



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# (Ontwerp) Notitie Reikwijdte en Detailniveau Project Calandbrug

(Plan-MER-fase)

Publiekssamenvatting



In 2020 is de Calandbrug 50 jaar oud en daarmee aan het einde van de technische levensduur. Samen met het groeiende trein-, water- en wegverkeer betekent dit dat er een oplossing moet komen. Voor het Project Calandbrug is een (Ontwerp) Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Een (Ontwerp) Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) geeft aan waar het project over gaat, waarom het onderzoek naar milieueffecten wordt uitgevoerd en hoe diepgaand dit onderzoek is. Deze publiekssamenvatting is een verkorte weergave van de inhoud van de NRD voor de Calandbrug, gelegen in het Botlekgebied nabij Rozenburg.

### De publiekssamenvatting heeft de volgende indeling:

#### 1. Aanleiding

Waarom moet de Calandbrug aangepakt worden?

#### 2. (Ontwerp) Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Wat staat in de notitie?

#### 3. Kansrijke alternatieven

Wat zijn mogelijke oplossingen?

#### 4. Procedure en inspraak

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





## 1. Aanleiding

De Calandbrug is verouderd en vormt een toekomstig knelpunt voor het trein-, water- en wegverkeer. Daarom wordt gezocht naar een oplossing die zowel de levensduur als het capaciteitsprobleem aanpakt. Totdat een keuze voor een permanente oplossing is gemaakt, wordt aan de Calandbrug met grote regelmaat onderhoud uitgevoerd. Zo blijft de brug in goede conditie en optimaal beschikbaar voor het trein- en wegverkeer.

### Calandbrug

De Calandbrug is een stalen hefbrug uit 1969. De brug telt 2x2 rijstroken voor wegverkeer en de gevaarlijke stoffenroute, twee goederensporen, een voetpad en een fietspad. De goederensporen op de brug maken deel uit van de Havenspoorlijn Rotterdam en de Betuweroute en ontsluiten het spoorwegverkeer van en naar de Europoort en de Maasvlakte. Achter de Calandbrug ligt de Britanniëhaven. Voor de scheepvaart wordt de Calandbrug zo'n 8 keer per dag geopend. In het jaar 2010 waren er ruim 3500 scheepvaartbewegingen onder de brug. De Calandbrug ligt over de enige toegangspoort voor de zeescheepvaart van en naar deze haven. Ook vormt de brug een doorgaande wegverbinding (N15). Voor een goede doorstroming van het wegverkeer is in 2004 al de Burgemeester Thomassentunnel aangelegd.

### Aanpak Calandbrug

De Calandbrug moet aangepakt worden voor twee doeleinden:

- In 2020 bereikt de brug het einde van haar technische levensduur;
- voor het treinverkeer ontstaat een capaciteitsknelpunt.

Het vervoer per spoor neemt door de komst van Maasvlakte 2 toe. Door het toenemende scheepvaartverkeer moet de brug vaker open. Het trein- en wegverkeer ondervindt hier hinder van.

Voor het Project Calandbrug zijn aandachtspunten opgenomen waarmee rekening wordt gehouden. Allereerst worden belemmeringen voor de zeescheepvaart in de Britanniëhaven zoveel mogelijk voorkomen. Ten tweede wordt rekening gehouden met de functie die de brug vervult voor het weg- en langzame verkeer, het vervoer van gevaarlijke stoffen, de calamiteitsroute en de extra capaciteit voor de A15. Tot slot: de bewoners van het nabijgelegen Rozenburg ervaren geluidsoverlast van treinen die over de stalen brug rijden. Het streven is de situatie van eventuele geluidsoverlast bij Rozenburg niet te verslechteren, en zo mogelijk te verbeteren.

### Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Het Project Calandbrug is een rijksproject, waarbij de initiatiefnemer de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is. Deze bereidt de besluitvorming voor. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de volgende partijen:

- ProRail
- Keyrail
- Havenbedrijf Rotterdam
- Rijkswaterstaat
- Gemeente Rotterdam
- Stadsregio Rotterdam Rijnmond

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu treedt op als bevoegd gezag. Dit betekent dat het ministerie bevoegd is om beslissingen te nemen in dit project. ProRail en Havenbedrijf Rotterdam maken (samen met het ministerie) deel uit van de projectorganisatie.

## 2. (Ontwerp) Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Op 4 juli 2013 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de startbeslissing genomen voor het Project Calandbrug. Dit betekent dat de verkenningsfase start. De (Ontwerp) Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) maakt onderdeel uit van de verkenningsfase.

In de verkenningsfase verkent de projectorganisatie oplossingen, selecteert kansrijke alternatieven en bepaalt milieueffecten. De te onderzoeken effecten lopen uiteen van geluid, trillingen en ecologie tot externe veiligheid en gezondheidseffecten. Een compleet overzicht staat in de NRD. De onderzoeksresultaten van de milieueffecten worden gepubliceerd in het milieueffectrapport (planMER). Op deze wijze wordt het milieubelang volwaardig meegewogen in de definitieve besluitvorming.

De (Ontwerp) Notitie Reikwijdte en Detailniveau omschrijft:

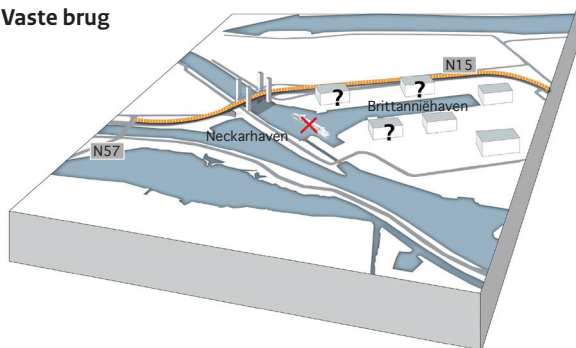
- eerdere onderzoeken en studies;
- relevant beleid en bestuurlijke afspraken;
- kenmerken van het project en de problematiek;
- mogelijke oplossingsrichtingen;
- kansrijke alternatieven;
- de te onderzoeken milieueffecten;
- planning en procedure.



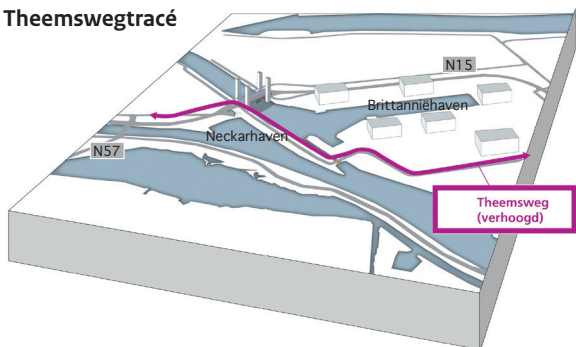
### 3. Kansrijke alternatieven

De projectorganisatie heeft vier kansrijke alternatieven geselecteerd. Deze worden nader onderzocht. Het is ook mogelijk dat geen van de onderstaande alternatieven wordt uitgevoerd. De Calandbrug wordt dan wel grootschalig gerenoveerd.

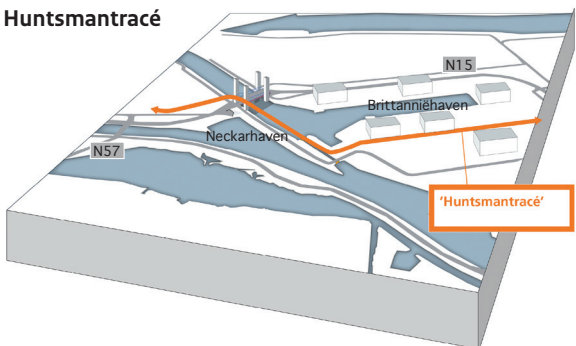
#### Vaste brug



#### Theemswegtracé



#### Huntsmantracé



#### Vaste brug

Bij dit alternatief wordt de huidige beweegbare brug aangepast tot een vaste brug. Hierdoor kan het trein- en wegverkeer ongehinderd over de brug rijden. Een vaste brug sluit de Brittanniëhaven af voor een deel van de zeescheepvaart. Hierdoor kan een aantal bedrijven in de Brittanniëhaven hun activiteit verminderd of helemaal niet meer uitvoeren. Bedrijven kunnen hiervoor (gedeeltelijk) in hun schade gecompenseerd worden.

#### Verlegging spoortracé

Bij dit alternatief wordt de spoorlijn omgeleid via een andere route dan de Calandbrug, waardoor een spoorbrug over het Calandkanaal niet nodig is. Trein- en scheepvaartverkeer worden hiermee gescheiden. Er zijn twee tracés mogelijk, het Theemswegtracé en het Huntsmantracé.

#### Theemswegtracé

Het Theemswegtracé loopt parallel langs de Theemsweg van oost naar west, vanaf de Merseyweg tot aan de Moezelweg. Het tracé ligt voor een groot deel van het traject op een verhoogd spoorviaduct, omdat kruisingen (met wegen, de kabels en leidingenstrook en de Rozenburgsesluis) ongelijkvloers moeten worden.

#### Huntsmantracé

Bij het Huntsmantracé wordt de spoorlijn over de Calandbrug omgeleid vanaf de Merseyweg over het bedrijventerrein tussen de zuidkade van de Brittanniëhaven en de Theemsweg naar de Rozenburgsesluis en de Neckarweg. Ook dit traject loopt via een verhoogd spoorviaduct.

#### Optie: Calandbrug verwijderen

Bij het verleggen van het spoortracé (Theemswegtracé of Huntsmantracé) kan ervoor gekozen worden de Calandbrug te verwijderen. Dit heeft echter gevolgen voor het wegverkeer, namelijk (vracht)autoverkeer van en naar Rozenburg, (vracht)autoverkeer dat vanaf de N57 in de richting van Rotterdam gaat, vervoer gevaarlijke stoffen en/of hoge lading, langzaam verkeer, maar ook voor de calamiteitenroute en de capaciteit in de A15-corridor. Indien de brug wordt verwijderd, moet een andere oplossing gezocht worden voor de oversteek van wegverkeer over het Calandkanaal.

#### Beter Benutten Maatregel

Dit alternatief gaat uit van een grootschalige renovatie van de Calandbrug. Het omvat ook een pakket van (proces)maatregelen om de capaciteit van het spoor te vergroten op de lange termijn. Hierbij kan gedacht worden aan het spreiden van treinen. Door dit pakket van maatregelen hebben trein- en scheepvaartverkeer minder effect op elkaar.

## 4. Procedure en inspraak

### Procedure

Het Project Calandbrug volgt de m.e.r.-procedure, deze procedure brengt de effecten in beeld op het milieu. Voor de verschillende stappen in de procedure worden verschillende milieueffectrapporten (MER) geschreven. Het onderstaande figuur omschrijft de verschillende stappen in het Project Calandbrug.

Deze NRD is de start voor de planMER. In de planMER worden alle milieueffecten van onderzochte alternatieven samengevat. Ook wordt een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) opgesteld. Op basis van het planMER, de MKBA en eventuele reacties (zienswijzen) kiest de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu één alternatief: het voorkeursalternatief.

Het voorkeursalternatief wordt vastgelegd en omschreven in de Rijksstructuurvisie. De Tweede Kamer bespreekt de Rijksstructuurvisie. Afhankelijk van de gekozen oplossing (voorkeursalternatief) moet een Tracéwetprocedure doorlopen worden. De Tracéwetprocedure wordt bijvoorbeeld ingezet bij de aanleg van nieuwe wegen of spoorlijnen. De gekozen oplossing wordt na het voorkeursbesluit verder in detail uitgewerkt en uiteindelijk uitgevoerd.

### Inspraak

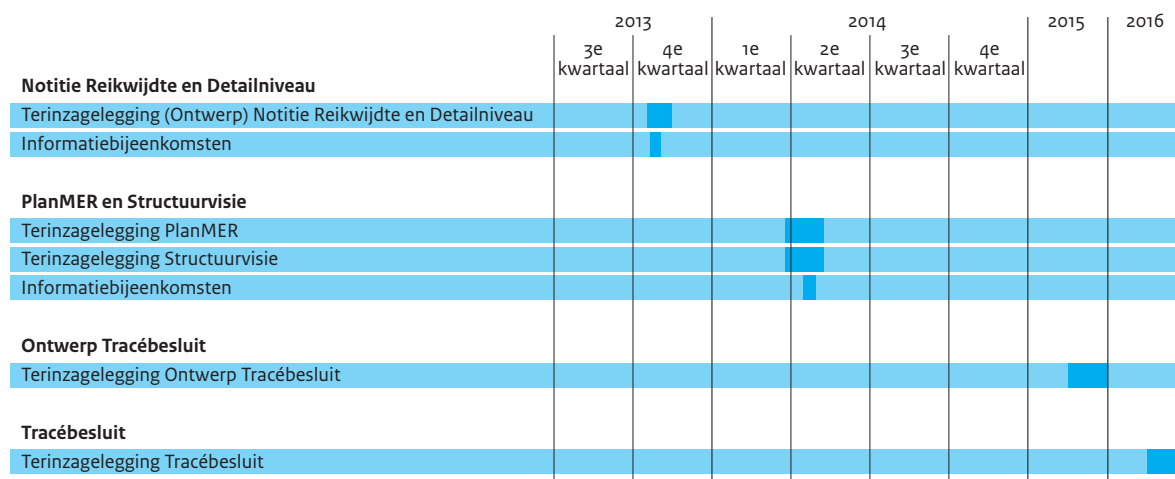
Gedurende het project zijn er verschillende inspraakmomenten. Deze momenten zijn weergegeven in het onderstaande figuur en worden inspraakperioden genoemd. In deze vastgestelde periode kunt u reageren op de plannen. Uw schriftelijke reactie wordt een zienswijze genoemd. Iedere zienswijze wordt zorgvuldig bekeken en waar mogelijk meegenomen in de op te stellen plannen en de te nemen besluiten.

Graag ontvangen wij uw zienswijze bij voorkeur digitaal. Dat kan via [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl). Of per post: Centrum Publieksparticipatie, Project Calandbrug, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag. We stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

### Meer informatie

Voor vragen over de participatie en procedure kunt u terecht bij het Centrum Publieksparticipatie, telefoonnummer: 070 - 456 96 00 en op [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl) onder 'actuele zienswijzeprocedures'. Ook kunt u voor meer informatie terecht op de website van het Project Calandbrug: [www.projectcalandbrug.nl](http://www.projectcalandbrug.nl)

### Planning op hoofdlijnen Project Calandbrug



## Terinzagelegging (Ontwerp) Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De (Ontwerp) Notitie Reikwijdte en Detailniveau ligt van 17 oktober tot en met 13 november ter inzage. U kunt de notitie downloaden via [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl). U kunt het voornemen ook inzien bij onderstaande instanties:

### Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tel: 070-456 00 00  
Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Openingstijden:  
ma t/m vrij 07.30-19.30 uur

### Gemeente Rotterdam

Tel: 14010  
Stadswinkel XL Centrum  
Coolsingel 40  
(ingang Doelwater tegenover hoofdbureau politie)  
3011 AD Rotterdam  
Openingstijden:  
ma t/m vrij 09.00-16.00 uur (op do 9.00-13.30 uur)

### Deelgemeente Rozenburg

Tel: 14010  
Jan van Goyenstraat 1  
3181 HR Rozenburg  
Openingstijden:  
ma t/m do 08.30-16.30 uur (gesloten tussen 12.30-13.30 uur)  
vrij 08.30-15.30 uur (gesloten tussen 12.30-13.30 uur)

### Gemeente Brielle

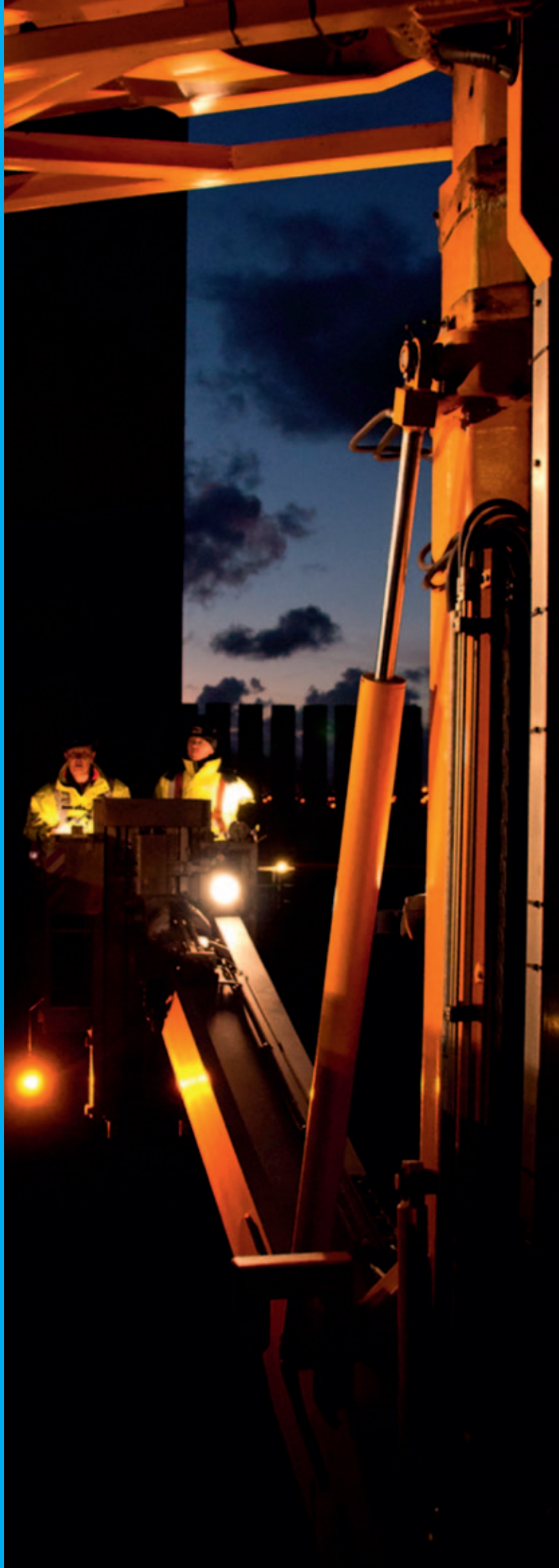
Tel: 0181-47 11 11  
Slagveld 36  
3231 AP Brielle  
Openingstijden:  
ma t/m vrij 08.00-16.30 uur  
do tevens 17.30-19.30 uur

### Gemeente Bernisse

Tel: 0181-66 72 00  
Gemeenlandsedijk Noord 26  
3216 AG Abbenbroek  
ma t/m vrij 8.30-16.00 uur (gesloten tussen 12.00-13.00 uur)  
di tevens 18.00-20.00 uur

### Colofon

Fotografie: Arjan Vlaswinkel (voorpagina, pagina 7),  
Herman Broers (pagina 3) en Dick Sellenraad (pagina 4)



Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Project Calandbrug

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

[www.rijksoverheid.nl/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ienm)

[www.projectcalandbrug.nl](http://www.projectcalandbrug.nl)

Oktober 2013 (tweede druk)