven en is er nog geen zicht op financiële dekking van de projectkosten. Los daarvan valt het station buiten de scope van PHS, dus ook buiten het "projectalternatief", als bedoeld in paragraaf 3.2 van de ontwerp NR&D. Daarom is het station niet onlosmakelijk verbonden met het project en dus ook niet verbonden met de bijbehorende MER-plicht. Ook is het station waarschijnlijk niet zelfstandig MER-plichtig. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
5. Het PHS-project en de gebiedsontwikkeling van Rijswijk Zuid vinden min of meer gelijktijdig plaats. Daarom is er noodzaak tot afstemoverleg over beide ontwikkelingen	In de ontwerp NR&D is in paragraaf 3.1 aangegeven dat het bestemmingsplan "Sion – 't Haantje" (vastgesteld door de raad van de gemeente Rijswijk op 27 september 2011) deel uitmaakt van de referentiesituatie. Deze ontwikkeling is dus bekend. Buiten de scope van de NR&D zal het Ministerie van IenM en ProRail overleg starten met de gemeente Rijswijk in het kader van de planuitwerking. Om bovengenoemde reden zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen

Volgnummer: 2	Afzender: Burgemeester en wethouders van Delft Postbus 78 2600 ME Delft	Datum indiening: 30 januari 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
1. De realisatie van het project dient afgestemd te worden op het nu in uitvoering zijnde project Spoorzone Delft	In de ontwerp NR&D is in hoofdstuk 1 aangegeven hoe de samenhang tussen het project en het reeds in uitvoering zijnde project Spoorzone Delft is. Het project Spoorzone Delft wordt als uitgangspunt genomen voor de latere 4-sporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid. De uitvoeringsbeslissing over het project (beslismoment 4 van het MIRT-spelregelkader) valt pas aan het eind van de planuitwerkingsfase. In hoofdstuk 6 van de ontwerp NR&D is de voorlopige planning opgenomen. In deze planning is rekening gehouden met een doorlooptijd van de planuitwerkingsfase van het project, die het mogelijk maakt om bij een positief besluit tot uitvoering de 4-sporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid aansluitend op het project Spoorzone Delft te kunnen bouwen. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
2. Op station Delft Zuid moet het aantal fietsparkeerplaatsen worden uitgebreid van 1.400 (in 2012), naar 3.900 in 2020. Deze uitbreiding heeft positieve milieueffecten en moet daarom onderdeel worden van het MER. Daarnaast wil de gemeente met het Ministerie van IenM over de financiering van deze uitbreiding in overleg	In de ontwerp NR&D is in paragraaf 3.1 opgenomen dat de gemeente Delft en Stadsgewest Haaglanden de wens hebben, om de capaciteit van de rijwielstallingen rondom de stations Delft en Delft Zuid uit te breiden. De behoefte aan aanvullende capaciteit wordt mede veroorzaakt door PHS (en dus ook het project). De uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen is evenwel een lokale aangelegenheid en geen onderdeel van de planuitwerkingsfase van dit project. Wel heeft de minister financiële middelen in het kader van PHS gereserveerd om in cofinanciering aantoonbare stallingsplaatstekorten aan te pakken. Deze middelen zijn ondergebracht in het programma Ruimte voor de Fiets, waaronder die voor een bijdrage vanuit het Rijk voor het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen bij station Delft Zuid. Hiervoor kan gemeente zich rechtstreeks wenden tot ProRail. Het programma Ruimte voor de Fiets wordt door ProRail uitgevoerd. Daarnaast heeft de minister financiële middelen gereserveerd in het kader van het programma "Beter Benutten". Doel van dit programma is het verminderen van de files op de weg met circa 20% op specifieke trajecten waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet. Voor de uitbreiding van de fietsenstallingen op station Delft is in het kader van het programma "Beter Benutten" reeds een subsidie toegezegd. Extra fietsparkeerplaatsen bij de stations Delft en Delft Zuid kunnen daarmee los van de planuitwerkingsfase van dit project (en waar nodig eerder) worden gerealiseerd. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen. In de NR&D zal de titel van paragraaf 5.11 worden gewijzigd in "Bereikbaarheid". Aan de NR&D zal aan paragraaf 5.11 worden toegevoegd dat de milieueffecten van het toegenomen treingebruik door het vergroten van de bereikbaarheid van stations (onder andere door vergroten stallingcapaciteit voor fietsen bij de stations) ook onderwerp van onderzoek zullen zijn, mits voor de voorgenomen voorzieningen financiële dekking is en er juridisch-planologisch redelijk zicht op realisatie is.	In de NR&D zal de titel van paragraaf 5.11 worden gewijzigd in "Bereikbaarheid". Aan de NR&D zal aan paragraaf 5.11 worden toegevoegd dat de milieueffecten van het toegenomen treingebruik door het vergroten van de bereikbaarheid van stations (onder andere door vergroten stallingcapaciteit voor fietsen bij de stations) ook onderwerp van onderzoek zullen zijn, mits voor de voorgenomen voorzieningen financiële dekking is en er juridisch-planologisch redelijk zicht op realisatie is

Volgnummer: 2	Afzender: Burgemeester en wethouders van Delft Postbus 78 2600 ME Delft	Datum indiening: 30 januari 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
3. De fiets- en voetgangersstroom tussen de Kruituisweg en station Delft Zuid moet verlegd worden, door de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel. Deze verlegging moet onderdeel worden van het MER. Daarnaast wil de gemeente met het Ministerie van IenM over de financiering van deze tunnel in overleg	In de ontwerp NR&D is in paragraaf 3.2 opgenomen dat het station Delft Zuid in het kader van het project (dus in zijn toekomstige 4-sporigheid) bereikbaar blijft via de Kruituisweg. Vanuit het project is er geen noodzaak om de fiets- en voetgangersstroom tussen de Kruituisweg en station Delft Zuid te verleggen. Een eventuele fiets- en voetgangerstunnel ter verbetering van de toegang tot station Delft Zuid kan de bereikbaarheid verbeteren. Deze tunnel valt echter buiten de scope van het "projectalternatief" als bedoeld in paragraaf 3.2 van de ontwerp NR&D, omdat deze buiten de scope van PHS valt. Ook valt deze tunnel buiten de "referentiesituatie" als bedoeld in paragraaf 3.1 van de ontwerp NR&D, omdat er nog geen "redelijk zicht op realisatie" ervan is. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen. De financiering van een fiets- en voetgangerstunnel valt buiten het milieu-onderzoekskader voor het MER. Anderzijds is het MER ook niet bedoeld om financiële afspraken in vast te leggen. Om die reden is de financiering ook niet opgenomen in de ontwerp NR&D. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
4. Onderdeel van het in het LVVP vastgelegde beleid ter versterking van de regionale bereikbaarheid, is de aanleg van twee nieuwe fietsroutes. Waar deze routes de spoorlijn kruisen worden tunnels voorgesteld. De spoorverdubbeling is een kans om de tunnels te realiseren tegen lagere kosten dan dat deze later worden aangelegd. Er wordt daarom verzocht de tunnels onderdeel te laten zijn van het ontwerp en de milieueffecten te onderzoeken in het MER	In de ontwerp NR&D is in paragraaf 3.1 opgenomen dat de Faradayroute en Gelatineroute als fietsroutes het spoor zullen kruisen. Eventuele fietstunnels kunnen de fietsbereikbaarheid binnen Delft verbeteren. Deze tunnels vallen echter buiten de scope van het "projectalternatief" als bedoeld in paragraaf 3.2 van de ontwerp NR&D, omdat deze buiten de scope van PHS vallen. Ook vallen deze tunnels buiten de "referentiesituatie" als bedoeld in paragraaf 3.1 van de ontwerp NR&D, omdat er nog geen "redelijk zicht op realisatie" ervan is. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen

Volgnummer: 3	Afzender: Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland Postbus 3061 2601 DB Delft	Datum indiening: 30 januari 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
De indiener van de zienswijze stemt in met de NR&D	Dit punt is ter kennisgeving aangenomen	Geen

Volgnummer: 4	Afzender: Burgemeester en wethouders van Rotterdam Coolsingel 40 Postbus 70012 3000 KP Rotterdam	Datum indiening: 31 januari 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
1. Voor Rotterdam en de gehele Zuidvleugel is het van belang dat de frequentieverhogingen uiterlijk in 2020 gerealiseerd kunnen worden	In de ontwerp NR&D is in hoofdstuk 1 opgenomen dat de uitvoering van het gehele PHS-programma in 2020, dus ook het project, gepland is. Ook is in paragraaf 2.2 aangegeven dat de 8 intercity's (incl. 1 HSA) en 6 sprinters in de gehanteerde planning rond 2020 over de spooruitbreiding kunnen rijden. Nu bovengenoemde data in de ontwerp NR&D genoemd zijn, zie ik geen reden om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen. De uitvoeringsbeslissing over het project (beslismoment 4 van het MIRT-spelregelkader) valt overigens zoals gebruikelijk pas aan het eind van de planuitwerkingsfase van het project.	Geen
2. Na 2020 zou het hele traject tussen Den Haag en Rotterdam 4-sporig moeten worden. Daarom moet in het project waar mogelijk rekening worden gehouden met 4-sporigheid tussen Delft Zuid en Schiedam	In de ontwerp NR&D is in hoofdstuk 1 aangegeven dat voor de beoogde dienstregeling van 8 intercity's (incl. 1 HSA) en 6 sprinters volstaan kan worden met 4-sporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid, plus seinoptimalisatie nabij Delft Zuid. De gewenste 4-sporigheid tussen Delft Zuid en Schiedam is daarom in het kader van het project en het bijbehorende MER niet aan de orde. Er kunnen geen verdere spooruitbreidingen in het project worden opgenomen waarvoor geen aantoonbare noodzaak is. Na 2020, dus na voltooiing van PHS, zou een andere dienstregeling of lijnvoering eventueel met uitbreiding van het aantal Stedenbaanhalttes alsnog kunnen nopen tot verdere spooruitbreidingen. Daartoe zou dan na 2020 een nader onderzoek naar de noodzakelijke capaciteit moeten worden uitgevoerd, waarna in het geval van een totale 4-sporigheid tussen Den Haag en Rotterdam of partieel tussen Delft Zuid en Schiedam een afzonderlijke tracéwet- en zo nodig m.e.r.-procedure nodig zijn. Een dergelijke spooruitbreiding valt buiten de scope van PHS en dus ook buiten de scope van dit project en bijbehorende MER. Er kan in dit project dus niet geanticipeerd worden op toekomstige mogelijke spooruitbreidingen op grond van een nog niet bekende noodzaak. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
3. Graag overleg over eventuele mitigerende maatregelen die voortvloeien uit het akoestisch MER-onderzoek	Met betrekking tot mogelijke geluidbelasting zij verwezen naar mijn reactie op zienswijze nummer 1 kernpunt 1. Buiten de scope van deze NR&D zal het Ministerie van IenM overleg starten met de gemeente Rotterdam in het kader van de uitwerking van geluidsmaatregelen. Om bovengenoemde reden zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen

Volgnummer: 4	Afzender: Burgemeester en wethouders van Rotterdam Coolsingel 40 Postbus 70012 3000 KP Rotterdam	Datum indiening: 31 januari 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
4. Gevraagd wordt aan te geven of er ook onderzoek is of wordt gedaan naar de effecten op het Rotterdams grondgebied van de voorgenomen frequentieverhoging ten zuiden van Rotterdam Centraal	Ja, er is verkennend onderzoek gedaan naar de effecten van de voorgenomen frequentieverhogingen in het kader van PHS. Uit dit onderzoek is op te maken dat de beoogde frequentieverhoging, als gevolg van het project, mogelijk leidt tot de noodzaak om maatregelen te treffen in het kader van geluid ter hoogte van Den Haag Centraal en op het grondgebied van Rotterdam ter hoogte van Rotterdam Centraal (zie ontwerp NR&D hoofdstuk 1 en 2, respectievelijk pagina 5 en 7). Op basis van deze onderzoeksresultaten zijn ten zuiden van Rotterdam Centraal geen significante effecten te verwachten als gevolg van het project. Daarnaast wordt er onderzoek gedaan buiten het kader van dit MER. Zoals in de ontwerp NR&D in hoofdstuk 1 op pagina 4 in de laatste alinea is aangegeven, zijn er geen concrete afspraken gemaakt over de vraag hoe de derde en vierde intercity rijden tussen Rotterdam Centraal en Breda. Voor de PHS Voorkeursbeslissing is gebruik gemaakt van de werkhypothese, zoals beschreven in de hiernaast weergegeven tekst van noot 5. De definitieve lijnvoering ten zuiden van Rotterdam is nog onderwerp van nadere besluitvorming. Ten behoeve van die besluitvorming zullen de milieueffecten tussen Rotterdam Centraal en Breda van het doorrijden van de 6 sprinters en de routing van de intercity's in onderlinge samenhang worden onderzocht en zal vervolgens worden bekeken of er eventueel ruimtelijke besluiten benodigd zijn. Aan die eventuele toekomstige ruimtelijke besluiten zijn in dat geval ook milieuonderzoeken gekoppeld. Ter verduidelijking wordt in hoofdstuk 1 van de NR&D de tekst hierop aangepast	In hoofdstuk 1 op pagina 5, 2e alinea wordt de incorrecte verwijzing van de noot 5 vervangen door de volgende tekst: Om een kwartierdienst tussen Den Haag en Eindhoven te realiseren, is in PHS een werkhypothese voorgesteld om de Hogesnelheidslijn (HSL) tussen Rotterdam en Breda te gebruiken. In dat geval gaan de bestaande IC's tussen Den Haag en Eindhoven rijden over de HSL en leidt het doorrijden van de 6 Sprinters tussen Den Haag en Rotterdam naar Dordrecht, niet tot meer treinen ten zuiden van Rotterdam richting Dordrecht

Volgnummer: 5	Afzender: Burgemeester en wethouders van Den Haag Postbus 12600 2500 DJ Den Haag	Datum indiening: 28 februari 2012
De termijn om zienswijzen tegen de NR&D in te dienen startte op 22 december 2011 en eindigde op 1 februari 2012. De zienswijze van burgemeester en wethouders van Den Haag is na de officiële sluitingsdatum op 28 februari 2012 ontvangen. Om deze reden zou deze zienswijze formeel buiten beschouwing moeten worden gelaten. Per onderdeel van de zienswijze wordt onderstaand evenwel een reactie op de zienswijze gegeven. De Minister van IenM is van mening dat geen van de belangen van partijen worden geschaad, als de zienswijze van de gemeente Den Haag op deze wijze alsnog wordt beantwoord		
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
1. Verdere 4-sporigheid tussen Delft Zuid en Schiedam is wellicht gewenst. Daar zou in de toekomst onderzoek naar gedaan moeten worden	Met betrekking tot verdere 4-sporigheid tussen Delft Zuid en Schiedam zij verwezen naar mijn reactie op zienswijze nummer 6 kernpunt 2	Geen
2. Gevraagd wordt in het MER te beschrijven hoe het project bijdraagt aan (en scoort op) de verkeers- en vervoersdoelstellingen en aan de milieudoelen van het Rijk	In de ontwerp NR&D is in hoofdstuk 1 aangegeven hoe het project bijdraagt aan (en scoort op) de verkeers- en vervoersdoelstellingen van het Rijk. In de ontwerp NR&D is in hoofdstuk 3 aangegeven dat zowel de referentiesituatie als het projectalternatief worden onderzocht. In de ontwerp NR&D is in hoofdstuk 5 is per milieuaspect aangegeven welk toetsingskader van toepassing is op het project. Deze beschrijvingen zullen tezamen met de onderzoeken naar de effecten deel gaan uitmaken van het MER, waarbij de referentiesituatie als het projectalternatief worden onderzocht. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
3. Het gezondheidsaspect moet als milieuthema worden meegenomen in het MER	Met betrekking tot het gezondheidsaspect zij verwezen naar mijn reactie op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, onder nummer 2	Zie reactie op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, onder nummer 2
4. Binnen- en buitenstedelijke recreatie dient als thema in het MER opgenomen te worden	Recreatie als functie op zich is in de NR&D geen onderwerp van onderzoek. In de ontwerp NR&D is in paragraaf 5.10 aangegeven dat “stedelijke en landschappelijke inpassing” wel onderwerp van onderzoek in het MER is. In paragraaf 5.11 is aangegeven dat “barrièrewerking” eveneens onderwerp van onderzoek in het MER is. Deze onderwerpen hebben ook een focus op de recreatieve gebruikers van het studiegebied. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
5. In het MER moeten ook lokale en regionale ecologische doelstellingen betrokken worden	In de ontwerp NR&D is in paragraaf 5.6 aangegeven wat het toetsingskader is voor het ecologisch onderzoek. In het MER en het project wordt waar mogelijk rekening gehouden met lokale en regionale doelstellingen. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
6. In het MER moet worden aangegeven hoe verkeers- en bouwhinder tot een minimum kan worden beperkt	Met betrekking tot het onderscheid tussen effecten tijdens de aanlegfase en effecten tijdens de gebruiksfase zij verwezen naar mijn reactie op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, onder nummer 1.7	Zie reactie op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, onder nummer 1.7

Volgnummer: 5	Afzender: Burgemeester en wethouders van Den Haag Postbus 12600 2500 DJ Den Haag	Datum indiening: 28 februari 2012
De termijn om zienswijzen tegen de NR&D in te dienen startte op 22 december 2011 en eindigde op 1 februari 2012. De zienswijze van burgemeester en wethouders van Den Haag is na de officiële sluitingsdatum op 28 februari 2012 ontvangen. Om deze reden zou deze zienswijze formeel buiten beschouwing moeten worden gelaten. Per onderdeel van de zienswijze wordt onderstaand evenwel een reactie op de zienswijze gegeven. De Minister van IenM is van mening dat geen van de belangen van partijen worden geschaad, als de zienswijze van de gemeente Den Haag op deze wijze alsnog wordt beantwoord		
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
7. In het MER moet aangegeven worden hoe de duurzaamheid van het project kan worden bevorderd t.a.v. energiegebruik en hergebruik van grondstoffen	Duurzaamheid als doelstelling op zich is in de NR&D geen onderwerp van onderzoek. In dit project wordt duurzaam gebruik van energie en grondstoffen als een belangrijke opgave gezien. Waar mogelijk zullen duurzaamheidsaspecten in de uitvoering worden betrokken. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen

Reactie n.a.v. overige zienswijzen

Volgnummer: 1	Afzender: R.L. Haak	Datum indiening: 17 januari 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
1. Het nieuwe station Rijswijk-Zuid moet worden opgeleverd voordat de eerste bewoners het gebied Sion – 't Haantje betrekken	Met betrekking tot station Rijswijk-Zuid zij verwezen naar mijn reactie op zienswijze nummer 1 kernpunt 4. De planning van de bouw van een eventueel station Rijswijk-Zuid en de planning van de bouw van woningen in Sion – 't Haantje liggen buiten de scope van het "projectalternatief", zoals bedoeld in paragraaf 3.2 van de ontwerp NR&D en daarmee buiten de scope van het MER. Het ontwikkelen van een station Rijswijk-Zuid is een initiatief van de gemeente Rijswijk. De totstandkoming van een nieuw station is evenwel het resultaat van overleg tussen verschillende partijen (initiatiefnemer, vervoerder en spoorwegbeheerder). Wanneer de betrokken partijen in het gezamenlijk overleg vaststellen dat er sprake is van een haalbaar stationsproject, waarbij de kosten zijn gedekt en de bedieningsgarantie door de vervoerder is afgegeven, zal de Minister van IenM in het kader van het MIRT pas besluiten over het aan ProRail verlenen van een planstudieopdracht en de aanleg van een nieuw station. Er gelden voor een dergelijk besluit dus twee criteria: Het eerste criterium is afgifte door de vervoerder van de bedieningsgarantie. Het tweede criterium is het financieel gedekt zijn van de projectkosten. Aan beide criteria wordt in het geval van een nieuw station Rijswijk-Zuid nog niet voldaan. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
2. Het project moet zodanig worden uitgevoerd dat station Rijswijk-Zuid niet onmogelijk wordt gemaakt	Met betrekking tot station Rijswijk-Zuid zij verwezen naar mijn reactie op zienswijze nummer 1 kernpunt 4. Nadat het tracébesluit ten behoeve van dit project genomen is, is de bouw van een station voor Rijswijk-Zuid niet op basis van dit tracébesluit mogelijk. Dat maakt het station echter beslist niet onmogelijk. Geen enkel juridisch-planologisch besluit ligt voor een eeuwige duur vast. Voor de bouw van het station zal de gemeente (waarschijnlijk na 2020) onder eigen bevoegdheid een juridisch-planologische procedure moeten doorlopen, die het genoemde tracébesluit op dit punt herzielt. De stedenbouwkundige inpassbaarheid zal ook onderdeel zijn van die gemeentelijke procedure. Mogelijk zal de ligging van de 4 sporen door de gemeentelijke procedure moeten wijzigen. Omdat er geen "redelijk zicht op realisatie" van het station is, kan in het MER niet op dit station vooruit worden gelopen. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
3. Het verzoek is de overlast voor de langsliggende bebouwing tot een minimum te beperken, door in de plannen ook rekening te houden met technische voorzieningen aan de railbevestiging en door gebruik van modern spoormaterieel	Met betrekking tot mogelijke geluidbelasting zij verwezen naar mijn reactie op zienswijze nummer 1 kernpunt 1. Mocht er blijken het MER-geluidsonderzoek sprake zijn van een overschrijding van de geluidnormen, dan zullen bij de in te zetten maatregelen alle bekende technieken worden beschouwd. Daaronder vallen mede geluidsarm materieel en raildempers. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen

Volgnummer: 2	Afzender: Mr. M.G.I.A. van Haastert-Allertz Namens: DSM (...) (Zie voor een volledige overzicht van de vertegenwoordigde partijen de betreffende zienswijze)	Datum indiening: 27 januari 2012 (wegens een onvolledige adressering aangevuld op 31 januari 2012)
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
1. Voor het behoud en de verdere ontwikkeling van het industrieterrein van de DSM, is en blijft de aanvoer van (grond)stoffen, waaronder gevaarlijke stoffen, via het spoor van essentieel belang	In de ontwerp NR&D is in paragraaf 3.1, 3.3 en 5.3 aangegeven op welke wijze in de toekomst rekening wordt gehouden met de continuering van de DSM, plus de daar in uitvoering zijnde activiteiten, plus het railtransport van gevaarlijke stoffen van en naar de DSM. Er wordt uitgegaan van de volledige milieuruimte binnen de vergunningen waarover de DSM beschikt, ook als de DSM de toegestane milieuruimte slechts ten dele gebruikt. Met toekomstige projecten op het DSM-terrein kan geen rekening worden gehouden, voor zover die nog niet vergund zijn. Voor de aansluiting van het raccordement op het DSM-terrein zelf wordt een variantenstudie uitgevoerd. Om bovengenoemde redenen zie ik geen aanleiding om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen
2. In de NR&D ontbreekt een verwijzing naar reeds verrichte onderzoeken en maatregelen in het kader van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen, op grond waarvan door ProRail reeds is geconcludeerd dat het vervoer van gevaarlijke stoffen via de tunnel (van Spoorzone Delft) van, naar en op de DSM-site veilig is	In de ontwerp NR&D is in paragraaf 5.3 aangegeven op welke wijze qua externe veiligheid in de toekomst rekening wordt gehouden met de continuering van DSM, plus de daar in uitvoering zijnde activiteiten, plus het railtransport van gevaarlijke stoffen van en naar DSM. Er wordt uitgegaan van de volledige milieuruimte binnen de vergunningen waarover de DSM beschikt, ook als de DSM de toegestane milieuruimte slechts ten dele gebruikt. Dat neemt niet weg dat externe veiligheid (opnieuw) onderwerp van onderzoek in het MER zal zijn. In het MER zal uiteraard waar nodig rekening worden gehouden met reeds uitgevoerde onderzoeken, dat geldt niet alleen voor externe veiligheid maar voor alle onderzoeksonderwerpen. Het voert in het kader van de NR&D te ver om voor ieder onderzoeksonderwerp uitputtend aan te geven welke onderzoeken reeds zijn uitgevoerd en in welke mate deze in het MER een rol zullen spelen. Wel zal in de inleiding van hoofdstuk 5 (paragraaf 5.1) worden aangegeven dat bij alle onderzoeksonderwerpen (waar nodig), rekening wordt gehouden met reeds uitgevoerde onderzoeken	Aan paragraaf 5.1 wordt toegevoegd dat bij alle onderzoeksonderwerpen, waar nodig, rekening wordt gehouden met reeds uitgevoerde onderzoeken
3. In het kader van externe veiligheid moet het beperken van het vervoer van gevaarlijke stoffen, als mogelijke maatregel alleen genoemd worden als "uiterste middel". Het kan dus alleen als maatregel overwogen worden, als er geen andere effectieve maatregelen haalbaar zijn, om de overschrijding teniet te doen, of te voorkomen	In de ontwerp NR&D is in paragraaf 5.3 aangegeven welke mogelijke maatregelen voort kunnen vloeien uit het onderzoek naar externe veiligheid. Daarbij was de intentie, mede gezien de "MvT Basisnet" (Kst. 32 862), om aan te geven dat beperken van het vervoer van gevaarlijke stoffen een "uiterste middel is". Om deze reden zal de betreffende zin in paragraaf 5.3 van de ontwerp NR&D worden aangepast. De zin zal luiden: "Dat kan variëren van extra maatregelen aan de infrastructuur tot, als uiterste middel, het beperken van het vervoer van gevaarlijke stoffen, en elke combinatie van maatregelen"	In paragraaf 5.3 wordt de laatste zin in de derde alinea gewijzigd in: "Dat kan variëren van extra maatregelen aan de infrastructuur tot, als uiterste middel, het beperken van het vervoer van gevaarlijke stoffen, en elke combinatie van maatregelen"

Volgnummer: 2	Afzender: Mr. M.G.I.A. van Haastert-Allertz Namens: DSM (...) (Zie voor een volledige overzicht van de vertegenwoordigde partijen de betreffende zienswijze)	Datum indiening: 27 januari 2012 (wegens een onvolledige adressering aangevuld op 31 januari 2012)
Kernpunten van zienswijze	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
4. De indiener van de zienswijze wil graag nadere informatie verstrekken ten behoeve van de NR&D en het daarop volgende MER	Dit punt is ter kennisgeving aangenomen. Een goede samenwerking met de DSM tot een succesvolle afronding van het project wordt op prijs gesteld	Geen

Reactie n.a.v. Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

Reactie n.a.v. Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht	Datum definitief advies: 23 februari 2012
Kernpunten van Advies	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
1. De Commissie adviseert in detail welke informatie het MER moet bevatten: 1.1. Het huidige aantal reizigers, plus prognoses, plus waarom het aantal treinen moet toenemen en waarom daarvoor 4-sporigheid nodig is 1.2. De veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de scope van het voornemen, zoals het maximum aantal intercity's (8) en sprinters (6), het uitgangspunt dat de intercity's eindigen in Rotterdam (waardoor het studiegebied tot daar beperkt kan blijven) en dat ten zuiden van Delft Zuid seinverdichting volstaat, in plaats van 4-sporigheid 1.3. Of de capaciteit die de 4-sporigheid biedt, meer treinen mogelijk maakt dan de beoogde 8 intercity's en 6 sprinters 1.4. De overige maatregelen die nodig zijn om van de 4-sporigheid gebruik te kunnen maken, en welke besluitvorming er nodig is voor die overige maatregelen 1.5. Een motivering waarom andere alternatieven zijn afgefallen, vanuit gebiedskenmerken en gestelde projectdoelen 1.6. In de referentiesituatie een overzicht van reizigers- en treinenprognoses met daarbij aangegeven de wisselwerking met reeds vastgelegde ruimtelijke plannen 1.7. Bij de effectenbeschrijving een onderscheid tussen de aanlegfase en de gebruiksfase 1.8. Een onderbouwing van de keuze van de rekenregels/-modellen en de inputgegevens	De adviezen worden overgenomen in het MER. Deze adviezen leiden niet tot een gewijzigde vaststelling van de NR&D	Geen

Reactie n.a.v. Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht	Datum definitief advies: 23 februari 2012
Kernpunten van Advies	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
1.9. Een overzicht van de onzekerheden in de rekenregels/-modellen en de inputgegevens met een bandbreedte voor de genoemde gevolgen 1.10. Bij trillingen een onderscheid aan trillingen die schade kunnen veroorzaken aan gebouwen en trillingen die hinderlijk zijn 1.11. Bij trillingen een beschrijving van de validering van de rekenmodellen, gezien de onzekerheden in de bepaling van trillingniveau's 1.12. Bij trillingen een beschrijving van het monitoringsprogramma dat tijdens de aanleg- en later in de gebruiksfase wordt gehanteerd 1.13. Een beschrijving van visueel-ruimtelijke kenmerken van het gebied met een weergave van welke structuren, patronen en elementen waardevol zijn en de gevolgen voor deze waarden door de komst van het project. Met name worden bedoeld: het Agnetapark (het verdwijnen van een bomenrij), het recreatiegebied tussen Rijswijk en Delft, maar ook bestaande gebouwen en het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Sion 't Haantje 1.14. De gevolgen voor de sociale veiligheid en fietsparkeren op de stations in het project 1.15. Het MER moet zo beknopt mogelijk zijn, dus achtergrondinformatie moet in bijlagen. Verder horen in het MER: een verklarende woordenlijst, een lijst van afkortingen, een literatuurlijst en recent kaartmateriaal. Tenslotte hoort een zelfstandig leesbare samenvatting tot het MER 1.16. De tunnelveiligheid hoort onderdeel van onderzoek naar externe veiligheid te zijn		
2. Bij het MER dient ook volksgezondheid te worden betrokken, met name bij het aspect geluid. Daarbij moet het aantal "ernstig gehinderden" en het aantal "ernstig slaapgestoorden" vermeld worden. Hiervoor is het nodig via berekeningen inzicht te geven in de geluidbelasting op de meest belaste gevel vanaf 45 dB L_{den} voor ernstige hinder en vanaf 45 dB L_{night} voor ernstige slaapverstoring. Daarbij ook een beeld van het aantal blootgestelden vanaf 55 dB L_{night}	Het advies wordt overgenomen in het MER. Tevens wordt de NR&D op dit punt gewijzigd vastgesteld	In de NR&D wordt aan hoofdstuk 5 een paragraaf "Gezondheidseffecten" toegevoegd, met daarbij een beschrijving van de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek naar de volksgezondheid

Reactie n.a.v. Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht	Datum definitief advies: 23 februari 2012
Kernpunten van Advies	Reactie Minister	Wijziging aan NR&D
3. Het spoor tussen Rijswijk en Delft Zuid is niet opgenomen in het (nog vast te stellen) Basisnet Spoor. Het is dus niet mogelijk om te toetsen aan een risicoplafond, zoals de notitie R&D aangeeft	Vooralsnog maakt het gehele Hoofdspoorwegnet, waaronder het tracé Rijswijk-Delft Zuid, deel uit van Basisnet. Basisnet is echter op dit moment nog geen vigerende wetgeving. Om die reden heeft Basisnet nog geen status als formeel toetsingskader en kan het onderzoek naar externe veiligheid daar nog niet op worden gebaseerd. Het onderzoek naar de externe veiligheid zal getoetst worden aan de wetgeving die zal gelden ten tijde van tervisielegging van het OTB. De NR&D wordt op dit punt gewijzigd vastgesteld	In de NR&D wordt in paragraaf 5.3 vermeld, dat het onderzoek naar externe veiligheid wordt gebaseerd op de wetgeving die ten tijde van tervisielegging van het OTB van kracht zal zijn

Ambtshalve wijzigingen

1. In hoofdstuk 3 van de ontwerp NR&D was bij de ontwikkelingen gemeente Rijswijk in paragraaf 3.1 ten onrechte de voetnoot opgenomen dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu buiten PHS scope bereid is om in de toekomst mee te werken aan de realisatie van station Rijswijk Zuid, mits het omliggende gebied in een fase van uitvoering is gekomen. De totstandkoming van een nieuw station is evenwel het resultaat van overleg tussen verschillende partijen (initiatiefnemer, vervoerder en spoorwegbeheerder). Wanneer de betrokken partijen in het gezamenlijk overleg vaststellen dat er sprake is van een haalbaar stationsproject, waarbij de kosten zijn gedekt en de bedieningsgarantie door de vervoerder is afgegeven, zal de minister van Infrastructuur en Milieu in het kader van het MIRT pas besluiten over het aan ProRail verlenen van een planstudieopdracht en de aanleg van een nieuw station. Er gelden voor een dergelijk besluit dus twee criteria: Het eerste criterium is afgifte door de vervoerder van de bedieningsgarantie. Het tweede criterium is het financieel gedekt zijn van de projectkosten. Aan beide criteria wordt in het geval van een nieuw station Rijswijk-Zuid nog niet voldaan. Om bovengenoemde redenen kan de medewerking, zoals verwoord in de voetnoot, nog niet worden toegezegd. Wel kan ProRail buiten PHS op verzoek van gemeente de ruimtereservering voor het eventuele nieuwe station in beeld brengen.
2. In hoofdstuk 4 van de ontwerp NR&D staat ten onrechte vermeld dat de NR&D, nadat het ontwerp ter visie heeft gelegen, niet wordt vastgesteld. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de definitieve NR&D vastgesteld.
3. In paragraaf 5.5 van de ontwerp NR&D is aangekondigd dat er naar verwachting nog in 2011 een beleidslijn met betrekking tot trillingen wordt vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Op 18 april 2012 is in de Staatscourant nr. 7532 gepubliceerd: het besluit tot vaststelling van beleidsregels ten aanzien van trillinghinder ten behoeve van de vaststelling van tracébesluiten voor de aanleg, wijziging of het opnieuw in gebruik nemen van een landelijke spoorweg (Beleidsregel trillinghinder spoor), Nr. IENM/BSK-2012/5478. De tekst van paragraaf 5.5 is aan deze actualiteit aangepast.
4. In paragraaf 5.8 van de ontwerp NR&D (archeologie en cultuurhistorie) stonden enkele onjuiste verwijzingen naar wetgeving en naar de scope van het onderzoek. Om die reden is de tekst van paragraaf 5.8 gewijzigd.

Verklarende woordenlijst

Compenserende maatregelen	Maatregelen om negatieve effecten te vergoeden of te vereffenen.
Dichtligtijden	Hoe lang een spoorwegovergang per uur gesloten is voor doorgaand kruisend wegverkeer.
MER	Het fysieke rapport waarin de milieu effecten zijn beschreven
m.e.r.	Het proces om te komen tot een MER.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte, en Transport. Samen met de regionale overheden zorgt de Rijksoverheid ervoor dat grote ruimtelijke projecten in samenhang met elkaar worden voor bereid en uitgevoerd.
Mitigerende maatregelen	Verzachtende maatregelen.
Tracébesluit	Besluit op basis van de Tracéwet waarmee de minister van Infrastructuur en Milieu een besluit neemt over een beleidsvoornemen ten aanzien van een infrastructureel project en de wijze waarop dit voornemen zal worden uitgevoerd.
Tracéwet	De Tracéwet van 16 september 1993, laatstelijk gewijzigd op 24 april 2009, (Staatsblad 189)
Treinpad	Een treinpad is de hoeveelheid capaciteit op een spoorlijn die benodigd is voor één trein per uur per richting.
Voorkeursbesluit	Besluit waarin de voorkeur wordt uitgesproken voor een nadere uitwerking van een beleidsvoornemen.
RFO	Ruimtelijk Functioneel Ontwerp

Bijlage 1:

Aanvangsbeslissing



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aanvangsbeslissing: Viersporigheid Rijswijk - Delft Zuid.

Datum 9 december 2011

Nr. IENM/BSK-2011/161467

BESLISSING

Gelet op artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet neem ik hierbij de beslissing een aanvang te nemen met de procedure om te komen tot een wijziging van de hieronder nader te noemen gedeelten van de spoorweg tussen Rijswijk en Delft-Zuid op het spoorwegtraject Den Haag - Rotterdam.

TOELICHTING

Verkorte tracéwetprocedure

Het project betreft de wijziging van een landelijke spoorweg, waarmee ik de bruikbaarheid van die spoorweg wil verbeteren. De wijziging bestaat uit het realiseren van viersporigheid en diverse onderling samenhangende maatregelen ten aanzien van de spoorweg, zoals is beschreven onder "Beoogde scope". Op deze wijziging is ingevolge artikel 2, eerste lid onder z, van de Tracéwet de verkorte procedure van deze wet van toepassing.

Beoogde scope

De ambitie van het Rijk voor het reizigersvervoer per spoor in de brede Randstad is hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken. Een van de trajecten waarop deze ambitie wordt ingevuld, is dat tussen Den Haag en Breda. Het Kabinet heeft in de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010 aangegeven om het spoor op deze corridor geschikt te willen maken voor het rijden met 8 Intercity's (incl. HSA) en 6 Sprinters per uur per richting tussen Den Haag CS en Rotterdam CS. De capaciteit van het spoor op het traject Den Haag CS - Rotterdam CS moet ten behoeve van de hierboven beschreven ambitie worden uitgebreid tussen Rijswijk en Delft Zuid. Meer specifiek dient de tweede (thans casco aan te leggen) tunnelbuis ter hoogte van station Delft aanvullend op de dan bestaande twee sporen tweesporig te worden ingericht, zodat een viersporig ingerichte tunnel ontstaat. In noordelijke richting dient de viersporige tunnel aan te sluiten op de reeds viersporig aangelegde tunnel in Rijswijk (km. 66.4). Verder dient in zuidelijke richting de viersporige tunnel weer aan te sluiten na Delft Zuid op het bestaande tweesporige traject (km. 72.2). Tenslotte is seinoptimalisatie nodig nabij Delft Zuid.

Ook wordt de aansluiting van het raccorderement op het DSM terrein te Rijswijk op het hoofdspoor gewijzigd.



Achtergrond van de wijzigingen

Zowel het reizigers- als het goederenvervoer over het spoor zal naar verwachting de komende jaren groeien. Om de genoemde groei op het spoor in goede banen te leiden en er zorg voor te dragen dat de kwaliteit verbetert, is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voorbereid.

PHS is een programma om de capaciteit van het spoor te vergroten, zodat er meer reizigerstreinen kunnen rijden op de drukste trajecten in de brede Randstad. Tegelijkertijd heeft PHS tot doel om de verwachte groei van het goederenvervoer mogelijk te maken. De uitvoering van het programma dient uiterlijk in 2020 gereed te zijn.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Bijlage 2:

(Vrijwillig) Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage van 23 februari 2012



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: 4 – sporigheid Rijswijk – Delft Zuid

**Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport**

23 februari 2012 / rapportnummer 2621-14

ISBN: 978-90-421-3451-5

1. Hoofdpunten van het MER

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail hebben het voornemen om het spoor tussen Den Haag en Rotterdam geschikt te maken voor het rijden met 8 intercity's en 6 sprinters per uur per richting. Dit is een uitvloeisel van Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarover eerder besloten is. Tussen Rijswijk en Delft Zuid wordt het spoor uitgebreid van 2 naar 4 sporen. Tussen Delft Zuid en Rotterdam is seinoptimalisatie voorzien, zodat de treinen dichter op elkaar kunnen rijden. Het voornemen wordt vastgelegd in een Tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie') beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een beknopte beschrijving van de achtergronden van het project alsmede de scope van de alternatieven/varianten;
- onderbouwing van de uitgangspunten wat betreft het toekomstig aantal reizigers, de capaciteit van de treinen, het aantal treinen en de capaciteit van het spoor, alsmede de samenhang daartussen;
- effecten op de leefomgeving, met name geluid en de effecten daarvan op de gezondheid en trillingen;
- effecten op cultuurhistorie, landschap en stedenbouw.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom moet de samenvatting als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de Ontwerp notitie Reikwijdte en Detailniveau (verder 'notitie R&D'). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die hierin naar haar mening voldoende aan de orde komen.

De Commissie heeft geen zienswijzen van bevoegd gezag ontvangen en deze dus niet kunnen betrekken bij haar advies.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

2. Achtergronden en voorgenomen activiteit

2.1 Scope van het voornemen

De Commissie adviseert in het MER beknopt en helder de achtergrond van het project aan te geven, uitgaande van hetgeen reeds voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is onderzocht. Ga daarbij kort in op de volgende aspecten:

- Het huidige aantal reizigers en de prognoses, waarom daarvoor het aantal treinen moet toenemen en waarom daar 4-sporigheid voor nodig is.
- De veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de in de notitie R&D beschreven scope van het voornemen, zoals het maximum van 8 intercity's en 6 sprinters, het uitgangspunt dat de intercity eindigt in Rotterdam (waardoor het studiegebied tot daar beperkt kan blijven) en dat ten zuiden van Delft-Zuid 4-sporigheid niet nodig is, maar seinoptimalisatie volstaat.

Geef aan of met de uitbreiding van 2 naar 4 sporen de capaciteit op het traject Delft-Zuid – Rijswijk in de toekomst groter kan worden dan de thans voorziene 8 intercity's en 6 sprinters. Geef ook aan welke maatregelen vereist zijn om feitelijk gebruik te kunnen maken van deze extra capaciteit (bijvoorbeeld verbreding traject Schiedam-Delft Zuid) en welke besluitvorming er naar verwachting dient plaats te vinden om gebruik te kunnen maken van de extra capaciteit.

Alternatieven en referentiesituatie

Vanuit de scope van het project acht de Commissie de beschrijving van het voorgenomen projectalternatief met twee varianten logisch. Leg in het MER uit hoe de gestelde doelen en de situatie in het plangebied de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald, waardoor andere opties (zoals verdere ondergrondse of verdiepte aanleg) zijn afgevalen.

De referentiesituatie kan uitgewerkt worden conform de notitie R&D. Besteed daarbij speciale aandacht aan de prognoses van de aantallen reizigers en treinen en aan de wisselwerking met reeds vastgelegde ruimtelijk plannen.

3. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

3.1 Algemeen

Maak bij de beschrijving van de effecten onderscheid tussen:

- de aanlegfase: de verbreding van het spoor en andere infrastructurele maatregelen;
- de gebruiksfase: de extra treinen die op het traject Den Haag – Rotterdam gaan rijden.

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor geluid, trillingen, lucht-, water-, bodemkwaliteit en aantallen gehinderden worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, e.d.) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie e.d.). Vertaal dit waar nodig in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

De onderdelen lucht, natuur, bodem, water en archeologie kunnen conform de notitie R&D worden uitgewerkt.

3.2 Geluid en gezondheid

Het aspect geluid kan uitgewerkt worden conform de notitie R&D.

Wel adviseert de Commissie in het MER in te gaan op de volksgezondheid in het studiegebied en de mogelijke (cumulatieve) effecten van het project hierop. Eventuele effecten op de gezondheid zullen in dit geval voornamelijk samenhangen met de toename van geluid. Geef daarom het aantal 'ernstig gehinderden' en het aantal 'ernstig slaapgestoorden'. Hiervoor is het nodig via berekeningen inzicht te geven in de blootstelling van de geluidbelasting op de meest belaste gevel vanaf 45 dB Lden voor ernstige hinder en vanaf 45 dB Lnight voor ernstige slaapverstoring. Bereken ook het aantal blootgestelden vanaf 55 dB Lnight.² Beschrijf ook de uitgangspunten, bijvoorbeeld het aantal (goederen) treinen dat 's nachts³ rijdt.

Breng de verschillen in geluidbelasting met de referentiesituatie in kaart.

3.3 Trillingen

Het aspect trillingen kan uitgewerkt worden conform de notitie R&D. Het gaat dan om zowel trillingen die schade aan gebouwen kunnen veroorzaken als trillingen die hinderlijk zijn. Mogelijke schade is met name relevant in de aanlegfase, hinder in de gebruiksfase.

De onzekerheden in de bepaling van trillingniveaus bij het gebruik van rekenmodellen zijn groot. Daarom adviseert de Commissie hier specifiek op in te gaan en tevens aan te geven hoe daar mee wordt omgegaan. Geef in dat kader aan op welke wijze de rekenmodellen worden gevalideerd.

Is er sprake van een monitoringsprogramma tijdens de aanleg en in de gebruiksfase en zijn er 'maatregelen achter de hand' beschikbaar indien grenswaarden zouden worden overschreden?

² Volgens de WHO (Night Noise Guidelines) is dit de grens waarboven de situatie in toenemende mate als gevaarlijk voor de volksgezondheid wordt en er bewijs is voor een toename van het risico op cardiovasculaire effecten.

³ De nachtperiode is volgens de Wet geluidhinder gedefinieerd tussen 23.00 en 07.00 uur.

3.4 Veiligheid

Het spoor tussen Rijswijk en Delft-zuid is niet opgenomen in het (nog vast te stellen) Basis-net Spoor. Het is dus niet mogelijk om te toetsen aan een risicoplafond, zoals de notitie R&D aangeeft. De aanvaardbaarheid van eventuele risico's dient dan ook beoordeeld te worden aan de hand van de berekende plaatsgebonden en groepsrisico's.

Beschrijf in het MER voor zowel het traject in de tunnel als daarbuiten:

- de aard en omvang van de transporten van gevaarlijke stoffen;
- de gevaren door vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor voor de referentiesituatie en voor de varianten, zodat wijzigingen inzichtelijk worden. Pas het stroomschema uit de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen toe om het detailniveau van de analyse af te stemmen op de omvang van het probleem;
- de maatregelen die de kans op ongevallen en/of de gevolgen ervan beperken.

Geef in het MER tevens aan wat het effect is van de aanleg en het gebruik van de aan te leggen sporen in de tunnelbuis op de tunnelveiligheid.

3.5 Landschap, cultuurhistorie en stedenbouw

De Commissie adviseert in het MER naast de stedelijke en landschappelijke inpassingstudie een beknopte beschrijving te geven van huidige waarden in het studiegebied. Deze beschrijving dient in te gaan op de visueel-ruimtelijke kenmerken van het gebied en weer te geven welke structuren, patronen en elementen waardevol zijn vanuit de geschiedenis van het gebied in het algemeen en de stedenbouwkundige geschiedenis in het bijzonder.

Vervolgens adviseert de Commissie in het MER te beschrijven wat de gevolgen voor genoemde kenmerken, structuren, patronen en elementen zijn van het vergrote ruimtebeslag van de spoorbaan. Ga daarbij met name in op het beschermde stadsgezicht het Agnetapark (het extra ruimtebeslag van de spoorbaan heeft bijvoorbeeld tot gevolg dat de bomenrij bij het spoor verdwijnt) en het natuurrecreatiegebied tussen Rijswijk en Delft. Ga tevens in op de gevolgen van het voornemen voor de ontwikkeling van Rijswijk-Zuid, waarvoor een bestemmingsplan is vastgesteld, en op bestaande gebouwen langs de spoorlijn. Geef ook aan of en zo ja welke effecten verwacht worden als gevolg van de verplaatsing van de overweg.

Besprek tevens (kwalitatief) de eventuele consequenties en effecten van het toenemende aantal reizigers/treinen, bijvoorbeeld ten aanzien van de sociale veiligheid, benodigd fiets-parkeren en dergelijke. Beschrijf hoe daar bij de stations langs de route rekening mee wordt gehouden.

4. Overige aspecten

Voor de onderdelen ‘vergelijking van alternatieven’ en ‘leemten in milieuinformatie’ en heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

4.1 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

4.2 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Prorail

Bevoegd gezag: Minister van Infrastructuur en Milieu

Besluit: Tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r.: m.e.r. vanwege categorie C2 en D2.2

Activiteit: Tussen Rijswijk en Delft Zuid wordt het spoor uitgebreid van 2 naar 4 sporen. Tussen Delft Zuid en Rotterdam is seinoptimalisatie voorzien, zodat de treinen dichter op elkaar kunnen rijden. Hierdoor wordt het spoor geschikt gemaakt voor 8 intercity's en 6 sprinters per uur per richting.

Procedurele gegevens:

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 22 december 2011 – 1 februari 2012

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 21 december 2011

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 23 februari 2012

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

drs. W. Altenburg

ir. D.A. Boogert

ir. J.M. Bremmer (werkgroepsecretaris)

ir. J.A. Huizer

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

ir. H. Otte

dr. M.J.F. van Pelt

ir. C.T. Smit (werkgroepsecretaris)

drs. F. Wijnants

dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd. Zie voor meer informatie www.commissiemer.nl

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Ontwerp Notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 4 – sporigheid Rijswijk – Delft Zuid, Prorail en Ministerie van Infrastructuur en Milieu, december 2011;
- Rapportage en voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juni 2010.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Colofon

Titel:

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Milieueffectrapportage
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
4-sporigheid Rijswijk – Delft Zuid

Opdrachtgever:

ProRail, namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Datum:

Mei 2012

Fotografie:

Stefan Verkerk
Vincent Basler fotografie

Vormgeving en productie:

Inpladi bv, Cuijk

