

Containertransferium Alblasserdam

Startnotitie m.e.r.

Definitief

Havenbedrijf Rotterdam
Wilhelminakade 909
Postbus 6622
3002 AP Rotterdam

Grontmij Nederland bv
Waddinxveen, 29 juli 2009

Verantwoording

Titel : Containertransferium Alblasserdam
Subtitel : Startnotitie m.e.r.
Projectnummer : PN 276616
Referentienummer : 99092537 - Boonman/DB
Revisie : definitief
Datum : 29 juli 2009

Auteur(s) : ir. Petra Boonman
E-mail adres : petra.boonman@grontmij.nl
Gecontroleerd door : drs. Robert Jan Jonker
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd door : drs. Bart Dercksen
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Coenecoop 55
2741 PH Waddinxveen
Postbus 190
2740 AD Waddinxveen
T +31 182 62 55 00
F +31 182 62 55 10
midwest@grontmij.nl
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding activiteit	5
1.2	Locatie activiteit	5
1.3	Waarom een m.e.r.-procedure?.....	6
2	Probleem- en doelstelling	7
2.1	Probleemanalyse	7
2.2	Doelstelling.....	7
2.3	Oplossing	7
3	Locatiekeuze Containertransferium	11
3.1	Zoekgebied en locaties	11
3.2	Publieke en private conclusies.....	14
4	Alternatieven in het MER	17
4.1	Wat ligt vast?.....	17
4.2	Toelichting op de ligging van de haven	17
4.3	Routekeuze ontsluiting vrachtverkeer van CT naar A15	19
4.4	Alternatieven voor de inrichting van het Containertransferium	19
4.5	Te onderzoeken alternatieven in het MER	20
5	Omgevingsanalyse	22
5.1	Huidige bestemming en plangebied	22
5.2	Ruimtegebruik, landschap, cultuurhistorie en archeologie	23
5.3	Verkeer en infrastructuur	25
5.4	Luchtkwaliteit.....	27
5.5	Geluid: industrielawaai.....	27
5.6	Externe Veiligheid	27
5.7	Natuur	28
5.8	Bodem en water	28
5.8.1	Water.....	28
5.8.2	Bodem.....	28
5.9	Duurzaamheid.....	29
6	Effecten	30
6.1	Verkeer en vervoer	30
6.1.1	Verkeerseffecten op de A15	30
6.1.2	Verkeerseffecten lokaal	30
6.1.3	Scheepvaart effecten	31
6.1.4	Verkeersveiligheid effecten.....	31
6.2	Geluid	32
6.2.1	Wegverkeerslawai.....	32
6.2.2	Industrielawaai	32
6.3	Lucht	33
6.3.1	Emissies bedrijfsvoering CT	33
6.3.2	Emissies wegverkeer en scheepvaart	33
6.4	Externe veiligheid.....	33

6.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	34
6.6	Bodem.....	35
6.7	Water.....	35
6.8	Natuur	35
6.9	Beoordelingskader voor het MER Containertransferium	36
7	Toelichting op de procedure	37
7.1	Procedures: m.e.r., bestemmingsplan en vergunningen	37
7.2	Betrokken partijen m.e.r.-procedure	38
7.3	Inspreken op de startnotitie.....	38
Bijlage	Literatuur	39

1 Inleiding

1.1 Aanleiding activiteit

Het vervoer met containers neemt wereldwijd toe. De haven van Rotterdam heeft in dat wereldwijde netwerk een goede positie en de containeroverslag zal, na de effecten van de kredietcrisis, de komende jaren sterk blijven toenemen. Met verschillende projecten wordt de aan- en afvoer van de containers gefaciliteerd, zoals Maasvlakte 2, de Betuweroute en de uitbreiding van de A15. Een belangrijk deel van de containers met een internationale bestemming verlaat de haven van Rotterdam per binnenvaartschip of trein.

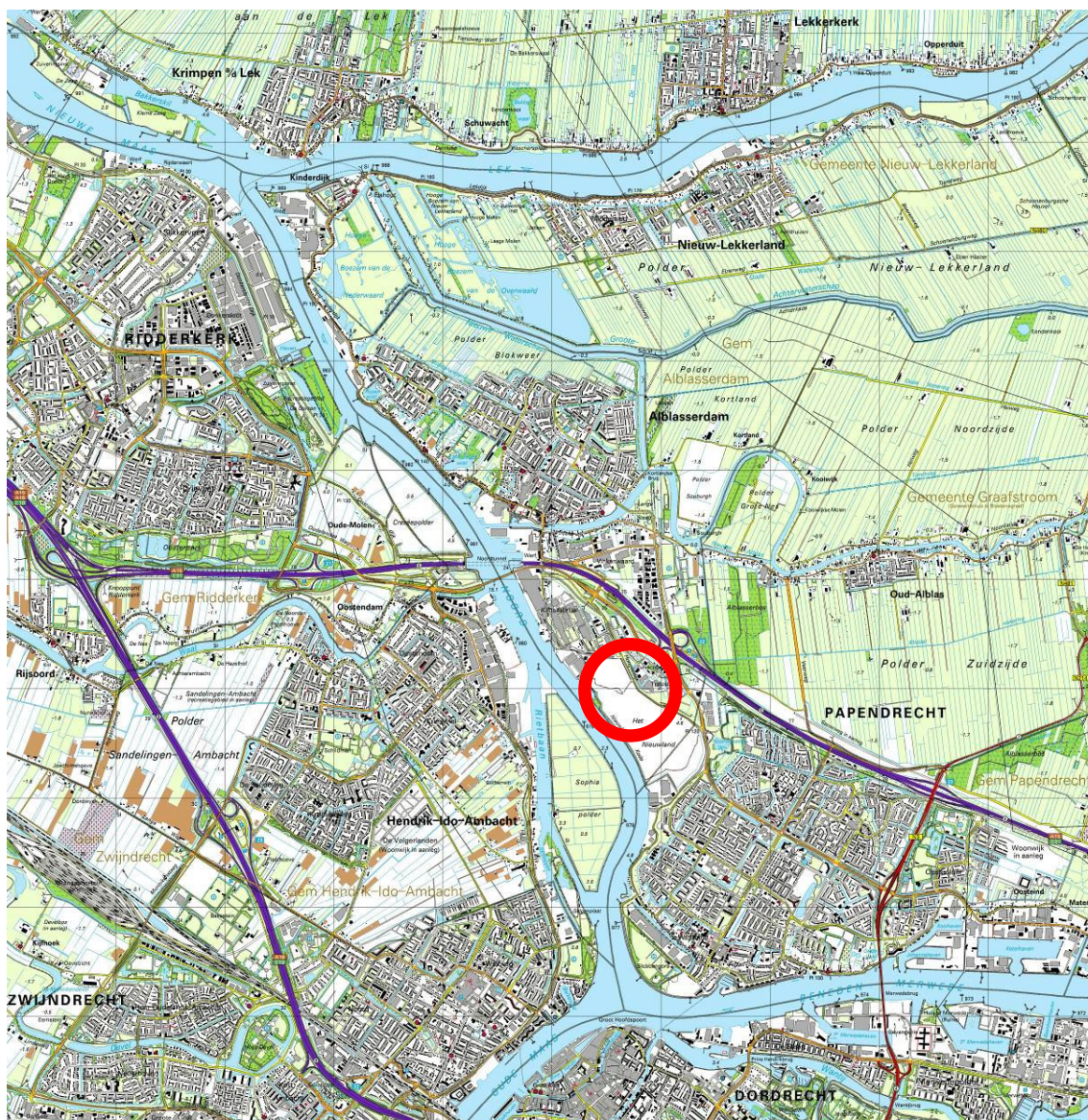
Om de modal split¹ doelstellingen van de Rotterdamse haven te realiseren is het ook voor containers met een binnenlandse bestemming verdere versterking van het vervoer door binnenvaart noodzakelijk. De Betuweroute draagt bij aan deze modal split, maar is niet voor alle bestemmingen een geschikt alternatief voor het wegtransport. Op dit moment zijn er bij de zeehaventerminals logistieke problemen bij het afwikkelen van de containers per binnenvaart en met wegtransport naar het achterland. Havenbedrijf Rotterdam (HbR) wil met marktpartijen op verschillende manieren de betrouwbaarheid en efficiëntie van de logistieke afwikkeling per binnenvaart en wegtransport verbeteren [Randstad Urgent, 2008].

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft het initiatief genomen voor de ontwikkeling van een Container Transferium. Een Container Transferium zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de bovengeschetste problematiek.

1.2 Locatie activiteit

Het Container Transferium komt ten oosten van de haven van Rotterdam in Alblasterdam op het bedrijventerrein Nieuwland te liggen (zie figuur 1). Vrachtwagens en binnenvaartschepen kunnen hier de containers ophalen en afleveren. Met moderne en schone binnenvaartschepen worden de containers vervolgens in geconcentreerde stromen vervoerd tussen het Container Transferium en de containerterminals op de 1e en 2e Maasvlakte. Hoofdstuk 3 en 4 gaan in op de keuze voor deze locatie en de inrichting van het Containertransferium (CT).

¹ Met modal split wordt in dit geval bedoeld: de verdeling van de verplaatsing van goederen over de diverse vervoermiddelen (modaliteiten): weg, water en rail.



Figuur 1 Locatie activiteit Alblasserdam, bedrijventerrein Nieuwland

1.3 Waarom een m.e.r.-procedure?

De besluitvorming over realisatie van een haven voor schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer is m.e.r.-plichtig. Het m.e.r.-plichtige besluit is het vaststellen van het bestemmingsplan (Besluit m.e.r. Categorie C 4.1).

Initiatiefnemer voor de m.e.r.-procedure is het HbR. Na de startnotitie m.e.r. zal de toekomstige exploitant de rol van initiatiefnemer overnemen. Bevoegd gezag is de gemeente Alblasserdam, vanuit haar verantwoordelijkheid om het bestemmingsplan voor het plangebied aan te passen en vast te stellen.

De initiatiefnemer wil met de m.e.r.-procedure aantonen dat een duurzaam CT gerealiseerd zal worden. Daarnaast moet het MER voldoende informatie opleveren om de milieuvergunningen aan te vragen.

Hoofdstuk 7 geeft een toelichting op de (m.e.r.-)procedure en de wijze waarop op deze startnotitie gereageerd kan worden.

2 Probleem- en doelstelling

2.1 Probleemanalyse

De afgelopen jaren is de containeroverslag in de haven van Rotterdam sterk gegroeid. Tegelijkertijd stagneert de modal shift². Het percentage containers dat per binnenvaartschip en trein van en naar het achterland (Nederland of net over de grens) wordt vervoerd neemt nauwelijks meer toe. De drukte op de zeeterminals werkt zelfs een tegenovergestelde beweging (naar de weg) in de hand. De continue groei van de containeroverslag en de blijvende voorkeur voor de truck draagt bij aan de congestiekans en de fijnstofproblematiek op en langs de A15. Door de hogere congestiekans neemt de onzekerheid in reistijd toe.

Omvangrijke maatregelen zijn nodig voor verbetering van de leefbaarheid en tegengaan van congestie. Naast grootschalige maatregelen die lang duren om ze te realiseren, zoals de A4-Zuid, verbreding van de A15 Maasvlakte Vaanplein en de tweede westelijke oeververbinding wil het HbR ook maatregelen nemen die op korte termijn effect hebben. Deze maatregelen moeten de problemen met reistijd op de A15 tussen Maasvlakte en Ridderster verminderen en tegelijk de luchtkwaliteit positief beïnvloeden.

2.2 Doelstelling

De doelstelling van dit project is tweeledig. Enerzijds het ontlasten van de Ruit van Rotterdam en daarmee beperking van de doorstromingsproblematiek en milieuhinder rond de Ruit (en dan met name de A15). Dit argument weegt de komende jaren extra zwaar als de verbreding A15 MaVa (Maasvlakte Vaanplein) gerealiseerd wordt en de capaciteit dus een aantal jaren kleiner zal zijn dan nu. Anderzijds het vergroten van de efficiency van de aan- en afvoer van containers van en naar de Maasvlakte door reistijdverkortingen voor vrachtwagens.

Deze doelstelling kan behaald worden door het ontwikkelen van een bypass, waarbij de lading buiten het congestiegebied wordt overgezet van truck op binnenschepen, die een shuttle dienst onderhouden met de zeeterminals op de beide Maasvlaktes. Een dergelijke bypass wordt een Containertransferium genoemd. In de volgende paragraaf wordt uitgebreid ingegaan op deze oplossing.

Het project gaat uit van een duurzame inrichting van het Containertransferium. Dit betekent een optimalisatie in materieel (minimaliseren van effecten op lucht en geluid bij gebruik o.a. kranen); energiegebruik; landschap; water en groen.

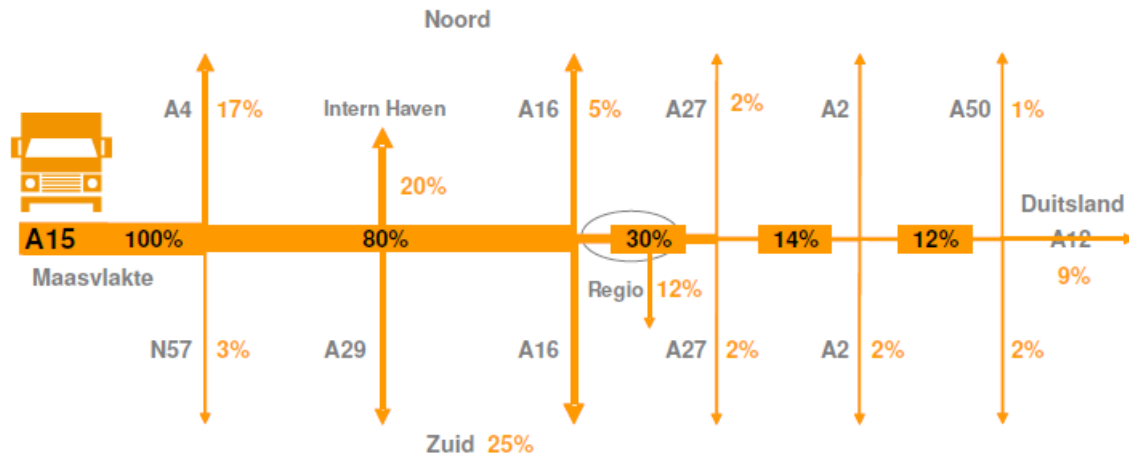
2.3 Oplossing

Op grond van een analyse van het containertransport over de weg blijken Containertransferia een noodzakelijke aanvulling voor de logistieke keten om de groei van het containertransport in Nederland op te vangen. Tegelijkertijd wordt daarmee het wegtransport op de drukste delen van het wegennet verminderd. Met deze containertransferia moeten circa 500.000 vrachtwagens per jaar van de A15 (tussen Ridderster en Maasvlakte) kunnen worden gehaald. Dit zijn vrachtwagens met een bestemming in Nederland, of direct over de grens.

In figuur 2 is schematisch weergegeven hoe het containerwegverkeer zich verdeelt vanaf de Maasvlakte. Na de afslag van de A4 en N57 rijdt nog 80% van het oorspronkelijke aantal

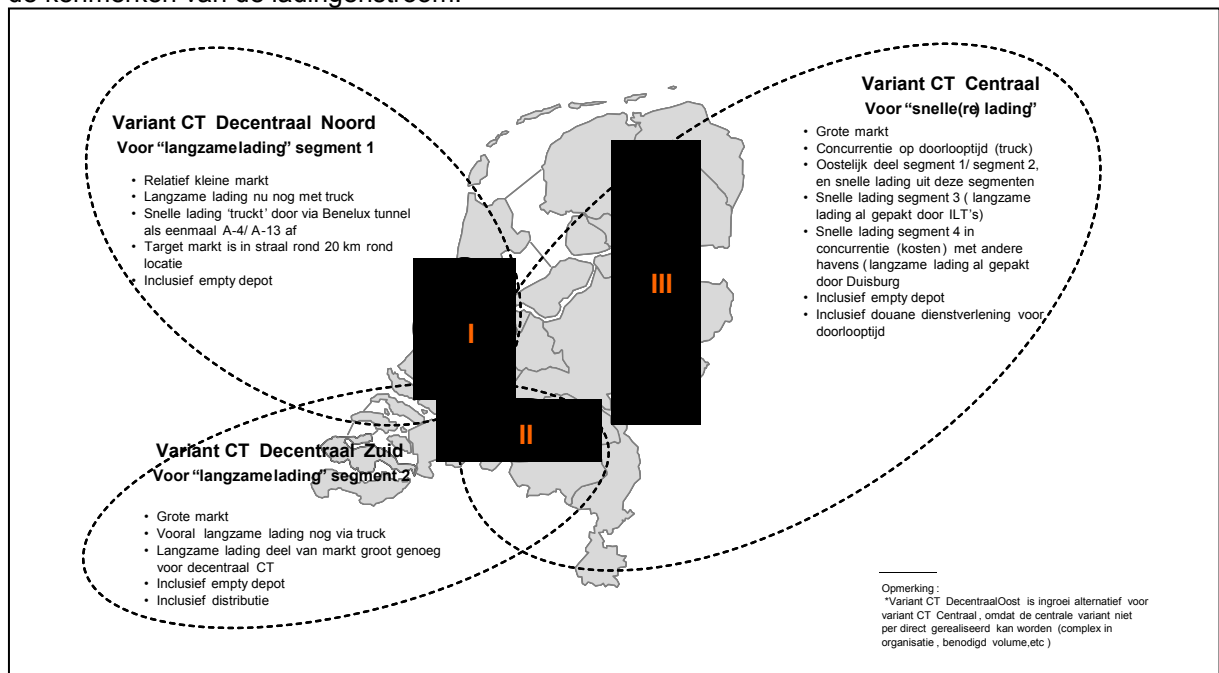
² Modal shift betekent het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door andere vormen van vervoer, met name vervoer per spoor en per schip. Modal shift is een verandering in modal split. Modal split is de vervoersrelatie tussen bijvoorbeeld wegvervoer, vervoer over water en spoorvervoer.

vrachtwagens op de A15. Circa 20% levert de containers direct af in het havengebied en circa 25% beweegt zich naar het Zuiden over de A29 en A16. Voorbij Ridderkerk is dan nog 30% van het oorspronkelijke aantal vrachtwagens via de A15 op weg naar zijn bestemming.



Figuur 2 Verdeling vervoer containers door vrachtverkeer over de A15

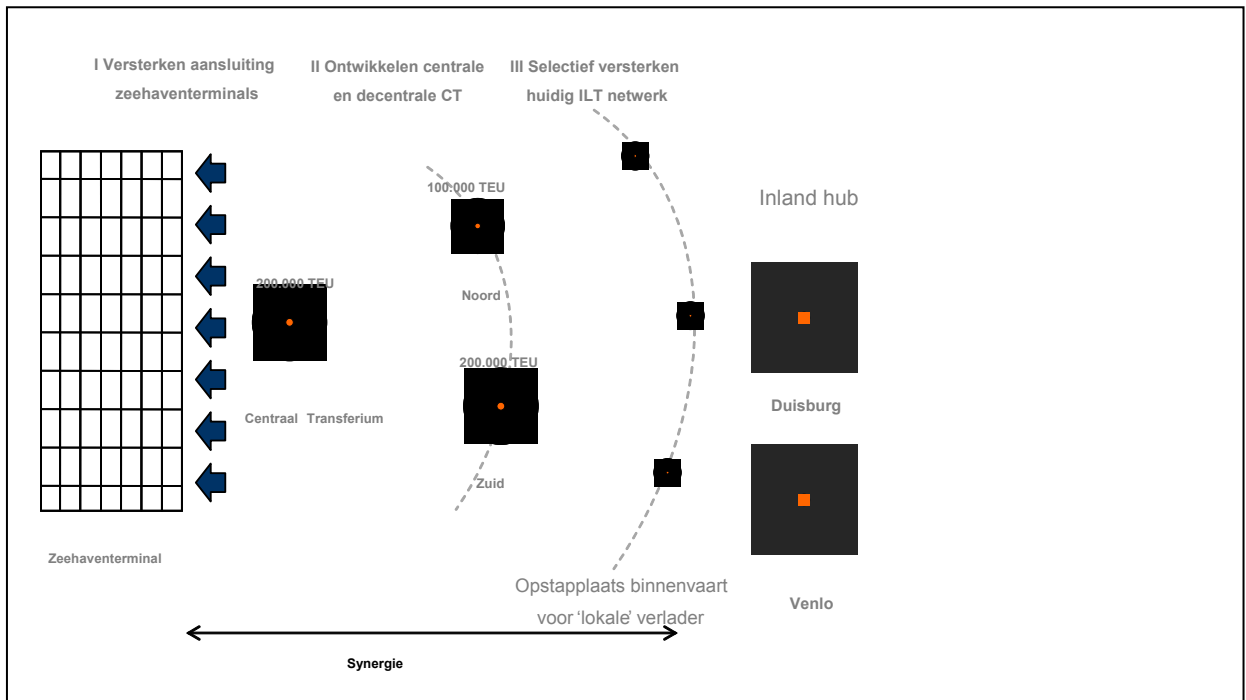
Een Container Transferium is het meest effectief als er een aanzienlijke stroom containers langs komt: bijvoorbeeld direct na de ruit van Rotterdam aan de A15, een zuidelijk transferium dat direct aansluit op de A 29 en de A16, en een noordelijk transferium waar de stroom over A4 en A16/A13/A12 opgevangen kan worden. Figuur 3 geeft deze drie transferia weer met daarbij de kenmerken van de ladingenstroom.



Figuur 3 Kenmerken en concentratie ladingenstroom

Er moet rekening worden gehouden met de verschillende soorten lading die wordt vervoerd in containers. Globaal zijn er twee soorten lading die van en naar de Maasvlakte gaan: langzame lading, waarbij de transportkosten zwaarder wegen dan de snelheid van aflevering en snelle lading, waarbij de snelheid van aflevering de doorslaggevende factor is. De groei van de containermarkt, gecombineerd met de toenemende beperkingen voor vrachtwagenvervoer hebben geleid tot de ontwikkeling van inlandterminals op afstand van de Rotterdamse haven. Ondanks de groei van de inlandterminals voor het opvangen van de langzame lading zal de groei van het wegverkeer voor de snelle lading met bestemming naar verwachting niet afnemen.

In figuur 4 wordt een beeld gegeven van de optimale situatie waarin een robuust netwerk is ontstaan van directe verbinding van de zeeterminals met de drie containertransferia, de inlandterminals en de multimodale centra op grote afstand van de zeeterminals. Met dit netwerk kan de groei van de containerstromen betrouwbaar en efficiënt worden opgevangen, gecombineerd met een vermindering van de groei van het wegtransport van containers over de drukste delen van het wegennet in Nederland.



Figuur 4 Kenmerken en concentratie ladingsstroom

Zowel naar het Noorden (I variant CT decentraal Noord in figuur 3), als naar het Zuiden (II variant CT decentraal Zuid in figuur 3) zijn er initiatieven voor het realiseren van inland containerterminals met een transferiumfunctie, waar vooral de langzame lading terecht kan. Bijvoorbeeld in Amsterdam en in Moerdijk. De verwachting is dat hier de marktpartijen het initiatief nemen om de transferiumfunctie uit te breiden.

Dit project is gericht op een centraal CT. De inzet van een centraal CT langs de A15, dicht bij de ruit van Rotterdam, zou al op korte termijn de groei van het aantal containertransporten op de ruit van Rotterdam kunnen verminderen. Het is de uitdaging voor een centraal Container Transferium om de centrale goederenstroom, ook die met een "snelle" karakteristiek, van de A15 tussen Maasvlakte en Ridderster te verminderen. Hiervoor is het noodzakelijk dat dit Container Transferium aansluit bij de behoefte van deze ladingstromen. Dat wil zeggen dat het transport via het transferium ook qua snelheid en betrouwbaarheid kan concurreren met direct wegtransport naar de zeeterminals.

Dit transferium is met name gericht op de 12% van de vervoersstroom vanuit de Maasvlakte naar de regio, en een deel van de 18% die verder oostelijk gaat (zie figuur 2). Met een centraal CT wordt het vrachtverkeer op de ruit van Rotterdam ontlast en kunnen vrachtwagens dagelijks meer ritten maken dan wanneer zij naar de Maasvlakte zouden moeten gaan. Zeker met het oog op de door Rijkswaterstaat te realiseren verbreding van de A15 Maasvlakte Vaanplein worden op korte termijn, tijdens de aanlegfase van de weg, congestieproblemen voorzien. Het is daarom van belang dat deze CT zo spoedig mogelijk gerealiseerd wordt.

Het Centraal Containertransferium (ca. 200.000 TEU/jaar) betreft een grote markt en zal concurrerend zijn op doorlooptijd met de truck. Deze is geschikt voor zowel snelle als langzame lading uit centraal Nederland en voor snelle lading uit noord, oost en zuid Nederland (de langzame lading uit deze regio's kan via de Inland Terminals en Duisburg vervoerd worden).

Het CT zal een empty depot moeten bevatten en zal douane dienstverlening moeten kunnen aanbieden om de doorlooptijd kort te houden.

Bij de locatiekeuze (zie hoofdstuk 3) zijn de bovenstaande eisen waaraan de CT moet voldoen als uitgangspunt genomen.

3 Locatiekeuze Containertransferium

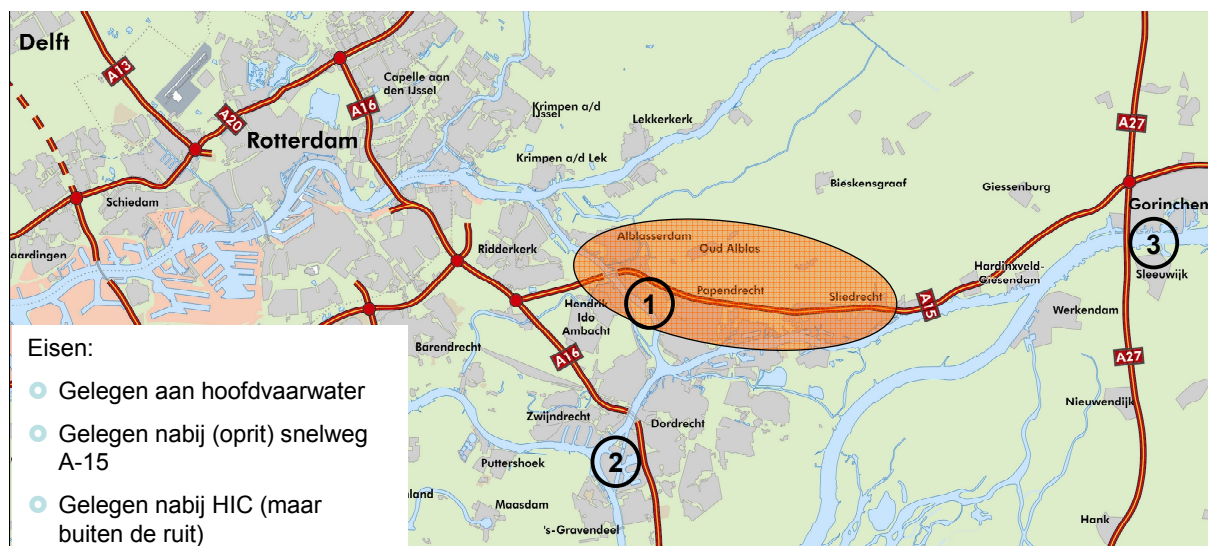
3.1 Zoekgebied en locaties

Op 29 oktober 2007 is de locatiekeuze voor het Containertransferium opgenomen in het programma Randstad Urgent. Het voornemen was om op korte termijn een besluit te nemen over de locatie van het Containertransferium. Het project stond onder leiding van een bestuurlijk duo bestaande uit de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Wethouder Haven van de Gemeente Rotterdam. Binnen dit project is een stuurgroep geformeerd van publieke partijen waarin deelnamen: Regio Drechtsteden, Provincie Zuid Holland, Rijkswaterstaat, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Rotterdam.

Naast dit publieke spoor werd onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam onderhandeld met private partijen over het realiseren van een Containertransferium met een brede ondersteuning vanuit de private belangen bij het transport van Containers van de zeeterminals naar het achterland.

In het contract van Randstad Urgent is bepaald dat het publieke spoor faciliterend is ten aanzien van de keuze die door de private partijen gemaakt worden.

Binnen het publieke spoor is nagegaan in welk zoekgebied een locatie moet worden gezocht voor een centraal Container Transferium. Op grond van de analyse van de transportstromen (zie hoofdstuk 2) is het zoekgebied afgebakend als het gebied rond de A15 tussen het knooppunt Ridderkerk en de A27 (zie figuur 5). Het centrale Container Transferium, met een capaciteit van circa 200.000 teu/jaar aan de kade, dient zo dicht mogelijk achter de ruit van Rotterdam te liggen, aan de A15. Het locatieonderzoek is daarom in eerste instantie gericht op een centraal Container Transferium binnen een zoekgebied van Ridderkerk tot Sliedrecht.



Figuur 5 Zoekgebied

Op basis van een overzicht van de mogelijke locaties (zie tabel 1) in dit zoekgebied kwamen slechts twee terreinen in aanmerking voor het ontwikkelen van een Containertransferium: de Crezée-polder in Hendrik Ido Ambacht en het bedrijventerrein Nieuwland te Alblasserdam. Omdat de Crezée-polder een natuurbestemming heeft viel deze locatie direct af, waardoor er

slechts één geschikte locatie (het voorkeursalternatief) overbleef binnen het zoekgebied: Nieuwland Alblasserdam.

Deze locatie heeft een bestemming waarin een Cat IV en V inrichting mogelijk is, maar voor het gebruik van een kade aan de rivier de Noord is een bestemmingsplanwijziging nodig en moet worden voldaan aan de criteria van het Binnenvaartpolitiereglement voor een vlotte en veilige doorvaart op de Noord.

Op verzoek van de regio Drechtsteden en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is vervolgens nagegaan of ook buiten het zoekgebied locaties voor een containertransferium in aanmerking zouden kunnen komen. Daarbij zijn aanvullend 7 locaties onderzocht. In totaal zijn derhalve 15 locaties geanalyseerd (zie tabellen 1 en 2).

Alle mogelijke locaties zijn in een groslijst weergegeven zowel binnen als buiten het zoekgebied. Deze locaties zijn met elkaar vergeleken op basis van een aantal kenmerken. Deze kenmerken zijn:

- Oppervlakte

Een Container Transferium bestaat uit een kade met kranen, een terrein en depots voor lege containers en eventueel langstaanders. Qua orde van grootte moet minimaal gedacht worden aan een omvang van 6-7 ha. Locaties die kleiner zijn dan 5 hectare komen in principe niet in aanmerking, tenzij er een oplossing is voor de depots. In eerste instantie werd gezocht naar een terreinomvang van 10-15 ha. Na optimalisatie van het ontwerp en beperking van de omvang van het empty depot is in overleg met de beoogde exploitant de omvang van het benodigde terrein teruggebracht tot 6,5 ha.

- Nautische toegang

Een Container Transferium moet minimaal de beschikking hebben over een binnenvaartkade met een voorkeur voor drie, maar minimaal twee, ligplaatsen voor containerschepen.

- Nabijheid van een hoofdweg

Vanuit de nut en noodzaakanalyse van het wegtransport van containers en de markt dient het Container Transferium georiënteerd te zijn op de Oost-West stromen van en naar de haven, die voornamelijk via de A15 lopen. De voorkeur gaat uit naar een locatie dichtbij de Ruit van Rotterdam, die zo dicht mogelijk bij de A15 gelegen is.

- Ontsluiting naar de hoofdweg

Een centraal Container Transferium van 200.000 TEU/jaar betekent dat er tussen de locatie en de A15 circa 180.000 vrachtwagenbewegingen per jaar plaatsvinden. Dit betekent dat de lokale wegen deze vrachtwagenbewegingen minimaal moet kunnen verwerken zonder normoverschrijdingen voor lucht, geluid en externe veiligheid. De effecten van deze verkeersbewegingen voor de lokale infrastructuur en het milieu zijn een belangrijk punt van afweging voor de keuze van de locatie. Bij de selectie van locaties uit de groslijst zijn daarom alleen locaties geschikt die direct via wegen over bedrijventerreinen worden ontsloten op de A15. Daar waar de ontsluiting via of langs woonwijken loopt, is deze locatie als niet geschikt betiteld. Er is een uitzondering gemaakt voor ontsluitingen langs woongebieden waar al voorzieningen moeten worden getroffen omdat zij binnen de grenzen van een gezoneerd bedrijventerrein aanwezig zijn.

- Geluidzone

Omdat er van een Container Transferium 24 uur per dag shuttle diensten varen naar de zee-terminals op de Maasvlakte moet het op een locatie minimaal mogelijk zijn om 24 uur per dag gebruik te maken van de binnenvaartkade, bij voorkeur ook 7 dagen per week. Dit betekent dat de geluidzone van bedrijventerreinen minimaal de mogelijkheid voor deze activiteit moeten kunnen bieden, waarbij de voorkeur uitgaat naar locaties waar in principe inrichtingen van zware milieucategorieën (IV en V) zijn toegestaan.

- Doorlooptijd realisatie CT

Vanuit het urgentieprogramma randstad is het noodzakelijk dat een Container Transferium binnen een redelijke tijd gerealiseerd kan worden. De voorkeur gaat dan ook uit naar locaties die kunnen voldoen aan de milieunormen en waarvoor alleen een procedure voor milieu- en bouwvergunningen hoeft te worden gevolgd. Dit zou betekenen dat een CT tussen 1 en 2 jaar na keuze van de locatie kan worden gerealiseerd. Is een wijziging van het bestemmingsplan nodig, maar past een locatie in principe in de geluidzone en is er geen luchtkwaliteitsprobleem, dan moet worden gerekend met circa 3 jaar. Is aanpassing van een geluidzone zelf nodig, dan loopt de proceduuretijd snel op tot circa 5 jaar. Locaties waarvoor in het streekplan en de structuurvisies van de gemeenten is aangegeven dat deze niet gezoned worden en/of in de toekomst bestemd zijn voor natuur en woningen, zijn voorlopig als niet mogelijk aangemerkt.

De volgende locaties zijn onderzocht op enkele kenmerken vergeleken:

Tabel 1 Locaties binnen zoekgebied

Gemeente	In beschouwing genomen terreinen	Oppervlakte	Nautische toegang	Hoofdweg A15	Ontsluitings- mogelijkheden	Inpasbaar in Geluidzone	Conclusie over mogelijkheid CT
Ridderkerk	Ridderhaven	-	+ (bestaande kades)	0	-	-	Niet realistisch: te klein en geen goede ontsluiting
	Crezéepolder	+	0 (nieuw)	+	0	-	Niet realistisch vanwege de bestemming natuur en de nabijheid van woningen
Alblasser-dam	Nieuwland	+	0 (nieuw)	+	+	0	Voorkeurslocatie
Papendrecht	Ketelhaven/oosteind	-	+ (bestaande kades)	-	-	0	Niet realistisch: geen goede ontsluiting
Sliedrecht	Baanhoek West	-	+ (bestaande kades)	-	-	-	Niet mogelijk: nabijheid vinexlocatie
	Molenplaat/Kerkerak	-	+ (bestaande kades)	-	-	-	Niet realistisch: geen goede ontsluiting
	Oost/Rietlanden	-	+ (bestaande kades)	+	-	-	Niet mogelijk: naast bestaande woningen
Hardinxveld Giessendam	Nieuweweg Haven	-	+ (bestaande kades)	+	-	+	Niet realistisch: geen terrein en geen goede ontsluiting

Tabel 2 Locaties buiten zoekgebied

Gemeente	In beschouwing genomen terreinen	Oppervlakte	Nautische toegang	Hoofdweg A15	Ontsluitings- mogelijkheden	Inpasbaar in Geluidzone	Conclusie over mogelijkheid CT
Dordrecht	Merwedehavens (1, 2)	-	+	+ (via N3)	0	-	Niet realistisch: past niet in de geluidzone en de ontsluiting is onvoldoende
	Kolenhaven	-	+	+ (via N3)	+	0	Niet realistisch: zichtlocatie voor de stad Dordrecht
	Zeehavengebied	+	+	- (+ op A16)	+ (als de maatregelen zijn uitgevoerd)	+	In principe mogelijk: terugvaloptie

Zwijndrecht	Groote Lindt	-	+	- (0 op A16)	0	-	Niet realistisch: past niet in geluidzone, ontsluiting op A15 niet goed
Gorinchem	Avelingen West	-	+	-	+	-	Niet realistisch: geen terrein beschikbaar, toekomstige bestemming past niet
	Avelingen Oost	0 (mits De-pots el-ders)	+	+	+	0	In principe mogelijk als transferium en depots gescheiden worden aan dezelfde ontsluitingsroute: terugvaloptie
Barendrecht	Tunnelbouwterrein	-	0	- (+ op A29)	+	-	Niet mogelijk: geen gezoneerd bedrijventerrein

Veel locaties vallen af vanwege conflicterende bestemmingen: Crezeepolder (natuur), Sliedrecht Baanhoek (woningbouw), Sliedrecht Oost (geen milieuzone, woningbouw), Dordrecht Kolenhaven (stadion, uitgaanscentrum), Barendrecht tunnelbouwlocatie (geen bedrijventerrein), Avelingen West (natuur). Deze locaties zouden alleen ruimte kunnen geven voor een Container Transferium als het streekplan van de provincie en de structuurvisies van de gemeenten op hoofdpunten worden aangepast. Dit is een traject dat zeer veel tijd neemt, met zeer onzekere uitkomst.

Voor de overige locaties blijken twee criteria bepalend voor de selectie van locaties: de ontsluitingsmogelijkheden naar de hoofdwegen en de mogelijke inpasbaarheid in de geluidzone.

Het bleek dat buiten het zoekgebied de locaties Zeehavengebied Dordrecht en Avelingen Gorinchem mogelijkheden boden om als containertransferium te ontwikkelen. Voor deze locaties en voor de locatie Alblasserdam zijn vervolgens stakeholderanalyses gemaakt met een overzicht van de kansen en bedreigingen voor realisatie van een Container Transferium op deze locaties.

Voorwaarde van de locatie Alblasserdam is dat kan worden voldaan aan de eisen voor het verkrijgen van een ontheffing van Rijkswaterstaat voor een nieuwe kade aan de Noord. Hierover zijn principe afspraken gemaakt met het ministerie van Verkeer en Waterstaat (zie paragraaf 4.1 ligging van de haven).

3.2 Publieke en private conclusies

Op basis van de stakeholderanalyse is in het private spoor een eenduidige voorkeur uitgesproken voor de locatie Alblasserdam. Door de stuurgroep van de publieke partijen is in april 2008 bepaald dat de definitieve locatiekeuze pas kan worden bepaald als de informatie over de mogelijkheden van Zeehavengebied Dordrecht op gelijkwaardig niveau met die van de locatie Nieuwland Alblasserdam kan worden afgewogen. De locatie Avelingen Gorinchem werd door alle partijen als niet realistisch bestempeld.

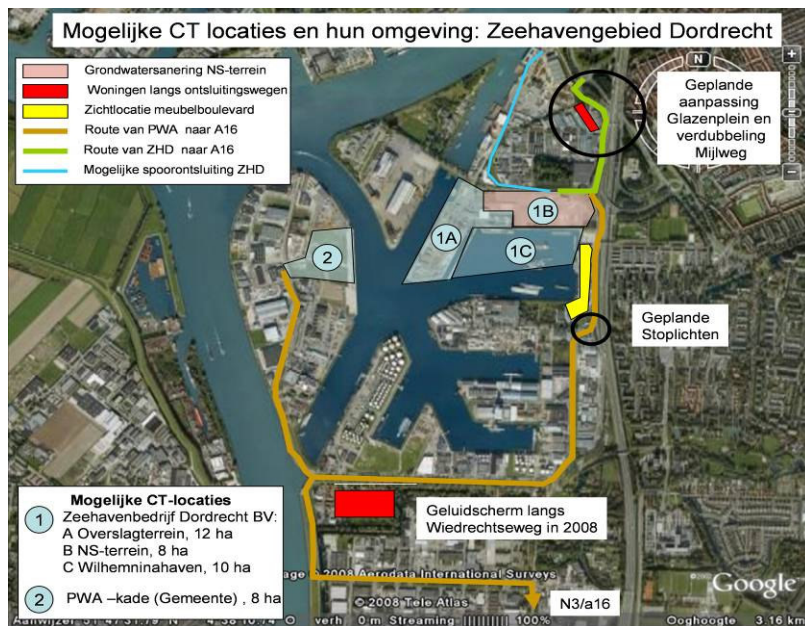
Omdat de regio Drechtsteden een sterke voorkeur had voor het realiseren van het CT in het zeehavengebied van Dordrecht is een vergelijking tussen de locatie Alblasserdam en Dordrecht uitgebreid met een analyse van de businesscases voor deze locaties.

Op onderstaande kaart is een overzicht gegeven van de belangrijkste kenmerken van de locatie Nieuwland Alblasserdam en de omgeving daarvan. Aan de overkant van de rivier de Noord is een bestemmingsplan in voorbereiding voor de ontwikkeling van woningbouw op de Noordoevers. Ook dit is in de kaart meegenomen.



Figuur 6 Kenmerken locatie Nieuwland, Alblasserdam

In het Zeehavengebied van Dordrecht zijn er in principe mogelijkheden voor een Container Transferium die passen in de geluidzone en het nieuwe bestemmingsplan, maar de ontsluiting is gericht op de A16, terwijl een centraal Container Transferium zich volgens de nut en noodzaak analyse moet richten op de A15. Vanwege deze ligging t.o.v. de A 15 hebben de beoogde exploitanten schriftelijk te kennen gegeven niet te willen investeren in een Container Transferium op de locatie Dordrecht zeehaven.

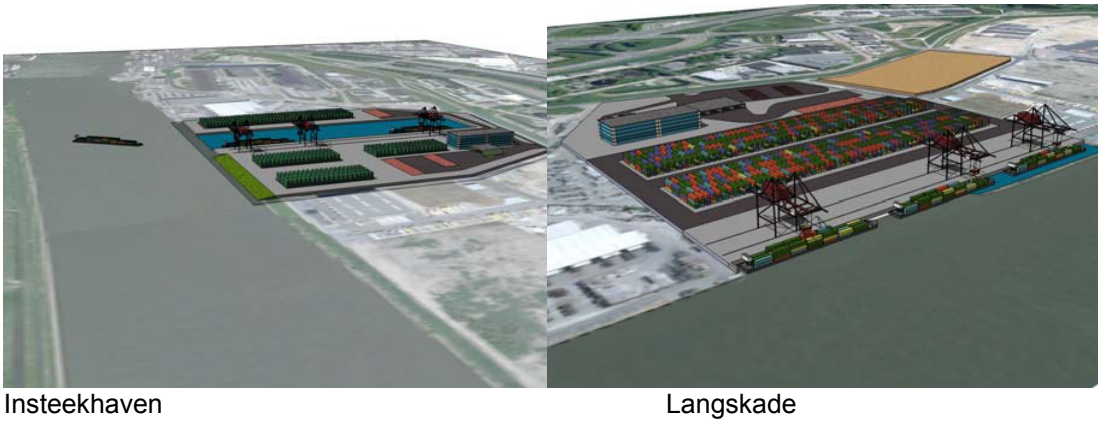


Figuur 7 Kenmerken locatie Zeehavengebied Dordrecht

De complete informatie over de locaties Nieuwland Alblasserdam en het Zeehavengebied Dordrecht (milieu, verkeer, businesscase) is gewogen in een tweetal bestuurlijke conferenties, die hebben plaatsgevonden in januari en maart van 2009, waaraan naast de publieke partijen en het Havenbedrijf Rotterdam ook een vertegenwoordiging van het beoogde consortium van private partijen deelnam.

De conclusies van deze conferenties zijn besproken in de gemeenteraden van de Drechtsteden en hebben geleid tot besluitvorming van de publieke partijen.

Op 29 juni 2009 is een overeenkomst getekend van alle publieke partijen met het Havenbedrijf Rotterdam voor uitwerking van de locatie Nieuwland Alblasserdam. Tegelijkertijd hebben de private partijen met het Havenbedrijf Rotterdam overeenkomsten getekend voor de ontwikkeling van het CT op deze locatie.



Uit nautisch onderzoek blijkt dat een langskade de voorkeur heeft boven een insteekhaven. De effecten van passerende vaart in het geval van een langskade met een kleine inkassing zijn iets groter dan bij de insteekhavens maar de verschillen zijn klein en overkomelijk. Een langskade is beter voor de aan- en afmeermanoeuvres en het ruimtebeslag op het beschikbare terrein is (veel) kleiner. [Marin, 2008]

Het belangrijkste bezwaar tegen een langskade is de hinder voor de overige vaart. De overige vaart is reglementair verplicht om vaart te minderen bij passage van een kade. De noodzaak hiertoe kan afnemen als het schip zodanig wordt afgemeerd dat de hinder minimaal is. Hierbij kan men denken aan een methode om het schip star af te meren. De langskade wordt 35 meter landinwaarts ingekast en de schepen worden voldoende goed afgemeerd. De langskade moet voldoende ruimte bieden om 3 schepen van tenminste 90 meter te kunnen aanmeren. Voor het realiseren van de ingekaste langskade is een extra oppervlakte van 0,9 hectare nodig. Uit overleg tussen Rijkswaterstaat en het HbR blijkt dat deze oplossing aanvaardbaar is voor RWS. Dit is vastgelegd in een overeenkomst [Randstad Urgent, juni 2009 en Randstad Urgent maart 2009]. Er is gekozen voor de ingekaste langskade. Dit is geen te onderzoeken variant meer in het MER.

Onderstaande figuur laat in beeld zien hoe een dergelijke langskade en inrichting er uit kan komen te zien.



Figuur 9 Artist impression ingekaste langskade en inrichting CT

4.3 Routekeuze ontsluiting vrachtverkeer van CT naar A15

De route van het Containertransferium naar de A15 loopt via de A15 Grote Beer Edisonweg en Van Wenaeweg. Deze ontsluitingsroute leidt niet tot een overschrijding van de norm van 50 dB(A) ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen. Uitgaande van de ontsluitingsroute (via de Edisonweg) leidt het aspect geluidhinder niet tot belemmeringen. Vanuit het aspect geluid wordt aanbevolen het containertransferium te ontsluiten over de Edisonweg [Randstad Urgent, 2008, p16].

De route via de Van Hoogendijk naar Grote Beer wordt niet gefaciliteerd voor vrachtverkeer. De ontsluitingswegen zijn aangegeven in figuur 6, paragraaf 3.2, locatie Alblasterdam Nieuwland. De route van het CT via Papendrecht naar de N3/A15 wordt ontmoedigd. Sluipverkeer van vrachtwagens wordt, zoals opgenomen in de overeenkomst, tegengegaan door een rechtsaf-verbod in te stellen voor het vrachtverkeer komende vanaf de Van Wenaeweg [Goudappel, 2009].

4.4 Alternatieven voor de inrichting van het Containertransferium

Locatie en ligging zijn bekend. Maar hoe komt een Containertransferium met een langskade er uit te zien? Aan de waterzijde bevinden zich twee binnenvaartkranen om de binnenvaartshuttles en eventuele overige schepen te laden en lossen. Het kunnen mobiele kranen zijn, of portaal kranen met de stack (voorraad) tussen de kraanpoten. Op de volgende foto's is goed het verschil te zien.



Mobiele kraan



Portaal kraan

Het transport van de containers van de kraan kan gedaan worden door zogenaamde Reach stackers. Deze zware machines kunnen de containers tot 4 hoog stapelen. Lege containers worden behandeld met lichtere machines de z.g. "Empty Handlers." In de volgende foto's zijn de verschillen te zien.



Reach stacker



Empty Handler

Basis alternatief: 2 mobiele kranen, 6 reach stackers, 2 empty handlers

In deze variant wordt er per ligplaats 1 mobiele kraan (diesel) gebruikt. Deze zal ca 60% van de tijd bezig zijn met laad- en losactiviteiten, gedurende 24 uur per dag. Per kraan zijn 3 reach stackers nodig om de containers van en naar de stack te brengen, iedere reach stacker zal ca 60% van de tijd effectief werken. De empty handlers zullen alleen in de dag- en avondperiode gebruikt worden (met een effectieve bedrijfstijd van ook weer zo'n 60%). Qua werktijden is er een minimale en maximale variant (verschil zit in de nachtperiode) [Randstad Urgent, 2008]. Op zondag zal er geen vervoer over de weg plaatsvinden in verband met de zondagsrust.

Duurzame alternatief: 2 portaal kranen (elektrisch), 2 reach stackers, 2 empty handlers

In deze variant wordt het laden, lossen en stacken in principe met elektrische portaal kranen uitgevoerd waardoor er minder diesel aangedreven equipment nodig is. Reach stackers zijn aanvullend en bedoeld als back-up. Ook hier wordt weer uitgegaan van een effectieve bedrijfstijd van 60% voor al het materieel. In deze variant moet 24/7 op 2 ligplaatsen gewerkt worden. Qua werktijden is ook hier een minimale en maximale variant (verschil zit in de nachtperiode). Op zondag zal er geen vervoer over de weg plaatsvinden in verband met de zondagsrust.

Duurzaam + alternatief: duurzame variant met aanvullende maatregelen

In de duurzame variant kunnen ook nog aanvullende maatregelen genomen worden. Te denken valt aan bijvoorbeeld de volgende maatregelen:

- 2 elektrische brugkranen
- Reachstackers en emptyhandlers op schonere brandstof, LNG, LPG of biobrandstoffen
- walstroomvoorziening voor de binnenvaart
- geen onnodige arbo piepjes, maar zwaailichten
- intelligente verlichting, alleen daar waar strikt nodig
- Geluidsbesparende spreader (elektrisch en voorzien van (geluids)dempende oplegging)
- Geluidafdichting/beperking van hooggelegen kraanhijslietwerk en totale kraan
- Geluidsbesparende pakketten toepassen bij reach- en heftrucks
- Aanhouden van geluidsafschermd containerwanden
- Continue geluidsmeting voor interne controle
- Vloeistofdichte vloer ter plaatse van parkeerruimte materieel
- Afvalwaterbehandeling (IBA) kantoor en personeelruimten
- Gebruik vrijkomende grond door aanleg ingekaste langskade

Om een snelle start te kunnen maken wordt gekozen om te beginnen met een basis variant, met eventueel geleasde equipment. Hierdoor kan de CT ook bij de start de aanloopkosten beperkt houden. Er is met Rijkswaterstaat, de waterbeheerder, overeengekomen dat een ontheffing van maximaal 1 jaar gegeven zal worden voor het gebruik van de huidige kade. Voor de eindsituatie wordt uitgegaan van het "Duurzaam plus alternatief". In de tijdelijke situatie zal in de eerste 2 jaren (deels) gebruik gemaakt gaan worden van mobiele kranen. In jaar 3 wordt volledig overgegaan op de definitieve "Duurzaam plus alternatief". In alle alternatieven en varianten zal op zondag geen vervoer over de weg plaatsvinden in verband met de zondagsrust. Zoals overeengekomen in het convenant van 29 juni 2009 zal het ontwerp worden geoptimaliseerd voor de aspecten: geluid, lucht, zicht en licht.

4.5 Te onderzoeken alternatieven in het MER

In het MER worden de volgende alternatieven uitgewerkt:

Referentie situatie: Dit is de huidige situatie inclusief de verwachte autonome ontwikkeling van het gebied, zonder het Containertransferrium. Ijkpunt voor de autonome situatie is het jaar waarin het CT gerealiseerd zou zijn. Dat is op dit moment gepland in 2012 (basisalternatief) en 2014 (duurzaam+ alternatief). Autonome ontwikkeling is in ieder geval het doorgaand gebruik door Holcim. Binnen het bestemmingsplan mogen op dit terrein zwaardere vormen van bedrijvigheid zich vestigen (categorie 4-5), zoals industriële bedrijvigheid en opslag en distributie.

Basisalternatief: Dit is een tijdelijke situatie waarbij gebruik gemaakt wordt van de huidige kade en van mobiele kranen.

Duurzaam+ alternatief: Dit is het voorkeursalternatief en de uiteindelijke situatie. Het alternatief wordt geoptimaliseerd tot een MMA (meest milieuvriendelijk alternatief). Hierin wordt, naast de maatregelen uit paragraaf 4.3, op de volgende aspecten naar optimalisaties gezocht:

- landschap (zicht, stapelhoogte containers en licht)
- geluid
- energie
- water en groen

Bij de ontwikkeling van de alternatieven wordt rekening gehouden worden met de reeds gemaakte afspraken met de diverse publieke partijen: bestuursconferenties 27 januari en 30 maart 2009; overeenkomst uitwerking locatiekeuze Containertransferium 29 juni 2009.

5 Omgevingsanalyse

Dit hoofdstuk beschrijft kort de relevante ruimtelijke en milieuaspecten van de omgeving. Er is in dit hoofdstuk met name aandacht voor aanwezige waarden en belangen waar het Containertransferium een effect op kan hebben. Onderstaande paragrafen gaan in op de huidige situatie (situatie op dit moment) en autonome ontwikkeling (te verwachten situatie in 2012 na realisatie van de CT maar zonder de effecten van de CT). De aspecten ruimtegebruik en landschap, verkeer en vervoer, geluid en luchtkwaliteit, veiligheid, natuur, bodem, en water en cultuurhistorie en archeologie komen aan bod. In dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van de informatie uit het bestemmingsplan polder Nieuwland, 2004.

5.1 Huidige bestemming en plangebied

Zoals in hoofdstuk 3 en 4 uiteengezet, is het Containertransferium gepland op het bedrijventerrein Nieuwland te Alblasterdam. Het terrein is in eigendom van en wordt gebruikt door Holcim betonproducten BV en wordt gebruikt als distributiecentrum van betonproducten. Zoals blijkt uit figuur 8 in hoofdstuk 4 blijft Holcim op deze locatie actief, naast het Containertransferium. Het gebied is in het bestemmingsplan bestemd als bedrijfsdoeleinden categorie IV en V. Hier kunnen zich zwaardere vormen van bedrijvigheid vestigen, zoals industriële bedrijvigheid en opslag en distributie.

In mei 2009 is het ontwerp zonebeheerplan ter inzage gelegd. Dit plan regelt de beschikbare geluidsruimte en de verdeling daarvan voor het bedrijventerrein "aan de Noord". Polder Nieuwland is één van de terreinen die onder dit beheerplan vallen. Zie voor de inhoud van de referentie: ontwerp zonebeheerplan Aan de Noord, april 2009.

De Gemeente Alblasterdam en de Provincie Zuid-Holland hadden oorspronkelijk het voornemen om het bedrijventerrein te ontwikkelen als een "nat" bedrijventerrein met de mogelijkheid van een laad- en loswal aan de rivier de Noord. Dit voornemen is gestuit op een uitspraak van de Raad van State in 2005. Het beroep van Rijkswaterstaat werd erkend dat geen rekening was gehouden met het beleid van Rijkswaterstaat en dat zij voor de betreffende laad- en loswal geen ontheffing verlenen in het kader van het Binnenvaartpolitiereglement. De Raad van State heeft daarom de mogelijkheid van een laad- en loswal uit het bestemmingsplan geschrapt.

Het gebruik van een laad- en loswal is daarom alleen mogelijk na een wijziging van het huidige bestemmingsplan. De overeenkomst tussen alle publieke partijen voorziet in het ontwikkelen van een ingekaste kade. Dit initiatief voldoet daarmee aan de criteria van Rijkswaterstaat voor een vlotte en veilige doorvaart op de rivier de Noord, zoals de Raad van State dat indertijd eiste. Rijkswaterstaat zal zich niet tegen het voornemen verzetten.



Figuur 10 plangebied CT rood gemarkeerd binnen polder Nieuwland

Bovenstaande figuur geeft in rood aan het plangebied van het Containertransferium. Paars geeft bedrijventerrein van polder Nieuwland weer.

5.2 Ruimtegebruik, landschap, cultuurhistorie en archeologie

Polder Nieuwland maakt deel uit van de uiterwaarden van de Noord. De polder ligt buitendijks (aan de rivierzijde van de dijk). Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de bedrijfsterreinen behorende bij Nedstaal. Tussen de Grote Beer en Nedstaal is een Woonwagencentrum (niet bestemd) in gebruik. Ten westen van dit bedrijventerrein bevindt zich de rivier de Noord. Deze rivier wordt gebruikt voor beroeps- en recreatievaart. Op de vaarweg zijn klasse VIc schepen toegestaan. Een Fast Ferry (oftewel waterbus) maakt gebruik van de Noord en is een OV verbinding tussen Rotterdam en Dordrecht. Ten Noord-Oosten van Nieuwland bevindt zich de A15. De gemeente Papendrecht bevindt zich ten zuiden van het bedrijventerrein. In de Noord ligt de Sophiapolder die op dit moment gebruikt wordt als landbouwgebied maar ontwikkeld zal worden tot natuurgebied. Aan de Westzijde van de Noord in de gemeenten Zwijndrecht en Hendrik-Ido Ambacht zijn plannen voor een nieuwbouwlocatie, het project Noordoever. Er is een masterplan, structuurplan en convenant voor deze locatie. De bestemmingsplannen voor deze locatie zijn in procedure [www.rom-d.nl]. Op de Noordoever zijn in totaal 1300 tot 1500 woningen gepland en 14 ha. (gerevitaliseerd) bedrijventerrein.

Als gevolg van grootschalige 'eigentijdse' ingrepen is de oorspronkelijke landschappelijke structuur van de Nederwaard (het westelijke deel van de Alblasserwaard) grotendeels verdwenen. Vooral aan de randen van de Alblasserwaard hebben zich grootschalige industriële bedrijven gevestigd en zijn stedelijke uitleggebieden ontwikkeld. De aanleg en de reconstructie van de rijksweg A15 met zijn op- en afritten en de aanleg van de Edisonweg/Burgemeester Keizerweg vormen doorsnijdingen in de oorspronkelijke structuur. Er is sprake van een scherp contrast tussen dit aan de Noord grenzende dynamische en sterk versneden deel van de Alblasser-

waard enerzijds en het oostwaarts gelegen nog zeer open en rustige weidegebied met haar oude slagenverkaveling anderzijds.

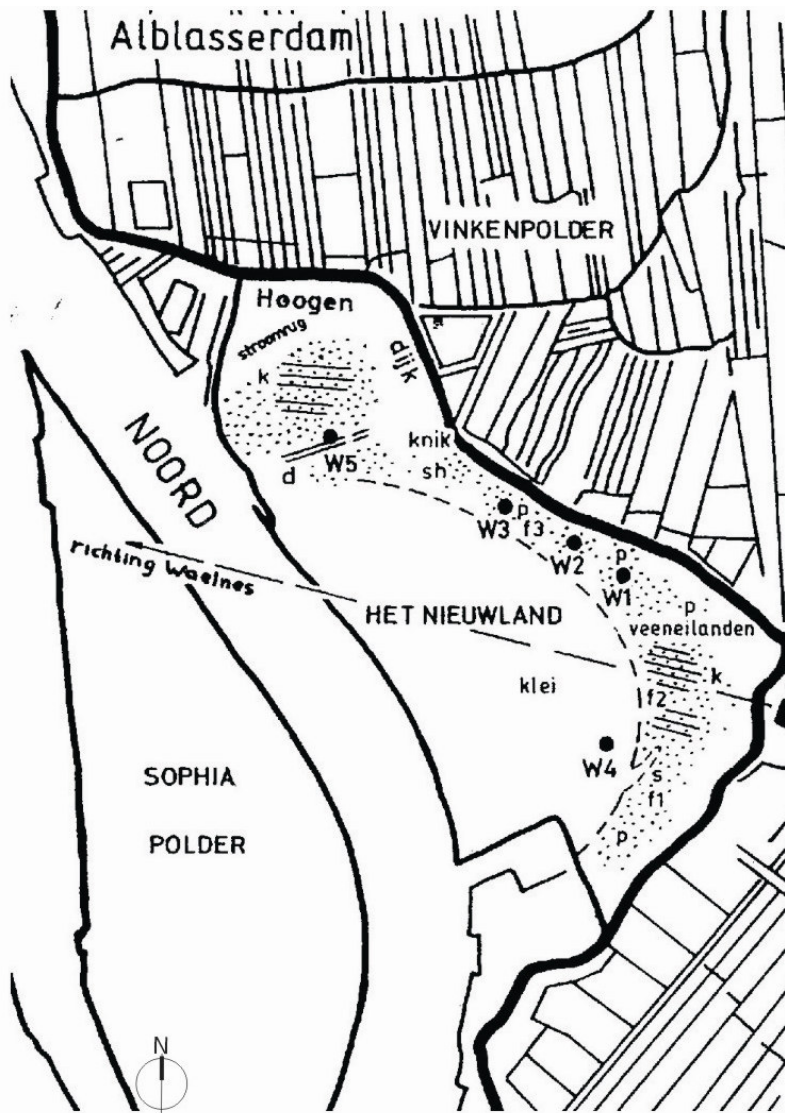
De meest in het oog springende, in het landschap bewaard gebleven elementen, zijn de Noord en de Hoogendijk. De Hoogendijk heeft in zijn continuïteit bovendien een belangrijke cultuurhistorische betekenis. Verder is het verschil in de verkaveling (slagenverkaveling respectievelijk blokverkaveling) alsmede het verschil in hoogteligging tussen de polder Nieuwland en de Vinkenpolder opvallend.

De Nederwaard maakt deel uit van een gebied waar afwisselend veen- en kleiafzetting plaats vond. Het Nieuwland ligt in de delta van een stelsel van pre-Romeinse getidekreeken. Het gevolg is dat er sprake is van een gedifferentieerde bodemgesteldheid van mariene klei- en zandafzettingen en veen. Deze bodem is in het algemeen weinig draagkrachtig. Na de bedijking van de Nederwaard werd de invloed van de getijdewerking sterk teruggedrongen en vond er in principe alleen nog sedimentatie plaats in het buitendijkse gebied.

Door de ontwatering van de binnendijkse polders trad er met name in de veengebieden een sterke klink op. Mede als gevolg van de alleen tot buitendijks gebied beperkte sedimentatie kwamen de oudere polders lager te liggen dan de buitendijkse landen. Vanwege de lage ligging hebben diverse delen van het binnendijkse gebied nog geruime tijd te kampen gehad met wateroverlast. De polder Nieuwland werd ingericht als een zelfstandige relatief ruim verkavelde bouwlandpolder. Binnen deze polder bleef een lager gelegen zone, grenzend aan de Hoogendijk, in gebruik als grasland.

In het streekplan Zuid-Holland-Zuid (2000) is Polder het Nieuwland aangegeven als een gebied met hoge archeologische verwachtingen. Volgens de kaartrapportage Cultuur Historische Hoofdstructuur (CHS) regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (1999), kaart 1b (Archeologie, waarden) en 4 (Overzicht waarden) wordt aan het betreffende gedeelte van de Polder het Nieuwland de verwachting: complex met een redelijke kans op archeologische sporen toegekend. Op kaartbeeld 1a (Archeologie, kenmerken) is aangegeven dat in de gehele Polder het Nieuwland verstoring heeft plaatsgevonden. Deze verstoring bestond uit een integrale afgraving van de polder tot gemiddeld 1.90 – N.A.P. Hierna is de polder opgehoogd tot een gemiddelde hoogte van 4.00 meter + N.A.P. Deze ophoging heeft plaatsgevonden met toestemming van de provincie.

Eind jaren '90 is door de AWN Lek en Merwedestreek archeologisch onderzoek gedaan in Polder het Nieuwland. In het plangebied komen verschillende geregistreerde vindplaatsen voor (zie figuur 11). Bij de woonheuvel (W5) zijn ook enkele dijkrestanten gevonden. De gevonden artefacten en sporen zijn beschreven, gecategoriseerd en veilig gesteld. Het uitgebreide onderzoek dat heeft plaatsgevonden rechtvaardigt de gedachte dat een verdere conservering en bescherming middels een aanlegvergunningstelsel niet nodig is. Dit standpunt wordt door de provincie onderschreven.



'W1 t/m W5' zijn aangetroffen woonplaatsen
 'k' staat voor oude verkavelingstructuur
 'd' staat voor dijkrestant

Figuur 11 Archeologische vindplaatsen

De Hoogendijk is in de 'cultuurhistorische hoofdstructuur' aangegeven als historisch-landschappelijke lijn met redelijk hoge waarde. De dijk dient als historisch-landschappelijke lijn zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven. De contour van de Hoogendijk blijft prominent aanwezig, te meer omdat er sprake is van een keurlijn langs de dijk waarbinnen niet gebouwd mag worden zonder uitdrukkelijke toestemming van de dijkbeheerder.

5.3 Verkeer en infrastructuur

Verkeersontsluiting landzijde

Het plangebied ligt in de Polder het Nieuwland, ten zuidwesten van de bedrijventerreinen Vinckenwaard en Hoogendijk. Deze terreinen worden ontsloten via de Edisonweg, die een aantakking heeft op de rijksweg A15. De A15 verbindt het Rotterdamse havengebied met het oosten van het land. Bij knooppunt Ridderkerk heeft de A15 een aansluiting met de A16, de verbinding van Rotterdam/Den Haag met het zuidwesten van het land. Via het terrein Hoogendijk is het plangebied goed ontsloten en vanuit alle delen van het land bereikbaar. Verkeersafwikkeling is mogelijk via de van Wenaeweg, Edisonweg, Grote Beer naar de A15 en via de Hogendijk, Grote Beer naar de A15. Voor het kruispunt Grote Beer – op-en afrit A15 en het kruispunt Grote Beer – Hogendijk worden in de toekomst (2020) verkeersproblemen verwacht [Goudappel,

2008]. Deze verkeersproblemen worden niet veroorzaakt door de komst van het CT, maar worden wel negatief beïnvloed door deze ontwikkeling.

Het bedrijventerrein (gedeelte plangebied CT) heeft een eigen entree op de Hoogendijk. Deze ontsluiting geeft via de Grote Beer aansluiting op de rijksweg A15. Op het aansluitpunt met de Grote Beer is een infrastructurele aanpassing noodzakelijk. Geprognosticeerd is dat de aansluiting het verkeer hiermee tot 2010 kan verwerken. Daarna is een verdere aanpassing van de infrastructuur van het kruispunt en de verkeersregelinstallatie noodzakelijk.

Binnen de verkeersstructuur is de Hoogendijk tussen de secundaire entree en de Burgemeester Keijzerweg (richting Papendrecht) verkeersluw gemaakt.

Bij de afwikkelingsanalyse van het verkeer zijn alle op de route voorkomende kruispunten beoordeeld. Deze analyse geeft aan dat de volgende maatregelen moeten worden genomen:

- Grote Beer (Zuidelijke Parallelweg (N915)) - toe-en afrit A15.

Dit kruispunt kan in zijn huidige vormgeving het verkeersaanbod in de toekomst, zowel met als zonder CT, niet verwerken. Een mogelijkheid om dit op te lossen, zonder uitbreiding van het asfalt is door het exclusieve rechtsafslaand verkeer komende vanaf de afrit te veranderen in een gecombineerd rechtsaf-/linksafvak. Een andere mogelijkheid is het verdubbelen van de linksaffer. De laatste oplossing leidt tot hogere investeringskosten maar heeft diverse voordelen zoals een lagere cyclustijd, grotere restcapaciteit en de rechtsaffer kan langer groen krijgen. Ook de verkeersveiligheid is hiermee gebaat omdat de verkeerssituatie duidelijker is voor de weggebruiker.

- Grote Beer (Zuidelijke Parallelweg (N915)) – Edisonweg.

De huidige vormgeving van dit kruispunt voldoet in de situatie van 2021. De lengte van het opstelvak richting het CT is echter onvoldoende vanwege een langere wachtrij waardoor het opstelvak wordt geblokkeerd. Dit probleem gecombineerd met de noodzaak van twee afvoerstroken voor de dubbele linksaffer van het kruispunt Grote Beer-toe-en afrit A15 betekent dat het gehele wegvak tussen de kruispunten tweestrooks dient te worden.

- Edisonweg – Van Wenaeweg.

De huidige vormgeving van dit kruispunt voldoet. Ook in de toekomst worden zowel met als zonder CT geen problemen verwacht. Op het linksafvak op de Van Wenaeweg kan een wachtrij ontstaan waardoor er een verminderde verkeersafwikkeling voor de rechtsafbeweging naar Papendrecht kan ontstaan. Een verlenging van het rechtsafvak past echter niet in het streven om het sluipverkeer door Papendrecht te ontmoedigen. [Randstad Urgent, 2009]

In het MER zullen bovenstaande maatregelen nader uitwerkt en geoptimaliseerd worden.

Verkeersontsluiting rivierzijde

Het plangebied ligt aan een vaarweg die onderdeel uitmaakt van een hoofdtransportas CEMT klasse VIb. Jaarlijks passeren ca. 60.000 schepen van meer dan 15 meter [Rijkswaterstaat, 2007].

Fietsers en verkeersveiligheid

Voor de fiets is in het bedrijventerrein apart ruimte gereserveerd. De Hoogendijk maakt onderdeel uit van een regionaal recreatieve fietsroute langs het bedrijventerrein. Doordat de Hoogendijk verkeersluw is kan de functie als fietsroute versterkt worden [gemeente Alblasterdam, 2004].

De wegbreedte is dusdanig vormgegeven dat twee vrachtwagens elkaar verkeersveilig kunnen passeren. De fietser kan, waar nodig, op een fietspad rijden en de voetganger heeft langs elke weg een voetpad. Aandacht dient besteed te worden aan het verkeersveilig kruisen van langzaam verkeer routes en autoroutes.

Er is een doorgaande fietsroute van Alblasterdam naar Papendrecht waar veel schoolgaand fietsverkeer gebruik van maakt. Op deze route komen ook de kruispunten Grote Beer-Edisonweg en Edisonweg-VanWenaeweg voor. Een ander aandachtspunt voor de verkeersveiligheid van het fietsverkeer is het kruispunt Hoogendijk–Van Wenaeweg. Ook de Hoogendijk is voor de schoolgaande jeugd een belangrijke fietsroute. Een combinatie met een toename van het vrachtverkeer kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Het is wenselijk dat voor deze situatie attentieverhogende en/of snelheidsremmende maatregelen worden uitgewerkt. [Randstad Urgent, 2009].

Tunnels en leidingen

De tunnel voor de Betuweroute bevindt zich ten zuiden van het plangebied onder de Noord en onder het bedrijventerrein. De tunnel en haar beschermingszones bevinden zich buiten het plangebied.

Nabij de noordelijke plangrens van het gebied ligt een effluentleiding ten behoeve van de, ten oosten van het plangebied gesitueerde, afvalwater-zuiveringsinrichting Alblasterdam. Deze effluentleiding heeft een belemmeringszone van 3 meter ter weerszijden van het hart van de leiding. Binnen deze belemmeringszone mag niet worden gebouwd. In de noordoosthoek van het plangebied ligt een tweede leiding ten behoeve van de afvalwater-zuivering. Deze leiding heeft een veiligheidszone van 5 meter aan weerszijden van de leiding.

5.4 Luchtkwaliteit

De Wet milieubeheer definieert grenswaarden voor de immissies van diverse stoffen in de lucht. Er zijn geen gevoelige bestemmingen voor luchtkwaliteit (fijn stof en stikstofdioxide) in en nabij het plangebied. In het verlengde van de Hoogendijk, de Staalindustrieweg, zijn wel gevoelige bestemmingen. Deze bestemmingen voldoen aan de normen voor de luchtkwaliteit [gemeente Alblasterdam, 2004]. Belangrijkste bron in de omgeving voor luchtverontreiniging is wegverkeer. Scheepvaartverkeer op de Noord draagt bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De emissie door het scheepvaartverkeer draagt bij aan een verhoging van de achtergrondconcentratie [Milieudienst Zuid-Holland Zuid, 2007].

5.5 Geluid: industrielawaai

Het plangebied ligt binnen het zonebesluit van het regionaal gezondeerde bedrijventerrein aan De Noord. Het gevolg daarvan is dat uit oogpunt van geluidhinder de bouw van inrichtingen als genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit Milieubeheer (Ivb) (Staatsblad 1993, nr. 50) in principe mogelijk is.

Met betrekking tot de toe te laten bedrijvigheid dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van woningen in de omgeving van het plangebied [gemeente Alblasterdam, 2004]. De te verdelen geluidruimte op het bedrijventerreinen aan de Noord is beperkt. In het ontwerp zonebeheerplan is de beschikbare geluidruimte en de verdeling daarvan vastgesteld [ontwerp zonebeheerplan Aan de Noord, april 2009].

5.6 Externe Veiligheid

Water: transport gevaarlijke stoffen over de rivier De Noord.
Hierbij is geen sprake van enig knelpunt.

Weg: transport van gevaarlijke stoffen over de weg.

Er is een route wegtransport routeplichtige gevaarlijke stoffen over de Wattstraat, de Voltastraat, de Ampèrestraat, de Edisonweg, de Hoogendijk, de Staalindustrieweg en de Grote Beer in concept voorgesteld. Naar het aantal transporten is een inventarisatie uitgevoerd. Het plaatsgebonden risico 10^{-6} wordt, met uitzondering van het onderstaande, hooguit geschat op enkele tientallen meters. Bij de inrichting van het bedrijventerrein Nieuwland, waarbij ook sprake is van de stalling van LPG wagens bij meerdere bedrijven, krijgen de risico's rond het transport van en naar deze bedrijven via de Hoogendijk/Staalindustrieweg of Burgemeester Keijzerweg/Edisonweg naar de A15 de nodige aandacht. Via monitoring en vestigingsadviezen, waarbij de Milieudienst Zuid-Holland Zuid de milieuconsequenties van mogelijke bedrijfsvestiging op hoofdlijnen beoordeelt, wordt gezien in hoeverre de veiligheidsruimte wel of niet is opgevuld. Wanneer dit wel het geval is wordt in overleg met het bedrijf naar een oplossing gezocht. Het woonwagencentrum is een bestaand kwetsbaar object (woningdeel) en ligt voor een groot gedeelte binnen de bovengenoemde PR 10^{-6} contour van 100 meter (huidige richtwaarde) en buiten de PR 10^{-5} contour (huidige grenswaarde) van de route voor doorgaande transporten. [Alblasterdam, 2007].

Inrichting: het CT als bedrijf

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet voldaan worden aan de normen voor externe veiligheid (individueel risico en groepsrisico). Via kaveladviezen, die worden opgesteld door de Milieudienst Zuid-Holland Zuid, wordt het groepsrisico gevolgd en bewaakt [gemeente Alblasterdam, 2004].

Het beleid van de gemeente Alblasserdam is erop gericht om nieuwe knelpunten te voorkomen: nieuwe woon-/werkobjecten met kwetsbare functies mogen niet voorkomen binnen PR 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van inrichtingen en transportroutes. Nieuwe situaties moeten voor het plaatsgebonden risico (PR) voldoen aan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar en voor het groepsrisico (GR) voldoen aan de oriënterende waarde, zoals is verwoord in de Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen (2004) en het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI, 2004). Voor besluiten die leiden tot een overschrijding van deze waarden geldt een bestuurlijke verantwoordingsplicht met een duidelijke argumentatie en afweging en waar opportuun een adequaat maatregelenpakket. [Alblasserdam, 2007].

5.7 Natuur

Gebieden

De rivier de Noord is onderdeel van de Provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). Er loopt een EHS gebied over het bedrijventerrein Nieuwland ten zuiden van het plangebied (bij Pappendrecht). Deze EHS combineert waterberging, gasleiding en EHS. De Sophiapolder (eiland in de Noord) wordt onderdeel van de EHS. De EHS over polder Nieuwland sluit aan bij de verbinding met de Alblasserwaard. Het plangebied bevindt zich niet in of in de directe omgeving van een gebied dat beschermd is in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Soorten

Het terrein waarop het CT gepland is, is op dit moment voor een deel braakliggend terrein. Onderzoek naar aanleiding van het bestemmingsplan Nieuwland van 2004 wees uit dat er geen bijzondere beschermde en/of bedreigde diersoorten zijn aangetroffen [Alblasserdam, 2004]. In het MER wordt nader onderzocht of in de huidige situatie beschermde en/of bedreigde diersoorten worden aangetroffen.

5.8 Bodem en water

5.8.1 Water

Binnen het bedrijventerrein is voldoende waterberging gereserveerd.

De Hoogendijk heeft de functie van primaire waterkering, waarvoor door de dijkbeheerder, i.c. Waterschap Rivierenland, een keur is vastgesteld. Deze keur houdt in dat over een zone van 55 meter buitendijks, gemeten vanaf de kruin van de dijk, geen gebouwen mogen worden gebouwd en dat daarin alleen onder bepaalde voorwaarden en met toestemming van de dijkbeheerder zogenaamde 'andere bouwwerken' gebouwd mogen worden. Binnendijks, dus buiten het plangebied, strekt zich een onbebouwde zone uit van 65 meter uit de buitenkruinlijn van de dijk. Voorts dienen met het oog op de stabiliteit van de dijk kruisingen van wegen met deze dijk bij voorkeur haaks te geschieden.

De hoogteligging van de voorliggende waterkering (De Nieuwlandse Kade) varieert van 3.15 meter tot 3.70 meter + NAP. Voor een in Polder het Nieuwland te vestigen bedrijventerrein wordt een veiligheidsnorm van 1:2.000 jaar aangehouden. Dit impliceert dat de voorliggende waterkering wordt verhoogd tot 4.25 meter + NAP. Op en in deze waterkering mag onder voorwaarden worden gebouwd. Dit moet zodanig geschieden dat de totale constructie als waterkering kan worden aangemerkt. Bovendien moeten toekomstige dijkversterkingen mogelijk zijn.

Polder Nieuwland heeft op dit moment geen waterbeheerder omdat dit gebied buitendijks ligt. De voorland waterkering moet op hoogte worden gebracht door Waterschap Rivierenland. De gemeente Alblasserdam overlegt met het Waterschap over eventuele eisen aan de CT t.a.v. de waterkering.

5.8.2 Bodem

De beoogde locatie voor het Containertransferium bevindt zich op het gedeelte van Polder het Nieuwland waar zich een voormalige vuilstort bevindt van Nedstaal BV (saneringslocatie in 1988) en waar teerhoudend asfaltgranulaat is toegepast.

Op een gedeelte van de beoogde locatie ligt een partij van ca. 250.000 ton teerhoudend asfaltgranulaat (TAG) waarmee het gebied is opgehoogd. Totaal gaat het om ca. 4 ha. De dikte van het pakket met TAG is 3 à 4 meter. Dit TAG is neergelegd in een zogenaamde "kuip" die aan de onderzijde en aan de zijkant is afgedicht met trisoplast. De bovenzijde is afgedicht met een as-

faltlaag. Onder en rondom de TAG is een drainage aangelegd. Op de TAG-locatie ligt een monitoringverplichting voor de eigenaar van het perceel.

De toepassing van TAG op deze locatie heeft plaatsgevonden in de periode 2000-2002. De toepassing van TAG was in die periode nog mogelijk conform het Bouwstoffenbesluit. Dit materiaal mag nu niet meer toegepast worden en komt bij vrijkomen alleen in aanmerking voor verwerking in een verwerkingscentrale [Randstad Urgent, 2008].

Ter plaatse van de voormalige vuilstort en de locatie met TAG zijn in het bestemmingsplan beperkingen opgenomen ten aanzien van het gebruik [gemeente Alblasserdam, 2004]:

- Ter plaatse van het voormalige vuilstort mogen geen heiwerkzaamheden plaatsvinden door de bovenafdichting van het vuilstort. Opstallen dienen direct of met een tussenlaag op de isolerende voorzieningen te worden aangebracht.
- Ter plaatse van het terreindeel waar teerhoudend asphaltgranulaat is toegepast zijn heiwerkzaamheden alleen én pas na goedkeuring dóór het bevoegd gezag mogelijk, indien onderbouwd wordt dat hierdoor geen verspreiding van verontreinigingen door de civieltechnische werkzaamheden (heien) danwel via het grondwater kan optreden (kortsluitstroming). Een andere mogelijkheid is toekomstige bebouwing direct of met een tussenlaag op de isolerende voorzieningen aan te brengen.
- Voor zowel het vuilstort als het terreindeel waar teerhoudend asphaltgranulaat is toegepast, zal voor het aanbrengen van opstallen moeten worden aangetoond dat deze geen ontoelaatbare belasting voor de isolerende voorziening veroorzaken.
- Met betrekking tot funderingen met heipalen dient rekening te worden gehouden met het mogelijk chemisch agressieve karakter van het grondwater, waardoor deze voorzieningen mogelijk in de loop van de tijd kunnen worden aangetast.
- Met betrekking tot de aanleg van de nutsvoorzieningen geldt dat de isolerende voorzieningen intact moeten blijven.
- De toekomstige inrichting van het deelgebied mag niet belemmerend zijn voor (toekomstige) activiteiten die in het kader van nazorg of monitoring van het geïsoleerde terreindeel moeten worden uitgevoerd.

5.9 Duurzaamheid

Polder het Nieuwland is een duurzaam ingericht bedrijventerrein. Vanaf de ontwikkeling is rekening gehouden met aspecten die de milieubelasting kunnen verminderen en aspecten die financieel-economisch voordeel zullen opleveren. Als uitgangspunt wordt daarbij gehanteerd samenwerking tussen de ondernemers onderling en tussen hen en de gemeente.

Betrokken partijen formuleren gezamenlijk hun ambities ten aanzien van milieu-aspecten als energie, afvalstoffen, water, vervoer, geluid, groen, intensief ruimtegebruik en duurzaam bouwen. Het CT wordt ontwikkeld als een duurzaam-plus variant. Dit past in de algemene afspraken die tussen de gemeente en het parkmanagement van het bedrijventerrein zijn gemaakt.

6 Effecten

De aanleg en het gebruik van het Containertransferium brengt milieu effecten met zich mee. In het MER worden deze effecten nader onderzocht. Zoals in doelstelling in hoofdstuk 2 is aangegeven streeft de initiatiefnemer naar een duurzaam plus Containertransferium. Er is reeds een aantal onderzoeken verricht. Resultaten van deze onderzoeken zijn verwerkt in dit hoofdstuk.

6.1 Verkeer en vervoer

Met het realiseren van een CT wordt beoogd op jaarbasis 200.000 TEU op het traject Maasvlakte – Alblasterdam van de weg naar de binnenvaart over te hevelen. Deze modal shift moet in combinatie met andere maatregelen worden beschouwd, maar zal op zichzelf niet tot noemenswaardige afname van het verkeer op de A15 leiden. De verbetering in de doorstroming door het verminderen van vrachtauto's is beperkt.

De realisatie van een CT nabij Polder Nieuwland zal niet leiden tot nieuwe knelpunten op het onderliggend en hoofdwegennet. Het zal wel leiden tot een verergering van reeds bestaande knelpunten op het onderliggend wegennet. Met name de kruispunten op het traject tussen het bedrijventerrein en de aansluiting op de A15 dienen te worden aangepast. Een goede bereikbaarheid van de CT vereist een tijdige aanpassing van de kruispunten. Het niet tijdig aanpassen van de kruispunten zal leiden tot ongewenst sluipverkeer door Papendrecht van en naar de N3.

6.1.1 Verkeerseffecten op de A15

Uitgangspunt bij het bepalen van de effecten is dat het CT 200.000 TEU per jaar aan de waterzijde zal behandelen. In Polder Nieuwland zal deze containerstroom vervolgens weer per vrachtauto verder vervoerd worden, waarbij is uitgegaan van 80% van de omvang naar het oosten en zuidoosten van het land en 20% naar de directe omgeving van Alblasterdam, zoals een bedrijventerrein langs de A16 ter hoogte van Hendrik Ido Ambacht, de Dordtse Kil en Oosteinde in Papendrecht.

De komst van het Containertransferium komt neer op een vermindering van ongeveer 180.000 vrachtwagen passages op de ruit. Dit betekent een afname van ongeveer 700 vrachtwagen passages per werkdag; afhankelijk van het wegvak waarnaar gekeken wordt is dit een afname van 2 tot 6% van de totale hoeveelheid vrachtverkeer op de A15 ten zuiden van Rotterdam.

Aangezien het een afname betreft van de zwaarste categorie voertuigen is de bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit naar verwachting groter dan de vermelde 2 tot 6%.

De avondspits is bepalend voor de grootste afname met ongeveer 24% van de totale dagintensiteit. Maar de verandering in de doorstroming in die avondspits door het verminderen van de hoeveelheid vrachtauto's is zeer beperkt; de totale intensiteit in de avondspits verandert nauwelijks, mede doordat personenauto's de ontstane ruimte weer snel opvullen.

Voor de wegvakken in en nabij Polder Nieuwland is een toename met ongeveer 700 vrachtwagen passages te verwachten. Op de A15 ten westen van de aansluiting Alblasterdam betekent dit een afname van het vrachtverkeer, ten oosten van die aansluiting blijft het gelijk.

6.1.2 Verkeerseffecten lokaal

Uit de eerste analyses [Goudappel 2008 en 2009] komt naar voren dat, in de referentie situatie, met name de kruispunten tussen polder Nieuwland en de A15 te weinig capaciteit hebben om het verkeersaanbod te kunnen verwerken. De verwachting is dat bij uitgifte van de polder Nieuwland als bedrijventerrein geïnvesteerd moet worden in de kruispunten Grote Beer, Edins-onweg en de aansluitingen met de A15.

Een invulling van polder Nieuwland met een container terminal (CT) betekent dat er meer zwaar vrachtverkeer van deze overbelaste kruispunten gebruik zal gaan maken. De container terminal

(CT) is daarmee niet “de” veroorzaker van, maar verergert en versnelt wel de congestievorming. De eerste indicatie is dat de congestie structureel van aard wordt.

Als gevolg van structurele congestie op de kruispunten Grote Beer, Edinsonweg en de aansluiting met de A15 treden er globaal twee effecten op:

- Op en rond de aansluiting (Alblasserdam 22) wordt Alblasserdam, Hoogendijk, Nieuwland en Papendrecht in de spitsen matig tot slecht bereikbaar. De mate waarin de congestie optreedt, is met alleen deze quick scan niet inzichtelijk.
- Er zal naar verwachting meer gebruik gemaakt gaan worden van de Burg. Keizerweg naar de N3. Deze route wordt als gevolg van congestie sneller voor het verkeer van en naar de container terminal (CT) en het bedrijventerrein Hoogendijk en Nieuwland. De verwachting is dat dit veelal zwaar vrachtverkeer is en een verslechtering betekent van de leefbaarheid in Papendrecht.

Beide effecten zijn niet wenselijk. De oplossing kan waarschijnlijk gevonden worden in maatregelen zoals extra en verlengde opstelstroken. In de praktijk betekent dit het geheel aanpassen van de kruispunten. Ook kan een aanpassing naar een (meerstrooks) rotonde tot de oplossingen behoren. De quick scans zijn te globaal van aard om hier met meer zekerheid uitspraken over te doen.

Op basis van de beide quick-scans is de verwachting dat de capaciteitsverruimende maatregelen voldoende capaciteit bieden om al het verkeer (inclusief container terminal (CT)) goed te kunnen ontsluiten. Het gebruik van de Burgemeester Keizerweg (via Papendrecht) door sluipverkeer van en naar het bedrijventerrein neemt hierdoor niet onnodig toe.

In de overeenkomst van 29 juni 2009 is afgesproken dat de provincie Zuid-Holland en het ministerie van Verkeer in Waterstaat zich maximaal inspannen om de (lokale) maatregelen voor de aanpassing van ontsluitende infrastructuur tijdig voor de ingebruikname van de CT gereed zijn, ook met het oog op het voorkomen van sluipverkeer door de gemeente Papendrecht [Randstad Urgent, 29 juni 2009]

6.1.3 Scheepvaart effecten

Er zullen 3 tot 5 schepen per 24 uur de terminal bezoeken. Gemiddelde ligtijd zal 6 uur per schip zijn. Indien er ook barge-barge overslag gaat plaats vinden hebben we het over maximaal 10 schepen per 24 uur. Het betreft waarschijnlijk relatief kleine containerschepen van maximaal 100 Teu schepen (ca 90 meter). Maximaal 3 schepen tegelijk.

6.1.4 Verkeersveiligheid effecten

Van de doorgaande fietsroute van Alblasserdam naar Papendrecht maken veel schoolgaand fietsverkeer gebruik. Op deze route komen ook de kruispunten Grote Beer-Edisonweg en Edisonweg-Van Wenaeweg voor. Een toename van het vrachtverkeer kan leiden tot een toename van de verkeersonveiligheid. Dit is ook de reden waarom separaat is gekeken naar de invloed van het vrachtverkeer op de veiligheid voor de fietsers. Nader onderzoek leert dat op de onderzochte kruispunten een CT geen negatieve effecten heeft op de verkeersveiligheid. De geregelde fietsoversteek voorkomt conflicten met ander verkeer en er is geen sprake van deelconflicten. Door aanpassing van VRI's op deze kruispunten blijven de cyclustijden ruim beneden de 120 seconden waardoor de veiligheid op deze kruispunten blijft gewaarborgd.

Een ander aandachtspunt voor de verkeersveiligheid van het fietsverkeer is het kruispunt Hoogendijk–Van Wenaeweg. Ook de Hoogendijk is voor de schoolgaande jeugd een belangrijke fietsroute. Een combinatie met een toename van het vrachtverkeer kan leiden tot verkeers-ongevallige situaties. Het is wenselijk dat voor deze situatie attentieverhogende en/of snelheidsremmende maatregelen worden uitgewerkt.

In de overeenkomst van 29 juni 2009 is afgesproken dat de provincie Zuid-Holland en het ministerie van Verkeer in Waterstaat zich maximaal inspannen om de (lokale) maatregelen voor verkeersveiligheid tijdig voor de ingebruikname van de CT gereed zijn, ook met het oog op fietsverkeer. [Randstad Urgent, 29 juni 2009]

Beoordelingscriteria verkeer en vervoer

- Intensiteiten en reistijden op hoofdwegennet (relatie met doelstelling) en onderliggend wegennet;
- Intensiteiten en reistijden op de hoofdscheepvaartroute;
- Verkeersveiligheid;

6.2 Geluid**6.2.1 Wegverkeerslawaaï**

De voorgenomen realisatie van het Containertransferium op het bedrijventerrein Nieuwland veroorzaakt met name verkeersbewegingen van zwaar vrachtverkeer. Om de akoestische effecten inzichtelijk te maken is een tweetal berekeningen uitgevoerd. Daarnaast is eveneens een berekening van de akoestische situatie langs de wegen uitgevoerd op grond van de Wet geluidhinder. In die situatie is uitgegaan van de totale verkeersintensiteit op de beschouwde wegen. De geluidstoename door het containertransferium ten opzichte van de autonome situatie in het prognosejaar 2020 is bepaald. Door de dienst dS+V van de gemeente Rotterdam zijn de effecten op de verkeersafwikkeling inzichtelijk gemaakt als gevolg van de mogelijke realisatie van het containertransferium op het bedrijventerrein. Deze rapportage is als basis gebruikt voor het onderzoek wegverkeerslawaaï. In het MER zullen de resultaten van het locale verkeersonderzoek door Goudappel als basis worden gebruikt.

Het zware vrachtverkeer van en naar het transferium (indirecte hinder) leidt niet tot een overschrijding van de norm van 50 dB(A) ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen langs de voorgestelde ontsluitingsroute. Uitgaande van de voorgestelde ontsluitingsroute (via de Edisonweg) leidt het aspect geluidhinder niet tot belemmeringen. Vanuit het aspect geluid wordt derhalve aanbevolen het containertransferium te ontsluiten over de Edisonweg. [Milieudienst ZHZ, 2008].

6.2.2 Industrielawaai

De beoogde vestigingslocatie voor het containertransferium maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein 'Aan de Noord', voor welk bedrijventerrein een geluidszone en maximaal toelaatbare grenswaarden (MTG-waarden) ter hoogte van woningen zijn vastgesteld. Dit gezoneerde bedrijventerrein strekt zich uit over vier gemeenten. De geluidszone geeft het planologisch aandachtsgebied van het bedrijventerrein weer. In het kader van de actualisatie van het Zonebeheersmodel is berekend dat op diverse locaties (ter hoogte van zowel zone- als MTG-punten) de van toepassing zijnde grenswaarden worden overschreden. Om vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer (Wm) mogelijk te maken, dienen de genoemde overschrijdingen weggenomen te worden. Uitgangspunt voor de CT is het vastgestelde zonebeheerplan. Het ontwerp zonebeheerplan heeft in mei en juni 2009 ter inzage gelegen. Het CT past binnen het zonebeheerplan indien een beperkte capaciteit van het transferium in de nacht wordt gehanteerd.

In een geluidonderzoek is uitgegaan van een toenemende capaciteit en een daarmee samenhangende samenstelling van het materieel. Daarnaast is nog een variant op de eindsituatie onderzocht, waarbij in de (maatgevende) nachtperiode minder materieel wordt ingezet. Ten aanzien van de geluidsniveaus wordt geconcludeerd dat in geen van de onderzochte varianten een verslechtering optreedt van de huidige situatie. Ten aanzien van de maximale geluidsniveaus wordt geconcludeerd dat de onderzochte varianten inpasbaar zijn in het ontwerp-zonebeheersplan. [DGMR, 2009].

Beoordelingscriteria geluid

- Industrielawaai;
- Verkeerslawaaï;

6.3 Lucht

6.3.1 Emissies bedrijfsvoering CT

De luchtkwaliteit van het toekomstige CT is in beeld gebracht voor 2011, 2012 en 2013. Voor deze jaren is de cumulatieve invloed van het bedrijf op de luchtkwaliteit van de omgeving bepaald. De berekende waarden zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer en zijn gecorrigeerd voor het aandeel zeezout. Uit de rekenresultaten blijkt voor geen van de onderzochte scenario's de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ te worden overschreden. [DGMR, 2009].

6.3.2 Emissies wegverkeer en scheepvaart

Wegverkeer: ontsluitingswegen en A15

Zie 6.3.1. voor wegverkeer kan dezelfde conclusie worden getrokken als voor de emissies bedrijfsvoering CT. [DGMR, 2009]

Scheevaart

In Transumo-A15-kader is eerder geconstateerd dat de daar bedachte maatregelen om containers over water te vervoeren geen berekenbare verslechtingen langs de oevers zouden opleveren. De verwachting is dat dit ook geldt voor de 2-3 binnenvaartschepen per dag door dit Containertransferium. Om de uitstoot en het lawaai te beperken is een walstroom aansluiting een serieuze optie. In de variant met walstroom zal het effect van de afgemeerde schepen op de luchtkwaliteit nihil zijn. [Milieudienst ZHZ, 2008]

Beoordelingscriteria lucht

- Emissies bedrijfsvoering CT (kranen)
- Emissies wegverkeer en scheepvaart (relatie met doelstelling)
- CO₂-emissie (optimalisaties klimaat)

6.4 Externe veiligheid

De containerterminal valt onder het besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). Dit houdt in dat er getoetst dient te worden aan de 10⁻⁶ contour van het plaatsgebonden risico (PR) en dat de hoogte van het groepsrisico (GR) verantwoord dient te worden. Door de vestiging van de terminal zal het transport op de lokale weg toenemen. Ook hier dient het plaatsgebonden risico getoetst en het groepsrisico verantwoord te worden. [Milieudienst ZHZ, 2008]

Voor de toetsing is uitgegaan van de (worst case) aannames zoals die door het Havenbedrijf Rotterdam zijn aangereikt. Op basis van deze aannames is het plaatsgebonden risico en groepsrisico voor de inrichting met Safeti-NL berekend. Opgemerkt dient te worden dat voor berekening van het risico van het Containertransferium zelf alle ongevalsscenario's op één locatie geplaatst zijn aangezien het een quick-scan betreft en er geen nadere specificaties bekend zijn. [Milieudienst ZHZ, 2008]

Ten aanzien van het berekende plaatsgebonden risico dient bekeken te worden of er (beperkt)kwetsbare objecten binnen de 10⁻⁶ contour liggen of geprojecteerd zijn. Ook dient rekening gehouden te worden met het feit dat in een gedetailleerde studie de contouren kunnen verschuiven omdat dan pas de exacte locaties van de ongevalsscenario's bekend zijn. [Milieudienst ZHZ, 2008]

Ten aanzien van het in de quick scan berekende groepsrisico kan gesteld worden dat dit erg hoog is. Mogelijk komt dit door de gebruikte, onnauwkeurige data. Ook hiervoor dient een gedetailleerde studie uitgevoerd te worden. [Milieudienst ZHZ, 2008]

In het algemeen kan gesteld worden dat het plaatsgebonden risico primair wordt veroorzaakt door de brandbare scenario's en het groepsrisico door de toxische scenario's. Een verlaging van het groepsrisico kan dus bereikt worden door het verminderen van het aantal containers met toxische vloeistoffen. [Milieudienst ZHZ, 2008]

Ten aanzien van het transport kan gesteld worden dat de risico's niet significant zijn ten opzicht van de al aanwezige risico's ter plaatse. [Milieudienst ZHZ, 2008]

In het MER zal een gedetailleerdere toets voor externe veiligheid uitgevoerd moeten worden waarbij het bevoegd gezag/bevoegde gezagen een afweging moeten maken over welke toename van het groepsrisico en welk plaatsgebonden risico zij willen verantwoorden. Mogelijk worden voor het vervoer gevaarlijke stoffen nog varianten in het MER opgenomen.

Tussen publieke partijen is afgesproken dat het CT moet passen binnen EV-beleid: 10^{-6} contour binnen kavelgrens, 10^{-8} contour binnen bedrijfsterreingrens en tot aan overzijde rivier (Sophiapolder), geen toxische stoffen [Randstad Urgent, 30 maart 2009].

Beoordelingscriteria Externe veiligheid

- Plaatsgebonden risico;
- Groepsrisico;

6.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap

In het convenant van 29 juni 2009 is overeengekomen dat de visuele inpassing van het CT wordt geoptimaliseerd voor de aspecten zicht en licht. Dit is van belang met het oog op de toekomstig geplande woningen aan de Noordoever.

Om een beeld te geven van het zicht en licht is een aantal visualisaties uitgewerkt. Huidige situatie vanaf Noordoever.



Visuele inpassing CT vanaf Noordoever midden op een hoogte van 45 meter. Links de situatie met CT, rechts met een betoncentrale.



In het MER worden de aspecten licht en zicht nader uitgewerkt en zal gezocht worden naar een optimale visuele inpassing.

Cultuurhistorie en archeologie

Het beleidskader voor archeologie wordt gevormd door de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland. Uit de kaarten die horen bij deze hoofdstructuur blijkt dat een klein gedeelte van de beoogde locatie (het meest noordelijke gedeelte) gelegen is in een gebied dat is aangemerkt als een gebied met “zeer grote kans op archeologische sporen”. Binnen dit gebied zijn ook terreinen van (zeer) hoge archeologische waarde aangewezen. Het beleid van de provincie ten aanzien van een gebied met zeer grote kans op archeologische sporen is onder andere dat er in principe geen verstoring mag plaatsvinden en dat behoud en bescherming voorop staan.

Beoordelingscriteria landschap, cultuurhistorie en archeologie

- Landschappelijke beleving en ruimtelijke structuur: licht en zicht
- Cultuurhistorie
- Archeologie

6.6 Bodem

De beoogde locatie bevindt zich op het gedeelte van Polder het Nieuwland waar zich een voormalige vuilstort bevindt (saneringslocatie) en waar teerhoudend asfaltgranulaat is toegepast (zie paragraaf 5.8.2).

In het MER zal nader onderzocht worden hoeveel grondverzet er nodig is om de ingekaste langskade te realiseren, wat de kwaliteit van deze grond is en op welke wijze deze verwerkt kan worden.

Beoordelingscriteria bodem

- Bodemkwaliteit
- Grondbalans

6.7 Water

In het MER zullen de effecten op de waterkwaliteit en waterhuishouding van aanleg van de CT nader onderzocht worden.

Beoordelingscriteria water

- Waterkwaliteit
- Waterhuishouding

6.8 Natuur

Soorten

Op basis van de in 2002 in werking getreden Flora- en faunawet moet de initiatiefnemer van ruimtelijke ontwikkelingen of activiteiten, zoals infrastructurele werken of andere (bouw)activiteiten, die nadelige invloeden hebben op de ter plaatse aanwezige flora en fauna die tot een beschermde soort behoren, een ontheffing hebben op grond van de Flora- en faunawet, voordat de activiteit mag worden uitgevoerd. In de onderhavige situatie gaat het om een

bedrijventerrein waar op dit moment betonproducten worden opgeslagen op een asfaltverharding. De nieuwe bestemming wordt de opslag en handling van zeecontainers en daarnaast worden de huidige activiteiten van Holcim beton gecontinueerd. Een deel van het terrein is op dit moment braakliggend terrein. In het MER wordt onderzocht of beschermde soorten aanwezig zijn en of als gevolg van de aanleg van het CT ontheffing aangevraagd moet worden.

Gebieden

De rivier de Noord is PEHS gebied. Voor het PEHS de Noord zijn geen natuurdoeltypen vastgesteld. Wel zijn er kwaliteitseisen gesteld ten aanzien van de verbetering van de waterkwaliteit. Ten zuiden van het plangebied ligt een EHS verbinding. De CT heeft geen direct effect op de EHS. Eventuele externe werking, door bijvoorbeeld stikstof-depositie of geluid, wordt kwalitatief beschouwd in het MER.

Beoordelingscriteria natuur

- Verstoring;
- Verontreiniging.

6.9 Beoordelingskader voor het MER Containertransferium

Thema	Beoordelingscriterium
Verkeer en vervoer	Intensiteiten en reistijden op hoofdwegennet (relatie met doelstelling) en onderliggend wegennet
	Intensiteiten en reistijden op de hoofdscheepvaartroute
	Verkeersveiligheid
Geluid	Industrielawaai
	Verkeerslawaai
Lucht	Emissies bedrijfsvoering (kranen)
	Emissies wegverkeer en scheepvaart (relatie met doelstelling)
	CO2-emissie (optimalisatie klimaat)
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico;
	Groepsrisico;
Landschap en cultuurhistorie	Landschappelijke beleving Ruimtelijke structuur: licht en zicht
	Cultuurhistorie
	Archeologie
Bodem	Bodemkwaliteit
	Grondbalans
Water	Waterkwaliteit
	Waterhuishouding
Natuur	Verstoring;
	Verontreiniging.

7 Toelichting op de procedure

7.1 Procedures: m.e.r., bestemmingsplan en vergunningen

Het MER is gekoppeld aan de RO-procedure, het wijzigen van het bestemmingsplan. In bijgaand schema zijn m.e.r. en RO procedure naast elkaar gezet.

M.E.R.-PROCEDURE			BESTEMMINGSPLAN		
termijn	anderen	initiatiefnemer/ bevoegd gezag	initiatiefnemer/ bevoegd gezag	anderen	termijn
		opstellen startnotitie			
		bekendmaking			
6 wkn	inspraak/ advies				
6 + 5 wkn	advies richt- lijnen Cie-mer				
6 + 9 wkn (+ max 8 wkn)		vaststellen richtlijnen			
		opstellen MER			
		aanvaarden MER			
		bekendmaking MER			
6 wkn	terinzage legging		overleg artikel 3.1.1. Bro (en eventueel inspraak)		6 wkn
5 wkn	toetsingsadvies Cie-mer		opstellen ontwerp bestemmingsplan		
			vaststellen ontwerp best.plan		
			bekendmaking ontwerp best.plan		
				terinzage legging	6 wkn
			vaststellen bestemmingsplan		12 wkn
			bekendmaking vaststelling		2 wkn (tot max 7 wkn)
			beroep		6 wkn
		evaluatie milieu- gevolgen			

De vergunningprocedures kunnen parallel worden voorbereid. De informatie uit het MER zal input zijn voor de omgevingsvergunning.

7.2 Betrokken partijen m.e.r.-procedure

Initiatiefnemer

Initiatiefnemer van de startnotitie is het Havenbedrijf Rotterdam, bij het MER zal het consortium als initiatiefnemer optreden. De initiatiefnemer vraagt het bevoegd gezag om mede op basis van het MER een bestemmingsplan te maken.

Bevoegd gezag

De gemeente Alblasserdam voor het wijzigen van het bestemmingsplan.

Commissie voor de m.e.r.

De Commissie voor de m.e.r. is een onafhankelijke commissie van deskundigen die het bevoegd gezag adviseert over de richtlijnen. Zij toetst achteraf de kwaliteit van het MER.

Wettelijke adviseurs

De wettelijke adviseurs adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het MER. De wettelijke adviseurs zijn de regionale inspecteur voor de milieuhygiëne van het ministerie van VROM, de directeur landbouw natuur en openluchtrecreatie van het ministerie van LNV, de Rijksdienst Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten.

Insprekers

Iedereen, waaronder bewoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven, die een belang heeft bij het Containertransferium kan inspreken op verschillende formele momenten. Op deze momenten is het voor insprekers mogelijk hun visie naar voren te brengen en hun mening te geven over de inhoud van de rapporten.

7.3 Inspreken op de startnotitie

De startnotitie beschrijft wat het CT inhoudt, waarom welke alternatieven zijn afgefallen en welke varianten in de milieueffectrapportage onderzocht worden. Ook wordt aangegeven op welke aspecten deze alternatieven in het MER worden beoordeeld.

Reacties op de startnotitie kunnen schriftelijk worden gegeven. Reacties moeten binnen zes weken na bekendmaking van de ter inzage legging worden ingediend bij:

Gemeente Alblasserdam

T.a.v. de heer T. Vogel

O.v.v. Startnotitie m.e.r. Containertransferium Alblasserdam

Postbus 2

2950 AA ALBLASSERDAM

De inspraakreacties worden gebruikt bij het opstellen van de richtlijnen voor het milieueffectrapport.

Inspraak op deze startnotitie moet mede worden gezien als inspraak op het voornemen om een ontwerp-bestemmingsplan op te gaan stellen.

Bijlage Literatuur

Literatuur in het kader van Randstud Urgent

DGMR, juni 2009, Concept nadere uitwerking onderzoeken geluid en luchtkwaliteit Container Transferium Parc Nieuwland

Goudappel Coffeng, 30 maart 2009, Verkeerskundige uitwerking ontsluiting Containertransferium Nieuwland

Goudappel Coffeng, 24 april 2008, concept, Verkeerskundige analyse binnenvaartterminal Nieuwland

Marin, december 2008, Container Transferium vervolgonderzoek naar het gedrag van het afgemeerde schip en het invaren van de havens, rapport nr. 22527.601/2

Milieudienst Zuid-Holland Zuid, mei 2008, quick scan milieu containertransferium kenmerk 4500013542

Randstad Urgent, versie april 2008, Integrale rapportage Randstad Urgent projectgroep 15 Container Transferium

Randstad Urgent, 2009, project Containertransferium, werkgroep verkeerseffecten, verslag verkeerskundige uitwerking lokale ontsluiting.

Randstad Urgent, 29 juni 2009, overeenkomst uitwerking locatiekeuze Containertransferium

Randstad Urgent, 30 maart 2009, Conclusies van de bestuursconferentie over de locatiekeuze voor het containertransferium

Overige literatuur

Gemeente Alblasterdam, maart 2004, bestemmingsplan Nieuwland

Gemeente Alblasterdam, oktober 2007, een leefbaar en duurzaam Alblasterdam, lokaal milieu uitvoeringprogramma 2008 - 2013

Milieudienst Zuid-Holland Zuid, januari 2007, plan van aanpak luchtkwaliteit 2006 voor de gemeente Alblasterdam.

Ontwerp zonebeheerplan Aan de Noord, 15 april 2009.

Rijkswaterstaat, september 2007, verkeers- en vervoersgegevens hoofdvaarwegennet 2006.

Internet:

Ontwikkelingen Noordoever: www.rom-d.nl