

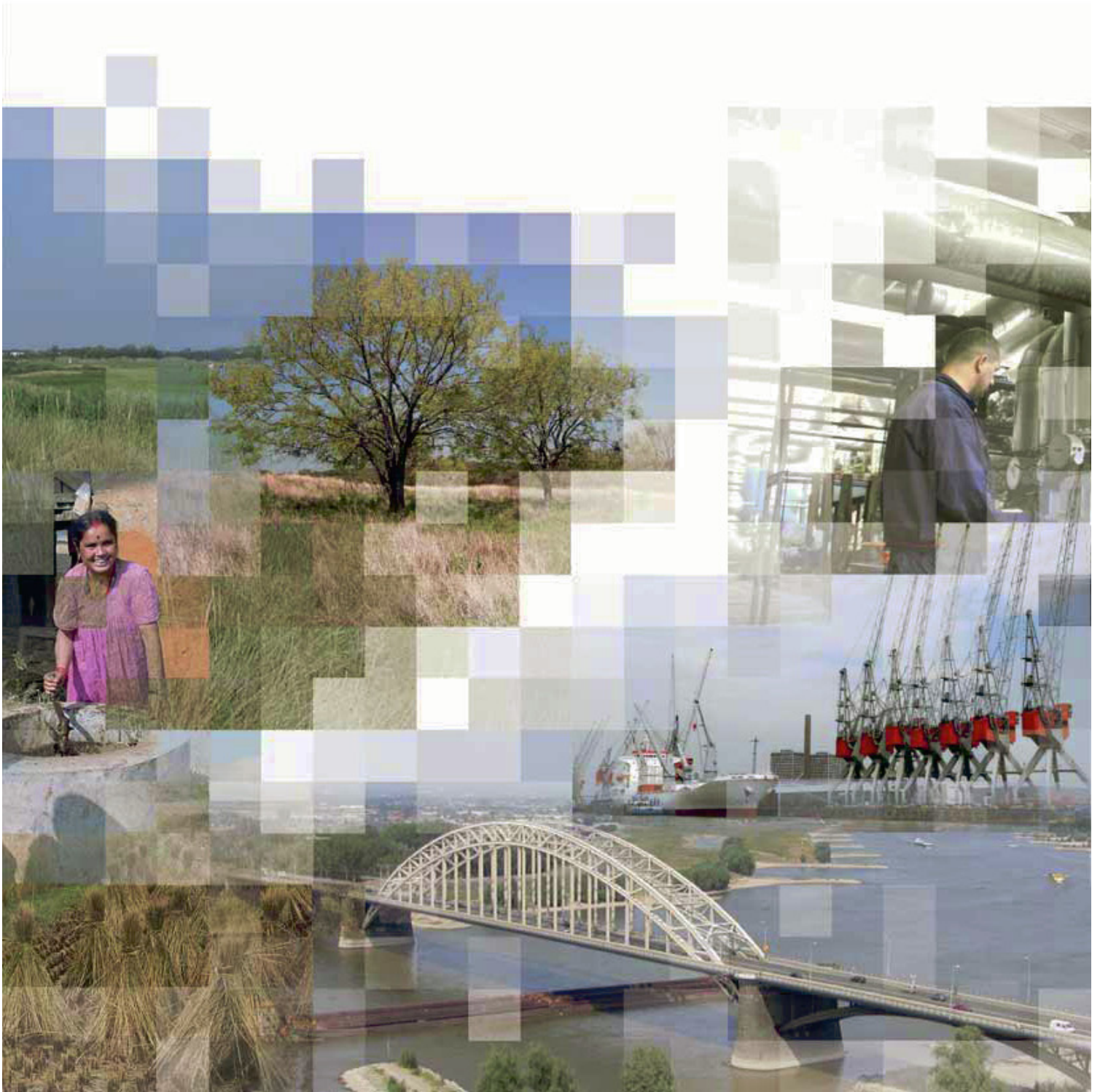


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Calandbrug

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

15 april 2015 / rapportnummer 2836-38



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft samen met Prorail en het Havenbedrijf van Rotterdam de toekomst van de Calandbrug verkend. De brug maakt deel uit van de Havenspoorlijn Rotterdam, onderdeel van de Betuweroute, en ontsluit het spoorgoederenvervoer van en naar Maasvlakte 1 en 2 en Europoort. De enige route voor goederentreinen van en naar de haven loopt via de Calandbrug. Dat geldt ook voor het vervoer per as (over de weg) van gevaarlijke stoffen, het langzame en het lokale verkeer en het vrachtverkeer met een te hoge lading. De (beweegbare) brug is daarnaast van belang om scheepvaart van en naar de Brittanniëhaven mogelijk te maken. De verkenning richt zich op alternatieven die een oplossing vormen voor de volgende problemen:

- In 2020 bereikt de brug het einde van haar technische levensduur.
- Voor het treinverkeer ontstaat een capaciteitsknelpunt omdat het goederenvervoer over de havenspoorlijn sterk toeneemt terwijl de brug in de nabije toekomst steeds vaker open zal gaan voor het scheepvaartverkeer.

De voorkeursbeslissing wordt opgenomen in een Rijksstructuurvisie. Ter onderbouwing van de besluitvorming hierover is een MER opgesteld. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER. De Commissie heeft ook kennis genomen van de inhoud van de Maatschappelijke Kosten – Baten Analyse (MKBA).²

De Commissie is van oordeel dat het MER in combinatie met de informatie in de MKBA de essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over de Calandbrug, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

Prognoses en onderbouwing nut en noodzaak in MER en MKBA

Het MER en de MKBA zijn goed op elkaar afgestemd. MER en MKBA gaan uit van dezelfde scenario's voor treinverkeer, scheepvaart en wegverkeer. De MKBA maakt gebruik van de informatie in het MER over geluid en externe veiligheid.

Nut en noodzaak – in brede zin – worden eerder in de MKBA dan in het MER inzichtelijk gemaakt. De MKBA biedt op dit punt belangrijke informatie voor de besluitvorming. De MKBA concludeert dat bij lage en gematigde groei bij alle alternatieven de baten minder zijn dan (de helft van) de kosten. Bij een hoog groeiscenario zijn de maatschappelijke baten van de alternatieven Theemswegtracé en Vaste brug wel hoger dan de kosten.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op www.commissiemer.nl.

² De Commissie geeft geen oordeel over de juistheid en volledigheid van de MKBA als zodanig.

Tijdens de toetsing heeft de Commissie een aantal zaken met betrekking de informatie in het MER over de prognoses, het doel en het nut van de opheffing van de Calandspoorbrug besproken met I&M, Prorail en het Havenbedrijf.³

De Commissie acht op basis van de informatie in de MKBA en de mondelinge toelichting die zij heeft gekregen op de informatie in het MER aannemelijk dat er met name na 2030 een knelpunt optreedt als de Calandbrug gehandhaafd blijft voor het goederenvervoer per spoor.

In het volgende hoofdstuk geeft de Commissie enkele aandachtspunten voor het vervolgtraject.

2. Aandachtspunten voor de besluitvorming en de verdere uitwerking

2.1 Externe veiligheid

Voor externe veiligheid wordt getoetst aan PR (plaatsgebonden risico) en GR (groepsrisico). Hierbij is uitgegaan van de vervoersaantallen gevaarlijke stoffen zoals vastgesteld in het Basisnet. De aantallen transporten gevaarlijke stoffen blijven bij elk scenario binnen deze referentiewaarden van het Basisnet, zodat het MER de maximaal mogelijke effecten laat zien.

Domino-effecten

Het MER bevat een beschouwing van de domino-effecten. Hierbij is gekeken naar de mechanische impact: een trein ontspoord en raakt een object gelegen in een invloedsgebied van 40 meter aan weerszijden van het spoor. Er is een uitgebreide analyse van de afstortkans gemaakt. Vervolgens is gesteld dat voor de alternatieven Theemswegtracé en Huntsmantracé het afstorten uitgesloten kan worden door constructieve maatregelen. Hierbij is gekeken naar de krachten die optreden op de ontsporingsgeleideconstructie.

De Commissie merkt op dat de deelrapporten uitgaan van een ontsporingsconstructie met opstaande randen van ca. 30 – 35 cm hoog; onduidelijk is in hoeverre een trein nog kan afstorten doordat de trein kantelt over de ontsporingsconstructie.

- De Commissie adviseert bij ontwerp en engineering er rekening mee te houden dat de constructie sterk en groot genoeg is om afstorten te voorkomen.

³ Uit dit gesprek bleek dat de prognoses voor het aantal treinen per werkdag voor de verschillende alternatieven (met cq. zonder brug) beperkt verschillen, omdat het vraagprognoses betreft en er slechts een beperkte invloed is van de capaciteit in de prognoses voor 2030. In de MKBA is hiermee wel rekening gehouden. Verder is toegelicht en aannemelijk gemaakt dat niet zozeer de vraaguitval die ontstaat als gevolg van de overschrijding van de norm van het aantal overbelaste uren, maar de vertraging/verminderde robuustheid het probleem is. Het in het MER in paragraaf 3.3 beschreven 'uitwijken' is multi-interpretabel, echter in de toelichting is aangegeven dat het hierbij niet het uitwijken in de tijd, maar het uitvallen van treinen door verschuiving van vervoerstromen naar andere havens of modaliteiten betreft. Reeds bij lage uitwijkpercentages is daarmee sprake van grote vertragingen die de robuustheid van het vervoersysteem sterk aantasten.

Verder is alleen gekeken naar een afstortrisico. De mogelijkheid van een domino-effect bij een BRZO⁴ bedrijf (zoals Huntsman) ten gevolge van een ongeval met een wagen met ontvlambaar gas (leidend tot een ontvlambare wolk) is niet beschouwd.

- Dit is vooral een belangrijk aandachtspunt indien gekozen wordt voor het Huntsman-tracé, maar in mindere mate ook voor het Theemswegtracé. De Commissie adviseert in de uitwerkingsfase na te gaan hoe voorkomen kan worden dat transport van (ontvlambare) gevaarlijke stoffen via domino-effecten leidt tot een significant risico bij de BRZO bedrijven.

2.2 Geluid bij het nulalternatief

Op basis van de informatie in het MER en de MKBA is in de ontwerp-Structuurvisie het alternatief Theemswegtracé aangewezen als voorkeursoplossing. Mocht bij de definitieve besluitvorming echter toch besloten worden voor één van de alternatieven waarbij de huidige brug – na grootschalige renovatie – in gebruik blijft voor spoorvervoer (met name het nulalternatief)⁵ dan wil de Commissie bij de uitwerking aandacht vragen voor de volgende punten.⁶

Geluidproductie en geluidsproductieplafond van de brug

In de huidige situatie geeft de brug veel geluidshinder in de omgeving. Het gaat om hinder door geluidspieken tijdens het berijden van de brug en ook hinder door laagfrequent geluid door de afstraling van deze stalen brug.

Recent is een aantal maatregelen getroffen om de geluidshinder te verminderen. Het MER geeft geen informatie over de oorspronkelijke “brugcorrectie” (dit is de correctie i.v.m. de geluidsafstraling van een stalen brug) en de na de maatregelen gehanteerde brugcorrectie (inclusief de spectrale informatie).

Voor de huidige Calandbrug geldt een wettelijk vastgestelde maat voor het maximum geluid dat een spoorbaan, en dus ook de brug, mag produceren, het geluidproductieplafond (GPP). De Commissie kan uit het MER geen helder beeld krijgen van de opbouw van de GPP's op en nabij de brug. Ook is er sprake van een ‘Geluidkoepel’, maar de betekenis en inhoud hiervan is niet helder beschreven.⁷ Uit het MER valt af te leiden dat in de huidige situatie de geluidbelastingen ca. 5.5 dB lager liggen ten opzichte van een vol benut GPP. De geluidsniveaus mogen in Rozenbrug dus nog deze ruimte toenemen zonder dat er wettelijke procedures gevolgd behoeven te worden. De Commissie vraagt zich af of dit correct is.

- De Commissie adviseert om bij eventuele uitwerking van het nulalternatief inzage te geven in de gehanteerde waarden voor de brugcorrecties en in de opbouw van de GPP's op en nabij de brug.

⁴ Besluit Risico's Zware Ongevallen

⁵ Bij het alternatief Vaste Brug blijft de Calandbrug ook in gebruik, maar de verwachting is niet dat de keus nog op dit alternatief zal vallen in verband met de gevolgen voor de scheepvaart. Bevoegd gezag en initiatiefnemer hebben aangegeven ook het Nulplusalternatief niet meer als een realistisch alternatief te zien.

⁶ De Commissie verwacht niet dat de uitwerking van deze punten de vergelijking van de alternatieven zal beïnvloeden.

⁷ Er is sprake van een complex geheel van brugcorrecties, in combinatie met de verminderde intensiteiten op de brug, maar volle intensiteiten voor en na de brug en alternatieven met 80% stil goederen verkeer.

2.3 Leemten in kennis ten aanzien van geluid

Er is nog niet veel ervaring met stil goederen materieel op een stalen brug en op stille stalen bruggen. Onduidelijk is of er een gecumuleerd effect bestaat, dus of de gunstige effecten bij elkaar opgeteld kunnen worden. Deze leemte in kennis is alleen van belang voor het nulalternatief en het nulplusalternatief.

Ook met de nieuwe toe te passen spoorconstructie met opstaande rand is nog niet veel ervaring. Deze leemte in kennis is juist van belang voor de alternatieven Theemswegtracé en Huntsmantracé.

- De Commissie adviseert deze leemten in kennis mee te nemen als aandachtspunt voor de besluitvorming, en bij de uitwerking van het te kiezen alternatief.

2.4 Trillingen

In het rapport over trillingen is geen differentiatie gemaakt voor trillingen en rijnsnelheden, spoorconstructies, en zeker wissels. Verder is zoals ook hierboven genoemd weinig ervaring met de toe te passen spoorconstructie.

- De Commissie beveelt aan om in de uitwerkingsfase nader onderzoek uit te voeren naar het ontstaan en de effecten van trillingen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en Havenbedrijf Rotterdam

Bevoegd gezag: Staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu

Besluit: Rijksstructuurvisie

Categorie Besluit m.e.r.:

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie : C2, D.2.2

Activiteit: Verkenning naar een oplossing voor capaciteitsprobleem en einde technische levensduur van de Calandbrug.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 16 oktober 2013

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 17 oktober 2013 tot en met 13 november 2013

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 14 oktober 2013

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 5 december 2013

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 11 februari 2015

ter inzage legging MER: 12 februari tot en met 25 maart 2015

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 9 februari 2015

toetsingsadvies uitgebracht: 15 april 2015

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. J.M. Bremmer (secretaris)

ing. J.J.A. van Leeuwen

ir. H. Otte

dr. M.J.F. van Pelt

M.A.J. van der Tas (voorzitter)

dr. P. Uijt de Haag

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het

MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- PlanMER Calandbrug, januari 2015;
- PlanMER Calandbrug Deelonderzoek;
- PlanMER Calandbrug Publiekssamenvatting, januari 2015;
- Ontwerp-structuurvisie Project Calandbrug, januari 2015;
- MKBA Verkenning Calandbrug, januari 2015.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl



Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Calandbrug

ISBN: 978-90-421-4076-9



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

