



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage Theemswegtracé
(ProjectMER-fase)

Publiekssamenvatting



In 2020 is de Calandbrug aan het einde van de technische levensduur. De brug vormt tevens een toekomstig knelpunt voor het treinverkeer. Dat betekent dat een toekomstbestendige oplossing nodig is. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft in september 2015 definitief gekozen voor de oplossing Theemswegtracé, waardoor het spoorvervoer niet meer onderhevig is aan de brugopeningen ten behoeve van de scheepvaart. Dit is vastgelegd in de Rijksstructuurvisie Calandbrug.

Het project gaat daarmee de planuitwerkingsfase in. In deze fase wordt het Theemswegtracé uitgewerkt in het (Ontwerp) Tracébesluit. Onderdeel van deze fase is het opstellen van een milieueffectrapport (projectMER), welke de milieukundige onderbouwing vormt van het (Ontwerp) Tracébesluit. Voorafgaand aan het MER, wordt een Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Hierin staat een beschrijving van het project, de varianten die in het projectMER in beschouwing worden genomen, een beschrijving van de milieuaspecten die onderzocht worden en de wijze waarop dit onderzoek plaatsvindt.

Deze publiekssamenvatting is een verkorte weergave van de inhoud van de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

De publiekssamenvatting heeft de volgende indeling:

1. Wat vooraf ging.

Waarom moet de Calandbrug aangepakt worden?

2. De gekozen oplossing: het Theemswegtracé.

Welke mogelijke oplossingen worden onderzocht binnen het Theemswegtracé?

3. Te onderzoeken milieuaspecten.

Welke milieuaspecten worden onderzocht? Hoe ziet het onderzoek eruit?

4. Planning, procedure en inspraak.

Wat is de planning en procedure van het project? Hoe ziet het inspraaktraject eruit?



1. Aanleiding

De Calandbrug is een stalen hefbrug voor trein-, weg- en langzaam verkeer in het Rotterdamse havengebied. De brug is de verbindende schakel in de havenspoorlijn, onderdeel van de Betuweroute en verbindt het westelijk havengebied met het achterland. Het is de verwachting dat in de toekomst meer goederentreinen op het spoor rijden en meer zeeschepen van en naar de Britanniëhaven varen. Dit zorgt voor een capaciteitsknelpunt: de brug moet vaker open voor de scheepvaart, waar het groeiende goederenvervoer over spoor hinder van ondervindt. Daarnaast is de Calandbrug verouderd: in 2020 bereikt de brug het einde van haar technische levensduur.

Theemswegtracé

Tijdens de verkenningsfase van het project zijn vier alternatieve oplossingen onderzocht en bekeken ten opzichte van de renovatie van de huidige Calandbrug. Deze alternatieven zijn omschreven in het planMER. Als oplossing voor de problematiek bij de Calandbrug heeft het Rijk besloten om het Theemswegtracé als voorkeursoplossing in de Rijkstructuurvisie Calandbrug op te nemen. Deze oplossing past het best bij de doelstellingen om de levensduur van de Calandbrug te verlengen en het capaciteitsknelpunt voor het treinverkeer op te lossen, vanwege:

- het economische belang van de ontwikkeling van het westelijk havengebied en de afhankelijkheid daarvan van de Havenspoorlijn;
- de technische levensduur van de Calandbrug: zonder maatregelen is de Calandbrug in 2020 aan het eind van haar technische levensduur;
- op korte termijn wordt een capaciteitsknelpunt voorzien op de Calandbrug;
- het belang van de realisatie van een toekomstbestendige oplossing voor deze schakel in de Betuweroute.



Bestaande sporen langs de Theemsweg

Foto: Jeffrey van Breugel

Coördinatie

Het Theemswegtracé wordt bekostigd met bijdragen van het Rijk, Havenbedrijf Rotterdam en de Europese Unie (Europese subsidie). Havenbedrijf Rotterdam neemt als mede-initiatiefnemer, naast het Rijk, de feitelijke coördinatie over van het Rijk. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu blijft bevoegd gezag.



Britanniëhaven

Foto: Aeroview

2. De gekozen oplossing: het Theemswegtracé

Met de keuze voor het Theemswegtracé wordt de spoorlijn in het havengebied omgeleid via de route parallel langs de Theemsweg van oost naar west, vanaf de Merseyweg tot aan de Moezelweg. Treinen hoeven niet meer over de Calandbrug, waardoor het spoorvervoer niet meer onderhevig is aan de brugopeningen ten behoeve van de scheepvaart. Het tracé ligt op een verhoogd spoorviaduct, omdat kruisingen (met wegen, kabels, leidingenstrook en de Rozenburgsesluis) ongelijkvloers moeten worden uitgevoerd. De Calandbrug blijft in gebruik voor wegvervoer van gevaarlijke stoffen en personenverkeer. Na een kleinschalige renovatie gaat de brug minimaal 50 jaar mee.

Twee varianten

Voor de milieurapportage worden de volgende situaties in beeld gebracht ten aanzien van de te onderzoeken milieuaspecten:

- De bestaande situatie, met de bestaande infrastructuur en met de autonome ontwikkelingen (referentiesituatie).
- De situatie na realisatie van de voorgenomen activiteit, uitgewerkt in kansrijke varianten (de projectsituatie).

In de volledige Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau is te lezen welke variaties op de ligging van het Theemswegtracé zijn onderzocht en welke toetsingscriteria zijn gehanteerd. De variaties die op voorhand kansrijk worden geacht hebben geleid tot een tweetal tracévarianten waarvan de (milieu)effecten in het projectMER inzichtelijk gemaakt en beoordeeld worden:

1. Theemswegtracé met een ligging op de huidige Theemsweg en een westelijke passage van de windschermen. (figuur 5)
2. Theemswegtracé met een ligging op de huidige Theemsweg en een oostelijke passage van de windschermen. (figuur 6)



Figuur 5: Theemswegtracé met westelijke passage windschermen

Referentiesituatie

De varianten van het Theemswegtracé worden vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de toekomstige situatie (tot 2030) zonder dat het Theemswegtracé wordt gerealiseerd. Omdat de technische levensduur van de Calandbrug beperkt is, betekent niets doen dat de brug vanaf 2020 niet meer gebruikt kan worden door het spoor- en wegverkeer. Daarom gaat de referentiesituatie uit van grootschalige renovatie van de Calandbrug, aangevuld met technische maatregelen om de openingstijd van de brug te verkorten. De tracévarianten worden met de referentiesituatie vergeleken om een uitspraak te kunnen doen over de milieueffecten.

Prognose toename aantal treinen

De tabel toont per situatie de prognose van het aantal treinen dat over het spoor rijdt op een gemiddelde werkdag.

Ook zijn de treinaantallen van de huidige situatie en de referentiesituatie in de tabel opgenomen.

Tabel 1 Prognosecijfers per alternatief

Alternatieven	Aantal treinen per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen)
Huidige situatie (2013)	58
Referentiesituatie (2030)	221
Theemswegtracé (2030)	230



Figuur 6: Theemswegtracé met oostelijke passage windschermen

3. Te onderzoeken milieuaspecten

In het projectMER wordt voor de referentiesituatie een beschrijving gegeven van de toestand van het milieu en van de te verwachten ontwikkeling van het milieu. Daarnaast wordt een beschrijving van de ontwikkeling van het milieu gegeven met uitvoering van het project Theemswegtracé. De Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft welke milieuaspecten worden onderzocht en welke onderzoeksmethoden hiervoor worden gebruikt. Het beschrijft de onderzoeksmethoden voor effecten op luchtkwaliteit, trillingen, water, natuur (ecologie), archeologie, effecten op de bodem en landschappelijke, stedelijke en ruimtelijke kwaliteit. In deze samenvatting worden een aantal milieuaspecten uitgelicht. Een compleet overzicht staat in de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Geluid

Wanneer sprake is van een (fysieke) verandering aan het spoor, moet onderzocht worden of de geldende geluidsproductieplafonds (GPP's) niet worden overschreden. Voor het nieuwe tracé wordt getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Waar nodig wordt onderzoek gedaan naar te nemen maatregelen. Daarnaast wordt het volgende getoetst:

- Geluidbelasting op de omgeving ter bepaling van het aantal geluidgeïmmerden;
- Geluidbelasting op de omgeving ter bepaling van de verandering oppervlakte geluidbelast gebied.

Wijze van onderzoek

Bij het onderzoek worden de Theemswegvarianten ten opzichte van de referentiesituatie vergeleken op basis van geluidsberekeningen. Deze berekeningen worden in het projectMER gemaakt. Daarna worden de berekende geluidswaarden getoetst aan de GPP's of voorkeursgrenswaarde en wordt aangegeven of geluidmaatregelen nodig zijn.

Externe veiligheid

Het projectMER geeft inzicht in de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Als toetsingskader geldt de wetgeving voor Basisnet. In het Basisnet Spoor is voor elk spoortraject een risicoplafond vastgesteld in balans met de bebouwde omgeving. Dat risicoplafond begrenst het risico dat in de omgeving van het spoor maximaal mag worden veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Wanneer een calamiteit ontstaat is het belangrijk dat er voorzieningen zijn om te gevolgen te bestrijden. De inzet van hulpdiensten is hierbij essentieel.

Wijze van onderzoek

Voor de varianten en voor de referentiesituatie worden externe veiligheidsberekeningen uitgevoerd. De externe veiligheidsrisico's van de nieuwe ligging van het spoor worden inzichtelijk gemaakt en vergeleken met de referentiesituatie.

Daarnaast wordt de interactie tussen het spoor en de risicovolle-inrichtingen in de omgeving onderzocht. Hierbij wordt gekeken naar domino-effecten en in het bijzonder naar de spoorlijn als ontstekingsbron ten opzichte van bedrijven.

Trillingen

Voor het berekenen en toetsen van trillingen en trillinghinder wordt gebruik gemaakt van zowel de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR) als de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts). De SBR heeft richtlijnen opgesteld voor het bepalen van de mogelijkheid dat schade aan gebouwen optreedt als gevolg van trillingen, mogelijke trillinghinder en storing aan apparatuur. De Bts heeft tot doel om spoorse Tracébesluiten te kunnen toetsen op rechtmatigheid ten aanzien van het al dan niet treffen van maatregelen en de aanvaardbaarheid van trillinghinder. De richtlijn is vooral bedoeld als hulpmiddel bij het meten en beoordelen van trillinghinder.

Wijze van onderzoek

Trillingen en trillinghinder van de varianten worden in kaart gebracht voor de bedrijfspannen langs de spoorlijn, binnen de daarvoor bestemde zone. Het onderzoek vindt plaats aan de hand van bureauonderzoek, metingen en modelberekeningen. Hierbij wordt inzichtelijk gemaakt of er overschrijdingen gaan plaatsvinden van de streef- en grenswaarden. Indien overschrijdingen worden verwacht in de gebruiksfase, wordt in het onderzoek betrokken en gemotiveerd of er wel of niet maatregelen moeten worden getroffen.

Studiegebied

Het studiegebied voor het projectMER is het gebied waarbinnen relevante milieueffecten als gevolg van de varianten kunnen optreden. Het gebied wordt dus bepaald door de reikwijdte van de effecten. Deze reikwijdte kan per milieuaspect en per onderdeel van de activiteiten verschillen. Zo zullen effecten van fysieke maatregelen voor de aanleg van het spoor vooral lokaal zijn, maar zullen effecten van de groei van het aantal treinen ook op andere plaatsen effect hebben. Door de realisatie van het Theemswegtracé neemt de capaciteit van de Havenspoorlijn toe. De capaciteitstoename zorgt voor een toename van het aantal treinen op de gehele Havenspoorlijn en leidt mogelijk ook tot milieueffecten langs de gehele Havenspoorlijn. De Havenspoorlijn, vanaf de Maasvlakte tot het emplacement Waalhaven Zuid, behoort daarom tot het studiegebied.

4. Planning, procedure en inspraak

Het project bestaat uit drie fasen: verkenningsfase, plan-uitwerkingsfase en uitvoeringsfase. Op dit moment bevindt het project zich in de planuitwerkingsfase.

In de planwerkingsfase wordt het Theemswegtracé uitgewerkt in een (Ontwerp) Tracébesluit. Het projectMER vormt de milieukundige onderbouwing van het (Ontwerp) Tracébesluit. In het projectMER worden de effecten van het Theemswegtracé in beeld gebracht. Tevens wordt getoetst of aannemelijk kan worden gemaakt of aan de wettelijke normen kan worden voldaan. Op basis van de resultaten van het projectMER, andere onderzoeksresultaten en op basis van de daarmee samenhangende uitvoeringskosten werkt de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het Theemswegtracé uit in een (Ontwerp) Tracébesluit. Het projectMER wordt vervolgens tegelijkertijd met het Ontwerp-Tracébesluit gepubliceerd. De onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage toetst of het milieubelang voldoende wordt meegenomen in de besluitvorming. De vaststelling van het Tracébesluit en het projectMER is een bevoegdheid van de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Voorafgaand aan het projectMER, wordt een Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Hierin staat een beschrijving van het project, de varianten die in het projectMER in beschouwing worden genomen, een beschrijving van de milieuaspecten die onderzocht worden en de wijze waarop dit onderzoek plaatsvindt. Zoals ook omschreven wordt in deze publiekssamenvatting. Van 16 oktober tot en met 12 november kunt u reageren op de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Inspraak

Het project kent verschillende momenten voor inspraak. Deze momenten staan in de tabel beschreven als 'ter inzage'. In deze perioden kunt u reageren op de plannen. Uw reactie

wordt een zienswijze genoemd. Iedere zienswijze wordt zorgvuldig bekeken. Waar mogelijk worden ze meegenomen in de op te stellen plannen en de te nemen besluiten. De tabel vat samen waarop u kunt (of had kunnen) reageren. In het blauwe kader wordt weergegeven tot wanneer en hoe u kunt reageren op de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau. U kunt een reactie geven op de tracévarianten, de milieuaspecten die onderzocht worden en de wijze waarop dit onderzoek plaatsvindt.

Waar vindt u meer informatie?

Voor vragen over de participatie en procedure kunt u terecht bij de directie Participatie, bereikbaar via 070-456 89 99 en www.platformparticipatie.nl. Voor meer inhoudelijke informatie kunt u terecht op de website van het project: www.projectcalandbrug.nl.



Foto: Aeroview

Product ter inzage	Periode van inzage	Waarop reageren met zienswijzen?
Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de planMER	17 okt 2013 t/m 13 nov 2013	De manier waarop onderzoeken uitgevoerd worden. De vier alternatieven die onderzocht worden.
PlanMER	12 feb 2015 t/m 25 mrt 2015	De manier waarop onderzoeken zijn uitgevoerd. De conclusies die getrokken worden op basis van de onderzoeken.
Ontwerp Rijksstructuurvisie	12 feb 2015 t/m 25 mrt 2015	De keuze voor het voorkeursalternatief.
Rijksstructuurvisie	september 2015	Op de definitieve Rijksstructuurvisie is geen inspraak mogelijk.
Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de projectMER	4 weken	De manier waarop onderzoeken uitgevoerd worden.
ProjectMER	6 weken	De manier waarop de onderzoeken zijn uitgevoerd. De conclusies die getrokken worden op basis van de onderzoeken.
Ontwerp Tracébesluit	6 weken	De precieze ligging van het tracé, de maatregelen om milieueffecten te beperken, de te volgen procedure.
Tracébesluit	6 weken	Op het definitieve Tracébesluit kan beroep ingesteld worden.

Terinzagelegging Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau

U kunt de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 16 oktober tot en met 12 november downloaden via www.platformparticipatie.nl, onder de naam project Calandbrug en via www.projectcalandbrug.nl. U kunt de documenten ook inzien bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu in Den Haag, gemeente Rotterdam, Stadswinkel Rozenburg, gemeente Brielle en gemeente Nissewaard op onderstaande locaties. De documenten liggen tot en met 12 november op deze locaties.

Hoe kunt u reageren?

U kunt een reactie geven de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau, te weten op de tracévarianten, de milieuaspecten die onderzocht worden en de wijze waarop dit onderzoek plaatsvindt. U kunt uw reactie op de volgende wijze indienen:

digitaal

U kunt van 16 oktober tot en met 12 november reageren door het invullen van een zienswijzeformulier op de website van de directie Participatie, www.platformparticipatie.nl. Zodra uw zienswijze is ontvangen, ontvangt u daarvan een bevestiging per mail.

schriftelijk

U kunt uw reactie ook op schrift zetten. In dat geval stuurt u uw brief, met vermelding van zienswijze project Calandbrug naar de directie Participatie, Postbus 20901, 2500 EX Den Haag. Zodra de schriftelijk ingediende zienswijze is ontvangen, verstuurt de directie Participatie u een schriftelijke ontvangstbevestiging.

mondeling

Ten slotte kunt u uw reactie mondeling geven. Dit kan door – gedurende dezelfde periode – tijdens kantooruren te bellen naar 070-456 89 99.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag (tel. 070-456 00 00)
Openingstijden ma t/m vrij 08.00 - 20.00 uur

Gemeente Rotterdam

Stadswinkel XL Centrum
Coolsingel 40 (ingang Doelwater tegenover hoofdbureau politie), 3011 AD Rotterdam
Openingstijden, op afspraak, tel. 14 010:
Ma, di, woe 08.00 - 18.00 uur
Do 08.00 - 13.30 uur, vrij 08.00 - 20.00 uur
Openingstijden, zonder afspraak:
Ma, di, woe en vrij 10.00 - 15.00 uur, do 10.00 - 13.00 uur

Stadswinkel Rozenburg

Jan van Goyenstraat 1, 3181 HR Rozenburg
Openingstijden, op afspraak, tel. 14 010:
Ma en woe 08.30 - 16.00 uur, do 13.00 - 20.00 uur
Di en vrij gesloten
Openingstijden, zonder afspraak:
Ma en woe 10.00 - 15.00 uur, do 13.00 - 15.00 uur
Di en vrij gesloten

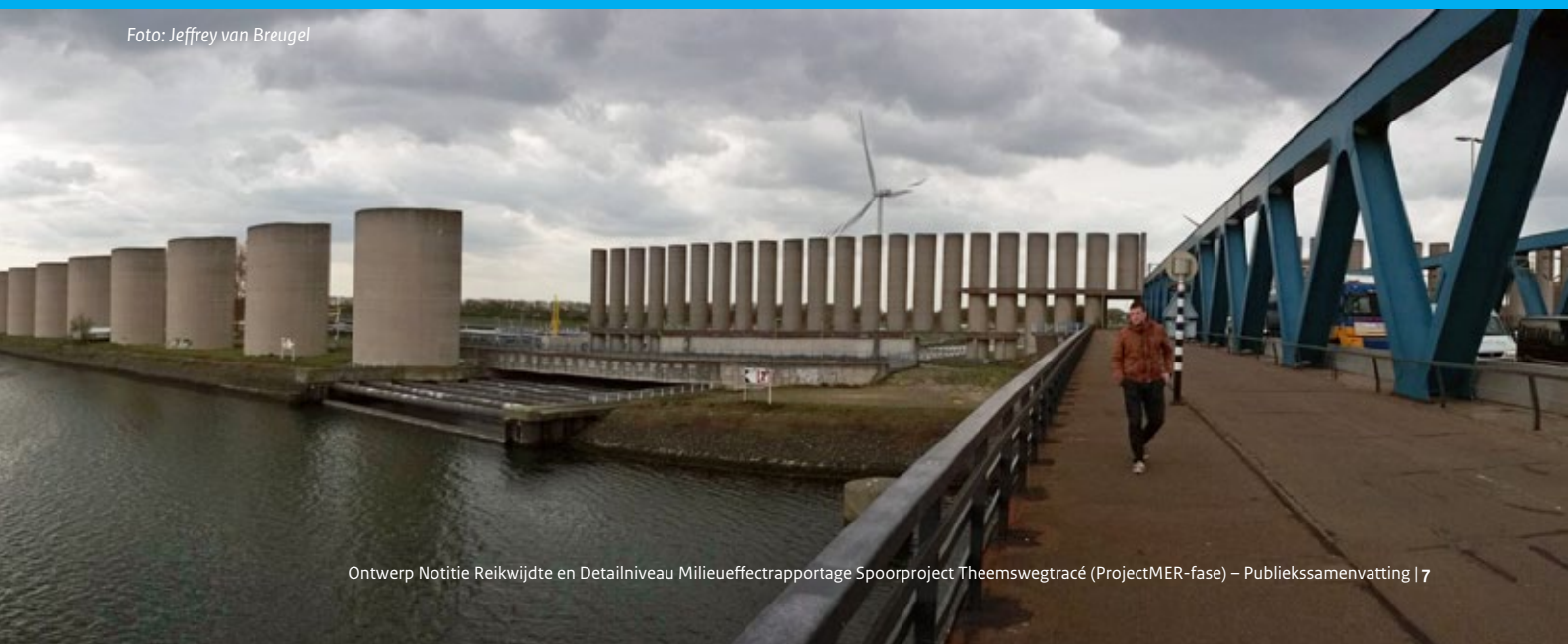
Gemeente Brielle

Slagveld 36, 3231 AP Brielle (tel. 0181-47 11 11)
Openingstijden:
Ma t/m vrij 08.00 - 12.30 uur, woe 13.30 - 16.00 uur
Openingstijden afdeling VROM:
Ma t/m vrij 08.00 - 12.30 uur, woe 13.30 - 15.30 uur
Of na telefonische afspraak (tel. 0181 47 11 11)

Gemeente Nissewaard

Raadhuislaan 106, 3201 EL Spijkenisse
Openingstijden, op afspraak, tel. 14 0181:
Ma t/m woe 08.30 - 16.00 uur
Do 08.30 - 20.00 uur, vrij 08.30 - 12.00 uur

Foto: Jeffrey van Breugel



Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

Oktober 2015



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)