

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid (2021)

Nota van Antwoord

op Zienswijzen op het ontwerp van het
wijzigings-Tracébesluit

Inhoudsopgave

- 1 **Inleiding** 5
- 2 **Beantwoording zienswijzen** 6
 - 2.1 Zienswijze van een particulier 6
 - 2.2 Zienswijzen van organisaties 20
- 3 **Lijst met gebruikte afkortingen** 23

1

Inleiding

Wijzigings-Tracébesluit

Het Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid (hierna: TB 2016) voorziet in de uitbreiding van twee naar vier sporen tussen Rijswijk en Delft Zuid, alsmede een aantal sporaanpassingen tussen Schiedam en Rotterdam Centraal.

Het wijzigings-Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid (2021), hierna te noemen wijzigings-Tracébesluit of WTB 2021, behelst een beperkte aanpassing van het TB 2016.

Resultaten terinzagelegging

Op 26 mei 2021 is de openbare kennisgeving van het voornemen tot vaststellen van het WTB 2021 (ontwerpbesluit van 17 mei 2021) gepubliceerd in de Staatscourant. De kennisgeving van het ontwerpbesluit is omstreeks die datum tevens gepubliceerd in diverse lokale bladen.

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het voornemen was van donderdag 27 mei 2021 tot en met woensdag 7 juli 2021. Gedurende deze termijn heeft het voornemen ter inzage gelegen bij de Directie Publieksparticipatie.

Op het voornemen hebben 3 personen en organisaties een zienswijze bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ingediend. Er is een ontvangstbevestiging verstuurd naar de indieners van de zienswijzen.

Reactie op zienswijzen en verwerking

In hoofdstuk 2 van deze nota is de reactie van het bevoegd gezag op de ingebrachte zienswijzen opgenomen. Bij elke zienswijze is vermeld of en op welke manier de zienswijze doorwerkt in het definitieve besluit. De zienswijzen leiden niet tot wijziging van het wijzigings-Tracébesluit.

2

Beantwoording zienswijzen

2.1 Zienswijze van een particulier

In tabel 1 is de zienswijze van een particulier te Rotterdam (hierna: participant) samengevat in 20 punten, die elk voorzien zijn van een reactie.

Toelichting:

- alle vragen en opmerkingen hebben betrekking op Rotterdam Centraal en directe omgeving;
- de zienswijze is mondeling ingebracht bij de Directie Participatie / het Platform Participatie en vervolgens schriftelijk vastgelegd door een medewerker van het platform; de schriftelijke vastlegging is akkoord bevonden door de participant.

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.1	Afbakening van traject en onderzoeksgebied	Er wordt gezegd dat het gaat om het traject tussen Rotterdam Centraal, Delft-Zuid en Rijswijk. In het akoestisch onderzoek leest participant ook dat het gaat over Rotterdam Centraal, Oost, en Blaak. Het is participant niet duidelijk wat dit betekent.	<p>Voor wat betreft de ingrepen aan het spoor en aanverwante voorzieningen bevinden de meest oostelijk gelegen wijzigingen zich op het oostelijk deel van Rotterdam Centraal. Dit betreft onder meer het aanpassen van perrons. Deze wijzigingen zijn beschreven in paragraaf 1.3 van de toelichting op het WTB onder het kopje 'Locatie 9. Rotterdam Centraal oostzijde'.</p> <p>In het akoestisch onderzoek naar referentiepunten is het oostelijke deel van Rotterdam Centraal meegenomen, omdat daar wijzigingen zijn. Voor een goed beeld van de geluidbelastingen op referentiepunten is het van belang verder te kijken dan de locaties waar de fysieke ingrepen plaatsvinden. Daarom is het beschouwde gebied uitgebreid tot aan de Willemsspoortunnel (vlak voor Blaak), ondanks dat hier geen wijzigingen zijn voorzien. Hierbij zijn de prognoses voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna: PHS) tot vlak voor Blaak meegenomen.</p>	Tekstuele wijziging in de akoestische rapportage
1.2	Nieuwe situatie Rotterdam Centraal	Volgens participant is de nieuwe situatie rondom Rotterdam Centraal summier beschreven. Het is voor participant onduidelijk wat de impact is.	De nieuwe situatie op Rotterdam Centraal is beschreven in paragraaf 1.3 van de toelichting op het WTB 2021 (deel III) onder het kopje 'Wijzigingen op emplacement Rotterdam Centraal'. De nieuwe situatie op Rotterdam Centraal is getekend op blad 06 van de detailkaart (plankaart, deel II). Andere wijzigingen ten opzichte van het tracébesluit uit 2016, zijn er niet.	Nee

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.3	Verlenging sporen / perrons	<p>a. Participant vraagt zich af of spoor 6, 7 en 8 alleen aan de westzijde of ook aan de oostzijde worden verlengd vanwege het keren. Uit de Bijlage Trillingen blijkt dit wel te zijn, maar dit is niet terug te lezen in de samenvatting of de bijlage Akoestisch onderzoek.</p> <p>b. Op blz. 41 in het trillingenonderzoek is een smalle tekening te zien. Aan de kant van Provenierswijk Oost worden ook de perrons flink uitgebreid, verder richting de woonhuizen. Participant vindt het heel vreemd dat de Provenierswijk niet meegenomen is in het onderzoek en in de communicatie. Participant vraagt zich af wat dit betekent voor lichtoverlast, geluidsoverlast en de funderingen van haar huis en van de burens. De sporen en perrons worden respectievelijk verlegd en vergroot en komen daardoor dichterbij de woning van participant te liggen. Wat doet dat met alle geluidsoverlast die nu al ervaren wordt in combinatie met de megafoonwerking van R'dam CS?</p> <p>c. Participant vraagt zich af wanneer dit start. Dit gaat over een grote uitbreiding. De bewoner en haar wijkgenoten weten hier niets van af. In het akoestisch onderzoek wordt deze perronuitbreiding van Provenierswijk-Oost niet benoemd en meegenomen in het onderzoek.</p>	<p>a. Er worden geen sporen verlengd, noch aan de westzijde, noch aan de oostzijde. Wel wordt de ligging in dwarsrichting enigszins aangepast. De Bijlage Trillingen is verduidelijkt op dit punt. Voor verlenging van de perrons zie b.</p> <p>b.</p> <p><i>Perrons</i> De aanpassingen aan de perrons ten opzichte van huidige situatie zijn weergegeven in figuur 6 van de toelichting op het WTB 2021 (deel III). De aanpassingen zijn als volgt. Westzijde: - versmalling van perron 5 aan de zijde van spoor 11; - versmalling van perron 3 aan de zijde van spoor 7; - verlenging van perron 3 aan de zijde van spoor 6; Oostzijde: - verlenging van perron 4 aan beide zijden (sporen 9 en 8); - verlenging van perron 3 aan de zijde van spoor 7.</p> <p><i>Communicatie</i> Iedereen is in de gelegenheid gesteld via projectbrede communicatie en inspraak om betrokken te zijn bij de ontwikkelingen. Op 8 juni 2021 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden, die op verschillende manieren bekend was gemaakt. Vanwege de toen geldende coronamaatregelen was de bijeenkomst digitaal (via het internet). Helaas heeft deze communicatie de participant niet bereikt.</p> <p><i>Trillingsonderzoek, funderingen</i> De Provenierswijk is wel meegenomen in het onderzoek. Zie de locaties emplacement Rotterdam Centraal West en emplacement Rotterdam Centraal Oost in paragraaf 3.2 van het rapport. De afstanden van de nabijgelegen sporen (en dus van de treinen) tot de woningen veranderen door het WTB 2021 niet ten opzichte van het TB2016 en de huidige situatie. Er zijn wijzigingen in aantallen treinen, spoorgebruik en treinsnelheden; deze zijn in het trillingsonderzoek correct meegenomen. Zie verder de reactie op zienswijze 1.8.</p> <p><i>Geluid</i> Er komen geen luidsprekers op de perronverlengingen. De afscherpende werking van de verlengde perrons is gunstig voor geluid en is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Ook de wijzigingen in spoorligging zijn meegenomen in dit onderzoek. Hieruit volgt dat bij de Provenierswijk de wijzigingen niet leiden tot een overschrijding van de geluidproductieplafonds (GPPs). Aangezien er geen sprake is van een overschrijding van de GPPs is er geen onderzoek nodig naar de geluidbelasting op de gevel van woning van participant. Zie voor de combinatie met de megafoonwerking de reactie op zienswijze 1.11.</p> <p><i>Lichtoverlast</i> Er komen lichtmasten bij de toegangspoort van de calamiteiten-toegangsweg aan de zuidoostzijde van Rotterdam Centraal en op de verlengingen van perron 3 en 4 van Rotterdam Centraal. Deze verlichting is nodig voor een veilig gebruik van de perrons. De genoemde perrons bevinden zich in noord-zuidrichting gezien in het midden van Rotterdam Centraal. Er worden dus geen lampen aan de randen toegevoegd, maar middenin de bundels die nu al oplichten. Het verlichtingsplan zal voldoen aan een ontwerpvoorschrift dat grenzen stelt aan de lichtsterkte van lichtmasten en de lichtinval op gevels van woningen. Het voorschrift is van ProRail en bindend voor de aannemer. De grenzen zijn gebaseerd op de 'Algemene richtlijn betreffende lichthinder' van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV), die gericht is op beperking van overlast door lichthinder. Het voorschrift maakt onderscheid tussen de dag- en avondperiode (7.00 tot 23.00 uur) en de nachtperiode (23.00 tot 7.00 uur). Voor de nachtperiode gelden strengere eisen.</p> <p>c. De werkzaamheden aan Rotterdam Centraal zullen naar verwachting starten in 2023. In het akoestisch onderzoek worden de wijzigingen aan de perrons benoemd in de paragrafen 3.3 en 3.4. Zie ook bij geluid onder b, van deze reactie.</p>	Tekstuele wijziging in trillingenrapport

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.4	Vervallen van spoor aan zuidzijde	<p>In het akoestisch rapport (paragraaf 3.4) staat dat het meest zuidelijke spoor komt te vervallen. Participant vraagt zich af of dit een bestaand spoor is dat weggehaald wordt of een gepland spoor dat niet wordt uitgevoerd. Participant vraagt zich af wat de reden van het vervallen is.</p> <p>Er is gesproken over het verlengen van het spoor aan de noordzijde. Participant is ongerust dat met het vervallen van dit spoor plannen doorgezet worden voor dit extra spoor.</p>	<p>Het spoor dat wordt bedoeld is spoor 1, dat enkele jaren geleden al is weggehaald vanwege de verbreding van het meest zuidelijke perron op Rotterdam Centraal. Het spoor is fysiek dus al verwijderd, maar stond nog wel in het geluidregister. In het akoestisch rapport is daarom opgenomen dat in het onderzoek dit spoor nu is vervallen (niet meer is meegenomen), ten opzichte van de situatie in het geluidregister.</p> <p>Aan de noordzijde voorziet het WTB 2021 alleen in verlenging van perrons, niet in verlenging van sporen.</p>	Tekstuele wijziging in de akoestische rapportage
1.5	Relevante ruimtelijke ontwikkelingen en reflecties	<p>Zowel in het akoestisch onderzoek (paragraaf 4.3) als in het trillingenonderzoek (paragraaf 14.2) staat beschreven dat er geen relevante ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden in de omgeving. Dit klopt volgens participant niet. Gemeente Rotterdam is voornemens een toren te bouwen op Delftseplein aan de oostkant van het station, tegen spoor één. Voor de tunnelmond Schiekade wordt een kantoorpand tegen het spoor aangebouwd (Schiekadeblok). Er zijn ook hoogbouwplannen bij de Conradstraat. De weerkaatsing van het geluid tegen deze gebouwen is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. Volgens participant is dit akoestisch onderzoek daarom niet kloppend.</p>	<p><i>Relevante ruimtelijke ontwikkelingen:</i> Voor de onderzoeken is nagegaan welke ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving relevant kunnen zijn. Deze ontwikkelingen moeten voldoende concreet zijn, om mee te kunnen laten wegen in de betreffende onderzoeken. Zo is de toren op het Delftseplein een voldoende concreet plan welke is vastgesteld in het bestemmingsplan Rotterdam Central District. De ontwikkeling op het Delftseplein, waaronder de toren, is beschreven in paragraaf 4.2.13 van de toelichting op het bestemmingsplan.</p> <p>De overige plannen die worden genoemd, zijn geen concrete plannen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schiekadeblok: dit is geen concreet plan. Er is alleen een voorbereidingsbesluit vastgesteld. - Hoogbouwplannen bij de Conradstraat: dit is geen concreet plan. Het bestemmingsplan Rotterdam Central District zegt hierover in paragraaf 4.2.14 van de toelichting: ‘Omdat het nu geen concrete ontwikkelingen zijn, is de locatie bestemd als ‘Verkeer - Verblijfsgebied’. <p><i>Akoestisch onderzoek:</i> Het Schiekadeblok en de hoogbouwplannen bij de Conradstraat zijn niet meegenomen in het onderzoek en dat is gezien het bovenstaande terecht.</p> <p>Het bestemmingsplan Rotterdam Central District (BP RCD) had wel meegenomen moeten worden in het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast. Dit houdt in dat de toren op het Delftseplein en andere in het BP RCD vastgestelde ontwikkelingen vanwege mogelijke reflecties nu wel zijn meegenomen in het onderzoek op woningniveau. Dit onderzoek betreft twee kleine gebieden aan de westzijde van Rotterdam Centraal. Uit de aanvullende berekeningen op woningniveau voor deze gebieden blijkt dat de resultaten niet wijzigen. Uiteindelijk hebben de reflecties dus geen effect. De genoemde aanpassing van het akoestisch rapport en de aanvullende berekeningen hebben geen betrekking op de woning van participant in de Provenierswijk. De reden is dat daar geen overschrijding optreedt van de GPP's op referentiepunten, zodat onderzoek op woningniveau niet nodig is. Overigens spelen reflecties bij de toets aan GPP's geen rol.</p>	Het akoestisch rapport is gewijzigd n.a.v. deze zienswijze

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting																				
1.6	Snelheid van treinen	<p>a. De tekeningen op blz. 78, 79, 83 en 84 van het akoestisch onderzoek tonen aan dat goederentreinen oplopend met een snelheid van 60 km per uur rijden, en aflopend richting Blaak met 40 km per uur. In het bestemmingsplan van de gemeente Rotterdam voor de nieuwe ontwikkelingen staat dat de goederentreinen van CS naar de spoortunnel harder dan 40 km per uur mogen rijden. De donkergroene snelheidslijn op de tekening op blz. 79 klopt volgens participant niet omdat de gemeente Rotterdam meer snelheid toestaat.</p> <p>b. In het rapport (paragraaf 3.4) staat dat er een consistent verloop van intensiteit en snelheid gecreëerd wordt tot aan de tunnelmond. Participant begrijpt niet wat dit betekent.</p> <p>c. In het trillingsonderzoek staat vermeld dat de treinen sneller mogen rijden. Elders staat dat treinen altijd al 130 km per uur mochten rijden. Het is voor participant onduidelijk of de toegestane snelheid verhoogd wordt of niet. Hoe zit dit precies?</p> <p>d. Participant vraagt zich af of de snellere treinen ook aan de Oostzijde van Centraal station met die hoge snelheid mogen rijden.</p> <p>e. Participant vraagt zich af of vrachtreinen ook sneller mogen rijden.</p> <p>f. Participant vraagt zich af waarom de toegestane decibellen in het onderzoek verhoogd zijn.</p>	<p>a. De treinen die naar de spoortunnel rijden volgen eerst het snelheidsprofiel voor oplopende kilometrering op pagina 79 tot km 84,425. Op dit punt zit een overgang naar een andere kilometrering die daar eindigt op km 48,7. Vanaf dit punt volgen de treinen richting spoortunnel het snelheidsprofiel voor aflopende kilometrering op pagina 84. De maxima liggen in beide richtingen op dit spoor op 60 km/u (tot de tunnelmond). Dit komt overeen met de door participant aangehaalde passage uit het bestemmingsplan van de gemeente Rotterdam. De goederentreinen zijn versimpeld gemodelleerd in het geluidregister, waarbij ze zijn verdeeld over alle sporen en beide richtingen. Op elk spoor rijden dezelfde aantallen goederentreinen, in beide richtingen.</p> <p>b. Een “consistent verloop van intensiteit en snelheid” betekent dat de intensiteit (het aantal treinen dat gebruik maakt van de sporen) niet verandert midden in de spoortak van Rotterdam Centraal naar de tunnelmond. Zie ook de reactie op 1.1.</p> <p>Voor de snelheden zie punt a. van de reactie op 1.6.</p> <p>c. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de toegestane snelheden op de betreffende locaties in de huidige (bestaande) situatie, de situatie van TB 2016 en de situatie van WTB 2021. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen twee rijrichtingen. Het betreft reizigers-treinen.</p> <table border="1" data-bbox="687 898 1310 1249"> <thead> <tr> <th>Locatie en rijrichting</th> <th>Huidige situatie</th> <th>TB 2016</th> <th>WTB 2021</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Schiedam Centrum, west -> oost</td> <td>90 km/u</td> <td>120 km/u</td> <td>120 km/u</td> </tr> <tr> <td>Schiedam Centrum, oost -> west</td> <td>90 km/u</td> <td>110 km/u</td> <td>120 km/u</td> </tr> <tr> <td>Schiedam – Rotterdam, west -> oost</td> <td>100 km/u</td> <td>120 km/u</td> <td>120 km/u</td> </tr> <tr> <td>Rotterdam – Schiedam, oost -> west</td> <td>130 km/u</td> <td>110 km/u</td> <td>120 km/u</td> </tr> </tbody> </table> <p>Vergelijking van de laatste kolom met de twee kolommen ervoor laat zien waar sprake is van verhoging van de toegestane snelheid, ten opzichte van de huidige situatie en/of de situatie TB 2016.</p> <p>Bij het trillingsonderzoek is de hoogste rijsnelheid van beide rijrichtingen bepalend. Zowel in het TB 2016 als in het WTB 2021 is de hoogste rijsnelheid 120 km/h. Er is dus op dit punt niets gewijzigd in het trillingsonderzoek.</p> <p>d. Aan de oostzijde van het Centraal Station mogen treinen niet met een hogere snelheid rijden dan in de huidige situatie.</p> <p>e. Het WTB 2021 leidt niet tot wijzigingen van de snelheden van de goederentreinen aan de oostzijde van Rotterdam Centraal. Op de westelijk van Rotterdam Centraal gelegen sporen die aansluiten op de perronsporen 3, 7, 8, 11 en 12 wordt de snelheid verhoogd van 40 km/u naar 60 km/u. Ook op deze sporen kunnen goederentreinen rijden, maar minder vaak dan op de doorrijdsporen 5 en 10. Zie figuur 6 in paragraaf 1.3 van de Toelichting op het WTB voor een overzicht van de sporen en hun nummering.</p> <p>f. De snelheidswijzigingen zijn in het akoestisch onderzoek meegenomen en getoetst. De gewijzigde snelheden zijn mede oorzaak van beperkte overschrijdingen van het toegestane geluidsniveau bij enkele woningen. Ter hoogte van de locaties met overschrijdingen worden raildempers aangebracht, waardoor de geluidbelasting op de gevels vanwege doorgaande treinen beneden de wettelijke toetswaarden zal blijven.</p>	Locatie en rijrichting	Huidige situatie	TB 2016	WTB 2021	Schiedam Centrum, west -> oost	90 km/u	120 km/u	120 km/u	Schiedam Centrum, oost -> west	90 km/u	110 km/u	120 km/u	Schiedam – Rotterdam, west -> oost	100 km/u	120 km/u	120 km/u	Rotterdam – Schiedam, oost -> west	130 km/u	110 km/u	120 km/u	Tekstuele wijziging in trillingen-rapport
Locatie en rijrichting	Huidige situatie	TB 2016	WTB 2021																					
Schiedam Centrum, west -> oost	90 km/u	120 km/u	120 km/u																					
Schiedam Centrum, oost -> west	90 km/u	110 km/u	120 km/u																					
Schiedam – Rotterdam, west -> oost	100 km/u	120 km/u	120 km/u																					
Rotterdam – Schiedam, oost -> west	130 km/u	110 km/u	120 km/u																					

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.7	Externe veiligheid	Participant heeft zorgen over de externe veiligheid vanwege de snelheid van goederentreinen. Dat speelt o.a. in de Provenierswijk, waar haar woning ligt.	In de ‘Handleiding Risicoanalyse Transport’ is vastgelegd dat bij berekeningen voor externe veiligheid rond spoorwegen onderscheid gemaakt wordt tussen maximumsnelheid meer dan 40 km/u en maximumsnelheid minder dan 40 km/u. Het wijzigings-Tracébesluit maakt in de trajecten U t/m Z (zie figuur 4.1 in het onderzoeksrapport externe veiligheid) een verhoging van de maximumsnelheid van enkele sporen van 40 km/u naar 60 km/u mogelijk (zie reactie op 1.6.e). De spoorbundel in deze trajecten kent in de huidige situatie al een maximumsnelheid van meer dan 40 km/u, omdat in de seingeving van enkele parallelle sporen in deze spoorbundel al een maximumsnelheid van meer dan 40 km/u van toepassing is. Vanuit externe veiligheid wordt namelijk gekeken naar de sporenbundel als geheel en niet naar sporen afzonderlijk. Voor de beoordeling van de externe veiligheidsrisico’s verandert er dus niets door de genoemde snelheidsverhoging, omdat al werd gerekend met de hoogste snelheid (die meer bedraagt dan 40 km/u) die op de spoorbundel gereden mocht worden.	Nee
1.8	Trillingen	In het geluidsonderzoek wordt CS richting Blaak meegenomen, maar het trillingen onderzoek eindigt bij Station West. Participant vraagt zich af waarom niet hetzelfde gebied wordt onderzocht; Provenierswijk Oost wordt niet meegenomen. Participant is van mening dat er ten onrechte alleen gekeken wordt naar de bebouwing aan het zuiden van het station. Participant voelt het huis trillen als er een vrachttrein langsrijdt; juist als deze over de zuidelijke sporen als spoor 1 rijdt (verst van haar huis). De sporen komen nu dicht bij de Provenierswijk Oost, een woonwijk gebouwd op veengrond. De trillingen zullen een negatief effect hebben voor haar huis en de omgeving. De goederentreinen worden zwaarder en dit is bevestigd door ProRail. Als deze treinen harder rijden geeft dit meer overlast.	<p><i>Onderzoeksgebied</i></p> <p>In het trillingsonderzoek (bijlage 2) is in paragraaf 3.1 nagegaan of de wijzigingen, die het WTB 2021 introduceert, consequenties kunnen hebben voor het eerder uitgevoerde trillingsonderzoek (behorend bij het TB 2016). De wijzigingen op Rotterdam Centraal zijn vermeld onderaan bladzijde 9 van het trillingsonderzoek. De conclusie is dat er geen negatieve consequenties zijn. Deze conclusie geldt voor de gehele omgeving van Rotterdam Centraal, inclusief de Provenierswijk Oost aan de noordzijde. Dat er geen negatieve consequenties zijn, heeft de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - langere perrons en nieuwe calamiteitentoeegangsweg: deze hebben geen invloed op trillingen omdat ze geen relatie hebben met de voor trillingen bepalende factoren zoals treintypes en snelheden; - aanpassingen van wissels: het gaat hier om het weghalen van wissels en dit is enigszins gunstig voor trillingen; - verplaatsing spoor: het zuidelijke spoor, dat enkele meters noordwaarts wordt verplaatst, ligt op ruime afstand (ca. 150 m) van de Provenierswijk Oost. De verschuiving is te gering en vindt plaats op te grote afstand om nog merkbare invloed te kunnen hebben. <p>Het criterium (in de Beleidsregel Trillingshinder Spoor) waaraan getoetst wordt voor de wijziging van het tracébesluit is dat de hinder niet voelbaar toeneemt. Aan dit criterium wordt voldaan. De normen voor trillingshinder sluiten niet uit dat enige trilling kan worden gevoeld en mogelijk toch als hinderlijk wordt ervaren. De hinder die participant nu al ervaart staat echter los van het project. Met klachten over de bestaande situatie kan participant terecht bij ProRail Publieksvoorzichting, telefoonnummer 0800 7767 245. Voor meer informatie zie https://www.prorail.nl/wonen/trillingen.</p> <p><i>Harder rijden:</i></p> <p>Met betrekking tot de zorgen die participant heeft ten aanzien van het harder rijden van treinen op dit traject, wordt het volgende opgemerkt. De wijzigingen in treinsnelheden op Rotterdam Centraal en aan de westzijde ervan zijn meegenomen in het trillingsonderzoek, zie paragraaf 4.6 daarvan. Daar is de conclusie dat de beoordeling van trillinghinder niet negatief zal veranderen ten opzichte van de beoordeling uit het TB 2016. Aan de oostzijde van Rotterdam Centraal wijzigen de treinsnelheden niet (zie ook de reactie op punt 1.6 a en d) en is er dus geen effect op de trillinghinder.</p> <p><i>Zwaardere treinen:</i></p> <p>Het beleid van de Rijksoverheid is er op gericht om goederentreinen van 740 m lang mogelijk te maken. Deze lengte is groter dan voorheen en daarmee worden de treinen zwaarder. Echter, het traject Rijswijk-Rotterdam komt niet in aanmerking voor 740 meter lange goederentreinen.</p>	Tekstuele wijziging in trillingenrapport

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.9	Laag-frequent geluid	Participant heeft last van lage frequentie dreunen. Dit geeft een laag toongeluid en een naar, misselijk en duizeligmakend gevoel.	Bij het WTB 2021 gaat het om de vraag wat het effect is van de wijzigingen in de spoorinfrastructuur en het gebruik op laagfrequent geluid. Laagfrequent geluid kan een rol spelen wanneer er sprake is van een spoortunnel, of van stationair draaiende motoren van stilstaande dieseltreinen. Een spoortunnel is niet aanwezig op Rotterdam Centraal en in de directe omgeving. Misschien staan er wel eens dieseltreinen met stationair draaiende motoren waar mensen in de omgeving last van kunnen hebben, vanwege lage toongeluiden. Het WTB 2021 zorgt er niet voor dat dit meer wordt. Daarom is er voor deze locatie geen onderzoek gedaan naar laagfrequent geluid of lage toongeluiden.	Nee

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.10	Geluid: toename van overlast.	Participant ervaart in toenemende mate geluidsoverlast (onhoudbare herrie en snerpnd aanhoudend geluid) van Station Rotterdam Centraal. De algehele zienswijze van participant is dat de geluidsoverlast omlaag moet. Door het gewijzigd tracébesluit zullen participant en haar burens nog meer geluidsoverlast gaan ervaren terwijl dit nu al boven alle normen uit komt. Dit zorgt voor een onleefbare en ongezonde leef-omgeving voor haar en de burens en geeft zowel (onomkeerbare) negatieve milieueffecten als negatieve effecten voor haar gezondheid (die ze nu al ervaart).	<p>Het snerpnde geluid dat participant omschrijft wordt vermoedelijk veroorzaakt door booggeluid. Treinen die door wissels rijden kunnen booggeluid veroorzaken. Of dit optreedt is van veel factoren afhankelijk, zoals: straal van de wisselboog, rijsnelheid, type trein, nat of droog weer en luchtvochtigheid. Booggeluid kan kort optreden, bij het contact tussen wielflens en railkop, of juist langer aanhouden, bij het slippen van wielen door een krappe (wissel)boog. In het Reken- en meetvoorschrift wordt booggeluid niet apart in rekening gebracht. Het wijzigings-Tracébesluit verandert de wissels of spoorinfra niet zodanig dat booggeluid meer zal gaan optreden. Het aantal wissels wordt juist minder of bestaande wissels worden vervangen door wissels met een grotere boogstraal (ruimere bocht).</p> <p>Voor het doorgaande treinverkeer toont het akoestisch onderzoek bij het WTB 2021 aan dat er in de projectsituatie, waarin de verlengde perrons zijn meegenomen, geen sprake is van een toename van de geluidbelastingen, ten opzichte van de nu vergunde situatie.</p> <p><i>Stationsgeluiden</i></p> <p>Geluid dat niet afkomstig is van doorgaand treinverkeer is niet beschouwd in het akoestisch onderzoek bij het WTB 2021. Dit geluid is wel beschouwd in een ander akoestisch onderzoek, specifiek voor het emplacement Rotterdam Centraal. Daarin worden voor de beoordeling van hinder twee grootheden beschouwd: het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau LA_{eq} en het piekniveau L_{max} voor kortstondige gebeurtenissen.</p> <p>Het LA_{eq} door rangeerbewegingen voor het Proveniersplein en de Proveniersstraat is in het akoestisch onderzoek berekend op 34 dB (nachtperiode). Omdat dit veel lager is dan het berekende niveau ten gevolge van doorgaand treinverkeer in de dienstregeling, dragen rangerende treinen niet bij aan het LA_{eq}. De omroepinstallatie wordt niet uitgebreid en andere kortstondige gebeurtenissen, zoals bijvoorbeeld de inzet van een veegwagen, het koppelen of ontkoppelen van treinen en het afblaasgeluid van de treinreminstallatie, zullen door de korte tijdsduur niet bijdragen aan het LA_{eq}.</p> <p>Wel zal het stemgeluid van reizigers door de perronverlenging dichter bij de woningen komen. Incidenteel zal stemgeluid van in- en uitstappende reizigers beter hoorbaar zijn voor bewoners. In het inrichtingenbesluit wordt echter bij de beoordeling van geluidhinder het stemgeluid op een open terrein buiten beschouwing gelaten.</p> <p>Het geluid onder de stationoverkapping wordt veroorzaakt door verschillende geluidbronnen, zoals de omroepinstallatie, koelapparatuur op daken van kiosken, geluid van veegwagens op het perron, hulp-apparatuur van stilstaande treinen, zoals airco's of compressoren, en stemgeluid van reizigers. Een deel van dit geluid zal via de openingen uitstralen naar de omgeving. Dit zijn geen piekgeluid veroorzakende gebeurtenissen. Piekgeluiden door het uitvoeren van een remproef of het koppelen of ontkoppelen van treinen zal incidenteel voorkomen en door de perronverlenging dichter bij de woningen plaatsvinden. Dit zijn echter geen reguliere gebeurtenissen die ingepland zijn in de reizigersdienst.</p> <p>Uit het voorgaande volgt dat door de perronverlengingen het langtijd-gemiddelde beoordelingsniveau ter plaatse van het Proveniersplein en de Proveniersstraat niet verandert. En er komen geen piekgeluid veroorzakende gebeurtenissen bij. Het koppelen of ontkoppelen van treinen en het uitvoeren van een remproef zullen incidenteel voorkomen maar dit zijn geen reguliere gebeurtenissen in de reizigersdienst.</p> <p>Dit neemt niet weg dat er enige mate van overlast kan worden ervaren, nu en in de toekomst. De hinder die participant ervaart staat echter los van het project. Met klachten over de situatie kan participant terecht bij ProRail Publieksvoorlichting, telefoonnummer 0800 7767 245.</p>	Nee

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.11	Geluid: megafoonwerking van Rotterdam Centraal en reflectie-geluid	<p>a. Participant en andere bewoners aan het Proveniersplein e.o. - aan de noordoostzijde van CS hebben sinds het nieuwe Rotterdam CS met de integrale overkapping last van de megafoonwerking van de overkapping CS; de overkapping reflecteert het geluid extra hard richting de huizen aan de oostzijde en via de daken door Provenierswijk heen. De kap is een bron van geluidsoverlast door de open zijanten die het geluid van de treinen en stations-activiteiten extra versterkt de omgeving in galmt. Dit geluid was met het 'oude station' niet aanwezig of gaf totaal geen overlast.</p> <p>b. Er moeten bronmaatregelen genomen worden. De architect heeft in de genoemde documenten ook vooraf aangegeven dat als de kap een bron van geluid blijkt te zijn, hier iets aan gedaan moet worden.</p> <p>c. De nieuwe hoogbouwontwikkelingen aan de centrumzijde tegen het spoor en het station aan (zie 1.5) zullen de geluidsoverlast van Rotterdam Centraal door reflectie nog ernstiger maken. De weerkaatsing van het geluid tegen deze gebouwen is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.</p> <p>d. In de berekeningen wordt uitgegaan van een standaard theoretisch rekenmodel. Door de – unieke – overkapping is dit rekenmodel niet up to date volgens participant waardoor er geen rekening gehouden wordt met meervoudige reflectie (dit is haar ook bevestigd door de deskundige van de Nederlandse Stichting Geluidshinder NSG). Participant geeft aan dat er nog meer geluidsoverlast komt als treinen harder gaan rijden en remmen en er meer komen en dus meer lawaai van wachtende treinen.</p> <p>e. In het reactiedocument op de zienswijzen uit de Provenierswijk van het TB 2016 wordt gesteld dat de overkapping van Rotterdam CS als buffer werkt waardoor er minder geluidsoverlast is naar Provenierswijk. Hierop is ook het akoestisch onderzoek gebaseerd: de overkapping functioneert als geluidsscherm (overdrachtsmaatregel). Dit is echter niet correct. Dit blijkt uit de brief en notitie van de gemeente d.d. 28 april 2005 en het MER Rotterdam Centraal 2005.</p>	<p>a. Het project leidt niet tot wijzigingen aan de stationskap van Rotterdam Centraal en de akoestische eigenschappen daarvan. De verschillen, die optreden tussen de situatie met het oude station en die met het nieuwe station met integrale overkapping, zijn geen onderdeel van het akoestisch onderzoek.</p> <p>b. Het zou hier dan gaan om maatregelen om reflecties tegen de stationskap te verminderen. Dergelijke maatregelen maken geen onderdeel uit van dit WTB. De wettelijke procedure, die bij de realisatie van het nieuwe station is doorlopen, is afgerond.</p> <p>c. Zie beantwoording bij 1.5</p> <p>d. De berekeningen van het akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd met een wettelijk voorgeschreven rekenmodel. Het betreft berekeningen conform Bijlage V van het RMG 2012 op referentiepunten langs het spoor. Met dit rekenmodel wordt berekend of er langs het spoor sprake is van toenames. Als die toenames zich voordoen, dan volgt een detailonderzoek. Ter hoogte van het station is geen sprake van een toename als gevolg van het project. Hier heeft geen detailonderzoek plaatsgevonden en zijn geen (meervoudige) reflecties meegenomen. Bij berekeningen conform Bijlage V wordt het effect van (reflecties in en tegen) gebouwen niet meegenomen. Een overkapping kan uitsluitend worden meegenomen als afschermend element. Aangezien hier geen sprake is van een volledige afscherming, zijn in de berekeningen op referentiepunten zowel aan de zuid- als aan de noordzijde van het station geen afschermdelen opgenomen; in de berekeningen is dus de geluid afschermdewerking van de stationskap niet meegenomen.</p> <p>Voor remmende en wachtende treinen en niet-treingebonden geluid op het station wordt verwezen naar het antwoord op vraag 1.10.</p> <p>e. In het TB 2016 is de overkapping van het station nog als een afschermend element meegenomen. Met het meenemen van het gehele stationsgebied in het WTB 2021, zijn de uitgangspunten over de afschermdewerking van de overkapping opnieuw bezien en gewijzigd, zoals hierboven aangegeven.</p> <p>Bij de stationskap is geen sprake van overschrijdingen van GPP's.</p>	Nee

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.12	Geluid: bestaande gebouwen in akoestisch onderzoek; geluidsreflectie en geluidscumulatie	<p>Bij de bronbestanden in het akoestisch onderzoek (paragraaf 4.2.5) mist participant diverse gebouwen. Bijvoorbeeld Q-park, Nationale Nederlanden en de kap van CS. Ook de MER Rotterdam Centraal (t.a.v. geluidreflectie door hoogbouw) is niet meegenomen. Reflectie van geluid en de geluidscumulatie is niet in beeld gebracht.</p>	<p>De kap van Rotterdam Centraal en de gehele afscherming van het stationsgebouw zijn niet in de modellen meegenomen. Zie hiervoor uitgebreider de reactie onder 1.11.</p> <p>Voor de overige gebouwen is het BAG gehanteerd, zoals vermeld in paragraaf 4.2.5. Hieruit zijn alle gerealiseerde gebouwen boven de grond opgenomen in de modellen, waaronder Q-park en Nationale Nederlanden. De invloed van reflecties wordt meegenomen op die plekken waar onderzoek op woningniveau heeft plaatsgevonden. Dit speelt niet ter hoogte van de Provenierswijk.</p> <p>Wanneer er meerdere geluidbronnen aanwezig zijn, geeft de Wet milieubeheer de mogelijkheid om vanwege cumulatie een afwijkende afweging te maken. Cumulatie wordt echter uitsluitend meegenomen in het onderzoek, daar waar met de 'gewone' doelmatige maatregel-(combinatie) de toetswaarde toch nog wordt overschreden (zie paragraaf 1.6 Bijlage C en paragraaf 6.7 akoestisch onderzoek).</p> <p>Nu spelen er in de Provenierswijk geen overschrijdingen van de toetswaarde ten gevolge van het WTB 2021. Ten westen van Rotterdam Centraal spelen wel overschrijdingen, maar die overschrijdingen komen te vervallen wanneer de doelmatige maatregelen worden uitgevoerd. Cumulatie is dus voor dit project niet in beeld gebracht.</p>	Nee
1.13	Geluid: voorkeurswaarden en WHO-richtlijnen	<p>De voorkeurswaarden voor geluidsoverlast kloppen niet met de nieuwste informatie van het WHO (World Health Organization) (paragraaf 1.5.3; 1.3.7). Na onderzoek (2018) is geconcludeerd dat treinoverlast erger is dan wegoverlast omdat het een exponentiele lijn volgt. Het verbaast participant dat in dit onderzoek gewerkt wordt met oude cijfers. De norm is van 55 naar 54 decibel gezet. De railbonus van vijf decibel is niet correct. Volgens participant moeten de voorkeurswaarden worden aangepast.</p> <p>Het Akoestisch onderzoek is niet conform de nieuwe WHO-richtlijnen.</p>	<p>De vigerende wet- en regelgeving vormt het toetsingskader en bepaalt de toepassing van geluidmaatregelen, die in het project worden getroffen. De WHO-advieswaarden zijn daarbij geen maatstaf. Dit blijkt ook uit een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het Tracébesluit N35 Nijverdal-Wierden d.d. 30-12-2020, ECLI:NL:RVS:2020:3147.</p>	Nee

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.14	Geluid: geluidproductieplafonds (GPP) en maatregelen.	<p>De huidige GPP's moeten volgens participant worden aangepast aan de nieuwe omgeving. Deze zijn vastgesteld in 2006 en 2008. Het station is in 2015 afgerond. Deze punten liggen op vier meter hoogte. Station Rotterdam Centraal is gebouwd op een talud van meer dan vier meter hoog en de kap is 19 meter hoog. Geluid stijgt. Participant is van mening dat de geluidsoverlast voor alle bewoners die in de buurt van Rotterdam CS wonen hierdoor niet serieus wordt meegenomen. Volgens participant zouden de geluidsmeetpunten hoger moeten liggen.</p> <p>In paragraaf 1.3.12 staat dat er bij dreigende overschrijding van GPP's geluid beperkende maatregelen komen. Dit is in de Provenierswijk Oost zelfs met de huidige GPP's het geval.</p> <p>Participant leest ook dat er al maatregelen zijn genomen en kan niet achterhalen welke. Bij participant in de woning is het raam vervangen met HR glas vanwege HSL.</p>	<p>De systematiek van handhaving met geluidproductieplafonds is van kracht sinds 2012. In dat jaar is de geluidproductie op de referentiepunten berekend en zijn de geluidproductieplafonds (GPPs) vastgelegd. Om sluipende groei van geluidemissie tegen te gaan wordt jaarlijks in de landelijke naleving getoetst of in het afgelopen jaar op referentiepunten sprake is van een overschrijding van het geldende plafond. De methodiek schrijft voor om een vergelijking op referentiepunten te doen met een standaard ligging (incl. standaard hoogte) ten opzichte van het spoor. De hoogte waarop gerekend wordt ligt bij de oostzijde van Rotterdam Centraal op ca. 0,5 m onder bovenkant spoor. De signaalfunctie van het GGP-onderzoek werkt bij deze hoogte goed, dat wil zeggen als er een verhoging is van de geluidbelasting, dan is dat ook op deze hoogte in de rekenresultaten te zien. Pas als op de referentiepunten sprake is van een overschrijding van het GPP, wordt overgegaan op een gedetailleerder onderzoek op woningniveau, waarbij onder andere reflecties tegen bebouwing en hoger gelegen rekenpunten op de gevel worden meegenomen.</p> <p>Het landelijke nalevingsonderzoek laat bij Rotterdam de afgelopen jaren geen overschrijdingen zien. In het akoestisch onderzoek bij het WTB 2021 is een toetsing gedaan op basis van de PHS prognoses uit 2030. Ook in deze toetsing is aan de oostkant van Rotterdam Centraal (noordzijde en zuidzijde) geen sprake van overschrijding van de GPPs. Een toets en beoordeling van de geluidbelasting op woningen vindt daarom hier in het kader van het WTB 2021 niet plaats.</p> <p>Ter hoogte van de woning van participant heeft dan ook geen onderzoek op woningniveau plaatsgevonden in het kader van het WTB 2021. Ook worden er geen maatregelen gerealiseerd in de Provenierswijk.</p> <p>In de berekeningen op referentiepunten (zowel het landelijke nalevingsonderzoek als het akoestisch onderzoek bij het WTB 2021) zijn de hoogtes en eventuele afscherpende werking van de relevante objecten in de omgeving meegenomen.</p>	Nee

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.15	Geluid: meting in woning en beoordeling	<p>a. Een aantal jaar geleden heeft de DCMR na 23:00 uur in de woning van participant negen decibel boven de norm gemeten. Participant heeft hierna niets meer vernomen.</p> <p>b. Het RIVM heeft Provenierswijk Oost slecht beoordeeld op het gebied van geluid en lucht. Ondanks dit zijn de huidige waarden blijven staan.</p>	<p>a. De meting is door DCMR uitgevoerd. DCMR meet in de regel geen doorgaand treinverkeer. Wat met de uitkomsten van de metingen is gedaan en of er vervolgstappen zijn genomen zal participant bij DCMR moeten achterhalen.</p> <p><i>Rekenen in plaats van meten</i> In het akoestisch onderzoek bij het WTB 2021 wordt niet gewerkt met metingen, maar met berekeningen van geluidbelastingen op referentiepunten en op gevels van gebouwen. De berekeningen worden uitgevoerd conform het wettelijk voorgeschreven reken- en meetvoorschrift (RMG 2012 - bijlage IV en V). Het RMG is gebaseerd op een groot aantal geluidmetingen en wordt actueel gehouden met langdurige metingen die elk jaar op tientallen locaties worden gedaan door het RIVM.</p> <p>Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. Het onderzoek naar geluid van het treinverkeer wordt met behulp van modelberekeningen verricht om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toekomstige situaties zijn niet te meten; - de wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar. Tijdens een geluidmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich niet vaak voordoen; derhalve de tijdens metingen geregistreeerde geluidniveaus zullen altijd aan de hand van berekeningen weer moeten worden gecorrigeerd naar deze gemiddelde omstandigheden; - het onderzoeken van mogelijke geluidsmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen is niet goed mogelijk. <p>Ook voor onderzoeken van gevelisolatie hebben berekeningen vaak de voorkeur boven metingen.</p> <p><i>b. Geluid</i> Het jaarlijkse nalevingsonderzoek (zie ook 1.14) geeft aan of de situatie van het afgelopen jaar langs de sporen aanleiding geeft tot nader onderzoek. De afgelopen jaren speelden er bij Rotterdam Centraal geen knelpunten in de naleving.</p> <p>De rol van het RIVM in deze besluitvorming is de controle of de berekeningen en de trend uit de naleving, overeenkomen met metingen. De getoonde trends uit de berekeningen van de naleving zijn op de meetpunten van het RIVM in lijn met de metingen. Dat door het RIVM de geluidkwaliteit als 'slecht' wordt beoordeeld leidt in dit geval niet tot bijstelling van normen.</p> <p>Daarnaast biedt het RIVM op haar website een kwaliteitsindicatie van de woonomgeving op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Het RIVM geeft op haar website reeds aan dat het om een indicatie gaat van de geluidbelastingen en geeft ook expliciet aan dat het niet geschikt is voor gebruik in het kader van de wettelijke onderzoeksplichten. De gegevens van het RIVM zijn dan ook indicatief, terwijl ten behoeve van dit specifieke project juist gedetailleerd onderzoek op basis van de meest recente gegevens heeft plaatsgevonden.</p> <p><i>Luchtkwaliteit</i> Het RIVM biedt op haar website een kwaliteitsindicatie van de woonomgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Het WTB 2021 leidt niet tot wijzigingen in de verwachte aantallen dieseltreinen en de snelheid waarmee ze rijden. Daarom zijn er in de gebruiksfase geen effecten op luchtkwaliteit. Zie ook paragraaf 2.3 van de Toelichting op het WTB.</p>	Nee

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.16	Geluid: effect van nieuwe treintypes	In de stukken wordt over een afname van geluid gesproken door nieuwe treintypes. Participant heeft contact gehad met Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG). Nieuwe treinen maken minder lawaai tijdens het rijden maar meer lawaai tijdens het afremmen, scharen en het wachten (zoals de treinen met traxx-motoren).	In het geluidregister zijn bij Rotterdam Centraal nog treinen van categorie 1 Materieel '64 opgenomen. Deze treinen en ook de treinen van categorie 2 rijden nog met schijfremmen en gietijzeren blokremmen. De toetsing van de nieuwe situatie wordt uitgevoerd ten opzichte van het geluidregister en daarom wordt ook aangegeven dat de nieuwe treintypes bij dezelfde snelheden veel stiller zijn tijdens het rijden en het afremmen. Het geluid van scharende en wachtende treinen valt buiten de scope van dit onderzoek (zie ook 1.10). Verder is voor de emissies van alle treinen aangesloten bij bijlage IV van het RMG 2012.	Nee
1.17	Geluid: sanering	Participant vraagt zich af hoe het zit met de sanering van woningen in verband met geluidsoverlast. In het verslag staat dat sanering is afgehandeld op basis van bijlage 2 van het Bgm. Participant begrijpt dit niet.	Saneringsobjecten zijn objecten, waarvoor op basis van in de Wet milieubeheer vastgelegde criteria, de geluidbelasting te hoog is en waarvoor éénmalig moet worden onderzocht of doelmatige maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de wettelijke streefwaarde. Ter hoogte van de woning van participant heeft dit onderzoek al plaatsgevonden in het kader van het project HSL-Zuid. Daarmee is de sanering afgehandeld.	Nee
1.18	Geluid: toekomstige ontwikkelingen, en emplacement	Naar verwachting zal het spoorwegverkeer zowel voor reizigers- als voor vrachtverkeer de komende jaren aanzienlijk toenemen, ook op emplacementen. De Wet milieubeheer stelt dat de toekomstprognose bij het akoestisch rapport meegenomen dient te worden en dat de toekomstige ontwikkelingen afzonderlijk omschreven dienen te worden. Het akoestisch onderzoek en het ontwerpbesluit voldoen niet aan deze voorwaarde.	<p>Bij toekomstige ontwikkelingen gaat het om diverse onderwerpen, die hieronder worden beschreven.</p> <p><i>Intensiteiten (aantallen treinen)</i> De prognoses voor het jaar 2030 hebben als basis gediend voor het akoestische onderzoek en zijn daar opgenomen in Bijlage B1. Deze prognoses zijn tussen het TB 2016 en het WTB 2021 niet gewijzigd.</p> <p><i>Treinsnelheden</i> Ontwikkelingen die samenhangen met de wijzigingen van de infrastructuur, die het WTB 2021 mogelijk maakt, zijn meegenomen. Zie paragraaf 4.2.3 van het akoestisch onderzoek. Zie ook de reactie op 1.6.</p> <p><i>Spoorconstructie</i> Zie paragraaf 4.2.3 van het akoestisch onderzoek.</p> <p><i>Ruimtelijke ontwikkelingen</i> Zie de reactie op 1.5.</p> <p>Uit het bovenstaande blijkt dat toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek.</p> <p><i>Emplacementen</i> Emplacementen vallen onder een ander regime, en worden niet meegenomen in het akoestisch onderzoek voor doorgaand spoor zoals bij dit WTB 2021 aan de orde is.</p>	Nee
1.19	Geluid: nieuw akoestisch onderzoek	Het akoestisch onderzoek is ondeugdelijk en dient opnieuw gedaan te worden. Daarbij dient deugdelijk akoestisch onderzoek bij de woningen gedaan te worden om de werkelijke overlast zichtbaar te maken.	<p>Het akoestisch onderzoek is deugdelijk uitgevoerd, zoals ook blijkt uit de reacties op de punten hierboven. Er is dan ook geen reden dit onderzoek opnieuw uit te voeren, of op punten te herzien. Een uitzondering is het meenemen van ruimtelijke ontwikkelingen die zijn vastgesteld in het bestemmingsplan Rotterdam Central District. Zie hiervoor de reactie op 1.5.</p> <p>Voor de woningen in de Provenierswijk is geen aanleiding voor onderzoek op woningniveau. Zie hiervoor uitgebreider de reactie op punt 1.14.</p>	Aanpassing van de akoestische rapportage, zie reactie op 1.5.

TABEL 1 - Zienswijze 1. Ingediend door particulier te Rotterdam.

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit of toelichting
1.20	Participatie	<p>De participatie is niet goed verlopen. Participant geeft aan dat de Provenierswijk-Oost hier niet formeel in is meegenomen. Daarnaast is Provenierswijk niet betrokken bij de aanpassingen die nu zeker impact hebben op de wijk. Echter in 2016 had participant een aantal specifieke vragen bij een ambtenaar neergelegd over de geluidsoverlast voor Provenierswijk-Oost, omdat Provenierswijk-Oost in TB2016 niet was meegenomen, maar daarop heeft ze helaas geen antwoord meer op gekregen.</p> <p>Participant heeft nu geen brief ontvangen en er is geen bijeenkomst geweest. Het 0800-nummer werkte niet qua opvragen informatie (ze werd van kastje naar muur gestuurd omdat niemand – ook ProRail – geen kennis had over dit project en heeft de documenten niet kunnen bekijken). Het is wenselijk dat er alsnog een speciale bijeenkomst voor Provenierswijk (voor de bewoners die bij het spoor wonen) georganiseerd wordt om de ontwikkelingen verder toe te lichten.</p>	<p>Op 8 juni 2021 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden, die op verschillende manieren bekend was gemaakt. Vanwege de toen geldende coronamaatregelen was de bijeenkomst digitaal (via het internet). Omdat de wijzigingen in de plannen beperkt zijn, zijn er geen aparte bijeenkomsten voor wijken geweest.</p> <p>Naar aanleiding van deze zienswijze (punt 1.1 t/m 1.20) is met de indiener ervan afzonderlijk contact opgenomen door de afdeling communicatie.</p>	Nee

2.2

Zienswijzen van organisaties

Tabel 2 geeft een samenvatting van de zienswijze van NS en de reactie daarop.

TABEL 2 - Zienswijze 2. Ingediend door NS

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel) zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. Besluit
2.1	Raakvlak tussen de calamiteitenroute bij Rotterdam Centraal en de logistiek van het station.	NS wijst op een mogelijk raakvlak tussen de nieuwe calamiteitenroute bij Rotterdam Centraal, die onderdeel is van het wijzigings-Tracébesluit, en de logistiek van het station. NS stelt dat het tracé van de nieuwe calamiteitenroute niet kan worden vastgesteld zolang de uitwerking van het genoemde raakvlak niet is afgerond.	<p>Het raakvlak tussen de nieuwe calamiteitentoeegangsweg en de ontwikkellocatie, met name het Tree House, is bekend en de afstemming daarover vormt een belangrijk onderwerp in de gezamenlijke overlegstructuur die (onder andere) daarvoor tot stand is gekomen tussen NS, gemeente Rotterdam en ProRail. Voor het tracé van de nieuwe calamiteitentoeegangsweg zijn echter geen reële alternatieven. NS bestrijdt dit ook niet, wat onder andere blijkt uit het overleg dat hierover gevoerd is met het Ministerie, ProRail, gemeente Rotterdam en NS op 7 december 2021.</p> <p>De calamiteitentoeegangsweg heeft geen invloed op het bestaande expeditiepad. Dit pad wordt door de calamiteitentoeegangsweg niet geraakt en daar vindt geen overlap plaats.</p> <p>Het wijzigings-Tracébesluit heeft ook geen overlap met het bestemmingsplan dat de ontwikkeling van het Tree House mogelijk maakt (zie ook 3.1).</p> <p>Wel is voor de ontwikkeling van het Tree House een (tijdelijke) damwand nodig, waarvoor de ruimte gezocht wordt buiten het bestemmingsvlak voor het Tree House. De ontwikkelplannen voor het Tree House voorzien bovendien in een nieuwe logistieke ruimte die aan de noordkant wordt begrensd door de damwand. Deze damwand maakt geen onderdeel uit van het wijzigings-Tracébesluit, en is dus uitsluitend afhankelijk van de komst en het uiteindelijke ontwerp van het Tree House. De locatie van de damwand zal afhangen van het ontwerp van Tree House en met de partijen zal in dat proces gezocht worden naar oplossingen.</p> <p>Nu er een ontwerpvariant is waarin zowel de calamiteitentoeegangsweg als het Tree House passen, geeft het wijzigings-Tracébesluit in de huidige vorm geen (noemenswaardige) belemmering voor de ontwikkeling van het Tree House of de logistieke bereikbaarheid van het station en staat dit raakvlak (en de nadere uitwerking daarvan) de vaststelling van dit Wijzigings-Tracébesluit niet in de weg.</p> <p>Dit neemt niet weg dat de wensen van NS en gemeente Rotterdam (zie tabel 3) tot nadere afstemming en optimalisatie in dit raakvlak gehoord worden, en tussen partijen blijvend overleg gevoerd wordt over mogelijke optimalisaties in de ontwerpen zolang het ontwerp voor Tree House nog niet stabiel is. Deze optimalisaties kunnen echter geen invloed hebben op de ligging van de calamiteitentoeegangsweg en de plangrens van dit wijzigings-Tracébesluit, aangezien deze reeds het minimale ruimtebeslag weergeeft voor de noodzakelijke calamiteitentoeegangsweg.</p>	Toelichting (1.3) uitgebreid

Tabel 3 geeft een samenvatting van de zienswijze van de gemeente Rotterdam en de reactie daarop.

TABEL 3 - Zienswijze 3. Ingediend door gemeente Rotterdam

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel) zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. Besluit
3.1	Raakvlak tussen de calamiteitenroute bij Rotterdam Centraal, en een damwandscherm, in het kader van het project Tree House.	De gemeente wijst op het raakvlak tussen de nieuwe calamiteitenroute bij Rotterdam Centraal, die onderdeel is van het wijzigings-Tracébesluit, en een nieuw aan te brengen damwandscherm, in het kader van het project Tree House. De gemeente verzoekt te bevestigen dat het damwandscherm op de eerder tussen partijen overeengekomen locatie gerealiseerd kan worden in combinatie met de aanleg van de nieuwe calamiteitenroute.	<p>Het raakvlak tussen de nieuwe calamiteitentoeegangsweg en de ontwikkellocatie, met name het Tree House, is bekend en de afstemming daarover vormt een belangrijk onderwerp in de gezamenlijke overlegstructuur die (onder andere) daarvoor tot stand is gekomen tussen NS, gemeente Rotterdam en ProRail. Het project Tree House wordt mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan Rotterdam Central District. Daartoe is een bestemmingsvlak opgenomen, waarbinnen Tree House ontwikkeld kan worden (GD-2 en GD-9). De calamiteitentoeegangsweg valt geheel buiten dit bestemmingsvlak, en geheel binnen het daarvoor bedoelde bestemmingsvlak “verkeer – spoorverkeer”. Dit wijzigings-Tracébesluit heeft derhalve geen overlap met het bestemmingsplan Rotterdam Central District dat de ontwikkelruimte van het Tree House mogelijk maakt. De (tijdelijke) damwand ten behoeve van het Tree House valt echter buiten het bestemmingsvlak voor Tree House, en valt daardoor deels in het bestemmingsvlak dat is bedoeld voor het spoorverkeer (*Verkeer-spoorverkeer).</p> <p>Afhankelijk van het ontwerp van Tree House zal blijken wat de precieze locatie is voor de (tijdelijke) damwand en binnen welke bestemming die komt te liggen indachtig de functies waaronder de calamiteitentoeegangsweg. In het wijzigings-Tracébesluit is uitgegaan van de ligging van de calamiteitentoeegangsweg waarbij deze geen overlap heeft met de voorgenomen (locatie van de tijdelijke) damwand.</p> <p>In het overleg tussen het Ministerie en de overige partijen begin december 2021 is een ontwerpvariant getoond en besproken waarin zowel de calamiteitentoeegangsweg als het Tree House passen. Het wijzigings-Tracébesluit in de huidige vorm geeft dan ook geen belemmering voor de ontwikkeling van het Tree House. Dit raakvlak (en de nadere uitwerking daarvan) staat de vaststelling van dit wijzigings-Tracébesluit dan ook niet in de weg.</p> <p>Dit neemt niet weg dat het ontwerp voor het Tree House en de daarvoor noodzakelijke (tijdelijke) damwand nog niet definitief is, en NS (zie tabel 2) en gemeente Rotterdam daarom de wens hebben tot nadere afstemming en optimalisatie van dit raakvlak. Deze wens wordt gehoord, en tussen partijen wordt dan ook blijvend overleg gevoerd over mogelijke optimalisaties in de ontwerpen zolang het ontwerp voor Tree House nog niet stabiel is. Deze optimalisaties kunnen echter geen invloed hebben op de ligging van de calamiteitentoeegangsweg en de plangrens van dit wijzigings-Tracébesluit, aangezien deze reeds het minimale ruimtebeslag weergeeft voor de noodzakelijke calamiteitentoeegangsweg.</p>	Toelichting (1.3) uitgebreid

TABEL 3 - Zienswijze 3. Ingediend door gemeente Rotterdam

Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel) zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. Besluit
3.2	Raakvlak tussen de calamiteitenroute en de ontwikkeling van het Schiekadeblok	De gemeente wijst daarnaast op het raakvlak tussen de nieuwe calamiteitenroute en de ontwikkeling van het Schiekadeblok tussen Schiekade en Delftseplein. De gemeente vreest dat dit raakvlak leidt tot hogere bouwkosten en minder te bouwen volume voor de kantoren die onderdeel uitmaken van het Schiekadeblok.	<p>Het raakvlak tussen de nieuwe calamiteitentoeegangsweg en de ontwikkellocatie Schiekadeblok is bekend en de afstemming daarover vormt een belangrijk onderwerp in de gezamenlijke overlegstructuur tussen gemeente Rotterdam en ProRail. Voor het tracé van de nieuwe calamiteitentoeegangsweg zijn echter geen reële alternatieven. De gemeente Rotterdam bestrijdt dit ook niet, wat onder andere blijkt uit het overleg dat hierover gevoerd is met het Ministerie, ProRail, gemeente Rotterdam en NS op 7 december 2021, en het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Schiekadeblok waar deze calamiteitentoeegangsweg door de gemeente Rotterdam als randvoorwaardelijk wordt vastgelegd. Door in dit bestemmingsplan uitdrukkelijk ruimte te houden voor overbouw van de calamiteitentoeegangsweg, wordt het te bouwen volume voor de kantoren zoveel als mogelijk in stand gelaten.</p> <p>Dit neemt niet weg dat het ontwerp voor het Schiekadeblok nog niet definitief is, en gemeente Rotterdam daarom de wens heeft tot nadere afstemming en optimalisatie van dit raakvlak. In de Nota van Uitgangspunten Schiekadeblok d.d. 20 april 2020 heeft ProRail het voorstel zoals opgenomen in het wijzigings-Tracébesluit reeds aangeleverd zodat daarmee bij het nog in voorbereiding zijnde bestemmingsplan direct rekening gehouden kon en kan worden.</p> <p>Tussen de gemeente Rotterdam en ProRail zal blijvend overleg gevoerd worden over mogelijke optimalisaties in de ontwerpen zolang het ontwerp voor Schiekadeblok nog niet stabiel is. Deze optimalisaties kunnen echter geen invloed hebben op de ligging van de calamiteitentoeegangsweg en de plangrens van dit wijzigings-Tracébesluit, aangezien deze reeds het minimale ruimtebeslag weergeeft voor de noodzakelijke calamiteitentoeegangsweg.</p>	Toelichting (1.3) uitgebreid

3

Lijst met gebruikte afkortingen

Bgm	Besluit geluid milieubeheer
GPP	Geluidproductieplafond
MER	Milieu-effectrapportage
OWTB 2021	Ontwerp wijzigings-Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid (2021)
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMG 2012	Reken- en meetvoorschrift geluid 2012
TB 2016	Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid
WTB 2021	Wijzigings-Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid (2021)

