

Memo

Aan	Commissie voor de m.e.r., Corrie Smit	Van	Sander Pieck (ProRail) in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu
Datum	2 februari 2015	Telefoonnummer	088 231 20 19
Onderwerp	Beantwoording vragen werkbezoek	Faxnummer	088 231 34 97
		E-mail	Sander.Pieck@Prorail.nl
		Status	Concept
		Eigenaar	Sander Pieck

Inleiding

Op 16 februari 2012 heeft de Commissie voor de m.e.r. een “vrijwillig advies” uitgebracht (kenmerk: 2621-13) ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, horende tot het MER Programma Hoogfrequent Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid (verder afgekort als: PHS Delft). Mede op basis van dit advies is het MER voor PHS Delft inmiddels afgerond. Het MER en het OTB voor PHS Delft zijn op 18 december 2014 voor een periode van zes weken ter visie gelegd. De Commissie voor de m.e.r. is verzocht om ten aanzien van dit MER advies uit te brengen. Ter voorbereiding van dit advies heeft de Commissie voor de m.e.r. op vrijdag 9 januari 2015 een werkbezoek gebracht aan het plangebied. Op 25 februari 2015 zal het concept advies met de Commissie voor de m.e.r. besproken worden. Tijdens het werkbezoek is een aantal vragen aan de afgevaardigden van het project gesteld. Dit memo is in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu opgesteld, om deze vragen van een antwoord te voorzien.

Beantwoording vragen

Vraag 1: Kunnen nut en noodzaak van het project worden verduidelijkt, aan de hand van enerzijds de vervoersprognoses en anderzijds de spoorcapaciteit?

Antwoord:

- a. Prognoses (1): In paragraaf 2.2 van het MER is aangegeven op welke prognoses het MER gebaseerd is. Dat is allereerst een vervoersanalyse personenvervoer die de NS in 2008 hebben opgesteld ten behoeve van de besluitvorming¹ omtrent heel PHS. Naar aanleiding van deze prognose is de conclusie getrokken dat met de realisatie van PHS het aantal reizigerskilometers in 2020 naar verwachting met ruim 40% stijgt ten opzichte van 2008.
- b. Prognoses (2): In paragraaf 2.2 van het MER is eveneens aangegeven dat parallel aan de bovengenoemde prognose door NS een vervoersanalyse is uitgevoerd voor vier verschillende PHS-reizigerscorridors, waaronder de corridor Den Haag Centraal-Rotterdam Centraal. In de situatie zonder PHS is door NS geconstateerd dat zich onder andere op het traject Den Haag – Rotterdam een capaciteitsknelpunt voordoet, dat zonder uitbreiding van het aantal (vooral IC-) treinen niet op te lossen is.

1

- c. Prognoses (3): In het kader van de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) heeft NS in opdracht van IenM in 2013 een nieuwe vervoerwaardestudie uitgevoerd met haar prognosemodel De Kast. De LTSA-prognoses zijn een herijking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van 2010. Bij deze herijking is voor 2020 de Pre-PHS dienstregeling gehanteerd en voor 2030 de oorspronkelijke dienstregeling PHS 3a Voorkeursvariant (model PM392). De totale baanvakbelasting (IC en Sprinter samen) op het maatgevende baanvak tussen Rijswijk en Delft bedraagt in 2011 80.000 reizen op een gemiddelde werkdag. In 2020 is deze 80.000 reizen de ondergrens, en 99.000 reizen de bovengrens. In 2030 loopt de bandbreedte van 76.000 tot 105.000 reizen.
- d. Noodzaak: In paragraaf 2.2 van het MER is aangegeven op welk deel van de corridor maatregelen noodzakelijk zijn om de geconstateerde knelpunten op te lossen. Om meer treinen te kunnen laten rijden bij gelijkblijvende reistijd en regelmatige opvolgtijden is in de PHS capaciteitsanalyse van ProRail, NS en KNV voor PHS van 2010² geconstateerd dat het nodig is om in elk geval op het traject Rijswijk-Delft Zuid de spoorcapaciteit te vergroten middels de aanleg van viersporigheid.
- e. Noodzaak: Als extra toelichting op onderdeel d hierboven wordt nog het volgende genoemd. Nadat de bovengenoemde knelpunten geconstateerd waren, was de primaire opgave om te onderzoeken met welk minimaal pakket aan spoormaatregelen aan de toegenomen reizigersvraag kan worden voldaan. Een volledige spoorverdubbeling tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal lag in beginsel niet voor de hand, omdat deze financieel niet haalbaar bleek binnen de financiële ruimte van het programma en hoogstwaarschijnlijk zou leiden tot een overcapaciteit van het spoor. De referentiesituatie bood als richtpunten voor toekomstige spoorverdubbeling: een reeds viersporige tunnel te Rijswijk, een spoortunnel te Delft die reeds geschikt is voor 4 sporen en tweesporigheid tussen deze tunnels. Op basis van die feiten was spoorverdubbeling tussen de tunnels van Rijswijk en Delft een voor de hand liggende keuze, als startpunt voor de uitbreiding van de spoorcapaciteit. Uitgangpunt daarbij was dat spoorverdubbeling op één trajectdeel in plaats van verspreid over meerdere trajectdelen het aantal wissels beperkt houdt en de bedrijfszekerheid van het spoor daarmee beter waarborgt. Om de toegenomen treinaantallen mogelijk te maken bleek deze spoorverdubbeling tussen alleen de genoemde tunnels niet voldoende. Indien de spoorverdubbeling tussen de genoemde tunnels zou worden doorgetrokken tot Delft Zuid en tussen Delft Zuid en Schiedam seinoptimalisatie zou plaatsvinden, zou het capaciteitsknelpunt voor de hele corridor (Den Haag Centraal-Rotterdam Centraal) worden opgelost met minimaal noodzakelijke maatregelen.

Addendum 29 januari 2015:

Gevraagd is om de noodzaak van de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Zuid nader toe te lichten. Het tweesporige baanvak met een tweesporige tunnel te Delft zit reeds in de huidige dienstregeling, dus zonder het voornemen, aan de grens van de baanvakcapaciteit. Met de PHS dienstregeling worden daar 2 sprinters en 1 intercity per uur per richting aan toegevoegd. De 14 treinen per uur per richting kunnen zodoende niet meer worden gefaciliteerd over 2 sporen. De voorgenomen dienstregeling zou in de huidige tweesporige situatie leiden tot opstoppingen van treinen tussen de stations. Om dit te voorkomen is een partiële 4-sporigheid tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal noodzakelijk. Het eerste gedeelte tussen Den Haag en Rijswijk is al 4-sporig en dient te worden uitgebouwd tot een 4-sporigheid tot en met Delft Zuid. Door de

² Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, Eindrapportage PHS Capaciteitsanalyse, ProRail, NS en KNV, 9 april 2010 (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-81564.pdf>).

spoorverdubbeling te realiseren tussen Rijswijk en Delft Zuid wordt extra baanvakcapaciteit gecreëerd doordat de sprinters en de intercity treinen van elkaar gescheiden worden. Door deze scheiding kunnen passerende treinen de stoppende treinen op en nabij de stations passeren. Om deze scheiding te bewerkstelligen is het noodzakelijk dat ook station Delft Zuid viersporig wordt. Direct na station Delft Zuid wordt zo snel mogelijk aangesloten op het bestaande spoor. Vertrekkende sprinters in de richting Schiedam kunnen dan zo snel mogelijk achter de intercity invoegen op het tweesporige baanvak. Een spoorverdubbeling over een kortere afstand zou niet tot de minimaal gewenste passermogelijkheden leiden en het spoor niet geschikt maken voor de PHS dienstregeling. Omdat er tussen Delft Zuid en Schiedam geen stations zijn, rijden de intercity's en sprinters met ongeveer dezelfde snelheid, waardoor hier het tweesporige baanvak voldoet. Om de opvolging tussen de sprinter en de intercity op het tweesporige deel zo kort mogelijk te maken is hier een seinoptimalisatie noodzakelijk om de blokindeling zo optimaal mogelijk te maken.

Vooruitlopend op de PHS Voorkeursbeslissing van juni 2010 is door ProRail, NS en KNV een landelijke capaciteitsanalyse uitgevoerd. In deze analyse is de infrabehoefte bij meerdere lijnvoeringsmodellen onderzocht. In deze analyse is in een lijnvoeringsmodel met 8 Sprinters en 7 IC's per uur per richting op de Oude Lijn (variant 3) geconstateerd dat het nodig is om op het traject Rijswijk-Delft Zuid de spoorcapaciteit te vergroten middels de aanleg van viersporigheid. In een lijnvoeringsmodel met 6 Sprinters en 9 IC's per uur per richting op de Oude Lijn (variant 2A en 2B) is het nodig om de spoorcapaciteit te vergroten middels de aanleg van viersporigheid tussen Rijswijk en Schiedam en een vrije kruising bij Rotterdam. Binnen het financiële kader van het programma bleek daar geen ruimte voor te zijn. Na overleg met de betrokken lokale en regionale overheden, de spoorsector en OVW/Locov is door het Kabinet in de PHS Voorkeursbeslissing van juni 2010 besloten om voor de Oude Lijn uit te gaan van 8 Intercity's en 6 Sprinters per uur per richting in de verwachting dat viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid en seinoptimalisatie nabij Delft Zuid afdoende maatregelen zijn om deze treindienst te kunnen rijden. Bij dat besluit is rekening gehouden met de ambitie van de regio voor het rijden met meer stoptreinen in het kader van StedenbaanPlus en de financiële bijdrage van de regio in de bouw van een viersporige tunnel in Delft.

Aansluitend op de PHS Voorkeursbeslissing is door DHV in opdracht van het ministerie van VenW (nu: IenM) een simulatiestudie Rotterdam – Den Haag³ verricht. In deze simulatiestudie zijn meerdere voor de corridor Den Haag – Rotterdam nog openstaande vragen beantwoord. In deze simulatiestudie is onder meer aangetoond dat een 2-sporige tunnel in Delft voldoende capaciteit voor de referentiesituatie biedt, maar geen ruimte laat voor verdere groei van het treinverkeer of het opvangen van verstoringen. Op traditionele wijze is in de simulatie bepaald waar de bottleneck in de capaciteit aanwezig is op het baanvak Rotterdam – Den Haag bij het realiseren van een 2-sporige tunnel in Delft. De IC vanuit Rotterdam loopt tussen Delft en Delft Zuid tegen een geel sein aan en de Sprinter vanuit Den Haag tussen Rijswijk en Delft Zuid. In de simulatie zijn twee lijnvoeringsmodellen voor de uiteindelijk geambieerde combivariant 3/3A onderzocht.

- f. Mogelijk overaanbod: Over een mogelijk overaanbod na uitvoering van het project staat in paragraaf 2.2 van het MER het volgende. De met het project samenhangende fysieke

³ BIJLAGE I: Simulatiestudie Rotterdam – Den Haag, deelonderzoek in kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in opdracht van het Min. Verkeer en Waterstaat, DHV, Utrecht, 1 september 2010 (documentkenmerk: RA-Ut 20100044 versie concept).

maatregelen aan het spoor maken niet meer treinen mogelijk dan noodzakelijk voor het project zelf. De spoorcapaciteit zit met de PHS-dienstregeling aan zijn plafond, waarbij wel rekening is gehouden met een buffer om treinvertragingen in de dienstregeling zonder verdere vertragingen op te vangen. Vooral de voortbestaande tweesporigheid tussen Delft Zuid en Rotterdam draagt eraan bij dat met de PHS-dienstregeling het plafond van de capaciteit bereikt wordt.

Vraag 2: In het MER deelonderzoek geluid is op pagina 20 als overschrijding van de GPP's ter hoogte van Rotterdam Centraal zowel 1,5 dB als 1,2 dB genoemd. Niet duidelijk is wat de overschrijding nu is.

Antwoord: Op pagina 20 van het MER deelonderzoek geluid staat een tweetal GPP-toetsen met betrekking tot Rotterdam Centraal weergegeven. De eerste toets is een GPP-toets voor de referentiesituatie. Uit die toets blijkt dat de overschrijding maximaal 1,5 dB is. De tweede toets is een GPP-toets voor de voorgenomen activiteit. Uit die toets blijkt dat de overschrijding maximaal 1,2 dB zal zijn. Voor de hand zou liggen, dat door het toegenomen aantal treinen in de voorgenomen activiteit de GPP-overschrijding toe zou nemen ten opzichte van de referentiesituatie. Dat blijkt ook inderdaad het geval te zijn, de verklaring is als volgt. De eerste toets, dus de toets aan de referentiesituatie, geeft een onjuiste overschrijding. Waar een maximale overschrijding van 1,5 dB genoemd wordt, moet een overschrijding van 0,8 dB genoemd worden.

Vraag 3: Er ontbreekt in het MER deelonderzoek trillingen en laagfrequent geluid een overzicht van mogelijke mitigerende maatregelen. Daarmee worden de maatregelen bedoeld die los staan van de onderzoeksresultaten en de eventuele plicht die te realiseren.

Voor het trillingsonderzoek voor PHS Delft is het voor de spoorzone van belang onderscheid te maken in woningen aan de westelijke zijde (Spoorsingel) en oostelijke zijde (Phoenixstraat) en de volgende situaties:

1. Huidige situatie = met viaduct in gebruik.
2. Referentiesituatie = met enkel oostelijke buis (2-sporen) in gebruik.
3. Plansituatie = met oostelijke en westelijke buis in gebruik en toegenomen treinaantallen (PHS).

In het project PHS Delft wordt de referentiesituatie vergeleken met de plansituatie. Uit deze vergelijking volgt dat:

- Er geen negatief effect optreedt voor woningen aan de oostzijde (zowel maximale als gemiddelde trillingsniveaus), er rijden immers in de referentiesituatie al maatgevende treinen door de oostelijke tunnelbuis.
- Er een negatief effect optreedt voor de westelijke zijde, waarbij voor de plansituatie de verwachting bestaat op basis van de berekeningen dat 4% van de panden een overschrijding van de streefwaarde optreedt.

Voor de westelijke zijde is daarom een afweging van maatregelen gemaakt. Hierin wordt een aantal zaken aangedragen:

- De nieuw te bouwen parkeergarage tussen de westelijke tunnelbuis en panden aan de Spoorsingel is niet meegenomen in de berekeningen. Verwacht wordt dat de garage een dempende werking heeft.
- Wordt ook de huidige situatie (met viaduct) bekeken dan geldt de verwachting op basis van vergelijking van berekeningen en eerder uitgevoerde metingen dat de trillingsniveaus aan de westelijke zijde afnemen. Oftewel het in gebruik hebben van de totale tunnel (plansituatie) is een verbetering t.o.v. het viaduct.

- Het toepassen van een ballastmat is niet als maatregel in het huidige onderzoek opgenomen omdat de ballastmat als onderdeel van de referentiesituatie wordt beschouwd terwijl de ballastmat in eerder onderzoek een effectieve maatregel bleek te zijn).
- Voor enkele woningen aan de westzijde wordt statistisch gezien een overschrijding van de *streefwaarde* verwacht en een mogelijke toename van meer dan 30%. Echter uit de onderzoeken blijkt dat op voorhand niet kan worden gezegd om welke panden het precies gaat. Panden staan op gelijke afstand van tunnel, staan allemaal op staal en zijn alleen oude metselwerken panden.

Een maatregel aan de panden met overschrijding van de *streefwaarde* en waar meer dan 30% toename wordt verwacht wordt vanwege bovenstaande punten niet als doelmatig geacht. Voor de panden aan de oostzijde geldt dat er geen toename in trillingsniveaus wordt verwacht tussen referentie- en plansituatie. Voor de vergelijking tussen huidige situatie (met viaduct) en plansituatie ligt dit anders. Deze vergelijking is echter geen onderdeel van PHS Delft. De vergelijking tussen huidige situatie (viaduct) en treinen door de spoortunnel is reeds eerder gemaakt op basis waarvan is besloten een ballastmat in de tunnel toe te passen.

Mogelijke maatregelen achteraf

Voor zowel panden aan de oostelijke als de westelijke zijde geldt dat ingeval de leemten in kennis tot gevolg hebben dat onverhoopt de trillingsniveaus zijn onderschat er enkele maatregelen opnieuw afgewogen kunnen en moeten worden (hierbij wordt opgemerkt dat goederenvervoer maatgevend is m.b.t. trillingsniveaus en er 2 goederentreinen per dag per richting passeren, maximum is 5,1 beide richtingen samen):

- Rijden van goederentreinen (bij voorkeur) over de binnenste sporen van de tunnel (in het onderzoek is uitgegaan van goederentreinen buitenste sporen).
- Beperken van de rijsnelheid in de avond en of nachtperiode in de tunnel voor doorgaand treinverkeer (doorgaande goederentreinen).
- Aanpassing aan specifieke panden indien er sprake is van opslingering van vloeren.
- Aangepaste bovenbouw spoortunnel (toepassing zwaar massa veersysteem i.p.v. ballastmat), hiervan is op voorhand maar de vraag of dit effectief is en kan worden gesteld dat dit miljoenen euro's kost.
- Ondergronds trillingsreducerende constructie aan de westzijde van de tunnel (opgemerkt kan worden dat over een gedeelte een parkeergarage wordt gerealiseerd waarvan wordt verwacht dat dit ook een trillingsreducerend effect heeft).

De eerste twee mogelijke maatregelen betekenen mogelijk wel een beperking in de spoorexploitatie van de tunnel. Toepassing daarvan valt buiten het kader van de besluitvorming van het project.

Wat betreft maatregelen voor laagfrequent geluid geldt dat er een directe relatie bestaat tussen de trillingsniveaus en de laagfrequente geluidsniveaus die in een woning optreden. Van de bovengenoemde maatregelen geldt dat indien reductie wordt gevonden voor de frequentiebanden met name boven de ca.40 a 50 Hz, de maatregelen ook resulteren in een reductie van laagfrequent geluidsniveaus. Omdat het bij laagfrequente geluidsniveaus om afstraling van geluid via wanden en/of vloeren gaat, kan ook het plaatsen van voorzetwanden in de woning in sommige gevallen een effectieve maatregel betreffen.

Vraag 4: Er wordt gevraagd om een toelichting waarom er omtrent externe veiligheid niets wijzigt bij de DSM-varianten. De veronderstelling is dat er meer treinen zouden gaan rijden.

Antwoord: In paragraaf 5.2 van het MER zijn de treinaantallen in de huidige situatie weergegeven. In paragraaf 5.3 zijn de treinaantallen in de referentiesituatie weergegeven. In paragraaf 6.2 zijn de treinaantallen in de projectsituatie weergegeven. Als de treinaantallen in paragraaf 5.3 vergeleken worden met de treinaantallen in paragraaf 6.2, is de conclusie dat het aantal goederentreinen tussen de referentiesituatie en de projectsituatie niet toeneemt. Om die reden is in paragraaf 7.11.1 van het MER de conclusie getrokken dat externe veiligheid bij de DSM-varianten geen rol speelt. Mogelijk is verwarring ontstaan door het vergelijken van de treinaantallen in paragraaf 5.2 en 5.3 van het MER; in de referentiesituatie is wel sprake van een toename van het aantal goederentreinen ten opzichte van de huidige situatie. Dat staat echter los van het project PHS Delft. Het project PHS Delft voegt dus geen goederentreinen toe. Gezien het bovenstaande is het niet relevant voor het MER voor PHS Delft om in beeld te hebben welke gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd worden. Desalniettemin wordt er nog het volgende over opgemerkt.

In paragraaf 2.2 van het MER deelonderzoek veiligheid staat over externe veiligheid op het spoor het volgende. In de 'Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'⁴ (Staatcourant 2012, nr 14687 d.d. 20 juli 2012) zijn, vooruitlopend op het van kracht worden van de wettelijke regelingen van het Basisnet, alvast de regels vastgelegd die gaan gelden aan de bebouwingszijde van het spoor. De spoorlijn Den Haag-Rotterdam is in Basisnetkader een zogenaamde 'niet in bijlage 4 genoemde spoorweg'. Voor dergelijke spoorwegen is in paragraaf 3.3 van de Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen het volgende aangegeven (citaat): 'Plaatsgebonden risico (PR): Hoewel niet in bijlage 4 genoemde spoorwegen gebruikt kunnen worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, gelden hiervoor geen afstanden. Op die spoorwegen vindt momenteel geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats of is de omvang van het vervoer zo laag, dat er van uit mag worden gegaan dat het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10⁻⁶ per jaar. Groepsrisico (GR): Voor niet in bijlage 4 genoemde spoorwegen behoeft het groepsrisico niet beoordeeld en verantwoord te worden, omdat de hoeveelheden gevaarlijke stoffen die over deze spoorwegen worden vervoerd niet of nauwelijks van invloed zijn op het groepsrisico'. Voor de spoorlijn Den Haag-Delft-Rotterdam geldt dus dat de maximale risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die spoorlijn zodanig laag zijn, dat daarmee aan de bebouwingszijde geen rekening hoeft te worden gehouden. In paragraaf 4.5.1 van bijlage II van het MER is aangegeven dat in de huidige situatie en de referentiesituatie kleine hoeveelheden ammonia en zeer brandbare vloeistof vervoerd worden.

Addendum 29 januari 2015:

Gevraagd is of er railtransport van gevaarlijke stoffen naar DSM plaatsvindt, en zo ja, of dit wel op de juiste wijze geregistreerd wordt. Voorop staat, dat het onderzoek naar de externe veiligheid omtrent het railtransport van gevaarlijke stoffen naar DSM (in het kader van het MER en OTB voor PHS Delft) uitwijst, dat het project zelf geen verruiming/vergroting van het transport van gevaarlijke stoffen naar DSM mogelijk maakt. In die zin ligt er in het kader van het project PHS Delft geen verdere kwantitatieve onderzoekopgave naar de externe veiligheid. Zou er al sprake zijn van onvoldoende of geen registratie van de railtransporten van gevaarlijke stoffen naar DSM, dan staat dit (weliswaar op te lossen) probleem los van het project PHS Delft. Spoorzone Delft (SZD) wordt zeer binnenkort in dienst gesteld op basis van een onherroepelijk bestemmingsplan.

Om iedere onduidelijkheid weg te nemen is uitgezocht wat de wetgeving omtrent de registratie is, en hoe daar sinds 2003 in de praktijk invulling aan is gegeven. Dit zijn de bevindingen:

⁴ http://wetten.overheid.nl/BWBR0016249/4/41/Tekst/geldigheidsdatum_15-01-2015

- De registratie van railtransport van gevaarlijke stoffen is in eerste instantie een taak van de vervoerder

- ProRail registreert alleen het railtransport van gevaarlijke stoffen die relevant zijn voor de externe veiligheid, conform de in de "HART" (Handleiding Risicoanalyse Transport) vastgelegde indeling (tabel 9.1).
[http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Handleiding%20Risicoanalyse%20Transport%20\(HART\)_tcm174-330197.pdf](http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Handleiding%20Risicoanalyse%20Transport%20(HART)_tcm174-330197.pdf)

- Op het railtraject naar en van DSM Delft heeft ProRail geen transport van gevaarlijke stoffen (als bedoeld in de "HART") geconstateerd en gerapporteerd in de periode van 2003 – 2015

- DB Schenker is de enige railtransporteur van gevaarlijke stoffen naar DSM

- DB Schenker heeft aangegeven in 2011 voor het laatst gevaarlijke stoffen te hebben getransporteerd van/naar DSM Delft. Dit betrof de stoffen UN 2672 (Ammonia) met UN 1830 (Zwavelzuur). Beide stoffen zijn ingedeeld in GEVI-code 80 en behoren daardoor niet tot de gevaarlijke stoffen die op grond van de HART relevant zijn voor de externe veiligheid

- Los van het bovenstaande is het raccordement op het DSM-terrein sinds eind 2011 tijdelijk niet in gebruik, omdat het raccordement in het kader van SZD is afgebroken. Het nieuwe raccordement dat in het kader van SZD zal worden gebouwd is nog niet gereed. Daardoor is het DSM-terrein ook tijdelijk niet te bereiken voor railtransport.

Gezien het bovenstaande wordt geconcludeerd dat railtransport van gevaarlijke stoffen naar de DSM plaatsvindt en dat de getransporteerde stoffen (UN 2672: Ammonia en UN 1830: Zwavelzuur) geen registratieplicht in de zin van de "HART" hebben.

Addendum 29 januari 2015:

Door PHS Delft neemt het aantal goederentreinen niet toe, maar het aantal reizigerstreinen wel. Gevraagd is of deze toename van het aantal reizigerstreinen dan toch geen gevolgen voor de externe veiligheid heeft. Is er bijvoorbeeld geen grotere kans dat een ontspoorde goederentrein met gevaarlijke stoffen wordt geraakt door een reizigerstrein (of andersom)?

In het MER deelonderzoek veiligheid staat in paragraaf 5.4.1 het volgende met betrekking tot externe veiligheid op het doorgaande spoor. In de projectsituatie met vier sporen verandert het verwachte vervoer van gevaarlijke stoffen over dit traject niet ten opzichte van de referentiesituatie. Dit betekent dat er ook geen ander effect op de externe veiligheid optreedt.

In het MER deelonderzoek veiligheid staat in paragraaf 5.1.1 het volgende met betrekking tot de tijdstippen op de dag dat gevaarlijke stoffen per trein getransporteerd mogen worden. Voor het project Spoorzone Delft is de analyse van de interne veiligheid van de reizigers beschreven in de rapportage "De interne en externe veiligheid Spoorzone Delft - Een integrale rapportage", IE-SE20033010, d.d. april 2004". De betreffende rapportage is als bijlage II aan dit deelrapport toegevoegd. Hierbij is uitgegaan van de viersporige situatie, omdat deze maatgevend is ten opzichte van de tweesporige situatie. Uit deze risicoanalyse volgt dat bij een incident met een goederentrein met gevaarlijke stoffen het persoonlijk risico ver onder de normwaarde ligt. Ook het groepsrisico ligt onder de normcurve, maar het groepsrisico raakt de normcurve bij een theoretische verdubbeling van het aantal GS (gevaarlijke stoffen) transporten. Hierop is besloten om het transport van gevaarlijke stoffen alleen in de daluren ('s avonds en 's nachts) te laten plaatsvinden. Hierdoor neemt het groepsrisico significant af en komt het in alle scenario's onder de normcurve.

In het MER deelonderzoek veiligheid staat in paragraaf 2.2.2 het volgende met betrekking tot maatregelen in de tunnel van Spoorzone Delft. Om de kans op het stilvallen en/of stranden van een goederentrein in de tunnel te verkleinen, kan voor goederentreinen het X/G regime worden

toegepast. Dit houdt in dat voor de tunnel (X/G-)seinen geplaatst worden die aangeven of een vrij treinpad door de gehele tunnel beschikbaar is. Dit treinpad begint op een zekere afstand voor de tunnel, loopt door tot een zekere afstand na de tunnel en kan over 1 of meerdere sporen lopen. Wanneer het X/G sein een witte G toont is het pad vrij, bij een knipperende of witte X moet geremd respectievelijk gestopt worden. Alleen wanneer een vrij treinpad beschikbaar is, wordt de witte G getoond en mag de goederentrein het sein passeren. In alle andere gevallen dient de trein voor de tunnel te stoppen. In het tunnelveiligheidsconcept wordt toepassing van het X/G regime voorgeschreven voor goederentreinen. Dit geldt zowel voor de tweesporige als voor de viersporige situatie. Ook op andere punten met betrekking tot spoorveiligheid in de tunnel zoals ontsporingsgeleiding en baanvakbeveiliging geldt dat de maatregelen die voor de tweesporige situatie uitgewerkt zijn, overgenomen kunnen en moeten worden bij uitbreiding naar de viersporige situatie. Het veiligheidsniveau verandert daarbij niet.

Vraag 5: Het gezondheidsaspect zou ontbreken in het MER.

Antwoord: In het advies van de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt het volgende opgemerkt: "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 dBLden voor ernstige hinder en vanaf 45 dB Lnight voor ernstige slaapverstoring. Daarbij ook een beeld van het aantal blootgestelden vanaf 55 dB Lnight". Dit advies is in het MER opgevolgd, zie o.a. paragraaf 7.1, 7.7, en het MER deelonderzoek geluid.

Vraag 6: Verzocht wordt de wijze waarop de wetgeving omtrent de saneringsopgave voor geluid is geïnterpreteerd toe te lichten.

Antwoord: Het werkprincipe wordt dit jaar door ProRail voor spoorverkeer in het Handboek Akoestisch Onderzoek Spoorwegen vastgelegd. Het werkprincipe kan als volgt worden samengevat:

1. De grenzen waarbinnen de registerbrongegevens in het op te stellen akoestisch model worden vervangen door gegevens uit het project, worden bepaald door de afbakening van de fysieke wijzigingen en snelheidswijzigingen als gevolg van het project. Dit is de akoestische scope of projectgrens.
2. Binnen de akoestische projectgrens wordt de toekomstige situatie gemodelleerd, buiten de projectgrens worden de registerbrongegevens gehanteerd.
3. Het project wordt getoetst in SoundCheck aan de vigerende GPP's (initiële GPP toets).
4. Als sprake is van een overschrijding van het GPP op minimaal 1 referentiepunt worden bronmaatregelen doorgerekend in SoundCheck. Dit is alleen nodig als een bronmaatregel praktisch en financieel doelmatig is.
5. Indien na stap 4 nog steeds sprake is van een overschrijding op minimaal 1 referentiepunt worden alle project brongegevens binnen het de akoestische projectgrens opgenomen in het akoestisch onderzoek.
6. Er wordt een onderzoek naar doelmatige maatregelen uitgevoerd.
7. Nieuwe GPP's worden berekend op basis van project brongegevens inclusief maatregelen (definitieve GPP toets), ter hoogte van maatregelen of daar waar GPP-overschrijdingen niet worden weggenomen.
8. Voor de definitieve GPP toets kan ter voorkoming van rekenartefacten een ruimere afbakening worden gehanteerd; Alle brongegevens over de hele lengte van de fysieke wijziging worden gebruikt om de nieuwe GPP's te berekenen.

9. Daar waar GPP's worden gewijzigd (zowel verhoging als verlaging) wordt gekoppeld gesaneerd.
10. De nieuwe GPP's worden na vaststelling van het Tracébesluit opgenomen in het register.

Addendum 29 januari 2015:

Gevraagd is om een nadere toelichting op de wijze waarop de saneringsopgave in dit project wordt ingevuld.

Het tracébesluit voor PHS Delft bevat een beslissing tot het wijzigen van geluidproductieplafonds (GPP's). Het tracébesluit voor PHS Delft sluit hierbij aan op art. 10 van de Tracéwet, waarin staat dat indien een project leidt tot een overschrijding van het geldend GPP, het besluit van dat project ook betrekking zal hebben op de wijziging van het GPP.

In afdeling 11.3.6 van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is bepaald hoe de sanering langs de weg en de spoorweg dient te worden opgepakt, de zogenaamde autonome sanering. In bepaalde gevallen dient de sanering binnen een besluit te worden meegenomen. Dit is voorgeschreven in art. 11.42 van de Wet milieubeheer, de zogenaamde "gekoppelde sanering". De sanering dient te worden meegenomen daar waar de geluidproductieplafonds wijzigen.

Voor PHS Delft wijzigen de GPP's op de volgende locaties:

- Delft Zuid
- Schiedam
- Tussen Delft Zuid en Schiedam
- Rotterdam CS

Te Delft Zuid en Schiedam bevinden zich geen saneringswoningen. Te Rotterdam CS en langs het traject tussen Delft Zuid en Schiedam wel, zodat daar de sanering gekoppeld wordt meegenomen. Langs het gehele viersporige deel wijzigen de GPP's. Hier is sprake van een verlaging van het de GPP's ten opzichte van de huidige GPP's. In het MER deelonderzoek geluid (in de bijlage van het MER) is beschreven dat de toekomstige spoorligging in combinatie met de toekomstige spoorwegintensiteit en samenstelling van het spoorwegverkeer leidt tot een lagere geluidproductie bij de saneringsobjecten. De saneringsobjecten voldoen in de toekomstige situatie daarom aan de saneringsstreefwaarde van 65 dB(A) (art 11.59 Wet milieubeheer) waardoor er weliswaar gekoppeld is gesaneerd maar waaruit geen maatregelen (zoals geluidschermen) voortvloeien.

Vraag 7: De vraag is gesteld of de ecologische verbinding bij Delftse Hout is geschrapt.

Antwoord: De ecologische verbindingszone (EVZ) Delftse Hout is in de Verordening Ruimte 2014 van de provincie Zuid-Holland als zodanig aangeduid op de bijbehorende verbeelding⁵. Daarmee is deze EVZ-status onveranderd van kracht. In het MER deelonderzoek ecologie is op pagina 13 in figuur 4.2 aangegeven welke EHS-gebieden en welke EVZ nabij het studiegebied gelegen zijn. Deze zijn met een cijfer in dat figuur aangeduid. Dat zijn: 1. Huis te Werve, 2. Abtswoude en 3. Polder Noord Kethel. Delftse Hout is in dat figuur aangegeven (in de vorm van een strook ten oosten van de A13) zonder cijfer, omdat het op een zekere afstand van het project gelegen is. In paragraaf 5.1.2 op pagina 22 van het MER deelonderzoek ecologie is voor de hierboven genoemde 3 nabijgelegen EHS-gebieden en EVZ aangegeven dat er voor deze gebieden geen effecten (in de zin van geluid en stikstofdepositie) veroorzaakte door PHS Delft te verwachten zijn.

⁵ <http://www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/VRM>

Gezien het bovenstaande kan de conclusie getrokken worden dat ook voor de verder van het project gelegen EHS-gebieden en EVZ geen effecten veroorzaakt door PHS Delft te verwachten zijn.