



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Calandbrug – Theemswegtracé

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

15 november 2016 / projectnummer: 3074



# 1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het voornemen om, in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail, een deel van het spoortracé van de Havenspoorlijn te verleggen naar de Theemsweg. Het treinverkeer ter plaatse van de Calandbrug wordt daarbij opgeheven. De uitwerking van het tracé, de aanpassingen aan het spoor en de daarmee samenhangende maatregelen worden planologisch mogelijk gemaakt in een Tracébesluit. Ter onderbouwing van dit besluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie'<sup>1</sup>) zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

## Resultaten uit het MER

In het MER zijn twee tracévarianten in beeld gebracht en beoordeeld op milieueffecten. De varianten verschillen in de manier waarop het tracé ter hoogte van de Neckarweg loopt. De milieueffecten van beide varianten verschillen niet wezenlijk van elkaar. De variant met de minste interactie met de omliggende bedrijventerreinen is geoptimaliseerd tot voorkeursvariant. Ten opzichte van de referentiesituatie:

- neemt het aantal geluidgehinderden in Rozenburg af en in Geervliet en Zwarte Waal beperkt toe;
- neemt het aantal gehinderden door trillingen in de woonomgeving af en bij kantoren en werkruimten gering toe;
- nemen de externe-veiligheidsrisico's buiten de reeds vastgestelde Veiligheidscontour af door de grotere afstand tussen de bebouwing in Rozenburg en het spoor.

## Oordeel

De Commissie is van oordeel dat het MER voldoende informatie bevat om het milieubelang voldoende te laten meewegen in de besluitvorming. De Commissie heeft waardering voor de goede informatie die met het MER beschikbaar is gekomen voor de besluitvorming. Dit geldt in het bijzonder de effecten van de geluid- en trillingshinder en de risico's voor de externe veiligheid.

In hoofdstuk 2 geeft de Commissie enkele aandachtspunten voor de verdere besluitvorming. Hiermee hoopt zij een bijdrage te leveren aan de kwaliteit daarvan.

---

<sup>1</sup> De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door projectnummer [3074](#) op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.

## 2. Aandachtspunten voor de besluitvorming

### 2.1 Effecten op Natura 2000-gebied Voordelta

Bij de effectbeoordeling van spoorwegen op niet-broedvogels is sprake van grote kennisleemtes. Er is nog te weinig bekend over de gevoeligheid van niet-broedvogels voor geluid om een inhoudelijk onderbouwde effectinschatting te kunnen maken. Deels gebaseerd op literatuur voor broedvogels (Reijnen et al. 1992) en deels op grond van expert judgement is door Goderie et. al (2007) voor plannen van de Gemeente Rotterdam<sup>2</sup> voorgesteld de 51 dB(A)-contour als verstoringsgrens voor niet-broedvogels te gebruiken. Hoewel ook bij het gebruik van decibels kanttekeningen te zetten zijn<sup>3</sup>, kan de Commissie zich vinden in deze 51 dB(A)-contour als worst-case grens voor niet-broedvogels van open gebieden.

Door de voorgenomen activiteit zal het aantal treinen per gemiddelde werkdag toenemen van 221 naar 230. Uit het MER blijkt dat de gehanteerde 51 dB(A)-contour (gemiddelde geluidbelasting) daardoor opschuift waardoor de oppervlakte geschikt leefgebied voor niet-broedvogels in het Natura 2000-gebied Voordelta vermindert. Dit zou aanleiding kunnen zijn voor vervolganalyse, omdat de populaties niet-broedvogels waar het hier om gaat onder druk staan. De Commissie verwacht echter dat de zeer geringe toename van het aantal treinen per werkdag, met een gelijkblijvende piek-geluidbelasting per trein, geen gevolgen heeft voor het gebruik van hoogwatervluchtplaatsen en/of slaapplekken van watervogels. Daarbij merkt de Commissie op dat de maatgevende verstoring hier tot geluid beperkt blijft, gezien de aanwezigheid van een dijk tussen de spoorlijn en het invloedsgebied (die voor een barrière zorgt die visuele verstoring tegengaat). De Commissie acht daarom de conclusie in het MER – dat het Theemswegtracé de instandhoudingsdoelstellingen van de Voordelta niet in gevaar brengt – plausibel.

- *De Commissie adviseert, gegeven de onzekerheden in effectbepalingen voor vogels in algemene zin en het gebruik daarbij van de 51 dB(A)-contour in het bijzonder, te monitoren in hoeverre ontwikkelingen in vogelpopulaties optreden die verband kunnen houden met het Theemswegtracé. Informatie over hoogwatervluchtplaatsen en andere vogelconcentraties is daarvoor nodig. Daarmee worden naar verwachting de nu aanwezige kennisleemtes voor de toekomst verkleind en kunnen, indien nodig, maatregelen worden genomen. Aangesloten kan worden bij aanwezige monitoringsprogramma's.*

### 2.2 Externe veiligheid

De effecten voor de externe veiligheid, inclusief mogelijke domino-effecten, zijn zorgvuldig beschreven in het MER. Hieruit blijkt dat de externe-veiligheidsrisico's afnemen door de grotere afstand die door de spoorverlegging ontstaat tussen de bebouwing van Rozenburg en het spoor. Door een verlegging van het tracé is er echter wel een toename in het aantal beperkt kwetsbare objecten binnen de basisnetafstand. Deze toename is toegestaan wegens de reeds bestaande veiligheidscontour in het havengebied Rotterdam.

---

<sup>2</sup> Maasvlakte 2 en Havenbestemmingsplannen.

<sup>3</sup> De eenheid dB(A) is A-gewogen, oftewel gebaseerd op de gevoeligheid van het menselijk oor en verder is gebruik gemaakt van jaargemiddelden. Zeker is dat verschillende vogelsoorten voor andere frequenties geluidgevoeliger zijn en daarom een andere weging behoeven.

- *De Commissie geeft vanuit communicatieoogpunt in overweging om deze veiligheidscontour ook grafisch te presenteren zodat duidelijk wordt dat zowel het huidige als het beoogde tracé binnen deze veiligheidscontour ligt.*
- *De Commissie adviseert de gevolgen voor de omgevingsveiligheid ook op te nemen in het monitorings- en evaluatieprogramma, onder andere in het kader van de vastgestelde risicoplafonds en vervoersprognoses van basisnet.*

## **BIJLAGE 1 : Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** Ministerie van Infrastructuur en Milieu, in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail

**Bevoegd gezag:** Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

**Besluit:** Tracébesluit

**Categorie Besluit m.e.r.:** C2

**Activiteit:** Verleggen van een deel van het spoortracé van de Havenspoorlijn naar de Theems-weg. Het treinverkeer over de Calandbrug wordt opgeheven.

### **Procedurele gegevens:**

Aankondiging start procedure: 15 oktober 2015

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 16 oktober 2015 t/m 12 november 2015

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 1 december 2015

Kennisgeving MER: 10 augustus 2016

Ter inzage legging MER: 11 augustus 2016 t/m 21 september 2016

Toetsingsadvies uitgebracht: 15 november 2016

### **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:

dhr. dr. G.J. van Blokland

dhr. dr. G.P.J. Draaijers (secretaris)

dhr. drs. S.R.J. Jansen

dhr. dr. Y.S. Kok-Palma

dhr. ir. H. Otte

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

### **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: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

**Betrokken documenten:**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiener.nl](http://www.commissiener.nl) projectnummer [3074](#) in te vullen in het zoekvak.

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

**Bezoekadres**

A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

**Postadres**

Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)



