



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



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 hoofdtekst 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.

**Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: 4 – sporigheid Rijswijk –
Delft Zuid**

ISBN: 978-90-421-3451-5



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

