

An aerial photograph of a city, likely Delft, showing a dense urban area with various buildings and streets. A semi-transparent brown overlay covers the bottom portion of the image, where the text is located.

Ontwerp

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
4-sporigheid Rijswijk – Delft Zuid



Ontwerp

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
4-sporigheid Rijswijk – Delft Zuid



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Plangebied en studiegebied	7
2.1	Plangebied	7
2.2	Studiegebied	7
3	De referentiesituatie, voorgenomen activiteit en redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten	10
3.1	Referentiesituatie (“als PHS niet wordt uitgevoerd”)	11
3.2	Voorgenomen activiteit (“Projectalternatief”)	12
3.3	Redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven	13
4	Te nemen besluiten PHS 4 sporen Rijswijk – Delft Zuid	15
5	Te onderzoeken milieuaspecten	20
5.1	Inleiding	20
5.2	Geluid	20
5.3	Externe veiligheid	21
5.4	Luchtkwaliteit	21
5.5	Trillingen	22
5.6	Ecologie	22
5.7	Waterhuishouding	22
5.8	Archeologie en cultuurhistorie	23
5.9	Bodem	23
5.10	Stedelijke en landschappelijke inpassing	24
5.11	Barrièrewerking	24
6	Planning en vervolgstappen	25
7	Beantwoording inspraakreacties Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau	27
	Verklarende woordenlijst	28
	Bijlage 1: Aanvangsbeslissing	29

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 goederenvervoer 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 dat 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 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 mogelijkerwijs 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.-(-beoordelings)plicht.

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 “ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau”.

De ontwerp 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. Dit document wordt daarom openbaar gemaakt, en andere overheden, bedrijven en burgers wordt 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 kunnen via dit document 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 zal de Commissie MER om een advies worden gevraagd. Mede op basis van die reacties en adviezen zal de minister van Infrastructuur en Milieu de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau aanpassen en vervolgens definitief vaststellen.

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

Naast de m.e.r.-studie, waarover deze ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau gaat, worden in de planuitwerkingsfase van PHS nog andere corridorstudies gestart, waaronder een planstudie voor de goederenroutering 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 zuid-westboog bij Meteren wordt gerealiseerd, zodat goederentreinen naar Venlo (Duitsland) en Limburg, via Den Bosch en Eindhoven gaan. Tevens wordt op de route Barendrecht-Dordrecht-Breda-Tilburg-Boxtel capaciteit vrijgespeeld voor reizigerstreinen.

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

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

² *Uitgaande van Den Haag Centraal als kop-leidstation 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.*

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. 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 relevant het project Spoorzone Delft. 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 Notitie "Indeling Tracébesluiten PHS", ProRail, 13 mei 2011, versie 1.3, EDMS#2774278_V4

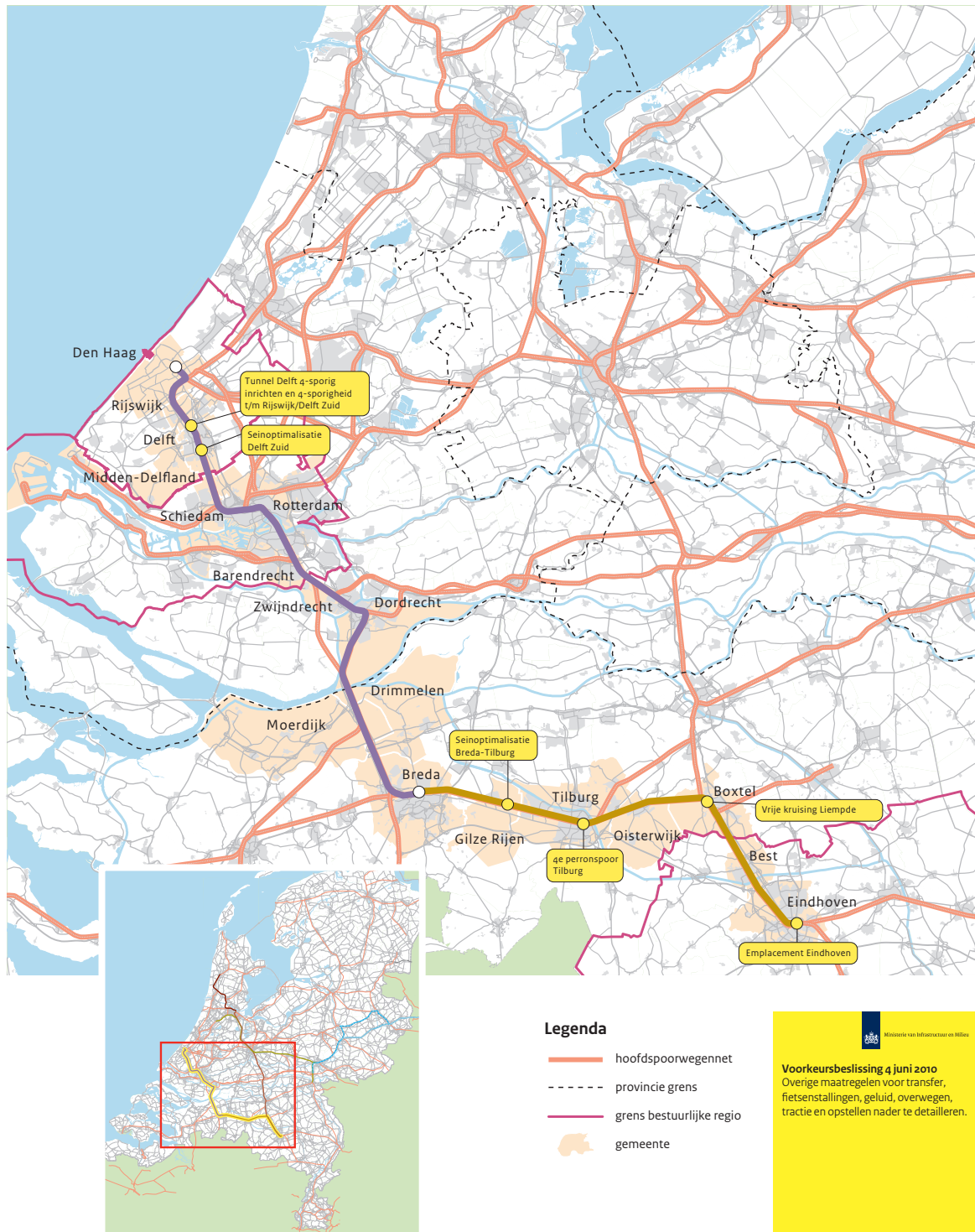
⁶ Daartoe is voor het bestemmingsplan Spoorzone Delft reeds in 2004 een MER uitgevoerd (kennisgeving MER: 5 december 2004). Het toetsingadvies van de Commissie voor de m.e.r. is te vinden op de website: <http://docs1.eia.nl/mer/p12/p1276/a1276tsa.pdf>

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.

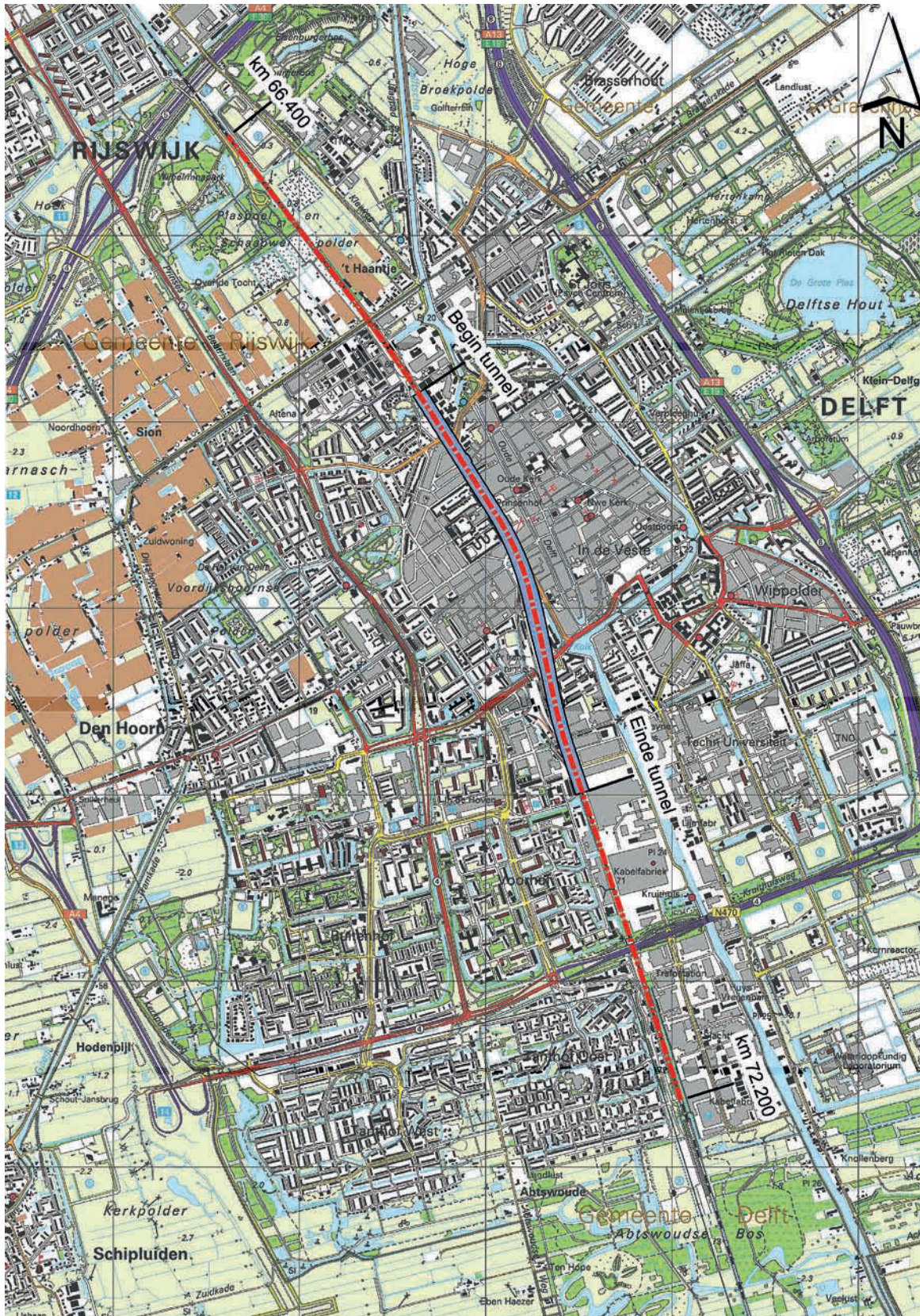
Het plangebied wordt bepaald door het spoor tussen de locaties waar de spooruitbreiding van 2 naar 4 sporen aansluit op de bestaande sporen in Rijswijk en Delft Zuid. De breedte van het plangebied wordt bepaald door de ruimte die nodig is om de spooruitbreiding te realiseren. De studie omvat alle spoorwegbouwkundige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

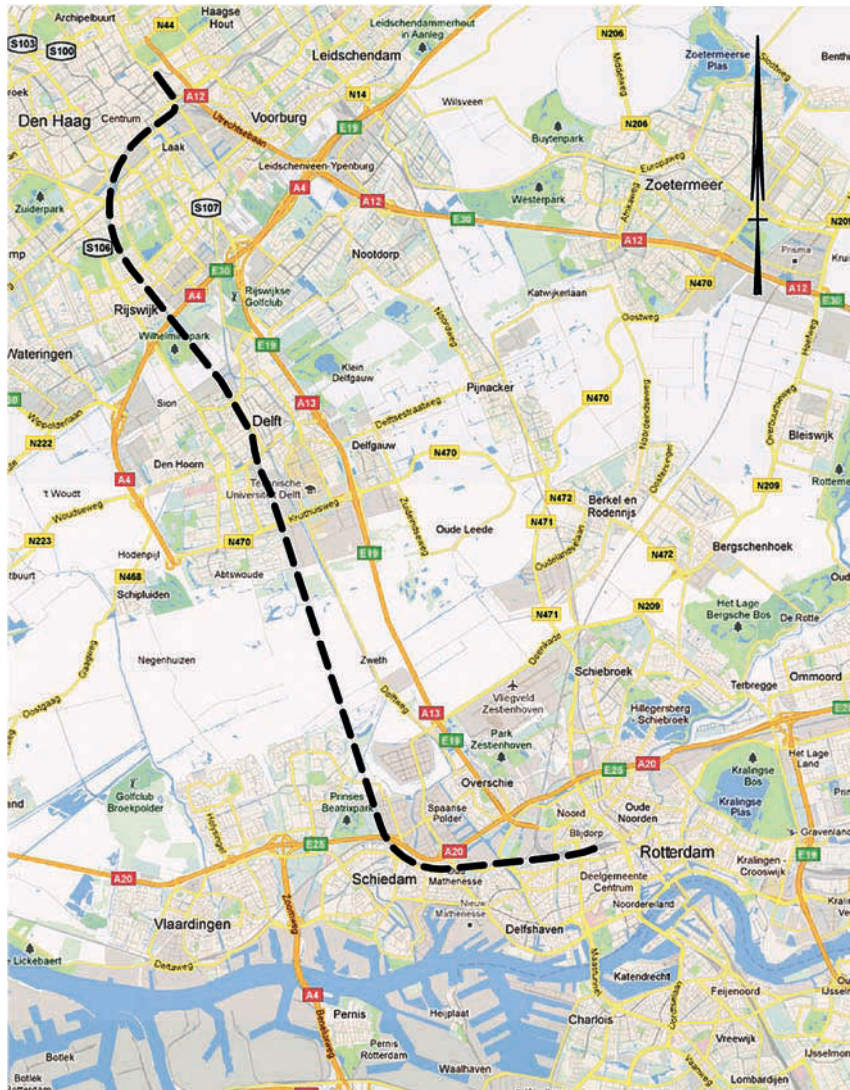
Figuur 2.1 Topografische kaart van het plangebied



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 milieuaspecten 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.

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 onderstaande 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.

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

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	2 per dag	2 per dag
Incidenteel goederenvervoer	per richting	per richting

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, 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 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.

In de verkenningsfase 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 "Spoorzone"¹² en "Spoorzone, na herziening"¹³ van de gemeente Delft.

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.

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

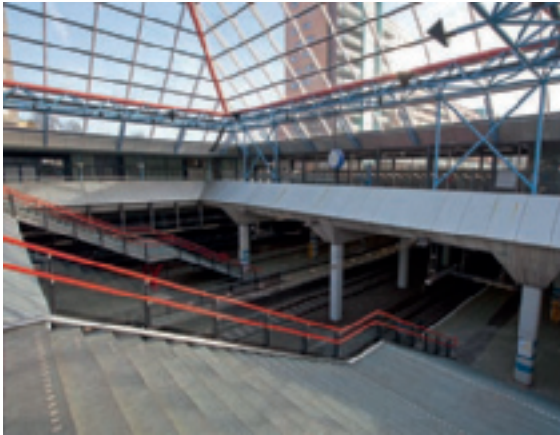
9 Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Nieuwe stations, nieuwe reizigers; brief Regering; toezegging 875; Financiële mogelijkheden inzake een eventuele ontwikkeling van station Schiedam Kethel van 23 augustus 2011, Kamerstuk 31801 nr 20.

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.



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. Gemeente heeft in het bestemmingsplan ook de ambitie geuit dat onder het centrum van Rijswijk Zuid op termijn een treinhalte 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 maken¹⁴.

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" 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 kennis-

werkers) 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 RSP Haaglanden (2008), 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 Infrastructuur en Milieu.

De Gemeente Delft heeft in dat kader de ambitie om de oost-westverbindingen voor fietsverkeer te verbeteren. Met het aanleggen van twee nieuwe oost – west fietsverbindingen voor het fietsverkeer, te weten de Faradayroute en de Gelatineroute die het spoor zullen kruisen. Naar gelang er zicht is op gelijktijdige realisatie door gemeente Delft wordt in het project met de aanleg al of niet rekening gehouden.

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 verkenningsfase is in de capaciteitsanalyse van ProRail¹⁵ 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.

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 hoofdtrainnet 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 voorgenoemde 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 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. 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, een onderdoorgang voor de verkeersweg. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en de gemeente Rijswijk zullen gezamenlijk de meest geschikte locatie voor die onderdoorgang 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.

14 Voorts is het ministerie van Infrastructuur en Milieu buiten de PHS scope bereid om in de toekomst mee te werken aan de realisatie van genoemd station, mits het omliggende gebied in een fase van uitvoering is gekomen. Waarschijnlijk zal dan een gemeentelijk bestemmingsplan het meest geëigende RO-besluit zijn.

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

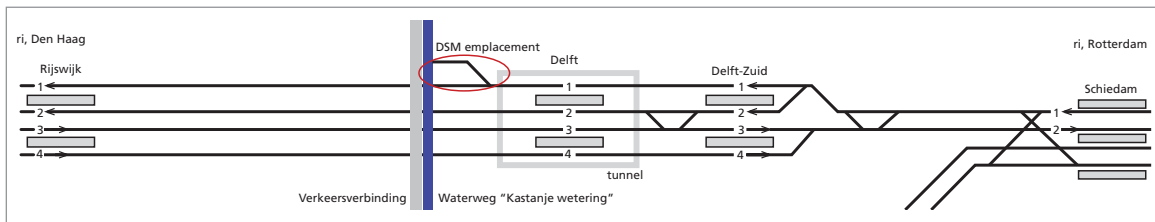
Een verdiept of ondergronds alternatief voor de spoorligging zal niet haalbaar zijn. Waterlopen en de verdiepte ligging van de A4 in dit gebied maken een verdiepte of ondergrondse ligging niet inpasbaar. Bovendien wordt in dit stadium van de planvorming verondersteld dat de verwachte negatieve milieueffecten van het volledig bovengrondse alternatief met maatregelen te mitigeren zijn.

Varianten

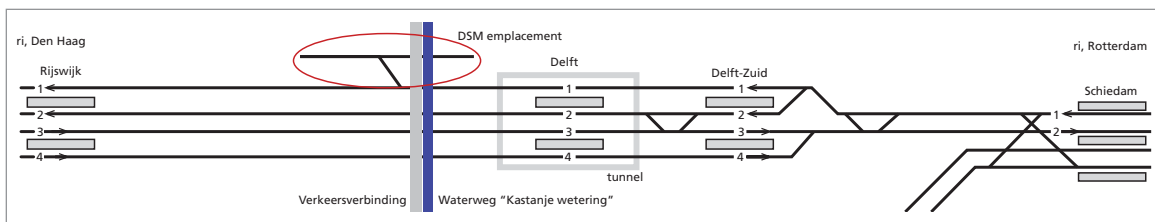
Binnen het projectalternatief dat in het MER onderzocht gaat worden, zijn er nog varianten mogelijk.

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 sporen 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 Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER. De Commissie voor de m.e.r. wordt om advies gevraagd.

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 onderhavig document) wordt duidelijk wat het project inhoudt en welk alternatief wordt onderzocht op welke milieugevolgen.

Participatie / raadplegen over reikwijdte en detailniveau

Gedurende vier weken wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen op het voornemen. Tevens worden 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 deze ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de reacties daarop wordt het MER verder opgesteld. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt na tervisielegging niet 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 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 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, mag met de uitvoering¹⁶ van het Tracébesluit nog niet gestart worden, althans niet voor dat besluitdeel waar het Verzoek om Voorlopige Voorziening betrekking op heeft.

16 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.

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 geluidbelasting 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

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 risicoplafond 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 risicoplafonds van Basisnet. In geval de externe veiligheidsrisico's niet passen binnen de Basisnet-risicoplafonds, 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 het beperken van het vervoer van gevaarlijke stoffen, en elke combinatie van maatregelen.

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 veiligheid¹⁷.

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 gebracht. Voor de berekeningen wordt uitgegaan van de

¹⁷ 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.

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 inzichtelijk maken van trillingen en trillingshinder wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR). De SBR heeft richtlijnen opgesteld voor het bepalen van mogelijke trillingshinder (SBR deel A) en voor het bepalen van de mogelijkheid dat schade aan gebouwen optreedt als gevolg van trillingen (SBR deel B). Zowel voor de referentiesituatie als voor de varianten worden de trillingen in kaart gebracht conform de SBR-richtlijnen. Ook de beoordeling (of al dan niet maatregelen nodig zijn) vindt plaats volgens de SBR-richtlijnen. Naar verwachting wordt nog in 2011 een beleidslijn met betrekking tot trillingen vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Na publicatie van deze beleidslijn wordt deze beleidslijn toegepast bij trillingsonderzoeken.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Trillingen en trillingshinder worden in kaart gebracht voor de woningen langs de spoorlijn, binnen de daarvoor bestemde 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 hindercategorieën. 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.

Risico op schade door trillingen tijdens de aanlegfase krijgt eveneens aandacht. Indien er overschrijdingen worden verwacht wordt in het onderzoek betrokken of er doelmatige mitigerende of compenserende maatregelen moeten worden getroffen.

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 Water-toets 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.

5.8 Archeologie en cultuurhistorie

Toetsingskader

De eisen voor de wijze van omgang met cultureel erfgoed zijn vastgelegd in het verdrag van Valletta. Hierin is vastgelegd dat bij grote bouwprojecten de archeologische waarden dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Dit verdrag is geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988. Deze wet zal dan ook als toetsingskader voor dit aspect worden gehanteerd. In deze wet worden 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.

Als een gebied op een archeologische verwachtingskaart is aangegeven als gebied met een middelhoge of hoge verwachting, is – bij samenloop van MER 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. Op basis van archeologisch bureauonderzoek wordt voor locaties waar archeologische waarden aanwezig verwacht worden, advies opgesteld op welke wijze met deze waarden moet worden omgegaan. Dit kan inhouden dat archeologische waarden voor de toekomst kunnen worden beschermd of dat er archeologisch veldonderzoek wordt uitgevoerd.

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.

heid worden gelijkvloerse overwegen uitgesloten. Bij een toename van het spoorgebruik nemen ook de dichtliggende tijden toe als gevolg waarvan de wachttijd voor het kruisend verkeer toeneemt. Dit kan ook gevolgen hebben voor de aanrijtijden van de hulpdiensten.

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-Tracébesluit-niveau.

5.10 Stedelijke en landschappelijke inpassing

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

Door middel van een 'inpassingsstudie' zal bepaald worden of landschappelijk en/of cultuurhistorisch waardevolle gebieden, patronen of structuren worden aangetast 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 Barrièrewerking

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-sporig-

6 Planning en vervolgstappen



Deze ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau is geen formeel verplicht onderdeel van de m.e.r.-procedure. Deze ontwerp notitie wordt opgesteld en 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. Deze ontwerp notitie wordt nadat deze is afgerond ter visie gelegd. Eenieder kan ten aanzien van deze ontwerp notitie inspraakreacties 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 worden 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 de loop van het jaar 2012 worden het RFO en het MER opgesteld. In het najaar van 2012 wordt het RFO verwacht gereed te zijn. Het opstellen van het MER zal, tezamen met het opstellen van het ontwerp-Tracébesluit (OTB) tot begin 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 onder-

deel 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 Spooruitbreiding 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 voorliggende ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepubliceerd en is eenieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen.

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

Volgnummer: 1		Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie	wijziging aan NR&D

Volgnummer: 2		Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie	wijziging aan NR&D

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 voorbereid 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

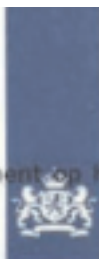
Verkorte tracéwetprocedure

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 c, van de Tracéwet de verkorte procedure van deze wet van toepassing.

Boogde scope

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 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 raccordement 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

Colofon

Titel:

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

Oprachtgever:

ProRail
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Datum:

December 2011

Fotografie:

Stefan Verkerk
Vincent Basler fotografie

Vormgeving en productie:

Inpladi bv, Cuijk

ProRail



Ministerie van Infrastructuur en Milieu