Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid

Nota van Antwoord op Zienswijzen op het Ontwerptracébesluit

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid

Nota van Antwoord op Zienswijzen op het Ontwerptracébesluit

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Toelichting op kernpunten uit de zienswijzen 6
2.1 Inleiding 6
2.2 Geluid 6
2.3 Trillingen 9
2.4 Doorgangshoogte spoorbrug Kerstanjewetering 10

3 Hoofdpunten wijzigingen tussen ontwerptracébesluit en tracébesluit 12

4 Zienswijzen en beantwoording door het bevoegd gezag 14

1 Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord als reactie op de zienswijzen die zijn ingediend op het 'Ontwerptracébesluit PHS Viersporigheid Rijswijk - Delft Zuid' en het daarvoor opgestelde milieu effectrapport (MER). In deze nota geeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM) aan hoe zij is omgegaan met de binnengekomen zienswijzen op het ontwerptracébesluit en MER. Gedurende de periode van 18 december 2014 tot en met 28 januari 2015 heeft het ontwerptracébesluit overeenkomstig de Tracéwet ter inzage gelegen. In januari 2015 hebben informatiebijeenkomsten plaatsgevonden in Delft, Schiedam en Rotterdam om een ieder in de gelegenheid te stellen zich nader te informeren over het ontwerptracébesluit.

Gedurende zes weken konden zienswijzen worden ingediend op de inhoud van het ontwerptracébesluit en het MER. Ook de diverse bestuurlijke organen, zoals de gemeenten en het hoogheemraadschap zijn op grond van de Tracéwet bij de voorbereiding van het tracébesluit betrokken.

De Commissie m.e.r. heeft op 28 mei 2015 een advies (kenmerk 2621-35) uitgebracht op het MER. Naar aanleiding hiervan is een actualisatie van het MER opgesteld, die als bijlage bij het tracébesluit wordt gevoegd.

Wat kunt u van deze nota verwachten?
In deze nota vindt u een reactie op elke ontvangen zienswijze. Voorliggende nota verschijnt tegelijkertijd met het tracébesluit PHS Viersporigheid Rijswijk - Delft Zuid. Sommige zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen ten opzichte van het ontwerptracébesluit. Waar dat het geval is, is dat in deze nota aangegeven. Ook zijn deze onderdelen opgenomen in de tabel 'wijzigingen ten opzichte van het ontwerptracébesluit' die is opgenomen in de Toelichting bij het tracébesluit.

In deze Nota van Antwoord komt u het begrip 'indiener' tegen. Hiermee wordt een indiener van een zienswijze bedoeld. Het woord 'indiener' kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties en verenigingen.

Hoe vindt u het antwoord op uw vraag?
Iedere indiener heeft in de ontvangstbevestiging van de Directie Participatie een uniek nummer gekregen. De zienswijzen zijn met deze nummers aangegeven in deze nota. Alle zienswijzen zijn afzonderlijk beantwoord. Veel indieners zijn in hun zienswijze op meer dan één onderwerp ingegaan. De zienswijzen en antwoorden zijn in deze nota gerubriceerd aan de hand van thema's. Omdat in veel zienswijzen dezelfde terugkomende onderwerpen aan de orde worden gesteld, is naast de individuele beantwoording van alle zienswijzen voor een aantal onderwerpen ook een algemene toelichting opgenomen.

Leeswijzer
In hoofdstuk 2 wordt een algemene toelichting op de kernpunten – de veel voorkomende onderwerpen – uit de zienswijzen gegeven. Dit betreft de onderwerpen geluid, trillingen en de doorgangshoogte spoorbrug Kerstanjewetering. In hoofdstuk 3 zijn de hoofdpunten aangegeven van de wijzigingen in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerptracébesluit. In hoofdstuk 4 is de beantwoording van alle individuele zienswijzen opgenomen.

2 Toelichting op kernpunten uit de zienswijzen

2.1 Inleiding

Omdat in veel zienswijzen een aantal terugkomende onderwerpen aan de orde wordt gesteld, is naast de individuele beantwoording van alle zienswijzen voor een aantal onderwerpen ook een algemene toelichting opgenomen in dit hoofdstuk. Dit betreft de onderwerpen geluid, trillingen en de doorgangshoogte van de spoorbrug over de Kerstanjewetering.

2.2 Geluid

Veel indieners hebben een zienswijze over het onderwerp geluid ingediend. In deze paragraaf wordt voor het onderwerp geluid een algemene toelichting gegeven op:

- De GPP-systematiek: de wijze waarop getoetst wordt of er geluidmaatregelen benodigd zijn;
- De actualisatie van het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit met als belangrijkste gevolg dat er ter hoogte van Rotterdam geen sprake meer is van een overschrijding van geldende geluidnormen. Hierdoor zijn er als gevolg van het project geen geluidmaatregelen meer benodigd op deze plek ;
- Het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG): een programma dat losstaat van dit project maar waar ook geluidmaatregelen uit kunnen voortvloeien.

GPP-systematiek

Op grond van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 Geluid, ligt aan weerszijden van de spoorwegen een keten van referentiepunten, waarop geluidproductieplafonds (GPP's) zijn vastgesteld. Zolang de geluidproductie onder deze GPP's blijft, zijn geen maatregelen nodig. Worden GPP's overschreden, dan moet worden gekeken of hier maatregelen nodig zijn om de geluidtoename te reduceren en dan moet de doelmatigheid worden bekeken. Voor dit tracébesluit is getoetst of de geluidproductie in de toekomstige situatie onder de GPP's blijft. Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van berekeningen conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 5. Uit de toetsing blijkt dat in het plangebied de geluidproductie op de meeste plaatsen lager ligt dan de geldende GPP's. In

Delft is sprake van drie locaties met een overschrijding van het GPP. Er is geen sprake van knelpunten op woningniveau en er zijn derhalve geen maatregelen nodig. In Schiedam is sprake van tien locaties met een overschrijding van het GPP. De voorkeurswaarde wordt echter niet overschreden. In het kader van de viersporigheid zijn daarom geen maatregelen nodig.

Onderzoek maatregelen tunneltoeritten Delft
In het geluidregister ontbreken de toeritten van de tunnel in Delft en is in plaats daarvan een volledige tunnel in het register opgenomen. Dit heeft tot gevolg dat er langs de open toeritten tot de tunnel geen referentiepunten zijn aangemaakt en geen GPP's zijn vastgesteld. Bij de beoordeling is als uitgangspunt daarom voor de tunnelltoeritten het regime 'aanleg nieuwe spoorweg' gehanteerd. Voor de locaties van de ontbrekende GPP's worden met het tracébesluit GPP's vastgesteld. Voor de aanleg van de nieuwe spoorweg ter hoogte van de tunneltoeritten in Delft heeft een onderzoek naar mogelijke maatregelen plaatsgevonden voor het tracébesluit. Hieruit vloeien maatregelen voort die zijn geborgd in het Besluit. Dit betreft de toepassing van raildempers en plaatsing c.q. ophoging van twee geluidsschermen. Voor de geluidgevoelige objecten waarvoor na toepassing van deze maatregelen nog sprake is van een overschrijding van de streefwaarde, moet na het onherroepelijk worden van het tracébesluit aanvullend onderzocht worden of de wettelijke binnenwaarde in de toekomst zal worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het project. In dat geval wordt een aanbod gedaan om aanvullende gevelisolatie aan te brengen.

Actualisatie akoestisch onderzoek tracébesluit ten opzichte van ontwerptracébesluit
In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Als gevolg van wijzigingen in het project (zie hoofdstuk 3) en een herijking van de prognose van het goederenvervoer in de periode tussen ontwerptracébesluit en tracébesluit, was een actualisatie van het akoestisch onderzoek benodigd voor het tracébesluit. Het actuele akoestisch onderzoek leidt tot andere resultaten en geluidmaatregelen dan het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor het ontwerptracébesluit. De belangrijkste wijziging betreft de resultaten ter hoogte van station Rotterdam Centraal.

Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerptracébesluit bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aantal locaties sprake was van overschrijding van geluidproductieplafonds. Om deze overschrijding teniet te doen zijn akoestische maatregelen doelmatig bevonden in het ontwerptracébesluit. Als geluidmaatregelen waren opgenomen het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam. Uit het geactualiseerde akoestisch onderzoek voor het tracébesluit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van:

- lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11);
- realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan;
- inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak)eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda;
- het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (categorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentreinmaterieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan.

Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting zijn hierop aangepast. Bijkomstig voordeel van het akoestisch onderzoek is, dat hiermee ook tegemoet gekomen wordt aan de vele zienswijzen van omwonenden waarin weerstand tegen de daarin beoogde geluidsschermen is uitgesproken.

Meerjarenprogramma Geluidsanering
Op locaties waar als gevolg van dit tracébesluit geen geluidmaatregelen getroffen (hoeven te) worden, is het wel mogelijk dat in de toekomst in een ander kader geluidmaatregelen worden getroffen, namelijk het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Deze maatregelen staan geheel los van dit tracébesluit. De locaties en maatregelen die in het MJPG een rol spelen zijn andere locaties dan waar wettelijke geluidmaatregelen in het kader van dit tracébesluit worden genomen. In de praktijk kan het voorkomen dat MJPG-maatregelen eerder worden getroffen dan maatregelen als gevolg van dit tracébesluit.

Het MJPG is geïnitieerd door het ministerie van IenM naar aanleiding van aangepaste geluidwetgeving. Verkeer op (spoor)wegen veroorzaakt geluidhinder. Reductie van dit verkeersgeluid is een belangrijk onderdeel van het rijksbeleid. Mede door de grote verkeersgroei van de afgelopen twintig jaar is een andere aanpak nodig om de overlast te beperken. In 2012 is de (aangepaste) Wet milieubeheer van kracht geworden. Deze wet schrijft voor dat in gemeenten met bestaande geluidknelpunten gedetailleerd geluidonderzoek moet worden uitgevoerd. Daarna zal, waar mogelijk, de geluidbelasting verlaagd moeten worden tot binnen de wettelijke kaders. Uitgangspunt is dat alle geluidknelpunten op een vergelijkbare wijze worden aangepakt. In de afgelopen jaren zijn er al veel geluidknelpunten opgelost, waardoor steeds meer locaties aan de geluidnorm voldoen. Om de resterende geluidknelpunten op te pakken, is het MJPG opgestart, voor zowel weg als bij spoor.

Onder de oude geluidwetgeving waren de gemeenten verantwoordelijk voor de aanpak van geluidoverlast. In de nieuwe wet is deze taak bij de beheerders van de infrastructuur belegd: Rijkswaterstaat (RWS) voor de weg en ProRail voor het spoor. Het ministerie van IenM beschermt bewoners langs (spoor)wegen in Nederland tegen geluidshinder. Na onderzoek door ProRail besluit het ministerie uiteindelijk welke maatregelen tegen geluidshinder waar moeten worden uitgevoerd. Ook is het ministerie van IenM verantwoordelijk voor de financiering van de te realiseren saneringsmaatregelen.

Daarnaast neemt het ministerie ook besluiten wanneer er als gevolg van de nieuwe wetgeving onduidelijkheden ontstaan. Spoorbeheerder ProRail heeft de wettelijke verplichting om langs bijna alle hoofdspoorwegen te onderzoeken waar sprake is van geluidsknelpunten. Dit gebeurt aan de hand van akoestisch onderzoek. Als er sprake is van een geluidknelpunt neemt ProRail maatregelen op in saneringsplannen om de geluidshinder voor omwonenden terug te dringen. Na een onherroepelijk besluit door het ministerie van IenM voert ProRail deze maatregelen uit.

ProRail is voor het MJPG begin 2015 gestart met het aanbesteden van de detail-akoestische onderzoeken. Aan de hand van deze onderzoeken worden voorstellen voor geluidmaatregelen opgesteld. Daarna volgt het toetsen van de technische haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen. In 2018 zal een prioritering plaatsvinden van alle mogelijke saneringsmaatregelen. Met deze informatie kunnen de saneringsplannen worden opgesteld en ingediend. De wettelijke deadline voor het indienen van de saneringsplannen is 31 december 2020. Het ministerie van IenM neemt vervolgens een besluit over de plannen, waarna ProRail de maatregelen gaat realiseren. Uitzondering hierop zijn de gevelmaatregelen; deze worden door Rijkswaterstaat uitgevoerd in opdracht van ProRail. In de wet is geen einddatum genoemd voor de afronding van de realisatie. Deze wordt vastgelegd in de individuele saneringsplannen. In dit project is geen sprake van geluidmaatregelen die (tevens) invulling geven aan een saneringsopgave.

2.3
Trillingen

Trillingshinder is een onderwerp dat in veel zienswijzen naar voren komt. In deze paragraaf wordt toegelicht op welke wijze het trillingsonderzoek is uitgevoerd.

Trillingsonderzoek
Trillingen kunnen leiden tot hinder voor personen in gebouwen en in sommige gevallen tot schade aan gebouwen. Het effect op de gemiddelde trillingsbelasting van het toenemend aantal reizigerstreinen is in het trillingsonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het tracébesluit en MER in kaart gebracht. Er is getoetst of er sprake is van hinder volgens de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts).

Om tot een prognose van trillingsniveaus te komen is het studiegebied opgedeeld in twee onderzoeksgebieden. Apart van elkaar is een trillingsonderzoek uitgevoerd voor de spoortunnel in Delft en het traject Den Haag Centraal – Delft Noord en het traject Delft Zuid – Rotterdam Centraal.

Trillingsonderzoek traject Den Haag Centraal – Delft Noord en Delft Zuid – Rotterdam Centraal
Om tot een uitspraak over verwachte trillingsniveaus in gebouwen nabij het spoor te komen is een prognose van trillingsniveaus gemaakt op basis van uitgevoerde trillingsmetingen. Hiertoe is het verwachte trillingsniveau in een gebouw bepaald aan de hand van het referentieniveau, de verwachte afname van het trillingsniveau over de afstand van het gebouw tot aan het spoor en de overdrachtsfactor van het gebouw zelf. Bij toetsing van trillingsniveaus worden twee grootheden gehanteerd, namelijk een maximum gewogen effectieve waarde (v_{max}) en een gemiddeld trillingsniveau over een bepaalde periode (v_{per}). Op basis van de resultaten uit deze onderzoeksstap zijn op die locaties waar de prognoses overschrijdingen aangeven trillingsmetingen uitgevoerd bij maatgevende woningen ter bepaling van de in werkelijkheid optredende gebouwoverdrachtsfactor.
Voor woningen waar volgens het onderzoek als gevolg van het project een overschrijding van de grenswaarden van de Bts optreedt, is een afweging gemaakt van de toepassing van mogelijke mitigerende maatregelen, onderscheiden in maatregelen aan de bron, overdrachtsmaatregelen en maatregelen aan de ontvanger.

Trillingsonderzoek spoortunnel Delft 2014
Het trillingsonderzoek voor de spoortunnel (ingebruikname westelijke tunnelbuis) wijkt af van het trillingsonderzoek traject Den Haag Centraal – Delft Noord en Delft Zuid – Rotterdam Centraal, omdat de referentiesituatie (de in gebruik zijnde oostelijke tunnelbuis) ten tijde van het onderzoek dat voor het ontwerptracébesluit is uitgevoerd niet in kaart kon worden gebracht met trillingsmetingen. Er reden destijds namelijk nog geen treinen door de oostelijke tunnelbuis. De referentiesituatie is daarom in kaart gebracht met een reeds beschikbaar rekenmodel voor de spoortunnel dat is opgesteld op basis van het trillingsonderzoek van het MER voor Spoorzone Delft uit 2003. Op basis van de resultaten van het rekenmodel is in 2009 in het project Spoorzone Delft besloten een mitigerende maatregel toe te passen. Na afweging van mogelijk toe te passen maatregelen is toen gekozen voor een trillingsreducerende ballastmat. Vanwege (onder andere) een gewijzigd toetsingskader gedurende het project Spoorzone Delft (namelijk de Bts) heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar verschillende schakels van het rekenmodel.

In het kader van het project Spoorzone Delft heeft in september 2012 een trillingsproef plaatsgevonden. Verder zijn aanvullende metingen bij station Rijswijk uit 2014 gebruikt ter verfijning van het rekenmodel.
Om de effecten van het project te bepalen is middels het rekenmodel voor een honderdtal panden grenzend aan de spoortunnel in Delft een maatgevend trillingsniveau berekend. Voor een beperkt aantal panden wordt een overschrijding van de streefwaarde verwacht. Dit geeft volgens de Bts aanleiding om maatregelen af te wegen.

Om pandspecifieke maatregelen af te kunnen wegen is het nodig te weten om welke panden het gaat. Dit is enkel mogelijk door voor alle panden de gebouwoverdrachten meettechnisch te bepalen. Het meettechnisch bepalen van de gebouwoverdrachten zou een buitenproportionele inspanning vergen, omdat er dan nog steeds rekening gehouden moet worden met onzekerheid in de bodemoverdrachten, wat uit de resultaten van de trillingsproef blijkt.

Op basis van het rekenmodel worden voor een beperkt aantal woningen (4 %) aan de westelijke zijde van de spoortunnel waarvoor overschrijdingen van de streefwaarde A1 verwacht en is een toename van 30 % niet uit te sluiten. Voor deze woningen is nagegaan of doelmatige maatregelen getroffen kunnen worden. De toepassing van de ballastmat in de tunnel is hierbij buiten beschouwing gelaten omdat tot toepassing hiervan al is besloten in het kader van het project Spoorzone Delft en een effectieve maatregel bleek. Deze maatregel is wel mee beschouwd in de referentiesituatie. Wordt naar mogelijk toe te passen maatregelen gekeken, dan blijkt dat het aantal maatregelen zeer beperkt is. Maatregelen aan de bron (zoals een zwaar massaveersysteem) blijken vanwege de zeer hoge kosten niet doelmatig (miljoenen euro's). Hierbij geldt dat de toepassing van de ballastmat uit eerder onderzoek een effectieve maatregel aan de bron bleek te zijn (voor trillingen en voor laag frequent geluid) en reeds wordt toegepast.

Trillingsmetingen 2015
Nadat het ontwerptracébesluit in december 2014 is vastgesteld, is in februari 2015 de oostelijke tunnelbuis in gebruik genomen. Daardoor kon alsnog de referentiesituatie voor het trilingsonderzoek worden gemeten. In september 2015 zijn trillingsmetingen uitgevoerd in vijf panden aan de Phoenixstraat te Delft. De metingen hebben inzicht gegeven in de werkelijk optredende niveaus als gevolg van het treinverkeer in de oostelijke tunnelbuis. De meetresultaten bevestigen het beeld dat op basis van de prognoses uit het trillingsonderzoek uit 2014 is verkregen. Er wijzigt dan ook niets aan de eindconclusie dat er (aanvullend aan de ballastmat) geen doelmatige maatregelen te treffen zijn.

Onderzoek na ingebruikname
Conform artikel 8 van de Bts worden de gevolgen van de ingebruikname van het project ten aanzien van het aspect trillingen uiterlijk binnen één jaar na ingebruikname van het project onderzocht. Dit geldt voor het hele studiegebied.

2.4
Doorgangshoogte spoorbrug Kerstanjewetering

Er zijn diverse zienswijzen ingediend, mede namens watersportverenigingen, watersporters, recreatieondernemers en horecaondernemers die verzoeken om het verhogen van de minimale doorgangshoogte van de spoorbrug over de Kerstanjewetering van 1,64 m zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit naar 1,80 m ten opzichte van een waterpeil van 0.43 m (–) NAP.

De provincie Zuid-Holland hanteert, in aansluiting op de in 1984 in het Recreatievaarwegenplan Zuid-Holland vastgestelde ambitie, als beleid om op de recreatieve vaarroutes in deze regio een minimale doorgangshoogte van 1,80 m te behouden danwel te realiseren. De Kerstanjewetering is een belangrijke recreatieve vaarroute en was cruciaal, omdat de Buitenwatersloot in Delft vier jaar afgesloten was. Dit maakte de Kerstanjewetering de enige beschikbare vaarweg van de gemeenten Westland, Midden-Delfland, Rijswijk, Delft, Vlaardingen, Schiedam en Maassluis naar het Rijn-Schiekanaal (BRTN-vaarweg). Het dringende verzoek van veel indieners is om de eventuele vaarwegstremming van de Kerstanjewetering pas te starten zodra de Buitenwatersloot weer bevaarbaar is.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben per brief d.d. 19 januari 2016 met kenmerk PZH-2015-538545657DOS-2009-0023006 aan de staatssecretaris verzocht om een doorgangshoogte van de brug van 1,80 m te hanteren en toegezegd bereid te zijn deze wijziging mede te financieren.

In artikel 7 van het ontwerptracébesluit was een minimale doorgangshoogte van 1,64 m opgenomen voor de brug over de Kerstanjewetering. Dit betreft een handhaving van de doorgangshoogte van de huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk wordt de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1,80 m. Dit ter uitvoering van het provinciaal beleid in de Verordening Ruimte 2014 en de Vaarwegenverordening Zuid-Holland van de provincie Zuid-Holland. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens zal dit worden opgenomen in de Toelichting. Dit leidt derhalve tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. De Buitenwatersloot is inmiddels weer bevaarbaar.

3 Hoofdpunten wijzigingen tussen ontwerptracébesluit en tracébesluit

Tussen het ontwerptracébesluit en het tracébesluit zijn wijzigingen doorgevoerd. In deze paragraaf worden de hoofdpunten uit deze wijzigingen weergegeven. Nota bene: deze paragraaf bevat dus geen uitputtende opsomming van de wijzigingen. Hiervoor wordt verwezen naar het overzicht zoals opgenomen in de Toelichting bij het tracébesluit.

Planwijzigingen
De volgende wijzigingen zijn naar aanleiding van zienswijzen doorgevoerd in het ontwerp zoals opgenomen in het tracébesluit. Dit zijn wijzigingen ten opzichte van het ontwerp zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit:

- wijziging doorgangshoogte spoorbrug Kerstanjewetering van 1,64 m naar 1,80 m.;
- wijziging van de ligging van een deel van het werkterrein bij DSM naar de Rijswijkse zijde van de Kerstanjewetering. Dit betreft een wijziging die alleen betrekking heeft op de aanlegfase en niet op de eindsituatie;
- wijziging i.c. correctie van de te amoveren objecten op het DSM-terrein;
- wijziging van de locatie van de watercompensatie aan de Vulcanusweg in Delft Zuid.

De volgende wijzigingen zijn ambtshalve doorgevoerd in het ontwerp zoals opgenomen in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit:

- wijziging van de in het project te realiseren geluidmaatregelen op basis van het voor het tracébesluit geactualiseerde akoestisch onderzoek. Deze wijziging houdt concreet in dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal wettelijk geen geluidsschermen meer nodig zijn en dat ter hoogte van de noordelijke tunneltoerit in Delft een geluidsscherm wordt toegevoegd aan de westzijde van het spoor en het geluidsscherm ter hoogte van de zuidelijke tunneltoerit in Delft aan de westzijde van het spoor in hoogte wijzigt;
- in afwijking van hetgeen in het ontwerptracébesluit is vermeld, zal de ligging van de aardgastransportleiding aan de westzijde van de spoorzone ten noorden en ten zuiden van de beoogde onderdoorgang te Rijswijk, tussen km 66.7 en km 67.7, ongewijzigd blijven en wordt deze alleen verlegd ter hoogte van de beoogde onderdoorgang aan de westzijde van de spoorzone;
- wijziging van de ligging van de watergang langs het spoor aan de westzijde van de spoorzone tussen km 67.0 en km 67.7. De watergang komt ten westen van de aanwezige hogedrukaardgastransportleiding te liggen in plaats van ten oosten daarvan;

- opname van werkterreinen aan de westzijde van de spoorzone nabij de tunneltoeritten in Delft. Dit betreft een wijziging die alleen betrekking heeft op de aanlegfase en niet op de eindsituatie;
- opname van ruimte voor compensatie van te verwijderen fietsenstallingen, fietsparkeerplaatsen en fietskluizen bij station Delft Zuid;
- opname van ruimte voor mogelijke verbreding toegangstrappen bij station Delft Zuid en uitbreiding van werkterrein daarvoor. Dit laatste betreft een wijziging die alleen betrekking heeft op de aanlegfase en niet op de eindsituatie;
- wijziging van het voorziene type wissel (1:18 i.p.v. 1:15 wissel) op beide sporen bij Delft Zuid en als gevolg daarvan wijziging van de ligging van de watercompensatie langs de spoorzone bij Delft Zuid;
- wijziging van snelheidsprofielen bij Schiedam (van 40 km/uur naar 60 km/uur) en wijziging in de spoorconfiguratie (wisselaanpassingen) tussen Schiedam en Rotterdam en bij station Rotterdam Centraal.

Daarnaast zijn diverse redactionele correcties in het tracébesluit verwerkt ten opzichte van het ontwerptracébesluit. Deze hebben geen inhoudelijke impact.

Actualisatie milieu- en omgevingsonderzoeken
Tussen het ontwerptracébesluit en tracébesluit zijn ambtshalve wijzigingen en wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen doorgevoerd in het project. De milieuonderzoeken die eerder ten behoeve van het ontwerptracébesluit zijn opgesteld, zijn waar nodig geactualiseerd. Deze geactualiseerde onderzoeken zijn verwerkt in het tracébesluit.

Relevante gewijzigde uitgangspunten die – naast voornoemde planwijzigingen – zijn verwerkt in de geactualiseerde milieu- en omgevingsonderzoeken, zijn:
- Herijking van de prognose goederenvervoer 2015 Hoge Groeiscenario;
- nieuwe monitoringstool Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en nieuwe cijfers achtergrondconcentratie luchtkwaliteit;
- inwerkingtreding van het Programma Aanpak Stikstof per 1 juli 2015;
- inwerkingtreding Wet Basisnet per 1 april 2015;
- nieuwe overwegveiligheidsanalyse voor de overweg Kandelaarweg te Schiedam;
- ingebruikname van de verlengde A4 sinds eind 2015;
- actuele beleidsdocumenten Hoogheemraadschap van Delfland;
- inwerkingtreding Erfgoedwet per 1 juli 2016;
- wijziging in regelgeving ten aanzien van onderzoek naar niet gesprongen conventionele explosieven.

De actualisatie van milieu- en omgevingsonderzoeken vormt tevens, naast beantwoording van het door de commissie m.e.r. uitgebrachte advies op het MER, aanleiding voor een actualisatie van het MER. De actualisatie van het MER is een separate bijlage bij het tracébesluit.

Actualisatie tracébesluit
Waar nodig is de informatie in het tracébesluit geactualiseerd ten opzichte van het ontwerptracébesluit. Dit betreft bijvoorbeeld een actualisatie van de lijst met relevante bestemmingsplannen die is opgenomen in de Toelichting.

[1] Inmiddels zijn de aantallen te kappen bomen aangepast aan aanpassingen in het ontwerp.

4 Zienswijzen en beantwoording door het bevoegd gezag

In de beantwoording van zienswijzen wordt verwezen naar onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het MER, ontwerptracébesluit en tracébesluit. Wanneer in een antwoord in algemene wordt verwezen naar 'het onderzoek in het kader van het tracébesluit' wordt het geheel aan uitgevoerde onderzoeken voor het desbetreffende onderwerp bedoeld. Wanneer er sprake is van een relevant inhoudelijk verschil tussen onderzoek voor het ontwerptracébesluit en onderzoek voor het tracébesluit, wordt expliciet verwezen naar onderzoek in het kader van het ontwerptracébesluit. In paragraaf 3.2 van de Toelichting van het tracébesluit is een compleet overzicht opgenomen van alle onderzoeken bij het MER en tracébesluit.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW1	1 Eigendom	Indiener vreest dat ongeveer de helft van zijn grondbezit wordt aangetast, waardoor de huidige onderneming bij het Haantje geen bestaansrecht meer heeft na realisatie van de plannen.	De eigendommen betreffen een bedrijf en een woning in Rijswijk. Op de Detailkaarten behorende bij het tracébesluit is aangegeven welke gronden benodigd zijn voor het project. De gronden zijn inmiddels sinds oktober 2016 in het bezit van de gemeente Rijswijk, die ze van indiener heeft verworven in het kader van de gebiedsontwikkeling Rijswijk Buiten.
	2 Bereikbaarheid	Daarnaast verwacht de indiener een verslechterde bereikbaarheid voor zijn onderneming. Verder verwacht de indiener grote gevolgen door afsluiting van het Haantje.	De gronden die benodigd zijn voor het project zijn door de gemeente Rijswijk verworven. De onderneming kan op deze locatie niet worden voortgezet, waardoor een verslechtering van de bereikbaarheid van de onderneming niet aan de orde is.

* enkel waar een zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het tracébesluit, is dit vermeld in de beantwoording.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW1	3 Geluid	Ook komt het spoor dichterbij te liggen, waardoor de indiener een toename van geluidsoverlast verwacht voor zijn privéwoning.	Op grond van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 Geluid, ligt aan weerszijden van de spoorwegen een keten van referentiepunten, waarop geluidproductieplafonds (GPP's) zijn vastgesteld. Deze GPP's zijn opgenomen in het geluidregister. Dat is het overzicht van maximaal toelaatbare geluidbelasting op de daartoe in de Wet milieubeheer bepaalde referentiepunten. Bij de wijziging van bestaand spoor zoals bij onderhavig project, wordt gekeken of als gevolg van het project de geldende GPP's worden overschreden. Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een gedetailleerd akoestisch onderzoek (geluidonderzoek) worden uitgevoerd voor adressen in de buurt. Daarin wordt gekeken naar de geluidbelasting op de gevel van zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen. Zolang de geluidproductie onder deze GPP's blijft, is er geen gedetailleerd akoestisch onderzoek nodig. Worden GPP's overschreden, dan moet worden gezocht naar doelmatige maatregelen om de geluidtoename te reduceren. Voor dit tracébesluit is getoetst of de geluidproductie in de toekomstige situatie onder de GPP's blijft. Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van berekeningen conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 5. Uit de toetsing blijkt dat in het plangebied de geluidproductie op de meeste plaatsen lager ligt dan de geldende GPP's. Er is in Rijswijk geen sprake van wijziging van GPP's als gevolg van het project. Bovenstaande houdt voor de indiener van de zienswijze in, dat ondanks het feit dat de sporen dichter bij de woning komen te liggen en er meer treinen komen te rijden, de geluidbelasting als gevolg van het project binnen de wettelijke normen blijft en dat er daarom ter plekke geen geluidmaatregelen noodzakelijk zijn. Ter hoogte van de woning van indiener is sprake van een afname van de geluidbelasting van 0,5 tot 2,5 dB ten opzichte van het geldende GPP langs het spoor, als gevolg van stiller treinmaterieel dat reeds wordt ingezet1. Voor de volledigheid zij vermeld dat een daling ten opzichte van het geldende GPP niet per definitie een daling ten opzichte van de huidige situatie betekent. Wel is het mogelijk dat in een ander kader in de toekomst geluidmaatregelen worden getroffen. Vanuit het landelijke Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt uiterlijk vóór 2020 onderzocht of en zo ja, welke geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg. De woning van indiener betreft een zogenaamde saneringswoning met een bestaande geluidbelasting van meer dan 70 dB. Het streven in dit programma is om de geluidbelastingen terug te brengen tot 60 dB bij rijkswegen en 65 dB bij spoorwegen. De exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Het MJPG is een separaat proces, dat juridisch los staat van dit tracébesluit.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW1	4 Trillingen	Doordat het spoor dichterbij komt te liggen, verwacht de indiener ook een toename van trillingen voor zijn privéwoning.	Ten behoeve van het tracébesluit en MER is onderzoek naar trillingen uitgevoerd conform de daarvoor geldende Beleidsregel trillinghinder spoor. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het tracébesluit in paragraaf 4.2.4. Het complete onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij het tracébesluit. De woning van de indiener bij 't Haantje ligt binnen het plangebied. Uit de toetsing van de maximale trillingsniveaus (Vmax) in het plangebied volgt dat voor gebouwen ten noorden van de spoortunnel in Delft, dus ook voor gebouwen in Rijswijk, geldt, dat er geen toename is van meer dan 30 %. Toenames van de trillingssterkte van minder dan 30 % tussen de huidige situatie en de plansituatie worden op grond van de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts) als niet merkbaar aangemerkt en hiervoor hoeven geen maatregelen te worden afgewogen. De trillingniveaus bij (of in) deze gebouwen voldoen zodoende aan de Bts. Voor het gemiddelde trillingsniveau (Vper) geldt dat er een beperkte toename is als gevolg van een toename van het aantal treinen, maar dat er geen grenswaarden worden overschreden. Op geen enkele locatie in het gehele studiegebied wordt een overschrijding van de uiterste grenswaarde Vmax (3,2) gevonden. Uit het onderzoek blijkt derhalve dat er als gevolg van het project nabij 't Haantje geen trillinghinder optreedt waarvoor maatregelen zijn vereist.
ZW2	1 Eigendom	Indiener gebruikt huidige (eigen) grond bij het Haantje om kerstbomen te verkopen. Bij een afname van zijn grondeigendom wil de indiener graag een soortgelijk stuk grond terug of een geldelijke compensatie.	In de zienswijze wordt onterecht gesteld dat de indiener op eigen grond nabij 't Haantje kerstbomen verkoopt. De percelen grond die bij de kerstbomenverkoop gebruikt worden, zijn de kadastrale percelen gelegen binnen de kadastrale gemeente Rijswijk, sectie H, nummers 865, 859 en 860 en zijn eigendom van een derde (die geen zienswijze heeft ingediend) uit Den Haag. De indiener is geen eigenaar van het betreffende perceel. Er is daarom geen sprake van afname van grondeigendom van de indiener. De gemeente Rijswijk verleent aan de indiener op zijn aanvraag (jaarlijks) de benodigde ventvergunning voor de kerstbomenverkoop. Navraag bij de gemeente Rijswijk leert dat elke inwoner van Nederland in principe bij het gemeentebestuur een aanvraag tot het verkrijgen van een ventvergunning kan/ mag indienen voor kerstbomenverkoop en dat de aanvraag ook vergezeld kan gaan van het - indien voorradig - beschikbaar stellen van een openbare locatie waarop kerstbomen verkocht kunnen en mogen worden. Deze aanvraag dient door de indiener zelf te worden ingediend bij de gemeente. Indiener dient aldus zelf een andere locatie te zoeken.
ZW3	1 Geluid	Indiener ondervindt in de huidige situatie geluidsoverlast van de treinen (m.n. als gevolg van stalen bruggen). Daarbij stelt indiener in de toekomst continu geluidsoverlast te ondervinden door de toename van de treinfrequentie. Indiener voert aan dat de voorgestelde maatregelen niet afdoende zijn en gericht zijn op de binnenwaarde. Indiener verzoekt derhalve om onderzoek naar de optimale afschermingmethoden, ook voor geluid in de tuin. Indiener stelt het Ministerie en ProRail verantwoordelijk voor alle negatieve gevolgen van geluidsoverlast.	Ten behoeve van het tracébesluit en MER is onderzoek naar geluid uitgevoerd conform daarvoor geldende wet- en regelgeving. De maatregelenafweging heeft ook conform de geldende wet- en regelgeving plaatsgevonden. Dit betekent dat gerekend wordt wat de geluidbelasting op de vastgestelde referentiepunten langs het spoor is. Wanneer daaruit een overschrijding van het geldend GPP blijkt, wordt gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau gedaan. Berekeningen met betrekking tot de binnenwaarde komen pas aan de orde op het moment dat er sprake is van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Het geluidsonderzoek heeft ter inzage gelegen bij het ontwerptracébesluit. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het ontwerptracébesluit in paragraaf 4.2.2. Het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het tracébesluit is opgenomen als bijlage IV bij het ontwerptracébesluit en het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het MER is opgenomen in het MER deel B. Uit de onderzoeken blijkt dat er als gevolg van het project op het trajectdeel tussen Delft Zuid en Schiedam, waar de zienswijze betrekking op heeft, op woningniveau geen sprake is van overschrijding van wettelijk geldende normen en derhalve in dit gebied geen maatregelen nodig zijn. Ter hoogte van de woning van indiener is sprake van een afname van de geluidbelasting van 0,5 tot 2,5 dB ten opzichte van het geldende GPP langs het spoor, als gevolg van stiller treinmaterieel dat reeds wordt ingezet. Voor de volledigheid zij vermeld dat een daling ten opzichte van het geldende GPP niet per definitie een daling ten opzichte van de huidige situatie betekent. Specifiek ten aanzien van de woning van indiener kan bovendien vermeld worden dat de afstand van de woning tot aan het spoor meer dan 500 m bedraagt en dat er over een afstand van circa 475 m vanaf de woning tot aan het spoor sprake is van een gebied met tussenliggende bebouwing en begroeiing. Gezien deze afstand tot het spoor en de tussenliggende bebouwing en begroeiing wordt verwacht dat de geluidwaarden in de tuin van de indiener door dit besluit niet tot een onaanvaardbaar niveau leiden.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW3	2 Geluid	De indiener stelt een aantal vragen over het thema geluid: (1) Hoe wordt het optredende geluidsniveau op één punt in de wijk berekend als het geluid van één trein van 250m lengte bekend is? (2) M.a.w. hoe wordt de geluidsproductie in dB van een bewegende bron gemengd met de tijdsduur in minuten om het resultaat te kunnen vergelijken met de toegestane norm in dB? (3) Hoe wordt het effect in rekening gebracht dat 2 tot 4 treinen per uur niet storend zijn en 24 treinen per uur wel? Zie de Schiphol-perikelen. De indiener stelt dat de geluidsbelasting in het bijzonder storend is bij (1) windstil weer of (2) wind uit het oosten, en (3) 's avonds en 's nachts als het overige geluidsniveau afneemt. De stalen spoorbruggen dragen veel bij aan deze overlast. De indiener stelt dat de voorgenomen maatregelen onvoldoende zijn. Daarnaast beslaan de maatregelen niet het gedeelte tussen Delft Zuid en Schiedam, terwijl daar wel veel geluid gegenereerd wordt. Het plaatsen van suskasten is een niet erg efficiënte maatregel. Het gebruik van de tuinen neemt af door bederf van stilte en rust, dit wordt niet door suskasten opgelost.	Het equivalente geluidniveau (Lden) ten gevolge van spoorverkeer wordt berekend conform het wettelijke Reken- en Meetvoorschrift 2012, standaard rekenmethode II. De Lden is een jaargemiddelde waarde. De geluidmaat Lden wordt bepaald door eerst de equivalente geluidniveaus tijdens de dag (7-19 uur), de avond (19-23 uur) en de nacht (23-7 uur) te berekenen. De geluidniveaus voor de avond en nacht worden verhoogd met 5 respectievelijk 10 dB(A), waarna een etmaalgemiddelde wordt berekend. Deze geluidmaat Lden gaat ervan uit dat geluid tijdens de avond, en in nog sterkere mate in de nacht, hinderlijker is dan overdag. De wettelijk toegestane normen zijn ook gedefinieerd als Lden (dB) geluidwaarden. Het geluid dat wordt veroorzaakt door één of meerdere treinpassages wordt met de rekenregels uit het Reken- en Meetvoorschrift omgerekend in deze equivalente geluidmaat Lden. Daarbij wordt rekening gehouden met het soort materieel, de lengte van de trein en de snelheid en de hoeveelheid treinen per uur. Geluidhinder is het effect dat geluid heeft op de mens en is subjectief. Het geluid afkomstig van het spoor moet conform wetgeving binnen de geldende geluidproductieplafonds (geluidruimte) blijven. Bij overschrijding worden maatregelen afgewogen om die toename weg te nemen. De omwonenden worden dus goed door het geluidproductieplafond beschermd tegen veranderingen aan en op het spoor. Ter hoogte van de woning van indiener is op grond van het uitgevoerde akoestisch onderzoek geen sprake van overschrijding van geluidproductieplafonds en hoeven derhalve geen wettelijke maatregelen te worden genomen. Ter hoogte van de woning van indiener is zelfs een afname van de geluidbelasting ten opzichte van de geldende geluidproductieplafonds te verwachten. Jaarlijks vindt monitoring en naleving van de geluidproductieplafonds plaats door de spoorbeheerder. Zie verder de beantwoording bij ZW03-1. Op locaties waar een stalen brug aanwezig is, is die ook als zodanig opgenomen in het akoestisch model. De bijdrage van de stalen bruggen is daarmee meegenomen in de berekening van de geluidbelasting en de berekening van de maatregelen. In het plangebied tussen Delft Zuid en km 72.2 (einde gebied met spooruitbreiding), dat ter hoogte ligt van de woning van indiener, zijn geen bruggen aanwezig in de huidige situatie en in de situatie na realisatie van het project.
	3 Voetgangers-/fietserstunnel Delft Zuid	De indiener is het eens met de gekozen voorkeursvariant. Met de toevoeging dat de huidige trappen tussen perrons en Kruithuisweg gehandhaafd blijven. Dat is beter voor de veiligheid op het station in geval van ontsnappen aan 'hinderlijke personen'. Bovendien zijn er dan geen sloopkosten en is er extra fietsenstallingsruimte.	De bestaande kantperrons worden in de toekomst vervangen door eilandperrons. De bestaande trappen kunnen daarbij niet worden gehandhaafd. Een oplossingsrichting met enkel een perronontsluiting op de Kruithuisweg is overwogen maar als alternatief afgevallen. De voorkeur gaat uit naar een fiets- en voetgangerstunnel die het spoor kruist en waarmee ook de perrons worden ontsloten. Door met de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel het kruisende langzame verkeer te bundelen met de perronontsluiting worden verkeersstromen geconcentreerd, de levendigheid op het plein vergroot en is de gedachte dat daarmee een sociale veilige omgeving voor de reiziger wordt gecreëerd. Nadeel van het ontsluiten van de perrons op de Kruithuisweg is dat op het viaduct weinig ruimte te creëren valt voor het maken van een ontvangstdomein en er geen ruimte is voor een fatsoenlijk voetpad. Het trottoir op het viaduct wordt in de bestaande situatie benut voor fietsparkeerplaatsen, waardoor voor de voetgangers een smalle strook resteert die met opstaande betonranden trottoir is gescheiden van het fietspad. De reizigers zijn als het wat drukker wordt, geneigd om gebruik te maken van het fietspad en komen dan al gauw in conflict met het doorgaand fietsverkeer. Die situatie willen de betrokken overheden met de ombouw van de perrons niet langer laten bestaan.
	4 Geluid	De indiener stelt dat het ontwerp-tracébesluit waardedaling van de woning teweeg zal brengen op het traject tussen Delft Zuid en Schiedam, mede door het verlies van rust en stilte.	Er is in het kader van het tracébesluit en MER geluidsonderzoek verricht conform daartoe geldende wet- en regelgeving. Hieruit volgt dat tussen Delft Zuid en Schiedam de geluidbelasting als gevolg van het project zodanig is dat geen maatregelen benodigd zijn. Zie ook de beantwoording bij ZW03-1. Indien belanghebbende van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit, kan hij op grond van artikel 18 van het Besluit (schaderegeling) een verzoek tot schadevergoeding indienen. De Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 is van toepassing, met uitzondering van artikel 2 lid 1 van deze beleidsregel.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW4	1 Bereikbaar-heid	Indiener wil graag aan weerszijden van de beoogde onderdoorgang bij het Haantje een voet-fietsdoorgang (dus niet aan één zijde zoals nu beoogd is).	In de beoogde nieuwe onderdoorgang is aan één zijde van de weg een voet-/fietspad beoogd. Het bijbehorende dwarsprofiel sluit aan weerszijden van de onderdoorgang aan op de toeleidende infrastructuur die de gemeente aanlegt in Rijswijk Buiten, op grond van het vastgestelde 'Uitwerkingsplan Laan van 't Haantje, Groenrijk en aangrenzend woongebied'. In dat uitwerkingsplan is in paragraaf 2.3 van de toelichting het dwarsprofiel voor de Laan van 't Haantje opgenomen met aan één zijde een fietspad. Het realiseren van een extra voet-/fietspad in de onderdoorgang, aan de overzijde van de weg, is niet wenselijk binnen het project, omdat die niet aan zou sluiten op de voet-/fietsverbinding die de gemeente beoogt. Bovendien zou die wijze van uitvoeren een nieuw knelpunt genereren: fietsers en voetgangers zouden voor en na het ondergronds passeren van het spoor telkens oversteken naar de andere zijde van de weg. Dat zou onwenselijk zijn in het kader van de verkeersveiligheid.
	2 Geluid	Indiener vraagt om een geluidswerende constructie voor de stalen spoorbrug over de Kerstanjewetering, omdat de huidige constructie veel lawaai maakt.	De huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering wordt vervangen door een nieuwe spoorbrug. Nieuwe stalen bruggen stralen veel minder geluid af dan de huidige stalen bruggen. Dat komt doordat het ballastbed in de nieuwe situatie wordt doorgezet op het brugdek. Het ontwerp voor de nieuwe brug over de Kerstanjewetering is opgenomen in het geluidsonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het tracébesluit. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting binnen de wettelijk geldende normen blijft en geen geluidwerende maatregelen benodigd zijn.
	3 Doorgangshoogte brug Kerstanjewetering	Indiener vraagt om voorrang van het belang van de geluidwerende constructie boven de doorgangshoogte van de brug voor pleziervaart.	In het ontwerptracébesluit is in artikel 7 van het Besluit een minimale doorgangshoogte van de brug van de Kerstanjewetering van 1.64 m opgenomen. Dit betreft een handhaving van de doorgangshoogte van de huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering. In het ontwerptracébesluit is uitgegaan van een vervanging van de brug en behoud van de bestaande doorgangshoogte op 1,64 m. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben per brief d.d. 19 januari 2016 met kenmerk PZH-2015-538545657DOS-2009-0023006 aan de staatssecretaris verzocht om een doorgangshoogte van de brug van 1.80 m te hanteren en toegezegd bereid te zijn deze wijziging mede te financieren. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Met het verhogen van de minimale doorgangshoogte van de brug wordt het belang van de watersport gediend, dat door diverse indieners van zienswijzen is ingebracht. Voor de geluidwerende constructie is wat betreft de geluidemissie uitgegaan van de 'stand van de techniek'. Dit betekent de toepassing van een doorgaand ballastbed en lang gelaste spoorstaven. Daarbij wordt uitgegaan van een zogenaamde 'brugtoeslag' van maximaal 4 dB meer geluiduitstraling dan een trein over een aarden baan. Het verhogen van de minimale doorgangshoogte en het rekening houden met de geluidbelasting afkomstig van treinen die over de brug rijden staan elkaar als maatregel niet in de weg. Dit ter uitvoering van het provinciaal beleid in de Verordening Ruimte 2014 en de Vaarwegenverordening Zuid-Holland van de provincie Zuid-Holland. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens is dit opgenomen in de Toelichting. Dit leidt derhalve tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit.
ZW5	1 Nut en noodzaak	Indiener betwist dat de doorstroming op het spoor beter wordt door viersporigheid tussen Rijkswijk en Delft Zuid. Indiener meent dat het probleem zich verplaatst naar het tracé tussen Delft Zuid en Schiedam omdat hier in de toekomst nog steeds twee sporen beschikbaar zijn.	Door de spoorverdubbeling te realiseren tussen Rijswijk en Delft Zuid kunnen de treinen over meer sporen worden afgewikkeld, zodat treinen elkaar kunnen passeren en intercity treinen op de tussengelegen stations maar ook onderweg de sprinters kunnen inhalen. Omdat er tussen Delft Zuid en Schiedam geen stations zijn, rijden de intercity's en sprinters met ongeveer dezelfde snelheid, waardoor hier het tweesporige baanvak voldoet. Voor het rijden van de PHS-lijnvoering is het derhalve niet nodig om viersporigheid te realiseren tussen Delft Zuid en Schiedam. Wel wordt tussen Delft Zuid en Rotterdam seinoptimalisatie toegepast en worden tussen Schiedam en Rotterdam en bij station Rotterdam Centraal wissels aangepast om de PHS-lijnvoering te kunnen faciliteren.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW6	1 Geluid	Indiener verwacht een toename aan geluidsoverlast ter hoogte van Rijswijk. De indiener heeft het verzoek om geluidswallen te plaatsen tegen de te verwachten geluidsoverlast.	Op grond van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 Geluid, ligt aan weerszijden van de spoorwegen een keten van referentiepunten, waarop geluidproductieplafonds (GPP's) zijn vastgesteld. Deze GPP's zijn opgenomen in het geluidregister. Dat is het overzicht van maximaal toelaatbare geluidbelasting op de daartoe in de Wet milieubeheer bepaalde referentiepunten. Bij de wijziging van bestaand spoor zoals bij onderhavig project, wordt gekeken of als gevolg van het project de geldende GPP's worden overschreden. Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een gedetailleerd akoestisch onderzoek (geluidonderzoek) worden uitgevoerd voor adressen in de buurt. Daarin wordt gekeken naar de geluidbelasting op de gevel van zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen. Zolang de geluidproductie onder deze GPP's blijft, is er geen gedetailleerd akoestisch onderzoek nodig Worden GPP's overschreden, dan moet worden gezocht naar doelmatige maatregelen om de geluidtoename te reduceren. Voor dit tracébesluit is getoetst of de geluidproductie in de toekomstige situatie onder de GPP's blijft. Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van berekeningen conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 5. Uit de toetsing blijkt dat in het plangebied de geluidproductie op de meeste plaatsen lager ligt dan de geldende GPP's. Er is in Rijswijk geen sprake van wijziging van GPP's als gevolg van het project. Bovenstaande houdt voor de indiener van de zienswijze in, dat ondanks het feit dat de sporen dichter bij de woning komen te liggen en er meer treinen gaan rijden, de geluidbelasting binnen de wettelijke normen blijft en dat er daarom ter plekke geen geluidmaatregelen noodzakelijk zijn. Ter hoogte van de woning van indiener is sprake van een afname van de geluidbelasting van 0,5 tot 2,5 dB ten opzichte van het geldende GPP langs het spoor, als gevolg van stiller treinmaterieel dat reeds wordt ingezet. Voor de volledigheid zij vermeld dat een daling ten opzichte van het geldende GPP niet per definitie een daling ten opzichte van de huidige situatie betekent. Wel is het mogelijk dat in een ander kader in de toekomst geluidmaatregelen worden getroffen. Vanuit het landelijke Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt uiterlijk vóór 2020 onderzocht of en zo ja, welke geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg. Het streven in dit programma is om de geluidbelastingen terug te brengen tot 60 dB bij rijkswegen en 65 dB bij spoorwegen. De exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Het MJPG is een separaat proces, dat juridisch los staat van dit tracébesluit.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW7	1	Geluids-schermen Rotterdam	Indiener vraagt zich af of het mogelijk is om de 4 meter hoge geluidswering van glas te maken. De indiener woont aan de Stationssingel te Rotterdam. De indiener is van mening dat het uitzicht op de treinen de geluidshinder compenseert (o.a. ook door het omroepsysteem).	In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aantal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerptracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot de noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoestisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerpwijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (categorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentreinmaterieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting worden aangepast. Omdat het bedoelde scherm is vervallen in het tracébesluit, wordt niet meer toegekomen aan de vraag of het geluidsscherm van glas kan worden gemaakt.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW8	1	Doorgangs-hoogte brug Kerstanje-wetering	De indiener geeft aan de zienswijze in te dienen namens watersportverenigingen, watersporters, recreatieondernemers en horecaondernemers en deze wensen elk afzonderlijk als rechtstreeks belanghebbende conform artikel 1:2 lid 1 van de Awb te worden beschouwd. De zienswijze is niet door partijen afzonderlijk ondertekend. De indiener verzoekt om het watersportbelang toe te lichten in een aparte paragraaf in het Tracébesluit. Indiener is van mening dat hier is gehandeld in strijd met art. 3:2 en 3:4 lid 1 van de Awb, waarin een zorgvuldige voorbereiding en belangenafweging voorgeschreven wordt. Daarnaast verzoekt indiener om de doorgangshoogte van de brug over de Kerstanjewetering te vergroten tot minimaal 1.80m, in aansluiting op de gebruikelijke doorgangshoogte in de regio. De Kerstanjewetering is een belangrijke vaarroute en is op dit moment cruciaal, omdat de Buitenwatersloot in Delft al 4 jaar afgesloten is. Dit maakt de Kerstanjewetering de enige beschikbare vaarweg van de gemeenten Westland, Midden-Delfland, Rijswijk, Delft, Vlaardingen, Schiedam en Maassluis naar het Rijn-Schiekanaal (BRTN-vaarweg). Het dringende verzoek is om de eventuele vaarwegstremming van de Kerstanjewetering pas te starten zodra de Buitenwatersloot weer bevaarbaar is.	In het ontwerptracébesluit is in artikel 7 van het Besluit een minimale doorgangshoogte van de brug van de Kerstanjewetering van 1,64 m opgenomen. Dit betreft een handhaving van de doorgangshoogte van de huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering. In het ontwerptracébesluit is uitgegaan van een vervanging van de brug en behoud van de bestaande doorgangshoogte op 1,64 m. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben per brief d.d. 19 januari 2016 met kenmerk PZH-2015-538545657DOS-2009-0023006 aan de staatssecretaris verzocht om een doorgangshoogte van de brug van 1.80 m te hanteren en toegezegd bereid te zijn deze wijziging mede te financieren. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Dit ter uitvoering van het provinciaal beleid in de Verordening Ruimte 2014 en de Vaarwegenverordening Zuid-Holland van de provincie Zuid-Holland. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens is dit opgenomen in de Toelichting. Dit leidt derhalve tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. De Buitenwatersloot is inmiddels weer bevaarbaar.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW9	1	Geluids-schermen Rotterdam	De indiener woont aan de Essenburgsingel. Indiener is van mening dat de voorgenomen geluidsschermen ter hoogte van de Essenburgsingel (van 2 meter hoog) nadelig zijn voor het woongenot. De indiener verklaart dit aan de hand van de volgende redenen: 1) De indiener ziet niet op tegen te geluidstoename van 0,7 dB; 2) Het geluidsscherm zou het uitzicht bederven.	In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aantal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerptracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot de noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoestisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerpwijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (categorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentreinmaterieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting worden aangepast. Geluidsschermen ter plaatse van de Essenburgsingel te Rotterdam zullen niet worden geplaatst, waardoor niet meer wordt toegekomen aan de door indiener gestelde vragen ten aanzien van geluidsschermen.
	2	Geluids-schermen Rotterdam	De indiener is van mening dat het plaatsen van het geluidsscherm van 2 meter in combinatie met de verhoging van het geluidsscherm boven de Statentunnel het woongenot kan bederven. Hiervoor draagt de indiener de volgende argumenten aan: 1) Een geluidsscherm kan het omgevingsgeluid weerkaatsen (met name van verkeer uit de Statentunnel); 2) Een geluidsscherm kan het treingeluid weerkaatsen naar de nu stille binnentuin. De indiener wijst daarnaast op het feit dat in een eerdere uitspraak van de Raad van State waar het besluit om een geluidsscherm te plaatsen is vernietigd, omdat een geluidsscherm te weinig rekening hield met het belang van bewoners bij het behoud van hun uitzicht.	Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de hiervoor opgenomen beantwoording van onderdeel 1 van deze zienswijze.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW9	3	Geluids-schermen Rotterdam	Het plaatsen van een geluidsscherm tast volgens de indiener de natuurbeleving aan. Langs het spoor onderhoudt de wijk namelijk een Spoortuin die door een scherm kan worden aangetast. Aanleg kan ten koste gaan van aanwezige bomen op het spoortalud. Dit tast volgens indiener uitzicht en natuurbeleving aan.	In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aantal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerptracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot de noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoestisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerpwijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (categorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentreinmaterieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting worden aangepast. Geluidsschermen ter plaatse van de Essenburgsingel te Rotterdam zullen niet worden geplaatst, waardoor niet meer wordt toegekomen aan de door indiener gestelde vragen ten aanzien van geluidsschermen.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW10	1 Geluid	Volgens de indiener neemt de geluidsoverlast in zijn woning toe tot boven de wettelijke norm. De indiener refereert aan onderzoeksrapporten van ProRail.	Op grond van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 Geluid, ligt aan weerszijden van de spoorwegen een keten van referentiepunten, waarop geluidproductieplafonds (GPP's) zijn vastgesteld. Deze GPP's zijn opgenomen in het geluidregister. Dat is het overzicht van maximaal toelaatbare geluidbelasting op de daartoe in de Wet milieubeheer bepaalde referentiepunten. Bij de wijziging van bestaand spoor zoals bij onderhavig project, wordt gekeken of als gevolg van het project de geldende GPP's worden overschreden. Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een gedetailleerd akoestisch onderzoek (geluidonderzoek) worden uitgevoerd voor adressen in de buurt. Daarin wordt gekeken naar de geluidbelasting op de gevel van zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen. Zolang de geluidproductie onder deze GPP's blijft, is er geen gedetailleerd akoestisch onderzoek nodig Worden GPP's overschreden, dan moet worden gezocht naar doelmatige maatregelen om de geluidtoename te reduceren. Voor dit tracébesluit is getoetst of de geluidproductie in de toekomstige situatie onder de GPP's blijft. Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van berekeningen conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 5. Uit de toetsing blijkt dat in het plangebied de geluidproductie op de meeste plaatsen lager ligt dan de geldende GPP's. Er is in Rijswijk geen sprake van wijziging van GPP's als gevolg van het project. Bovenstaande houdt voor de indiener van de zienswijze in, dat ondanks het feit dat de sporen dichter bij de woning komen te liggen en er meer treinen komen te rijden, de geluidbelasting binnen de wettelijke normen blijft en dat er daarom ter plekke geen geluidmaatregelen noodzakelijk zijn. Wel is het mogelijk dat in een ander kader in de toekomst geluidmaatregelen worden getroffen. Vanuit het landelijke Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt uiterlijk vóór 2020 onderzocht of en zo ja, welke geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg. Het streven in dit programma is om de geluidbelastingen terug te brengen tot 60 dB bij rijkswegen en 65 dB bij spoorwegen. De exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Het MJPG is een separaat proces, dat juridisch los staat van dit tracébesluit.
	2 Trillingen	Volgens de indiener neemt de overlast van trillingen in zijn woning waarschijnlijk toe boven de wettelijke norm.	Ten behoeve van het tracébesluit en MER is onderzoek naar trillingen uitgevoerd conform daarvoor geldende wet- en regelgeving. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het tracébesluit in paragraaf 4.2.4. Het complete onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij het tracébesluit. De woning van indiener ligt in Rijswijk. Uit de toetsing van de maximale trillingsniveaus (Vmax) in het plangebied volgt dat voor gebouwen ten noorden van de spoortunnel in Delft, dus ook voor gebouwen in Rijswijk, geldt, geen sprake is van een toename van meer dan 30 %. Toenames van de trillingssterkte van minder dan 30 % tussen de huidige situatie en de plansituatie worden op grond van de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts) als niet merkbaar aangemerkt en hiervoor hoeven geen maatregelen te worden afgewogen. De trillingniveaus bij (of in) deze gebouwen voldoen zodoende aan de Bts. Voor het gemiddelde trillingsniveau (Vper) geldt dat er een beperkte toename is als gevolg van een toename van het aantal treinen, maar geen overschrijding van de grenswaarden. Op geen enkele locatie in het gehele studiegebied wordt een overschrijding van de uiterste grenswaarde Vmax (3,2) gevonden. Uit het onderzoek blijkt derhalve dat er als gevolg van het project in Rijswijk geen trillinghinder optreedt waarvoor maatregelen zijn vereist.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW11	1	Compensatie	Indiener betreurt het dat zijn volkstuinen (5&6) bij 't Haantje over 3 jaar weg moeten. De indiener heeft van een buurman die tijdens die informatiebijeenkomst op 7 januari aanwezig was begrepen dat ProRail hulp kan bieden bij het zoeken naar een andere volkstuin en wil graag in aanmerking komen voor hulp bij het zoeken van een andere volkstuin.	Tijdens de informatiebijeenkomst is enkel aangegeven dat een zienswijze kan worden ingediend op het ontwerptracébesluit. Indiener is hobbymatig huurder/gebruiker van een strook grond (volkstuin nrs. 5 en 6), in eigendom van een derde. Ten behoeve van de realisatie van de viersporigheid zal de betreffende grond moeten worden aangekocht en het gebruik van de grond als volkstuin door de indiener moeten worden beëindigd. Indiener dient desgewenst zelf een andere volkstuin te zoeken. Op de Detailkaarten behorende bij het ontwerptracébesluit is aangegeven welke gronden benodigd zijn voor het project. Op locaties waar gronden moeten worden verworven voor de realisatie van onderhavig project wordt dit in eerste instantie gedaan middels minnelijke verwerving (aankoop). Indien gronden niet minnelijk kunnen worden verworven, zal een onteigeningsprocedure krachtens de Onteigeningswet worden gevolgd. In die procedure spreekt de onteigeningsrechter zich uit over de onteigening en de hoogte van de schadeloosstelling. Dit geschiedt op basis van Titel IIa, artikel 72a van de Onteigeningswet, welk artikel ziet op de onteigening van gronden ten behoeve van de aanleg en verbetering van onder meer wegen, bruggen en spoorwegwerken. Onder de werking van dit artikel valt ook de aanleg en verbetering van werken ter uitvoering van dit tracébesluit. Zowel bij minnelijke verwerving als bij gerechtelijke onteigening gelden voor de vaststelling van de schadeloosstelling de uitgangspunten van de Onteigeningswet en daarmee samenhangende jurisprudentie. De schadeloosstelling is volledig. De rechthebbende dient vóór en na de aankoop of onteigening in een gelijkwaardige vermogens- en inkomenspositie te verkeren. De schadeloosstelling geschiedt in geld. Afhankelijk van de omstandigheden en mogelijkheden kan echter in voorkomende gevallen ook in de schade worden voorzien door middel van vervangende grond of andere feitelijke voorzieningen. E.e.a. zoals beschreven in paragraaf 2.1.5 van de Toelichting bij het tracébesluit.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW12	1 Geluid	De indiener is amateurtuinder op het complex De Schoffel en stelt de volgende vragen over het onderwerp geluidshinder: 1. Is (of wordt) er een (accumulatief) maximum gesteld aan het aantal personen- en/of goederentreinen? (nu per uur voorzien 8 intercity's en 6 sprinters). Voor Schiphol is het aantal vliegbewegingen (en daardoor de geluidshinder) wettelijk geregeld. Indien dat voor het aantal treinen niet zo is verzoekt indiener een dergelijk quotum ook af te spreken voor het aantal treinbewegingen. 2. Indiener verzoekt om opgave van het maximum geluidsniveau dat geproduceerd gaat worden, het type treinen, de toegestane maximum snelheid of de belading (gevaarlijke stoffen). 3. Indiener vraagt of bij het vaststellen van de treinbewegingen (en het geproduceerde geluidniveau) rekening gehouden is met gelijktijdig oprijdende of passerende treinen op de afzonderlijke sporen. 4. Indiener vraagt of buitenlandse treinen toegang hebben tot het traject Rijswijk-Delft (v.v.) (zoals wegtransport en vliegtuigen). Indien daar restricties gelden, welke zijn die en kunnen die op EU gronden en regels eenzijdig door buitenlandse vervoerders worden aangepast?	1. Met dit tracébesluit wordt beoogd om een lijnvoering met 8 intercity's en 6 sprinters te rijden tussen Den Haag en Rotterdam. Deze lijnvoering is uitgangspunt voor alle effectonderzoeken. Er is geen maximum gesteld aan het aantal personen- en/of goederentreinen. Wel gelden er (wettelijke) grenzen aan de milieuruimte en de capaciteit van de infrastructuur waarbinnen het treinverkeer kan toenemen. Specifiek voor geluid gelden geluidproductieplafonds (GPP's). Als gevolg van het project is er in Rijswijk geen sprake van overschrijding van geldende GPP's.De plafondsystematiek houdt in dat er aan weerszijden van de betrokken spoorwegen een keten van referentiepunten met - maximale - geluidwaarden komt te liggen. 2. Het maximum geluidniveau dat langs het tracé mag optreden, is het geluidproductieplafond. Dit is ofwel het nu geldende geluidproductieplafond of, op plaatsen waar het geldende geluidproductieplafond wordt overschreden, het gewijzigde geluidproductieplafond zoals dat wordt vastgesteld bij dit besluit. Jaarlijks vindt monitoring en naleving hiervan plaats door de spoorbeheerder. De toegestane maximumsnelheid op het traject tussen Rijswijk en Schiedam is 140 km/uur. Bij Schiedam loopt deze terug naar 80 km/uur. Op het emplacement Rotterdam kunnen treinen maximaal 60 km/uur rijden. Bij vertrek richting Delft kunnen de treinen na het perron aanzetten naar maximaal 80 km/uur. De treintypes waarmee ten behoeve van het akoestisch onderzoek is gerekend, zijn genoemd in het tracébesluit deelrapport geluid, bijlage I. 2, en betreffen ICM III. Als gevolg van het project wijzigt het verwachte vervoer van gevaarlijke stoffen over dit traject niet ten opzichte van de referentiesituatie. Vervoer van gevaarlijke stoffen blijft beperkt tot vervoer van en naar DSM in Delft. In paragraaf 4.5.1 van bijlage II van het MER is aangegeven dat in de huidige situatie en de referentiesituatie kleine hoeveelheden ammonia en zeer brandbare vloeistof vervoerd worden. Het traject is voorts zonder risicoplafond opgenomen in het Basisnet, omdat de hoeveelheden gevaarlijke stoffen die over de spoorweg worden vervoerd zo beperkt is, dat het niet of nauwelijks van invloed is op het groepsrisico. 3. Het rekenen met een equivalente geluidniveau Lden is wettelijk voorgeschreven. Het equivalente geluidniveau (Lden) ten gevolge van spoorverkeer wordt berekend conform het wettelijke Reken- en Meetvoorschrift 2012, standaard rekenmethode II. Het gelijktijdig oprijden of passeren van treinen op afzonderlijke sporen is een momentopname en wordt niet als zodanig berekend in de geluidmaat Lden omdat de geluidmaat Lden gebaseerd is op een jaargemiddelde. 4. Er rijdt één Nederlandse trein met buitenlandse bestemming over het traject, te weten de IC Amsterdam-Brussel (via Den Haag HS). De Thalys en andere hogesnelheidstreinen rijden via de HSL. Er kan buitenlands materieel over het traject rijden. Al het materieel moet voldoen aan de geldende normen in de EU.
	2 Veiligheid	Indiener stelt ten aanzien van het onderwerp veiligheid de vraag wat de wettelijk toegestane afstand is tussen het (nieuwe) spoortracé en het volkstuinencomplex.	Volkstuinen kunnen direct buiten het gebied dat benodigd is voor spoor en bijbehorende voorzieningen (zoals bijvoorbeeld spoorsloten en onderhoudspaden) worden aangelegd. Daarbij moet rekening worden gehouden met de afstanden zoals opgenomen in de Spoorwegwet. Een volkstuinencomplex is geen gevoelige bestemming in de zin van bijvoorbeeld geluid. Ook in het kader van externe veiligheid spelen de volkstuinen geen rol, aangezien het spoortraject in het Basisnet is opgenomen zonder risicoplafond, dus met omgevingsrisico nul. Dit komt doordat er slechts zeer beperkt transport plaatsvindt van gevaarlijke stoffen die in het Basisnet zijn opgenomen.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW13	1	Doorgangs-hoogte brug Kerstanje-wetering	Indiener is van mening dat bij het ontwerp van de doorgangshoogte (≥1.64m) van de brug over de Kerstanjewetering (Rijswijk) geen rekening gehouden is met het belang van de vaarroute voor recreatie- en beroepsvaart. In gemeentelijk (Westland) en provinciaal beleid ('Provinciale Vaarwegverordening') is een minimale doorgangshoogte van 1.80m vastgelegd. De gemeente Westland en provincie Zuid-Holland passen alle nieuwe en te renoveren bruggen op deze hoogte aan. De Kerstanjewetering is een belangrijke vaarroute in de regio en op dit moment zelfs de enige vanwege stremming van de Buitenwatersloot in Delft wegens werkzaamheden aan de spoortunnel in Delft. Het dringende verzoek is om de minimale hoogte van 1.80m aan te houden bij de Kerstanjewetering. Dit is van economisch belang.	In het ontwerptracébesluit is in artikel 7 van het Besluit een minimale doorgangshoogte van de brug van de Kerstanjewetering van 1,64 m opgenomen. Dit betreft een handhaving van de doorgangshoogte van de huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering. In het ontwerptracébesluit is uitgegaan van een vervanging van de brug en behoud van de bestaande doorgangshoogte op 1,64 m. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben per brief d.d. 19 januari 2016 met kenmerk PZH-2015-538545657DOS-2009-0023006 aan de staatssecretaris verzocht om een doorgangshoogte van de brug van 1.80 m te hanteren en toegezegd bereid te zijn deze wijziging mede te financieren. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Dit ter uitvoering van het provinciaal beleid in de Verordening Ruimte 2014 en de Vaarwegenverordening Zuid-Holland van de provincie Zuid-Holland. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens is dit opgenomen in de Toelichting. Dit leidt derhalve tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. De Buitenwatersloot is inmiddels weer bevaarbaar.
ZW14	1	Geluid	Indiener twijfelt aan de rekenmethode van de geluidseffecten in het noorden van Rijswijk en daarmee aan de voorgestelde geluidsbeschermende maatregelen. De geluidsoverlast zal door de toenemende treinintensiteit toenemen en dus vraagt de indiener om het volgende: de geluidsschermen aan de oostzijde moeten vervangen worden door kwalitatief goede en volwaardige geluidsschermen (i.p.v. de huidige verlenging van de geluidsabsorberende bekleding van de tunnelbak in Rijswijk en zoals ze aan de westzijde gerealiseerd worden).	Op grond van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 Geluid, ligt aan weerszijden van de spoorwegen een keten van referentiepunten, waarop geluidproductieplafonds (GPP's) zijn vastgesteldDeze GPP's zijn opgenomen in het geluidregister. Dat is het overzicht van maximaal toelaatbare geluidbelasting op de daartoe in de Wet milieubeheer bepaalde referentiepunten. Bij de wijziging van bestaand spoor zoals bij onderhavig project, wordt gekeken of als gevolg van het project de geldende GPP's worden overschreden. Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een gedetailleerd akoestisch onderzoek (geluidonderzoek) worden uitgevoerd voor adressen in de buurt. Daarin wordt gekeken naar de geluidbelasting op de gevel van zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen. Zolang de geluidproductie onder deze GPP's blijft, is er geen gedetailleerd akoestisch onderzoek nodig Worden GPP's overschreden, dan moet worden gezocht naar doelmatige maatregelen om de geluidtoename te reduceren. Voor dit tracébesluit is getoetst of de geluidproductie in de toekomstige situatie onder de GPP's blijft. Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van berekeningen conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 5. Uit de toetsing blijkt dat in het plangebied de geluidproductie op de meeste plaatsen lager ligt dan de geldende GPP's. Er is in Rijswijk geen sprake van wijziging van GPP's als gevolg van het project. Bovenstaande houdt voor de indiener van de zienswijze in, dat ondanks het feit dat de sporen dichter bij de woning komen te liggen en er meer treinen komen te rijden, de geluidbelasting binnen de wettelijke normen blijft en dat er daarom ter plekke geen geluidmaatregelen noodzakelijk zijn. Er zal daarom in het kader van dit tracébesluit ook geen sprake zijn van vervanging of aanpassing van de bestaande geluidsschermen in Rijswijk. Wel is het mogelijk dat in een ander kader in de toekomst geluidmaatregelen worden getroffen. Vanuit het landelijke Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt uiterlijk vóór 2020 onderzocht of en zo ja, welke geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg. Het streven in dit programma is om de geluidbelastingen terug te brengen tot 60 dB bij rijkswegen en 65 dB bij spoorwegen. De exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Het MJPG is een separaat proces, dat juridisch los staat van dit tracébesluit.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW15	1 Trillingen	De indiener stelt dat er onvoldoende aandacht is besteed aan het voorkomen van en adequate maatregelen nemen tegen trillingen. De indiener stelt dat de trillingen momenteel grote problemen voor omwonenden veroorzaken. De nieuwe spoortunnel kan deze problemen mogelijk verminderen maar het is onduidelijk in hoeverre dit kwantitatief en kwalitatief zal uitwerken. De bewoners rondom de spoorzone zullen ernstig te lijden krijgen van de spoorplannen.	In het kader van het tracébesluit en MER is onderzoek uitgevoerd naar trillingen. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het tracébesluit in paragraaf 4.2.4. Het complete onderzoek is in de bijlagen bij het tracébesluit opgenomen. Het onderzoek is uitgevoerd conform de geldende beleidsregel. Voor de spoortunnel in Delft geldt dat dit niet mogelijk is vanwege de bijzondere situatie met de in aanbouw zijnde spoortunnel en de bouwhistorie van de panden in Delft. Er zijn daarom op basis van een statistische benadering in combinatie met aanvullende metingen verwachte trillingsniveaus berekend, waarbij zeer conservatief te werk is gegaan. Op basis van het uitgevoerde onderzoek is de verwachting dat omwonenden minder overlast van trillingen zullen ervaren door de spoortunnel dan in de situatie met spoorviaduct. In het trillingenonderzoek is de referentiesituatie vergeleken met de plansituatie. Uit deze vergelijking volgt dat: 1. er geen negatief effect optreedt voor woningen aan de oostzijde (zowel maximale als gemiddelde trillingsniveaus), er rijden immers in de referentiesituatie al maatgevende treinen door de oostelijke tunnelbuis. Er wordt geen overschrijding van de bovenste grenswaarde verwacht in zowel de referentie- als de plansituatie; 2. er een negatief effect optreedt voor de westelijke zijde van de spoortunnel, waarbij voor de plansituatie de verwachting bestaat op basis van de berekeningen dat mogelijk bij 4% van de panden een overschrijding van de streefwaarde van Vmax optreedt. Er wordt geen overschrijding van de grenswaarde verwacht. Vanwege de statistische benadering welke is gehanteerd als gevolg van de resultaten van een trillingsproef, is op voorhand niet te zeggen welke panden dit zijn. Het aantal verwachte overschrijdingen volgt namelijk als een percentage waarbij niet het exacte pand kan worden aangemerkt. Nadat de oostelijke tunnelbuis in gebruik is genomen, zijn metingen in het kader van het project Spoorzone Delft uitgevoerd. De resultaten van deze trillingsmetingen zijn opgenomen in het tracébesluit. De trillingsmetingen bevestigen de betrouwbaarheid van de prognose en geven geen aanleiding tot wijziging van conclusies. Uit het onderzoek blijkt dat maatregelen niet doelmatig zijn. Zie voor verdere toelichting paragraaf 4.2.4 van de toelichting bij het tracébesluit en hoofdstuk 11 van het trillingenonderzoek in de bijlage bij de toelichting bij het tracébesluit.
	2 Laagfrequentgeluid	De indiener stelt dat er onvoldoende aandacht is besteed aan het voorkomen van laagfrequentgeluid. Er zouden adequate maatregelen genomen moeten worden tegen laagfrequentgeluid vanuit de tunnel.	In het kader van het tracébesluit en MER is onderzoek uitgevoerd naar laagfrequentgeluid. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het tracébesluit in paragraaf 4.2.4. Het complete onderzoek is in de bijlagen bij het tracébesluit opgenomen. Voor laagfrequentgeluid bestaat geen wettelijk toetsingskader. In het onderzoek is aangesloten bij de 'Methode De Ruiter'. Uit de toetsing van laagfrequentgeluid voor de spoortunnel volgen de onderstaande conclusies: 1 voor woningen aan de westzijde (Spoorsingel) volgt uit de berekeningen dat voor 6% een overschrijding van de grenswaarde van de Methode De Ruiter wordt gevonden. De berekening is echter een bovengrensbenadering door de gehanteerde overdrachtsfactor van 3 (maaiveld-verdiepingsvloer) die in de praktijk meestal lager ligt. 2 in de laagfrequentgeluidberekeningen is de gunstige werking van de nog te realiseren parkeergarage voor woningen aan de Spoorsingel niet meegenomen, waardoor in werkelijkheid er sprake is van minder en mogelijk geen overschrijdingen; 3 uit de metingen die in de periode tussen ontwerptracébesluit en tracébesluit in september 2015 zijn uitgevoerd, blijkt dat in woningen aan de oostzijde van de spoortunnel er op één locatie een overschrijding in de nacht is gemeten, mogelijk als gevolg van treinverkeer. Door de veelheid aan andere bronnen is dit echter met beperkte zekerheid te zeggen; 4 de veelheid van andere bronnen (wegverkeer, tramverkeer, bewoners etc.) resulteert in achtergrondniveaus die hoger liggen dan de niveaus als gevolg van treinverkeer; 5 als gevolg van het project wordt de situatie voor woningen aan de oostzijde gunstiger doordat het aantal treinen wordt verdeeld over vier in plaats van twee sporen en treinpassages daardoor deels verder van de woningen af plaatsvinden dan nu het geval is; 6 er volgt uit de afweging van maatregelen dat de trillingsreducerende ballastmat die reeds wordt toegepast in de spoortunnel een afdoende maatregel is.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW15	3 Geluid	De indiener stelt dat er onvoldoende aandacht is besteed aan het voorkomen van geluidsoverlast en adequate maatregelen nemen tegen geluidsoverlast nabij de noordelijke en zuidelijke tunneltoeritten. De indiener stelt dat de geluidsoverlast momenteel grote problemen voor omwonenden veroorzaakt. De nieuwe spoortunnel kan deze problemen mogelijk verminderen maar het is onduidelijk in hoeverre dit kwantitatief en kwalitatief zal uitwerken. De bewoners rondom de spoorzone zullen ernstig te lijden krijgen van de spoorplannen.	In het kader van het tracébesluit en MER is onderzoek uitgevoerd naar geluid. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het tracébesluit in paragraaf 4.2.2. De complete onderzoeksrapporten zijn in bijlage IV bij het tracébesluit en in het MER deel B opgenomen. De onderzoeken zijn uitgevoerd conform de geldende wet- en regelgeving. In het geluidsonderzoek is rekening gehouden met tunneltoeritten. Voor geluid is de uitkomst dat er nabij de noordelijke en nabij de zuidelijke tunneltoerit een geluidsscherm zal worden geplaatst. Daarmee wordt er ter hoogte van de tunneltoeritten voldaan aan de grenswaarden die gelden voor nieuwe aanleg spoor. Dit leidt tot een wijziging van GPP's. Er vindt monitoring plaats op de naleving van de GPP's.
ZW16	1 Geluidsschermen Rotterdam	Indiener vertegenwoordigt 19 bewoners aan de Essenburgsingel, die allen afzonderlijk de zienswijze hebben ondertekend. De indiener stelt dat het geluidsprobleem is te overzien, men ziet niet op tegen de verwachte stijging van 0,7 dB.	Er wordt kennisgenomen van deze reactie. Voor de volledigheid wordt vermeld dat het tracébesluit is gewijzigd ten opzichte van het ontwerptracébesluit doordat de voorziene geluidsschermen aan de noord- en zuidzijde van Rotterdam Centraal zijn vervallen als resultante van het in het kader van het tracébesluit geactualiseerde akoestisch onderzoek. De verwachte geluidbelasting ter hoogte van station Rotterdam Centraal is in het tracébesluit lager dan in het ontwerptracébesluit, en daarmee ook lager dan de verwachte stijging van 0,7 dB waar indiener over spreekt op basis van het ontwerptracébesluit.
	2 Geluidsschermen Rotterdam	De indiener stelt dat een geluidsscherm geluidsoverlast kan brengen doordat het omgevingsgeluid weerkaatst. De indiener wijst daarnaast op het feit dat in een eerdere uitspraak van de Raad van State waar het besluit om een geluidsscherm te plaatsen is vernietigd, omdat een geluidsscherm te weinig rekening hield met het belang van bewoners bij het behoud van hun uitzicht.	In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aantal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerptracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoestisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerpwijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (categorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentreinmaterieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting worden aangepast. Geluidsschermen ter plaatse van de Essenburgsingel en Stationssingel te Rotterdam zullen niet worden geplaatst, waardoor niet meer wordt toegekomen aan de door indiener gestelde vragen ten aanzien van geluidsschermen.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW16	3	Geluids-schermen Rotterdam	De indiener stelt dat een geluids-scherm het uitzicht vanuit de woning aan de Essenburgsingel zou belem-meren, omdat het vrije uitzicht op passerende treinen past in het wijk-beeld en dit beeld verlevendigt. Indiener stelt dat bovendien het risico op graffiti groot is bij plaatsing van een geluidsscherm, gezien andere schermen elders langs het spoor.	Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de hiervoor opgenomen beantwoording van onderdeel 2 van deze ziens-wijze.
	4	Geluids-schermen Rotterdam	Het plaatsen van een geluidsscherm tast volgens de indiener de natuurbe-leving aan. Langs het spoor onder-houdt de wijk namelijk een spoortuin die door een scherm kan worden aangetast. Aanleg kan ten koste gaan van aanwezige bomen op het spoor-talud. Dit tast volgens indiener uit-zicht en natuurbeleving aan.	Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de hiervoor opgenomen beantwoording van onderdeel 2 van deze ziens-wijze.
ZW17	1	Doorgangs-hoogte brug Kerstanje-wetering	De zienswijze is namens diverse gemeenten, verenigingen, stichtin-gen en bedrijven ingediend, die elk afzonderlijk de zienswijze mede heb-ben ondertekend. Ze wensen elk afzonderlijk als rechtstreeks belang-hebbende conform artikel 1:2 lid 1 van de Awb te worden beschouwd. De indiener verzoekt om het water-sportbelang toe te lichten in een aparte paragraaf in het tracébesluit. Indiener is van mening dat hier is gehandeld in strijd met art. 3:2 en 3:4 lid 1 van de Awb, waarin een zorgvul-dige voorbereiding en belangenafwe-ging voorgeschreven wordt. Daar-naast verzoekt indiener om de doorgangshoogte van de brug over de Kerstanjewetering te vergroten tot minimaal 1.80m, in aansluiting op de gebruikelijke doorgangshoogte in de regio. De Kerstanjewetering is een belangrijke vaarroute en is op dit moment cruciaal, omdat de Buiten-watersloot in Delft al 4 jaar afgeslo-ten is. Dit maakt de Kerstanjewete-ring de enige beschikbare vaarweg van de gemeenten Westland, Mid-den-Delfland, Rijswijk, Delft, Vlaar-dingen, Schiedam en Maassluis naar het Rijn-Schiekanaal (BRTN-vaar-weg). Het dringende verzoek is om de eventuele vaarwegstremming van de Kerstanjewetering pas te starten zodra de Buitenwatersloot weer bevaarbaar is.	In het ontwerptracébesluit is in artikel 7 van het Besluit een minimale door-gangshoogte van de brug van de Kerstanjewetering van 1,64 m opgeno-men. Dit betreft een handhaving van de doorgangshoogte van de huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering. In het ontwerptracébesluit is uitge-gaan van een vervanging van de brug en behoud van de bestaande door-gangshoogte op 1,64 m. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben per brief d.d. 19 januari 2016 met kenmerk PZH-2015-538545657DOS-2009-0023006 aan de staatssecretaris verzocht om een doorgangshoogte van de brug van 1.80 m te hanteren en toegezegd bereid te zijn deze wijzi-ging mede te financieren. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aange-past in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Dit ter uitvoering van het provinciaal beleid in de Verordening Ruimte 2014 en de Vaarwegenverorde-ning Zuid-Holland van de provincie Zuid-Holland. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit, en de Detailkaart. Tevens is dit opgenomen in de Toelichting. Dit leidt derhalve tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. De Buitenwatersloot is inmiddels weer bevaarbaar. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens is dit aangezien het watersportbelang bij de vaststelling van het tracébesluit wordt meegeno-men, is ons inziens geen sprake van strijdigheid met artikel 3:2 en 3:4 lid 1 van de Awb.
ZW18	1	Geluids-schermen Rotterdam	Indiener woont aan de Essenburgsin-gel. De indiener stelt dat het geluids-probleem is te overzien, men ziet niet op tegen de verwachte stijging van 0,7 dB.	Er wordt kennisgenomen van deze reactie. Voor de volledigheid wordt ver-meld dat het tracébesluit is gewijzigd ten opzichte van het ontwerptracé-besluit doordat de voorziene geluidsschermen aan de noord- en zuidzijde van Rotterdam Centraal zijn vervallen als resultante van het in het kader van het tracébesluit geactualiseerde akoestisch onderzoek.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW18	2	Geluids-schermen Rotterdam	De indiener stelt dat een geluids-scherm geluidsoverlast kan brengen doordat het omgevingsgeluid weer-kaatst. De indiener wijst daarnaast op het feit dat in een eerdere uit-spraak van de Raad van State waar het besluit om een geluidsscherm te plaatsen is vernietigd, omdat een geluidsscherm te weinig rekening hield met het belang van bewoners bij het behoud van hun uitzicht. De indiener stelt dat een geluidsscherm het uitzicht vanuit de woning aan de Essenburgsingel zou belemmeren, omdat het vrije uitzicht op passe-rende treinen past in het wijkbeeld en dit beeld verlevendigt. Indiener stelt dat bovendien het risico op graf-fiti groot is bij plaatsing van een geluidsscherm, gezien andere scher-men elders langs het spoor. Daar-naast gaat het geluidsscherm ten koste van bomen, ook daardoor wordt het uitzicht aangetast. Het plaatsen van een geluidsscherm tast volgens de indiener de natuurbele-ving aan. Langs het spoor onderhoudt de wijk namelijk een Spoortuin die door een scherm kan worden aangetast. Aan-leg kan ten koste gaan van aanwezige bomen op het spoortalud. Dit tast volgens indiener uitzicht en natuur-beleving aan.	In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aan-tal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot de noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoes-tisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerp-wijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (cate-gorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentrein-materieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van sta-tion Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting worden aange-past. Geluidsschermen ter plaatse van de Essenburgsingel te Rotterdam zullen niet worden geplaatst, waardoor niet meer wordt toegekomen aan de vra-gen ten aanzien van de door indiener gevreesde effecten van de geluids-schermen.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW19	1	Doorgangs-hoogte brug Kerstanje-wetering	De zienswijze is namens diverse particuliere belanghebbenden ingediend, die elk afzonderlijk de zienswijze mede hebben ondertekend. Ze wensen elk afzonderlijk als rechtstreeks belanghebbende conform artikel 1:2 lid 1 van de Awb te worden beschouwd. De indiener verzoekt om het watersportbelang toe te lichten in een aparte paragraaf in het tracébesluit. Indiener is van mening dat hier is gehandeld in strijd met art. 3:2 en 3:4 lid 1 van de Awb, waarin een zorgvuldige voorbereiding en belangenafweging voorgeschreven wordt. Daarnaast verzoekt indiener om de doorgangshoogte van de brug over de Kerstanjewetering te vergroten tot minimaal 1.80m, in aansluiting op de gebruikelijke doorgangshoogte in de regio. De Kerstanjewetering is een belangrijke vaarroute en is op dit moment cruciaal, omdat de Buitenwatersloot in Delft al 4 jaar afgesloten is. Dit maakt de Kerstanjewetering de enige beschikbare vaarweg van de gemeenten Westland, Midden-Delfland, Rijswijk, Delft, Vlaardingen, Schiedam en Maassluis naar het Rijn-Schiekanaal (BRTN-vaarweg). Het dringende verzoek is om de eventuele vaarwegstremming van de Kerstanjewetering pas te starten zodra de Buitenwatersloot weer bevaarbaar is.	In het ontwerptracébesluit is in artikel 7 van het Besluit een minimale doorgangshoogte van de brug van de Kerstanjewetering van 1,64 m opgenomen. Dit betreft een handhaving van de doorgangshoogte van de huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering. In het ontwerptracébesluit is uitgegaan van een vervanging van de brug en behoud van de bestaande doorgangshoogte op 1,64 m. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben per brief d.d. 19 januari 2016 met kenmerk PZH-2015-538545657DOS-2009-0023006 aan de staatssecretaris verzocht om een doorgangshoogte van de brug van 1.80 m te hanteren en toegezegd bereid te zijn deze wijziging mede te financieren. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens is dit opgenomen in de Toelichting. Dit leidt derhalve tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. De Buitenwatersloot is inmiddels weer bevaarbaar. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Dit ter uitvoering van het provinciaal beleid in de Verordening Ruimte 2014 en de Vaarwegenverordening Zuid-Holland van de provincie Zuid-Holland. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens is dit aangezien het watersportbelang bij de vaststelling van het tracébesluit wordt meegenomen, is ons inziens geen sprake van strijdigheid met artikel 3:2 en 3:4 lid 1 van de Awb.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW20	1 Geluid	Indiener verwacht een flinke toename in geluidsoverlast omdat door de spoorverdubbeling de afstand tussen woning en spoor verkleint. Er worden echter geen geluidsbeschermende maatregelen genomen (i.v.m. doelmatigheid), waardoor zijn woning bij 't Haantje onverkoopbaar wordt.	Op grond van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 Geluid, ligt aan weerszijden van de spoorwegen een keten van referentiepunten, waarop geluidproductieplafonds (GPP's) zijn vastgesteld. Deze GPP's zijn opgenomen in het geluidregister. Dat is het overzicht van maximaal toelaatbare geluidbelasting op de daartoe in de Wet milieubeheer bepaalde referentiepunten. Bij de wijziging van bestaand spoor zoals bij onderhavig project, wordt gekeken of als gevolg van het project de geldende GPP's worden overschreden. Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een gedetailleerd akoestisch onderzoek (geluidonderzoek) worden uitgevoerd voor adressen in de buurt. Daarin wordt gekeken naar de geluidbelasting op de gevel van zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen. Zolang de geluidproductie onder deze GPP's blijft, is er geen gedetailleerd akoestisch onderzoek nodig Worden GPP's overschreden, dan moet worden gezocht naar doelmatige maatregelen om de geluidtoename te reduceren. Voor dit tracébesluit is getoetst of de geluidproductie in de toekomstige situatie onder de GPP's blijft. Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van berekeningen conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 5. Uit de toetsing blijkt dat in het plangebied de geluidproductie op de meeste plaatsen lager ligt dan de geldende GPP's. Er is in Rijswijk geen sprake van wijziging van GPP's als gevolg van het project. Bovenstaande houdt voor de indiener van de zienswijze in, dat ondanks het feit dat de sporen dichter bij de woning komen te liggen en er meer treinen komen te rijden, de geluidbelasting binnen de wettelijke normen blijft en dat er daarom ter plekke geen geluidmaatregelen noodzakelijk zijn. Ter hoogte van de woning van indiener is sprake van een afname van de geluidbelasting van 0,5 tot 2,5 dB ten opzichte van het geldende GPP langs het spoor, als gevolg van stiller treinmaterieel dat reeds wordt ingezet. Voor de volledigheid zij vermeld dat een daling ten opzichte van het geldende GPP niet per definitie een daling ten opzichte van de huidige situatie betekent. Wel is het mogelijk dat in een ander kader in de toekomst geluidmaatregelen worden getroffen. Vanuit het landelijke Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt uiterlijk vóór 2020 onderzocht of en zo ja, welke geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg. Het streven in dit programma is om de geluidbelastingen terug te brengen tot 60 dB bij rijkswegen en 65 dB bij spoorwegen. De exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Het MJPG is een separaat proces, dat juridisch los staat van dit tracébesluit. Indien belanghebbende van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit, kan hij op grond van artikel 18 van het Besluit (schaderegeling) een verzoek tot schadevergoeding indienen. De Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 is van toepassing, met uitzondering van artikel 2 lid 1 van deze beleidsregel.
	2 Bereikbaarheid	Ook merkt de indiener op dat de ontsluiting én de nutsvoorzieningen van zijn woning de voorgestelde onderdoorgang kruisen. De indiener vertrouwt erop dat hiermee rekening wordt gehouden en de indiener hier geen consequenties van ondervindt.	Door de aanleg van de viersporigheid en de bouw van de onderdoorgang voor het wegverkeer wordt de bestaande ontsluiting van het perceel grond waarop de woning van indiener staat afgesneden van de openbare weg. De aansluiting van de nutsvoorzieningen wordt aangepast als gevolg van de realisatie van de onderdoorgang. De gemeente Rijswijk draagt zorg voor een alternatieve perceelontsluiting, voordat de huidige perceelontsluiting afgesneden wordt door de weg naar de onderdoorgang onder het spoor. Burgemeester en Wethouders van Rijswijk hebben op 9 februari 2016 besloten (kenmerk 16.009909/ PB RB) in te stemmen met de brief (dagtekening 9feb16 en kenmerk 15.146235, op 16 februari 2016 door de gemeente Rijswijk persoonlijk aan indiener overhandigd) aan indiener waarin voorgaande verwoord is.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW21	1 Geluids-schermen Rotterdam	De indiener mist onderzoek naar de toename van geluid door de plaatsing van het geluidsscherm i.v.m. autoverkeer tussen het scherm en de huizen. Indiener stelt dat bij regenachtig weer de geluidsoverlast van wegverkeer het grootst is. Graag ziet de indiener aanvullend onderzoek op dit punt. De indiener verzoekt aanvulling op de kostenraming en geluidsreducerende maatregelen ten aanzien van extra isolatie van woningen. De indiener stelt dat door het plaatsen van het geluidsscherm een gesloten systeem zal ontstaan wat een verhoogde concentratie van schadelijke stoffen teweeg zal brengen. De indiener mist een onderbouwing ten aanzien van dit effect. Graag ziet de indiener aanvullend onderzoek op dit punt. De indiener vraagt zich af wat de mogelijkheden zijn om de effecten van trillingen ten gevolge van het plaatsen van geluidsschermen te voorkomen (zoals bijvoorbeeld boortechnieken). De indiener merkt op dat met de bouw van o.a. het nieuwe centraal station scheurvorming is ontstaan. De indiener vraagt zich af wat de maatregelen zijn om dit/verergering te voorkomen en waar de schade te verhalen is als dit wel optreedt.	In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aantal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerptracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot de noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoestisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerpwijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (categorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentreinmaterieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Ook betekent dit dat er geen sprake is van maatregelen op woningniveau, omdat er wordt voldaan aan de wettelijk toegestane normen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting worden aangepast. Geluidsschermen ter plaatse van de Essenburgsingel en de Stationssingel te Rotterdam zullen niet worden geplaatst, waardoor niet meer wordt toegekomen aan de door indiener gestelde vragen ten aanzien van geluidsschermen.
	2 Relatie met overige projecten	De indiener vraagt zich af of er in het onderzoek cumulatief rekening is gehouden met het project 'plaatsen van een geluidsscherm aan de Stationssingel bij emplacement Rotterdam' waarvoor door de DCMR milieudienst Rijnmond een omgevingsvergunning is afgegeven. Indien de effecten op geluid, luchtverontreiniging en grondwater van dit project niet (cumulatief) meegenomen zijn, verzoekt de indiener aanvullend onderzoek op dit punt.	De indiener wijst op een omgevingsvergunning voor een reeds bestaand emplacement, waarvan de procedure losstaat van dit project. In dat kader hebben burgemeester en wethouders van Rotterdam op 1 mei 2015 besloten het bedoelde geluidsscherm niet te plaatsen (kenmerk besluit: 21948353/406978). Ter hoogte van station Rotterdam Centraal zullen in dit tracébesluit geen geluidsschermen worden geplaatst. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar het antwoord bij onderdeel 1 van deze zienswijze. Omdat ter plaatse van de Stationssingel in Rotterdam geen geluidsschermen worden geplaatst, is de inhoud van de zienswijze voor het onderwerp geluid verder niet relevant. Voor het onderwerp luchtkwaliteit geldt uit het in het kader van het MER en tracébesluit uitgevoerde onderzoek het volgende. De maatgevende effecten van het project treden op ter hoogte van de tunneltoeritten van de tunnel die in het kader van het project Spoorzone Delft wordt gerealiseerd. De maatgevende effecten treden daarmee op binnen het plangebied ter hoogte van Delft. Buiten dit gebied, dus ook in Rotterdam, zijn relevante effecten op de luchtkwaliteit uitgesloten, aangezien het project niet voorziet in een toename van dieseltreinen of andere bronnen met relevante emissies naar de lucht. Er is daarom geen sprake van relevante cumulatie van luchtkwaliteiteffecten in Rotterdam en daarom zijn deze niet meegenomen in het onderzoek. In het geval de indiener wil wijzen op de effecten van alleen het geluidsscherm op de luchtkwaliteit en het grondwater, geldt het volgende antwoord. Omdat het bedoelde scherm is vervallen in het tracébesluit, wordt niet meer toegekomen aan de vraag of de gevreesde effecten van de aanleg of de verhoging van die schermen zullen optreden.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW21	3 Geluids-schermen Rotterdam	De indiener stelt dat niets vermeld staat over de kap van bomen ter hoogte van de Stationssingel 55 in het rapport getiteld 'Bomeninventarisatie'. De indiener wenst een garantie te ontvangen dat geen enkele boom (hoger dan 3 meter) zal worden gekapt ten behoeve van dit project of aanverwante projecten die door de gemeente Rotterdam of een ander bevoegd gezag worden uitgevoerd in de komende jaren. De indiener stelt dat de bomenrij nu een afzienbare geluidsreductie voor zijn rekening neemt, met name ten aanzien van geluid dat over het geluidsscherm heen komt. De indiener stelt dat het zonde zou zijn als dit geluid niet langer door de bomen zou worden opgevangen. Het geluid dat over de geluidsschermen komt zal volgens de indiener juist het meeste effect hebben. De indiener verzoekt om de contactgegevens van de persoon waar een handhavingverzoek ingediend kan worden mocht er toch sprake zijn van het kappen van bomen.	Zoals hierboven is aangegeven, worden er in het kader van dit project geen geluidsschermen aangelegd of verhoogd. Om die reden wordt niet meer toegekomen aan de vraag of de gevreesde effecten van de aanleg of de verhoging van die schermen zullen optreden. Bomen worden immers alleen gekapt indien dat nodig is voor de uitvoering van het project of mitigerende maatregelen. Beiden spelen geen rol bij station Rotterdam Centraal. De staatssecretaris kan enkel vermelden dat de bomen ter plaatse van Stationssingel 55 ten behoeve van het project PHS viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid niet hoeven te worden gekapt. De staatssecretaris kan geen toezeggingen doen namens de gemeente Rotterdam of andere bevoegde gezagen.
	4 Procedure	De indiener verzoekt om op de hoogte te worden gehouden van de procedure en een afschrift van het definitieve tracébesluit te ontvangen.	Kennisgeving van het definitieve tracébesluit vindt via de gebruikelijke kanalen plaats, waaronder in ieder geval de Staatscourant en dezelfde kanalen als de kennisgeving van het ontwerptracébesluit. In die kennisgeving wordt aangegeven op welke locaties de papieren versie van het besluit kan worden ingezien en op welke website(s) de stukken kunnen worden gedownload. Indieners van zienswijzen krijgen persoonlijk bericht.
ZW22	1 Informatie	Indiener vraagt om informatie binnen welke dagdelen en met welke frequentie het treinverkeer zal plaatsvinden.	De PHS-lijnvoering betekent een uitbreiding tot 8 intercity's en 6 sprinters per uur per richting overdag. Het is dus een uitbreiding van het aantal reizigerstreinen. De prognose voor het aantal goederentreinen bedraagt voor het traject Schiedam - Delft DSM 6,0 per dag voor beide richtingen samen en voor het traject Delft DSM - Rijswijk 5,5 per dag voor beide richtingen samen voor zowel de referentie- als de plansituatie. De goederentreinen naar DSM rijden alleen in de avonduren.
	2 Informatie	Indiener vraagt wanneer spoor- en onderhoudswerkzaamheden zullen plaatsvinden.	De uitvoering van het project is gepland in de periode 2018 - 2023. De planning van onderhoudswerkzaamheden aan het spoor maakt geen deel uit van dit tracébesluit.
	3 Geluid	Indiener is toekomstig bewoner van de nieuwbouwlocatie gelegen aan het Beatrixpark langs de spoorweg te Schiedam. Indiener betoogt dat de effecten van PHS op geluid op dat deel (hogere frequentie) niet zijn bepaald voor onderhavige locatie. Het bestemmingsplan voor de nieuwbouwlocatie (Over Het Water) plus de effecten op dat plan zijn niet genoemd in het ontwerptracébesluit volgens indiener.	De nieuwbouwlocatie 'Over het water' (bestemmingsplan Nieuwland 2004) ligt binnen het studiegebied van de in het kader van het tracébesluit en MER uitgevoerde effectonderzoeken. Het bestemmingsplan 'Nieuwland 2004' ontbrak ten onrechte in de lijst van bestemmingsplannen in het studiegebied in paragraaf 1.2.4 van het ontwerptracébesluit en is alsnog toegevoegd. Uit het geluidonderzoek dat is uitgevoerd blijkt dat bij deze nieuwbouwlocatie geen sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond (GPP). Om die reden hoeven in het tracébesluit ten behoeve van onderhavig project geen maatregelen ten aanzien van geluidhinder op deze locatie te worden geborgd. In Schiedam zijn er als gevolg van het project geen geluidbelastingen waarvoor wettelijke maatregelen zijn vereist. In het kader van het MJPG, dus buiten het kader van dit project, worden naar verwachting maatregelen voorgesteld nabij de Groeneweg aan de westzijde van het spoor, nabij Buitenkerklaan, Polderweg en Joppelaan (oost- en westzijde spoor) en Schiedam centrum aan de zuidzijde van het spoor. Geluidreducerende maatregelen die worden getroffen in het kader van het bestemmingsplan Nieuwland 2004 zijn beschreven in het betreffende bestemmingsplan van de gemeente Schiedam. Het bestemmingsplan Nieuwland 2004 is in paragraaf 1.2.4 van het tracébesluit toegevoegd aan het overzicht van bestemmingsplannen. De overige aspecten van de zienswijze leiden niet tot aanpassing van het tracébesluit.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW22	4 Geluid	Daarbij verzoekt de indiener om het onderzoeksgebied voor geluid en locatie van 9 referentiepunten in Schiedam aan te geven.	In figuur 3.1 in de Toelichting van het tracébesluit en in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek, dat is opgenomen als bijlage IV bij het tracébesluit, is aangegeven dat het studiegebied van dit onderzoek het gebied tussen Den Haag Centraal (km 60.3) en Rotterdam Centraal (km 84.1) betreft. In het geactualiseerde akoestisch onderzoek voor het tracébesluit is sprake van 10 referentiepunten in Schiedam met een overschrijding. In het akoestisch onderzoek voor het ontwerptracébesluit waren dit er 9. In figuur 6.2 uit het akoestisch onderzoek, dat is opgenomen in bijlage IV bij het tracébesluit, is de ligging van de bedoelde referentiepunten in Schiedam waar sprake is van een overschrijding van de geluidproductieplafonds (GPP's) weergegeven. Deze punten liggen buiten het plangebied van voornoemd bestemmingsplan. Zoals hiervoor vermeld, hoeven in het plangebied van voornoemd bestemmingsplan geen maatregelen te worden getroffen.
	5 Luchtkwaliteit	Indiener is toekomstig bewoner van de nieuwbouwlocatie gelegen aan het Beatrixpark langs de spoorweg te Schiedam. Indiener betoogt dat de effecten van PHS op luchtkwaliteit op dat deel (hogere frequentie) niet zijn bepaald voor onderhavige locatie. Het bestemmingsplan voor de nieuwbouwlocatie (Over Het Water) plus de effecten op dat plan zijn niet genoemd in het ontwerptracébesluit volgens indiener. Met betrekking tot luchtvervuiling vraagt indiener zich af waarom een hogere waarde gehanteerd is, terwijl m.i.v. 1-1-2015 lagere waarden gelden.	In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor concentraties van stoffen in de buitenlucht. Voor grenswaarden geldt dat het voorgeschreven kwaliteitsniveau moet zijn bereikt en vervolgens in stand moet worden gehouden. De grenswaarden zijn in tabel 3.1 van het deelonderzoek luchtkwaliteit bij het MER opgenomen. De resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek zijn opgenomen in paragraaf 4.2.3 van het tracébesluit. De genoemde ingangsdata voor NO_2 en PM_{10} zijn de data waarop de derogatietermijn afloopt of, inmiddels, afgelopen is. Uiterlijk vanaf de genoemde data moet er in Nederland aan de weergegeven grenswaarden voldaan worden. Deze datum is voor NO_2 en PM_{10} 1 januari 2015. In het luchtkwaliteitonderzoek is gekeken naar het jaar 2020 (jaar na ingebruikname), waarbij rekening is gehouden met de afgelopen derogatietermijn en geldende grenswaarden. Sinds 1 januari 2015 geldt er voor $PM_{2,5}$ een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties van 25 µg/m³. Wat betreft $PM_{2,5}$ geeft het RIVM aan dat de concentraties PM_{10} en $PM_{2,5}$ sterk gerelateerd zijn. Op basis van de huidige kennis over emissies en concentraties van $PM_{2,5}$ en PM_{10}, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor $PM_{2,5}$ zal worden voldaan. Aangezien er in het luchtkwaliteitsonderzoek geen overschrijdingen voor PM_{10} zijn geconstateerd, kan ervan uit worden gegaan dat overschrijding van de plandrempel voor $PM_{2,5}$ redelijkerwijs uitgesloten is.
	6 Onderdoorgang Rijswijk Buiten	Indiener geeft aan de onderdoorgang ten noorden 't Haantje een onnodige verkwisting te vinden.	De overweg bij 't Haantje wordt in zijn geheel afgesloten omdat deze bij viersporigheid niet meer voldoet aan geldende overwegveiligheidseisen. De noodzaak van een alternatieve oplossing en daarmee gepaard gaande kosten waren reeds vroeg in de voorbereiding van dit besluit een gegeven. Er komt in de plaats van de gelijkvloerse overweg 't Haantje één nieuwe onderdoorgang ongeveer 250 m ten noorden van de huidige overweg. In het MER is aangegeven welke andere oplossingsrichtingen dan deze onderdoorgang mogelijk waren en waarom deze onderdoorgang verkozen is. De extra kosten voor deze oplossing zijn noodzakelijk om te voldoen aan de overwegveiligheidseisen en de oplossing brengt bovendien met zich mee dat de nieuwbouwwijk Rijswijk Buiten beter ontsloten wordt.
ZW23	1 Relatie met overige projecten	De indiener spreekt namens de bewoners aan de noordzijde van de Spoorzone Delft en het Ruys de Beerenbrouckplein. De indiener vertegenwoordigt zestien personen die de zienswijze niet mede ondertekend hebben. De nadrukkelijke wens wordt uitgesproken om het project te realiseren, mits het project tegelijk met of aansluitend aan Spoorzone Delft wordt gerealiseerd.	De westelijke tunnelbuis wordt in het kader van het project Spoorzone Delft in 2017 casco opgeleverd. In de projectplanning van PHS Viersporigheid Rijswijk - Delft Zuid wordt bij een positief realisatiebesluit uitgegaan van start realisatie in 2018.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW23	2 Geluid	De indiener attendeert erop dat naast het treinverkeer ook de in- en uitrit van de Spoorsingelgarage wordt gerealiseerd. Dit is een garage voor 650 auto's. Uit de analyse van de milieueffecten rond deze in- en uitrit van de garage is geconcludeerd dat de toelaatbare geluidsgrenzen en fijn stofgrenzen zeer dicht zijn genaderd. Met de gemeente Delft is afgesproken dat er geluid- en fijn stofmetingen zullen worden gedaan in de periode dat de garage in gebruik is om de gebruikte modellen te kunnen verifieren en zo nodig maatregelen te nemen om overschrijdingen tegen te gaan. Als nu een hoog frequente spoorwegverbinding wordt aangelegd in dit zelfde gebied maken de bewoners zich, naast de algemene punten zoals genoemd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, ernstige zorgen over de volgende kernpunten: Te hoge geluidsoverlast in combinatie met in- en uitrit van de Spoorsingelgarage.	Ten aanzien van de Spoorsingelgarage geldt dat hiervoor een separaat besluit geldt, namelijk bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel (vastgesteld op 25 september 2014). Zienswijzen ten aanzien van die garage kunnen niet meer naar voren worden gebracht, ook niet in het kader van dit tracébesluit. Uit dat bestemmingsplan blijkt overigens dat voor wat betreft geluidhinder er geen wettelijk toetsingskader geldt, maar dat is aangesloten bij het toetsingskader voor gezoneerde wegen zoals opgenomen in de Wet geluidhinder. Daarbij geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB. De maximaal optredende geluidbelasting als gevolg van de toerit van de parkeergarage bedraagt 57 dB en ligt daarmee ruim onder de maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB. Uit dat bestemmingsplan blijkt verder dat voor wat betreft luchtkwaliteit de realisatie van de parkeergarage leidt tot een toename van maximaal 1,0 µg/m³ voor stikstofdioxide en 0,3 µg/m³ voor fijn stof. Daarmee wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Ook normen van andere relevante stoffen worden ruimschoots behaald. De parkeergarage is onderdeel van de referentiesituatie in de onderzoeken en wordt daarom op die wijze reeds meegenomen. Ter plaatse van de in- en uitritten van de nog te realiseren parkeergarage leidt dit tracébesluit niet tot een toename van geluidbelasting en/of verslechtering van de luchtkwaliteit omdat de treinen hier door een tunnel rijden. Als gevolg van het project Spoorzone Delft zijn door de aanleg van de tunnel de geluidbelastingen in het gebied al drastisch afgenomen. De woningen langs de spoortunnel in Delft hebben geen geluidbelasting meer ten gevolge van het spoor. Uit het voor het tracébesluit uitgevoerde geluidonderzoek blijkt dat er nabij de tunneltoeritten sprake is van overschrijdingen van de streefwaarde van 55dB. Daarom zijn maatregelen afgewogen in het onderzoek. Hieruit volgt dat ten behoeve van het terugdringen van de geluidbelasting op omliggende geluidgevoelige bestemmingen zowel bij de noordelijke als de zuidelijke tunneltoerit een geluidsscherm wordt geplaatst aan de westzijde van het spoor en dat ter hoogte van beide tunneltoeritten raildempers worden toegepast. Met betrekking tot het ontwerp geldt dat rekening is gehouden met de benodigde voorzieningen ten aanzien van trillingen en geluid zoals nodig blijkt uit het bestemmingsplan Spoorzone Delft en dit tracébesluit.
	3 Trillingen	Indiener maakt zich ernstige zorgen om te hoge trillingsoverlast door de fors toenemende frequentie van treinen welke tegelijkertijd in de tunnel rijden. Hierbij is naast de hoeveelheid ook de zwaarte (amplitude) van de trillingen een grote bron van zorg. Indiener maakt zich ernstige zorgen doordat er meer treinen tegelijk gaan rijden met als gevolg meer trillingen en mogelijk zwaardere trillingen zal dit tot zetting en zakking leiden van de huizen direct rond de spoorzone. Doordat er meer treinen tegelijk gaan rijden met als gevolg meer trillingen en mogelijk zwaardere trillingen zal dit tot zetting en zakking leiden van de huizen direct rond de spoorzone. De verwachting is dat het technische ontwerp van het Spoortunneltracé geheel is afgerond. Daarom is de vrees dat er geen extra voorzieningen voor trillingsarme en geluiddempende maatregelen genomen kunnen worden.	Het effect op de gemiddelde trillingsbelasting van het toenemend aantal reizigerstreinen is in het trillingsonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het tracébesluit en MER in kaart gebracht. Er is getoetst of er sprake is van hinder volgens de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts). Er wordt geen overschrijding van de toelaatbare grenswaarde van Vper gevonden. Voor de toetsing van de maximale niveaus Vmax volgt de verwachting dat voor circa 4 % van de woningen direct gelegen aan de westelijke zijde van de spoorzone (Spoorsingel) een overschrijding van de streefwaarde optreedt bij ingebruikname van de westelijke tunnelbuis, maar geen overschrijding van de grenswaarde. Voor het Ruys de Beerenbrouckplein geldt dat deze woningen niet direct aan de spoortunnel liggen en daardoor lagere trillingsniveaus worden verwacht. De verwachte trillingsniveaus zijn dermate laag dat wanneer gekeken wordt naar schade (SBR-richtlijn deel A) de niveaus ver onder de toelaatbare grenswaarden liggen (kans op schade is in dat geval zeer gering en minder dan 1 %). De aanlegfase is maatgevend voor wat betreft schade. Het tegelijkertijd rijden van treinen resulteert naar verwachting niet in een toename van trillingsniveau. Van een overschrijding van de grenswaarde wanneer getoetst wordt op schade is naar verwachting geen sprake.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW24	1	Geluids-schermen Rotterdam	De indiener stelt dat de verplichting tot het voorstellen van geluidsschermen onjuist is. De wettelijke voorschriften zijn, zijn inziens, bedoeld om individuen te beschermen tegen schade ten gevolge van werkzaamheden. Omdat de geluidsschermen al eerder door de Raad van State van de hand zijn gedaan op de zelfde locatie om de zelfde redenen is er geen reden tot het opnieuw voorstellen van de geluidsschermen. Daarnaast draagt de indiener de volgende argumenten aan tegen het plaatsen van de geluidsschermen: (1) de schermen weerkaatsen het geluid van het straatverkeer; (2) het scherm wordt gebruikt als doek voor graffitiartiesten, met daarbij horende negatieve gevolgen; (3) de lichtinval aan de zuidzijde van de woningen zal geblokkeerd worden door de schermen; (4) fijn stof afkomstig van het verkeer en stroomafnemers van de tram zal niet kunnen verwaaien.	De wettelijk voorgeschreven aanpak is: uitvoeren geluidsonderzoek (bepalen geluidbelasting), afweging akoestische maatregelen. Deze afweging moet per project gemaakt worden. Een eerdere afwijzing door de Raad van State van een geluidsscherm in een ander project is daarom niet per definitie een grond om geen schermen te plaatsen. Wel kan het zijn dat in de afweging voor dit project dezelfde (inhoudelijke) argumenten aan de orde zijn om al dan niet geluidsschermen te plaatsen. In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aantal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerptracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot de noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoestisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerpwijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (categorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentreinmaterieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting worden aangepast. Omdat de geluidsschermen ter plaatse van de Essenburgsingel en Stationssingel in Rotterdam niet worden geplaatst, wordt niet meer toegekomen aan de door indiener gestelde vragen ten aanzien van geluidsschermen.
	2	Geluid	De indiener constateert een inconsistentie in de tekst van de publieksbrochure MER: op bladzijde 17 van de publieksbrochure MER wordt gesteld dat het geluid over het algemeen overschreden zal worden omdat de treinen sneller gaan rijden. Vervolgens luidt de conclusie voor Rotterdam dat daar in het algemeen geen maatregelen voor geluid genomen hoeven te worden. Waarna in figuur 18 wel een geluidsscherm geprojecteerd is voor appartementen aan de Stationssingel. De indiener vermoedt dat er ten aanzien van geluid geen rekening is gehouden met langzamer rijdende treinen in de omgeving van het centraal station. Om die redenen stelt de indiener dat de geluidshinder nooit overschreden zal worden in tegenstelling tot wat gesteld wordt in de publieksbrochure MER.	De informatie in de publieksbrochure MER is niet meer actueel voor wat betreft het onderwerp geluid, nu er voor het tracébesluit een actualisatie van het akoestisch onderzoek heeft plaatsgevonden. In de beantwoording van onderdeel 1 van deze zienswijze is aangegeven wat de nieuwe resultaten uit het akoestisch onderzoek zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de intensiteiten en snelheden zoals die zijn opgenomen in SoundCheck en het Geluidregister, de twee door Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail opgestelde instrumenten voor toepassing van de wetgeving ten aanzien van geluidhinder voor het spoor. De treinintensiteiten per baan en de snelheden per afzonderlijk spoor en type trein zijn voor de projectprognose aangeleverd door de spoorbeheerder. Hiermee staan de intensiteiten en snelheden op zeer gedetailleerd niveau in het geluidmodel. Dit is het hoogste detailniveau waarop de brongegevens kunnen worden ingevoerd in SoundCheck en voldoet daarmee aan de wet- en regelgeving. Ook is in het onderzoek rekening gehouden met de komst van stiller materieel.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW24	3 Trillingen	De indiener benadrukt en vraagt aandacht voor de schade die de lage trillingen veroorzaken ten gevolge van werkzaamheden in de omgeving van het station. De indiener geeft aan dat er al bestaande schade is, ook al is deze niet altijd zichtbaar. De indiener benadrukt dat hier rekening mee gehouden dient te worden.	In het kader van het project zullen bij station Rotterdam Centraal alleen werkzaamheden aan wissels plaatsvinden. Dit zijn werkzaamheden die geen trillingshinder hoeven op te leveren en slechts tijdelijk van aard zijn. Uit het in het kader van het MER en tracébesluit uitgevoerde trillingsonderzoek volgt dat de trillingen van de treinen niet tot schade aan gebouwen zullen leiden, ook niet bij gebouwen in slechte staat.
	4 Geluidsschermen Rotterdam	De indiener stelt dat geluidsoverlast voor bewoners aan de Stationssingel (tot en met nummer 27) vooral te wijten is aan de reflexen van de stationshal. De indiener geeft aan dat de voorkeur uit gaat naar geluidsabsorberende maatregelen aan de gevels van de appartementen, zoals de bewoners kenbaar hebben gemaakt tijdens de inloopavond.	De stationshal bestaat uit een kap die het geluid van de treinen aan de perrons afschermt van de omgeving. In de bestaande situatie worden de woningen aan Stationssingel deels belast met treingeluid via de opening die nog bestaat tussen de stationshal en het bestaande scherm (N3). Aan de buitenzijde is de stationshal reflecterend. De bouwwijze en nu de aanwezigheid van de kap van de stationshal zijn geen onderdeel van dit tracébesluit. Het geluid van het verkeer op de Stationssingel wordt gereflecteerd naar de woningen aan de Stationssingel. Voor de woningen aan de Stationssingel 3 t/m 27 overheerst het gecombineerde directe/gereflecteerde geluid van de weg in vergelijking met het treingeluid. In het kader van het ontwerptracébesluit en het tracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van onderhavig project. Voor de resultaten hiervan wordt verwezen naar de beantwoording bij onderdeel 1 van deze zienswijze.
	5 Geluidsschermen Rotterdam	De indiener stelt dat de geluidsschermen het geluid vanaf de weg terugkaatsen. Om die reden is een geluidswand geen oplossing omdat het zijn doel (het verminderen van de overlast) niet waarmaakt. De geluidswand resulteert in grote gevolgen voor de bewoners, namelijk door: 1) meer geluidsoverlast door weerkaatsing; 2) vervuilde lucht en stank zal door de nieuwe wand minder snel verdwijnen; 3) verstoring van uitzicht en lichtinval; 4) schade aan huizen door plaatsen van geluidsscherm in dijklichaam; 5) schade aan de houten fundering door wegpompen van grondwater; 6) schade door trillingen die ontstaan bij werkzaamheden. De indiener stelt dat de bewoners geen geluidswand willen maar gevelisolatie tegen geluid en polystyreenplaten tegen trillingen en beschadiging van fundering en gebouwen. De indiener wijst op de geluidsoverlast en afbreuk aan de omgeving die afkomstig is van de nieuwe stationshal en geeft daarvoor potentiële maatregelen.	In het kader van het ontwerptracébesluit en het tracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Voor de resultaten hiervan wordt verwezen naar de beantwoording bij onderdeel 1 van deze zienswijze. Ten aanzien van trillingen wordt verder verwezen naar de beantwoording bij onderdeel 3 van deze zienswijze.
	6 Veiligheid	De indiener stelt dat het thema veiligheid genegeerd of gebagatelliseerd wordt. Indiener vraagt zich af welke bescherming de huizen in de Provenierswijk hebben en hoe de veiligheid wordt gewaarborgd. Hij duidt hierbij op dichtbij passerende goederentreinen, de situering van de calamiteitenroute, de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die via Rotterdam Centraal worden vervoerd en gevaar van bonte en bloktreinen dat gebleken zou zijn bij renovatieplannen voor het station.	In het kader van het tracébesluit en MER heeft onderzoek naar veiligheid plaatsgevonden. Dit heeft betrekking op tunnelveiligheid, spoorveiligheid, brandveiligheid en externe veiligheid. De resultaten hiervan zijn weergegeven in paragraaf 4.2.1 van het tracébesluit. In de huidige situatie wordt langs het gehele traject voldaan aan de wettelijke normen qua veiligheid. Als gevolg van het project is er geen sprake van meer goederentreinen in de plansituatie dan in de referentiesituatie. Daarom heeft het project geen effect op de externe veiligheid, in relatie tot het railtransport van gevaarlijke stoffen. Het project heeft geen betrekking op het mogelijk maken van meer goederentreinen, waardoor het project ook na invoering van PHS voldoet aan de wettelijke normen voor veiligheid. De onderwerpen die indiener aandraagt vallen daardoor buiten de scope van dit tracébesluit.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW24	7	Cumulatieve effecten	De indiener heeft ter volledigheid, om aan te geven dat er in de omgeving nog meer ontwikkelingen zijn waar zij bezwaar op (willen) maken, de reactie op de ontwerpvergunning 'herinrichting Proveniersplein' opgenomen als bijlage. De cumulatieve effecten van alle ontwikkelingen beschouwt de indiener als nadelig voor de omgeving. Het is voor indiener onduidelijk hoe hier op ieder individueel project bezwaar op kan worden gemaakt.	Er is inmiddels in overleg met de gemeente Rotterdam contact opgenomen met bewoners. De projectorganisatie heeft er wegens het vervallen van de geluidsschermen ter hoogte van station Rotterdam Centraal toe besloten om geen extra afstemming met omwonenden alhier te organiseren. Voor elk project of ruimtelijke ingreep waarvoor een vergunning of ruimtelijk besluit benodigd is, wordt door de betreffende initiatiefnemer een wettelijke procedure gevolgd die gelegenheid biedt tot inspraak. Onderhavige zienswijzenprocedure heeft alleen betrekking op het tracébesluit PHS viersporigheid Rijswijk - Delft Zuid.
	8	Geluidsschermen Rotterdam	De indiener vindt de formulering op bladzijde 17 van de publieksbrochure MER over uitstel van het plaatsen van geluidsschermen na eerdere protesten onduidelijk. De indiener wenst meer informatie over wat dit betekent voor het MER en de onderliggende plannen en werkzaamheden.	De door indiener bedoelde tekst heeft betrekking op het plaatsen van een geluidsscherm in het kader van een door burgemeester en wethouders van Rotterdam verleende omgevingsvergunning voor activiteiten op een bestaand emplacement. De procedure hiervoor staat los van dit project. In dat kader hebben burgemeester en wethouders van Rotterdam op 1 mei 2015 besloten het bedoelde geluidsscherm niet te plaatsen (kenmerk besluit: 21948353/406978). Geluidsschermen zullen ook in het kader van dit project niet worden geplaatst, ook niet aan de Stationssingel.
	9	Procedure	De indiener stelt dat de 'overkill' aan (ter inzage liggende) omgevingsvergunningaanvragen de omgeving onvoldoende in staat stelt hier adequaat op te reageren.	Zie voor beantwoording onderdeel 7 van deze zienswijze.
	10	Ontwikkelingen Rotterdam Centraal	De indiener stelt dat voor het stationsgebied geen holistische/brede aanpak is overwogen. De indiener stelt dat er een gebrek is aan georganiseerd timemanagement bij 'de overheid', waarvan de bewoners de consequenties dragen. De scheiding tussen verschillende instanties is hierbij onduidelijk. De indiener voelt zich benadeeld door de gang van zaken rondom het station. Hiervan worden meerdere voorbeelden genoemd.	Zie voor beantwoording onderdeel 7 van deze zienswijze.
	11	Geluidsschermen Rotterdam	De indiener heeft een handtekeningenactie gehouden tegen het plaatsen van een geluidsscherm op het talud langs het spoor bij Rotterdam Centraal en voor het beschermen van de woningen tegen geluid en trillingen middels gevelisolatie en polystyreenplaten in de bodem. 54 bewoners hebben hun handtekening gezet, deze zijn gelijktijdig met de zienswijze ingediend.	In het kader van het ontwerptracébesluit en tracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Voor de resultaten hiervan wordt verwezen naar de beantwoording bij onderdeel 1 van deze zienswijze.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW25	1	Geluids-schermen Rotterdam	De indiener maakt namens vele bewoners (aantal en/of namen niet genoemd, niet mede door hen ondertekend) bezwaar tegen het plaatsen van de geluidsschermen aan de Essenburgsingel en daarmee tegen het tracébesluit. De indiener maakt bezwaar tegen de geluids-schermen om de volgende redenen: (1) De groenstrook/Spoortuin langs het spoor wordt hiermee ernstig aan-getast; (2) de buurtbewoners ondervinden nu geen last van de geluidsbelasting op de gevel. Daarnaast blijft het geluid binnen de wettelijke marge (70 dB); (3) de stijging van geluidsbelasting is discutabel. Er zullen immers geen lui-dere treinen gaan rijden. Daarmee kan de maximale geluidsbelasting niet stijgen (geluid is niet cumulatief namelijk); (4) de geluidsbelasting is berekend en niet gemeten, daardoor is niet reke-ning gehouden met de demping door begroeiing langs het spoor en de sterk verminderde snelheid van trei-nen op het spoor langs de Essenburg-singel. Hierdoor zal de geluidsbelas-ting lager uitvallen. Demping door begroeiing dient wel meegenomen te worden in het model, het is immer de huidige situatie; (5) er is geen rekening gehouden met weerkaatsing van autoverkeer door de geluidswand. Dit zou een toe-name van geluid betekenen; (6) In 1997 is al bezwaar ingediend tegen een soortgelijke situatie. Daar-bij deed de ABRvS uitspraak dat het welzijn niet opgedrongen kon wor-den als duidelijk is dat bewoners de schermen niet willen. Dezelfde vraagt speelt nu weer. De bezwaren van toen waaronder visuele overlast wor-den daarom opnieuw ingediend (zie bijlage van de zienswijze), want deze argumenten gelden nog steeds. (6) De geluidsbelasting zoals genoemd in het tracébesluit uit 1998 was tus-sen 60 en 65 dB en dus hoger dan de huidige berekende belasting van 50-55 dB. Bewoners hadden er toen geen last van, dus nu zeker niet; (7) Er is niemand in de buurt die de schermen graag wil. Wel zijn er men-sen die bereid zijn mee te denken over de inpassing van de geluids-schermen op het moment dat er toch onverhoopt een onherroepelijk besluit komt voor het plaatsen van de schermen; (8) De democratisch verkozen gebiedscommissie van Delfshaven is ook duidelijk tegen de schermen.	In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aan-tal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot de noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoes-tisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerp-wijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (cate-gorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentrein-materieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van sta-tion Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting worden aange-past. Omdat de geluidsschermen ter plaatse van de Essenburgsingel en Sta-tionssingel in Rotterdam niet worden geplaatst, wordt niet meer toegeko-men aan de door indiener gestelde vragen ten aanzien van geluidsschermen.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	1	Grondbeslag en ontwerp-keuzes. Aan-legfase (A) Gebruiksfase (G)	Het is niet duidelijk welke gronden van DSM beoogd zijn voor de vier-sporigheid en of en in welke omvang definitief grondbeslag nodig is voor de volgende onderdelen: - railinzet-plaats • vervanging spoorbrug Kerstanje-wetering • aanpassing aansluiting DSM-ter-rein (raccordement) • plaatsing keerwanden en overklui-zingen • realiseren zettingsvrije plaat • verlenging leidingentunnel Wat zijn de gevolgen van grondbe-slag voor DSM.	Naar aanleiding van de zienswijze van DSM zijn in de periode tussen terinza-gelegging van het ontwerptracébesluit en vaststelling van het tracébesluit drie workshops met DSM gehouden (8 december 2015 - , 21 januari 2016 en 26 januari 2016 over grondbeslag en ontwerpkeuzes, aanlegfase en bereikbaarheid, aanvoer en stremmingen, variantenkeuze, effecten geluid, effecten veiligheid, effecten trillingen, nadeelcompensatie, schadeloosstel-ling en overige zaken n.a.v. de zienswijze. Daarnaast zijn extra overleggen gevoerd over specifieke deelonderwerpen zoals bijvoorbeeld trillingen. Dit om met DSM alle punten van de zienswijze door te nemen met als doel om tot overeenstemming te komen over de beantwoording van de zienswijze. **Definitief en tijdelijk grondbeslag** Op Detailkaart 1 is zichtbaar welke gronden van DSM benodigd zijn voor realisatie van onderhavig project. Op deze detailkaart is een onder-scheid gemaakt tussen de definitieve constructie van het spoor, welke overeenkomt met het definitieve ruimtebeslag, en het bouwterrein dat overeenkomt met de tijdelijke benodigde gronden. Op de detailkaart zijn tevens de onderdelen railinzetplaats, spoorbrug Kerstanjewetering, aansluiting DSM-raccordement, keerwanden, overklui-zingen, zettingsvrije plaat en de leidingentunnel weergegeven. Het ruimte-beslag in de omvang van het benodigde DSM-terrein is op 8 december 2015 aan DSM nader toegelicht. De railinzetplaats komt nabij km 67.7. De vervanging van de spoorburg Kerstanjewetering komt nabij km 67.7. De aanpassing van de aansluiting naar het DSM-terrein komt bij km 67.9. De keerwanden en overkluizingen komen tussen km 67.7 en km 68.1. De zettingsvrije plaat komt tussen km 67.8 en km 68.0. De verlenging van de leidingentunnel op het DSM-terrein komt ter hoogte van km 67.9. De bestaande leidingentunnel wordt door dit project niet in zijn mogelijk-heden beperkt Als gevolg van andere zienswijzen en ter uitvoering van provinciaal beleid is de doorgangshoogte van de brug over de Kerstanjewetering in het tracé-besluit gewijzigd naar 1,80 m in plaats van 1,64 m zoals opgenomen was in het ontwerptracébesluit. Dit heeft geen gewijzigde gevolgen voor DSM. **Gevolgen van grondbeslag** Voor de gevolgen van het project voor DSM wordt verwezen naar het tracé-besluit en onderliggende documenten en de overige antwoorden op de zienswijze van DSM in deze Nota van Antwoord. De beschikbaarheid van de benodigde gronden, zowel permanent als tijde-lijk, wordt gewaarborgd door inzet op minnelijke verwerving en indien dit niet tot resultaat leidt door het volgen van de Onteigeningsprocedure op grond van de Onteigeningswet. In paragraaf 2.1.5 van de Toelichting is het proces van grondverwerving nader toegelicht.
			Brug over Kerstanjewetering: a. wordt dat een vaste of beweegbare brug, b. als het een beweegbare brug wordt, op welke wijze functioneert deze?	De brug over de Kerstanjewetering wordt vervangen door een niet beweeg-bare spoorbrug.
		G	Niet duidelijk is waar wissels en aan-passingen van aansluitingen op aan-liggende spoorlijnen worden aange-bracht. Dit is niet concreet aangegeven en daardoor is onduide-lijk wat de gevolgen voor DSM zijn.	Op de Detailkaart, die onderdeel is van het tracébesluit, zijn de aanpassin-gen aan het spoor weergegeven. Plaatsing van overloopwissels in midden-sporen is niet voorzien ter hoogte van DSM. Ter hoogte van het DSM-terrein bij km 67.9 is enkel een wisselaantakking van het raccordement voorzien. Door deze ingreep wordt de functionaliteit van het raccordement niet beperkt. De wisselaantakking is weergegeven op de detailkaart en opgenomen in artikel 1 lid 2 van het Besluit in het tracébesluit.
			(Begrippen) Is beoogd aan te sluiten bij standaarddefinitie van Bouw-werk?	Er gelden binnen verschillende kaders verschillende standaardbepalingen voor het begrip bouwwerk. Indiener heeft niet gespecificeerd welke standaardbepaling hij bedoelt. Een bouwwerk is onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Woningwet hetzelfde. In de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen wordt een andere definitie gehanteerd. In onderhavig tracébesluit is beoogd om aan te sluiten bij de standaard-definitie van het begrip van Bouwwerk zoals deze wordt gehanteerd in tracébesluiten ten behoeve van spoorprojecten.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26		(Begrippen) Wat is de verhouding tussen BS en NAP?	De hoogte van het spoor is gerelateerd aan het niveau NAP. In artikel 20 lid 3 van het Besluit in het tracébesluit is vermeld dat de aangegeven hoogtes, dus ook van het spoor, zijn aangegeven ten opzichte van NAP, tenzij anders aangegeven. De hoogteligging (dus de BS) van het gehele spoortraject van Rijswijk tot aan Delft Zuid varieert ten opzichte van het NAP. Op de Overzichtskaart is voor het gehele spoortraject een lengteprofiel opgenomen waarop de hoogteligging van het bestaande en nieuwe spoor ten opzichte van NAP is weergegeven. BS wordt met name gehanteerd om de hoogten van geluidsschermen vast te leggen.
		(Begrippen) Staan op detailkaart alle Bijkomende voorzieningen incl. maatregelen weergegeven?	Op de Detailkaart staan niet alle bijkomende voorzieningen inclusief de te nemen maatregelen expliciet aangegeven. Ondergeschikte voorzieningen zoals bijvoorbeeld duikers zijn niet weergegeven. Het Besluit en de Detailkaart van het tracébesluit geven gezamenlijk weer op welke locaties en binnen welke voorwaarden bijkomende voorzieningen inclusief te nemen maatregelen mogelijk zijn. In het Besluit in het tracébesluit wordt de begripsomschrijving van Detailkaart aangepast, zodat duidelijk is dat de belangrijkste bijkomende voorzieningen op de Detailkaart staan weergegeven. Hiertoe wordt in de begripsomschrijving opgenomen dat het om de belangrijkste bijkomende voorzieningen gaat.
		(Begrippen en Art.4 lid 4) Zijn op DSM terrein geen ETS voorzien?	Ten gevolge van onderhavig project is ter hoogte van het DSM-terrein geen ETS voorzien.
		(Begrippen) Is op DSM terrein geen Maatregelvlak gasleiding of waterhuishouding voorzien?	Ten gevolge van onderhavig project is ter hoogte van het DSM-terrein geen maatregelvlakken voor gasleiding of waterhuishouding voorzien, omdat op deze locatie geen sprake is van wijziging van de gasleiding en/of van waterhuishoudingmaatregelen.
		(Begrippen) Wat zijn in de definitie van Kunstwerk de Vliesconstructies?	Vliesconstructies zijn een soort matten die onder de spoorbaan kunnen worden toegepast om krachten te verdelen.
		(Begrippen) Zijn maatregelen alleen fysieke werken en voorzieningen?	Maatregelen zijn niet per definitie beperkt tot fysieke werken en voorzieningen, zoals bijvoorbeeld blijkt uit artikel 16 waarin ecologische maatregelen zijn opgenomen als werken buiten het broedseizoen en voldoen aan de zorgplicht.
		(Begrippen) Bevat een Maatregelvlak tijdelijke of structurele maatregelen of beide en in dat laatste geval, hoe zijn deze te onderscheiden?	Maatregelvlakken kunnen zowel op de eindsituatie als op de tijdelijke situatie tijdens de aanlegfase betrekking hebben. Dit laatste is het geval bij de maatregelvlakken voor bouwzones. Binnen de spoorzone kunnen ook terreinen tijdelijk gebruikt worden of tijdelijke maatregelen worden getroffen tijdens de aanlegfase, maar in die gevallen is de eindsituatie dat er definitieve maatregelen worden genomen zoals bedoeld in het Besluit in het tracébesluit.
		(Begrippen) Wat is in definitie van Spoorzone de betekenis van 'voor zover niet afzonderlijk aangegeven in de maatregelvlakken'? Wat is de juridisch normerende betekenis van maatregelvlak?	Daarmee worden bedoeld de gronden aangewezen als Spoorzone en niet een als specifiek op de Detailkaart aangegeven ander maatregelvlak niet zijnde Spoorzone. De opgenomen maatregelvlakken geven aan waar specifieke maatregelen ten aanzien van gasleiding, waterhuishouding, bouwzone, bebouwingsvlak kunstwerken en te amoveren bouwwerken zijn voorzien en geven deze maatregelen een specifieke planologische bescherming. De juridisch normerende betekenis van een maatregelvlak is dat dit ziet op een ingreep ten behoeve van een hoofdactiviteit.
	A&G	Waar precies is de railinzetplaats beoogd, hoe wordt die aangelegd en wat zijn de gevolgen?	**Ligging** De railinzetplaats wordt aangelegd ter hoogte van km 67.7 bij de op te heffen overweg 't Haantje. In het Besluit (artikel 3 lid 2) in het tracébesluit is de positionering van de railinzetplaats aangepast. **Gevolgen aanleg** Omdat de railinzetplaats niet op of vanuit DSM-terrein wordt gebouwd, zullen de gevolgen voor DSM zeer beperkt zijn, aangezien zowel de aanleg als de locatie zelf buiten DSM-terrein liggen. **Gevolgen gebruiksfase** Omdat de railinzetplaats niet op of vanuit het DSM-terrein wordt gebruikt, zullen de gevolgen voor DSM vanwege de aanleg van de railinzetplaats zeer beperkt zijn. De railinzetplaats wordt afgesloten met hekwerken waardoor de toegang tot het spoor wordt afgesloten. In de huidige situatie is het mogelijk om als onbevoegde via de overweg en de brug over de Kerstanjewetering langs het spoor richting DSM te lopen. Dit is in de toekomstige situatie na realisatie van het project door de afsluiting ter plaatse extra beperkt.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	A&G	Keerwanden en overkluizingen: a. waarom zijn niet over de hele lengte van de gronden van DSM keerwanden toegepast, als juist die maatregel grondbeslag beperkt? b. in bepalingen staat dat tussen 67.7 en 67.9 keerwanden komen. Op detailkaart 1 staat dat er een keerwand bij 68.0 komt. c. waar komen de overkluizingen en wat is de omvang daarvan? Wat zijn de gevolgen voor DSM van het al dan niet aanbrengen van keerwanden en overkluizingen?	**Damwanden en talud** Het uitgangspunt bij het aanleggen van een spoordijk is het toepassen van een talud. Er zijn echter ter hoogte van het DSM-terrein keerwanden en overkluizingen voorzien om de voor het bedrijfsproces van DSM kritische leidingen te kunnen handhaven op de huidige locatie. Er heeft een financiële afweging plaatsgevonden tussen het grondbeslag en het aanbrengen van keerwanden op het gehele traject ter hoogte van het DSM-terrein. Hieruit blijkt dat het aanbrengen van extra keerwanden niet opweegt tegen de relatief beperkte ruimtewinst. Deze overweging is in het overleg op 23 mei 2016 met DSM gedeeld. DSM heeft geen dringende redenen aangegeven waarom het project op het DSM-terrein in zijn geheel met keerwanden uitgevoerd zou moeten worden anders dan dat DSM zoveel mogelijk gronden voor haar eigen activiteiten wil behouden. Op andere locaties dan waar het een leidingenstrook betreft, namelijk waar het parkeervoorzieningen betreft, is om deze redenen in het tracébesluit uitgegaan van toepassing van taluds en tijdens de aanlegfase in overleg met DSM compensatie van parkeervoorzieningen elders op het terrein. **Locatie overkluizingen en keerwanden** In artikel 7 van het Besluit en op de Detailkaart in het tracébesluit is aangegeven waar de keerwanden en overkluizingen komen te liggen, te weten tussen km 67.7 - 67.8, ter hoogte van km 67.8 en ter hoogte van km 67.9. De locatie van KW07 zoals aangeduid op de Detailkaart van het ontwerp-tracébesluit bij km 68.0 is juist. In artikel 7 van het Besluit in het tracébesluit en in tabel 4.1 van de Toelichting is de kilometeraanduiding van KW07 aangepast naar km 68.0. **Gevolgen van aanleg** Er zijn ter hoogte van het DSM-terrein keerwanden en overkluizigen voorzien met als doel de voor het bedrijfsproces van DSM kritische leidingen te kunnen handhaven op de huidige locatie. Het inbrengen van damwanden nabij leidingen kent risico's. Om deze risico's te reduceren zal het aanbrengen van damwanden op het DSM-terrein zoveel als mogelijk gebeuren door middel van drukken, waardoor de kans op complicaties, verstoringen of schade wordt geminimaliseerd. In het uitzonderlijke geval dat de damwanden getrild moeten worden in plaats van gedrukt, zal dit tijdens de uitvoering scherp gemonitord worden met trillingdetecterende apparatuur. Mocht er toch een te hoge trillingsbelasting gemeten worden, dan kan het proces onmiddellijk worden stopgezet.
	A&G	Onduidelijk op welke locatie en met welke omvang de leidingentunnel verlengd wordt en hoe dat aansluit op DSM terrein en wat de gevolgen zijn.	De uitbreiding van de leidingentunnel ligt in het verlengde van de huidige tunnel die ter plaatse van het DSM raccordement is gerealiseerd. De leidingentunnel is weergegeven op de Detailkaart. De leidingentunnel wordt aan de westzijde met circa 7 m verlengd. De oostzijde is eerder al toekomstvast verlengd. In de leidingentunnel liggen kabels en leidingen. Er is voorzien dat een aantal hiervan verlegd dient te worden.
		Waar verder nog km-aanduiding ontbreekt: a. plaatsing overloopwissels in middensporen b. aanleg ETS voorzieningen c. aanpassing/verwijdering duikers	Ter hoogte van DSM zijn nu geen ETS-voorzieningen, overloopwissels in middensporen en aanpassingen aan duikers voorzien. Maatregelen van ondergeschikt belang, zoals overloopwissels in middensporen en aanpassing en verwijdering van diverse duikers zijn niet allemaal afzonderlijk aangeduid op de Detailkaart. In het Besluit en op de Detailkaart in het tracébesluit is geborgd waar deze gerealiseerd kunnen worden. Op grond van artikel 4 lid 2 van het Besluit in het tracébesluit zijn voorzieningen zoals bepaald onder spoorwegwerken met een oppervlakte van maximaal 25 m^2 toegestaan binnen de aanduiding 'Spoorzone, inclusief aanduiding nieuwe sporen'. Bouwwerken met een groter oppervlak dan 25 m^2 zijn alleen toegestaan binnen het 'Bebouwingsvlak kunstwerken met nummeraanduiding'. ETS-voorzieningen met een groter oppervlak dan 25 m^2 zijn op grond van artikel 4 lid 4 alleen toegestaan binnen het 'Bebouwingsvlak voor voorzieningen ten behoeve van Elektro Technische Systemen'of 'Station'. ETS-voorzieningen zoals die nu zijn voorzien, zijn aangeduid op de Detailkaart middels een specifiek maatregelvlak. Duikers zijn binnen de spoorzone altijd toegestaan.
	A&G	Tweede lid (van artikel 3) is rechtsonzeker omdat er niet uitputtend uit blijkt welke maatregelen getroffen kunnen worden.	Dit artikel bevat een opsomming van de hoofdmaatregelen. Andere maatregelen dan hier genoemd zijn mogelijk, zij het dat dit alleen kan indien zij passen binnen het Besluit en de Detailkaarten in het tracébesluit. Daarmee is de rechtszekerheid niet in het geding.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	A&G	Niet duidelijk is of er groutankers zijn beoogd, en zo ja, op welke locaties en wanneer deze groutankers gelost worden.	Er zijn geen groutankers voorzien op gronden van DSM.
	A&G	(Art. 4 lid 2) Laten die bepalingen bouwwerken van meer dan 25m² toe?	In artikel 4 lid 2 staat dat bouwwerken met een oppervlakte van 25m² altijd zijn toegestaan binnen de Spoorzone, dus in die zin beperkt dat artikel inderdaad de bouwoppervlakten tot maximaal 25m². Die regeling kan niet voor alle bouwwerken in de Spoorzone gelden, want de bouwwerken groter dan 25m² in de Spoorzone staan in artikel 7 opgesomd (denk bv aan de onderdoorgang te Delft Zuid). Zodoende geldt de oppervlaktebeperking van 25m² in artikel 4 lid 2 dus voor alle bouwwerken die niet in artikel 7 staan.
	A&G	(Art. 4 lid 2 jo. Art. 5 lid 2 en 3) Is het overal binnen projectgebied toegestaan tot 8m hoog te bouwen met een oppervlak van 25m² of meer zonder verdere beperkingen? Kan dus een muur van 125m lang en 8m hoog zonder plaatsaanduiding? Zo ja dan is het verzoek in te perken.	In theorie kan op basis van artikel 4 lid 2 jo. artikel 5 lid 3 een langwerpig bouwwerk met een hoogte van 8 meter worden gebouwd. In artikel 4 lid 2 is echter ook bepaald dat binnen de gronden die zijn aangeduid als spoorzone alleen voorzieningen zijn toegestaan zoals bepaald onder spoorwegwerken. Dit betekent dat alle bouwwerken en voorzieningen zijn toegestaan die noodzakelijk zijn ten behoeve van de spoorlijn. Er is op het DSM-terrein geen muur van 125 meter lang en 8 meter hoog voorzien.
	A	(Art. 6) DSM wil weten of zij in belangen wordt geraakt door werkzaamheden aan station.	Werkzaamheden aan station Delft worden uitgevoerd op grond van bestemmingsplan Spoorzone Delft en dit tracébesluit. Vanuit deze werkzaamheden worden geen effecten op DSM verwacht.
		(Art. 7) De locatie genoemd bij 2e keerwand en overkluizing westzijde baan (KW07) stemt niet overeen met detailkaart 1 (daarop is dit KW bij 68.0 beoogd).	Het is correct dat de locatie (km-aanduiding) van KW07 (tweede keerwand en overkluizing westzijde baan) in artikel 7 van het Besluit niet overeenstemt met de locatie van KW07 op de Detailkaart in het ontwerptracébesluit. De locatie van KW07 is, zoals aangeduid op de Detailkaart bij km 68.0. Dit aspect van de zienswijze leidt tot aanpassing van het tracébesluit. In artikel 7 van het Besluit in het tracébesluit en in tabel 4.1 van de Toelichting bij het tracébesluit zal de kilometeraanduiding van KW07 worden aangepast naar km 68.0.
		(Art. 8) Wat wordt bedoeld met 'op hoofdlijnen'?	Hiermee wordt bedoeld dat in artikel 3 lid 2 de belangrijkste maatregelen met ruimtelijke impact zijn aangeduid. Andere maatregelen dan genoemd zijn mogelijk voor zover zij passen binnen het Besluit en de Detailkaarten in het tracébesluit.
	A&G	(Art. 10) Het is niet duidelijk welke watergangen tijdelijk/definitief gedempt worden en wat dat betekent voor de beschikbaarheid van bluswater.	Op het DSM-terrein bevindt zich geen 'Maatregelvlak waterhuishouding', omdat er op het DSM-terrein op grond van dit besluit geen sloten worden gedempt en/of hergegraven. Wel zal dat gebeuren op onder andere Rijswijks grondgebied en bij station Delft Zuid. De spoorsloten in Rijswijk zullen enkele meters naar buiten worden gelegd en worden verbreed en verdiept. Deze grotere afmetingen volgen uit de minimale afmetingen die de spoorwegbeheerder hanteert voor spoorsloten. De grotere afmetingen hebben een positief effect op de bluswatercapaciteit en geen effect op de bluswaterfunctie. Er worden eerst nieuwe watergangen gegraven, waardoor er altijd watergangen beschikbaar zullen zijn voor de blusfunctie.
	A&G	(Art. 10 lid 3) Welke gevolgen voor DSM hebben de in dat artikel genoemde damwanden?	De damwanden zoals aangeduid in artikel 10 lid 3 liggen nabij station Delft Zuid en niet in de nabijheid van DSM. Deze hebben gezien de grote afstand dus geen gevolgen voor DSM.
	A&G	(Art. 11) Niet duidelijk is of de gasleiding op het DSM-terrein verlegd wordt, hoe die aan zal sluiten op bestaande leidingen, en welke wijze de belangen van DSM daarbij zijn betrokken en wat de gevolgen zijn voor DSM. In de toelichting (p.53 ontwerptracébesluit) wordt gesproken van beperkingen die gelden voor de beschermingszone. Deze ontbreken in de bepalingen, dus het is niet duidelijk hoe de beperkingen geborgd zijn.	De gasleiding op het DSM-terrein wordt niet verlegd. Uit de Detailkaarten en artikel 11 van het Besluit in het tracébesluit is op te maken dat binnen het 'maatregelvlak gasleiding' alleen een hogedruk-aardgastransportleiding plus bijbehorende voorzieningen zijn toegestaan. Dat is een beperkende bepaling die bouw of gebruik ten behoeve van andere functies dan de gasleiding niet toestaat.
	A	Worden de belangen van DSM betrokken bij het verleggingsplan voor de gasleiding dat tussen de Gasunie en gemeente Rijswijk wordt opgesteld?	De gevolgen van de verlegging van de gasleiding buiten DSM-terrein (op Rijswijkse bodem) zal de Gasunie indien dit noodzakelijk is op grond van haar verleggingsplan zelf met DSM moeten afstemmen. ProRail zal hierbij betrokken worden.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	A	(Art 14 jo detailkaart 1) In de bepalingen staat dat fietsenstallingen worden geamoveerd. Op detailkaart 1 staat dat er 1 fietsenstalling geamoveerd wordt. Er is ook nog een fietsenstalling binnen een bouwzone, maar die staat niet aangeduid als te amoveren. Graag duidelijkheid hierover.	De fietsenstalling haaks op de weg bij de leidingentunnel dient te worden verplaatst. Dit geldt ook voor de overkapping waaronder de afvalcontainers worden geplaatst. Er ontbreken één fietsenstalling en een containerhok als te amoveren bouwwerk op de Detailkaart bij het ontwerptracébesluit. Er ontbreekt één bouwwerk dat wel op de Detailkaart staat maar nog niet in het Besluit in het ontwerptracébesluit. Dit is aangepast op de Detailkaart en in het Besluit en de Toelichting bij het tracébesluit. Dit leidt tot een wijziging in het tracébesluit. In onderstaande afbeelding is een uitsnede uit de aangepaste Detailkaart opgenomen, waarop de te amoveren bouwwerken op DSM-terrein in oranje zijn weergegeven.
	A	(Art 14 jo detailkaart 1) In de bepalingen is een te amoveren bouwwerk niet genoemd, die wel als zodanig is aangeduid op de detailkaart.	De fietsenstalling haaks op de weg bij de leidingentunnel dient te worden verplaatst. Dit geldt ook voor de overkapping waaronder de afvalcontainers worden geplaatst. Er ontbreken één fietsenstalling en een containerhok als te amoveren bouwwerk op de Detailkaart bij het ontwerptracébesluit. Dit leidt tot een wijziging in de Detailkaart bij het tracébesluit en in het Besluit, namelijk dat deze fietsenstalling en het containerhok als te amoveren bouwwerk worden opgenomen. Daarnaast ontbreekt één te amoveren bouwwerk dat op de Detailkaart bij het ontwerptracébesluit is opgenomen in het Besluit. Dit leidt tot een wijziging in het tracébesluit, namelijk vermelding van dit bouwwerk in het Besluit als een te amoveren bouwwerk.
	A&G	De noodzaak van de te amoveren bouwwerken is niet toegelicht, evenals de compensatie die geboden wordt voor het verlies van fietsenstallingen en parkeerplaatsen.	De desbetreffende bouwwerken liggen binnen de bouwzone van het project en dienen ten behoeve van de aanlegfase geamoveerd te worden. Mocht het voor of tijdens de uitvoering van het project mogelijk blijken de bouwwerken te behouden, dan wordt daar invulling aan gegeven. Mocht behoud niet mogelijk zijn, dan geldt het volgende. Uitgangspunt is dat DSM wordt gecompenseerd voor het (tijdelijk) vervallen van deze bouwwerken. De wijze van compensatie dient nader uitgewerkt en overeengekomen te worden voor de uitvoering.
	A&G	(Art. 20) De uitmeet- en flexibiliteitsbepalingen kunnen het grondbeslag van het project vergroten, waarbij de gevolgen voor DSM niet zijn onderzocht. De bepaling in het derde lid onder c geeft geen objectief begrensd inzicht in de wijze van afweging van de gevolgen voor DSM nu de afweging naderhand wordt gemaakt. Het verzoek is DSM uit te zonderen van deze bepalingen in Art. 20	Op grond van artikel 21 lid 3 a gelden de flexibiliteits- en uitmeetbepalingen alleen binnen de grenzen en dus het grondbeslag van het tracébesluit en alleen voor de situering van de sporen. Op de bouwzones is artikel 21 dan ook niet van toepassing. Door toepassing te geven aan de flexibiliteits- en uitmeetbepalingen kan het grondbeslag niet vergroot worden. Het maximale grondbeslag van het project is aangegeven op Detailkaarten van het tracébesluit. Het ruimtebeslag op het DSM-terrein ligt daarmee ook vast. Van de flexibiliteits- en uitmeetbepalingen kan op grond van artikel 21 lid 3 van de Bepalingen alleen gebruik gemaakt worden indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan, waaronder dat er geen negatieve gevolgen voor de omgeving uit mogen voortvloeien en geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan de gebruiksmogelijkheden en gronden van aangrenzende bouwwerken. Er is dus geen sprake van onvoldoende rechtszekerheid en geen aanleiding tot aanpassing van de flexibiliteits- en uitmeetbepalingen.
	A	Er zijn geen bepalingen opgenomen t.a.v. de bescherming van kabels en leidingen en niet duidelijk is of deze moeten worden verlegd en zo ja, op welke wijze dit wordt uitgevoerd	Ten aanzien van kabels en leidingen op het DSM-terrein speelt het tijdelijke en definitieve ruimtebeslag van het project. Bij de totstandkoming van het ontwerptracébesluit is ten aanzien van de aanleg- en exploitatiefase reeds rekening gehouden met de voor ProRail bekende kabels en leidingen van DSM door overkluizingen en keerwanden aan te brengen. Er is, voor het ontwerptracébesluit en tracébesluit, uitgegaan van de kabels en leidingen die DSM zelf heeft opgegeven. Het is niet mogelijk om alle kabels en leidingen van DSM te ontzien. Er zullen derhalve kabels en leidingen moeten worden verlegd. Deze kabels en leidingen dienen voor de aanlegfase te worden geïnventariseerd. Op basis van deze inventarisatie zal een verleggingsplan en een wijze van uitvoering worden overeengekomen.
	A&G	Niet duidelijk is of de keerwanden KW03 en KW07 de parallel aan het spoor gelegen leidingen voldoende beschermen en borgen dat de leidingen niet verlegd hoeven te worden.	De keerwanden worden juist aangelegd als maatregelen om de kabels en leidingen te beschermen. Met het realiseren van de keerwanden is het streven om de kabels en leidingen van DSM te laten liggen.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	A&G	Wat zijn de consequenties van de aanwijzing van een deel van gronden van DSM als Spoorzone op de detailkaart en zijn de belangen van DSM daarbij voldoende meegewogen. Is het nodig om deze gronden aan te duiden als Spoorzone?	Alle gronden die zijn aangewezen als Spoorzone zijn in de definitieve situatie nodig om de primaire projectambities te realiseren: het realiseren van viersporigheid door het aanleggen van een nieuw spoor aan weerszijden van het bestaande spoor, zodat uiteindelijk een viersporige situatie ontstaat. Deze gronden zullen worden verworven van DSM.
	A&G	Art. 21 biedt DSM onvoldoende bescherming t.a.v. milieugevolgen, omdat de gevolgen pas achteraf in beeld worden gebracht. De risico's zijn nu niet voldoende duidelijk en het is de vraag of na een jaar maatregelen nog wel helpen. Ook is niet duidelijk aan welke maatregelen gedacht wordt.	Artikel 21 van het ontwerptracébesluit had betrekking op de opleveringstoets en het evaluatieprogramma. Als gevolg van aanpassingen in het Besluit in het tracébesluit is dit artikel omgenummerd en betreft dit punt van de zienswijze thans artikel 22 en artikel 23 van het Besluit. Deze bepaling heeft betrekking op de milieu- en omgevingsonderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het MER en het tracébesluit. Er bestaat een wettelijke verplichting om deze achteraf te monitoren. Dat wil niet zeggen dat er vooraf niet naar wordt gekeken, maar voor verschillende milieueffecten (zoals geluid) kan vooraf alleen op basis van berekeningen worden onderzocht. Pas wanneer het project is gerealiseerd kan door middel van aanvullend onderzoek worden geverifieerd of de normen daadwerkelijk worden gehaald. Zo niet, dan moeten opnieuw maatregelen worden afgewogen. Deze bepaling biedt derhalve juist bescherming aan de omgeving. Op 10 februari 2016 heeft ProRail in een overleg met DSM een toelichting gegeven over onderzoek, beheersing en de eventuele gevolgen van trillingen tijdens de aanleg- en gebruiksfase.
	A&G	Het ontwerptracébesluit geeft geen inzicht in de mogelijkheden om gronden van DSM tijdelijk of definitief in gebruik te nemen. Is het ontwerptracébesluit (of onderdelen daarvan) nog uitvoerbaar nu geen inlichtingen zijn ingewonnen bij DSM over de gevolgen van het ruimtebeslag? Het ontwerptracébesluit lijkt deze aspecten vooruit te schuiven naar de uitvoeringsfase maar bij de vaststelling van het ontwerptracébesluit moet daarover al duidelijkheid zijn.	Er heeft meermaals overleg tussen DSM en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail als uitvoeringsorganisatie plaatsgevonden. In het kader van het MER (het concept MER, dat in 2014 gewijzigd met het OTB ter inzage is gelegd) heeft overleg plaatsgevonden op 17 april 2012, 4 februari 2013, 4 maart 2013, 25 juni 2013 en 3 december 2013. In het kader van het tracébesluit heeft overleg plaatsgevonden op 8 december 2015, 21 januari 2016, 26 januari 2016 en 23 mei 2016. Tijdens laatstgenoemde overleggen is ook het grondbeslag in de aanlegfase aan de orde gekomen. Op Detailkaart 1 is zichtbaar welke gronden van DSM benodigd zijn voor realisatie van onderhavig project. Tevens is aan DSM toegelicht in een overleg op 8 december 2015 welke gronden tijdelijk en definitief benodigd zijn. Hieruit blijkt dat slechts een beperkt deel van de voor de realisatie van het project benodigde gronden van DSM definitief nodig is. Met DSM zullen nadere afspraken worden gemaakt over de te verwerven gronden en het tijdelijk gebruik van gronden in de aanlegfase. In paragraaf 2.1.5 van de Toelichting is het proces van grondverwerving nader toegelicht. Voor de gevolgen van het project voor DSM wordt verwezen naar het tracébesluit en onderliggende documenten en de voorgaande antwoorden op de zienswijze van DSM in deze Nota van Antwoord. Naar aanleiding van de tussen het ontwerptracébesluit en tracébesluit gevoerde overleggen met DSM is in het tracébesluit het werkterrein op DSM-terrein aan de westzijde van het spoor verkleind door dit gedeeltelijk te verplaatsen naar de Rijswijkse zijde van de Kerstanjewetering.
		Het ontwerptracébesluit laat een grote vrijheid zien in fasering en wijze van uitvoering van het project. Dit gaat ten koste van de rechtszekerheid.	Een tracébesluit legt de eindsituatie vast en niet de tijdelijke situatie in de aanlegfase. In het tracébesluit zijn tevens op de Detailkaarten bouwzones opgenomen om aan te geven welke gronden tijdelijk benodigd zijn en na afronding van de realisatie weer hun oorspronkelijke bestemming kunnen krijgen. De wijze van uitvoering wordt in de verschillende uitvoeringsbesluiten, zoals vergunningen, vastgelegd. Daarbij zal ook afstemming plaatsvinden met DSM.
	2 Aanlegfase	(Begrippen) Wanneer start de aanlegfase?	De aanlegfase van het project start na het realisatiebesluit. Naar verwachting start de realisatie in 2018.
		(Begrippen) Is 'bouw van de spoorlijn' in de definitie van Aanlegfase hetzelfde als 'uitbreiding van de spoorlijn'?	Met de bouw van de spoorlijn wordt bedoeld de realisatie van onderhavig project, in dit geval zijnde een uitbreiding van de spoorlijn.
		(Begrippen) Is in definitie van Bouwzone met het woord Tijdelijk gedoeld op de aanlegfase?	Met het woord tijdelijk in de definitie van het begrip Bouwzone is de aanlegfase bedoeld.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26		(Begrippen) Geldt voor tijdelijke maatregelen een afzonderlijk juridisch regime ten opzichte van andere maatregelen? Wordt er op kaarten of voorschriften tussen beide maatregelen onderscheid gemaakt? Zo nee, waarom niet?	Op de Detailkaart is voor gronden die zijn aangewezen als Spoorzone (geel) de eindsituatie vastgelegd. Ter plaatse van de gronden die zijn aangewezen als bouwzone (blokjesarcering) kunnen alleen tijdelijke maatregelen worden genomen. Dit zijn maatregelen die leiden tot alleen in de aanlegfase benodigde bouwwerken en voorzieningen, zoals de begripsomschrijving aangeeft. Voor zover tijdelijke maatregelen worden getroffen in de bouwzones, krijgen de betreffende gronden na realisatie van het project hun oorspronkelijke bestemming weer terug.
	A	Art. 9 jo. Art. 2 geeft geen inzicht in welke maatregelen op welk tijdstip op welke plaats getroffen worden en wat daarvan de effecten op DSM zijn. Hoe zijn de maatregelen in kaart gebracht en is onderzoek gedaan naar de effecten daarvan. Welke aanpak, werkwijze, modellen, methoden, onderzoeken zijn gehanteerd en liggen daaraan correcte aannames met betrekking tot het terrein en bedrijfsvoering van DSM ten grondslag?	Een tracébesluit legt de eindsituatie vast en niet de tijdelijke situatie in de aanlegfase. In het tracébesluit zijn op de Detailkaarten bouwzones opgenomen om aan te geven welke gronden tijdelijk benodigd zijn en na afronding van de realisatie weer hun oorspronkelijke bestemming kunnen krijgen. De effecten van het project zijn onderzocht conform geldende wet- en regelgeving in het MER en het tracébesluit. De fasering van de uitvoering dient in overleg met DSM te worden uitgewerkt.
	A	Art. 18 van de bepalingen biedt in relatie tot de bouwzones onvoldoende duidelijkheid en rechtszekerheid: er wordt niets gezegd over de periode en mate van het bestaand gebruik en ook niets over alternatieven voor de periode dat bestaand gebruik niet mogelijk is. Waaruit blijkt dat de belangen van DSM bij bestaand gebruik zijn afgewogen?	Artikel 18 van het ontwerptracébesluit had betrekking op bestaand gebruik. Als gevolg van aanpassingen in het Besluit in het tracébesluit is dit artikel omgenummerd en betreft dit punt van de zienswijze thans artikel 19 van het Besluit. Artikel 19 van het Besluit heeft een algemene strekking en is niet bedoeld om concrete afspraken vast te leggen met rechthebbenden van gronden die in het tracébesluit zijn betrokken. In het kader van de grondverwerving zullen met rechthebbenden concrete afspraken worden gemaakt over bestaand gebruik. In paragraaf 2.1.5 van de Toelichting is het proces van grondverwerving nader toegelicht.
	A	Uit het ontwerptracébesluit blijkt niet hoe is omgegaan met en of maatregelen zijn getroffen voor de gevolgen van de bouwzones voor: a. de externe veiligheid b. de bereikbaarheid van een IPPC/BRZO-installatie mede in verband met • de saneringswerkzaamheden die nu gaande zijn • kabels en leidingen • geluidhinder • trillingshinder • veiligheid • de grondwateronttrekking	Voor wat betreft de haalbaarheid van het project zijn de door DSM genoemde punten onderzocht in het MER en tracébesluit. Op het terrein dat als werkterrein is aangewezen vindt een langdurige sanering plaats. Mogelijk komt daar in de toekomst industriële bedrijvigheid, maar hiervoor bestaan op dit moment geen concrete plannen. Bekend is dat de Gemeenschappelijke Regeling Beheer Grondwateronttrekking Delft Noord een opstalrecht heeft voor het hebben van putten voor grondwateronttrekking. De afgelopen jaren is het puttenveld van de grondwateronttrekking grotendeels verplaatst naar de Meeslaan en de Prinses Beatrixlaan. Voordat gestart wordt met de uitvoeringswerkzaamheden zal in overleg met de eigenaar van de grondwateronttrekkinginstallatie worden bekeken of zich op of in de nabijheid van het werkterrein putten bevinden die nog in gebruik zijn en in hoeverre deze putten gedurende de bouwwerkzaamheden moeten worden beschermd. Overigens is bovenstaande voor de uitvoering van het project niet meer relevant, nu het werkterrein voorzover dat in het OTB op de saneringslocatie was beoogd nu in het TB op Rijswijks grondgebied komt te liggen. Voor de overige gevolgen van de werkterreinen wordt verwezen naar hetgeen hierover reeds elders in de beantwoording van deze zienswijze is vermeld. In de hiervoor genoemde overleggen die met DSM hebben plaatsgevonden zijn deze aspecten nader besproken. In het tracébesluit zal ten aanzien van het inbrengen van damwanden in het Besluit een bepaling worden toegevoegd dat op het terrein van DSM damwanden uitsluitend kunnen worden ingebracht met een druktechniek en indien die techniek in de praktijk onvoldoende technisch uitvoerbaar blijkt, kan een andere techniek alleen worden toegepast indien de effecten daarvan gedurende de uitvoering worden gemonitord. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit.
	A&G	Is geluidbelasting t.a.v. kantoorgebouwen van DSM beschouwd? Worden er (tijdelijke) maatregelen getroffen om kantoormedewerkers te beschermen tegen geluidsoverlast.	DSM betreft een industrieterrein en is daarmee geen geluidgevoelige bestemming en dus ook niet als zodanig opgenomen in het akoestisch onderzoek. De geluidbelasting op het kantoor van DSM aan de Alexander Fleminglaan als gevolg van het project is minder dan 50 dB en daarmee ruim onder de voorkeursgrenswaarde voor spoor. In ieder geval geldt dat een aannemer in de aanlegfase ook zal moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving zoals bijvoorbeeld ten aanzien van geluidhinder.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	A	Mede in verband met de externe veiligheidsrisico's is niet duidelijk waarom bouwzones juist op DSM-terrein en niet ergens anders beoogd zijn, en waarom ze zo een onevenredig groot deel beslaan van het DSM-terrein en de keuze voor een bepaalde begrenzing van de bouwzones. Dit speelt met name bij de Kerstanjewetering, want aan de overzijde daarvan zijn helemaal geen bouwzones beoogd.	De omvang van de bouwzones in het ontwerptracébesluit is bepaald door rekening te houden met de werken die gerealiseerd moeten worden, het benodigde materieel dat er rijdt, de opslag van materieel en ruimte om te kunnen manoeuvreren. Er wordt nergens onevenredig veel grond als bouwzone aangewezen. Daarbij worden geen ruime marges aangehouden. Op de Detailkaart is precies aangegeven waar bouwzones zijn voorzien. Naar aanleiding van tussen het ontwerptracébesluit en tracébesluit gevoerde overleggen met DSM, zijn de bouwzones bij DSM aangepast en is een bouwzone aan de Rijswijkse zijde van de Kerstanjewetering opgenomen ter gedeeltelijke vervanging van de bouwzone op het DSM-terrein aan de westelijke kant van het spoor. De weg die over het DSM-terrein loopt blijft wel als bouwterrein aangewezen in het tracébesluit, maar dient ook toegankelijk te blijven voor DSM. Met DSM is besproken dat nadere afspraken zullen worden gemaakt over gezamenlijk gebruik door de aannemer en door DSM. Voor deze weg is een aparte aanduiding opgenomen op de Detailkaart om gezamenlijk gebruik door DSM en de aannemer te borgen. Dit leidt tot een wijziging in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerptracébesluit. De Detailkaart, het Besluit en de Toelichting zijn aangepast. Ten aanzien van externe veiligheidsrisico's wordt verwezen naar de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het MER en het tracébesluit.
	G	(Art. 9 lid 2) Het is niet duidelijk op welk moment en op welke wijze de bouwzones hun oorspronkelijke bestemming terug krijgen.	Voor de bouwzones geldt dat die alleen tijdelijk benodigd zijn voor de aanleg van het project. Na voltooiing van de werkzaamheden worden de tijdelijke maatregelen en voorzieningen in de bouwzones ongedaan gemaakt en herleeft de oude bestemming.
	A&G	(Art. 10 lid 3) Welke gevolgen hebben de in dat artikel genoemde damwanden? Niet duidelijk is of er groutankers zijn beoogd, en zo ja, op welke locaties en wanneer deze groutankers gelost worden.	De damwanden zoals aangeduid in artikel 10 lid 3 liggen nabij station Delft Zuid en niet in de nabijheid van DSM. Deze hebben gezien de grote afstand dus geen gevolgen voor DSM. Groutankers worden op het DSM-terrein niet voorzien.
		DSM verzoekt om een maatregel op te nemen voor het indrukken van damwanden in plaats van heien.	Om het risico op schade door trilling te voorkomen zal het aanbrengen van damwanden ter hoogte van het DSM-terrein gebeuren door middel van drukken, tenzij dit technisch niet mogelijk blijkt te zijn. In het tracébesluit is ten aanzien van het inbrengen van damwanden naar aanleiding van met DSM gevoerde overleg in de periode tussen ontwerptracébesluit en tracébesluit in het Besluit een bepaling toegevoegd in artikel 9 lid 4 dat op het terrein van DSM damwanden uitsluitend kunnen worden ingebracht met een druktechniek en indien die techniek in de praktijk onvoldoende technisch uitvoerbaar blijkt, kan een andere techniek alleen worden toegepast indien de effecten daarvan worden gemeten en het inbrengen van de damwanden onmiddellijk wordt stopgezet indien er schade aan installaties van DSM dreigt. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit.
	A	Welke veiligheidsmaatregelen gaan gelden bij de verlegging van de gasleiding?	De hogedruk aardgaspersleiding op het DSM-terrein hoeft niet verlegd te worden. Om die reden hoeven veiligheidsmaatregelen bij een verlegging niet overwogen te worden.
	A	Is geluidbelasting tijdens de aanlegfase t.a.v. kantoorgebouwen beschouwd?	Zie de eerdere beantwoording ten aanzien van geluidbelasting op kantoorgebouwen van DSM in deze zienswijze.
	3 Bereikbaarheid, aanvoer en stremmingen. A&G	Brug over Kerstanjewetering: a. hoe wordt uitvoering gegeven aan vervanging b. vanaf welke locatie vinden werkzaamheden plaats; c. welke gronden van DSM zijn daarbij betrokken.	In het tracébesluit is terrein gereserveerd voor de werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd ten behoeve van de vervanging van de brug. De grenzen, zoals weergegeven op de detailkaarten bij het tracébesluit zijn kaderstellend voor de aannemer. De ruimtereservering is gebaseerd op een referentieontwerp, waarmee kan worden aangetoond dat het uitvoerbaar is binnen de grenzen van het tracébesluit. Daarbij is uitgegaan van een gedeeltelijk geprefabriceerde brug. Naar aanleiding van de tussen het ontwerptracébesluit en tracébesluit gevoerde overleggen met DSM is in het tracébesluit het werkterrein op DSM-terrein aan de westzijde van het spoor verkleind door dit gedeeltelijk te verplaatsen naar de Rijswijkse zijde van de Kerstanjewetering.
	A	Wordt het DSM terrein benut bij de aanleg van de railinzetplaats?	De railinzetplaats komt bij km 67.7 ter hoogte van de op te heffen overweg 't Haantje. Er worden hiervoor geen gronden gebruikt van DSM.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	A	Art. 9 lid 2: Bouwzones: a. niet duidelijk is welke gronden van DSM gebruikt zullen worden als bouwzone, en welke gevolgen het gebruik van die gronden heeft voor DSM; b. wel is DSM duidelijk dat het bestaande bedrijfsmatige gebruik binnen die bouwzones in ieder geval ernstig belemmerd wordt dan wel geheel onmogelijk wordt gemaakt zoals bij de enzymfabriek; c. wat zijn de gevolgen van de bouwzones voor de bereikbaarheid van de fabrieksgebouwen; d. hoe wordt voorzien in schadeloosstelling.	a. en b. Op Detailkaart 1 is zichtbaar welke gronden van DSM benodigd zijn voor realisatie van onderhavig project. Op deze detailkaart is een onderscheid gemaakt tussen de definitieve constructie van het spoor, welke overeenkomt met het definitieve ruimtebeslag, en het bouwterrein dat overeenkomt met de tijdelijk benodigde gronden. Het ruimtebeslag en de omvang van het benodigde DSM-terrein is in de overleggen die hebben plaatsgevonden tussen ontwerptracébesluit en tracébesluit aan DSM nader toegelicht. Bouwzones zijn zoveel mogelijk beoogd op locaties die nu door DSM niet gebruikt worden; c. voor de gevolgen van het project voor DSM wordt verwezen naar het tracébesluit en onderliggende documenten en de overige antwoorden op de zienswijze van DSM in deze Nota van Antwoord. Een deel van de bouwzone op DSM-terrein ten westen van het spoor is bestemd voor gemeenschappelijk gebruik door DSM en de aannemer. Zodoende blijven ondanks de bouwzones alle gebouwen van DSM bereikbaar; d. De beschikbaarheid van de benodigde gronden, zowel permanent als tijdelijk, wordt gewaarborgd door inzet op minnelijke verwerving en indien dit niet tot resultaat leidt, het doorlopen van de Onteigeningsprocedure op grond van de Onteigeningswet. In paragraaf 2.1.5 van de Toelichting is het proces van grondverwerving (inclusief schadeloosstelling) toegelicht. Voorts is in artikel 18 van het Besluit in het tracébesluit een schaderegeling opgenomen, die nader is toegelicht in paragraaf 2.2.1 van de Toelichting.
	A	Uit de toelichting blijkt niet welke bouwzones wel of niet en in welke periode via de openbare weg toegankelijk zijn en de daarmee gepaarde gaande gevolgen van het bouwverkeer op het DSM-terrein.	In het tracébesluit zijn op de Detailkaarten bouwzones opgenomen om aan te geven welke gronden tijdelijk benodigd zijn en na afronding van de realisatie weer hun oorspronkelijke bestemming kunnen krijgen. De bouwzones aan de oostzijde van het spoor zijn alleen bereikbaar via het DSM-terrein. Voor de bereikbaarheid van de bouwzones aan de westzijde zijn er twee mogelijkheden die op basis van het tracébesluit gerealiseerd zouden kunnen worden: een tijdelijke brug over de Kerstanjewetering of via de hoofdpoort over het terrein van DSM. In het tracébesluit is een wijziging van bouwzones opgenomen ten aanzien van het ontwerptracébesluit. Er wordt nu ook voorzien in een bouwzone ten westen van het spoor aan de Rijswijkse kant van de Kerstanjewetering met een tijdelijke verbinding over de Kerstanjewetering heen naar de bouwzone op het DSM-terrein. Beoogd wordt zoveel mogelijk te vermijden dat bouwverkeer door de hoofdpoort het DSM-terrein op moet, door bouwzones te voorzien van een eigen toegang naar de openbare weg.
	A	Er is niet onderzocht wat de effecten zijn van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer voor de bereikbaarheid van DSM en van de afzonderlijke gebouwen i.v.m. calamiteiten en de bedrijfsvoering. Niet is onderzocht wat de bereikbaarheid is van het spoor en de spoortunnel bij calamiteiten.	In het tracébesluit zijn op de Detailkaarten bouwzones opgenomen om aan te geven welke gronden tijdelijk benodigd zijn en na afronding van de realisatie weer hun oorspronkelijke bestemming kunnen krijgen. De bereikbaarheid van het spoor en de spoortunnel bij calamiteiten is reeds onderzocht en vastgelegd in het kader van het project Spoorzone Delft. De calamiteitenroutes lopen niet over het terrein van DSM. Er is in het kader van het tracébesluit en MER uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar alle effecten van het project. Daarnaast wordt verwezen naar hetgeen eerder in de beantwoording van deze zienswijze al is vermeld ten aanzien van effecten van het tracébesluit voor DSM. De gevolgen voor de bereikbaarheid van DSM zijn in de overleggen die hebben plaatsgevonden tussen ontwerptracébesluit en tracébesluit besproken met DSM. Dit heeft er toe geleid dat een deel van het bouwterrein is verplaatst naar de Rijswijkse zijde van de Kerstanjewetering en dat in het Besluit in het tracébesluit is vastgelegd dat de weg op het DSM-terrein aan de westzijde van het spoor een aparte aanduiding opgenomen om gezamenlijk gebruik door DSM en de aannemer te borgen. Dit leidt tot een wijziging in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerptracébesluit. De Detailkaart, het Besluit en de Toelichting zijn aangepast.
	4 Varianten-keuze. A&G	Het is niet duidelijk wat de aansluiting op het DSM terrein inhoudt en waar die komt tussen 67.6 en 68.2. Is de aansluiting hetzelfde als de wisselaantakking?	Het gaat hier om de wissel die toegang moet geven tot het DSM-terrein en dus de verbinding moet leggen met het raccordement (bij km 67.9). De wissel is vermeld in het Besluit en is ingetekend op de Detailkaart in het tracébesluit. In artikel 3 lid 2 van het ontwerptracébesluit is vermeld dat de aansluiting naar het DSM-terrein wordt aangepast. De vermelding van deze aansluiting naar het DSM-terrein werd in het tracébesluit reeds verwijderd uit artikel 3, op basis van een ander onderdeel van deze zienswijze. In artikel 1 lid 2 van het tracébesluit staat de wisselaantakking vermeld.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	A&G	De zettingsvrije plaat onder de wisselaantakking komt op 1 meter onder BS. Wat zijn de gevolgen voor de kabels en leidingen ter plaatse? Heeft de keuze voor een andere variant gevolgen voor de locatie van de zettingsvrije plaat?	De locatie van de zettingsvrije plaat is aangegeven in artikelen 3 en 7 van het Besluit en op de Detailkaart in het tracébesluit. Het gegeven dat de zettingsvrije plaat 1 m onder BS-niveau is gepland heeft geen gevolgen voor kabels en leidingen van DSM ter plaatse. Ter plaatse van de te realiseren zettingsvrije plaat zijn geen kabels en leidingen aanwezig.
	G	Gekozen is voor variant A voor de ontsluiting van DSM. Uit het ontwerptracébesluit blijkt niet dat rekening is gehouden met belangen van DSM. Variant A is voor DSM nadeliger dan variant B omdat: a. A de bedrijfsvoering beperkt omdat goederenvervoer dan alleen 's nachts mag; b. A heeft nadelige sociale en veiligheidsaspecten onder meer in verband met: - bij A moet het toegangshek door ProRail worden bediend; - bij A is rangeren complexer; - bij A is minder opstelplaats voor treinen; - A is niet toekomstbestendig.	Het belang van DSM is betrokken bij de variantkeuze. In het MER zijn twee varianten voor de wisselaantakking bij het DSM-raccordement onderzocht. Bij variant A wordt het raccordement indirect ontsloten vanaf het hoofdspoor en ligt de aansluiting volledig op grondgebied van de gemeente Delft. Variant B betreft een indirecte ontsluiting van het DSM-raccordement via een zijspoor deels op Rijswijks grondgebied. Effecten van de varianten staan in het MER benoemd. In het MER zijn de aspecten bereikbaarheid, bodem, ecologie, geluid, landschap, cultuurhistorie en archeologie, luchtkwaliteit, trillingen en laagfrequentgeluid, veiligheid en water beoordeeld. a. Dat goederenvervoer alleen in de nacht mogelijk is, is geen wijziging ten opzichte van de situatie zonder dit project, dus kan ook geen (negatief) gevolg zijn van dit project. b. De sociale veiligheid is in de nacht minder, maar dit is geen wijziging ten opzichte van de situatie zonder dit project en kan dus ook geen negatief gevolg zijn van dit project. Het toegangshek wordt niet door ProRail maar door DSM bediend. Een grotere complexiteit van het rangeren is geen wijziging ten opzichte van de referentiesituatie en kan dus ook geen negatief gevolg zijn van dit project. Dit geldt ook voor het aspect van minder opstelplaats voor treinen. De variantenkeuze heeft geen gevolgen voor de functionaliteit van het raccordement.
	5 Effecten geluid	(Art. 1 lid 3) Op welke wetsartikelen van de Wm zijn de GPP's gebaseerd? Hoe is tot deze GPP's gekomen en welke gevolgen heeft dit voor DSM?	De vast te stellen geluidproductieplafonds (GPP's) zijn gebaseerd op artikel 10 lid 3 sub b van de Tracéwet in combinatie met artikel 11.28, 11.29 en 11.30 van de Wet milieubeheer. Ter hoogte van DSM is geen sprake van overschrijding van GPP's.
		(Art. 12 en 13) Welke referentiepunten liggen ter hoogte van DSM en waar?	In bijlage IV bij het tracébesluit is het akoestisch onderzoeksrapport opgenomen. In bijlage III van dit onderzoeksrapport zijn overzichtskaarten opgenomen van de geluidbelasting op de referentiepunten en hoe deze zich verhoudt tot de geldende geluidproductieplafonds (GPP's). De GPP's hebben alleen betrekking op spoorweglawaai en hebben derhalve geen directe relatie met de geluidproductie van DSM. Ter hoogte van DSM worden geen GPP's overschreden en is derhalve geen sprake van wijziging van GPP's.
	A&G	Wat betekenen de GPP's voor de geluidbelasting op DSM-terrein t.o.v. de huidige situatie? Hebben de GPP's gevolgen voor de toegestane geluidproductie vanwege de inrichting?	In bijlage IV bij het tracébesluit is het akoestisch onderzoeksrapport opgenomen. In bijlage III van dit onderzoeksrapport zijn overzichtskaarten opgenomen van de geluidbelasting op de referentiepunten en hoe deze zich verhoudt tot de geldende geluidproductieplafonds (GPP's). De GPP's hebben alleen betrekking op spoorweglawaai en hebben derhalve geen directe relatie met de geluidproductie van DSM. Ter hoogte van DSM worden geen GPP's overschreden en is derhalve geen sprake van wijziging van GPP's. Voor de bestaande rechten van DSM op grond van de Wet ruimtelijke ordening en Wet milieubeheer heeft het tracébesluit geen gevolgen.
	A&G	Is het juist dat ter hoogte van DSM-terrein geen geluidsschermen beoogd zijn?	Dit is correct, er zijn geen geluidsschermen voorzien ter hoogte van het DSM-terrein.
	A&G	Is geluidbelasting t.a.v. kantoorgebouwen van DSM beschouwd? Worden er (tijdelijke) maatregelen getroffen om kantoormedewerkers te beschermen tegen geluidsoverlast?	Zie de eerdere beantwoording ten aanzien van geluidbelasting op kantoorgebouwen van DSM in deze zienswijze.
	A&G	De geluidsgevolgen vanwege het DSM-terrein (voor het ontwerptracébesluit) zijn niet onderzocht. Er wordt geen melding gemaakt van de vastgestelde MTG-waarden voor DSM.	DSM betreft een industrieterrein en is daarmee geen geluidgevoelige bestemming en dus ook niet als zodanig opgenomen in het akoestisch onderzoek. De geluidbelasting op het kantoor van DSM aan de Alexander Fleminglaan als gevolg van het project is minder dan 50 dB en daarmee ruim onder de voorkeursgrenswaarde voor geluidgevoelige functies langs spoor. De MTG-waarden van DSM staan los van de geldende geluidproductieplafonds (GPP's) die langs het spoor liggen, waaraan de geluidbelasting van dit project moet worden getoetst.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	6 Effecten veiligheid. A&G	In het ontwerptracébesluit is niet in beschouwing genomen (aanleg- en gebruiksfase) de veiligheid van DSM en haar omgeving waaronder mede begrepen de veiligheidrisico's die uitgaan van 1) de werkzaamheden voor haar productiefaciliteiten en 2) de DSM-inrichting voor alle aanwezigen op de bouwterreinen en rondom DSM.	Het bedrijf DSM is een risicobron voor de externe veiligheid. De met het tracébesluit te realiseren spooruitbreiding is echter geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. De te realiseren spooruitbreiding omvat tevens de werkterreinen en de zich daarop bevindende objecten, zoals schaftketen. Wel dienen bij de vaststelling van het tracébesluit de gevolgen voor de externe veiligheid die worden veroorzaakt door een BRZO-inrichting te worden betrokken. In dit verband is in paragraaf 4.2.1 van de Toelichting bij het tracébesluit beschreven op welke wijze hier invulling aan is gegeven. Andersom is de spooruitbreiding geen risicobron voor de externe veiligheid en heeft op dit gebied geen effecten op DSM. In het kader van het MER en tracébesluit is onderzoek verricht naar veiligheid, betreffende de aspecten tunnelveiligheid, spoorveiligheid, brandveiligheid ondergronds station en externe veiligheid. De resultaten hiervan zijn weergegeven in paragraaf 4.2.1 van de Toelichting van het tracébesluit. Het spoortraject is in het Basisnet opgenomen zonder risicoplafond. De externe veiligheidsrisico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn afwezig, zodat er geen sprake is van een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR). Ten aanzien van de evacuatie van de spoortunnel wordt verwezen naar het volgende deelantwoord. Voorts zij vermeld dat in de huidige situatie reeds sprake is van een spoorlijn met aan weerszijden het DSM-terrein. De voorziene uitbreiding van de spoorlijn behelst geen grote wijziging voor de bereikbaarheid bij calamiteiten op het DSM-terrein en/of het spoor. Zowel in de huidige als in de toekomstige situatie (en de aanleg daarvan) wordt een hekwerk geplaatst tussen het DSM-terrein en het spoor. Het project heeft geen gevolgen voor de productiefaciliteiten in de gebruiksfase. In de aanlegfase zal rekening worden gehouden met de veiligheidsvoorschriften die gelden op het DSM-terrein. Deze zijn bij ProRail bekend van het project Spoorzone Delft.
	G	Op de zuidpunt van het DSM-terrein is de tunnelingang beoogd. Dat betekent dat evacuaties via DSM plaats moeten vinden, hetgeen gevolgen heeft voor DSM. Gevraagd wordt of er geen evacuatieroute door de woonwijk aan de westzijde van het spoor beoogd kan worden.	De locatie en realisatie van de ingang van de spoortunnel Delft is onderdeel van het project Spoorzone Delft, waarvoor het bestemmingsplan reeds onherroepelijk is. De spoorwerkzaamheden in het project Spoorzone Delft zijn inmiddels vrijwel geheel afgerond. Het is derhalve geen onderdeel van onderhavig project en ook niet van deze zienswijzenprocedure. In het kader van het project Spoorzone Delft is een analyse van de interne veiligheid van de reizigers beschreven in de rapportage 'De interne veiligheid en externe veiligheid Spoorzone Delft - Een integrale rapportage', IE-SE20033010 d.d. april 2004. Voor de spoortunnel wordt het 'safe haven-principe' toegepast, waarbij een trein waarin een incident plaatsvindt, doorrijdt naar het station of naar de uitgang van de tunnel. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan is daarin voorzien in het tunnelveiligheidsconcept en in het voorzieningenpakket van de tunnel. Het principe is dan dat reizigers indien noodzakelijk in eerste instantie vluchten naar de naastgelegen (veilige) tunnelbuis en van daar uit naar buiten. Daarbij zijn altijd twee mogelijkheden: reizigers vluchten richting station of richting de desbetreffende tunneltoerit. Bij een incident met een reizigerstrein in de open tunneltoeritten of op het reguliere spoor vindt de ontvluchting plaats in langsrichting van het spoor. Ter hoogte van DSM-terrein zal een hekwerk aangebracht worden tussen het reguliere spoor en het raccordement. Vluchtende reizigers kunnen hierdoor niet op het raccordement terechtkomen maar lopen door tot de toekomstige railinzetplaats aan de overzijde van de Kerstanjewetering. Bij het tracébesluit wordt er dus niet van uitgegaan dat het DSM-terrein gebruikt moet worden als vluchtroute bij spoorcalamiteiten. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar het deelonderzoek Veiligheid in het MER deel B van onderhavig project en naar voornoemde veiligheidsrapportage in het kader van het project Spoorzone Delft. Het DSM-terrein is in het kader van calamiteiten bestempeld is als 'niet veilig terrein'. In overleg dat gevoerd is met DSM is nader aangegeven waar vluchtroutes zijn gesitueerd.
	G	In de toelichting wordt op p.52-53 een veiligheidsanalyse genoemd. Niet duidelijk is, of deze is uitgevoerd en wat de uitkomsten daarvan zijn. Zijn er veiligheidsanalyses uitgevoerd en hebben die ten grondslag gelegen aan de afweging van alle relevante feiten en belangen bij de keuze tussen variant A en B van het raccordement?	Het is niet duidelijk welke analyse in de zienswijze wordt bedoeld omdat op p. 52-53 van de toelichting geen veiligheidsanalyse wordt genoemd. In het kader van het project Spoorzone Delft is een analyse van de interne veiligheid van de reizigers beschreven in de rapportage 'De interne veiligheid en externe veiligheid Spoorzone Delft – Een integrale rapportage' d.d. april 2004. Deze rapportage is vooruitlopend op dit project reeds voor de viersporige situatie uitgevoerd.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	G	De veiligheidseffecten van DSM op het project zijn niet in beeld gebracht. Dat geldt ook voor de bereikbaarheid van het spoor in de tunnel bij calamiteiten.	Het bedrijf DSM is een risicobron voor de externe veiligheid. De met het tracébesluit te realiseren spooruitbreiding is echter geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object, waardoor de risico's vanuit DSM niet relevant zijn voor de te realiseren spooruitbreiding. Andersom is de spooruitbreiding geen risicobron voor de externe veiligheid en heeft op dit gebied geen effecten op DSM. Wel dienen bij de vaststelling van het tracébesluit de gevolgen voor de externe veiligheid die worden veroorzaakt door een BRZO-inrichting te worden betrokken. Ten aanzien van de veiligheidseffecten wordt verwezen naar hetgeen hierover eerder reeds is beantwoord in deze zienswijze en naar paragraaf 4.2.1 van de Toelichting bij het tracébesluit. Ook is er in de huidige situatie reeds sprake van een spoorlijn met aan weerszijden de DSM-site. De verdubbeling van de spoorlijn behelst geen grote wijziging voor de bereikbaarheid bij calamiteiten op het DSM-terrein en/of op het spoor. Zowel in de huidige als in de toekomstige situatie is een hekwerk aanwezig tussen het DSM-terrein en het spoor.
	7 Effecten trillingen. A&G	Art. 21 biedt DSM onvoldoende bescherming t.a.v. trillingen, omdat de gevolgen pas achteraf in beeld worden gebracht. De risico's zijn nu niet voldoende duidelijk en het is de vraag of na een jaar maatregelen nog wel helpen. Ook is niet duidelijk aan welke maatregelen gedacht wordt.	Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen hierover reeds eerder is vermeld in deze nota.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	A&G	Er ontbreken bepalingen t.a.v. trillingen en onaanvaardbare hinder en daartoe te nemen maatregelen.	In het kader van het MER en tracébesluit heeft trillingsonderzoek plaatsgevonden. Het trillingsonderzoek is gestoeld op berekeningen en trillingsmetingen. De afstandsdempingcurve is gemeten in het Agnetapark vlak naast het DSM-terrein. Er is vervolgens getoetst of er sprake is van hinder volgens de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts) en er is gekeken of er mogelijk sprake kan zijn van schade aan apparatuur als ook bebouwing. De trillingsniveaus als gevolg van treinverkeer zijn dermate laag dat er geen overschrijding van de grenswaarde wordt verwacht wanneer schade aan gebouwen wordt getoetst (SBR-deel A). Een toetsing aan SBR-deel C is niet aan de orde omdat de aanlegfase verreweg maatgevend is en niet de exploitatiefase. Fabriekshallen als bouwwerk blijven buiten de toetsing wat betreft hinder, maar niet de daarin opgestelde trillingsgevoelige apparatuur. Trillingsgevoelige apparatuur wordt besproken in paragraaf 3.3.5 van het deelonderzoek trillingen: in het studiegebied is voor zover bekend op een tweetal locaties trillingsgevoelige apparatuur aanwezig, die hierna nader beschreven zijn. Een inventarisatie van trillingsgevoelige apparatuur op het DSM terrein is gemaakt ten behoeve van de bouwwerkzaamheden van de spoortunnel in Delft. Deze inventarisatie is gestoeld op input van DSM. Er is destijds gemeten bij de meest maatgevende locatie op het DSM-terrein. De locaties waar de apparatuur aanwezig is, betreffen vier centrifuges op het DSM-terrein (ten oosten van het spoor) en een opstelling die ten behoeve van penicilline chromatografie (ten westen van het spoor) aanwezig is. Ter plaatse van de centrifuges op het DSM-terrein zijn tijdens bouwwerkzaamheden aan de spoortunnel trillingen gemonitord. Voor deze locatie bleken de trillingsniveaus door toedoen van het aanbrengen van damwanden niet tot schade aan de apparatuur te leiden. Aangezien de trillingsniveaus die optreden tijdens het aanbrengen van damwanden een orde hoger liggen dan de niveaus ten gevolge van treinpassages, bestaat de verwachting dat mogelijke toename in trillingsniveaus door verbreding van het spoor niet tot storing aan de apparatuur kan leiden. Voor de locatie op het DSM-terrein waar trillingsgevoelige apparatuur ten behoeve van penicilline chromatografie aanwezig is, geldt dat tussen deze locatie en het spoor andere gebouwen aanwezig zijn die de trillingen grotendeels blokkeren. De afstand van het gebouw tot aan het spoor is daarbij minimaal 100 m, waardoor wordt verwacht dat trillingsniveaus door treinverkeer niet merkbaar zijn. Dit geldt voor de huidige situatie maar is ook de verwachting voor de toekomstige situatie. De specifieke locaties op het DSM-terrein zijn daarom niet nader onderzocht. Op het DSM-terrein is een kantoorgebouw gelegen nabij het spoor (Alexander Fleminglaan 1), dit kantoor is wel meegenomen in de prognose van het trillingenonderzoek. De keuze om wel of niet een maatregel af te wegen is gemaakt op basis van de Beleidsregel trillinghinder spoor. Deze beleidsregel is specifiek opgesteld ten behoeve van tracébesluiten en is daarom van toepassing op onderhavig project PHS Viersporigheid Rijswijk Delft Zuid. Voor het Fleminghouse geldt een Vmax in de referentiesituatie van 1,00 en een Vmax van de plansituatie van 1,25. Voor de beoordeling van de plansituatie geldt dat maatregelen niet nodig zijn indien de Vmax in de plansituatie voldoet aan de in artikel 6 lid 1 onder a genoemde streefwaarde of indien de toename van de trillingssterkte in de plansituatie 30 % of minder bedraagt (artikel 6 lid 1 onder b). Voor het Fleminghouse wordt hieraan voldaan en zijn aldus geen maatregelen nodig. In het tracébesluit is ten aanzien van het inbrengen van damwanden naar aanleiding van met DSM gevoerde afstemming in de periode tussen ontwerptracébesluit en tracébesluit in het Besluit een bepaling toegevoegd in artikel 9 lid 4 dat op het terrein van DSM damwanden uitsluitend kunnen worden ingebracht met een druktechniek en indien die techniek in de praktijk onvoldoende technisch uitvoerbaar blijkt, kan een andere techniek alleen worden toegepast indien de effecten daarvan worden gemeten en het inbrengen van de damwanden onmiddellijk wordt stopgezet indien er schade aan gebouwen of installaties van DSM dreigt. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	A&G	Op welke wijze is rekening gehouden met de gevolgen van trillingen voor DSM: a. Schade door trillingen aan fabrieks- en kantoorgebouwen en trillingsgevoelige apparatuur (of verstoring daarvan) is niet onderzocht. b. Fabriekshallen dienen bij het beoordelen van trillingen te worden betrokken. c. Wat zijn de effecten van trillingen op het kantoor van DSM aan de Alexander Flemminglaan.	Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het voorgaande.
	A&G	Alle voor het ontwerptracébesluit relevante trillingsgevoelige apparatuur dient in kaart te worden gebracht. De aannames t.a.v. verstoring van apparatuur betreffen een andere situatie en kunnen daarom niet worden gedaan	Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het voorgaande.
	A	DSM verzoekt om een maatregel op te nemen voor het indrukken van damwanden in plaats van heien.	Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen reeds eerder is vermeld over toevoeging van een maatregel in artikel 9 lid 4 in het tracébesluit.
	G	Er is waar ook de Cie MER om vroeg in haar advies d.d. 23 februari 2012 niet inzichtelijk gemaakt wat de onzekerheden t.a.v. de rekenmodellen zijn en hoe daarmee is omgegaan. Niet duidelijk is hoe de modellen zijn gevalideerd en of er sprake is van een monitoringsprogramma (aanleg- en gebruiksfase). In het ontwerptracébesluit zijn niet opgenomen (waar ook de Cie MER om vroeg) 1) 'maatregelen achter de hand' indien grenswaarden worden overschreden 2) mitigerende maatregelen.	Dit advies van de commissie m.e.r. d.d. 23 februari 2012 had betrekking op de Notitie Reikwijdte- en Detailniveau. In de fase van het ontwerptracébesluit heeft de commissie m.e.r. een advies uitgebracht op het MER. Hierin is dit punt niet aangedragen door de commissie als reactie op het MER. Onderzoek zover als mogelijk is, is nu gedaan. Dit betreft alle milieu- en omgevingsonderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het MER en het tracébesluit. Bij onzekerheden in onderzoek is in het project altijd uitgegaan van een worst-case benadering. In de Tracéwet is vastgelegd dat in het tracébesluit wordt bepaald ten aanzien van welke aspecten er een opleveringstoets wordt uitgevoerd (artikel 23 lid 1 jo artikel 10 lid 1 onder f). In de toelichting bij dit ontwerptracébesluit t is expliciet opgenomen en gemotiveerd waarom er voor trillingen een opleveringstoets wordt uitgevoerd. Dit is overigens voor trillingen ook verplicht op basis van de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts). Op grond van artikel 7.39 Wet milieubeheer moet de Minister een mer-evaluatie uitvoeren voor het gehele mer. Eventuele maatregelen kunnen pas worden bepaald nadat het project is uitgevoerd plus de toetsing heeft plaatsgevonden en de resultaten daarvan bekend zijn. Op een eerder moment zijn de feitelijke effecten van het project nog niet meetbaar. Bovenstaande heeft betrekking op de fase na de uitvoeringsfase, dus als de beoogde extra treinen treinen daadwerkelijk rijden. Overigens is de verwachting dat de normen ten aanzien van trillingen door het project niet overschreden worden.
	8 Afstemming met DSM. A&G	Met DSM heeft geen afstemming plaatsgevonden over de benodigde gronden.	Er heeft meermaals overleg tussen DSM en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail plaatsgevonden, te weten op 17 april 2012, 4 februari 2013, 4 maart 2013, 25 juni 2013 en 3 december 2013. In het kader van het tracébesluit heeft overleg plaatsgevonden op 8 december 2015, 21 januari 2016, 26 januari 2016 en 23 mei 2016. Bij deze laatstgenoemde overleggen is het grondbeslag in de aanlegfase aan de orde gekomen. Op Detailkaart 1 is zichtbaar welke gronden van DSM benodigd zijn voor realisatie van onderhavig project. Tevens is aan DSM toegelicht in een overleg op 8 december 2015 welke gronden tijdelijk en definitief benodigd zijn. Hieruit blijkt dat slechts een beperkt deel van de voor de realisatie van het project benodigde gronden van DSM definitief nodig is.
		De vraag is wie opdrachtgever is tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Hoe zijn de verantwoordelijkheden verdeeld tussen Ministerie, ProRail en (onder) aannemers?	Het bevoegde gezag voor het tracébesluit is het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. ProRail is concessiehouder van het spoorbeheer en uitvoeringsorganisatie. De taken die bij de uitvoeringsorganisatie liggen zijn planuitwerking, planvoorbereiding, engineering, aanbesteding, toezicht. De aanbesteding van de uitvoering moet nog gestart worden. Na afronding van de aanbesteding is bekend wie de uitvoerende partij zal zijn.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW26	9 Nadeelcompensatie en schadeloosstelling. A&G	Is budget gereserveerd voor schadeloosstelling en nadeelcompensatie? Is een inschatting (vergelijkbaar met planschaderisicoanalyse) gemaakt van de aan DSM uit te keren schadeloosstellingen?	In het project is budget gereserveerd voor schadeloosstelling en nadeelcompensatie. Er is geen inschatting gemaakt specifiek van de aan DSM uit te keren schadeloosstellingen, die vergelijkbaar is met een planschaderisicoanalyse. Indien belanghebbende van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit, kan hij op grond van artikel 18 van het Besluit (schaderegeling) in het tracébesluit een verzoek tot schadevergoeding indienen. De Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 is van toepassing, met uitzondering van artikel 2 lid 1 van deze beleidsregel.
	10 Overig	Niet duidelijk is, of de overzichtskaart net als de detailkaarten juridisch bindend is	Het Besluit en de Kaarten in het tracébesluit zijn de juridisch bindende onderdelen van een tracébesluit. Ten aanzien van de kaarten betreft dit dus de Overzichts- en Detailkaarten. De Overzichtskaart geeft de ligging van de spooruitbreiding weer met de indeling van de Detailkaarten. De Detailkaarten leggen de spooruitbreiding, inclusief de inpassingmaatregelen, ruimtelijk vast op basis van bestemmingsaanduidingen en bijbehorende legenda.
		Een kaart waarop de verhouding tussen de eigendommen van DSM en het plangebied staat weergegeven ontbreekt.	Aan DSM is in een overleg op 8 december 2015 toegelicht hoe de eigendomsgrenzen van DSM zich verhouden tot het plangebied.
ZW27	1 Algemene reactie	De indiener geeft aan zeer verheugd te zijn over publicatie van het ontwerptracébesluit, omdat dit de realisatie van de viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid weer een stap dichterbij brengt en als gevolg van het project de bereikbaarheid per spoor op de corridor Den Haag-Rotterdam aanzienlijk zal verbeteren en het project bijdraagt aan het versterken van de economie in de Zuidvleugel van de Randstad. Indiener is van mening dat het ontwerptracébesluit en MER een goed algemeen beeld van het plan en de milieueffecten geven. Op onderdelen stelt de indiener een aanpassing, aanvulling of nadere uitwerking voor. Dit betreft de aspecten: waterberging, stationspleinen, ecologie, trillingen, spoorbrug Kerstanjewetering.	Er wordt kennis genomen van deze positieve zienswijze en het belang van het project wordt onderschreven.
	2 Waterberging	De indiener stelt dat ter hoogte van station Delft Zuid waterberging geprojecteerd is die het gebruik van de kavel voor de bestemde kantoorfunctie onmogelijk maakt. De indiener gaat er vanuit dat de kavel tegen een marktconforme prijs verworven wordt. Als alternatief stelt de indiener de kavel aan de Vulcanusweg 295-305 voor, deze kavel heeft een lagere grondwaarde. De indiener gaat graag in overleg over het verplaatsen van de voorgenomen waterberging.	De beoogde waterberging zal in het tracébesluit worden gerealiseerd op het perceel op de Vulcanusweg 295-305 te Delft. Dat betekent dat het tracébesluit ten opzichte van het ontwerptracébesluit gewijzigd wordt vastgesteld op de volgende punten: • op de Detailkaart wordt het 'Maatregelvlak Waterhuishouding' ter hoogte van de beoogde onderdoorgang gewist en wordt geplaatst op het perceel op de Vulcanusweg 295-305; • in de Toelichting wordt het perceel op de Vulcanusweg 295-305 beschreven als beoogde locatie voor de waterberging. De watercompensatie vindt op verzoek van het Hoogheemraadschap van Delfland plaats in hetzelfde peilvak en is afgestemd met de gemeente Delft en het Hoogheemraadschap.
	3 Stationspleinen Delft Zuid	De indiener geeft aan dat in het ontwerptracébesluit geen beeld wordt gegeven van de toekomstige vormgeving van de stationspleinen van Delft Zuid. De indiener wenst samen te werken en betrokken te blijven bij de herinrichting van de stationspleinen en dat rekening wordt gehouden me de verwachte groei van fietsparkeren en de toekomstige langzame verkeerroutes langs het spoor.	Het voorplein van station Delft Zuid is geen onderdeel van dit tracébesluit. De inrichting van het stationsplein is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Met de gemeente wordt in dat kader overlegd op welke wijze voorzieningen die bij de aanleg komen te vervallen, worden gecompenseerd. Extra stallingruimte voor fietsen, die nodig is naar aanleiding van dit project, wordt gerealiseerd in het kader van het programma Actieplan Fiets Parkeren'.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW27	4 Ecologie	De indiener stelt dat er ook rekening gehouden dient te worden met beschermde soorten die niet zijn waargenomen tijdens het veldonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het MER, maar die wel in de NDFF zijn opgenomen als zijnde waargenomen in (de directe omgeving van) het plangebied. Indiener is van mening dat de conclusie dat op grond van oriënterend onderzoek geen andere soorten worden verwacht gewijzigd dient te worden en bij de realisatie van het project ook rekening moet worden gehouden met soorten waarvan verwacht kan worden dat zij in het plangebied aanwezig zijn.	In het kader van het tracébesluit en MER heeft natuuronderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de toelichting van het tracébesluit (paragraaf 4.2.8). In het kader van dit natuuronderzoek zijn meerdere veldonderzoeken uitgevoerd ten behoeve van de inventarisatie van aanwezige soorten. Daarnaast is het veldonderzoek aangevuld met een bureauonderzoek, waarbij gebruik is gemaakt van soortverspreidingskaarten van gegevensbeherende instanties zoals de zoogdiervereniging en de RAVON en gegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De NDFF is dus wel degelijk gebruikt bij het onderzoek. Het totale natuuronderzoek heeft geleid tot de conclusies die in het tracébesluit staan. Hierbij geldt dat niet alle soorten die in de NDFF zijn beschreven als aanwezig hoeven te worden beschouwd. Tijdens de uitvoering van het project geldt te allen tijde de algemene zorgplicht zoals bedoeld in de Flora- en faunawet of te zijner tijd de Wet natuurbescherming.
	5 Trillingen	De indiener verzoekt om kort na de ingebruikname van de tunnelbuis op 28 februari 2015 trillingsmetingen te verrichten zodat zo vroeg mogelijk een beter beeld ontstaat van mogelijke trillingshinder voor panden aan de Spoorsingel te Delft.	Tussen de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit en de vaststelling van het tracébesluit zijn aanvullende trillingsmetingen uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het tracébesluit. De trillingsmetingen bevestigen de betrouwbaarheid van de prognose die gedaan is in het trillingenonderzoek en geven geen aanleiding tot wijziging van conclusies. Uit het onderzoek blijkt dat maatregelen niet doelmatig zijn. Zie voor verdere toelichting paragraaf 4.2.4 van de toelichting bij het tracébesluit en hoofdstuk 11 van het trillingenonderzoek in de bijlage bij de toelichting bij het tracébesluit. Daarnaast zal de staatssecretaris conform artikel 23 van de Tracéwet en artikel 8 van de Beleidsregel trillinghinder spoor de gevolgen van de ingebruikneming van het viersporig traject doen laten onderzoeken ten aanzien van het aspecten trillingen. Dit onderzoek zal plaatsvinden één jaar na ingebruikname van het viersporig traject met bijbehorende voorzieningen en uiterlijk binnen één jaar worden afgerond.
	6 Doorgangshoogte brug Kerstanjewetering	De indiener verzoekt om de doorgangshoogte van de spoorbrug over Kerstanjewetering minimaal 1,80 m te maken. De Kerstanjewetering is een belangrijke vaarroute voor watersporters vanuit het Westland en Midden-Delfland naar Delft en het Rijn-Schiekanaal en deze spoorbrug is de laatste hindernis in de vaarroute. De doorgangshoogte van 1,64 m is lager dan de standaard doorgangshoogte van 1,80 m.	In het ontwerptracébesluit is in artikel 7 van het Besluit een minimale doorgangshoogte van de brug van de Kerstanjewetering van 1,64 m opgenomen. Dit betreft een handhaving van de doorgangshoogte van de huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering. In het ontwerptracébesluit is uitgegaan van een vervanging van de brug en behoud van de bestaande doorgangshoogte op 1,64 m. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben per brief d.d. 19 januari 2016 met kenmerk PZH-2015-538545657DOS-2009-0023006 aan de staatssecretaris verzocht om een doorgangshoogte van de brug van 1.80 m te hanteren en toegezegd bereid te zijn deze wijziging mede te financieren. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Dit ter uitvoering van het provinciaal beleid in de Verordening Ruimte 2014 en de Vaarwegenverordening Zuid-Holland van de provincie Zuid-Holland. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens is dit opgenomen in de Toelichting. Dit leidt derhalve tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit.
	7 Samenwerking	De indiener wenst de bestaande intensieve samenwerking met het ministerie en ProRail sinds de startnotitie Reikwijdte en Detailniveau graag voort te zetten bij het opstellen van het tracébesluit	De reguliere overleggen met alle betrokken besturen, het Corridor-overleg, waar ook de gemeente Delft deel van uitmaakt, wordt ongewijzigd doorgezet. Daarnaast zijn altijd ad hoc overleggen met de gemeente mogelijk als daar aanleiding toe is.
ZW28	1 Algemene reactie	De indiener staat positief tegenover de voorgenomen uitbreiding van het spoor en acht dit van groot belang voor een duurzame bereikbaarheid van de stad Rotterdam.	Er wordt kennis genomen van deze positieve zienswijze en het belang van het project wordt onderschreven.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW28	2	Geluids-schermen Rotterdam	De indiener vertegenwoordigt het college van B&W van de gemeente Rotterdam. De indiener wijst erop dat, waar het gaat om de adressen die voor gevelisolatie in aanmerking komen, op p. 97 van het ontwerp-tracébesluit naar tabel 4.4 wordt verwezen. Dit moet echter tabel 4.5 zijn, aangezien hierin de daadwerkelijk voorgenomen schermmaatregelen staan. Qua locaties correspondeert dit met de in de kleur oranje gearceerde Bebouwing met overschrijding na definitieve maatregelen' in figuur 4.10 op p. 96 van het ontwerp-tracébesluit. De indiener verzoekt deze wijziging in het tracébesluit door te voeren. Na doorvoering van deze wijziging kan de indiener instemmen met het voorstel om in plaats van het ophogen van de schermen een aanbod te doen voor gevelisolatie op alle adressen waar dit nodig is.	Indiener constateert terecht dat op p. 97 van het ontwerptracébesluit foutief is verwezen naar tabel 4.4 en dat dit een verwijzing naar tabel 4.5 moet zijn. In het tracébesluit is de nummering van tabellen gewijzigd ten opzichte van het ontwerptracébesluit, omdat er sprake is van een wijziging van opgenomen tabellen. Ook de verwijzingen naar tabellen zijn in het tracébesluit hierop aangepast.
	3	Geluids-schermen Rotterdam	De indiener verzoekt af te zien van de plaatsing van scherm Z1. De reden hiervoor is dat de op de Essenburgs-ingel aanwezige groenstrook tussen singel en spoor, onderdeel van de Spoortuin, van groot belang is voor de leefomgeving ter plaatse. De plaatsing van een geluidsscherm zal naar verwachting vermindering van de belevingswaarde en de uitstraling van deze groenstrook tot gevolg hebben, niet alleen mogelijk in de aanlegfase (waarvan u aangeeft dat u zich zult inspannen om de schade zo beperkt mogelijk te houden), maar ook in de gebruiksfase. Dit is niet gewenst. De indiener verzoekt om in plaats van de plaatsing van het scherm een aanbod te doen voor gevelisolatie, op alle adressen waar dit nodig is. de indiener verzoekt dit in het tracébesluit op te nemen. Mocht het bezwaar niet gehonoreerd worden dan wijst de indiener er op dat schade dient te worden vermeden. Mocht blijken dat dit niet mogelijk is, verzoekt de indiener alsnog van de aanleg af te zien. De indiener verzoekt dit voorbehoud in het tracébesluit op te nemen (als boven beschreven verzoek tot het geheel afzien van het scherm niet overgenomen wordt). Graag blijft de indiener in contact ook over de uitvoerings-werkzaamheden.	In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aantal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot de noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoestisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerp-wijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (categorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentrein-materieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting worden aangepast. Omdat de geluidsschermen ter plaatse van de Essenburgsingel en Stationssingel in Rotterdam niet worden geplaatst, wordt niet meer toegekomen aan de door indiener gestelde vragen ten aanzien van geluidsschermen.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW28	4	Geluids-schermen Rotterdam	Ten aanzien van scherm N4 loopt nog een besluitvormingsprocedure in het kader van een omgevingsvergunning. De indiener blijft graag in contact over de planning van het traject richting het tracébesluit. In het proces wordt meegenomen dat een geluidsscherm recent op tegenstand stuitte. Mocht desondanks de plaatsing van een scherm definitief worden, verzoekt de indiener om met hem af te stemmen. Mocht het besluit genomen worden deze niet te plaatsten adviseert de indiener het aanbieden van gevelisolatie op alle adressen waar dit nodig is.	De indiener wijst op een omgevingsvergunning voor een reeds bestaand emplacement, waarvan de procedure losstaat van dit project. In dat kader hebben burgemeester en wethouders van Rotterdam op 1 mei 2015 besloten het bedoelde geluidsscherm niet te plaatsen (kenmerk besluit: 21948353/406978). In het kader van het ontwerptracébesluit en tracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Voor de uitkomsten van dit onderzoek wordt verwezen naar de beantwoording bij onderdeel 3 van deze zienswijze.
	5	Geluids-schermen Rotterdam	De indiener stelt dat het ontwerptracébesluit en MER niet volledig consistent zijn in de definiëring van plangebied en studiegebied. Twee locaties van nieuwe geluidsschermen bij Rotterdam Centraal zijn niet opgenomen in het deelonderzoek ecologie en in de bomeninventarisatie. De indiener verzoekt deze onderzoeken uit te breiden met deze twee locaties.	In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aantal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerptracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot de noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoestisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerpwijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (categorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentreinmaterieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit, wordt niet meer toegekomen aan de door indiener gestelde vragen ten aanzien van geluidsschermen. Aangezien de geluidsschermen niet worden geplaatst, is geen onderzoek verricht naar de effecten van deze schermen voor ecologie en bomen.
	6	Geluids-schermen Rotterdam	De genoemde schermhoogten van Z2 (8 m) en Z3 (5 m) zijn volgens de indiener niet correct. Beide schermen zijn nagenoeg even hoog. De indiener verzoekt de exacte hoogte van de schermen na te gaan, de correcte hoogtes te vermelden in het tracébesluit en te onderzoeken of dit nog gevolgen heeft voor de berekende geluidbelasting op omliggende adressen.	De juiste schermhoogten zijn onderzocht en gecorrigeerd in het akoestisch onderzoek dat bij het tracébesluit is gevoegd. De beide bedoelde schermen zijn 6.00 m hoog. Voor de duidelijkheid zij hier vermeld dat dit gaat om reeds bestaande geluidsschermen ter hoogte van station Rotterdam Centraal. Het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit leidt tot andere uitkomsten dan het eerder uitgevoerde onderzoek voor het ontwerptracébesluit. Voor de uitkomsten van het geactualiseerde onderzoek wordt verwezen naar de beantwoording bij onderdeel 3 van deze zienswijze.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW28	7	Ontwikkelingen Rotterdam Centraal	De indiener geeft aan dat tijdens de bewonersavond op 8 januari 2015 klachten en zorgen zijn geuit over geluidsoverlast als gevolg van de omroepinstallatie van station Rotterdam Centraal en als gevolg van stilstaande diesellocomotieven, de geluidssituatie tussen Rotterdam Centraal en Willemsspoortunnel en externe veiligheid rond de stationsomgeving. De indiener is zich bewust van het feit dat deze punten buiten de scope van het ontwerptracébesluit en MER vallen, toch verzoekt de indiener met deze punten rekening te houden in het omgevingsmanagement dat rondom het station gevoerd wordt.	Er is inmiddels in overleg met de gemeente Rotterdam contact opgenomen met bewoners. De projectorganisatie heeft er wegens het vervallen van de geluidsschermen ter hoogte van station Rotterdam Centraal toe besloten om geen extra afstemming met omwonenden alhier te organiseren. Voor elk project of ruimtelijke ingreep waarvoor een vergunning of ruimtelijk besluit benodigd is, wordt door de betreffende initiatiefnemer een wettelijke procedure gevolgd die gelegenheid biedt tot inspraak. Onderhavige zienswijzenprocedure heeft alleen betrekking op het tracébesluit PHS viersporigheid Rijswijk - Delft Zuid. In de voor het tracébesluit en MER uitgevoerde effectstudies wordt conform geldende wet- en regelgeving rekening gehouden met cumulatieve effecten.
ZW29	1	Geluidsschermen Rotterdam	De indiener is bewoner aan de van Essenburgsingel te Rotterdam. De indiener stelt dat het effect van het plaatsen van het geluidsscherm op de weerkaatsing van weggeluid over het hoofd is gezien. Bij de berekening van de GPP's is er vanuit gegaan de ruimte tussen de spoorweg en het referentiepunt leeg is. De metershoge bomen in de groenstrook en het geluiddempende effect daarvan zijn daardoor niet meegenomen. De indiener wordt geraakt in zijn belang door plaatsing van het geluidsscherm, hiervoor draagt de indiener de volgende argumenten aan: 1) verslechtering van zichtlijnen en uitzicht; 2) verlies van groen(strook) langs het spoor, en daarmee verlies van cohesie en recreatiemogelijkheden. Daarnaast wijst de indiener op het feit dat er in 1997 al bezwaar is gemaakt tegen de plaatsing van geluidsschermen.	In het kader van het ontwerptracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omgeving ten gevolge van dit project. Uit dit onderzoek bleek dat ter hoogte van station Rotterdam Centraal op een aantal locaties sprake was van een geluidbelasting hoger dan de geldende GPP's. Op grond van de geldende wet- en regelgeving dienen in dat geval akoestische maatregelen te worden afgewogen. Deze maatregelafweging is uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch onderzoek bij het ontwerptracébesluit. De maatregelafweging heeft destijds geleid tot de noodzaak van het ophogen en plaatsen van geluidsschermen bij Rotterdam zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit. Voor het tracébesluit is het akoestisch onderzoek geheel geactualiseerd naar aanleiding van enkele ontwerpwijzigingen, herziene prognoses ten aanzien van het spoorvervoer en een wijziging in snelheidsprofielen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er ter hoogte van station Rotterdam Centraal als gevolg van het project geen sprake meer is van een geluidbelasting hoger dan de wettelijk toegestane normen. De oorzaken hiervan zijn een combinatie van: • lagere treinintensiteiten van en naar Gouda voor goederentreinmaterieel (categorie 4/11); • realistisch scenario van het rijden met één FYRA-treinstel (categorie 9 hogesnelheidsmaterieel) op de HSL in plaats van worst case scenario van het rijden met twee gekoppelde FYRA-treinstellen zoals waarvan in het ontwerptracébesluit was uitgegaan; • inzet van kortere treinlengten op een aantal tijdstippen bij het omwerken van de PHS-prognose naar voor het geluidonderzoek benodigde (bak) eenheden per uur met als gevolg gemiddeld iets lagere treinintensiteiten van categorie 8-materieel (verlengd interregio materieel) van en naar Gouda; • het invoeren van elektrische locomotieven als aparte treincategorie (categorie 6) in plaats van het invoeren van locomotieven als goederentreinmaterieel (categorie 4/11) of reizigersmaterieel (categorie 3) zoals in het ontwerptracébesluit is gedaan. Dit betekent dat er geen geluidmaatregelen nodig zijn ter hoogte van station Rotterdam Centraal en dat de geluidsschermen zoals opgenomen in het ontwerptracébesluit vervallen. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. Het Besluit, de Detailkaart en de Toelichting worden aangepast. Omdat de geluidsschermen ter plaatse van de Essenburgsingel en Stationssingel in Rotterdam niet worden geplaatst, wordt niet meer toegekomen aan de door indiener gestelde vragen ten aanzien van geluidsschermen.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW30	1	Algemene reactie	Indiener woont nabij de Kandelaarweg in Rotterdam en geeft aan de zienswijze mede in te dienen namens individuele leden van het buurtschap De Kandelaar zoals vermeld in de zienswijze. De genoemde individuele leden van het buurtschap De Kandelaar hebben de zienswijze niet individueel ondertekend. De betrokken belangen zijn volgens de indiener onvoldoende meegenomen en indiener eist opheldering over vijf thema's: trillingen, geluid(schermen), bereikbaarheid, informering en participatie, plus enkele algemene aspecten. Indiener verzoekt de zienswijze in acht te nemen bij vaststelling van het tracébesluit en er vervolg aan te geven en dit ook te doen in uitvoeringsbesluiten en uitvoering, alsmede in programma's en projecten die hiermee samenhangen zoals het Meerjarenprogramma Geluidsanering. De indiener is van mening dat aan het ontwerptracébesluit onvoldoende onderzoek ten grondslag ligt (art. 3:2 Awb), de betrokken feiten en belangen niet afdoende in beeld zijn, deze niet juist zijn afgewogen (art. 3:4 Awb), dat het besluit niet afdoende is onderbouwd c.q. gemotiveerd (art. 3:46 Awb), en in strijd is met het recht. Voor zover nodig, dienen de verzoeken om informatie, opgevat te worden als verzoeken om informatie als bedoeld in art. 3 van de Wet openbaarheid van bestuur. De indiener vraagt het ontwerptracébesluit en de MER niet vast te stellen of het besluit aan te passen overeenkomstig de voorgelegde suggesties en verzoeken.	In het hierna volgende worden de verschillende deelaspecten van de zienswijzen beantwoord.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW30	2 Trillingen	(A) Trillingen. Indiener heeft diverse vragen en opmerkingen t.a.v. het onderwerp trillingen. (A1) indiener vraagt op welke informatie de toename van Vper (+10%) gebaseerd is. (A2) Niet duidelijk is wat de trillingseffecten op Kandelaarweg 14 en 16 zijn. (A3) De indiener ervaart overlast van de huidige onderhoudswerkzaamheden aan de spoorwegovergangen Groeneweg/Kerkweg en Buitenkerklaan, die veelal 's nachts plaatsvinden. De indiener verwacht een toename van de werkzaamheden door de verhoogde treinfrequentie. De indiener heeft het dringende verzoek om op dit tracé een andere locatie te vinden voor onderhoudswerkzaamheden. (A4) Indiener vraagt wat het effect is van de extra treinen op de lange termijn voor de woningen.	A1, A2 en A3: Vper is een waarde die een gewogen gemiddeld trillingsniveau weergeeft op basis van sommatie van trillingsniveaus per treinpassage. De toename is berekend op basis van metingen aan de Buitenkerklaan, waarbij camerabeelden zijn gebruikt om het effect per type trein in beeld te brengen. Doordat per treintype het effect is bepaald en ook per treintype bekend is hoeveel treinen er meer gaan rijden, kan worden bepaald hoeveel toename in trillingsbelasting er in totaal wordt verwacht. Het gemiddelde trillingsniveau wordt namelijk bepaald door het totale aantal treinen wat in een dag-, avond-, of nachtperiode passeert. De maatgevende treinen betreffen goederentreinen, hier gaan er niet meer van rijden in de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect op de trillingsbelasting met het oog op hinder van het toenemend aantal reizigerstreinen is in het trillingsonderzoek in kaart gebracht. De toename blijkt beperkt (ca. 10% of minder) en er worden in Kethel enkele overschrijdingen gevonden. Voor woningen aan de Kandelaarweg geldt dat uit het onderzoek volgt dat geen overschrijdingen van de grenswaarden voor Vper conform artikel 7 van de Beleidsregel trillinghinder spoor aan de orde zijn. Tevens worden geen grenswaarden voor Vmax overschreden. Er is voor geen van de woningen van indieners sprake van een afweging van maatregelen. Voor de woningen in Schiedam waar wel sprake is van overschrijding van grenswaarden, geldt dat maatregelen niet doelmatig zijn bevonden. Het tracébesluit heeft voorts betrekking op de realisatie van het project en niet op het onderhoud erna. Bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden is de onderhoudsaannemer overigens ook gebonden aan wet- en regelgeving ten aanzien van normen voor hinder voor de omgeving. A4: Wordt gekeken naar schade aan woningen dan geldt volgens de toetsing volgens SBR deel A dat er grenswaarden worden gesteld aan het trillen van het constructieve bouwwerk (de woning) alsook aan de fundering met het oog op zetting. Van beide grenswaarden wordt verwacht dat er geen sprake is van overschrijding. De verwachting bestaat daarom dan ook dat van een lange termijn zettingeffect geen sprake is.
	3 Trillingen	(A5) indiener stelt 14 potentiële maatregelen voor om trillingen van goederenvervoer te verminderen. De indiener wil graag reactie op elke maatregel: I-Verlaging maximale snelheid; II-Inzet wagons met meer assen of minder belasting; III-Maximaal 5 goederentreinen per etmaal; IV-Maximalisering lengte goederentreinen; V-Toezicht op naleving maximum snelheid; VI-Lagere maximale beladingniveau; VII-Toezicht op belading; VIII-Geen afremmingen of versnellingen rond woongebieden; IX-Inzet van stillere goederentreinen; X-Energiezuinig rijden of toepassen ERTMS (geen seinen); XI-Trillingscontrole railverbinding; XII-Afveren van de rails en aanpassen bovenbouw van de rails; XIII-Aanbrengen van trillingsreducerend scherm tussen spoor en woning of een betonnen plaat onder spoor; XIV-Actief toepassen Gotcha systeem (krachtenmeting tussen wiel en rail).	A5: De zienswijze is ingediend namens diverse bewoners van het buurtschap Kethel in Schiedam. Bij geen van de woningen van indieners is sprake van een overschrijding van de Vper, zoals blijkt uit het trillingenonderzoek. Er is daarom geen sprake van een afweging van maatregelen voor deze woningen. De afweging van eventuele maatregelen uit de door indiener genoemde maatregelen is daarom niet relevant.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW30	4 Trillingen	(A6) indiener vraagt wie schade en waardedaling van woningen door trillingen van zwaar goederenvervoer betaalt. (A7) indiener vraagt of in het model rekening wordt gehouden met de winterperiode waarin meer trillingen ervaren worden. (A8) indiener vraagt of er nulmetingen worden uitgevoerd en zo ja wanneer en zo nee waarom niet.	A6: Het aantal goederentreinen zal niet wijzigen als gevolg van dit project. Voor eventuele schade als gevolg van een toename van het aantal goederentreinen in de referentiesituatie ten opzichte van de huidige situatie wordt verwezen naar de spoorwegbeheerder. Indien belanghebbende van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit, kan hij op grond van artikel 18 van het Besluit (schaderegeling) een verzoek tot schadevergoeding indienen. De Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 is van toepassing, met uitzondering van artikel 2 lid 1 van deze beleidsregel. A7: In de winter is de bodem mogelijk stijver dan in de zomer. Dit betekent dat de grond de trillingen mogelijk enigszins verder draagt (minder demping) dan wanneer de bodem erg slap is. Dit fenomeen speelt mogelijk in Kethel omdat de grond vanwege de polder zeer slap blijkt te zijn. Voor woningen verder van het spoor geldt daarom dat maatgevende trillingsniveaus in de winter meer worden ervaren dan in de zomer. Echter voor de woningen zeer dicht op het spoor geldt juist dat ingeval de grond stijver reageert, de niveaus vlak naast het spoor enigszins afnemen als gevolg van een stijvere ondergrond. Omdat het maatgevende trillingsniveau als gevolg van het project niet wijzigt en enkel voor de woningen zeer dicht op het spoor een overschrijding te verwachten is, worden de gemeten referentieniveaus (in de zomer) maatgevend geacht voor het onderzoek. Het fenomeen dat in de winter in woningen enigszins verder van het spoor een hoger trillingsniveau wordt ervaren ten opzichte van de zomer is in ogenschouw genomen, maar wordt ten opzichte van de zomerperiode en de woningen vlak langs het spoor als niet maatgevend geacht. A8: Als nulmeting geldt: er dient conform artikel 8 van de Bts een opleveringstoets plaats te vinden binnen een jaar na gewijzigd gebruik.
	5 Trillingen	(A9) indiener vraagt wanneer fase 2 van de MER wordt uitgevoerd waarin effecten bekend worden en bijhorende maatregelen kunnen worden getroffen. Indiener vraagt op welke wijze gemeenten en omwonenden worden betrokken hierin? (A10) indien de frequentie van treinen hoger wordt gesteld dan in het PHS aangegeven, vraagt de indiener zich af welke procedure gevolgd wordt om de belangen van de omwonenden mee te nemen in de besluitvorming. (A11) per woning is een richtbedrag beschikbaar van EUR 47.000,- voor het treffen van maatregelen tegen trillinghinder (Totaal EUR 376.000,- in de 2 clusters in Kethel). Daarnaast is aangegeven dat de omgeving geen geluidsschermen wil (zie thema B: Geluid). De vraag van de indiener is om deze middelen die gereserveerd zijn vanuit het MJPG te gebruiken voor het treffen van saneringsmaatregelen. Indiener vraagt of deze middelen ingezet kunnen worden in het kader van reductie van trillinghinder? Indiener refereert hierbij aan saneringskosten bij de HSL, waarbij EUR 100.000,- per woning extra aan saneringsmaatregelen vergeven werd (zie brief in bijlage van Minister Eurlings op 24-04-2009). PHS is een soortgelijk project en vraagt met voorgaande rekening te houden.	A9: Niet duidelijk is wat indiener bedoelt met 'fase 2 van de MER'. Aangenomen wordt dat indiener de mer-evaluatie bedoelt. Op grond van artikel 21 van het Besluit zal binnen één jaar na ingebruikname van het project conform artikel 23 van de Tracéwet, artikel 7.39 Wet milieubeheer en artikel 8 van de Beleidsregel trillinghinder spoor een evaluatie worden uitgevoerd naar de feitelijke milieugevolgen van het project. Het onderzoek wordt uiterlijk binnen één jaar afgerond. Indien uit het onderzoek blijkt dat sprake is van overschrijding van de normen voor de milieuaspecten geluid en trillingen, worden via de daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes maatregelen afgewogen. Afhankelijk van de te nemen maatregelen en de locatie hiervan, zullen belanghebbenden hierover geïnformeerd worden. A10: Het project voorziet in (fysieke) spooraanpassingen om het rijden van de PHS-lijnvoering mogelijk te maken. Er is geen maximum gesteld aan het aantal treinen. Wel gelden (wettelijke) grenzen ten aanzien van milieuruimte. Indien in de toekomst het voornemen is om treinen in een hogere frequentie te laten rijden, dan zal voldaan moeten worden aan de geldende (milieu)wet- en regelgeving, wat kan betekenen dat bijvoorbeeld een procedure moet worden gevolgd waarvoor onderzoek naar de omgevingseffecten moet plaatsvinden en belanghebbenden volgens de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van de betreffende procedures worden betrokken. A11: De zienswijze is ingediend namens diverse bewoners van het buurtschap Kethel in Schiedam. Bij geen van de woningen van indieners is sprake van een overschrijding van de Vper, zoals blijkt uit het trillingenonderzoek. Er is daarom geen sprake van een afweging van maatregelen voor deze woningen. Het MJPG is een zelfstandig programma dat bij ProRail belegd is. MJPG-gelden die niet besteed worden aan geluidschermen, moeten waarschijnlijk nog wel besteed worden aan andere geluidmaatregelen, zoals gevelmaatregelen of aan tekorten elders binnen het programma. Die gelden zijn dus specifiek aan het MJPG toegekend en niet beschikbaar voor specifieke projecten buiten dat programma. Gelden die in het kader van HSL als extra zijn toegevoegd aan de beperking van geluidseffecten als gevolg van het project hadden een eenmalig doel. Die toevoeging heeft nooit een doorwerking gehad naar andere projecten.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW30	6 Geluid	(B) Geluid(schermen). Indiener heeft diverse vragen en opmerkingen ten aanzien van het onderwerp geluid(sschermen). (B1) De geluidsproductie van de treinen wordt als overlast ervaren door bewoners, maar indiener vindt de saneringsmaatregel van geluidsschermen niet passend. Een geluidsscherm zorgt voor een aantasting van het woon- en leefklimaat en van de ruimtelijke kwaliteit in het open, groene landschap. Indiener verzoekt om maatwerk met gemeenten en omwonenden voor wat betreft saneringsmaatregelen. (B2) Elke toename van de geluidsproductie betekent een aantasting voor het woon- en leefklimaat. Elke toename behoeft compensatie in de vorm van passende maatregelen volgens indiener. (B3) In het MER en het ontwerptracébesluit wordt (in het kader van plaatsing geluidsschermen) geen aandacht geschonken aan de landschappelijke inpassing, de effecten op het gemeentelijk grondgebied, natuurwaarden, flora en fauna. De indiener verzoekt hier aandacht te schenken. (B4) Indiener geeft aan dat bewoners de geluidsoverlast het liefst willen oplossen met maatregelen zoals: raildempers, betonnen spoorbrug met kunststof dwarsliggers, demping door rubber of viskeus materiaal, aanbrengen betonnen plaat onder spoor met dempende voorzieningen, slijpen van de rails tot golflengte van 2 tot 3mm, slijpen van de wielen op vaste momenten, aanbrengen technische verbeteringen aan treinen en spoor, alsmede woonisolatie etc. Enkel op de ergste plekken kunnen volgens bewoners geluidsschermen komen, maar dan graag milieuvriendelijk, duurzaam en passend in het open, groene landschap. Indiener verzoekt om vroegtijdig een overleg te plannen met ministerie, ProRail, gemeenten en direct omwonenden over de geluidbeschermende maatregelen. (B5) De indiener verzoekt om deze geluidsmaatregelen in samenhang te bezien met het reduceren van trillingen. Het onderwerp wordt als zwaar belastend ervaren (slaapverstoring & woningschade).	B1 tot en met B5: Ten behoeve van het tracébesluit en MER is onderzoek naar geluid uitgevoerd conform daarvoor geldende wet- en regelgeving. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het tracébesluit in paragraaf 4.2.2. Uit de onderzoeken blijkt dat er als gevolg van het project nabij de Kandelaarweg in Rotterdam en de Groeneweg/Kerkweg en Buitenkerklaan te Schiedam de geluidbelasting binnen de wettelijk geldende normen blijft en geen geluidbelastingen optreden waarvoor wettelijke maatregelen zijn vereist. Het nemen van maatregelen is daarom niet aan de orde en daarmee ook het plaatsen van geluidsschermen alhier niet. Indien indiener doelt op geluidsschermen in het kader van MJPG, zij vermeld dat deze losstaan van dit tracébesluit en hiervoor een aparte juridisch-planologische procedure gevolgd wordt.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW30	7 Geluid	(B6) indiener verzoekt om directe signalering te plaatsen op basis van Quo Vadis informatie (ProRail verkeersleiding) om de geluidsproductieplafonds te monitoren en snel adequate maatregelen te nemen. (B7) een aantal woningen (Buitenkerklaan 38 & 40) staat volgens indiener te dicht op het spoor bij eventuele plaatsing van geluidsschermen. Indiener verzoekt om spoedig in overleg te treden met deze bewoners om deze woningen te kunnen behouden. (B8) in het ontwerptracébesluit wordt gemeld dat de prognoses voor de luchthaven 2020/2030 niet bekend zijn, dit lijkt de indiener onwerkelijk. Indiener verzoekt de mogelijke geluidscumulatie i.v.m. uitbreiding vluchten vanaf en op RTHA met een aanvullend onderzoek in kaart te brengen. (B9) de indiener is van mening dat de normbedragen van de doelmatigheid van de maatregelen te laag zijn, omdat de bewoners in een soortgelijke positie zitten als gemeente Lansingerland ten tijde van de HSL, waarbij Minister Eurlings beloofde 'ruimhartig' te zijn met compensatie bij geluidsproblematiek. Tevens verzoekt indiener om geluid en trillingen in samenhang te bezien, alsmede de saneringsmogelijkheden. (B10) indiener constateert dat gegevens over geluidsschermen in het deelonderzoek geluid niet overeen komen op enerzijds pagina 25 en 26 (tabel 4.4 en 4.5) en anderzijds pagina 24 en vraagt welke gegevens juist zijn. (B11) indiener vraagt welke hinder bewoners aan de oostzijde (Kandelaarweg te Rotterdam) ondervinden indien geluidsschermen aan de westzijde worden geplaatst (nabij Groeneweg/Kerkweg te Schiedam).	B6: Tussen Delft en Schiedam is reeds een Quo Vadis detectiesysteem geïnstalleerd. B7: Ten behoeve van het tracébesluit en MER is onderzoek naar geluid uitgevoerd conform geldende wet- en regelgeving. Dit is opgenomen in bijlage IV bij het tracébesluit en MER deel B. De resultaten zijn verwerkt in paragraaf 4.2.2 van het tracébesluit. Hieruit blijkt dat ter hoogte van de Buitenkerklaan 38 en 40 geen geluidbelastingen optreden waarvoor wettelijke maatregelen zijn vereist. Het plaatsen van geluidsschermen aldaar is dus niet aan de orde. B8: Cumulatie met luchtvaartlawaai zou pas een rol spelen in dit tracébesluit indien er op basis van het akoestisch onderzoek geluidmaatregelen afgewogen zouden moeten worden tussen Delft en Schiedam. Dit is niet het geval. Overigens blijkt uit het MER bij dit tracébesluit dat wegverkeer de grootste bijdrage levert aan het omgevingslawaai ter plaatse. Los daarvan speelt de mogelijke groei van het aantal vluchten op Rotterdam The Hague Airport. Ter informatie wordt daarover het volgende vermeld. In dat kader wordt een separaat Luchthavenbesluit met een MER voorbereid. De procedure daarvoor is reeds gestart met de publicatie van het 'Voornemen tot het opstellen van een milieueffectrapport voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport' op 24 april 2014 (Staatscourant nr. 11680, 2014). Zienswijzen ten aanzien van luchtvaartlawaai dienen in het kader van die procedure te worden ingediend. Via de website van het Platform Participatie kunnen de voortgang en stukken van die procedure worden ingezien. Er heeft nog geen ontwerp-Luchthavenbesluit ter inzage gelegen. Om die reden kan er in dit tracébesluit ook nog geen rekening mee worden gehouden. B9: De beoordeling van maatregelen is uitgevoerd conform de toepasselijke wet- en regelgeving. Gelden die in het kader van HSL als extra zijn toegevoegd aan de beperking van geluidseffecten als gevolg van het project hadden een eenmalig doel en zijn niet van toepassing op dit project. B10: Er zit, zoals indiener terecht constateert, verschil in tabel 4.1 uit het deelonderzoek Landschap, cultuurhistorie en archeologie en tabel 4.5 uit het deelonderzoek Geluid behorende bij het MER. De gegevens zoals opgenomen in het deelonderzoek Geluid betreffen de exacte en gedetailleerde gegevens van de saneringsmaatregelen in de referentiesituatie waarmee gerekend is in het geluidonderzoek. De gegevens zoals weergegeven in het deelonderzoek Landschap, cultuurhistorie en archeologie betreffen een globalere weergave van de saneringsmaatregelen in de referentiesituatie. B11: Het plaatsen van geluidsschermen alhier is niet aan de orde. Zie het antwoord op de punten B1 tot en met B5 van deze zienswijze.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW30	8 Bereikbaar-heid	Bereikbaarheid. Indiener heeft een aantal vragen en opmerkingen ten aanzien van de bereikbaarheid m.b.t. de spoorwegovergang bij de Kandelaarweg. (C1) Indiener vraagt in hoeverre rekening is gehouden met de invloed van langere treinen op de dichtligtijd en welke invloed dit precies heeft. (C2) Indiener vindt de aanname dat door de doseerinstallatie de verkeersintensiteit zoals gemeten in 2011 nog verder zal afnemen onrealistisch en niet onderbouwd en vraagt om een kwantitatieve onderbouwing. (C3) De indiener stelt dat de beoordeling van de bereikbaarheid/passeerbaarheid waarbij de N470/Kruithuisweg en de Kandelaarweg worden samengenomen realiteitswaarde mist omdat de wegen een andere functie hebben, voor andere verkeersdoelgroepen zijn en te ver van elkaar af liggen. Indiener verzoekt om de beoordeling van de bereikbaarheid/passeerbaarheid separaat per overweg te verrichten. (C4) De indiener vraagt in hoeverre het economische belang van de bereikbaarheid/passeerbaarheid van landbouwvoertuigen meegenomen is in de beoordeling. Indiener verwacht een negatief effect vanwege toename treinverkeer en dus vaker een gesloten overweg. (C5) De indiener vraagt hoe de passeerbaarheid van de overweg bij de Kandelaarweg voor het buurtschap De Kandelaar is meegenomen in het besluit. Het is een belangrijke verkeersroute voor de omgeving. (C6) Opstoppingen voor het spoor op de Kerkweg zijn volgens indiener van groot belang voor de Groeneweg, want deze doodlopende straat is dan niet meer bereikbaar. Indiener vraagt hoe dit is meegenomen in het besluit. (C7) Ten noorden van het spoor ligt een recreatieplas waar zomers gerecreëerd wordt. Indiener stelt dat de bereikbaarheid van deze plek voor passanten, omwonenden en hulpdiensten van extra groot belang is en vraagt hoe dit is meegenomen in de besluitvorming. Daarbij ontbreekt in de besluitvorming ook de beveiliging van de overweg.	T.a.v. C1 en C4 tot en met C7: Er is als gevolg van het project niet sprake van langere treinen, wel van meer treinen. Dit aspect is onderzocht in het kader van het MER en tracébesluit. Het project voorziet ter plaatse van de overweg Kandelaarweg in seinoptimalisatie. Dit maakt een hogere frequentie op het spoor mogelijk. Het aantal treinen zal stijgen van 11 naar 14 per richting per uur, exclusief goederentreinen. De vormgeving van de overweg blijft ongewijzigd. Uit analyse kan worden gesteld dat per voertuig sprake is van een gering negatief effect door het hogere aantal spoorsluitingen, wat leidt tot een grotere dichtligtijd per uur. De verliestijd per voertuig neemt toe van 11 tot 15 sec (25 %). Geaggregeerd voor alle verkeer naar voertuigverliesuren neemt de verliestijd af, met name voor het wachtende verkeer door een afname van de verkeersintensiteit als gevolg van een doseerinstallatie. Die afname van de verkeersintensiteit is echter onderdeel van de autonome ontwikkeling en niet toe te schrijven aan het project De langere dichtligtijd per uur is wel toe te schrijven aan het project. De gemiddelde passeerbaarheid van het spoor van de N470/Kruithuisweg en Kandelaarweg samen blijft gelijk. C2: Niet alleen de continuering van de doseerinstallatie, maar ook het doortrekken van de A4 zal er naar verwachting toe leiden dat er minder verkeer op de Kandelaarweg zal zijn. C3: Deze twee aspecten die weliswaar hetzelfde onderwerp betreffen maar op verschillende locaties, worden niet met elkaar vergeleken. De tekst in de Toelichting is op dit punt verduidelijkt

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW30	9 Veiligheid	(C8) Indiener stelt dat met enige regelmaat zelfmoordpogingen worden gedaan op de gelijkvloerse overwegen bij de Kandelaarweg en bij 't Haantje. Indiener maakt zich zorgen over de mate waarin de positie van de overweg Kandelaarweg als enige gelijkvloerse overweg na uitvoering van het project aantrekkingskracht zal hebben voor het aantal zelfmoordpogingen bij deze overgang. Indiener vraagt hoe dit aspect is meegenomen in de besluitvorming. (C9) Met een risicoanalyse moet aangetoond worden dat de overwegveiligheid niet achteruit gaat. De indiener verzoekt om een bereikbaarheidsonderzoek in combinatie met een risicoanalyse van de veiligheid uit te voeren bij de spoorwegovergang conform PRC00200 (van ProRail) of soortgelijke methodiek. (C10) Volgens indiener is het waarschijnlijk dat in de toekomst (na 2030) het spoortraject tussen Delft Zuid en Schiedam viersporig wordt. Een gelijkvloerse overweg is dan niet meer toegestaan en dan zal waarschijnlijk een spoortunnel moeten worden aangelegd. Indiener verzoekt het ministerie om overleg met ProRail, gemeenten Rotterdam en Schiedam en omwonenden op te starten op welke wijze en plekken de spoortunnel zou kunnen worden aangelegd. Indiener verzoekt prognoses en standpunten van het ministerie over een eventuele spoorverdubbeling tussen Delft Zuid en Schiedam en mogelijke aanleg van een tunnel ter plaatse van de overgang Kandelaarweg. Indiener wijst erop dat de gemeente Schiedam een bestemmingsplan heeft vastgesteld die een ondertunneling van het spoor hier duurzaam in de weg kan staan. Indiener heeft een beroepszaak hiertegen lopen bij de Raad van State. Indiener verzoekt het ministerie om te doen wat nodig is om de realisering van een ondertunneling mogelijk te houden en om bevoegdheden van de minister daartoe aan te wenden.	C8: Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail hebben spoorgerelateerde suïcide als probleem erkend en maatregelen genomen. Op 28 juni 2010 heeft het Ministerie de kamer de Derde Kadernota Railveiligheid aangeboden (VENW/BSK-2010/34715). Uit die nota vloeit het Programmaplan Preventie Spoorsuïcide van ProRail voort (http://www.veiligezorgiederszorg.nl/speerpunt-suicide/pva_prorail_2010.pdf), waarin maatregelen worden afgewogen. In het kader van de LTSA (Lange Termijn Spoor Agenda) zal de doorwerking van genoemde rapporten worden geëvalueerd en volgt mogelijk een actualisatie (kst. 32793, nr. 155). C9: ProRail heeft een overwegveiligheidsanalyse voor totaal PHS laten uitvoeren, waarin alle overwegen zijn opgenomen, zo ook de Kandelaarweg. Deze analyse is ten behoeve van het tracébesluit geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde overwegveiligheidsanalyse heeft ProRail advies gevraagd aan de Inspectie voor Leefomgeving & Transport om de overweg ongewijzigd gelijkvloers te behouden. De overwegveiligheidsanalyse is als bijlage opgenomen bij het tracébesluit. De Inspectie heeft hierop aangegeven op hoofdlijnen de conclusie van de overwegveiligheidsanalyse te onderschrijven (brief d.d. 30 augustus 2016 met kenmerk ILT-2016/70253). C10: Dit tracébesluit maakt geen viersporigheid mogelijk op het door indiener genoemde trajectdeel. Indien dit in de toekomst aan de orde mocht komen, zal hierbij de overweg betrokken moeten worden en een afweging gemaakt moeten worden. Dit is nu niet aan de orde..

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW30	10 Procedure	De indiener plaatst kanttekeningen bij de aankondiging van de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit en MER. In de aankondiging is niet gesproken over de mogelijke effecten voor de gemeente Schiedam en over de spoorwegovergang Kandelaarweg te Rotterdam, waardoor omwonenden hierop niet zijn geattendeerd. Indiener stelt dat lezers hiermee ten onrechte in de waan zijn gebracht dat voor dit gedeelte van Schiedam en Rotterdam niets aan de hand is en dit beeld wordt versterkt doordat er geen informatiebijeenkomst in Schiedam is gehouden en de informatiebijeenkomst in Rotterdam in het teken stond van de situatie rond Rotterdam Centraal. De indiener acht het merkwaardig dat brieven die naar bewoners van de Kerkweg, Groeneweg en Buitenkerklaan zijn gestuurd niet zijn bezorgd door het postbedrijf. De gemeente Rotterdam wist niet dat de spoorwegovergang bij de Kandelaarweg op Rotterdams grondgebied ligt waardoor de gemeente dit niet heeft kunnen meenemen in haar zienswijze. Op initiatief van de bewoners van het gebied Schiedam Kethel en Rotterdam Kandelaar is op 20 januari 2015 een extra informatiebijeenkomst gehouden waarmee de omissie zover mogelijk is hersteld. Indiener verzoekt om deze gang van zaken te onderzoeken en geïnformeerd te worden over de oorzaken van de naar zijn mening selectieve communicatie en welke leerervaringen hieruit worden getrokken voor de toekomst.	Er is een kennisgeving van de tervisielegging van het ontwerptracébesluit geplaatst volgens de procedure op grond van de Tracéwet en Algemene wet bestuursrecht. Op 20 januari 2015 is een informatiebijeenkomst gehouden in Schiedam. Deze was weliswaar aanvankelijk niet gepland, maar hiertoe bestaat ook geen wettelijke plicht. Aanvankelijk was hiervan afgezien omdat er in het ontwerptracébesluit geen fysieke maatregelen voor het project waren voorzien in Schiedam. In het kader van de tervisielegging zijn geen brieven verzonden. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente zelf om te weten welke gronden tot haar grondgebied behoren.
	11 Procedure	De indiener weet dat de termijn van terinzagelegging van het ontwerptracébesluit en MER wettelijk bepaald is op 6 weken, maar acht deze termijn in combinatie met de technische complexiteit van het project, het omvangrijke aantal documenten en de informatiebijeenkomsten te kort om als bewoners een gedeelde zienswijze te kunnen indienen. De indiener adviseert om voorlichtingsavonden te organiseren ruim voor de aankondiging van de ontwerptracébesluit en MER. De indiener verzoekt om op de hoogte gesteld te worden van de leerervaringen die het ministerie hieruit trekt in het algemeen en het komende MJPG in het bijzonder (met betrekking tot Kethel).	De zienswijzenprocedure is georganiseerd conform wettelijk geldende termijnen en conform de gebruikelijke werkwijze bij tracébesluiten. In dit project is hier niet van afgeweken en dit project geeft in relatie tot andere projecten geen aanleiding om hier een andere termijn of aanpak te hanteren dan gebruikelijk. Het is nog niet bekend welke procedures in het kader van het MJPG doorlopen moeten worden. Mogelijk zijn er ruimtelijke besluiten zoals bestemmingsplannen benodigd, maar wellicht kan worden volstaan met omgevingsvergunningen. Bij beide soorten besluitvormingstrajecten is het mogelijk om een zienswijze in te dienen. In ieder geval worden saneringsplannen opgesteld, waarvoor rechtsbescherming open staat.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW31	1	Algemene reactie	Indiener woont in Schiedam binnen een afstand van 200 meter van de spoorlijn. De zienswijze wordt ingediend namens De Vereniging 'Behoud Historische Kerkbuurt' (19 families) en Stichting Ruitersport Schiedam. De zienswijze noemt individuele leden van de vereniging maar hebben de zienswijze niet individueel ondertekend. De zienswijze betreft de thema's: trillingen, geluid(schermen), bereikbaarheid, informering en participatie, plus enkele algemene aspecten. Indiener verzoekt de zienswijze in acht te nemen bij vaststelling van het tracébesluit en er vervolg aan te geven en dit ook te doen in uitvoeringsbesluiten en uitvoering, alsmede in programma's en projecten die hiermee samenhangen zoals het Meerjarenprogramma Geluidsanering. De indiener is van mening dat aan het ontwerptracébesluit onvoldoende onderzoek ten grondslag ligt (art. 3:2 Awb), de betrokken feiten en belangen niet afdoende in beeld zijn, deze niet juist zijn afgewogen (art. 3:4 Awb), dat het besluit niet afdoende is onderbouwd c.q. gemotiveerd (art. 3:46 Awb), en in strijd is met het recht. Voor zover nodig, dienen de verzoeken om informatie, opgevat te worden als verzoeken om informatie als bedoeld in art. 3 van de Wet openbaarheid van bestuur. De indiener vraagt het ontwerptracébesluit en de MER niet vast te stellen of het besluit aan te passen overeenkomstig de voorgelegde suggesties en verzoeken.	In het hierna volgende worden de verschillende deelaspecten van de zienswijze beantwoord.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW31	2 Trillingen	(A) Trillingen. Indiener heeft diverse vragen en opmerkingen t.a.v. het onderwerp trillingen. (A1) Indiener vraagt op welke informatie de toename van Vper (+10 %) gebaseerd is. (A2) De indiener ervaart overlast van de huidige onderhoudswerkzaamheden waarbij de overwegen Kandelaarweg en de (afgesloten) Buitenkerklaan 's nachts worden gebruikt om materieel op het spoor te zetten. De indiener verwacht een toename van de werkzaamheden door de verhoogde treinfrequentie. De indiener heeft het dringende verzoek om op dit tracé een andere locatie te vinden voor onderhoudswerkzaamheden. (A3) Indiener vraagt wat het effect is van de extra treinen op de lange termijn voor de woningen.	A1 en A2: Vper is een waarde die een gewogen gemiddeld trillingsniveau weergeeft op basis van sommatie van trillingsniveaus per treinpassage. De toename is berekend op basis van metingen aan de Buitenkerklaan, waarbij camerabeelden zijn gebruikt om het effect per type trein in beeld te brengen. Doordat per treintype het effect is bepaald en ook per treintype bekend is hoeveel treinen er meer gaan rijden, kan worden bepaald hoeveel toename er in totaal wordt verwacht. Het gemiddelde trillingsniveau wordt namelijk bepaald door het totale aantal treinen wat in een dag-, avond-, of nachtperiode passeert. De maatgevende treinen betreffen goederentreinen, hier gaan er niet meer van rijden in de plansituatie dan in de referentiesituatie. Het effect op de trillingsbelasting met het oog op hinder van het toenemend aantal reizigerstreinen is in het trillingsonderzoek in kaart gebracht. De toename blijkt beperkt (ca. 10% of minder) en er worden in Kethel enkele overschrijdingen gevonden De zienswijze is ingediend namens diverse bewoners van het buurtschap Kethel in Schiedam. Bij de woningen van indieners op de adressen Kerkweg 100, Groeneweg 2, Groeneweg 4 en Groeneweg 6 is sprake van een overschrijding van de Vper conform artikel 7 van de Beleidsregel trillinghinder spoor, zoals blijkt uit het trillingenonderzoek. Voor deze adressen is een afweging van maatregelen uitgevoerd in het onderzoek. Hieruit blijkt dat maatregelen niet doelmatig zijn. Voor de woningen van de overige indieners van deze zienswijze geldt, dat hier geen sprake is van een overschrijding van de Vper, waardoor er geen maatregelafweging nodig is.. Het tracébesluit heeft voorts betrekking op de realisatie van het project en niet op het onderhoud erna. Bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden is de onderhoudsaannemer overigens ook gebonden aan wet- en regelgeving ten aanzien van normen voor hinder voor de omgeving. A3: Wordt gekeken naar schade aan woningen dan geldt volgens de toetsing volgens SBR deel A dat er grenswaarden worden gesteld aan het trillen van het constructieve bouwwerk (de woning) alsook aan de fundering met het oog op zetting. Van beide grenswaarden wordt verwacht dat er geen sprake is van overschrijding. De verwachting bestaat daarom dan ook dat van een lange termijn zettingseffect geen sprake is.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW31	3 Trillingen	(A4) Indiener stelt 14 potentiële maatregelen voor om trillingen van goederenvervoer te verminderen. De indiener wil graag reactie op elke maatregel: I-Verlaging maximale snelheid; II-Inzet wagons met meer assen of minder belasting; III-Maximaal 5 goederentreinen per etmaal; IV-Maximalisering lengte goederentreinen; V-Toezicht op naleving maximum snelheid; VI-Lagere maximale beladingniveau; VII-Toezicht op belading; VIII-Geen afremmingen of versnellingen rond woongebieden; IX-Inzet van stillere goederentreinen;	A4: De zienswijze is ingediend namens diverse bewoners van het buurtschap Kethel in Schiedam. Bij de woningen van indieners op de adressen Kerkweg 100, Groeneweg 2, Groeneweg 4 en Groeneweg 6 is sprake van een overschrijding van de Vper, zoals blijkt uit het trillingenonderzoek. Voor deze adressen is een afweging van maatregelen uitgevoerd in het onderzoek. Ten aanzien van deze adressen wordt ingegaan op de door indiener voorgestelde potentiële maatregelen. Voor de woningen van de overige indieners van deze zienswijze geldt, dat hier geen sprake is van een overschrijding van de Vper, waardoor er geen maatregelafweging nodig is. De afweging van de door indiener genoemde potentiële maatregelen is voor die woningen daarom niet relevant. I: Een afname van treinsnelheid resulteert in een verwachte afname van trillingsniveau. Langzaam rijden is daarom effectief. De maatregel betekent een beperking in de spoorexploitatie, waardoor er een groter pakket aan spoormaatregelen overwogen zou moeten worden. Bovendien voorziet de Spoorwegwet niet in het afdwingen van snelheidsbeperkingen anders dan om redenen van spoorveiligheid. Er is derhalve geen wettelijke grondslag om in een tracébesluit snelheidsbeperkende maatregelen op te leggen aan treinen, teneinde trillingsbelasting te verlagen. Toepassing van langzamer rijden als maatregel (gedifferentieerd rijden) valt buiten het kader van de besluitvorming van het project. Snelheidsverlaging is daarom niet nader meegenomen in de afweging. II: Er zijn verscheidene aanpassingen aan het materieel mogelijk die tot trillingsreductie kunnen leiden, bijvoorbeeld een ander onderhoudsregime ter voorkoming van wieldefecten of wielonrondheden of een ander veersysteem voor goederenwagons. Aanpassing van het materieel betekent echter wel dat vervoerders deze wijzigingen moeten doorvoeren. In een tracébesluit kan het gebruik van bepaald materieel door vervoerders echter niet worden vastgelegd. Toepassing van dergelijke maatregelen vallen daarom buiten het kader van de besluitvorming van het project en de maatregelen zijn daarom niet nader meegenomen in de afweging. III: Er worden voor de plansituatie maximaal 6,0 goederentreinen per etmaal verwacht. Dit is hetzelfde aantal als in de referentiesituatie. Dit tracébesluit voegt dus geen goederentreinen toe. Voor dit tracébesluit wordt gezien de prognoses daarom niet uitgegaan van meer dan 6,0 goederentreinen per etmaal en de effecten die daardoor optreden. IV: Een maximalisering van de lengte van een goederentrein kan in sommige situaties invloed hebben op de mate van opslingering van trillingen in een woning. Of en zo ja in hoeverre opslingering van trillingen vanwege lange treinen aan de orde is, hangt sterk af van bouwwijze van de woning. Daarom is moeilijk in te schatten hoe groot de invloed van een dergelijke maatregel is. De maatregel betekent bovendien een beperking in de spoorexploitatie. Toepassing daarvan valt buiten het kader van de besluitvorming van het project en de maatregel is daarom niet nader meegenomen in de afweging V: In het effectonderzoek wordt gerekend met de geldende maximum snelheid. Toezicht op de naleving van de maximumsnelheid gebeurt regulier door de Inspectie Leefomgeving & Transport . Snelheidsbeperking kan niet nader worden vormgegeven in een tracébesluit. VI en VII: De maximale aslast van goederentreinen is door ProRail vastgelegd. Een kleinere aslast resulteert naar verwachting in een lager trillingsniveau. De maatregel betekent wel een beperking in de spoorexploitatie. Toepassing daarvan valt buiten het kader van de besluitvorming van het project en de maatregel is daarom niet nader meegenomen in de afweging. VIII: Er is voor zover bekend weinig onderzoek gedaan naar het effect van het afremmen of versnellen van treinen op het trillingsniveau. De maatregel betekent wel een beperking in de spoorexploitatie. Toepassing daarvan valt buiten het kader van de besluitvorming van het project en de maatregel is daarom niet nader meegenomen in de afweging. IX: Er zijn verscheidene aanpassingen aan het materieel mogelijk, die tot trillingsreductie kunnen leiden. Aanpassing van het materieel betekent echter dat de vervoerders deze wijzigingen moeten doorvoeren. In een tracébesluit kan het gebruik van bepaald materieel door vervoerders echter niet worden opgelegd. Toepassingen van dergelijke maatregelen vallen daarom buiten het kader van de besluitvorming van het project en de maatregelen zijn daarom niet nader meegenomen in de afweging.Verder geldt dat op dit traject reeds sprake zal zijn van stiller materieel en daarmee rekening is gehouden in de onderzoeken.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW31	3 Trillingen	X-Energiezuinig rijden of toepassen ERTMS (geen seinen); XI-Trillingscontrole railverbinding; XII-Afveren van de rails en aanpassen bovenbouw van de rails; XIII-Aanbrengen van trillingsreducerend scherm tussen spoor en woning of een betonnen plaat onder spoor; XIV-Actief toepassen Gotcha systeem (krachtenmeting tussen wiel en rail).	X: De toepassing van ERTMS is een meerjarenprogramma dat de komende jaren wordt uitgerold. Dit valt buiten de scope van dit project. ERTMS neemt de werking van de seinen over, waardoor de gevolgen van seinen voor de snelheid en daarmee trillingen de facto hetzelfde blijven.De planning is dat ERTMS in het studiegebied in 2031 wordt uitgerold. XI : Het spoor wordt door de spoorbeheerder onderhouden. In geval van achterstallig onderhoud aan het spoor, waaronder ook spoorstaafverbindingen, dan dient de spoorbeheerder onderhoud te plegen. XII: Dergelijke maatregelen zijn in de afweging van het onderzoek meegenomen. In de doelmatigheidsafweging van maatregelen is een richtbedrag per cluster gehanteerd. De kosten van deze maatregelen zijn hoger dan het richtbedrag en daarom zijn deze maatregelen als niet doelmatig beschouwd. XIII: De maatregel is in de afweging van het onderzoek meegenomen. In de doelmatigheidsafweging van maatregelen is een richtbedrag per cluster gehanteerd. De kosten van deze maatregel zijn hoger dan het richtbedrag en daarom is deze maatregel als niet doelmatig beschouwd. Om deze reden wordt deze maatregel niet meegenomen in het besluit. XIV: Dit meetsysteem meet de kwaliteit van de voertuig-baan-interactie en is daarom een monitoringssysteem ter voorkoming van vervolgschade aan spoorbaan en materieel. Het is in die zin geen maatregel maar een monitoringsinstrument.
	4 Trillingen	(A5) Indiener vraagt wie schade en waardedaling van woningen door trillingen van zwaar goederenvervoer betaalt. (A6) Indiener vraagt of in het model rekening wordt gehouden met de winterperiode waarin meer trillingen ervaren worden. (A7) Indiener vraagt of er nulmetingen worden uitgevoerd en zo ja wanneer en zo nee waarom niet.	A5: Het aantal goederentreinen zal niet wijzigen als gevolg van dit project. Voor eventuele schade als gevolg van een toename van het aantal goederentreinen in de referentiesituatie ten opzichte van de huidige situatie wordt verwezen naar de spoorwegbeheerder. Indien belanghebbende van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit, kan hij op grond van artikel 18 van het Besluit (schaderegeling) een verzoek tot schadevergoeding indienen. De Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 is van toepassing, met uitzondering van artikel 2 lid 1 van deze beleidsregel. A6: In de winter is de bodem mogelijk stijver dan in de zomer. Dit betekent dat de grond de trillingen mogelijk enigszins verder draagt (minder demping) dan wanneer de bodem erg slap is. Dit fenomeen speelt mogelijk in Kethel omdat de grond vanwege de polder zeer slap blijkt te zijn. Voor woningen verder van het spoor geldt daarom dat maatgevende trillingsniveaus in de winter meer worden ervaren dan in de zomer. Echter voor de woningen zeer dicht op het spoor geldt juist dat ingeval de grond stijver reageert, de niveaus vlak naast het spoor enigszins afnemen als gevolg van een stijvere ondergrond. Omdat het maatgevende trillingsniveau als gevolg van het project niet wijzigt en enkel voor de woningen zeer dicht op het spoor een overschrijding te verwachten is, worden de gemeten referentieniveaus (in de zomer) maatgevend geacht voor het onderzoek. Het fenomeen dat in de winter in woningen enigszins verder van het spoor een hoger trillingsniveau wordt ervaren ten opzichte van de zomer is in ogenschouw genomen, maar wordt ten opzichte van de zomerperiode en de woningen vlak langs het spoor als niet maatgevend geacht. A7: Als nulmeting geldt: er dient conform artikel 8 van de Bts een opleveringstoets plaats te vinden binnen een jaar na gewijzigd gebruik.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW31	5 Trillingen	(A8) Indiener vraagt wanneer fase 2 van de MER wordt uitgevoerd waarin effecten bekend worden en bijhorende maatregelen kunnen worden getroffen. Indiener vraagt op welke wijze gemeenten en omwonenden worden betrokken hierin. (A9) Indien de frequentie van treinen hoger wordt gesteld dan in het PHS aangegeven, vraagt de indiener zich af welke procedure gevolgd wordt om de belangen van de omwonenden mee te nemen in de besluitvorming. (A10) Per woning is een richtbedrag beschikbaar van EUR 47.000,- voor het treffen van maatregelen tegen trillinghinder (Totaal EUR 376.000,- in de 2 clusters in Kethel). Daarnaast is aangegeven dat de omgeving geen geluidsschermen wil (zie thema B: Geluid). De vraag van de indiener is om deze middelen die gereserveerd zijn vanuit het MJPG te gebruiken voor het treffen van saneringsmaatregelen. Indiener vraagt of deze middelen ingezet kunnen worden in het kader van reductie van trillinghinder? Indiener refereert hierbij aan saneringskosten bij de HSL, waarbij EUR 100.000,- per woning extra aan saneringsmaatregelen vergeven werd (zie brief in bijlage van Minister Eurlings op 24-04-2009). De PHS is een soortgelijk project en vraagt met voorgaande rekening te houden.	A8: Niet duidelijk is wat indiener bedoelt met 'fase 2 van de MER' Aangenomen wordt dat indiener de mer-evaluatie bedoelt. Op grond van artikel 21 van het Besluit zal binnen één jaar na ingebruikname van het project conform artikel 23 van de Tracéwet, artikel 7.39 van de Wet milieubeheer en artikel 8 van de Beleidsregel trillinghinder spoor een evaluatie worden uitgevoerd naar de feitelijke milieugevolgen van het project. Het onderzoek wordt uiterlijk binnen één jaar afgerond. Indien uit het onderzoek blijkt dat sprake is van overschrijding van de normen voor de milieuaspecten geluid en trillingen, worden via de daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes maatregelen afgewogen. Afhankelijk van de te nemen maatregelen en de locatie hiervan, zullen belanghebbenden hierover geïnformeerd worden. A9: Het project voorziet in (fysieke) spooraanpassingen om het rijden van de PHS-lijnvoering mogelijk te maken. Er is geen maximum gesteld aan het aantal treinen. Wel gelden (wettelijke) grenzen ten aanzien van milieuruimte. Indien in de toekomst het voornemen is om treinen in een hogere frequentie te laten rijden, dan zal voldaan moeten worden aan de geldende (milieu)wet- en regelgeving, wat kan betekenen dat bijvoorbeeld een procedure moet worden gevolgd waarvoor onderzoek naar de omgevingseffecten moet plaatsvinden en belanghebbenden volgens de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van de betreffende procedures worden betrokken. A10: De zienswijze is ingediend namens diverse bewoners van het buurtschap Kethel in Schiedam. Bij de woningen van indieners op de adressen Kerkweg 100, Groeneweg 2, Groeneweg 4 en Groeneweg 6 is sprake van een overschrijding van de Vper, zoals blijkt uit het trillingenonderzoek. Voor deze adressen is een afweging van maatregelen uitgevoerd in het onderzoek. Hieruit blijkt dat maatregelen niet doelmatig zijn. Voor de woningen van de overige indieners van deze zienswijze geldt, dat hier geen sprake is van een overschrijding van de Vper, waardoor er geen maatregelafweging nodig is. Het MJPG is een zelfstandig programma dat bij ProRail belegd is. MJPG-gelden die niet besteed worden aan geluidschermen, moeten waarschijnlijk nog wel besteed worden aan andere geluidmaatregelen, zoals gevelmaatregelen of aan tekorten elders binnen het programma. Die gelden zijn dus specifiek aan het MJPG toegekend en niet beschikbaar voor specifieke projecten buiten dat programma. Gelden die in het kader van HSL als extra zijn toegevoegd aan de beperking van geluidseffecten als gevolg van het project hadden een eenmalig doel. Die toevoeging heeft nooit een doorwerking gehad naar andere projecten.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW31	6 Geluid	(B) Geluid(schermen). Indiener heeft diverse vragen en opmerkingen ten aanzien van het onderwerp geluid(schermen). (B1) De geluidsproductie van de treinen wordt als overlast ervaren door bewoners, maar indiener vindt de saneringsmaatregel van geluidsschermen niet passend. Een geluidsscherm zorgt voor een aantasting van het woon- en leefklimaat en van de ruimtelijke kwaliteit in het open, groene landschap. Indiener verzoekt om maatwerk met gemeenten en omwonenden voor wat betreft saneringsmaatregelen. (B2) Elke toename van de geluidsproductie betekent een aantasting voor het woon- en leefklimaat. Elke toename behoeft compensatie in de vorm van passende maatregelen volgens indiener. (B3) In het MER en het ontwerptracébesluit wordt (in het kader van plaatsing geluidsschermen) geen aandacht geschonken aan de landschappelijke inpassing, de effecten op het gemeentelijk grondgebied, natuurwaarden, flora en fauna. De indiener verzoekt hier aandacht te schenken. (B4) Indiener geeft aan dat bewoners de geluidsoverlast het liefst willen oplossen met maatregelen zoals: raildempers, betonnen spoorbrug met kunststof dwarsliggers, demping door rubber of viskeus materiaal, aanbrengen betonnen plaat onder spoor met dempende voorzieningen, slijpen van de rails tot golflengte van 2 tot 3mm, slijpen van de wielen op vaste momenten, aanbrengen technische verbeteringen aan treinen en spoor, alsmede woonisolatie etc. Enkel op de ergste plekken kunnen volgens bewoners geluidsschermen komen, maar dan graag milieuvriendelijk, duurzaam en passend in het open, groene landschap. Indiener verzoekt om vroegtijdig een overleg te plannen met ministerie, ProRail, gemeenten en direct omwonenden over de geluidbeschermende maatregelen. (B5) De indiener verzoekt om deze geluidsmaatregelen in samenhang te bezien met het reduceren van trillingen. Het onderwerp wordt als zwaar belastend ervaren (slaapverstoring & woningschade).	B1 tot en met B5: Ten behoeve van het tracébesluit en MER is onderzoek naar geluid uitgevoerd conform daarvoor geldende wet- en regelgeving. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het tracébesluit in paragraaf 4.2.2. Uit de onderzoeken blijkt dat er als gevolg van het project nabij de Kandelaarweg in Rotterdam en de Groeneweg/Kerkweg en Buitenkerklaan te Schiedam de geluidbelasting binnen de wettelijk geldende normen blijft en geen geluidbelastingen optreden waarvoor wettelijke maatregelen zijn vereist. Het nemen van maatregelen is daarom niet aan de orde en daarmee ook het plaatsen van geluidsschermen alhier niet. Indien indiener doelt op geluidsschermen in het kader van MJPG, zij vermeld dat deze losstaan van dit tracébesluit en hiervoor een aparte juridisch-planologische procedure gevolgd wordt.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW31	7 Geluid	(B6) Indiener verzoekt om directe signalering te plaatsen op basis van Quo Vadis informatie (ProRail verkeersleiding) om de geluidsproductieplafonds te monitoren en snel adequate maatregelen te nemen. (B7) Een aantal woningen (Buitenkerklaan 38 & 40) staat volgens indiener te dicht op het spoor bij eventuele plaatsing van geluidsschermen. Indiener verzoekt om spoedig in overleg te treden met deze bewoners om deze woningen te kunnen behouden. (B8) In het ontwerptracébesluit wordt gemeld dat de prognoses voor de luchthaven 2020/2030 niet bekend zijn, dit lijkt de indiener onwerkelijk. Indiener verzoekt de mogelijke geluidscumulatie i.v.m. uitbreiding vluchten vanaf en op RTHA met een aanvullend onderzoek in kaart te brengen. (B9) De indiener is van mening dat de normbedragen van de doelmatigheid van de maatregelen te laag zijn, omdat de bewoners in een soortgelijke positie zitten als gemeente Lansingerland ten tijde van de HSL, waarbij Minister Eurlings beloofde 'ruimhartig' te zijn met compensatie bij geluidsproblematiek. Tevens verzoekt indiener om geluid en trillingen in samenhang te bezien, alsmede de saneringsmogelijkheden. (B10) Indiener constateert dat gegevens over geluidsschermen in het deelonderzoek geluid niet overeen komen op enerzijds pagina 25 en 26 (tabel 4.4 en 4.5) en anderzijds pagina 24 van het deelonderzoek Landschap en vraagt welke gegevens juist zijn. (B11) Indiener vraagt welke hinder bewoners aan de oostzijde (Kandelaarweg te Rotterdam) ondervinden indien geluidsschermen aan de westzijde worden geplaatst (nabij Groeneweg/Kerkweg te Schiedam).	B6: Tussen Delft en Schiedam is reeds een Quo Vadis detectiesysteem geïnstalleerd. B7: Ten behoeve van het tracébesluit en MER is onderzoek naar geluid uitgevoerd conform geldende wet- en regelgeving. Dit is opgenomen in bijlage IV bij het tracébesluit en in het MER deel B. De resultaten zijn verwerkt in paragraaf 4.2.2 van het tracébesluit. Hieruit blijkt dat ter hoogte van de Buitenkerklaan 38 en 40 geen geluidbelastingen optreden waarvoor wettelijke maatregelen zijn vereist. Het plaatsen van geluidsschermen aldaar is dus niet aan de orde. B8: Cumulatie met luchtvaartlawaai zou pas een rol spelen in dit tracébesluit indien er op basis van het akoestisch onderzoek geluidmaatregelen afgewogen zouden moeten worden tussen Delft en Schiedam. Dit is niet het geval. Overigens blijkt uit het MER bij dit tracébesluit dat wegverkeer de grootste bijdrage levert aan het omgevingslawaai ter plaatse. Los daarvan speelt de mogelijke groei van het aantal vluchten op Rotterdam The Hague Airport. Ter informatie wordt daarover het volgende vermeld. In dat kader wordt een separaat Luchthavenbesluit met een MER voorbereid. De procedure daarvoor is reeds gestart met de publicatie van het 'Voornemen tot het opstellen van een milieueffectrapport voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport' op 24 april 2014 (Staatscourant nr. 11680, 2014). Zienswijzen ten aanzien van luchtvaartlawaai dienen in het kader van die procedure te worden ingediend. Via de website van het Platform Participatie kunnen de voortgang en stukken van die procedure worden ingezien. Er heeft nog geen ontwerp-Luchthavenbesluit ter inzage gelegen. Om die reden kan er in dit tracébesluit ook nog geen rekening mee worden gehouden. B9: De beoordeling van maatregelen is uitgevoerd conform de toepasselijke wet- en regelgeving. Gelden die in het kader van HSL als extra zijn toegevoegd aan de beperking van geluidseffecten als gevolg van het project hadden een eenmalig doel en zijn niet van toepassing op dit project. B10: Er zit, zoals indiener terecht constateert, verschil in tabel 4.1 uit het deelonderzoek Landschap, cultuurhistorie en archeologie en tabel 4.5 uit het deelonderzoek Geluid behorende bij het MER. De gegevens zoals opgenomen in het deelonderzoek Geluid betreffen de exacte en gedetailleerde gegevens van de saneringsmaatregelen in de referentiesituatie waarmee gerekend is in het geluidonderzoek. De gegevens zoals weergegeven in het deelonderzoek Landschap, cultuurhistorie en archeologie betreffen een globalere weergave van de saneringsmaatregelen in de referentiesituatie. B11: Het plaatsen van geluidsschermen alhier is niet aan de orde. Zie het antwoord op de punten B1 tot en met B5 van deze zienswijze.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW31	8 Bereikbaar-heid	Bereikbaarheid. Indiener heeft een aantal vragen en opmerkingen ten aanzien van de bereikbaarheid m.b.t. de spoorwegovergang bij de Kande-laarweg. (C1) Indiener vraagt in hoeverre reke-ning is gehouden met de invloed van langere treinen op de dichtligtijd en welke invloed dit precies heeft. (C2) Indiener vindt de aanname dat door de doseerinstallatie de ver-keersintensiteit zoals gemeten in 2011 nog verder zal afnemen onrea-listisch en niet onderbouwd en vraagt om een kwantitatieve onderbouwing. (C3) De indiener stelt dat de beoor-deling van de bereikbaarheid/ pas-seerbaarheid waarbij de N470/Kruit-huisweg en de Kandelaarweg worden samengenomen realiteitswaarde mist omdat de wegen een andere functie hebben, voor andere ver-keersdoelgroepen zijn en te ver van elkaar af liggen. Indiener verzoekt om de beoordeling van de bereik-baarheid/passeerbaarheid separaat per overweg te verrichten. (C4) De indiener vraagt in hoeverre het economische belang van de bereikbaarheid/passeerbaarheid van landbouwvoertuigen meegenomen is in de beoordeling. Indiener verwacht een negatief effect vanwege toe-name treinverkeer en dus vaker een gesloten overweg. (C5) De indiener vraagt hoe de pas-seerbaarheid van de overweg bij de Kandelaarweg voor het buurtschap De Kandelaar is meegenomen in het besluit. Het is een belangrijke ver-keersroute voor de omgeving. (C6) Opstoppingen voor het spoor op de Kerkweg zijn volgens indiener van groot belang voor de Groeneweg, want deze doodlopende straat is dan niet meer bereikbaar. Indiener vraagt hoe dit is meegenomen in het besluit. (C7) Ten noorden van het spoor ligt een recreatieplas waar zomers gere-creëerd wordt. Indiener stelt dat de bereikbaarheid van deze plek voor passanten, omwonenden en hulp-diensten van extra groot belang is en vraagt hoe dit is meegenomen in de besluitvorming. Daarbij ontbreekt in de besluitvorming ook de beveiliging van de overweg.	T.a.v. C1 en C4 tot en met C7: Er is als gevolg van het project niet sprake van langere treinen, wel van meer treinen. Dit aspect is onderzocht in het deel-rapport Bereikbaarheid van het MER. Het project voorziet ter plaatse van de overweg Kandelaarweg seinoptimalisatie. Dit maakt een hogere frequentie op het spoor mogelijk. Het aantal treinen zal stijgen van 11 naar 14 per rich-ting per uur, exclusief goederentreinen. De vormgeving van de overweg blijft ongewijzigd. Uit de uitgevoerde Overwegveiligheidsanalyse die bij het tracé-besluit is opgenomen, kan worden gesteld dat per voertuig sprake is van een gering negatief effect door het hogere aantal spoorsluitingen, wat leidt tot een grotere dichtligtijd per uur. De verliestijd per voertuig neemt toe van 11 tot 15 sec (25 %). Geaggregeerd voor alle verkeer naar voertuigverlie-suren neemt de verliestijd af, met name voor het wachtende verkeer door een afname van de verkeersintensiteit als gevolg van een doseerinstallatie. Die afname van de verkeersintensiteit is echter onderdeel van de autonome ontwikkeling en niet toe te schrijven aan het project De langere dichtligtijd per uur is wel toe te schrijven aan het project. De gemiddelde passeerbaar-heid van het spoor van de N470/Kruithuisweg en Kandelaarweg samen blijft gelijk. C2: Niet alleen de continuering van de doseerinstallatie, maar ook het door-trekken van de A4 zal er naar verwachting toe leiden dat er minder verkeer op de Kandelaarweg zal zijn. C3: Deze twee aspecten die weliswaar hetzelfde onderwerp betreffen maar op verschillende locaties, worden niet met elkaar vergeleken. De tekst in de Toelichting is op dit punt verduidelijkt.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW31	9 Veiligheid	(C8) Indiener stelt dat met enige regelmaat zelfmoordpogingen worden gedaan op de gelijkvloerse overwegen bij de Kandelaarweg en bij 't Haantje. Indiener maakt zich zorgen over de mate waarin de positie van de overweg Kandelaarweg als enige gelijkvloerse overweg na uitvoering van het project aantrekkingskracht zal hebben voor het aantal zelfmoordpogingen bij deze overgang. Indiener vraagt hoe dit aspect is meegenomen in de besluitvorming. (C9) Met een risicoanalyse moet aangetoond worden dat de overwegveiligheid niet achteruit gaat. De indiener verzoekt om een bereikbaarheidsonderzoek in combinatie met een risicoanalyse van de veiligheid uit te voeren bij de spoorwegovergang conform PRC00200 (van ProRail) of soortgelijke methodiek. (C10) Volgens indiener is het waarschijnlijk dat in de toekomst (na 2030) het spoortraject tussen Delft Zuid en Schiedam viersporig wordt. Een gelijkvloerse overweg is dan niet meer toegestaan en dan zal waarschijnlijk een spoortunnel moeten worden aangelegd. Indiener verzoekt het ministerie om overleg met ProRail, gemeenten Rotterdam en Schiedam en omwonenden op te starten op welke wijze en plekken de spoortunnel zou kunnen worden aangelegd. Indiener verzoekt prognoses en standpunten van het ministerie over een eventuele spoorverdubbeling tussen Delft Zuid en Schiedam en mogelijke aanleg van een tunnel ter plaatse van de overgang Kandelaarweg. Indiener wijst erop dat de gemeente Schiedam een bestemmingsplan heeft vastgesteld die een ondertunneling van het spoor hier duurzaam in de weg kan staan. Indiener heeft een beroepszaak hiertegen lopen bij de Raad van State. Indiener verzoekt het ministerie om te doen wat nodig is om de realisering van een ondertunneling mogelijk te houden en om bevoegdheden van de minister daartoe aan te wenden.	C8: Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail hebben spoorgerelateerde suïcide als probleem erkend en maatregelen genomen. Op 28 juni 2010 heeft het Ministerie de kamer de Derde Kadernota Railveiligheid aangeboden (VENW/BSK-2010/34715). Uit die nota vloeit het Programmaplan Preventie Spoorsuïcide van ProRail voort (http://www.veiligezorgiederszorg.nl/speerpunt-suicide/pva_prorail_2010.pdf), waarin maatregelen worden afgewogen. In het kader van de LTSA (Lange Termijn Spoor Agenda) zal de doorwerking van genoemde rapporten worden geëvalueerd en volgt mogelijk een actualisatie (kst. 32793, nr. 155). C9: ProRail heeft een overwegveiligheidsanalyse voor totaal PHS laten uitvoeren, waarin alle overwegen zijn opgenomen, zo ook de Kandelaarweg. Deze overwegveiligheidsanalyse is ten behoeve van het tracébesluit geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde overwegveiligheidsanalyse heeft ProRail advies gevraagd aan de Inspectie voor Leefomgeving & Transport om de overweg ongewijzigd gelijkvloers te behouden. De overwegveiligheidsanalyse is als bijlage opgenomen bij het tracébesluit. De Inspectie heeft hierop aangegeven op hoofdlijnen de conclusie van de overwegveiligheidsanalyse te onderschrijven (brief d.d. 30 augustus 2016 met kenmerk ILT-2016/70253). C10: Dit tracébesluit maakt geen viersporigheid mogelijk op het door indiener genoemde trajectdeel. Indien dit in de toekomst aan de orde mocht komen, zal hierbij de overweg betrokken moeten worden en een afweging gemaakt moeten worden. Dit is nu niet aan de orde..

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW31	10 Procedure	De indiener plaatst kanttekeningen bij de aankondiging van de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit en MER. In de aankondiging is niet gesproken over de mogelijke effecten voor de gemeente Schiedam en over de spoorwegovergang Kandelaarweg te Rotterdam, waardoor omwonenden hierop niet zijn geattendeerd. Indiener stelt dat lezers hiermee ten onrechte in de waan zijn gebracht dat voor dit gedeelte van Schiedam en Rotterdam niets aan de hand is en dit beeld wordt versterkt doordat er geen informatiebijeenkomst in Schiedam is gehouden en de informatiebijeenkomst in Rotterdam in het teken stond van de situatie rond Rotterdam Centraal. De indiener acht het merkwaardig dat brieven die naar bewoners van de Kerkweg, Groeneweg en Buitenkerklaan zijn gestuurd niet zijn bezorgd door het postbedrijf. De gemeente Rotterdam wist niet dat de spoorwegovergang bij de Kandelaarweg op Rotterdams grondgebied ligt waardoor de gemeente dit niet heeft kunnen meenemen in haar zienswijze. Op initiatief van de bewoners van het gebied Schiedam Kethel en Rotterdam Kandelaar is op 20 januari 2015 een extra informatiebijeenkomst gehouden waarmee de omissie zover mogelijk is hersteld. Indiener verzoekt om deze gang van zaken te onderzoeken en geïnformeerd te worden over de oorzaken van de naar zijn mening selectieve communicatie en welke leerervaringen hieruit worden getrokken voor de toekomst.	Er is een kennisgeving van de tervisielegging van het ontwerptracébesluit geplaatst volgens de procedure op grond van de Tracéwet en Algemene wet bestuursrecht. Op 20 januari 2015 is een informatiebijeenkomst gehouden in Schiedam. Deze was weliswaar aanvankelijk niet gepland, maar hiertoe bestaat ook geen wettelijke plicht. Aanvankelijk was hiervan afgezien omdat er in het ontwerptracébesluit geen fysieke maatregelen voor het project waren voorzien in Schiedam. In het kader van de tervisielegging zijn geen brieven verzonden. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente zelf om te weten welke gronden tot haar grondgebied behoren.
	11 Procedure	De indiener weet dat de termijn van terinzagelegging van het ontwerptracébesluit en MER wettelijk bepaald is op 6 weken, maar acht deze termijn in combinatie met de technische complexiteit van het project, het omvangrijke aantal documenten en de informatiebijeenkomsten te kort om als bewoners een gedeelde zienswijze te kunnen indienen. De indiener adviseert om voorlichtingsavonden te organiseren ruim voor de aankondiging van de ontwerptracébesluit en MER. De indiener verzoekt om op de hoogte gesteld te worden van de leerervaringen die het ministerie hieruit trekt in het algemeen en het komende MJPG in het bijzonder (met betrekking tot Kethel).	De zienswijzenprocedure is georganiseerd conform wettelijk geldende termijnen en conform de gebruikelijke werkwijze bij tracébesluiten. In dit project is hier niet van afgeweken en dit project geeft in relatie tot andere projecten geen aanleiding om hier een andere termijn of aanpak te hanteren dan gebruikelijk. Het is nog niet bekend welke procedures in het kader van het MJPG doorlopen moeten worden. Mogelijk zijn er ruimtelijke besluiten zoals bestemmingsplannen benodigd, maar wellicht kan worden volstaan met omgevingsvergunningen. Bij beide soorten besluitvormingstrajecten is het mogelijk om een zienswijze in te dienen. In ieder geval worden saneringsplannen opgesteld, waarvoor rechtsbescherming open staat.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW32	1	Doorgangs-hoogte brug Kerstanje-wetering	De indiener constateert dat de belangen van de gebruikers op en rond het water niet zijn benoemd in het ontwerptracébesluit en daarmee waarschijnlijk niet zijn afgewogen. De indiener is, als vertegenwoordiger van gemeenten langs vaarwegen en uit het achterliggende vaargebied, van mening dat het besluit in strijd is met de bepalingen uit art. 3:2 en 3:4 lid 1 van de Awb, welke een zorgvuldige belangenafweging voorschrijven, en verzoekt om het watersportbelang alsnog mee af te wegen en op te nemen in het tracébesluit. De Kerstanjewetering is een belangrijke vaarroute en is op dit moment cruciaal, omdat de Buitenwatersloot in Delft al vier jaar afgesloten is. Dit maakt de Kerstanjewetering de enige beschikbare vaarweg van de gemeenten Westland, Midden-Delfland, Rijswijk, Delft, Vlaardingen, Schiedam en Maassluis naar het Rijn-Schiekanaal (BRTN-vaarweg). De indiener verzoekt dringend om de doorgangshoogte van de spoorbrug over de Kerstanjewetering te vergroten en aan te passen aan de in het gebied gebruikelijke doorgangshoogte van 1,80 m. Daarnaast verzoekt de indiener dringend om eventuele vaarwegstremmingen van de Kerstanjewetering pas te laten plaatsvinden nadat de route via de Buitenwatersloot weer geopend is voor vaarverkeer.	In het ontwerptracébesluit is in artikel 7 van het Besluit een minimale doorgangshoogte van de brug van de Kerstanjewetering van 1,64 m opgenomen. Dit betreft een handhaving van de doorgangshoogte van de huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering. In het ontwerptracébesluit is uitgegaan van een vervanging van de brug en behoud van de bestaande doorgangshoogte op 1,64 m. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben per brief d.d. 19 januari 2016 met kenmerk PZH-2015-538545657DOS-2009-0023006 aan de staatssecretaris verzocht om een doorgangshoogte van de brug van 1.80 m te hanteren en toegezegd bereid te zijn deze wijziging mede te financieren. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Dit ter uitvoering van het provinciaal beleid in de Verordening Ruimte 2014 en de Vaarwegenverordening Zuid-Holland van de provincie Zuid-Holland. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens is dit opgenomen in de Toelichting. Dit leidt derhalve tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. De Buitenwatersloot is inmiddels weer bevaarbaar. Aangezien het watersportbelang bij de vaststelling van het tracébesluit wordt meegenomen, is ons inziens geen sprake van strijdigheid met artikel 3:2 en 3:4 lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht.
ZW33	1	Nut en noodzaak	Indiener ondersteunt de Nut en noodzaak van spoorverbetering in Nederland maar betwist eveneens of de vierporigheid tot Delft Zuid voldoende slagkracht biedt. Naar de mening van de indiener dient over het gehele traject tussen Den Haag en Rotterdam viersporigheid te worden toegepast. De ontwikkeling van Station Kethel in Schiedam sluit hierbij aan. Het is voor de indiener onduidelijk welke uitgangspunten aan de seinverdichting ten grondslag liggen.	Door de spoorverdubbeling te realiseren tussen Rijswijk en Delft Zuid kunnen de treinen over meer sporen worden afgewikkeld, zodat treinen elkaar kunnen passeren en intercity treinen op de tussengelegen stations maar ook onderweg de sprinters kunnen inhalen. Omdat er tussen Delft Zuid en Schiedam geen stations zijn, rijden de intercity's en sprinters met ongeveer dezelfde snelheid, waardoor hier het tweesporige baanvak voldoet. Voor het rijden van de PHS-lijnvoering is het derhalve niet nodig om viersporigheid te realiseren tussen Delft Zuid en Schiedam. In de Notitie Reikwijdte & Detailniveau is reeds toegelicht waarom station Kethel geen deel uitmaakt van dit besluit. Tussen ontwerptracébesluit en tracébesluit is gebleken dat, om de PHS-lijnvoering te kunnen faciliteren, aanvullende maatregelen dienden te worden gewaarborgd in het tracébesluit. Daarmee is er evenwel nog geen noodzaak voor volledige viersporigheid in het gehele plangebied.
	2	Veiligheid	Daarnaast richt de indiener zich op de gevolgen ten aanzien van de toename van de treinfrequentie. Wat betreft de veiligheid voorziet indiener veiligheidsproblemen ten aanzien van de spoorwegovergang Kandelaarweg. In tegenstelling tot het gestelde in het ontwerptracébesluit is geen afname van de verkeerintensiteit te verwachten waardoor samen met frequentere sluitingstijden grote druk op deze overgang komt te staan.	ProRail heeft een overwegveiligheidsanalyse voor totaal PHS laten uitvoeren, waarin alle overwegen zijn opgenomen, zo ook de Kandelaarweg. Deze overwegveiligheidsanalyse is ten behoeve van het tracébesluit geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde overwegveiligheidsanalyse heeft ProRail advies gevraagd aan de Inspectie voor Leefomgeving & Transport om de overweg ongewijzigd gelijkvloers te behouden. De overwegveiligheidsanalyse is als bijlage opgenomen bij het tracébesluit. De Inspectie heeft hierop aangegeven op hoofdlijnen de conclusie van de overwegveiligheidsanalyse te onderschrijven (brief d.d. 30 augustus 2016 met kenmerk ILT-2016/70253). De continuering van de doseerinstallatie zal de verkeersintensiteit zoals gemeten in 2011 verder doen afnemen. Tevens heeft het doortrekken van de A4 tot effect dat er minder verkeer op de Kandelaarweg is en is de verwachting dat deze daling van het verkeer nog verder zal doorzetten.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW33	3 Geluid	Ten aanzien van de snelheidsverhoging ter hoogte van Schiedam voert indiener het volgende aan. Ten gevolge van de snelheidsverhoging neemt de geluidsbelasting toe. Tevens is er sprake van een toename van de geluidsbelasting ten gevolge van de realisatie van de Hoekse Lijn en het goederenvervoer. In de rapportage zijn deze twee effecten niet in samenhang meegenomen. Als laatste punt voert indiener aan dat hoewel voldaan wordt aan de streefwaarden, maatregelen tegen geluidshinder noodzakelijk zijn in verband met het toekomstige woningbouwprogramma ter hoogte van station Kethel.	Als gevolg van de snelheidsverhoging is er sprake van een overschrijding van het geluidproductieplafond (GPP) met maximaal 1,2 dB ter hoogte van de Neherstraat/ Fokkerstraat in Schiedam (zie afbeelding 6.2 in het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit). De geluidbelasting van geluidgevoelige objecten blijft echter onder de 55 dB, en daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen (voorkeurswaarde) en zijn geen geluidmaatregelen benodigd. Voor de Hoekse Lijn is een separaat ruimtelijk besluit vastgesteld. De effecten daarvan zijn in die procedure in beeld gebracht en verantwoord. In de Notitie Reikwijdte & Detailniveau is reeds toegelicht waarom station Kethel geen deel uitmaakt van dit besluit. In het tracébesluit worden geen geluidmaatregelen getroffen ter hoogte van Schiedam. Pas bij het treffen van maatregelen behoort cumulatie met andere bronnen dan afkomstig van het project zelf in beeld te worden gebracht. Dit is hier dus niet aan de orde.
ZW34	1 Water	De indiener vertegenwoordigt het belang ten aanzien van wateropvang en watercompensatie. Met betrekking tot de wateropgave is een locatie opgenomen voor watercompensatie, waar de gemeente al ontwikkelingen voorstelt. Indien de ontwikkelingen van de gemeente doorgang vinden, is er geen locatie voor waterberging beschikbaar gesteld. Indiener wil dat waterberging voldoende gewaarborgd is en niet het risico lopen, dat er uiteindelijk geen compensatie plaatsvindt. De indiener verzoekt om of zekerheid te geven over de voorgestelde locatie of een alternatieve locatie voor waterberging in het ontwerptracébesluit op te nemen.	In overleg met de gemeente Delft en de organisatie van indiener is het volgende besloten. De beoogde waterberging wordt in het tracébesluit gerealiseerd op het perceel op de Vulcanusweg 295-305. Dat betekent dat het tracébesluit ten opzichte van het ontwerptracébesluit gewijzigd wordt vastgesteld op de volgende punten: • op de Detailkaart is het 'Maatregelvlak Waterhuishouding' ter hoogte van de beoogde onderdoorgang gewist en is geplaatst op het perceel op de Vulcanusweg 295-305; • in de Toelichting is het perceel Vulcanusweg 295-305 beschreven als beoogde locatie voor de waterberging. In het geactualiseerde wateronderzoek ten behoeve van het tracébesluit is de nieuwe ligging van de waterberging opgenomen. Voor het tracébesluit geldt net als voor het ontwerptracébesluit het uitgangspunt van compensatie binnen hetzelfde peilvak.
	2 Fietstunnel Delft Zuid	De indiener stelt dat de fietstunnel bij Delft Zuid wel als variant benoemd is maar dat er niet voldoende compensatie is opgenomen. Bovendien zijn niet de taluds van en naar de tunnel meegerekend in verhard oppervlakte. Het ontwerptracébesluit verschaft volgens de indiener onvoldoende duidelijkheid, of waterberging en watercompensatie voldoende zijn gewaarborgd.	In het tracébesluit is alleen de tunnel zelf opgenomen. De toeleidende wegen, en dus ook de bijbehorende watercompensatie, dient door de gemeente te worden uitgewerkt en vastgelegd in een separaat ruimtelijk besluit. Dit is overeengekomen in de 'Bestuursovereenkomst PHS Delft - Metropoolregio Rotterdam Den Haag Fiets-/voetgangerstunnel station Delft Zuid' (ondertekend op 28 mei 2015 door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het college van Burgemeester en Wethouders van Delft en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag).
	3 Water	Indiener stelt dat de duikers niet allemaal volledig zijn opgenomen en dat de afvoer van het gemaal naar de Schie onder het spoor door niet wordt genoemd en verzoekt om deze voor de volledigheid in het tracébesluit op te nemen.	De informatie ten aanzien van duikers is aangeleverd door het Hoogheemraadschap van Delfland, de indiener van de zienswijze. Deze informatie is gecontroleerd door de peilbeheerders van Hoogheemraadschap van Delfland in het veld. Het is daarom opmerkelijk dat indiener nu in de zienswijze stelt dat de informatie ten aanzien van duikers niet volledig is. Indiener heeft niet aangegeven welke duikers zouden ontbreken. Op 30 september 2015 is nog overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap. Voorts kunnen binnen het Besluit duikers gerealiseerd worden ook daar waar ze in het tracébesluit niet expliciet benoemd staan. Op alle Detailkaarten is het spoor waaronder de duikers liggen of beoogd zijn aangeduid als 'Spoorzone'. Op grond van artikel 2 van het Besluit zijn binnen 'Spoorzone' diverse spoorwegwerken toegestaan, waaronder de spoorlijn kruisende waterlopen. Duikers zijn als zodanig aan te merken. Het is aldus niet noodzakelijk om een uitputtende lijst van duikers in het tracébesluit op te nemen. De persleiding van het gemaal naar de Schie voor de Lage Abtswoudsepolder is wel genoemd in het deelonderzoek Water bij het MER, onder andere in paragraaf 4.1.3 'Functioneren oppervlaktewatersysteem'.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW34	4 Water	De indiener geeft aan dat de watergang bij de Vulcanusweg en de kleine waterpartij aan de oostzijde van het spoor bij Delft Zuid ontoegankelijk zijn voor onderhoud en verzoekt het plan zodanig aan te passen dat de watergangen bereikbaar worden gemaakt voor onderhoud conform de eisen die Delfland daaraan stelt.	De kleine watergang aan de oostzijde van het spoor ten noorden van de Kruithuisweg is in de huidige situatie al niet bereikbaar en is geen hoofdwatergang. Dit project verandert dat niet. De watergang bij de Vulcanusweg (watergang tussen damwanden) is inderdaad niet meer vanaf de kant te onderhouden. Dit is in overeenstemming met eerder gemaakte afspraken tussen ProRail en het Hoogheemraadschap van Delfland. In de periode tussen het ontwerptracébesluit en het tracébesluit heeft nader afstemoverleg tussen ProRail en het Hoogheemraadschap van Delfland plaatsgevonden waarin overeenstemming is bereikt over de waterhuishoudkundige maatregelen zoals opgenomen in het tracébesluit. De wijzigingen die ten aanzien van water zijn opgenomen tussen ontwerptracébesluit en tracébesluit zijn: • wijziging van de beoogde locatie voor watercompensatie Delft Zuid naar het perceel Vulcanusweg 295-305; • wijziging van de watercompensatie ter hoogte van de 1:18 wissel nabij Delft Zuid; • wijziging van het totaal te compenseren wateroppervlak. Deze wijzigingen zijn verwerkt in het tracébesluit (Besluit, Detailkaart, Toelichting), in het geactualiseerde wateronderzoek ten behoeve van het tracébesluit en in de Actualisatie MER.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW34	5 Water	De indiener geeft aan dat op blz. 18 van het ontwerptracébesluit een hoeveelheid te graven water staat genoemd maar dat het onduidelijk is of het om de definitieve hoeveelheid gaat of dat het ook tijdelijke dempingen betreft zoals in de tekst wordt gesuggereerd. Als er namelijk tijdelijk meer wordt gedempt, moet er ook tijdelijk meer worden gegraven. De indiener verzoekt om dat te verduidelijken. Op pagina 54 en 89 van het ontwerptracébesluit wordt vermeld, dat er op een andere locatie voor het verlies van berging gecompenseerd wordt. Over de nadere uitwerking hiervan wordt niet gesproken. De indiener verzoekt dit aan te passen. Bladzijde 109, tabel 4.10 en ook beide MER-deelrapporten: Volgens de tabel voldoet het net aan de juridische verplichtingen voor de watervergunning. De knelpunten en suggesties die Delfland heeft benoemd in de memo van 14 september 2012 en welke aan ProRail en RHDHV is verstuurd, komen hier vrijwel niet in terug. Indiener acht het jammer dat ze niet in dit rapport terecht komen. Het overschot aan compensatie in Rijswijk in tabel 4.10 (bladzijde 109 van het ontwerptracébesluit) kan 1060 m^2 zijn of 425 m^2 afhankelijk van de gekozen inrichtingsvariant bij 't Haantje. Het is nog niet duidelijk voor welke variant gekozen wordt. Dit is van belang voor de hoeveelheid extra berging, die gerealiseerd wordt in Rijswijk. In tabel 4.10 van het ontwerptracébesluit wordt gerekend met de ruime variant, terwijl hierover nog een besluit genomen moet worden. Bladzijde 110 van het ontwerptracébesluit: onder grondwaterhuishouding: de indiener verzoekt de tekst toe te voegen, dat onttrekkingen volgens het polderprincipe niet zijn toegestaan.	P. 18: In artikel 10 lid 1 van het Besluit is aangegeven dat de locaties waar blijvende maatregelen met ruimtelijke consequenties op de Detailkaart zijn aangeduid als 'Maatregelvlak Waterhuishouding'. In artikel 10 lid 2 van het Besluit is de omvang van het te realiseren oppervlak open water aangegeven, waarbij vermeld is dat deze op de Detailkaart is aangegeven als 'Maatregelvlak Waterhuishouding'. Dit heeft aldus betrekking op blijvende maatregelen. In artikel 10 lid 1 is voorts aangegeven dat daar waar sprake is van tijdelijke demping, maatregelen worden getroffen voor een doelmatige waterhuishoudkundige situatie. Op deze wijze is geborgd dat ook in de tijdelijke situatie altijd voldoende wateroppervlak aanwezig is. In het deelonderzoek Water, dat is opgenomen in het MER deel B, zijn verschillende tabellen opgenomen die de eindbalans dempen graven laten zien. Ten behoeve van het tracébesluit is het wateronderzoek geactualiseerd. Dit geactualiseerde onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij het tracébesluit en verwerkt in paragraaf 4.2.7 van de Toelichting. De tabellen met de eindbalans voor dempen en graven zijn hierin geactualiseerd. Voor tijdelijke dempingen ten behoeve van de bouwactiviteiten is geen calculatie gedaan, omdat dat in deze fase nog niet bekend is en niet nodig. P. 54 en 89: In het deelonderzoek Water is per peilvak aangegeven waar water wordt gedempt en waar dit binnen datzelfde peilvak zal worden gecompenseerd. Ook is hier in bijlage I van het deelonderzoek in bovenaanzichten duidelijk gemaakt waar water gedempt en waar water gegraven wordt. In het voor het tracébesluit geactualiseerde wateronderzoek is deze informatie gewijzigd voor de locatie Delft Zuid. P. 109: Het klopt dat de informatie uit de bedoelde memo van Hoogheemraadschap van Delfland niet is meegenomen in het deelonderzoek Water en het geactualiseerde onderzoek ten behoeve van het tracébesluit. Deze memo heeft het hoogheemraadschap opgesteld om compenserende maatregelen voor te stellen als het niet mogelijk bleek om de benodigde compensatie binnen de peilvakken en projectgrenzen op te lossen. Uitgangspunt voor het project is echter om de benodigde compensatie te realiseren binnen hetzelfde peilvak en binnen de projectgrenzen. Dit uitgangspunt wordt behaald in het project. Veel van de in de memo door het hoogheemraadschap voorgestelde maatregelen liggen buiten het projectgebied van dit project. Indien gewenst is het altijd mogelijk om in nader overleg te onderzoeken of er 'meekoppelkansen' zijn: maatregelen zoals voorgesteld door het hoogheemraadschap die kunnen meeliften bij de uitvoering van de werkzaamheden van onderhavig project. Dit valt echter buiten de scope van het tracébesluit. P. 109: Het klopt dat het overschot aan compensatie in het deelonderzoek Water dat is opgenomen in het MER deel B 1.060 m^2 of 425 m^2 is, afhankelijk van de oplossingsrichting bij 't Haantje. In het project is gekozen voor het realiseren van een nieuwe onderdoorgang circa 250 m ten noorden van de huidige overweg 't Haantje. Dit is opgenomen in de Inleiding bij het tracébesluit. De watercompensatieopgave zoals opgenomen in tabel 4.8 op p. 109 van het tracébesluit is de wateropgave die hoort bij de oplossingsrichting bij 't Haantje die in het project zal worden gerealiseerd. P. 110: Er is geen sprake van dat in de eindsituatie permanente grondwateronttrekkingen nodig zijn. Bij de aanleg van de onderdoorgang bij 't Haantje zal wel tijdelijk bemalen worden. In het deelonderzoek Water is aangegeven dat hiervoor een bemalingsplan opgesteld moet worden in afstemming met het hoogheemraadschap.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW34	6 Water	Indiener heeft een aantal opmerkingen op en vragen over het MER-deelrapport waterkeringen. Hoofdstuk 5: In dit hoofdstuk wordt gesproken over 2 varianten. Het is indiener onduidelijk wat deze twee varianten zijn. Indiener verzoekt dit te verduidelijken. • Bladzijde 8, figuur 2.5: Indiener verzoekt aan te geven of voor figuur 2.5 de nieuwe legger is toegepast. In bladzijde 12 wordt namelijk de legger Waterkeringen van 1997 genoemd. Voor de Regionale waterkeringen (hetgeen de boezemkade bij de Kerstanjeweteringis) is inmiddels een digitale en herziene versie beschikbaar en daarop van toepassing. Indiener verzoekt om de actuele leggerkaart op de verbeelding en in de verwijzing te gebruiken. • Bladzijde 12: Indiener geeft aan dat inmiddels de nieuwe beleidsregel Medegebruik Regionale Waterkeringen van kracht is, die op de boezemkade van toepassing is. • Bladzijde 12: Indiener geeft aan dat de beleidsdocumenten ten aanzien van grondwater van belang zijn voor de onderdoorgang die gerealiseerd zal worden. • Bladzijde 19, figuur 5.2: Indiener geeft aan dat in het plaatje niet duidelijk wordt aangegeven, of voor de nieuwe brug steunpunten in de watergang zijn voorzien. Als er steunpunten worden toegepast, verzoeken indiener te vermelden, wat daarvan de gevolgen zijn voor het doorstroomprofiel en doorvaartprofiel.	Hoofdstuk 5: De verschillende varianten zijn uitgelegd in het hoofdrapport van het MER en niet uitvoerig beschreven in alle afzonderlijke deelonderzoeken. P. 8: In de rapportage is de legger 2013 gebruikt, ook in de figuren. Alleen in de tabel op p. 12 is het jaartal 1997 genoemd en foutief niet gewijzigd. Dit betreft echter alleen een tekstuele fout en er is geen sprake van gebruik van een verouderde legger voor het onderzoek. P. 12: Sinds de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit is de nieuwe beleidsregel Medegebruik Regionale Waterkeringen van kracht geworden, die op de boezemkade van toepassing is. Dit heeft geen inhoudelijke gevolgen voor het plan. P. 12: In het deelonderzoek Water, waarin het grondwater is behandeld, is de Beleidsnota Grondwaterbeheer genoemd. De lijst met relevante beleidsdocumenten is opgesteld in afstemming met het Hoogheemraadschap van Delfland. Uit de zienswijze blijkt niet welke beleidsdocumenten zouden ontbreken. P. 19: Er zullen geen steunpunten worden toegepast. In het ontwerp is er rekening mee gehouden dat het doorstroomprofiel van de Kerstanjeweteringniet mag afnemen door de nieuwe brug.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW34	7 Water	Indiener heeft een aantal opmerkingen op en vragen over het MER-deelrapport Water. • In dit hoofdstuk wordt gesproken over 2 varianten. Het is onduidelijk, wat deze twee varianten bij DSM zijn. Indiener verzoekt dit te verduidelijken. • Bladzijde 8, tabel 3.4: Indiener verzoekt om het beleid van Delfland aan te vullen met de beleidsregels ten aanzien van waterhuishouding. • Bladzijde 31, tabel 5.1 en tabel 5.2: De grootte van de duikers ziet er op het eerste gezicht acceptabel uit, maar aangezien dit toch maatwerk is, verzoekt indiener in de vergunningenfase een en ander goed met het hoogheemraadschap af te stemmen. • Blz. 32, tabel 5.2 voegt weinig toe volgens indiener. • Bladzijde 34, onder beheer en onderhoud en paragraaf 5.1.3: In het laatste verslag is het punt 'onderhoudsstroken' onder de aandacht gebracht en zijn er ook knelpunten genoemd. Een onderhoudsstrook van 3m breed is onvoldoende als het is gelegen langs een hekwerk of gevel. Indiener verwijst hierbij naar eerdere algemene opmerkingen over onderhoud in de zienswijze. • In Bijlage II worden de duikers berekend. De genoemde debieten lijken volgens indiener erg laag. Indiener vraagt of deze debieten alleen berekend zijn op de afstroming van de spoorzone of dat er rekening is gehouden met achterliggend gebied. Dit laatste moet volgens indiener het uitgangspunt zijn om wateroverlast te voorkomen. Indiener geeft aan dat duiker 17 en paar jaar geleden vervangen is door een sifonduiker. • Bladzijde 36: Aan de noordzijde van de Kruithuisweg en oostelijk van het spoor wordt extra oppervlaktewater gerealiseerd. De bereikbaarheid voor onderhoud daarvan is onvoldoende volgens indiener. • Bladzijde 47, paragraaf 6.3.1: De aanleg van een voetgangers-/fletserstunnel heeft als gevolg, dat een verkorte afvoer van peilgebied IV van de LAP in de toekomst niet meer gerealiseerd kan worden. Indiener vraagt of er mogelijkheden zijn om een voorziening te treffen die deze waterhuishoudkundige ingreep op termijn mogelijk maken.	Voor de beschrijving van de twee varianten is in het deelonderzoek Water verwezen naar het hoofdrapport van het MER (deel A). In het MER staan de twee betreffende varianten uitvoerig beschreven, zodat de deelrapporten hoofdzakelijk over de inhoud en effecten gaan. P. 8: De lijst met relevante waterhuishoudkundige beleidsdocumenten is opgesteld in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland. Het is daarom opmerkelijk dat indiener nu in de zienswijze stelt dat de lijst niet volledig is. Uit de zienswijze blijkt niet welke beleidsregels zouden ontbreken. P. 31: In de vergunningenfase vindt uiteraard benodigde afstemming met het Hoogheemraadschap van Delfland plaats over de exacte maatvoering van de duikers. P. 32: De informatie in tabel 5.2 is relevant omdat duidelijk moet zijn dat de inlaat niet vergroot hoeft te worden tot 800 mm als deze inlaat verplaatst of verlengd wordt. P. 34: De kleine watergang aan de oostzijde van het spoor ten noorden van de Kruithuisweg is in de huidige situatie al niet bereikbaar en is geen hoofdwatergang. Dit project verandert dat niet. De watergang bij de Vulcanusweg (watergang tussen damwanden) is inderdaad niet meer vanaf de kant te onderhouden. Dit is in overeenstemming met eerder gemaakte afspraken tussen ProRail en het Hoogheemraadschap van Delfland. De onderhoudsstrook aan de westzijde van het spoor is met een dwarsprofiel opgenomen op de Detailkaart van het tracébesluit. De onderhoudsstrook aan de oostzijde van het spoor is bestaand, Hier zullen struiken worden verwijderd. Bijlage II: De berekening van de duikers is als volgt aangepakt: 1. Op dit moment zijn geen knelpunten bij het Hoogheemraadschap van Delfland bekend, zodat is aangenomen dat de bestaande duikers voldoen. Dat is gebruikt als de minimale maat. 2. Alle bestaande duikers, op één na, zijn veel kleiner dan de minimale eis van 800 mm van Prorail. Voor alle bestaande duikers zal de doorstroming dus sterk verbeteren, terwijl de afstroming van het stedelijk gebied niet toeneemt. 3. Een toets of de snelle afstroming van het spoor een significante (extra) opstuwing in de duikers kan veroorzaken. Hiervoor is een maximale opstuwing van 2 mm aangehouden. Alle duikers voldeden aan deze zeer conservatieve eisen en daarom is het niet nodig om een model te maken van het systeem. Een model maken is namelijk de enige manier waarop de duikers in dit watersysteem goed getoetst kunnen worden als het er om zou spannen. De watergangen vormen namelijk een netwerk in plaats van een duidelijke hiërarchie en het stedelijk water zal via overstorten op bepaalde punten in het systeem komen. P. 36: Dit is een uitbreiding van een bestaande watergang. Het project verandert de bereikbaarheid daarvan ten opzichte van de huidige situatie niet. P. 47: In het tracébesluit en MER is niet gekeken naar mogelijkheden voor een dergelijke voorziening, aangezien het niet meer mogelijk kunnen zijn van een verkorte afvoer geen waterhuishoudkundige problemen met zich meebrengt. Dit valt zodoende buiten de scope van dit project.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW35	1	Doorgangs-hoogte brug Kerstanje-wetering	Indiener geeft aan dat uit het ontwerptracébesluit nergens blijkt dat het belang van de vaarweg Kerstanjewetering is meegewogen in de besluitvorming. De Kerstanjewetering is een belangrijke vaarroute tussen de gemeenten Westland, Midden-Delfland, Rijswijk, Delft, Vlaardingen en Maassluis en het Rijn-Schiekanaal (BRTN-vaarweg). Zolang de Buitenwatersloot in Delft is afgesloten vanwege de werkzaamheden aan de spoortunnel in Delft is de Kerstanjewetering de enige vaarroute. Indiener geeft aan dat watersporters en horeca- en recreatieondernemers er groot belang bij hebben dat die vaarroute niet wordt belemmerd door te lage bruggen. Indiener geeft aan dat het op basis van de minimale doorgangshoogte van 1,64 die in het ontwerptracébesluit is opgenomen het denkbaar is dat de brug lager wordt uitgevoerd dan de standaard brughoogte van 1,80 m in Westland en Midden-Delfland, die ook is opgenomen in gemeentelijk (Westland) en provinciaal beleid.	In het ontwerptracébesluit is in artikel 7 van het Besluit een minimale doorgangshoogte van de brug van de Kerstanjewetering van 1,64 m opgenomen. Dit betreft een handhaving van de doorgangshoogte van de huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering. In het ontwerptracébesluit is uitgegaan van een vervanging van de brug en behoud van de bestaande doorgangshoogte op 1,64 m. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben per brief d.d. 19 januari 2016 met kenmerk PZH-2015-538545657DOS-2009-0023006 aan de staatssecretaris verzocht om een doorgangshoogte van de brug van 1.80 m te hanteren en toegezegd bereid te zijn deze wijziging mede te financieren. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Dit ter uitvoering van het provinciaal beleid in de Verordening Ruimte 2014 en de Vaarwegenverordening Zuid-Holland van de provincie Zuid-Holland. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens is dit opgenomen in de Toelichting. Dit leidt derhalve tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. De Buitenwatersloot is inmiddels weer bevaarbaar.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW36	1	Doorgangs-hoogte brug Kerstanje-wetering	Indiener geeft aan dat in het ontwerptracébesluit en in de besluitvorming geen aandacht is besteed aan de betekenis van de vaarweg Kerstanjewetering voor het achterliggende gebied. Indiener is van mening dat de minimale doorgangshoogte van 1,64 m van de brug over de Kerstanjewetering, zoals opgenomen in de bepalingen van het ontwerptracébesluit, lager is dan de wenselijke brughoogte van recreatieve vaarwegen in de regio. Indiener is van mening dat met de huidige technieken er mogelijkheden zijn om de doorgangshoogte van de nieuwe brug te vergroten tot 1,80 m. De Kerstanjewetering is een belangrijke vaarroute tussen de gemeenten Westland, Midden-Delfland, Rijswijk, Delft, Vlaardingen en Maassluis en het Rijn-Schiekanaal (BRTN-vaarweg). Zolang de Buitenwatersloot in Delft is afgesloten vanwege de werkzaamheden aan de spoortunnel in Delft is de Kerstanjewetering de enige vaarroute. Indiener geeft aan dat watersporters Midden-Delfland hierdoor minder makkelijk vinden en horeca- en recreatieondernemers en bijvoorbeeld het Varend Corso Westland ernstig gehinderd zijn. Indiener stelt dat een extra belemmering door een te lage brug over de Kerstanjewetering nog meer schade toebrengt. De investeringen vanuit de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS) in het vaarroutenetwerk en van particulieren, ondernemers, gemeenten en provincie die zijn gedaan in de vaarrecreatie worden door indiener teniet gedaan als gevolg van een brug met een doorgangshoogte van minder dan 1,80 m. Indiener geeft aan dat een doorgangshoogte van 1,80 m gemeentelijk en provinciaal beleid is en dat daar waar nieuwe bruggen zijn of worden aangelegd in de regio deze allen een doorgangshoogte van minimaal 1,80 m krijgen. Indiener verzoekt dringend om het tracébesluit gewijzigd vast te stellen voor de doorgangshoogte van de brug over de Kerstanjewetering en wel naar minimaal 1,80 m.	In het ontwerptracébesluit is in artikel 7 van het Besluit een minimale doorgangshoogte van de brug van de Kerstanjewetering van 1,64 m opgenomen. Dit betreft een handhaving van de doorgangshoogte van de huidige spoorbrug over de Kerstanjewetering. In het ontwerptracébesluit is uitgegaan van een vervanging van de brug en behoud van de bestaande doorgangshoogte op 1,64 m. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben per brief d.d. 19 januari 2016 met kenmerk PZH-2015-538545657DOS-2009-0023006 aan de staatssecretaris verzocht om een doorgangshoogte van de brug van 1.80 m te hanteren en toegezegd bereid te zijn deze wijziging mede te financieren. Ten behoeve van het belang van het regionale recreatievaartnetwerk is de minimale doorgangshoogte van de brug aangepast in het tracébesluit en vastgelegd op 1.80 m. Dit ter uitvoering van het provinciaal beleid in de Verordening Ruimte 2014 en de Vaarwegenverordening Zuid-Holland van de provincie Zuid-Holland. Dit leidt tot een wijziging in het Besluit en de Detailkaart. Tevens is dit opgenomen in de Toelichting. Dit leidt derhalve tot een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit. De Buitenwatersloot is inmiddels weer bevaarbaar.
ZW37	1	Nut en noodzaak	Indiener ondersteunt het plan om het spoor te verdubbelen tussen Rijswijk en Delft Zuid en ook het plan om een fiets- en voetgangerstunnel bij station Delft Zuid te realiseren. Het plan faciliteert het realiseren van de doelstellingen van de indiener.	Er wordt kennis genomen van deze positieve zienswijze en het belang van het project wordt onderschreven.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW38	1	Nut en noodzaak	Het versterken van de economische structuur in de Zuidelijke Randstad door verbetering van de mobiliteit is het doel van de indiener. Hoogfrequent treinvervoer is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde en indiener ziet de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Zuid als essentiële randvoorwaarde. Indiener is verheugd met de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit en MER en wil het gedeelde belang van het project voor de Zuidelijke Randstad benadrukken. Indiener moedigt aan om de vervolgstappen tot realisatie zonder vertraging op te pakken om onnodig tijdverlies te voorkomen en om vanuit het oogpunt van kosten- en overlastbesparing in één bouwstroom door te werken in aansluiting op de voltooiing van (de eerste fase van) de spoortunnel in Delft.	Er wordt kennis genomen van deze positieve zienswijze en het belang van het project wordt onderschreven.
ZW39	1	Trillingen	Indiener is eigenaar van een monumentale boerderij en voorziet negatieve gevolgen door toename van trillingen. Het ontwerptracébesluit stelt dat maatregelen ten aanzien van trillingen niet worden genomen omdat ze onvoldoende effectief zullen zijn. Naar de mening van de indiener zijn maatregelen wel mogelijk.	Vermeld zij dat de zienswijze niet op de juiste wijze is ingediend, namelijk per email in plaats van via de website van het Platform Participatie. Ten behoeve van het tracébesluit en MER is onderzoek naar trillingen uitgevoerd conform daarvoor geldende wet- en regelgeving. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het tracébesluit in paragraaf 4.2.4. Uit het onderzoek blijkt dat er als gevolg van het project in Rijswijk geen trillingsbelastingen optreden waarvoor wettelijke maatregelen zijn vereist. Voor trillingen geldt dat in Rijswijk geen toename in Vmax is voorzien en geen overschrijding van de bovenste grenswaarde is gevonden, waarmee bij de toetsing van Vmax wordt voldaan aan de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts). Het gemiddelde trillingsniveau Vper neemt wel toe als gevolg van een toenemend aantal reizigerstreinen. Uit de toetsing blijkt dat voor zowel de referentie- als plansituatie geen overschrijding van de grenswaarde wordt verwacht voor de woning van indiener. Het treffen van wettelijke maatregelen tegen trillingshinder is daarom niet nodig.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW39	2 Geluid	Indiener is eigenaar van een monumentale boerderij en voorziet negatieve gevolgen door geluidsoverlast. De waarde van de boerderij zal worden aangetast. Het ontwerptracébesluit stelt dat maatregelen ten aanzien van geluid niet worden genomen omdat ze onvoldoende effectief zullen zijn. Naar de mening van de indiener zijn maatregelen wel degelijk mogelijk. Denk hierbij aan het aanpassen van de geluidswal en maatregelen aan de woning.	Op grond van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 Geluid, ligt aan weerszijden van de spoorwegen een keten van referentiepunten, waarop geluidproductieplafonds (GPP's) zijn vastgesteld. Deze GPP's zijn opgenomen in het geluidregister. Dat is het overzicht van maximaal toelaatbare geluidbelasting op de daartoe in de Wet milieubeheer bepaalde referentiepunten. Bij de wijziging van bestaand spoor zoals bij onderhavig project, wordt gekeken of als gevolg van het project de geldende GPP's worden overschreden. Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een gedetailleerd akoestisch onderzoek (geluidonderzoek) worden uitgevoerd voor adressen in de buurt. Daarin wordt gekeken naar de geluidbelasting op de gevel van zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen. Zolang de geluidproductie onder deze GPP's blijft, is er geen gedetailleerd akoestisch onderzoek nodig Worden GPP's overschreden, dan moet worden gezocht naar doelmatige maatregelen om de geluidtoename te reduceren. Voor dit tracébesluit is getoetst of de geluidproductie in de toekomstige situatie onder de GPP's blijft. Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van berekeningen conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 5. Uit de toetsing blijkt dat in het plangebied de geluidproductie op de meeste plaatsen lager ligt dan de geldende GPP's. Er is in Rijswijk geen sprake van wijziging van GPP's als gevolg van het project. Bovenstaande houdt voor de indiener van de zienswijze in, dat ondanks het feit dat de sporen dichter bij de woning komen te liggen en er meer treinen komen te rijden, de geluidbelasting binnen de wettelijke normen blijft en dat er daarom ter plekke geen geluidmaatregelen noodzakelijk zijn. Ter hoogte van de woning van indiener is sprake van een afname van de geluidbelasting van 0,5 tot 2,5 dB ten opzichte van het geldende GPP langs het spoor, als gevolg van stiller treinmaterieel dat reeds wordt ingezet. Voor de volledigheid zij vermeld dat een daling ten opzichte van het geldende GPP niet per definitie een daling ten opzichte van de huidige situatie betekent. Wel is het mogelijk dat in een ander kader in de toekomst geluidmaatregelen worden getroffen. Vanuit het landelijke Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt uiterlijk vóór 2020 onderzocht of en zo ja, welke geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg. Het streven in dit programma is om de geluidbelastingen terug te brengen tot 60 dB bij rijkswegen en 65 dB bij spoorwegen. De exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Het MJPG is een separaat proces, dat juridisch los staat van dit tracébesluit.
	3 Waardedaling	De indiener is van mening dat de waarde van de boerderij zal worden aangetast door toename van trillingen en geluidsoverlast.	Indien belanghebbende van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit, kan hij op grond van artikel 18 van het Besluit (schaderegeling) een verzoek tot schadevergoeding indienen. De Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 is van toepassing, met uitzondering van artikel 2 lid 1 van deze beleidsregel.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW40	1	Algemene reactie	Indiener heeft zijn zienswijze niet tijdig binnen de wettelijke termijn van terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit ingediend. De zienswijze is ingediend namens De Bewonersvereniging Polderwegen (52 families). De betrokken belangen zijn volgens de indiener onvoldoende meegenomen en eist opheldering over 5 thema's: trillingen, geluid(schermen), bereikbaarheid, informering en participatie, conclusie en verzoek. Indiener verzoekt de zienswijze in acht te nemen bij vaststelling van het tracébesluit en er vervolg aan te geven en dit ook te doen in uitvoeringsbesluiten en uitvoering, alsmede in programma's en projecten die hiermee samenhangen zoals het Meerjarenprogramma Geluidsanering. De indiener is van mening dat aan het ontwerptracébesluit onvoldoende onderzoek ten grondslag ligt (art. 3.2 Awb), de betrokken feiten en belangen niet afdoende in beeld zijn, deze niet juist zijn afgewogen (art. 3:4), dat het besluit niet afdoende is onderbouwd c.q. gemotiveerd (art. 3:46 Awb), en in strijd is met het recht. Voor zover nodig, dienen de verzoeken om informatie, opgevat te worden als verzoeken om informatie als bedoeld in art. 3 van de Wet openbaarheid van bestuur. De indiener vraagt het ontwerptracébesluit en de MER niet vast te stellen of het besluit aan te passen overeenkomstig de voorgelegde suggesties en verzoeken.	In het hierna volgende worden de verschillende deelaspecten van de zienswijzen beantwoord.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW40	2 Trillingen	(A) Trillingen. Indiener heeft diverse vragen en opmerkingen t.a.v. het onderwerp trillingen. (A1) Indiener vraagt op welke informatie de toename van Vper (+10%) gebaseerd is. (A2) De indiener ervaart overlast van de huidige onderhoudswerkzaamheden waarbij de overwegen Kandelaarweg en de (afgesloten) Buitenkerklaan 's nachts worden gebruikt om materieel op het spoor te zetten. De indiener verwacht een toename van de werkzaamheden door de verhoogde treinfrequentie. De indiener heeft het dringende verzoek om op dit tracé een andere locatie te vinden voor onderhoudswerkzaamheden. (A3) Indiener vraagt wat het effect is van de extra treinen op de lange termijn voor de woningen.	A1 en A2: Vper is een waarde die een gewogen gemiddeld trillingsniveau weergeeft op basis van sommatie van trillingsniveaus per treinpassage. De toename is berekend op basis van metingen aan de Buitenkerklaan, waarbij camerabeelden zijn gebruikt om het effect per type trein in beeld te brengen. Doordat per treintype het effect is bepaald en ook per treintype bekend is hoeveel treinen er meer gaan rijden, kan worden bepaald hoeveel toename er in totaal wordt verwacht. Het gemiddelde trillingsniveau wordt namelijk bepaald door het totale aantal treinen wat in een dag-, avond-, of nachtperiode passeert. De maatgevende treinen betreffen goederentreinen, hier gaan er niet meer van rijden in de plansituatie dan in de referentiesituatie. Het effect op de trillingsbelasting met het oog op hinder van het toenemend aantal reizigerstreinen is in het trillingsonderzoek in kaart gebracht. De toename blijkt beperkt (ca. 10 % of minder) en er worden in Kethel enkele overschrijdingen gevonden. De zienswijze is ingediend namens bewonersvereniging Polderwegen uit Schiedam. Onbekend is namens welke woningadressen de zienswijze is ingediend. De afweging van maatregelen is alleen aan de orde voor woningen waarbij sprake is van een overschrijding van de Vper. Uit het trillingenonderzoek blijkt dat bij de volgende adressen sprake is van een overschrijding van de Vper conform artikel 7 van de Beleidsregel trillinghinder spoor: Buitenkerklaan 32, Buitenkerklaan 34, Buitenkerklaan 38, Buitenkerklaan 40, Kerkweg 100, Groeneweg 2, Groeneweg 4 en Groeneweg 6. Voor deze adressen is een afweging van maatregelen uitgevoerd in het onderzoek. Hieruit blijkt dat maatregelen niet doelmatig zijn. Voor de woningen van de overige indieners van deze zienswijze geldt, dat hier geen sprake is van een overschrijding van de Vper, waardoor er geen maatregelafweging nodig is. Het tracébesluit heeft voorts betrekking op de realisatie van het project en niet op het onderhoud erna. Bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden is de onderhoudsaannemer overigens ook gebonden aan wet- en regelgeving ten aanzien van normen voor hinder voor de omgeving. A3: Wordt gekeken naar schade aan woningen dan geldt volgens de toetsing volgens SBR deel A dat er grenswaarden worden gesteld aan het trillen van het constructieve bouwwerk (de woning) alsook aan de fundering met het oog op zetting. Van beide grenswaarden wordt verwacht dat er geen sprake is van overschrijding. De verwachting bestaat daarom dan ook dat van een lange termijn zettingseffect geen sprake is.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW40	3 Trillingen	(A4) Indiener stelt 14 potentiële maatregelen voor om trillingen van goederenvervoer te verminderen. De indiener wil graag reactie op elke maatregel: I-Verlaging maximale snelheid; II-Inzet wagons met meer assen of minder belasting; III-Maximaal 5 goederentreinen per etmaal; IV-Maximalisering lengte goederentreinen; V-Toezicht op naleving maximum snelheid; VI-Lagere maximale beladingniveau; VII-Toezicht op belading; VIII-Geen afremmingen of versnellingen rond woongebieden; IX-Inzet van stillere goederentreinen;	A4: De zienswijze is ingediend namens bewonersvereniging Polderwegen uit Schiedam. Onbekend is namens welke woningadressen de zienswijze is ingediend. De afweging van maatregelen is alleen aan de orde voor woningen waarbij sprake is van een overschrijding van de Vper. Uit het trillingenonderzoek blijkt dat bij de volgende adressen sprake is van een overschrijding van de Vper: Buitenkerklaan 32, Buitenkerklaan 34, Buitenkerklaan 38, Buitenkerklaan 40, Kerkweg 100, Groeneweg 2, Groeneweg 4 en Groeneweg 6. Voor deze adressen is een afweging van maatregelen uitgevoerd in het onderzoek. Ten aanzien van deze adressen wordt ingegaan op de door indiener voorgestelde potentiële maatregelen. Voor andere adressen in Schiedam geldt, dat hier geen sprake is van een overschrijding van de Vper, waardoor er geen maatregelafweging nodig is. De afweging van de door indiener genoemde potentiële maatregelen is voor die woningen daarom niet relevant. I: Een afname van treinsnelheid resulteert in een verwachte afname van trillingsniveau. Langzaam rijden is daarom effectief. De maatregel betekent een beperking in de spoorexploitatie, waardoor er een groter pakket aan spoormaatregelen overwogen zou moeten worden. Bovendien voorziet de Spoorwegwet niet in het afdwingen van snelheidsbeperkingen anders dan om redenen van spoorveiligheid. Er is derhalve geen wettelijke grondslag om in een tracébesluit snelheidsbeperkende maatregelen op te leggen aan treinen, teneinde trillingsbelasting te verlagen. Toepassing van langzamer rijden als maatregel (gedifferentieerd rijden) valt buiten het kader van de besluitvorming van het project. Snelheidsverlaging is daarom niet nader meegenomen in de afweging. II: Er zijn verscheidene aanpassingen aan het materieel mogelijk die tot trillingsreductie kunnen leiden, bijvoorbeeld een ander onderhoudsregime ter voorkoming van wieldefecten of wielonrondheden of een ander veersysteem voor goederenwagons. Aanpassing van het materieel betekent echter wel dat vervoerders deze wijzigingen moeten doorvoeren. In een tracébesluit kan het gebruik van bepaald materieel door vervoerders echter niet worden vastgelegd. Toepassing van dergelijke maatregelen vallen daarom buiten het kader van de besluitvorming van het project en de maatregelen zijn daarom niet nader meegenomen in de afweging. III: Er worden voor de plansituatie maximaal 6,0 goederentreinen per etmaal verwacht. Dit is hetzelfde aantal als in de referentiesituatie. Dit tracébesluit voegt dus geen goederentreinen toe. Voor dit tracébesluit wordt gezien de prognoses daarom niet uitgegaan van meer dan 6,0 goederentreinen per etmaal en de effecten die daardoor optreden. IV: Een maximalisering van de lengte van een goederentrein kan in sommige situaties invloed hebben op de mate van opslingering van trillingen in een woning. Of en zo ja in hoeverre opslingering van trillingen vanwege lange treinen aan de orde is, hangt sterk af van bouwwijze van de woning. Daarom is moeilijk in te schatten hoe groot de invloed van een dergelijke maatregel is. De maatregel betekent bovendien een beperking in de spoorexploitatie. Toepassing daarvan valt buiten het kader van de besluitvorming van het project en de maatregel is daarom niet nader meegenomen in de afweging. V: In het effectonderzoek wordt gerekend met de geldende maximum snelheid. Toezicht op de naleving van de maximumsnelheid gebeurt regulier door de Inspectie Leefomgeving & Transport . Snelheidsbeperking kan niet nader worden vormgegeven in een tracébesluit. VI en VII: De maximale aslast van goederentreinen is door ProRail vastgelegd. Een kleinere aslast resulteert naar verwachting in een lager trillingsniveau. De maatregel betekent wel een beperking in de spoorexploitatie. Toepassing daarvan valt buiten het kader van de besluitvorming van het project en de maatregel is daarom niet nader meegenomen in de afweging. VIII: Er is voor zover bekend weinig onderzoek gedaan naar het effect van het afremmen of versnellen van treinen op het trillingsniveau. De maatregel betekent wel een beperking in de spoorexploitatie. Toepassing daarvan valt buiten het kader van de besluitvorming van het project en de maatregel is daarom niet nader meegenomen in de afweging. IX: Er zijn verscheidene aanpassingen aan het materieel mogelijk, die tot trillingsreductie kunnen leiden. Aanpassing van het materieel betekent echter dat de vervoerders deze wijzigingen moeten doorvoeren. In een tracébesluit kan het gebruik van bepaald materieel door vervoerders echter niet worden opgelegd. Toepassingen van dergelijke maatregelen vallen daarom buiten het kader van de besluitvorming van het project en de maatregelen zijn daarom niet nader meegenomen in de afweging. Verder geldt dat op dit traject reeds sprake zal zijn van stiller materieel en daarmee rekening is gehouden in de onderzoeken.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW40	3 Trillingen	X-Energiezuinig rijden of toepassen ERTMS (geen seinen); XI-Trillingscontrole railverbinding; XII-Afveren van de rails en aanpassen bovenbouw van de rails; XIII-Aanbrengen van trillingsreducerend scherm tussen spoor en woning of een betonnen plaat onder spoor; XIV-Actief toepassen Gotcha systeem (krachtenmeting tussen wiel en rail).	X: De toepassing van ERTMS is een meerjarenprogramma dat de komende jaren wordt uitgerold. Dit valt buiten de scope van dit project. ERTMS neemt de werking van de seinen over, waardoor de gevolgen van seinen voor de snelheid en daarmee trillingen de facto hetzelfde blijven. De planning is dat ERTMS in het studiegebied in 2031 wordt uitgerold. XI : Het spoor wordt door de spoorbeheerder onderhouden. In geval van achterstallig onderhoud aan het spoor, waaronder ook spoorstaafverbindingen, dan dient de spoorbeheerder onderhoud te plegen. XII: Dergelijke maatregelen zijn in de afweging van het onderzoek meegenomen. In de doelmatigheidsafweging van maatregelen is een richtbedrag per cluster gehanteerd. De kosten van deze maatregelen zijn hoger dan het richtbedrag en daarom zijn deze maatregelen als niet doelmatig beschouwd. XIII: De maatregel is in de afweging van het onderzoek meegenomen. In de doelmatigheidsafweging van maatregelen is een richtbedrag per cluster gehanteerd. De kosten van deze maatregel zijn hoger dan het richtbedrag en daarom is deze maatregel als niet doelmatig beschouwd. Om deze reden wordt deze maatregel niet meegenomen in het besluit. XIV: Dit meetsysteem meet de kwaliteit van de voertuig-baan-interactie en is daarom een monitoringssysteem ter voorkoming van vervolgschade aan spoorbaan en materieel. Het is in die zin geen maatregel maar een monitoringsinstrument.
	4 Trillingen	(A5) Indiener vraagt wie schade en waardedaling van woningen door trillingen van zwaar goederenvervoer betaalt. (A6) Indiener vraagt of in het model rekening wordt gehouden met de winterperiode waarin meer trillingen ervaren worden. (A7) Indiener vraagt of er nulmetingen worden uitgevoerd en zo ja wanneer en zo nee waarom niet.	A5: Het aantal goederentreinen zal niet wijzigen als gevolg van dit project. Voor eventuele schade als gevolg van een toename van het aantal goederentreinen in de referentiesituatie ten opzichte van de huidige situatie wordt verwezen naar de spoorwegbeheerder. Indien belanghebbende van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit, kan hij op grond van artikel 18 van het Besluit (schaderegeling) een verzoek tot schadevergoeding indienen. De Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 is van toepassing, met uitzondering van artikel 2 lid 1 van deze beleidsregel. A6: In de winter is de bodem mogelijk stijver dan in de zomer. Dit betekent dat de grond de trillingen mogelijk enigszins verder draagt (minder demping) dan wanneer de bodem erg slap is. Dit fenomeen speelt mogelijk in Kethel omdat de grond vanwege de polder zeer slap blijkt te zijn. Voor woningen verder van het spoor geldt daarom dat maatgevende trillingsniveaus in de winter meer worden ervaren dan in de zomer. Echter voor de woningen zeer dicht op het spoor geldt juist dat ingeval de grond stijver reageert, de niveaus vlak naast het spoor enigszins afnemen als gevolg van een stijvere ondergrond. Omdat het maatgevende trillingsniveau als gevolg van het project niet wijzigt en enkel voor de woningen zeer dicht op het spoor een overschrijding te verwachten is, worden de gemeten referentieniveaus (in de zomer) maatgevend geacht voor het onderzoek. Het fenomeen dat in de winter in woningen enigszins verder van het spoor een hoger trillingsniveau wordt ervaren ten opzichte van de zomer is in ogenschouw genomen, maar wordt ten opzichte van de zomerperiode en de woningen vlak langs het spoor als niet maatgevend geacht. A8: Als nulmeting geldt: er dient conform artikel 8 van de Bts een opleveringstoets plaats te vinden binnen een jaar na gewijzigd gebruik.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW40	5 Trillingen	(A8) Indiener vraagt wanneer fase 2 van de MER wordt uitgevoerd waarin effecten bekend worden en bijhorende maatregelen kunnen worden getroffen. Indiener vraagt op welke wijze gemeenten en omwonenden worden betrokken hierin? (A9) Indien de frequentie van treinen hoger wordt gesteld dan in het PHS aangegeven, vraagt de indiener zich af welke procedure gevolgd wordt om de belangen van de omwonenden mee te nemen in de besluitvorming. (A10) Per woning is een richtbedrag beschikbaar van €47.000,- voor het treffen van maatregelen tegen trillinghinder (Totaal €376.000,- in de 2 clusters in Kethel). Daarnaast is aangegeven dat de omgeving geen geluidsschermen wil (zie thema B: Geluid). De vraag van de indiener is om deze middelen die gereserveerd zijn vanuit het MJPG te gebruiken voor het treffen van saneringsmaatregelen. Indiener vraagt of deze middelen ingezet kunnen worden in het kader van reductie van trillinghinder? Indiener refereert hierbij aan saneringskosten bij de HSL, waarbij €100.000,- per woning extra aan saneringsmaatregelen vergeven werd (zie brief in bijlage van Minister Eurlings op 24-04-2009). De PHS is een soortgelijk project en vraagt met voorgaande rekening te houden.	A8: Niet duidelijk is wat indiener bedoelt met 'fase 2 van de MER'. Aangenomen wordt dat indiener de mer-evaluatie bedoelt. Op grond van artikel 21 van het Besluit zal binnen één jaar na ingebruikname van het project conform artikel 23 van de Tracéwet, artikel 7.39 van de Wet milieubeheer en artikel 8 van de Beleidsregel trillinghinder spoor een evaluatie worden uitgevoerd naar de feitelijke milieugevolgen van het project. Het onderzoek wordt uiterlijk binnen één jaar afgerond. Indien uit het onderzoek blijkt dat sprake is van overschrijding van de normen voor de milieuaspecten geluid en trillingen, worden via de daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes maatregelen afgewogen. Afhankelijk van de te nemen maatregelen en de locatie hiervan, zullen belanghebbenden hierover geïnformeerd worden. A9: Het project voorziet in (fysieke) spooraanpassingen om het rijden van de PHS-lijnvoering mogelijk te maken. Er is geen maximum gesteld aan het aantal treinen. Wel gelden (wettelijke) grenzen ten aanzien van milieuruimte. Indien in de toekomst het voornemen is om treinen in een hogere frequentie te laten rijden, dan zal voldaan moeten worden aan de geldende (milieu)wet- en regelgeving, wat kan betekenen dat bijvoorbeeld een procedure moet worden gevolgd waarvoor onderzoek naar de omgevingseffecten moet plaatsvinden en belanghebbenden volgens de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van de betreffende procedures worden betrokken. A10: De zienswijze is ingediend namens bewonersvereniging Polderwegen uit Schiedam. Onbekend is namens welke woningadressen de zienswijze is ingediend. De afweging van maatregelen is alleen aan de orde voor woningen waarbij sprake is van een overschrijding van de Vper. Uit het trillingenonderzoek blijkt dat bij de volgende adressen sprake is van een overschrijding van de Vper: Buitenkerklaan 32, Buitenkerklaan 34, Buitenkerklaan 38, Buitenkerklaan 40, Kerkweg 100, Groeneweg 2, Groeneweg 4 en Groeneweg 6. Voor deze adressen is een afweging van maatregelen uitgevoerd in het onderzoek. Hieruit blijkt dat maatregelen niet doelmatig zijn. Voor andere adressen in Schiedam geldt, dat hier geen sprake is van een overschrijding van de Vper, waardoor er geen maatregelafweging nodig is. Het MJPG is een zelfstandig programma dat bij ProRail belegd is. MJPG-gelden die niet besteed worden aan geluidschermen, moeten waarschijnlijk nog wel besteed worden aan andere geluidmaatregelen, zoals gevelmaatregelen of aan tekorten elders binnen het programma. Die gelden zijn dus specifiek aan het MJPG toegekend en niet beschikbaar voor specifieke projecten buiten dat programma. Gelden die in het kader van HSL als extra zijn toegevoegd aan de beperking van geluidseffecten als gevolg van het project hadden een eenmalig doel. Die toevoeging heeft nooit een doorwerking gehad naar andere projecten.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW40	6 Geluid	(B) Geluid(schermen). Indiener heeft diverse vragen en opmerkingen ten aanzien van het onderwerp geluid(schermen). (B1) De geluidsproductie van de treinen wordt als overlast ervaren door bewoners, maar indiener vindt de saneringsmaatregel van geluidsschermen niet passend. Een geluidsscherm zorgt voor een aantasting van het woon- en leefklimaat en van de ruimtelijke kwaliteit in het open, groene landschap. Indiener verzoekt om maatwerk met gemeenten en omwonenden voor wat betreft saneringsmaatregelen. (B2) Elke toename van de geluidsproductie betekent een aantasting voor het woon- en leefklimaat. Elke toename behoeft compensatie in de vorm van passende maatregelen volgens indiener. (B3) In het MER en het ontwerptracébesluit wordt (in het kader van plaatsing geluidsschermen) geen aandacht geschonken aan de landschappelijke inpassing, de effecten op het gemeentelijk grondgebied, natuurwaarden, flora en fauna. De indiener verzoekt hier aandacht te schenken. (B4) Indiener geeft aan dat bewoners de geluidsoverlast het liefst willen oplossen met maatregelen zoals: raildempers, betonnen spoorbrug met kunststof dwarsliggers, demping door rubber of viskeus materiaal, aanbrengen betonnen plaat onder spoor met dempende voorzieningen, slijpen van de rails tot golflengte van 2 tot 3mm, slijpen van de wielen op vaste momenten, aanbrengen technische verbeteringen aan treinen en spoor, alsmede woonisolatie etc. Enkel op de ergste plekken kunnen volgens bewoners geluidsschermen komen, maar dan graag milieuvriendelijk, duurzaam en passend in het open, groene landschap. Indiener verzoekt om vroegtijdig een overleg te plannen met ministerie, ProRail, gemeenten en direct omwonenden over de geluidbeschermende maatregelen. (B5) De indiener verzoekt om deze geluidsmaatregelen in samenhang te bezien met het reduceren van trillingen. Het onderwerp wordt als zwaar belastend ervaren (slaapverstoring en woningschade).	B1 tot en met B5: Ten behoeve van het tracébesluit en MER is onderzoek naar geluid uitgevoerd conform daarvoor geldende wet- en regelgeving. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het tracébesluit in paragraaf 4.2.2. Het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het tracébesluit is opgenomen als bijlage IV bij het tracébesluit en het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het MER is opgenomen in het MER deel B. Uit de onderzoeken blijkt dat er als gevolg van het project nabij de Kandelaarweg in Rotterdam en de Groeneweg/Kerkweg en Buitenkerklaan te Schiedam de geluidbelasting binnen de wettelijk geldende normen blijft en geen geluidbelastingen optreden waarvoor wettelijke maatregelen zijn vereist. Het nemen van maatregelen is daarom niet aan de orde en daarmee ook het plaatsen van geluidsschermen alhier niet. Indien indiener doelt op geluidsschermen in het kader van MJPG, zij vermeld dat deze losstaan van dit tracébesluit en hiervoor een aparte juridisch-planologische procedure gevolgd wordt.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW40	7 Geluid	(B6) Indiener verzoekt om directe signalering te plaatsen op basis van Quo Vadis informatie (ProRail verkeersleiding) om de geluidsproductieplafonds te monitoren en snel adequate maatregelen te nemen. (B7) Een aantal woningen (Buitenkerklaan 38 & 40) staat volgens indiener te dicht op het spoor bij eventuele plaatsing van geluidsschermen. Indiener verzoekt om spoedig in overleg te treden met deze bewoners om deze woningen te kunnen behouden. (B8) In het ontwerptracébesluit wordt gemeld dat de prognoses voor de luchthaven 2020/2030 niet bekend zijn, dit lijkt de indiener onwerkelijk. Indiener verzoekt de mogelijke geluidscumulatie i.v.m. uitbreiding vluchten vanaf en op RTHA met een aanvullend onderzoek in kaart te brengen. (B9) De indiener is van mening dat de normbedragen van de doelmatigheid van de maatregelen te laag zijn, omdat de bewoners in een soortgelijke positie zitten als gemeente Lansingerland ten tijde van de HSL, waarbij Minister Eurlings beloofde 'ruimhartig' te zijn met compensatie bij geluidsproblematiek. Tevens verzoekt indiener om geluid en trillingen in samenhang te bezien, alsmede de saneringsmogelijkheden. (B10) Indiener constateert dat gegevens over geluidsschermen in het deelonderzoek geluid niet overeen komen op enerzijds pagina 25 en 26 (tabel 4.4 en 4.5) en anderzijds pagina 24 en vraagt welke gegevens juist zijn. (B11) Indiener vraagt welke hinder bewoners aan de oostzijde (Kandelaarweg te Rotterdam) ondervinden indien geluidsschermen aan de westzijde worden geplaatst (nabij Groeneweg/Kerkweg te Schiedam).	B6: Tussen Delft en Schiedam is reeds een Quo Vadis detectiesysteem geïnstalleerd. B7: Ten behoeve van het tracébesluit en MER is onderzoek naar geluid uitgevoerd conform geldende wet- en regelgeving. Dit is opgenomen in bijlage IV bij het tracébesluit en MER deel B. De resultaten zijn verwerkt in paragraaf 4.2.2 van het tracébesluit. Hieruit blijkt dat ter hoogte van de Buitenkerklaan 38 en 40 geen geluidbelastingen optreden waarvoor wettelijke maatregelen zijn vereist. Het plaatsen van geluidsschermen aldaar is dus niet aan de orde. B8: Cumulatie met luchtvaartlawaai zou pas een rol spelen in dit tracébesluit indien er op basis van het akoestisch onderzoek geluidmaatregelen afgewogen zouden moeten worden tussen Delft en Schiedam. Dit is niet het geval. Overigens blijkt uit het MER bij dit tracébesluit dat wegverkeer de grootste bijdrage levert aan het omgevingslawaai ter plaatse. Los daarvan speelt de mogelijke groei van het aantal vluchten op Rotterdam The Hague Airport. Ter informatie wordt daarover het volgende vermeld. In dat kader wordt een separaat Luchthavenbesluit met een MER voorbereid. De procedure daarvoor is reeds gestart met de publicatie van het 'Voornemen tot het opstellen van een milieueffectrapport voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport'op 24 april 2014 (Staatscourant nr. 11680, 2014). Zienswijzen ten aanzien van luchtvaartlawaai dienen in het kader van die procedure te worden ingediend. Via de website van het Platform Participatie kunnen de voortgang en stukken van die procedure worden ingezien. Er heeft nog geen ontwerp-Luchthavenbesluit ter inzage gelegen. Om die reden kan er in dit tracébesluit ook nog geen rekening mee worden gehouden. B9: De beoordeling van maatregelen is uitgevoerd conform de toepasselijke wet- en regelgeving. Gelden die in het kader van HSL als extra zijn toegevoegd aan de beperking van geluidseffecten als gevolg van het project hadden een eenmalig doel en zijn niet van toepassing op dit project. B10: Er zit, zoals indiener terecht constateert, verschil in tabel 4.1 uit het deelonderzoek Landschap, cultuurhistorie en archeologie en tabel 4.5 uit het deelonderzoek Geluid behorende bij het MER. De gegevens zoals opgenomen in het deelonderzoek Geluid betreffen de exacte en gedetailleerde gegevens van de saneringsmaatregelen in de referentiesituatie waarmee gerekend is in het geluidonderzoek. De gegevens zoals weergegeven in het deelonderzoek Landschap, cultuurhistorie en archeologie betreffen een globalere weergave van de saneringsmaatregelen in de referentiesituatie. B11: Het plaatsen van geluidsschermen alhier is niet aan de orde. Zie het antwoord op de punten B1 tot en met B5 van deze zienswijze.

Zienswijze-nummer		Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW40	8	Bereikbaar-heid	Bereikbaarheid. Indiener heeft een aantal vragen en opmerkingen ten aanzien van de bereikbaarheid m.b.t. de spoorwegovergang bij de Kande-laarweg. (C1) indiener vraagt in hoeverre reke-ning is gehouden met de invloed van langere treinen op de dichtligtijd en welke invloed dit precies heeft. (C2) indiener vindt de aanname dat door de doseerinstallatie de verkeersin-tensiteit zoals gemeten in 2011 nog verder zal afnemen onrealistisch en niet onderbouwd en vraagt om een kwantitatieve onderbouwing. (C3) de indiener stelt dat de beoorde-ling van de bereikbaarheid/ passeer-baarheid waarbij de N470/Kruithuis-weg en de Kandelaarweg worden samengenomen realiteitswaarde mist omdat de wegen een andere functie hebben, voor andere ver-keersdoelgroepen zijn en te ver van elkaar af liggen. Indiener verzoekt om de beoordeling van de bereik-baarheid/passeerbaarheid separaat per overweg te verrichten. (C4) de indiener vraagt in hoeverre het economische belang van de bereikbaarheid/passeerbaarheid van landbouwvoertuigen meegenomen is in de beoordeling. Indiener verwacht een negatief effect vanwege toe-name treinverkeer en dus vaker een gesloten overweg. (C5) de indiener vraagt hoe de pas-seerbaarheid van de overweg bij de Kandelaarweg voor het buurtschap De Kandelaar is meegenomen in het besluit. Het is een belangrijke ver-keersroute voor de omgeving. (C6) opstoppingen voor het spoor op de Kerkweg zijn volgens indiener van groot belang voor de Groeneweg, want deze doodlopende straat is dan niet meer bereikbaar. Indiener vraagt hoe dit is meegenomen in het besluit. (C7) ten noorden van het spoor ligt een recreatieplas waar zomers gere-creëerd wordt. Indiener stelt dat de bereikbaarheid van deze plek voor passanten, omwonenden en hulp-diensten van extra groot belang is en vraagt hoe dit is meegenomen in de besluitvorming. Daarbij ontbreekt in de besluitvorming ook de beveiliging van de overweg.	T.a.v. C1 en C4 tot en met C7: Er is als gevolg van het project niet sprake van langere treinen, wel van meer treinen. Dit aspect is onderzocht in het deel-rapport Bereikbaarheid van het MER. Het project voorziet ter plaatse van de overweg Kandelaarweg seinoptimalisatie. Dit maakt een hogere frequentie op het spoor mogelijk. Het aantal treinen zal stijgen van 11 naar 14 per rich-ting per uur, exclusief goederentreinen. De vormgeving van de overweg blijft ongewijzigd. Uit de uitgevoerde overwegveiilgheidsanalyse die bij het tracé-besluit is opgenomen, kan worden gesteld dat per voertuig sprake is van een gering negatief effect door het hogere aantal spoorsluitingen, wat leidt tot een grotere dichtligtijd per uur. De verliestijd per voertuig neemt toe van 11 tot 15 sec (25 %). Geaggregeerd voor alle verkeer naar voertuigverlie-suren neemt de verliestijd af, met name voor het wachtende verkeer door een afname van de verkeersintensiteit als gevolg van een doseerinstallatie. Die afname van de verkeersintensiteit is echter onderdeel van de autonome ontwikkeling en niet toe te schrijven aan het project De langere dichtligtijd per uur is wel toe te schrijven aan het project. De gemiddelde passeerbaar-heid van het spoor van de N470/Kruithuisweg en Kandelaarweg samen blijft gelijk. C2: Niet alleen de continuering van de doseerinstallatie, maar ook het door-trekken van de A4 zal er naar verwachting toe leiden dat er minder verkeer op de Kandelaarweg zal zijn. C3: Deze twee aspecten die weliswaar hetzelfde onderwerp betreffen maar op verschillende locaties, worden niet met elkaar vergeleken. De tekst in de Toelichting is op dit punt verduidelijkt

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW40	9 Veiligheid	(C8) Indiener stelt dat met enige regelmaat zelfmoordpogingen worden gedaan op de gelijkvloerse overwegen bij de Kandelaarweg en bij 't Haantje. Indiener maakt zich zorgen over de mate waarin de positie van de overweg Kandelaarweg als enige gelijkvloerse overweg na uitvoering van het project aantrekkingskracht zal hebben voor het aantal zelfmoordpogingen bij deze overgang. Indiener vraagt hoe dit aspect is meegenomen in de besluitvorming. (C9) Met een risicoanalyse moet aangetoond worden dat de overwegveiligheid niet achteruit gaat. De indiener verzoekt om een bereikbaarheidsonderzoek in combinatie met een risicoanalyse van de veiligheid uit te voeren bij de spoorwegovergang conform PRC00200 (van ProRail) of soortgelijke methodiek. (C10) Volgens indiener is het waarschijnlijk dat in de toekomst (na 2030) het spoortraject tussen Delft Zuid en Schiedam viersporig wordt. Een gelijkvloerse overweg is dan niet meer toegestaan en dan zal waarschijnlijk een spoortunnel moeten worden aangelegd. Indiener verzoekt het ministerie om overleg met ProRail, gemeenten Rotterdam en Schiedam en omwonenden op te starten op welke wijze en plekken de spoortunnel zou kunnen worden aangelegd. Indiener verzoekt prognoses en standpunten van het ministerie over een eventuele spoorverdubbeling tussen Delft Zuid en Schiedam en mogelijke aanleg van een tunnel ter plaatse van de overgang Kandelaarweg. Indiener wijst erop dat de gemeente Schiedam een bestemmingsplan heeft vastgesteld die een ondertunneling van het spoor hier duurzaam in de weg kan staan. Indiener heeft een beroepszaak hiertegen lopen bij de Raad van State. Indiener verzoekt het ministerie om te doen wat nodig is om de realisering van een ondertunneling mogelijk te houden en om bevoegdheden van de minister daartoe aan te wenden.	C8: Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail hebben spoorgerelateerde suïcide als probleem erkend en maatregelen genomen. Op 28 juni 2010 heeft het Ministerie de kamer de Derde Kadernota Railveiligheid aangeboden (VENW/BSK-2010/34715). Uit die nota vloeit het Programmaplan Preventie Spoorsuïcide van ProRail voort (http://www.veiligezorgiederszorg.nl/speerpunt-suicide/pva_prorail_2010.pdf), waarin maatregelen worden afgewogen. In het kader van de LTSA (Lange Termijn Spoor Agenda) zal de doorwerking van genoemde rapporten worden geëvalueerd en volgt mogelijk een actualisatie (kst. 32793, nr. 155). C9: ProRail heeft een overwegveiligheidsanalyse voor totaal PHS laten uitvoeren, waarin alle overwegen zijn opgenomen, zo ook de Kandelaarweg. Deze overwegveiligheidsanalyse is ten behoeve van het tracébesluit geactualiseerd. Op basis van deze geactualiseerde overwegveiligheidsanalyse heeft ProRail advies gevraagd aan de Inspectie voor Leefomgeving & Transport om de overweg ongewijzigd gelijkvloers te behouden. De overwegveiligheidsanalyse is als bijlage opgenomen bij het tracébesluit. De Inspectie heeft hierop aangegeven op hoofdlijnen de conclusie van de overwegveiligheidsanalyse te onderschrijven (brief d.d. 30 augustus 2016 met kenmerk ILT-2016/70253). C10: Dit tracébesluit maakt geen viersporigheid mogelijk op het door indiener genoemde trajectdeel. Indien dit in de toekomst aan de orde mocht komen, zal hierbij de overweg betrokken moeten worden en een afweging gemaakt moeten worden. Dit is nu niet aan de orde.

Zienswijze-nummer	Onderwerp	Samenvatting	Beantwoording*
ZW40	10 Procedure	De indiener plaatst kanttekeningen bij de aankondiging van de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit en MER. In de aankondiging is niet gesproken over de mogelijke effecten voor de gemeente Schiedam en over de spoorwegovergang Kandelaarweg te Rotterdam, waardoor omwonenden hierop niet zijn geattendeerd. Indiener stelt dat lezers hiermee ten onrechte in de waan zijn gebracht dat voor dit gedeelte van Schiedam en Rotterdam niets aan de hand is en dit beeld wordt versterkt doordat er geen informatiebijeenkomst in Schiedam is gehouden en de informatiebijeenkomst in Rotterdam in het teken stond van de situatie rond Rotterdam Centraal. De indiener acht het merkwaardig dat brieven die naar bewoners van de Kerkweg, Groeneweg en Buitenkerklaan zijn gestuurd niet zijn bezorgd door het postbedrijf. De gemeente Rotterdam wist niet dat de spoorwegovergang bij de Kandelaarweg op Rotterdams grondgebied ligt waardoor de gemeente dit niet heeft kunnen meenemen in haar zienswijze. Op initiatief van de bewoners van het gebied Schiedam Kethel en Rotterdam Kandelaar is op 20 januari 2015 een extra informatiebijeenkomst gehouden waarmee de omissie zover mogelijk is hersteld. Indiener verzoekt om deze gang van zaken te onderzoeken en geïnformeerd te worden over de oorzaken van de naar zijn mening selectieve communicatie en welke leerervaringen hieruit worden getrokken voor de toekomst.	Er is een kennisgeving van de tervisielegging van het ontwerptracébesluit geplaatst volgens de procedure op grond van de Tracéwet en Algemene wet bestuursrecht. Op 20 januari 2015 is een informatiebijeenkomst gehouden in Schiedam. Deze was weliswaar aanvankelijk niet gepland, maar hiertoe bestaat ook geen wettelijke plicht. Aanvankelijk was hiervan afgezien omdat er in het ontwerptracébesluit geen fysieke maatregelen voor het project waren voorzien in Schiedam. In het kader van de tervisielegging zijn geen brieven verzonden. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente zelf om te weten welke gronden tot haar grondgebied behoren.
	11 Procedure	De indiener weet dat de termijn van terinzagelegging van het ontwerptracébesluit en MER wettelijk bepaald is op 6 weken, maar acht deze termijn in combinatie met de technische complexiteit van het project, het omvangrijke aantal documenten en de informatiebijeenkomsten te kort om als bewoners een gedeelde zienswijze te kunnen indienen. De indiener adviseert om voorlichtingsavonden te organiseren ruim voor de aankondiging van de ontwerptracébesluit en MER. De indiener verzoekt om op de hoogte gesteld te worden van de leerervaringen die het ministerie hieruit trekt in het algemeen en het komende MJPG in het bijzonder (met betrekking tot Kethel).	De zienswijzenprocedure is georganiseerd conform wettelijk geldende termijnen en conform de gebruikelijke werkwijze bij tracébesluiten. In dit project is hier niet van afgeweken en dit project geeft in relatie tot andere projecten geen aanleiding om hier een andere termijn of aanpak te hanteren dan gebruikelijk. Het is nog niet bekend welke procedures in het kader van het MJPG doorlopen moeten worden. Mogelijk zijn er ruimtelijke besluiten zoals bestemmingsplannen benodigd, maar wellicht kan worden volstaan met omgevingsvergunningen. Bij beide soorten besluitvormingstrajecten is het mogelijk om een zienswijze in te dienen. In ieder geval worden saneringsplannen opgesteld, waarvoor rechtsbescherming open staat.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

December 2016