

- Gemeente Alblasserdam
- bestemmingsplan “*Containertransferium Alblasserdam*”
- vastgesteld

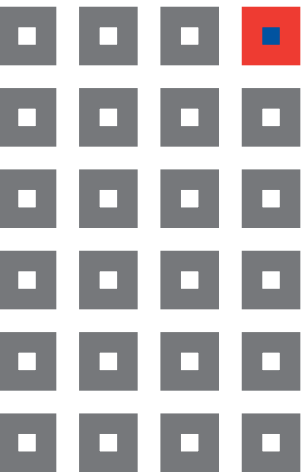


26 april 2011

Gemeente Alblasserdam

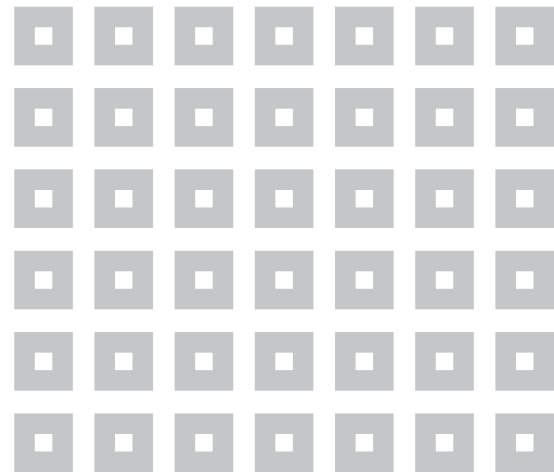
bestemmingsplan “*Containertransferium Alblasserdam*”

vastgesteld



Inhoud:

- toelichting
- regels
- geometrische plaatsbepaling
en een analoge verbeelding hiervan



werknummer: 747.600.00

datum: 26 april 2011

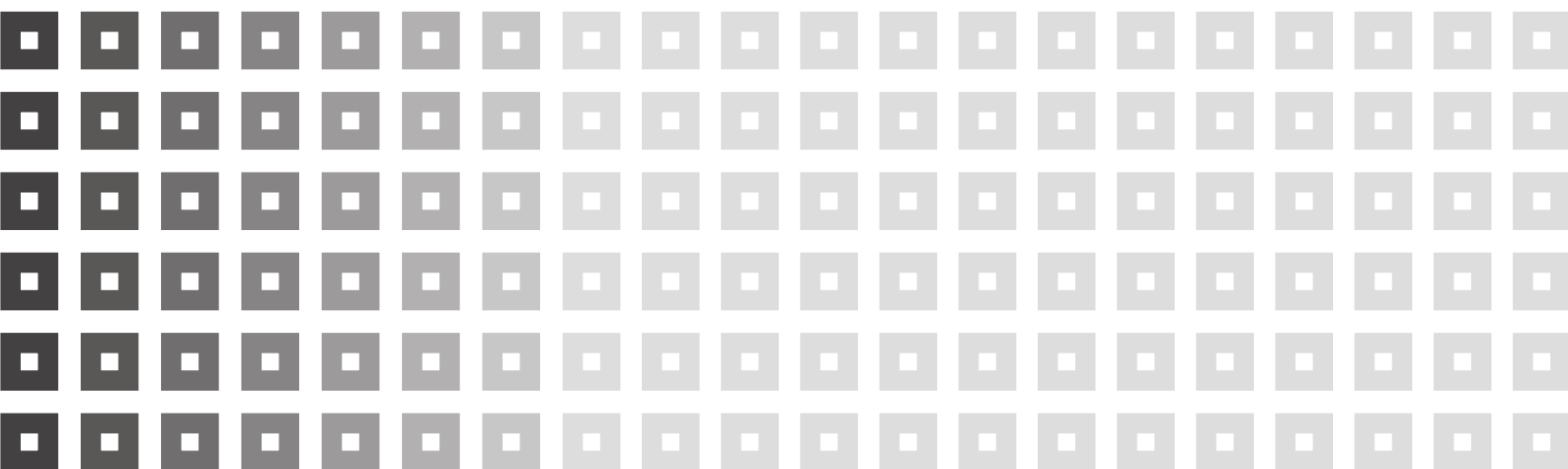
bestand: J:\747.600.00\3. projectresultaat\d. vaststelling\747.600.00-TOTAAL-VAST

KuiperCompagnons BV

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam

Procedureoverzicht

	Datum (en eventuele opmerkingen)
Ontwerp	
- concept 1	25 januari 2010, exclusief resultaten m.e.r.-procedure
- concept 2	31 mei 2010, ten behoeve van overleg ex artikel 3.1.1 Bro
- concept ontwerp	2 september 2010
- definitief ontwerp	15 november 2010
- ter inzage	25 november 2010 tot en met 5 januari 2011
Vastgesteld	26 april 2011



Inhoudsopgave van de toelichting

Deel A Inleiding

1	Inleiding	1
1.1	Bij het plan behorende stukken	1
1.2	Aanleiding en doel van het plan	1
1.3	M.e.r.-procedure	2
1.4	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.5	Vigerende regeling	2
1.6	Leeswijzer	3
2	Planbeschrijving	5
2.1	Bestaande ruimtelijke situatie	5
2.2	Bestaande functionele situatie	5
2.3	Ontwikkelingen	5
2.4	Juridische aspecten	9
2.4.1	Planmethodiek	9
2.4.2	Regels	9
2.4.3	Geometrische plaatsbepaling	10
3	Ruimtelijke Ordening	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Regionaal beleid	19
3.3	Gemeentelijk beleid	23
3.4	Conclusies	25
4	Mobiliteit	27
4.1	Kader	27
4.2	Onderzoek	29
4.3	Conclusie	30
5	Natuur en landschap	31
5.1	Kader	31
5.2	Onderzoek	32
5.3	Conclusie	33
6	Water	35
6.1	Kader	35
6.2	Onderzoek	37
6.3	Conclusie	39
7	Archeologie en cultuurhistorie	41
7.1	Archeologie	41
7.1.1	Kader	41

7.1.2	Onderzoek	41
7.1.3	Conclusie	42
7.2	Cultuurhistorie	42
7.2.1	Kader	42
7.2.2	Onderzoek	42
7.2.3	Conclusie	43
8	Milieu	45
8.1	Algemeen	45
8.2	M.e.r-procedure	45
8.3	Lokaal milieu uitvoeringsprogramma 2008 - 2013	45
8.4	Bodemkwaliteit	45
8.4.1	Kader	45
8.4.2	Onderzoek	47
8.4.3	Conclusie	48
8.5	Akoestische aspecten	48
8.5.1	Kader	48
8.5.2	Onderzoek	49
8.5.3	Conclusie	50
8.6	Luchtkwaliteit	50
8.6.1	Kader	50
8.6.2	Onderzoek	51
8.6.3	Conclusie	51
8.7	Milieuzonering	52
8.7.1	Kader	52
8.7.2	Onderzoek	52
8.7.3	Conclusie	52
8.8	Externe veiligheid	52
8.8.1	Kader	52
8.8.2	Onderzoek	54
8.8.3	Conclusie	62
8.9	Overige belemmeringen	63
8.10	Duurzaamheid	63
8.10.1	Kader	63
8.10.2	Onderzoek	64
8.10.3	Conclusie	64
8.10.4	Evaluatie MER	64
9	Uitvoerbaarheid	65
9.1	Economische uitvoerbaarheid	65
9.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	65
9.3	Handhavingaspecten	67
10	Procedure	69
10.1	Vorbereidingsfase	69
10.2	Ontwerpfase	70
10.3	Vaststellingsfase	70

Seperate bijlagen

1. Publicatietekst
2. Raadsvoorstel en besluit tot vrijgeven van het bestemmingsplan
3. Ontwerp raadsbesluit tot vaststelling
4. MER containertransferium Alblasserdam
5. Vastgestelde richtlijnen mer
6. Notitie BSR Flora en Fauna
7. DGMR-rapport technische onderzoeken geluid en luchtkwaliteit
8. Simulatie verkeerskundige effecten ct Albrasserdam (Grontmij)
9. Nota van beantwoording startnotitie mer
10. Nota van beantwoording voorontwerp bestemmingsplan
11. Staat van wijzigingen voorontwerp bestemmingsplan
12. Zienswijzen
13. Nota beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan
14. Staat van wijzigingen ontwerp bestemmingsplan
15. Advies Commissie voor de milieueffectrapportage
16. Evaluatieprogramma CT Nieuwland



(globale) ligging en begrenzing plangebied

1 Inleiding

1.1 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Containertransferium Alblasserdam” bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemming van de gronden (en wateren) is geometrisch bepaald¹ door middel van lijnen, coderingen en arceringen. In de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

1.2 Aanleiding en doel van het plan

Op het bedrijventerrein Polder het Nieuwland, gelegen aan de rivier de Noord in Alblasserdam, is een containertransferium voorzien waar vrachtwagens en binnenvaartschepen van en naar de Rotterdamse haven containers kunnen afleveren en ophalen. Het vervoer met containers neemt wereldwijd toe. De verwachting is dat de containeroverslag in de haven van Rotterdam de komende jaren sterk zal blijven toenemen. Met verschillende projecten wordt de aanlanding en afvoer van de containers gefaciliteerd, zoals de Tweede Maasvlakte, de Betuwelijn en de uitbreiding van de A15. Een belangrijk deel van de containers verlaat de haven per binnenvaartschip of trein. Voor containers met een binnenlandse bestemming is een verdere versterking van het vervoer door binnenvaart noodzakelijk zodat het wegvervoer van containers minder hard hoeft toe te nemen dan de groei van het containervervoer. Het nieuwe containertransferium levert een belangrijke bijdrage aan een verschuiving van het containertransport over de weg naar transport per binnenvaartschip; tussen de Rotterdams haven en het containertransferium zal het vervoer overwegend per binnenvaartschip plaatsvinden en bij het containertransferium worden overgeslagen op vrachtwagens (en andersom: van vrachtwagens uit het achterland op binnenvaartschepen naar de Rotterdamse haven). Het containertransferium heeft dan ook met name tot doel de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven te verbeteren door een betrouwbare verbinding aan te bieden. Daarnaast wordt gestreefd naar het vergroten van de efficiency en betrouwbaarheid van het containertransport van en naar de Maasvlakte.

Het vigerende bestemmingsplan “Polder Het Nieuwland” (2004) biedt geen juridische grondslag voor de realisatie van een containertransferium inclusief de daarvoor noodzakelijke ingekaste langskade. Teneinde een containertransferium met ingekaste langskade te kunnen realiseren dient een nieuw bestemmingsplan voor het gebied te worden opgesteld.

Het voorliggende bestemmingsplan biedt het noodzakelijke juridisch-planologische kader waarbinnen de realisatie van het containertransferium met ingekaste langskade op bedrijventerrein Polder het Nieuwland in Alblasserdam mogelijk wordt gemaakt.

¹ Geografische coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel bepalen de ligging van een bestemming. Met gebruikmaking van de coördinaten kan exact de plaats van een object in een gebied worden bepaald.

1.3 M.e.r.-procedure

M.e.r.-plichtige activiteit

De voorgenomen inrichting van het gebied als containertransferium met ingekaste langskade voor schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer is m.e.r.-plichtig. Het m.e.r.-plichtige besluit betreft het besluit tot vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan (Besluit m.e.r. Categorie C 4.1).

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De initiatiefnemer voor de m.e.r.-procedure is de Binnenlandse Container Terminals Nederland b.v. (BCTN) en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Het bevoegd gezag is de gemeenteraad van Alblasserdam; deze dient het voorliggende bestemmingsplan vast te stellen.

Startnotitie m.e.r.

De formele start van de m.e.r.-procedure werd gevormd door de publicatie van de startnotitie m.e.r. d.d. 23 september 2009 op de gemeentelijke website. De startnotitie heeft vervolgens gedurende zes weken ter visie gelegen. Op basis van de startnotitie zijn richtlijnen geformuleerd die als uitgangspunt hebben gediend voor de uit te voeren (milieu)onderzoeken in het kader van het Milieueffectrapport (MER). De Commissie m.e.r. heeft op 18 november 2009 advies uitgebracht over de richtlijnen. Vervolgens zijn de richtlijnen met amendering op 27 januari 2010 door de gemeenteraad vastgesteld.

MER

De startnotitie is de basis geweest voor het opstellen van Advies voor de richtlijnen door de Commissie voor de milieueffectrapportage (C-m.e.r.) op 18 november 2009. De C-m.e.r. heeft de inspraakreacties op de startnotitie hierbij in beschouwing genomen. Vervolgens zijn op 27 januari 2010 de richtlijnen door het bevoegd gezag (gemeenteraad van Alblasserdam) vastgesteld. Deze richtlijnen vormen het uitgangspunt voor het uit te voeren onderzoek in het kader van het MER. De diverse onderzoeken die in het kader van de m.e.r.-procedure hebben plaatsgevonden evenals de resultaten daaruit zijn vastgelegd in het "Milieueffectrapport Containertransferium Alblasserdam" d.d. september 2010 (kortweg: MER). In het voorliggende bestemmingsplan is een samenvatting opgenomen van de diverse (milieu)onderzoeken in relatie tot het voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief is in het voorliggende bestemmingsplan vertaald naar een juridisch regeling. Het MER zal gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied betreft een kavel op het bedrijventerrein Polder het Nieuwland en aan de rivier de Noord.

1.5 Vigerende regeling

Het nieuwe bestemmingsplan vervangt deels het bestemmingsplan "Polder Het Nieuwland" dat op 11 maart 2004 door de gemeenteraad van Alblasserdam is vastgesteld en op 12 oktober 2004 door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland is goedgekeurd. De Raad van State heeft bij uitspraak van 20 juli 2005 het goedkeuringsbesluit gedeeltelijk vernietigd en

daarmee goedkeuring onthouden aan de mogelijkheid die het bestemmingsplan bood om een laad- en loswal aan de Noord aan te leggen.

1.6 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit vier delen. Dit deel, deel A, bevat een aantal algemene planaspecten. Hierna volgt deel B. Daarin vindt de planbeschrijving plaats en wordt tevens een toelichting gegeven op de bestemmingsmethodiek. Deel C vormt feitelijk de achterliggende onderbouwing voor de keuzes die in deel B worden gemaakt ten aanzien van, onder andere, ruimtelijke ordening, mobiliteit, natuur en landschap, water, archeologie en cultuurhistorie en milieu. In deel D wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aangetoond, waarbij tevens nader wordt ingegaan op het proces dat vooraf is gegaan aan de locatiekeuze en de randvoorwaarden die aan de herontwikkeling worden gesteld. Tot slot wordt ingegaan op de bestemmingsplanprocedure.

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande ruimtelijke situatie

Het plangebied ligt tussen de Hoogendijk (een hoofdwaterkering) en de rivier de Noord. Het gebied ligt volledig buitendijks (aan de rivierzijde van de dijk) en maakt daarmee deel uit van de uiterwaarden van de Noord.

Juridische regeling

Door de dijkbeheerder, het Waterschap Rivierenland, is een keur vastgesteld. Deze keur houdt in dat binnen een zone van 55 m buitendijks, gemeten vanuit de buitenkruinlijn van de dijk, geen gebouwen mogen worden gebouwd. De afstand tussen de Hoogendijk en de grens van het plangebied is circa 115 m. Binnen het plangebied gelden gezien het voorgaande geen bouwbeperkingen als gevolg van de nabije ligging van de hoofdwaterkering de Hoogendijk. Het voorgaande behoeft dan ook geen juridische vertaling te krijgen in het bestemmingsplan.

2.2 Bestaande functionele situatie

De gronden in het plangebied worden in de huidige situatie gebruikt voor de opslag van betonproducten. De gronden worden omsloten door diverse bedrijventerreinen, waaronder bedrijventerrein Polder het Nieuwland, bedrijventerrein Vinkepolder-Nieuwland, bedrijventerrein Hoogendijk en (op grotere afstand) bedrijventerrein Vinkenwaard. Bedrijventerrein Polder het Nieuwland is in ontwikkeling. Op die gronden mogen bedrijven in een zware milieucategorie (maximaal categorie 5) worden gerealiseerd. Op de bedrijventerreinen Vinkepolder-Nieuwland en Hoogendijk zijn eveneens bedrijven met een zware milieucategorie aanwezig, waaronder Nedstaal en een rioolwaterzuivering.

In de nabije omgeving van het plangebied bevinden zich woningen (Ruigenhil en woonwagencentrum Staalindustrieweg). Het gebruik van de gronden voor deze woningen is echter niet geregeld in een bestemmingsplan.

De rivier de Noord is een belangrijke vaarweg en wordt gebruikt voor de beroeps- en recreatievaart. Op de rivier zijn klasse VIc schepen (lengte tot 200 meter) toegestaan. Daarnaast maakt de Fast Ferry (waterbus) gebruik van de vaarweg als een belangrijke OV-route tussen Rotterdam en Dordrecht.

In de Noord, tegenover het plangebied, ligt de Sophiapolder, een eiland met een natuurbestemming. Op termijn krijgt dit eiland een meer natuurlijke inrichting (riviergebonden getijdegebied met extensieve recreatie). Op de Zwijndrechtse en Ambachtse gronden aan de Noord, die eveneens tegenover het plangebied liggen, is de realisatie van 1.300 tot 1.500 woningen en de revitalisering van 14 hectare bedrijventerrein voorzien (project Noordoevers).

2.3 Ontwikkelingen

In het plangebied is een (her)ontwikkeling voorzien naar een containertransferium met ingekaste langskade. Het belangrijkste bezwaar van een langskade ten opzichte van een insteekhaven is de hinder voor de passerende vaart; deze dient snelheid te minderen bij het passeren van

een langskade waaraan binnenvaartschepen liggen. De voordelen van een langskade ten opzichte van een insteekhaven zijn dat het aan- en afmeren aan een langskade beter kan plaatsvinden en dat een langskade minder ruimte in beslag neemt van het voor het containertransferium beschikbare terrein.

Teneinde de hinder voor de passerende vaart zoveel mogelijk te beperken, is gekozen voor een ingekaste langskade. Daarbij wordt de langskade 35 m landinwaarts gelegd en schermt een tussendam de kade af van rivier de Noord. De 390 meter lange kade dient ruimte te bieden voor het aanmeren van drie schepen van ten minste 90 m. Zie ook de volgende afbeelding.



artist impression ingekaste langskade en inrichting transferium

De inrichting van het gebied vindt gefaseerd plaats. In de eerste fase van de aanleg van het terrein zal gebruik worden gemaakt van de bestaande kade en mobiele kranen. Daarna wordt de eindsituatie gerealiseerd bestaande uit een nieuwe ingekaste langskade en vaste kranen.

Deze vaste kranen kunnen in de eindsituatie alleen in de lengterichting langs de kade meebewegen. De exploitant wordt middels een overeenkomst verplicht de eindsituatie binnen drie jaar te realiseren. Daarnaast is in de regels en op de planverbeelding een tijdelijke bestemming opgenomen.

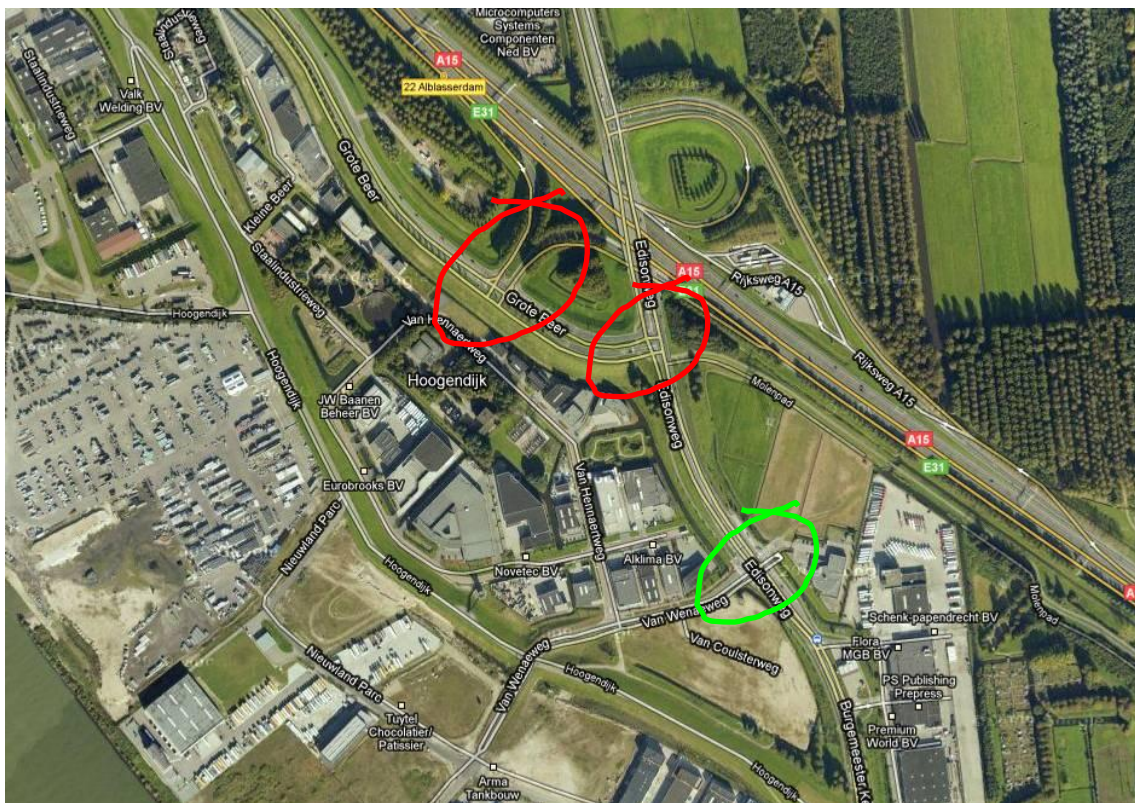
Met betrekking tot de op- en overslag van containers worden contingenten gesteld aan:

- de hoogte van de gestapelde containers, namelijk maximaal 30 meter;
- het aantal containers, deze mag maximaal 200.000 TEU bedragen;

- het maximale vervoerseenheden gevaarlijke stoffen, namelijk 3 vervoerseenheden aan de waterzijde;
- het aantal verpakte gevaarlijke stoffen tot een maximum van 10.000 kg.

Met de komst van een containertransferium op het bedrijventerrein Polder het Nieuwland wordt extra vrachtverkeer gegenereerd. Dit extra vrachtverkeer, dat via de route Grote Beer, Edisonweg en Van Wenaeweg naar het containertransferium zal worden geleid, veroorzaakt geen nieuwe verkeersknelpunten maar verergert de bestaande verkeersknelpunten wel. Mede omdat het containertransferium veel baat heeft bij een goede, duurzame en veilige ontsluitingsstructuur zal met de realisatie van het containertransferium ook de ontsluitingsstructuur van bedrijventerrein Polder het Nieuwland worden verbeterd. De maatregelen die in dat kader moeten worden getroffen zijn de volgende:

- een capaciteitsuitbreiding van het kruispunt Grote Beer - toe- en afrit A15 en het kruispunt Grote Beer - Edisonweg; de huidige inrichting van de kruising Edisonweg - Van Wenaeweg voldoet ook in de toekomst;
- het invoeren van een rechtsaf verbod voor vrachtauto's op de Van Wenaeweg; hiermee wordt sluipverkeer van vrachtwagens van het containertransferium via Papendrecht naar de N3/A15 tegengegaan;
- maatregelen die de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer ten minste in stand houden, met name voor wat betreft de doorgaande fietsroute tussen Alblaserdam en Papendrecht, waarvan veel schoolgaand verkeer gebruik maakt en waarop ook de kruispunten Grote Beer - Edisonweg en Edisonweg - Van Wenaeweg liggen, en de route over de Hoogendijk. Bij het kruispunt Hoogendijk – van Wenaeweg worden attentieverhogende en snelheidsremmende maatregelen genomen.



overzicht verkeersknelpunten, met in rood de kruisingen waarvoor een capaciteitsuitbreiding noodzakelijk wordt geacht

De aanpassingen aan kruispunten en de verbreding van het wegvak zijn op basis van de vigerende bestemmingsplannen reeds mogelijk. Hieromtrent is ook een overeenkomst gesloten in juni 2009. Daarin is bepaald dat deze aanpassingen dienen plaats te vinden voordat het containertransferium in gebruik wordt genomen.

Juridische regeling

De realisatie van een containertransferium met ingekaste langskade wordt mogelijk gemaakt binnen de bestemming "Bedrijventerrein - Containertransferium". Daarbij zijn tevens regels gegeven voor, onder meer, de herinrichting van de gronden met groen-, water-, parkeer- en verkeersvoorzieningen, de opslag van containers (tot maximaal 25 m hoog) en de nieuw te bouwen bedrijfsgebouwen en bedrijfsgebonden kantoren. De maximale toegestane totale grondoppervlakte van de bedrijfsgebouwen en bedrijfsgebonden kantoren is eveneens in de regels vastgelegd.

De locatie van de ingekaste langskade is nader gespecificeerd met de functieaanduiding "specifieke vorm van bedrijf - ingekaste kade". Daarbinnen worden de damwand, die de locatie voor het aan- en afmeren van de schepen scheidt van de vaarweg de Noord, en de waterweg langs de kade mogelijk gemaakt.

De nieuwe aansluiting van de het containertransferium op Nieuwlandparc wordt mogelijk gemaakt binnen de bestemming "Verkeer".

2.4 Juridische aspecten

2.4.1 Planmethodiek

Het voorliggende bestemmingplan gaat uit van een eindbestemmingsregeling. Een eindbestemmingsregeling leidt tot een directe bouwtitel mits het bouwplan past binnen de in de bestemming gegeven regels. Op dat moment kan een bouwvergunning worden verleend.

De verbeelding is relatief globaal opgezet. Binnen de opgenomen bestemmingen zijn de voorgenomen ruimtelijke en functionele ingrepen mogelijk. De gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden, waaronder de specifieke type bedrijvigheid en de maximaal toegestane bouwhoogte van gebouwen en andere bouwwerken, zijn uit oogpunt van rechtszekerheid, wel gedetailleerd vastgelegd in de regels.

Bij de opzet van de verbeelding van de geometrisch bepaalde bestemmingen, de regels en de toelichting is zo goed mogelijk aangesloten op de gemeentelijke standaard voor bestemmingsplannen.

2.4.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk I);
- Bestemmingsregels (hoofdstuk II);
- Algemene regels (hoofdstuk III);
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk IV).

Hoofdstuk I Inleidende regels

Begrippen

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard dat voorkomt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Wijze van meten

Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk II Bestemmingsregels

In deze paragraaf zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden.

Het betreft hier de bestemmingen, Bedrijventerrein – Containertransferium, Verkeer, Water - Voorlopig bestemd voor Bedrijventerrein – Containertransferium, Leiding – Riool en Waterstaat – Waterkering.

Hoofdstuk III Algemene regels

In deze paragraaf worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Anti-dubbelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een bouwvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om bouwvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders, maar ook beperking van bouwmogelijkheden als gevolg van, bijvoorbeeld, milieuwetgeving en/of de geldende keur.

Algemene afwijkingsregels

In de algemene afwijkingsregels zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen die voor alle bestemmingen gelden. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtje) in het openbare gebied.

Algemene procedureregels

Dit artikel regelt de procedure die burgemeester en wethouders dienen te volgen indien toepassing wordt gegeven aan de in dit plan opgenomen afwijkings- of wijzigingsregels.

Hoofdstuk IV Overgangs- en slotregels***Overgangsrecht***

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

Slotregel

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

2.4.3 Geometrische plaatsbepaling

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een topografische ondergrond gebruikt. Met behulp van lijnen, coderingen en arceringen is aan gronden (en in dit geval ook wateren) een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven.

3 Ruimtelijke Ordening

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte, de Planologische Kernbeslissing (PKB) Nationaal Ruimtelijk Beleid, in werking getreden. Deze heeft met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en op basis van het overgangsrecht de status van structuurvisie gekregen en vormt samen met de (ontwerp) AMvB Ruimte, zie ook hierna, het nationale ruimtelijke beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode. Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, met name door voldoende ruimte te reserveren voor de ontwikkeling van bedrijven in (groot)stedelijk gebied;
- krachtige steden en een vitaal platteland; investeren in leefbaarheid en veiligheid;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke (natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische) waarden;
- borging van de veiligheid; aandacht voor de waterproblematiek en externe veiligheidsaspecten.

Beleid met betrekking tot het plangebied

Het plangebied maakt deel uit van de Randstad en het daarbinnen gelegen economisch kerngebied Zuidvleugel. De Randstad Holland is een van de nationale stedelijke netwerken die als zodanig in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur (kaart: Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur: economie, infrastructuur, verstedelijking) zijn weergegeven. De rivier de Noord en de rijksweg A15 zijn aangeduid als, respectievelijk, “hoofdverbindingssas water” en “hoofdverbindingssas weg”.

De nationale ruimtelijke hoofdstructuur omvat gebieden en netwerken die voor de ruimtelijke structuur en het functioneren van Nederland van grote betekenis zijn. Voor deze elementen draagt het rijk dan ook in het algemeen een grotere verantwoordelijkheid dan voor gebieden daarbuiten. Ze staan voor complexe en/of kostbare opgaven die rijksbemoeienis noodzakelijk maken. Voor gebieden die buiten de ruimtelijke hoofdstructuur liggen wordt een basiskwaliteit nagestreefd. Voor gebieden die binnen de ruimtelijke hoofdstructuur liggen streeft het rijk naar meer dan de basiskwaliteit. Onder basiskwaliteit wordt verstaan de inhoudelijk en/of procesmatige (wettelijke) eisen die het kabinet stelt aan alle ruimtelijke plannen, alsmede de meer financiële principes. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode en groen/blauwe functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water, en het groen in en om de stad.

Tot de nationale ruimtelijke hoofdstructuur behoren de economische kerngebieden, mainports (luchthaven Schiphol en de haven van Rotterdam), brainports en greenports, nieuwe sleutelprojecten, hoofdverbindingssassen, de nationale stedelijke netwerken, de grote rivieren, het IJsselmeergebied, de Kust, Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en natuurbeschermingsgebieden, de Ecologische Hoofdstructuur en robuuste ecologische verbindingen, werelderfgoedgebieden en nationale landschappen. De hogere ambitie die het rijk hier heeft, komt vooral in de uitvoering tot uitdrukking. Krachtige voorbeelden zijn de (onder andere financiële) rijksinzet voor de beide mainports, de vormgeving van de Amsterdamse Zuidas en de andere vijf nationale sleutelprojecten, en de Ecologische Hoofdstructuur.

Het rijk heeft in de Nota Ruimte zes stedelijke netwerken benoemd, waaronder de Randstad Holland. De ontwikkeling van deze netwerken, bestaande uit steden, stedelijke gebieden en daartussen gelegen open ruimten, krijgt prioriteit. Het zelfde geldt voor de economische kerngebieden die grotendeels binnen de stedelijke netwerken liggen. De stedelijke netwerken zijn de belangrijkste grootstedelijke gebieden van Nederland. De economische kerngebieden zijn, vanwege hun strategische ligging en de aanwezigheid van de belangrijkste concentraties van en potenties voor stuwende bedrijvigheid en werkgelegenheid, de belangrijkste economische gebieden binnen Nederland.

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking staat daarbij centraal. Bij de keuze voor bundeling van infrastructuur richt het rijk zich op die delen van de hoofdinfrastructuur (weg, spoor, water), die de beide mainports (en de daarmee verbonden mainportregio's Noord- en Zuidvleugel van de Randstad) met de belangrijkste grootstedelijke gebieden in Nederland en het buitenland verbinden; de hoofdverbindingssassen. Deze structureren op nationaal niveau in belangrijke mate de (bundeling van) verstedelijking en economische activiteiten.

De doelstelling van het rijk ten aanzien van de Randstad Holland is om de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel te versterken. Versterking van de economie, vergroting van de kracht en dynamiek van de steden en ontwikkeling van de bijzondere kwaliteiten en de vitaliteit van het Groene Hart dragen daaraan bij. De economische, culturele en ruimtelijke diversiteit van de Randstad is van grote betekenis voor de ontwikkelingskansen en -mogelijkheden van het gebied. Het beleid is gericht op:

- het behouden en versterken van de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit;
- het accommoderen van de eigen ruimtevrage binnen de grenzen van de Randstad;
- het scheppen van voorwaarden waardoor de Randstad zich wat betreft dynamiek en ontwikkelingsmogelijkheden kan meten met andere grootstedelijke en metropolitane gebieden.

Ten aanzien van de economische kerngebieden zet het rijk in op de versterking van de kracht en de diversiteit daarvan door, onder meer, de bereikbaarheid en de leefbaarheid en de sociaal-economische positie van steden te verbeteren. In de Zuidvleugel kan met herstructurering, revitalisering en transformatie van bestaande verouderde stedelijke gebieden een belangrijk deel van de ruimtevrage naar wonen en werken in de periode 2010-2030 worden opgelost. De Zuidvleugel staat voor een aanzienlijke herstructurerings- en revitaliseringopgave van bedrijventerreinen. Daarnaast is sprake van een grote ruimtebehoefte voor bedrijvigheid in het algemeen.

De decentrale overheden in Zuidvleugel streven ernaar om in de periode 2010–2020 60.000 tot 80.000 woningen toe te voegen aan het bestaand bebouwd gebied van de verschillende steden in de regio. Het beleid is er daarbij op gericht de bestaande infrastructuur (zowel spoor als weg, in onderlinge samenhang) beter te benutten, en derhalve een substantieel deel van de verstedelijkingsopgave nabij met name bestaande stations en infrastructuur te realiseren.

(ontwerp) AMvB Ruimte (2009)

Nieuwe structuurvisies, zo ook de Nota Ruimte, moeten volgens de Wro een beschrijving bevatten waaruit blijkt hoe het rijk de in de structuurvisie verwoorde nationale ruimtelijke belangen wil verwezenlijken. Het overzicht van alle nationale ruimtelijke belangen uit de verschillende PKB's en de voorgenomen verwezenlijking daarvan worden gebundeld in één Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (integratie van Realisatieparagraaf Nota Ruimte en de realisatieparagrafen voor de andere PKB's). Deze zogenoemde AMvB Ruimte zal de ruimtelijke kaders uit de vigerende PKB's bevatten, die daadwerkelijk borging in regelgeving behoeven.

De ontwerp AMvB Ruimte (d.d. 29 mei 2009) heeft ter inzage gelegen. Het is nog onbekend wanneer de AMvB in werking zal treden.

In de realisatieparagraaf benoemt het kabinet 34 nationale ruimtelijke belangen. Deze omvatten globaal de nationale planologische principes zoals gebundelde verstedelijking en versterking van de kwaliteiten van het landschap, de ontwikkeling van de Randstad, de mainports en een aantal grote bouwlocaties, de bescherming en ontwikkeling van een aantal groene en blauwe gebiedscategorieën en ruimtelijke garanties voor de nationale grondstoffen- en energieproductie. Het rijk zet hierbij met name in op een zuinig ruimtegebruik, de bescherming van kwetsbare gebieden (de nationale landschappen en de ecologische hoofdstructuur) en de bescherming van het land tegen overstrooming en wateroverlast.

Bepalingen van belang voor het bestemmingsplan “Containertransferium”

In de AMvB Ruimte zijn de volgende bepalingen opgenomen die relevant zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de rivier de Noord in kaart 4a “rivierbed, bergend deel rivierbed, stroomvoerend deel rivierbed” van de AMvB is aangeduid als “stroomvoerend deel rivierbed”.

Bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten:

- ter bevordering van de bundeling van bebouwing en een zorgvuldig gebruik van de ruimte worden bij provinciale verordening regels gesteld ten aanzien van de inhoud van of toelichting bij bestemmingsplannen die bewerkstelligen dat een bestemmingsplan alleen nieuwe bebouwing kan toestaan binnen het bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaand bebouwd gebied, of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten;
- bij provinciale verordening worden regels gesteld ten aanzien van de inhoud van en toelichting bij bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe bedrijventerreinen en zeehaventerreinen waarbij geldt dat deze zo veel mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied, in aansluiting op het bestaand bebouwd gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten worden verwezenlijkt;
- bij het stellen van de regels wordt rekening gehouden met:
 - o conform de SER-ladder: de behoefte aan terreinen in de provincie als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag;

- conform de SER-ladder: de mogelijkheden om binnen de provincie de behoefte door herstructurering of intensivering van bestaande terreinen of locaties te ondervangen;
- de behoefte aan locaties of terreinen voor bedrijven en dienstverlening die uit het oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing;
- de behoefte aan locaties of terreinen met een goede aansluiting op verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten voor bedrijven en dienstverlening met omvangrijke goederenstromen of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking;
- de behoefte aan terreinen of locaties voor bedrijven en dienstverlening met arbeids- of bezoekersintensieve functies op locaties bij voorkeur in de nabijheid van openbaar vervoersknooppunten en met een goede aansluiting op verkeers- en vervoersverbindingen;
- bij het voorgaande wordt een onderscheid gemaakt naar regels die gelden voor delen van het grondgebied en rekening gehouden met de intergemeentelijke vormen van samenwerking ter zake van beleid voor bedrijven, dienstverlening, zeehaventerreinen en kantoren;
- in de toelichting wordt, ten aanzien van de SER-ladder, in elk geval een verantwoording opgenomen waaruit blijkt dat rekening is gehouden met:
 - de behoefte aan bedrijventerreinen en zeehaventerreinen in de provincie of een daarbinnen onderscheiden gebied als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag;
 - de mogelijkheden om de behoefte door herstructurering of intensivering van bestaande terreinen te ondervangen.

Water:

- een bestemmingsplan, wijst ten opzichte van het daaraan voorafgaande geldende bestemmingsplan geen nieuwe bestemmingen aan of stelt geen nieuwe regels omtrent het gebruik van de grond in een rivierbed die kunnen leiden tot vermijdbare nadelige gevolgen voor het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam overeenkomstig de daaraan toegekende functies of voor de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam of die kunnen leiden tot het ontstaan van feitelijke belemmeringen voor vergroting van de afvoercapaciteit;
- nieuwe bestemmingen of nieuwe regels zijn erop gericht verhoging van de waterstand en afname van het bergend vermogen zoveel mogelijk te beperken en resterende onvermijdbare effecten van een waterstandverhoging te compenseren;
- een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het stroomvoerend deel van een rivierbed kan ten opzichte van het daaraan voorafgaande geldende bestemmingsplan een wijziging bewerkstelligen, waarbij:
 - de realisatie van voorzieningen voor een betere en veilige afwikkeling van de beroeps- en recreatievaart;
 - de vestiging of uitbreiding van overslagbedrijven of het realiseren van overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover de activiteit gekoppeld is aan het vervoer over de rivier;
 - de aanleg of wijziging van scheepswerven voor beroeps- of pleziervaartuigen;
 - voorzieningen van groot openbaar belang die redelijkerwijs niet buiten het rivierbed kunnen worden gerealiseerd;

- wordt toegestaan, mits in de toelichting bij dat bestemmingsplan is gemotiveerd hoe de effecten op de waterstand en afname van het bergend vermogen worden gecompenseerd en op welke wijze de financiering en de tijdige realisering van die maatregelen zijn verzekerd.

Randstad Urgent (2007)

De Randstad is voor Nederland de belangrijkste internationaal concurrerende regio. Een aantal problemen, zoals de dagelijkse files, de kwaliteit van het openbaar vervoer en de weinig aantrekkelijke woon-, werk- en leefgebieden, heeft de concurrentiepositie van de Randstad aangetast. Met het programma Randstad Urgent (29 oktober 2007) wil het kabinet van de Randstad weer een duurzame en concurrerende Europese topregio maken door een aantal korte termijn besluiten te versnellen. Het kabinet werkt hiervoor samen met de regio. De hoofdpogaven uit het programma zijn:

- bereikbaarheid en economische dynamiek;
- kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat;
- een klimaatbestendige delta.

Om deze hoofdpogaven te kunnen realiseren zijn in ieder geval de projecten zoals genoemd in het programma Randstad Urgent nodig. Het betreft veelal gebiedsgerichte projecten die bijdragen aan meerdere hoofdpogaven en daardoor de samenhang in de Randstad versterken.

Onder de hoofdpogave “Werken in de Randstad”, waarvoor projecten zijn geselecteerd die in meer ruimte voor werklocaties moeten voorzien, wordt het project “containertransferium” genoemd (project 15). Als direct gevolg van de aanleg van de Tweede Maasvlakte zal de containeroverslag in Rotterdam in de komende jaren sterk groeien. Een belangrijk deel van de containers met een internationale bestemming verlaat de haven van Rotterdam per binnenvaartschip of trein. Voor containers met een binnenlandse bestemming is verdere versterking van het vervoer door binnenvaart noodzakelijk om ervoor te zorgen dat het wegvervoer van containers minder hard groeit dan de groei van het containervervoer. Een forse toename van de verkeersbelasting op de A15 is namelijk uit oogpunt van bereikbaarheid van zowel de Rotterdamse haven (de containerterminals op Maasvlakte 1 en 2) als het achterland en de luchtkwaliteit zeer ongewenst. Een groot deel van de import- en exportcontainers zal in de toekomst dus per trein of binnenvaart moeten worden vervoerd. Daartoe dient, allereerst, aan de oostzijde van de ruit van Rotterdam (regio Drechtsteden) een nieuw containertransferium te worden gerealiseerd met een omvang van acht tot vijftien hectare. Op termijn zijn ook decentrale containertransferia nodig in het noorden van de Randstad en het zuiden. De drie nieuw te realiseren containertransferia zijn aanvullend op het bestaande netwerk van inlandterminals.

Het project “containertransferium” zal een bijdrage leveren aan de versterking van de concurrentiepositie van mainport Rotterdam door middel van het realiseren van een betrouwbare en efficiënte logistieke afwikkeling van containerstromen. Realisatie levert een belangrijke bijdrage aan een verdere verschuiving van goederenstromen naar het water en daarmee aan een beter leefklimaat in de regio.

Het kabinet heeft zichzelf opgelegd binnen de huidige kabinetsperiode (2007-2011) een keuze te maken voor een definitief logistiek concept en een locatie voor het containertransferium als-

mede een inrichting en een ontsluiting daarvan. In dat kader heeft ze afspraken gemaakt met gemeente Rotterdam waarbij ook de te nemen stappen zijn vastgelegd, en wel de volgende:

- het doen van een integrale studie naar een locatie (in de periode tot januari 2008);
- het starten van een pilot bij de bestaande binnenhavens (eerste kwartaal 2008);
- het bekrachtigen van de locatiekeuze inclusief de aard en financiering van de ontsluitende infrastructuur (eerste kwartaal 2008);
- het aanpassen van het bestemmingsplan door de voorkeursgemeente (begin 2009).

Bij de uitvoering van de afspraken dient de samenhang met andere projecten in het programma Randstad Urgent, waaronder het project Mainport Rotterdam en de planstudie A15, te worden bewaakt.

Structuurvisie Randstad 2040 (2009)

De Structuurvisie Randstad 2040 geeft een impuls aan een Randstad die zich in alle opzichten kan meten met andere stedelijke gebieden in Europa en tevens duurzaam en klimaatbestendig is. De visie zet de koers uit voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. En niet alleen waar het gaat om bouwen en plannen, maar ook om de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en onderwerpen als natuur, recreatie, onderwijs, gezondheid en arbeidsparticipatie.

De keuzes die gemaakt zijn om de Randstad tot een duurzame en internationaal concurrerende toproegio te kunnen ontwikkelen liggen voor een groot deel in het verlengde van de Nota Ruimte.

Het kabinet heeft de ruimtelijke keuzes uitgewerkt aan de hand van de volgende vier leidende principes:

- principe: Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta:
 - o keuze: de Randstad moet blijvend beschermd worden tegen overstromingen;
 - o keuze: anticiperen op een toenemende verzilting en watertekort;
 - o keuze: van Groene Hart naar Groenblauwe Delta: beschermen, ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten;
- principe: Kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking groen, blauw en rood:
 - o keuze: beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie;
 - o keuze: transitie van de landbouw;
 - o keuze: ontwikkeling van groene woon- en werkmilieus gekoppeld aan groenblauwe opgave;
 - o keuze: Ontwikkeling groenblauwe kwaliteit bij de steden in de vorm van “metropolitane parken”;
- principe: Wat internationaal sterk is, sterker maken:
 - o keuze: benutten en versterken internationale toefuncties;
 - o keuze: verbeteren van de internationale verbindingen tussen de Randstad en andere stedelijke regio's;
- principe: Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid:
 - o keuze: opschalen van de stedelijke regio's: bereikbaarheid op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad;
 - o keuze: optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten van de binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen door transformeren, herstructureren en intensiveren;

- o keuze: uitvoeren schaa sprong Almere in relatie met ontwikkeling regio Amsterdam, bereikbaarheid en ecologische verbetering IJmeer-Markermeer.

De beschreven keuzes vinden een doorvertaling in concrete visies en plannen.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale structuurvisie; Visie op Zuid-Holland (2010)

Provinciale Staten stelden 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vast. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

Op basis van de Wro moeten gemeenten, provincies en rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. Het provinciebestuur van Zuid-Holland heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Holland te ontwikkelen. Het uitgangspunt is “lokaal wat kan, provinciaal wat moet”. In de provinciale structuurvisie geeft de provincie aan wat zij als provinciaal belang beschouwt en hoe zij daarop wil gaan sturen.

Het beleid gaat in op verschillende provinciale belangen die geordend zijn volgens vijf integrale en ruimtelijk relevante hoofddopgaven:

- “aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel”;
- “duurzame en klimaatbestendige Deltaprovincie”;
- “divers en samenhangend stedelijk netwerk”;
- “vitaal, divers en aantrekkelijk landschap”;
- “stad en land verbonden”.

De structuurvisiekaart bestaat uit twee delen: een functiekaart en een kwaliteitskaart. De functiekaart geeft de gewenste en mogelijke ruimtelijke functies weer die in de structuurvisie zijn geordend, begrensd en vastgelegd als ruimtelijk beleid tot 2020. De functiekaart is vergelijkbaar met de voormalige streekplankaarten. In de kwaliteitskaart zijn zowel de bestaande als de gewenste kwaliteiten verbeeld op een globale, regionale schaal. De kwaliteitskaart toont de diversiteit van Zuid-Holland en brengt de ruimtelijke kwaliteiten van provinciaal belang in beeld.

Beleid met betrekking tot het plangebied

Het plangebied is in de ontwerp functiekaart aangeduid als “Bedrijventerrein Mainport”. Dit betreft een aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie water- en havengebonden bedrijvigheid, veelal in de hogere milieucategorieën, met productie, opslag, transport en distributie, nutsvoorzieningen, evenals hieraan verbonden kantoorfuncties in het haven- en industriegebied van Rotterdam en de Drechtsteden.

Het gebied ligt te midden van overige bedrijventerreinen. De Hoogendijk betreft een primaire waterkering. De rivier de Noord is als “Water” aangeduid. En de Sophiapolder is als “Natuurgebied” aangeduid.

Het plangebied is in de ontwerp kwaliteitskaart aangeduid als “Mainport”. De Hoogendijk is aangeduid als “(cultuurhistorische waardevol) bebouwingslint.

Het provinciale beleid is erop gericht ook in 2040 een aantrekkelijk, internationaal concurrerend vestigingsmilieu te hebben. Specifiek provinciaal belang voor het concurrerend en internationaal profiel is het behouden en het aantrekken van bedrijvigheid en werkgelegenheid met het accent op kennisontwikkeling en handel. Daarnaast wil ze de bestaande ruimte van economische clusters optimaal benutten.

De provincie heeft de ambitie om de vestigingsfactoren van bedrijven en organisaties die bijdragen aan de mainportfunctie verder te ontwikkelen. Binnen de aanduiding “Bedrijventerrein Mainport” moet alle aan de mainport gerelateerde bedrijvigheid een locatie kunnen vinden. Ruimte daarvoor kan nog gewonnen worden door verouderde complexen te herstructureren en verwante activiteiten te clusteren. Nieuwe ruimte voor mainportactiviteiten komt beschikbaar na realisering van de Tweede Maasvlakte.

Het hele gebied van de mainport geldt als gebied voor bedrijven uit de hogere milieuhinder categorie (HMC). Er dient een evenwichtige afstemming plaats te vinden tussen vraag en aanbod naar ruimte voor bedrijven in de hogere milieuhinder categorie. In de verordening zijn regels opgenomen om de ruimtelijke randvoorwaarden voor dit soort economische activiteiten veilig te stellen.

Provinciale Verordening Ruimte; ontwikkelen met schaarse ruimte (2010)

In de provinciale verordening zijn de zaken die generiek van aard zijn (relevant voor alle gemeenten of een bepaalde groep gemeenten) en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben vastgelegd. De provincie acht de borging hiervan van groot belang. Tevens zijn de nationale belangen zoals vastgelegd in de AMvB Ruimte ook in de provinciale verordening opgenomen ten behoeve van een doorwerking in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Tot slot zijn in de verordening regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. De verordening heeft slechts betrekking op een beperkt aantal onderwerpen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met ander provinciaal beleid. Bovendien moet worden voldaan aan de overige wet- en regelgeving.

Bepalingen van belang voor het bestemmingsplan “Containertransferium”

In de Provinciale Verordening Ruimte zijn de volgende bepalingen opgenomen die relevant zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. Daarbij dient te worden opgemerkt dat het plangebied volgens kaart 1 van de verordening binnen de bebouwingscontouren ligt. De Sophiapolder is op kaart 4 van de verordening aangeduid als “ecologische hoofdstructuur”. Hoewel dit gegeven mee moet worden genomen in de beschrijving en beoordeling van de effecten van het plan op de omgeving, is dit voor wat betreft de regels die de verordening stelt aan bestemmingsplannen niet relevant.

De Hoogendijk is een primaire waterkering. Ook daarvoor zijn regels opgenomen in de verordening. Uit hoofdstuk 2 van deze toelichting blijkt echter al dat de Hoogendijk en de bijbehorende zone niet in het plangebied liggen.

Bedrijventerreinen:

- bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe bedrijven- en zeehaventerreinen, of de uitbreiding van bestaande bedrijven- en zeehaventerreinen met een oppervlakte van ten minste één hectare aan aaneengesloten percelen, moeten in de toelichting een verantwoording bevatten waarbij de behoefte aan nieuw bedrijven- en zeehaventerrein als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag wordt onderbouwd. Ook moet worden onderbouwd waarom deze behoefte niet kan worden ondervangen door herstructurering of intensivering van bestaande terreinen;
- bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen wijzen geen bestemmingen aan die nieuwe (bedrijfs)woningen mogelijk maken. Dit uitgezonderd woningen behorende bij woonwkeenheden op (delen van) bedrijventerreinen waar maximaal milieucategorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (VNG-lijst) is toegestaan en die niet binnen de invloedssfeer liggen van (delen van) bedrijventerreinen waar bedrijven in een hogere milieucategorie zijn toegestaan;
- bestemmingsplannen voor gronden die zijn gelegen op bedrijventerreinen moeten bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie passend bij de omgeving mogelijk maken. Als dit vanwege toekomstige ontwikkelingen niet mogelijk blijkt, dan moet de toelichting van het bestemmingsplan een motivering bevatten waarbij in ieder geval worden ingegaan op de relatie tussen de hoogst mogelijke milieucategorie en de lokale omstandigheden.

Groepsrisico externe veiligheid en ruimtelijke doorwerking vervoer van gevaarlijke stoffen:

- bestemmingsplannen waarvoor een groepsrisicoafweging moet worden gemaakt moeten vergezeld gaan van een groepsrisicoafweging volgens de CHAMP-methodiek.

3.3 Regionaal beleid

Nota Ruimte geven (2006)

In de nota "Ruimte geven" is de ruimtelijke visie voor de regio verwoord en zijn de regionaal relevante beleidskeuzen vastgelegd die moeten leiden tot een ruimtelijke hoofdstructuur passend bij het streefbeeld dat voor de regio is geformuleerd: "Samen stad aan het water". De regio wil een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bewoners, bedrijven en bezoekers zijn en een stedelijk gebied dat aantrekkelijk is voor de markt om in te investeren.

De nota "Ruimte geven" vormt een herijking van de Structuurvisie Drechtsteden 2030 (1997).

Realisatiestrategie Ruimte geven (2008)

Teneinde uitvoering te geven aan de ruimtelijke visie in de nota "Ruimte geven", is het document "Realisatiestrategie Ruimte geven" opgesteld. Daarin is aan de hand van de kernkwaliteiten van de regio de koers bepaald die de regio wil innemen ten opzichte van andere regio's en als onderdeel van de Deltapoort en de Zuidvleugel. Tevens is een prioritering en organisatie van de projecten aangegeven, alsmede de rol van de regio bij de realisatie daarvan.

De opgaven van de Drechtsteden staan niet op zichzelf. Een groot aantal projecten en gebiedsgerichte opgaven worden ingebed in het Zuidvleugelprogramma, zoals het verstedelijkingsprogramma, het groenprogramma en de Stedenbaan. Daarnaast zijn ook in het kader van de Deltapoort ambities geformuleerd, waaronder een duurzame ontwikkeling van de Mainport, waarop de realisatiestrategie moet worden afgestemd. En ook wordt met de nota "Ruimte geven" en de realisatiestrategie aansluiting gezocht bij het Randstad Urgent programma van het rijk. Tot slot is voor de regio de Europese agenda op het gebied van duurzame economische groei van belang.

Met de vaststelling van de realisatiestrategie op 19 maart 2008 door de Drechttraad beschikken de Drechtsteden over een gezamenlijk kader voor de uitvoering van het regionaal ruimtelijk beleid.

Beleid van belang voor het plangebied

De regio zet in op de Drechtsteden als "Poort van de Hollandse Delta", in het verlengde van het streefbeeld uit de nota "Ruimte geven": "samen stad aan het water". Om als zodanig te kunnen functioneren moet worden geïnvesteerd in het verhogen van de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van de regio. De aantrekkelijkheid van een stad of regio wordt met name bepaald door de kwaliteit van de woning en de woonomgeving en het voorzieningenniveau. En in het algemeen geldt dat een aantrekkelijke woonomgeving leidt tot economische ontwikkeling.

Hoewel de ruimtelijk-economische structuur van de regio vrij sterk is, kan de groei van het goederenvervoer door de Drechtsteden enorme beperkingen opleveren voor het woon- en leefklimaat in de regio. Het is dus van belang alle kansen om tot duurzame oplossingen te komen te benutten.

De doelen die de Drechtsteden zichzelf voor de periode tot circa 2025 stellen zijn: versterking van de ruimtelijke structuur (bijvoorbeeld door het logisch inrichten van de infrastructuur, het versterken van het beeld langs de hoofdinfrastructuur en het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving) en verbetering van het vestigingsklimaat (bijvoorbeeld door het organiseren van een veilige infrastructuur, het garanderen van een bereikbare regio en het versterken van het economisch perspectief door het bieden van een aantrekkelijke vestigingsplaats voor ondernemers). Deze doelen worden gerealiseerd aan de hand van concrete projecten.

De Drechtse Poort; Bedrijventerreinenstrategie voor de Drechtsteden (2007)

De regio Drechtsteden kiest voor versterken van de regionale economie. Daartoe is één gezamenlijke bedrijvenstrategie bepaald (vastgesteld in januari 2007). De bedrijvenstrategie definieert de regionale opgave en ambitie voor beleid en beslaat de periode tot 2020 met een doorblik naar 2030.

De kracht van de Drechtsteden is haar scharnierfunctie tussen de Randstad en het Europese achterland. De bedrijvenstrategie creëert kansen om deze positie verder uit te bouwen door voor 2020:

- de milieuproblematiek op te pakken met een clusterzonering als basis, oftewel zware bedrijvigheid niet uitbannen (want deze is belangrijk voor de regio) maar beschermen door deze in te pakken in schillen van steeds minder zware bedrijvigheid;

- de kwaliteit van bedrijventerreinen op peil te houden door minimaal 250 hectare bedrijventerrein te herstructureren;
- aan de rand van de regio (daar waar de meeste kansen liggen) ruimte te bieden door minimaal 100 hectare nieuw bedrijventerrein aan te leggen voor groei in nieuwe en bestaande sectoren, veelal licht van aard;
- de grootschalige bestaande industrieën in het hart van de regio te beschermen;
- de omvang van onttrekkingen te beperken tot maximaal 45 hectare;
- bedrijventerreinen beter aan te laten sluiten op hun stedelijke omgeving;
- de bereikbaarheid van bedrijventerreinen te optimaliseren (bijvoorbeeld nabij de afslagen van de A15 en de A16).

De grootste rem op de economische ontwikkeling van de regio is de milieuproblematiek. Daar tegenover staat dat bedrijven welbewust kiezen voor de Drechtsteden vanwege de ligging aan de infrastructuur: aan diep vaarwater, maar voorbij de files van de Rijnmond, op een knooppunt van snel- en spoorwegen, met directe verbindingen naar Duitsland en Antwerpen, per auto, schip en trein. Door samenwerking moeten de bestaande bedreigingen worden omgezet in kansen. Daarnaast moet een regionale samenwerking leiden tot snelle plaatsing van bedrijven en het voorkomen van onnodige concurrentie op de grondmarkt. Het streven is erop gericht op termijn kwaliteit, bereikbaarheid en aanbod te garanderen. Lokaal is de uitvoering gericht het benutten van kansen voor natte bedrijvigheid op de bedrijventerreinen Haven Zuid en Nieuwland. De milieuruimte op bedrijventerrein Polder het Nieuwland dient te worden behouden door clusterzonering en waar mogelijk te worden verruimd.

Uitvoeringsstrategie bedrijventerreinen; Uitvoeringsstrategie bedrijventerreinen voor de Drechtsteden (2009)

De uitvoeringsstrategie bedrijventerreinen vloeit voort uit bedrijventerreinenstrategie “De Drechtse Poort” (2007) en geeft een nadere uitwerking van de opgave die in de regionale bedrijventerreinenstrategie is gesteld.

De uitvoeringsstrategie bestaat uit twee delen: een strategie en een (aanzet tot) een uitvoeringsprogramma. De strategie gaat in op de middelen waarmee het beleid wordt uitgevoerd. Daartoe worden zes regionale terreinclusters benoemd en beschreven hoe daarmee de regionale opgave kan worden aangevlogen. De aanzet voor het uitvoeringsprogramma is de optelsom van de opgave die voor de zes verschillende clusters wordt bepaald. Voor een deel is dat een kwantitatieve opgave, zoals de hoeveelheid nieuw aan te leggen terreinen, maar de kwalitatieve opgave is minstens zo belangrijk: welke terreinen komen voor herstructurering in aanmerking en waar dient de ontsluiting te worden verbeterd.

Ten aanzien van het cluster De Noord (Alblasserdam, Hendrik-Ido-Ambacht, Zwijndrecht en Papendrecht) wordt geschaard, is de uitvoeringsstrategie als volgt:

- regionale doelstelling: Behouden van de zware (chemische) industrie in de kern. Uitbreiden multimodaliteit aan A15, faciliteren maritieme industrie, verbeteren kwaliteit terreinen en randen. Specialisatie: metaalindustrie, maritieme industrie en logistiek;
- kwantitatieve opgave:
 - o herontwikkelen van 5 hectare Haven-Zuid voor maritieme industrie;
 - o herontwikkelen van 8 hectare Citadelterrein voor maritieme industrie;

- herontwikkelen van 5,5 hectare Genieterrein, waarvan 4,5 hectare voor maritieme industrie en 1 hectare droog;
- onttrekken van 17 hectare van Noordoever, waarvan 10,5 hectare in Hendrik-Ido-Ambacht en 6,5 hectare in Zwijndrecht;
- onttrekken van 2 hectare van Haven-Zuid;
- herstructureren van de terreinen Vinkenwaard, Antoniapolder en Grotenoord;
- in gebruik nemen van kades Citadelterrein, Genieterrein en Nieuwland;
- eventueel ontwikkelen van 8 tot 15 hectare ten behoeve van het Containertransferium Nieuwland (Randstad Urgent-project);
- kwalitatieve opgave:
 - opstellen integraal plan voor het cluster;
 - oplossen geluidsslot/behouden milieuzonering;
 - kwaliteitsimpuls openbare ruimte en randen;
 - verbeteren interne ontsluiting;
 - verhogen verhouding netto/bruto terreinen;
 - ontwikkelen regionaal overslagcluster.

Economische visie; Ruimtelijk economische visie (2008)

De ruimtelijk economische visie (maart 2008) zet in op een herontdekking van de Drechtsteedse identiteit en een nieuwe oriëntatie op de scharnierfunctie van de regio. In 2020 hebben de Drechtsteden zich ontwikkeld tot een complete, leefbare en samenhangende stadsregio met het water en de oevers als bindende en onderscheidende kwaliteit.

De economische focus op de rivieroevers en de gunstige ligging aan meerdere modaliteiten (de scharnierfunctie) vormen de grootste kansen voor economische onderscheiding. Om die kansen te benutten moet de regio haar oevers herontdekken en zich profileren als een complete, leefbare regio; een vitale economie is gebaat bij een aantrekkelijke leef- en werkomgeving: veilig, duurzaam, mooi en gezond.

De uitwerking van het regionaal economisch beleid richt zich op vier schaalniveaus en thema's:

- Internationaal positioneert de regio zich als specialist in de deltatechnologie: slimme waterbouw met aandacht voor ecologie (thema: "Werken met water");
- Op nationaal niveau biedt de gunstige ligging kansen voor verbreding van de regionale economie (thema: "Poort van de Randstad");
- Regionaal streeft de regio naar een concurrerende positie als complete stedelijke regio (thema: "Complete stedelijke regio");
- Lokaal wordt aan de waterfronten en rivieroevers gewerkt aan leefbare en onderscheidende leefmilieus (thema: "Aantrekkelijke waterfronten").

Het thema "Werken met water" beoogt een verdere specialisatie in de deltatechnologie: faciliteren van de bestaande bedrijven, het aantrekken van nieuwe, innovatieve spelers en het promoten van de natte kennis, traditie en het erfgoed in de regio.

De "Poort van de Randstad" richt zich op de verbreding van de regionale economie met sectoren die zich aangetrokken voelen door de gunstige ligging aan water, weg en spoor nabij de Randstad, zoals de dienstverlening, bovenregionale vestigingen, logistiek en creatieve industrie.

Het streven naar een complete stedelijke regio betekent dat economisch beleid zich uitstrekt tot een concurrerend leefmilieu. Een volledig aanbod op het gebied van detailhandel, horeca of onderwijs is behalve een impuls voor de werkgelegenheid ook een bijdrage aan de regionale concurrentiekracht.

Binnen Drechtstedelijke gemeentes concentreert de economie zich rond de rivieroeveren. Door enerzijds de lokale economie (natte bedrijven, lokale dienstverlening, lokale ontwikkelingen) daar te faciliteren en anderzijds leefbaarheidsconflicten lokaal op te lossen kan hier een duurzaam functionerend leefmilieu ontstaan.

3.3 Gemeentelijk beleid

Bestemmingsplan “Polder Het Nieuwland” (2004)

Voor de gronden vigeert het bestemmingsplan “Polder Het Nieuwland” (maart 2004). Dat bestemmingsplan maakt de realisatie van een nat bedrijventerrein mogelijk. Bij het opstellen van het bestemmingsplan “Polder Het Nieuwland” is uitgegaan van een milieuzonering: op het zuidelijke gedeelte van het terrein zijn bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 en 3 toegelaten, op het noordelijke gedeelte van het terrein zijn bedrijven in de zwaarste milieucategorieën toegelaten, en wel 4 en 5.

De gronden ter plaatse van het plangebied zijn bestemd als “Bedrijfsdoeleinden II”. De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijven, welke behoren tot de categorieën 4 en 5 van de Staat van bedrijfsactiviteiten, alsmede voor bedrijven welke naar aard en invloed op de omgeving hiermee gelijk te stellen zijn. Binnen de bestemming worden ook laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van zeeschepen mogelijk gemaakt. Bij de toegelaten bedrijven is, onder voorwaarden, grootschalige buitenopslag van goederen en materialen toegestaan. De volgende typen bedrijvigheid worden niet mogelijk gemaakt: sloopbedrijven, afvalopslag en afvalverwerkende bedrijven en kleinschalige detailhandel. Ook de realisatie van zelfstandige kantoren is binnen de bestemming niet mogelijk.

Er zijn uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming toegestaan, waaronder bedrijfsgebouwen (met uitzondering van bedrijfswoningen) en andere bouwwerken, en verhardingen, wegen (inclusief interne ontsluitingswegen), parkeren, water, groenvoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen zoals nutsvoorzieningen. Tevens wordt de bouw van installaties (kranen, silo's en dergelijke) tot een hoogte van 40 m mogelijk gemaakt. En via een vrijstelling is de aanleg van een loswal toegestaan.

De Hoogendijk heeft de dubbelbestemming “Primair waterkering” gekregen. Langs de Hoogendijk ligt een zone die de dubbelbestemming “Primair voorliggende hoofdwaterkering” heeft gekregen. Binnen deze zone gelden bouwbeperkingen. Deze zone reikt echter niet tot in het gebied waarbinnen het containertransferium is voorzien.

De gronden boven en aan weerszijden van de spoortunnel (Betuwelijn), die het bedrijventerrein in tweeën deelt, hebben de dubbelbestemming “Primair waterkering/spoorwegdoeleinden” gekregen. Ook hiervoor geldt dat binnen de dubbelbestemming bouwbeperkingen gelden. De

dubbelbestemming reikt echter niet tot in het gebied waarbinnen het containertransferium is voorzien.

Het bestemmingsplan “Polder Het Nieuwland” is op 12 oktober 2004 goedgekeurd. Echter, bij uitspraak van 20 juli 2005 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak geoordeeld dat Gedeputeerde Staten ten onrechte niet in haar goedkeuringsbesluit heeft overwogen dat de aanduiding “laad- en loswal” op de plankaart en de in de voorschriften geregelde laad- en loswal in strijd is met het Binnenvaart politiereglement en het gevoerde ontheffingenbeleid daarop dat een onbelemmerde doorgang van de scheepvaart waarborgt. Zij heeft het goedkeuringsbesluit op dit punt dan ook vernietigd en alsnog goedkeuring onthouden aan de betreffende aanduiding op de kaart en in het voorschrift.

Bestemmingsplan “Werkgebieden” (2009)

Het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan “Werkgebied” heeft betrekking op de drie bedrijventerreinen in Alblasserdam: Nieuwland, Hoogendijk en Vinkenwaard. In het voorontwerpbestemmingsplan is de locatie voor het containertransferium niet als zodanig meegenomen. In het voorontwerpbestemmingsplan zijn op die gronden slechts bedrijfsactiviteiten met een maximale categorie 3.2 toegelaten. Het containertransferium heeft een milieuhindercategorie van 4.2. (Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart). Besloten is de gebruiks- en bouw mogelijkheden echter in een separaat bestemmingsplan te regelen (het voorliggende bestemmingsplan). De gronden zullen dus buiten het bestemmingsplan “Werkgebieden” worden gelaten.

Ruimtelijke toekomstvisie 2005 - 2015 (2005)

De “Ruimtelijke toekomstvisie 2005 - 2015” (vastgesteld in juni 2005) van de gemeente Alblasserdam is een integraal en samenhangend ruimtelijk afwegingskader dat als referentiekader kan worden gebruikt om vragen over het gebruik en de invulling van de ruimte doordacht te kunnen beantwoorden. In de visie zijn in hoofdlijnen de (breed gedragen) kaders waarbinnen en condities waaronder ruimtelijke ontwikkelingen in Alblasserdam mogen plaatsvinden verwoord.

Het fundament voor de ruimtelijke ontwikkeling van Alblasserdam bestaat uit drie pijlers: de sociale pijler, de fysiek-ruimtelijke pijler en de ruimtelijk-functionele pijler. Deze zijn te vertalen naar kernkwaliteiten van Alblasserdam en geven richting aan de kernopgaven voor het ruimtelijke beleid.

Beleid van belang voor het plangebied

Alblasserdam is van oudsher een arbeidersgemeente met veel aan scheepvaart gebonden werkgelegenheid. Naast een woongemeente moet Alblasserdam ook een werkgemeente blijven.

Veel huidige bedrijfslocaties zijn de afgelopen jaren vrijgekomen met een behoorlijk verlies aan vooral industriële werkgelegenheid. De potenties voor de lokale economie, de werkgelegenheid en het lokale voorzieningenniveau moeten beter worden benut. Ingezet wordt op het beschikbaar blijven van vrijkomende bedrijvenlocaties voor nieuwe werkgebonden functies.

3.4 Conclusies

Rijksbeleid

De voorgenomen ontwikkeling van een containertransferium ter plaatse van het bedrijventerrein Polder het Nieuwland past goed in rijksbeleidskader. Het gebied ligt in het stedelijk netwerk Randstad Holland en tevens binnen het economisch kerngebied Zuidvleugel. Bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking staat centraal. De rivier de Noord staat in verbinding met de Oude en Nieuwe Maas die naar de Rotterdamse havens leiden. Daarnaast wordt het gebied ontsloten door de rijksweg A15 die de regio Rotterdam met het achterland verbindt.

Met het realiseren van een containertransferium net buiten de drukke Rotterdamse regio en waar jaarlijks een overslag van circa 200.000 TEU (is gelijk aan 180.000 vrachtverkeerbewegingen) plaatsvindt, zal de bereikbaarheid (minder vrachtverkeer) en de leefbaarheid (minder uitstoot van luchtverontreinigende stoffen) en de sociaal-economische positie (aantrekkelijk vestigingsklimaat) van de Rotterdamse regio verbeteren. Daarmee wordt het internationaal concurrerend vermogen van de Randstad Holland vergroot.

De noodzaak van deze ontwikkeling wordt verder benadrukt door het Randstad Urgent programma waarin het kabinet projecten heeft benoemd die versneld moeten worden gerealiseerd teneinde de positie van de Randstad Holland te verbeteren. Een centraal containertransferium ten oosten van het Rotterdamse havengenoemd wordt daarin ook genoemd.

Uit de AMVB Ruimte blijkt dat nieuwe bedrijventerrein zoveel mogelijk binnen het bestaand stedelijk gebied moeten worden gerealiseerd.

Provinciaal beleid

In de provinciale structuurvisie is het plangebied reeds aangeduid als "Bedrijventerrein Mainport", oftewel, de voorgenomen bedrijfsactiviteiten in het plangebied dienen gerelateerd te zijn aan de Rotterdamse haven.

Het vigerende provinciaal beleid staan een ontwikkeling naar een containertransferium eveneens niet in de weg. Met het doorlopen van de m.e.r.-procedure wordt tevens voldaan aan de milieukwaliteitseisen die het provinciaal beleid stelt aan een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

Regionaal beleid

De ontwikkelingen in de regio moeten alle in samenhang worden bekeken met het provinciale en nationale eisen en wensen ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Daartoe is de nota "Realisatiestrategie Ruimte geven" opgesteld. De opgaven die daarin worden geconcretiseerd zijn uitgewerkt in diverse deelnota's, waaronder de economische visie en de bedrijvenstrategie. Kortom, de in deze paragraaf genoemde beleidsstukken bevatten allemaal regionale keuzen die zijn afgestemd op hoger beleid en regelgeving. De voorgenomen ontwikkeling van een containertransferium past ook binnen het vigerende regionale beleidskader. De regio stelt echter wel de belangrijke voorwaarde dat de ontwikkeling bij moet dragen aan een kwaliteitsslag voor de regio die ertoe moet leiden dat de Drechtsteden een regio worden met een goede (logische) ruimtelijke structuur en een goed vestigingsklimaat.

Gemeentelijk beleid

Het bestemmingsplan “Polder Het Nieuwland” ging uit van de ontwikkeling van een nat bedrijventerrein. Het planvormingsproces voor het containertransferium is pas na de vaststelling van het bestemmingsplan “Polder Het Nieuwland” gestart. Inmiddels is een m.e.r.-procedure doorlopen, staat de locatiekeuze op basis daarvan vast en is inzichtelijk op welke wijze het terrein zal worden ingericht (het voorkeursalternatief).

In het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan “Werkgebieden” is geen rekening gehouden met het containertransferium. Met het voorbereiden van een nieuw bestemmingsplan “Containertransferium Alblasserdam”, waarin een maatbestemming is opgenomen voor het containertransferium, voldoet de gemeente Alblasserdam aan de gemaakte afspraken met het rijk, de regio en het havenbedrijf Rotterdam (Port of Rotterdam).

4 Mobiliteit

4.1 Kader

Nota Mobiliteit (2006)

De Nota Mobiliteit is feitelijk het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en daarmee de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2). De nota heeft een PKB procedure doorlopen overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en is op 21 februari 2006 in werking getreden. In de Nota Mobiliteit worden de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van beleid is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Beleid van belang voor het plangebied

Het containervervoer per binnenvaart groeit de laatste jaren met 7% tot 10% per jaar en deze groei zal naar verwachting de komende jaren aanhouden. In overeenstemming met het uitgangspunt van de Nota Ruimte wil het rijk deze groei faciliteren op de hoofdverbindingssassen vanwege het belang van een goed functionerend vervoersysteem voor de Nederlandse economie.

De ambitie van het rijk is om het groeiend transport van bulk en containers op het hoofdvaarwegennet te accommoderen. Daartoe moeten in 2020 de internationale en nationale hoofdverbindingssassen voor wat betreft de dimensies voldoen aan de bijbehorende streefbeelden. Capaciteitsknelpunten zullen zo veel mogelijk per corridor op basis van kosten-baten analyses worden uitgevoerd.

Richtlijnen vaarwegen RVW 2005 (2005)

De nota "Richtlijnen vaarwegen RVW 2005" bevat richtlijnen voor de afmetingen en de vormgeving van vaarwegen van de CEMT-klassen² I tot en met V en vaarwegen voor de recreatievaart. Vaarwegen groter dan klasse V zijn te beschouwen als bijzonder geval, waarvoor altijd speciaal onderzoek is vereist.

De rivier de Noord betreft een hoofdvaarweg die in beheer is bij het rijk. Op de Noord zijn klasse VI schepen toegestaan.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 - 2020 (2004)

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) van 21 januari 2004 beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Daarbij komen onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

² In deze Europees bepaalde klassen zijn de maximale afmetingen van de schepen voor de binnen- of rivierscheepvaart vastgelegd zodat duidelijk is welke schepen over welke vaarwegen kunnen varen in verband met de diepgang en de breedte van de vaarweg en de aanwezige bruggen.

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij moeten tegelijkertijd de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen niet uit het oog worden verloren. Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist.

Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd.

De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

Binnenvaart Politie Reglement (2010)

Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. Zo staan hierin de borden en overige verkeerstekens vermeld, de te voeren verlichting, tekens en geluidssignalen voor vaartuigen, en de voorrangs- en uitwijkregels op het water.

Voor onderhavig plan is het BPR relevant omdat van dit reglement ontheffing dient te worden aangevraagd ten behoeve van de tijdelijke situatie. Door Rijkswaterstaat is een ontheffing gedurende 1 jaar verleend om de bestaande kade te gebruiken, alvorens tot de eindbestemming te komen.

Provinciaal Fietsplan (2008)

De provincie Zuid-Holland heeft in maart 2008 een nieuw Fietsplan vastgesteld. Daarin ligt de nadruk op verbetering van de interlokale fietsinfrastructuur. In de periode 2007-2011 wordt € 84 miljoen geïnvesteerd in de realisering van zo'n 90 projecten. Het betreft:

- "verbindingen tussen stedelijke centra en OV-knooppunten" ;
- "ontsluitingen tussen stad en recreatieve gebieden en recreatieve routes in natuur".

Het gaat om zowel de aanleg van ongeveer 110 km extra fietspad, als om kwaliteitsverhoging van bestaande fietspaden.

Wegengebruiksplan gemeente Alblasterdam (2003)

Het verkeerscirculatieplan van de gemeente uit 1997 diende in 2003 als basis voor het wegengebruiksplan, samen met andere plannen zoals het groenstructuurplan. Ook zijn de verkeersintensiteiten en de ongevalcijfers over de voorgaande jaren in het wegengebruiksplan verwerkt waardoor het plan een duidelijke verkeersveiligheidsparagraaf kent. Dit is een aanvulling op de in 2002 opgestelde verkeersveiligheidsplan. Het Wegengebruiksplan (WGP) is nu het vigerende beleid voor verkeer.

In het WGP worden de gemeentelijke knelpunten op verkeersgebied benoemd en mogelijke oplossingsrichtingen aangegeven. Daarnaast wordt er het beleidskader beschreven voor het beheer en onderhoud van gemeentelijke wegen.

Het WGP vormt tevens de uitvoering van het landelijke Duurzaam Veilig beleid. Het principe van Duurzaam Veilig is dat de weggebruiker aan de inrichting van de weg ziet welk rijgedrag verwacht wordt, de maximumsnelheid kent, weet hoe de voorrang geregeld is en voorbereid is op verkeerssituaties. Hierdoor nemen de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de stad, de wijk en de buurt toe. Het beleid is dan ook gericht op een uniforme en duidelijke vormgeving en inrichting van de te onderscheiden wegtypen.

4.2 Onderzoek

(vracht)Autoverkeer

In de huidige situatie wordt het plangebied ontsloten door de Hoogendijk en de Grote Beer. In het MER is onderzocht welke effecten de realisatie van het plan op het gebied van mobiliteit heeft. Voor het kruispunt Grote Beer, op- en afrit A15 en het kruispunt Grote Beer-Edisonweg worden in de toekomst (2020) verkeersproblemen verwacht. (Goudappel Coffeng, 2008) Deze verkeersproblemen worden weliswaar niet veroorzaakt door het plan maar het beïnvloedt de verkeersproblemen wel negatief. De aanpassingen aan kruispunten en de verbreding van het wegvak zijn op basis van de vigerende bestemmingsplannen reeds mogelijk. Hieromtrent is ook een overeenkomst gesloten in juni 2009. Daarin is bepaald dat deze aanpassingen dienen plaats te vinden voordat het containertransferium in gebruik wordt genomen.

Het aandeel vrachtverkeer neemt fors toe op de wegen van het bedrijventerrein Polder het Nieuwland. De ontwikkeling van het transferium heeft geen gevolgen voor de wegvakcapaciteiten. De direct omliggende wegen waarover het containervervoer wordt afgewikkeld, bieden voldoende capaciteit om het extra verkeer te verwerken.

Fietsverkeer

In het provinciaal fietsplan is de Hoogendijk aangewezen als bestaand fietspad in een regionale fietsroute. De Hoogendijk is gedeeltelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en het beleid van de gemeente Alblasterdam is om de Hoogendijk verder te ontwikkelen tot een verkeersveilige en recreatieve fietsroute. Voor fietsverkeer treedt aanvankelijk een verslechtering op bij het kruispunt Hoogendijk – van Wenaeweg als gevolg van de hogere verkeersintensiteit. Voor fietsers worden attentieverhogende en/of snelheidsremmende maatregelen genomen op het kruispunt Hoogendijk-Van Wenaeweg.

Vanwege de te treffen maatregelen om de veiligheid te waarborgen zijn de effecten voor fietsers in het MER neutraal gewaardeerd. De maatregelen zijn gebaseerd op de eindsituatie.

Daarnaast heeft de gemeente in het lokaal milieu uitvoeringsprogramma opgenomen dat bij de ontwikkeling van het bedrijfsterein Nieuwland een fietsroute is voorzien langs de Noord en door de ecologische zone.

Scheepvaart

De nautische veiligheid als gevolg van het plan zal niet veranderen. Wel worden de wachttijden van schepen iets langer vanwege de manoeuvrerende schepen. Door de aanleg van een tussendam vervalt de reglementaire verplichting om bij het passeren van een kade met afgemeerde schepen vaart te minderen.

4.3 Conclusie

In de autonome ontwikkeling zijn afwikkelingsproblemen voorzien op het onderliggend wegennet in Polder het Nieuwland. Het aanpakken van deze problemen maakt deel uit van het voorplan. De realisatie van het containertransferium heeft geen significante invloed op de verkeersintensiteiten of verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Ten behoeve van het fietsverkeer wordt gezorgd voor maatregelen die de veiligheid waarborgen. De scheepvaart ondervindt geen grote hinder van het plan.

5 Natuur en landschap

5.1 Kader

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet (hierna: Ffw) (2002) beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismuis, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffw gaat uit van het “nee, tenzij”-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en/of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffw worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën:

- meer algemene soorten (tabel 1 Ffw): voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
- andere, niet algemeen voorkomende soorten (tabel 2 Ffw), met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een gedragscode. Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV);
- strikt beschermde soorten (tabel 3 Ffw): voor deze soorten dient in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling altijd ontheffing te worden aangevraagd van de Ffw. Ontheffing wordt alleen verleend indien er geen alternatief is en geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten in tabel 3 die ook op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen, wordt ontheffing echter alleen nog maar verleend indien er daarnaast een dwingende reden van groot openbaar belang is; dit is het gevolg van een uitspraak van de Raad van State in augustus 2009³;
- beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese Vogelrichtlijn (VR). Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn volgens rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

³ Zie ABRS 21 januari 2009, zaak nr. 200802863/1.

(ABRS)⁴ geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de VR zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat “voldoende zorg” in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Gebiedsbescherming

Het Ministerie van LNV heeft in 1990 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd. De EHS bestaat uit een netwerk van natuurgebieden. Het doel van de EHS is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan.

Bescherming van (natuur)gebieden vindt daarnaast ook plaats middels de Natuurbeschermingswet (1998). Daaronder vallen de volgende typen gebieden:

- Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden);
- Beschermde Natuurmonumenten;
- Wetlands.

Binnen beschermde natuurgebieden gelden (strengere) restricties voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergoedingplicht.

5.2 Onderzoek

Soortenbescherming

In het kader van bestemmingsplan Nieuwland is een onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde of bedreigde diersoorten. Hierin is geconcludeerd dat er geen beschermde of bedreigde diersoorten voorkomen. Recenter locatiebezoek doet niet verwachten dat er in de tussentijd beschermde soorten permanent gevestigd zijn. Effecten op soorten worden daarom niet verwacht.

Gebiedsbescherming

De rivier de Noord is een onderdeel van de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). Daarnaast ligt over het bedrijventerrein Polder het Nieuwland, ten zuiden van het plangebied, een ecologische verbindingszone waarbinnen waterberging plaatsvindt.

Op circa drie kilometer afstand van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Boezems Kinderdijk. Aan de zuidoever van de Nieuwe Maas ligt in Ridderkerk het beschermd natuurmonu-

⁴ Zie ABRS 13 mei 2009, zaak nr. 200802624/1.

ment Huys ten Donck. Voor het overige liggen er geen beschermde natuurgebieden in de nabijheid van het plangebied.

De effecten van extra scheepvaart vormen geen belemmering voor het halen van de instandhoudingsdoelen van Natura2000 gebied Boezems Kinderdijk. De toename in geluid, licht en beweging is dusdanig klein dat het naar alle waarschijnlijkheid, door deze broedvogelsoorten niet waargenomen kan worden. Ook zijn er geen relevante effecten voor het natuurmonument Huys ten Donck als gevolg van extra scheepvaart. De vermindering van vrachtverkeer op de A15 zorgt voor een geringe afname in stikstofdepositie, waardoor het halen van de kritische depositiewaarde van de gevoelige habitattypen een fractie dichterbij zal komen.

5.3 Conclusie

Er worden geen effecten op soorten verwacht en er doen zich beperkte effecten voor op de genoemde natuurgebieden. Het juridisch planologisch mogelijk maken van een containertransferium heeft daarom geen zwaarwegende effecten op flora- en faunawaarden.

6 Water

6.1 Kader

Nationaal Waterplan (2009)

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en is opgesteld voor de planperiode 2009 - 2015. Het Nationaal Waterplan is in december 2009 door de ministerraad vastgesteld.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan, vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

Waterwet (2009)

In de Waterwet zijn acht oude waterwetten samengebracht: de Wet op de waterhuishouding, de Wet op de waterkering, de Grondwaterwet, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte'), de Waterstaatswet 1900 en de Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water (2003/2008)

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Kaderrichtlijn water (2000)

Op 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht geworden. De KRW geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een “goede ecologische toestand” (GET) te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een “goed ecologisch potentieel” (GEP) te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn.

Waterbeheer 21^e eeuw (2000)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e (WB21) eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en in stand houden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 (2010)

Het Provinciaal Waterplan moet antwoord geven op de vraag wat er in de periode 2010-2015 moet gebeuren om de provincie Zuid-Holland ook in de toekomst op een duurzame wijze veilig en leefbaar te houden. Het gaat daarbij om de volgende opgaven:

- het waarborgen van de veiligheid tegen overstromingen (kustbescherming, regionale keringen, buitendijkse gebieden);
- het realiseren van mooi en schoon water (waterkwaliteit, waternatuur, zwemwater);
- het ontwikkelen van een duurzame zoetwatervoorziening (droogte en verzilting, drinkwatervoorziening en duurzame greenports);
- het realiseren van een robuust en veerkrachtig watersysteem (wateroverlast, waterbeheer en bodemdaling, stedelijk waterbeheer).

In het Provinciaal Waterplan is rekening gehouden met het beleid dat voortkomt uit het Nationaal Waterplan en Europees beleid. Daarnaast vindt nauwe samenwerking plaats met de waterschappen aangezien zij op hun beurt in het waterbeheerplan de vraag moeten beantwoorden hoe ze het provinciale beleid ten uitvoer willen brengen.

Beleid van belang voor het plangebied

De provincie zal zelf het ontwikkelen van buitendijks gebied reguleren voor terreinen waar een relatief hoog risico bestaat vanwege hoogwater in combinatie met de kwetsbaarheid van de te realiseren functie. Voor het overige is het aan de gemeenten om buitendijkse ontwikkelingen te reguleren. De provincie verwacht van waterschappen dat zij in de waterbeheerplannen specifieke aandachtspunten voor buitendijks gebied uitwerken, in lijn met het beleidskader buitendijks. Gemeenten verwerken het beleidskader buitendijks in de planologische planvorming (structuurvisie, bestemmingsplan).

Beleid Waterschap Rivierenland

Keur voor waterkeringen en wateren van waterschap Rivierenland (2007)

De Keur van het waterschap vult de landelijke en provinciale wetgeving aan voor wat betreft de waterkeringen, de waterhuishouding en de openbare wegen. Voor het aanpassen van een waterkering is in het kader van de keur een vergunning nodig. Het bevoegd gezag is het Waterschap Rivierenland. Voor de realisatie dient een aanlegvergunning te worden verleend door de gemeente.

Gemeentelijk waterplan (2006)

In het gemeentelijk waterplan (vastgesteld in december 2006) zijn de waterfuncties met bijbehorende eisen, voor zover bekend, vastgelegd en uitgewerkt en is aangegeven welke maatregelen moeten worden getroffen om het watersysteem in Alblaserdam op orde te krijgen en te houden, daarbij rekening gehouden met klimaatverandering, natuurbescherming, de bescherming van de gezondheid van mens en dier en de maatschappelijk gewenste verdeling van kosten en taken. Voor de korte en lange termijn zijn concrete maatregelen opgesteld. De nadruk ligt op het binnendijkse watersysteem, maar het gemeentelijk waterplan bevat ook een toetsingskader voor buitendijkse plannen.

6.2 Onderzoek

Het hele terrein zal worden verhard en afstromend regenwater zal worden opgevangen en door middel van pomp over de damwand worden afgevoerd naar de rivier. Het is bij alle containerterminals die de initiatiefnemer exploiteert gebruikelijk om het regenwater af te voeren naar de rivier. Ter plaatse van de parkeerruimte voor materieel zal een vloeistofdichte vloer worden aangebracht. Omdat het terrein intensief bereden zal worden zal er op den duur wel een lichte verontreiniging optreden van o.a. PAK, olie en metalen. Dit is gebruikelijk en treedt overal op waar auto's/vrachtauto's rijden. Deze lichte verontreiniging zal uiteindelijk met het regenwater in de Noord terecht komen. Huishoudelijk afvalwater wordt via riolering afgevoerd.

Watersysteem

Polder het Nieuwland maakt deel uit van het bergend regime van de Noord (Beleidslijn Grote Rivieren, 2006). Het plangebied ligt in de uiterwaarden van de Noord. In het plangebied zijn

geen watergangen aanwezig. Op de onverharde delen in het plangebied kan regenwater wegzijgen in de bodem. Regenwater van de verharde delen stroomt op dit moment naar de lager gelegen terreinen van polder het Nieuwland, wat een ongewenste situatie is.

De Commissie Waterbeheer 21e eeuw heeft geadviseerd water meer ruimte te geven volgens een drietrapsstrategie: water vasthouden, water bergen en water afvoeren. De inrichting van de regionale waterhuishouding volgt deze strategie. Vasthouden betekent neerslag tijdelijk opvangen in of op de bodem. Waterdoorlatende verhardingen en/of afkoppeling (en infiltratie) van hemelwater houden water vast. Omgevingsfactoren als terreinhelling, de beschikbare (open) ruimte en het grondgebruik zijn belangrijk. Bergen houdt in dat grotere oppervlaktewateren het teveel aan neerslag tijdelijk opvangen en dat gebieden die hieraan direct grenzen gecontroleerd onder water lopen. Als er niet voldoende water vastgehouden en geborgen kan worden, moet dit water gecontroleerd worden afgevoerd.

Waterkwaliteit en ecologie

In het plangebied (ter plaatse van het containertransferium) is geen oppervlaktewater aanwezig. De kwaliteit van het oppervlaktewater van de Noord is slecht tot matig, zoals in het gehele rivierengebied. Het voornemen heeft geen/nauwelijks effect op de waterkwaliteit.

Om problemen met de (grond)waterkwaliteit te voorkomen wordt de ruimte zo bestemd, ingericht en gebruikt dat geen vervuiling optreedt naar grond- en oppervlaktewater. Als dat niet voldoende is om de waterkwaliteit te kunnen waarborgen, worden schone en vuile waterstromen gescheiden gehouden. In laatste instantie is zuivering van verontreinigingen vereist. Dit is de 'drietrapsstrategie waterkwaliteit': voorkomen-scheiden-zuiveren.

Waterkering

De Hoogendijk heeft de functie van primaire waterkering, waarvoor door de dijkbeheerder, i.c. Waterschap Rivierenland, een legger is vastgesteld. Deze legger 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 waterkering die in het plangebied ligt, is nu in beheer als zomerkade bij Waterschap Rivierenland maar staat op de nominatie om de status voorliggende waterkering te krijgen. De provincie stelt in 2011 een norm vast waaraan de kering moet voldoen. De huidige waterkering is deels een dijk in grond en deels een kade (damwandconstructie). In de nieuwe situatie wordt de kade circa dertigmeter landwaarts verlegd en verlengd. In de nieuwe situatie zal deze kade (damwandconstructie)tevens een waterkerende functie moeten krijgen. De grens van de beschermingszone van de waterkering strekt zich uit tot minimaal 25 m uit de hartlijn van de waterkering. Voor de kade is de hartlijn gelijk aan depositie van de damwand en kan de grens van de beschermingszone zich verder uitstrekken wanneer de verankering van de damwand daar aanleiding toe geeft. De verankering moet namelijk binnen de beschermingszone blijven.

De kade langs de Noord (De Nieuwlandse Kade) is als zomerkade in beheer bij waterschap Rivierenland. De hoogte van deze waterkering is tussen de 3 en 4 m +NAP. De breedte van de keurzone is 50 m. Dat is 25 m aan beide zijden uit het hart van de waterkering. Op de keurzone is de keur van het waterschap van toepassing om de waterkerende functie te handhaven en voor de toekomst veilig te stellen. Dit betekent dat voor de inrichting van het plangebied binnen deze zone (o.a. voor bouwwerken, aanleg kade, ontgravingen, aanleg van groenvoorzieningen) ontheffing van de keur nodig is. De zomerkade moet nog versterkt worden om voldoende bescherming te bieden aan het achterliggende bedrijventerrein.

De waterstand ter plaatse van het transferium varieert van een gemiddelde hoogwaterstand (GHW) van NAP +0,97 (rechtlijnig geïnterpoleerd uit GHW Dordrecht NAP + 0,92 m en GHW Krimpen a/d Lek NAP + 1,15 m) tot een gemiddelde laagwaterstand (GLW) van NAP + 0,07 m (rechtlijnig geïnterpoleerd uit GLW Dordrecht NAP + 0,13 m en GLW Krimpen a/d Lek NAP - 0,15 m).

Effecten

In het onderstaande wordt beknopt ingegaan op de effecten voor de waterhuishouding. Voor een uitgebreide beschrijving van de effecten wordt verwezen naar het MER. Het containertransferium heeft geen invloed op de waterhuishouding in de Noord omdat het stromingsprofiel en de afvoerverdeling van de Noord niet/nauwelijks worden beïnvloed en de polder Nieuwland geen bergende functie heeft. Ook zijn er geen effecten op de verzilting in de Rijn-Maasmonding. Erosie/sedimentatie zou mogelijke lokaal kunnen optreden bij de inkassing. Het effect is echter lokaal en zeer beperkt.

Ter plaatse van het toekomstige containertransferium zijn geen watergangen aanwezig. Het containertransferium heeft daardoor geen effect op de waterstructuur (watergangen). Het regenwater zal binnen het terrein worden afgevoerd op de Noord. Hierdoor is het niet noodzakelijk om het regenwater binnen de polder te bergen. Dit betekent een duidelijke verbetering van de waterhuishouding in de polder ten opzichte van de huidige situatie waarin het regenwater wegstroomt naar lagere delen in de polder.

Het containertransferium zal intensief worden bereden door materieel/vrachtauto's. Hierdoor zal een lichte verontreiniging optreden die uiteindelijk met het regenwater in de Noord terecht komt. Dit effect is beperkt negatief en vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het plan. Het containertransferium heeft tevens geen invloed op primaire waterkering (Hoogendijk). Voor de werkzaamheden aan en langs de kade zal een ontheffing van de keur worden aangevraagd bij Waterschap Rivierenland. Effecten op het functioneren van de kade treden niet op.

6.3 Conclusie

De effecten op de waterhuishouding van de Noord, in de polder zijn beperkt. Ook de kwaliteit van het oppervlaktewater en de bescherming van de waterkering vormen geen belemmering voor het juridisch-planologisch mogelijk maken van het transferium.

7 Archeologie en cultuurhistorie

7.1 Archeologie

7.1.1 Kader

Wet op de archeologische monumentenzorg (2007)

In de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen, waarbij in beginsel geldt: “de veroorzaker betaalt”. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van het bodemarchief “in situ” (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

Na de invoering van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving hebben provincies de bevoegdheid gekregen om zogenaamde attentiegebieden aan te wijzen. Dit zijn gebieden die archeologische waardevol zijn of naar verwachting waardevol zijn. Gemeenten zullen in dat geval verplicht worden hun bestemmingsplan(nen) in het desbetreffende gebied te herzien.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2010)

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument “Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)”. In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht. In het bijbehorende “Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland” zijn per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid.

7.1.2 Onderzoek

Conform de CHS wordt het plangebied gekenmerkt door de verwachting: complex met een redelijke kans op archeologische sporen. De bodem in het plangebied is verstoord door de afgraving van de gehele polder tot gemiddeld 1.90 m onder NAP. Na de afgraving is de polder, met toestemming van de provincie, opgehoogd tot een gemiddelde hoogte van 4.0 m boven NAP.

Het gedeelte tussen de polder het Nieuwland en de brug over de Noord krijgt een hoge waarde toegekend als nederzetting. Deze locatie ligt echter buiten het plangebied.

Eind jaren '90 is door de AWN Lek en Merwedestreek archeologisch onderzoek uitgevoerd in polder het Nieuwland en komen enkele geregistreerde vindplaatsen voor. 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 aanlegvergunningenstelsel niet nodig is. Dit standpunt wordt door de provincie onderschreven.

7.1.3 Conclusie

Een archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk vanwege de lage verwachtingswaarde en door de verstoring en ophoging van het gebied.

7.2 Cultuurhistorie

7.2.1 Kader

Nota Belvedere (1999)

In de “Nota Belvedere; Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting” (1999) is door het rijk een visie gegeven op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van gebieden en objecten in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in Nederland kan worden omgegaan. Het behoud en de benutting van het cultureel erfgoed is van grote betekenis omdat het kwaliteit toevoegt aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. De voorname opgave is dan ook het vinden van een verantwoord evenwicht tussen de diverse ruimtelijke opgaven en de bestaande cultuurhistorische kwaliteiten.

Cultuurplan 2005 - 2008 (2004)

De provincie Zuid-Holland heeft zichzelf de opgave gesteld om de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting te bewaken en ervoor te zorgen dat de provinciale identiteit bewaard blijft. Ze wil bevorderen dat gemeenten cultuur betrekken bij hun beleidsvorming en de vertaling daarvan in ruimtelijke plannen.

De ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van een gebied kunnen worden versterkt door de cultuur te betrekken bij de planologie. De inbreng vanuit architectuur, vormgeving, cultuurhistorie en kunsten kan ontwerpogaven verrijken. Het is van belang om vanaf het begin de culturele waarden in Zuid-Holland in de ruimtelijke plannen mee te nemen: boerderijlinten, stads- en dorpsgezichten, molens, verkavelingspatronen, archeologische monumenten, forten, zandwalen enzovoorts.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2010)

Kortheidshalve wordt verwezen naar paragraaf 7.1.1.

7.2.2 Onderzoek

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 Keijzerweg 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 Alblasserwaard 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 Vinkerpolder opvallend. 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.

In en grenzend aan het plangebied bevinden zich geen gebouwde monumenten. Nabij het plangebied bevinden zich het Nedstaalcomplex (MIP-pand) en de brug over de Noord (Rijksmonument). Er zijn als gevolg van het plan geen effecten op deze elementen.

7.2.3 Conclusie

Het bestemmingsplan doet geen afbreuk aan de aanwezige landschappelijke waarden en monumenten in de directe omgeving.

8 Milieu

8.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

8.2 M.e.r-procedure

Zoals in hoofdstuk 2 van deze toelichting reeds is beschreven, is ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling een m.e.r.-procedure doorlopen. De resultaten daarvan zijn vastgelegd in de rapportage "Containertransferium Alblasserdam; Milieueffectrapportage" d.d. september 2010, die als separate bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt het voorkeursalternatief mogelijk gemaakt. Hierna volgt, per milieu-aspect, een korte samenvatting van de onderzoeksresultaten naar het voorkeursalternatief uit het MER.

8.3 Lokaal milieu uitvoeringsprogramma 2008 - 2013

Sinds 1993 wordt in het verlengde van het nationale en provinciale milieubeleidsplan jaarlijks een lokaal milieu - uitvoeringsprogramma (LMUP) en werkprogramma vastgesteld. Daarin is beschreven welke concrete maatregelen en activiteiten de komende jaren moeten worden genomen, respectievelijk moeten worden ontplooid om het geformuleerde doel - "een leefbaar en duurzaam Alblasserdam voor wonen, werken en recreëren" - te kunnen realiseren.

Het accent in het milieubeleid is verschoven van sanering en beheer naar voorkomen van milieuproblemen. De uitdaging is ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen te benutten voor de verbetering van de milieukwaliteiten en bestaande milieukwaliteiten zo goed mogelijk te beschermen.

De gemeente Alblasserdam heeft gekozen voor een gebiedsgerichte benadering: voor ieder te onderscheiden gebiedstype is per milieuthema een streefbeeld opgesteld of een te waarborgen kwaliteit benoemd en een traject geschetst om het streefbeeld te realiseren.

8.4 Bodemkwaliteit

8.4.1 Kader

Wet bodembescherming (2006)

Als sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan is de Wet bodembescherming (Wbb) van kracht. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Op 1 januari 2006 is de Wbb ingrijpend aangepast omdat het beleid met betrekking tot bodemsaneringen veranderde. De Wbb kent nu een viertal regelingen die alle vier een ander onderdeel van bodembescherming voor hun rekening nemen:

- een regeling voor de bescherming van de bodem waarin ook staat dat degene die de bodem verontreinigt, zelf verantwoordelijk is voor het verwijderen van de vervuiling. De overheid kan dwingen tot sanering als de verontreiniging na 1987 is ontstaan;
- een bijzondere regeling voor de aanpak van nieuwe bodemverontreiniging die is ontstaan als gevolg van een ongewoon voorval (calamiteit);
- een regeling voor de verontreiniging die is ontstaan voor de Wbb in werking trad in 1987 (historische bodemverontreiniging). Ook in die gevallen geldt dat de vervuiler zelf de verontreiniging verwijdert. Als er geen vervuiler (meer) is, omdat het bedrijf niet meer bestaat en er geen rechtsopvolger is, zal de sanering door de overheid worden uitgevoerd;
- een regeling voor de aanpak van verontreiniging in de waterbodem. Rijkswaterstaat heeft vooral met deze regeling te maken. De regeling geldt voor alle waterbodemverontreiniging, of de vervuiling nu voor of na 1987 is ontstaan.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit (2008)

Op 1 juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit (volledig) in werking getreden. Het doel van dit besluit is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren.

Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Het besluit heeft alleen betrekking op steenachtige bouwstoffen. Andere materialen worden in de praktijk ook toegepast als bouwstof maar vallen niet onder dit besluit. Voor grond en baggerspecie in oppervlaktewater en op landbodems gelden aparte regels die ook in het Besluit bodemkwaliteit zijn opgenomen; in tegenstelling tot bouwstoffen kunnen ze weer definitief deel gaan uitmaken van de bodem. Tot slot zijn in het Besluit bodemkwaliteit de kwaliteitsregels voor, ondermeer, bodemonderzoek, bodemsanering en laboratoriumanalyses die worden uitgevoerd door adviesbureaus, laboratoria en aannemers (bodemintermediairs) vastgelegd. Deze regels zijn bekend onder de naam Kwalibo (kwaliteitsborging in het bodembeheer). Kwalibo bevat ook maatregelen om de kwaliteit van ambtenaren die bodembeleid maken of uitvoeren en het toezicht en de handhaving te verbeteren.

Relatie Wbb, Woningwet (Ww) en de Wabo

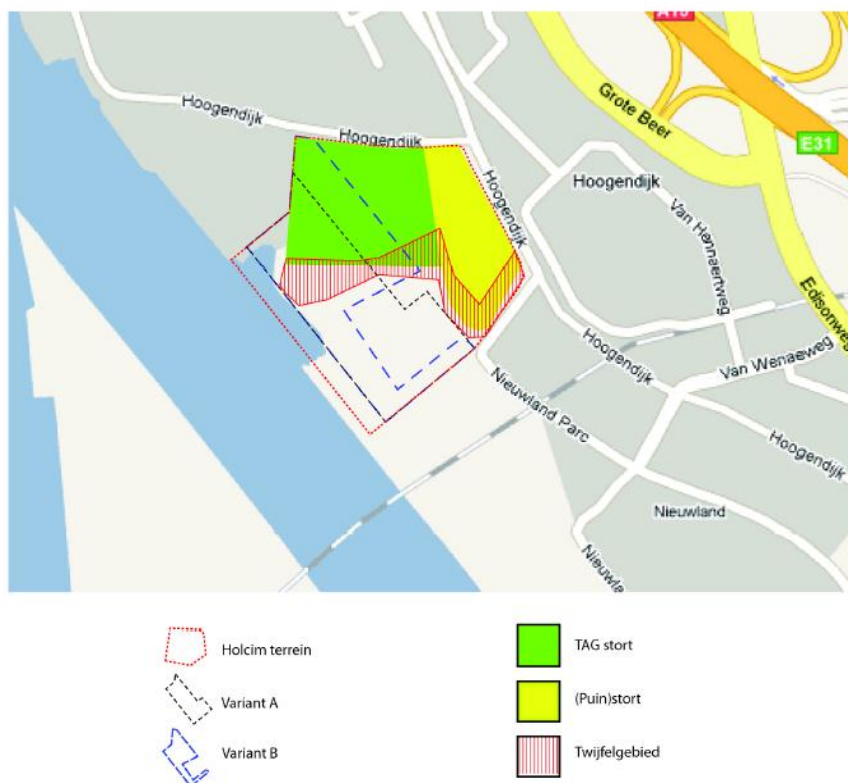
De inwerkingtreding van de Wabo (1 oktober 2010) heeft ook effect op de Wbb en den Ww: in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Deze afstemmingsregeling is opgenomen in artikel 6.2c van de Wabo.

Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat artikel 8, tweede lid, onderdeel c, van de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften dienen op grond van artikel 8, vierde lid, van de Woningwet in elk geval betrekking te hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

8.4.2 Onderzoek

In het onderstaande wordt kort ingegaan op het indicatieve bodemonderzoek dat is uitgevoerd door MHW in 2009. Voor de uitgebreide effectbeschrijving wordt verwezen naar het MER.

Het terrein van Holcim is onderverdeeld in 3 deelgebieden op basis van bodemkwaliteit:



Bron: MER (Grontmij), september 2010

Op een deel van de Holcim-locatie (circa 6 ha) is een plaat met teerhoudend asfaltgranulaat (TAG) aanwezig. Deze is aan de onderkant en aan de zijkanten afgewerkt met Trisoplast. Aan de bovenkant is het afgewerkt met een afgesloten asfaltverharding; De varianten liggen deels op dit TAG-depot.

Op een deel van de Holcim-locatie (circa 3 ha) is een stort met bedrijfsafval (puin) van Nedstaal aanwezig. Eind 1989 is een bovenafdichting met asfalt aangebracht met aan de zijkanten en op de taluds van het stortmateriaal een folie; De varianten liggen niet boven de puinstort.

Op het overige deel van de Holcim-locatie (circa 7 ha) is een ophoging aanwezig met-schoon/categorie 1 zand en/of een mengsel van (teerhoudend) asfaltgranulaat met zeefzand en cement.

Bij de realisatie van een containertransferium wordt een havenbekken uitgegraven en wordt het maaiveld geëgaliseerd. Het oppervlak van de haven bedraagt 8.700 m², de gemiddelde diepte van de uit te voeren ontgraving bedraagt 9,6 m -mv. De hoeveelheden grond die vrijkomt bij het uitgraven en de kwaliteit van die grond zijn 44.000 m³ schoon materiaal en 31.000 m³ niet toepasbaar materiaal (ophoging).

Het plangebied ligt grotendeels op de derde deellocatie. De bodemkwaliteit in het gebied verbetert per saldo bij de realisatie van een containertransferium, omdat de licht verontreinigde grond die vrijkomt bij het uitgraven van het havenbekken grotendeels moet worden afgevoerd. Het effect is beperkt positief gewaardeerd.

Het deel dat wordt gebruikt voor egaliseren van het maaiveld heeft geen effect op de lokale bodemkwaliteit. Gezien de te nemen bodembeschermende voorzieningen (zoals een opvangbak en een vloeistofdichte vloer) worden geen nieuwe verontreinigde situaties verwacht.

De grond die vrijkomt bij het uitgraven van de haven wordt grotendeels afgevoerd, slechts een deel kan op locatie worden hergebruikt voor egalisatie. De overige grond zal in depot worden opgeslagen om elders in het havengebied een nuttige toepassing te krijgen. Eventueel verontreinigde grond wordt binnen de daarvoor geldende regels verwerkt. Er treedt geen effect op ten aanzien van het grondwater.

8.4.3 Conclusie

De bodemkwaliteit biedt geen belemmeringen voor het mogelijk maken van een containertransferium. Omdat een deel van de vrijkomende verontreinigde grond wordt afgevoerd, zal de bodemkwaliteit als gevolg van het plan toenemen.

8.5 Akoestische aspecten

8.5.1 Kader

Wet geluidhinder (2007)

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat in indien met het bestemmingsplan nieuwbouw van woningen en/of andere geluidgevoelige objecten mogelijk wordt gemaakt, de van belang zijnde geluidhinderaspecten moeten worden onderzocht. Tevens dient op grond van de Wgh en/of de Wet milieubeheer (Wm) onderzoek naar geluidhinderaspecten plaats te vinden indien met het bestemmingsplan ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die geluidhinder kunnen veroorzaken op omliggende (gevoelige) bestemmingen.

Beleidsregels Zonebeheerplan aan De Noord

Het regionaal bedrijventerrein Aan de Noord is vanuit de Wet geluidhinder aangemerkt als een gezoneerd industrieterrein voor de vestiging van zogenaamde “grote lawaaimakers”. Bedrijventerrein Polder het Nieuwland is één van de bedrijventerreinen die onder dit regionaal bedrijventerrein vallen. Rondom het terrein Aan de Noord bevindt zich een geluidzone waarvoor een zonebeheerplan is vastgesteld.

De te verdelen geluidruimte op het bedrijventerrein Aan de Noord is beperkt. In het ontwerp zonebeheerplan is de beschikbare geluidruimte en de verdeling daarvan vastgesteld. Met be-

trekking tot de toe te laten bedrijvigheid dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van (bedrijfs)woningen in de omgeving van het plangebied.

Voor percelen op het bedrijventerrein Polder het Nieuwland worden de reserveringsbronnen als maximaal beschikbare geluidsruimte gehanteerd zoals weergegeven in de rapportage “Akoestisch Onderzoek Bedrijventerrein Polder Nieuwland te Alblasterdam en Papendrecht”, d.d. 16 januari 2003. In dit onderzoek is voor de onderzoekslocatie een reserveringsbron van circa 71/66/61 dB(A)/m² in de dag-, avond- en nachtperiode ingevoerd. Het college van burgemeester en wethouders van Alblasterdam is bevoegd om te besluiten over een eventuele wijziging van het geluidverdeelplan bij de vestiging van nieuwe bedrijven. Voorwaarde voor wijziging is dat geen overschrijding van de zonegrens en MTG-waarden plaatsvindt.

8.5.2 Onderzoek

Industrielawaai

De beoogde vestigingslocatie voor het containertransferium maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein ‘Aan de Noord’, waarvoor 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, dan wel hogere waarden te worden vastgesteld.

De geconstateerde overschrijdingen zijn weggenomen door afronding van de zoneherziening en de hogeregrenswaardenprocedures in de omliggende gemeenten Alblasterdam, Papendrecht en Hendrik-Ido-Ambacht.

Wat betreft de procedures zoneherzieningen – hogere grenswaarden geldt:

- gemeente Alblasterdam: het Bestemmingsplan zoneherziening en het Besluit hogere grenswaarden zijn beide onherroepelijk;
- gemeente Papendrecht: het Bestemmingsplan zoneherziening en het Besluit hogere grenswaarden zijn in werking getreden. Er is een beroep ingesteld tegen beide besluiten. De besluiten zijn daarmee nog niet onherroepelijk;
- gemeente Hendrik-Ido-Ambacht: het Besluit hogere grenswaarden is in werking getreden. Er is een beroep ingesteld tegen dit besluit. Het besluit is hiermee nog niet onherroepelijk.

De gemeente Alblasterdam heeft het zonebeheerplan voor bedrijventerrein ‘Aan de Noord’ op 11 februari 2010 vastgesteld.

Door DGMR is in 2010 een nader onderzoek uitgevoerd naar geluid en luchtkwaliteit waarin de nieuwste inzichten omtrent het containertransferium zijn meegenomen (DGMR, 2010). In het geluidonderzoek is uitgegaan van een toenemende capaciteit en een daarmee samenhangende samenstelling van het materieel. Daarnaast is ook een variant op de eindsituatie onderzocht, waarbij in de (maatgevende) nachtperiode minder materieel wordt ingezet. Ten aanzien van de geluidsniveaus is geconcludeerd dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de gereserveerde geluidruimte in het zonebeheerplan. Voor de maximale geluidsniveaus gelden de normen

uit de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. In het plan wordt de maximaal toegestane 60 dB(A) in de nachtperiode niet overschreden.

Wegverkeer

Er is alleen een significante toename van de geluidsbelasting berekend van 2 dB langs de wegen op het bedrijventerrein. Omdat binnen de invloedssfeer van deze wegen geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn gelegen resulteert deze toename niet tot belemmeringen. Door de relatief hoge verkeersintensiteit op de wegen buiten het industrieterrein leidt de verkeerstoename daar niet tot een significante verhoging van de geluidsbelasting. Uitgaande van de voorgestelde ontsluitingsroute (via de Edisonweg) leidt het aspect geluidhinder niet tot belemmeringen.

Er is geen merkbaar effect nabij de A15 ten gevolge van het containertransferium en afname van aantal vrachtwagens op de A15. Het effect van verkeerslawaai op de leefomgeving is neutraal beoordeeld in de MER.

8.5.3 Conclusie

Het transferium past binnen de gereserveerde geluidruimte in het zonebeheerplan, zowel in de eerste jaren met beperkte doorzet en conventionele technieken als in de eindsituatie. Op de omliggende wegen treedt een beperkte toename van de geluidsbelasting op van 2 dB. Gezien het niet aanwezig zijn van geluidsgevoelige objecten bij de wegen is er geen sprake van aanvullende maatregelen. De effecten van het plan worden als neutraal beoordeeld voor zowel Industrielawaai als wegverkeer.

8.6 Luchtkwaliteit

8.6.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

De kern van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer) is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de belangrijkste zijn. Met het van kracht worden van het NSL per 1 augustus 2009 zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ van 40 µg/m³ aangepast. Het tijdstip waarop aan de normen voor PM₁₀ moet worden voldaan is uitgesteld tot 11 juni 2011. Het tijdstip waarop aan de normen voor NO₂ moet worden voldaan is voor Nederland 1 januari 2015.

Naast de introductie van het NSL is de invoering van het begrip “niet in betekenende mate bijdrage” (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de luchtkwaliteit als zowel de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ als PM₁₀ niet meer toeneemt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van die stof.

Dit betekent, kortweg, dat als de toename van de beide jaargemiddelde concentraties kleiner is of gelijk is aan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (3% van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) een ontwikkeling kan worden beschouwd als een project die NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Een ruimtelijke ontwikkeling kan volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden als:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden van bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering wordt toegepast.

Regionaal Programma Luchtkwaliteit Drechtsteden

Doel van het Regionaal Programma Luchtkwaliteit Drechtsteden is een bijdrage te leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de Drechtsteden. Het programma maakt deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De uitvoering van het NSL moet er toe leiden dat in Nederland in 2015 aan de normen uit de Wet Milieubeheer wordt voldaan. Het Regionaal Programma Luchtkwaliteit Drechtsteden 2006-2015 is een bundeling van een aantal projecten waaronder:

- schone brandstoffen;
- walstroomvoorzieningen;
- publiekscampagne luchtkwaliteit.

In Alblasserdam is de lokale infrastructuur in het regionaal programma opgenomen.

8.6.2 Onderzoek

Lokaal

De luchtkwaliteit van het toekomstige CT is in beeld gebracht voor 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 en 2020 voor de situatie met containertransferium en zonder containertransferium. De berekende waarden zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer en zijn gecorrigeerd voor het aandeel zeezout. Uit de rekenresultaten blijkt dat voor geen van de onderzochte scenario's de grenswaarden voor PM_{10} of NO_2 worden overschreden.

Regio Rotterdam

Op basis van een paar steekproefberekeningen is bepaald wat het effect van een containertransferium bij Alblasserdam is op de luchtkwaliteit. Uit de berekeningen (van dS+V Rotterdam, verwerkt in (MZH, 2008)) blijkt dat de verbetering in de concentraties stikstofdioxide (NO_2) in de directe omgeving van de weg (50-100 m) $0,1\text{-}0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Er is dus een beperkt positief effect.

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 (MZH, 2008).

8.6.3 Conclusie

De luchtkwaliteit neemt lokaal, tussen A15 en CT beperkt af door het extra vrachtverkeer, en door de emissies van de installaties op het terrein zelf (met name in het basisalternatief). Langs

de Ruit van Rotterdam neemt de kwaliteit beperkt toe door de afname van vrachtverkeer aldaar. Daarbij is de beoordeling voor fijn stof en stikstofoxide samen genomen, omdat de effecten voor beide indicatoren identiek zijn. Er wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂.

8.7 Milieuzonering

8.7.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevend afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

8.7.2 Onderzoek

Het transferium past binnen de gereserveerde geluidruimte in het zonebeheerplan, zowel in de eerste jaren met beperkte doorzet en conventionele technieken als in de eindsituatie.

Een container is een inrichting met een milieucategorie van 4.2 op basis van de bedrijven en milieuzonering van de VNG (2009). Dit betekent dat ten opzichte van gevoelige objecten zoals woningen een afstand van 300 meter geadviseerd wordt op basis van geluidsoverdracht. De dichtstbijzijnde woningen zijn gelegen op meer dan 300 meter.

8.7.3 Conclusie

De dichtstbijzijnde woningen zijn op grotere afstand gelegen dan 300 meter. Daarmee beperkt de vestiging van een containertransferium het woon- en leefklimaat van nabijgelegen woningen niet en wordt het transferium niet beperkt in haar economisch functioneren door aanwezige woningen. Er is tevens geen effect op bestaande bedrijfsactiviteiten van andere bedrijven. (MER, 2010)

8.8 Externe veiligheid

8.8.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor bestaande situaties wordt het niveau van 10^{-5} per jaar als grenswaarde gehanteerd, 10^{-6} per jaar geldt als richtwaarde. Voor nieuwe situaties geldt een grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Een richtwaarde is daarbij niet van toepassing. Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Op 27 mei 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacements waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over openbare wegen, water en spoorwegen is neergelegd in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen". Deze circulaire kan worden beschouwd als voorloper van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen en is geldig tot uiterlijk 31 juli 2012. Wanneer de nieuwe wetgeving van kracht is wordt de circulaire ingetrokken.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Door het ministerie van VROM wordt momenteel nieuw extern veiligheidsbeleid rondom buisleidingen waarin vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt voorbereid. Op basis van nieuwe inzichten en verbeterde modellering blijkt namelijk dat de wanddikte en de diepteligging van de leidingen medebepalend zijn voor de ligging van de PR 10^{-6} -contour.

Strikt genomen zijn voor hogedruk aardgastransportleidingen de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (VROM 26 november 1984) en voor transportleidingen van brandbare vloeistoffen de circulaire "Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie" (VROM 1991) nog van kracht.

Het in voorbereiding zijnde Besluit externe veiligheid buisleidingen zal regels gaan stellen voor risico's en zonering langs buisleidingen. In de brief "Ontwerp-Besluit externe veiligheid buisleidingen", van de minister van VROM, d.d. 22 september 2009 wordt aanbevolen om voor nieuwe situaties zoveel als mogelijk uit te gaan van de normstelling uit het ontwerp-besluit.

8.8.2 Onderzoek

Het aspect externe veiligheid dient getoetst te worden op drie manieren. Dit zijn:

- het effect van het containertransferium op de omgeving;
- het effect van risicovolle inrichtingen in de omgeving op kwetsbare bestemmingen op het Containertransferium;
- het effect van transportroutes met gevaarlijke stoffen op kwetsbare bestemmingen op het Containertransferium.

Voor een beschrijving van de effecten van risicobronnen op het containertransferium is gebruik gemaakt van een onderzoek van de Drechtsteden (Woningbouw in de Drechtsteden en externe veiligheid, 2004) en van de Milieudienst Zuid-Holland Zuid. Het onderzoek van de Milieudienst is als separate bijlage gevoegd bij dit bestemmingsplan.

1. Effect containertransferium op de omgeving

Het effect van het containertransferium op de omgeving is tweeledig en dient vanuit zowel de inrichting (risicovolle inrichtingen) als het transport (overslag en opslag) beschouwd te worden. De gronden van het containertransferium zijn bestemd met een specifieke maatbestemming "BT-CT". Binnen deze bestemming worden geen BEVI-inrichtingen of andere risicovolle inrichtingen toegelaten.

De omvang van overslag en opslag van gevaarlijke stoffen zal een zodanige omvang hebben, dat conform het Activiteitenbesluit geen vergunningplicht geldt. Dat betekent dat gedurende een etmaal maximaal drie vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen op het containertransferium worden opgeslagen. De overslag/opslag van gevaarlijke stoffen heeft daardoor een dusdanig beperkte omvang dat er geen effect zal zijn op de lokale veiligheid.

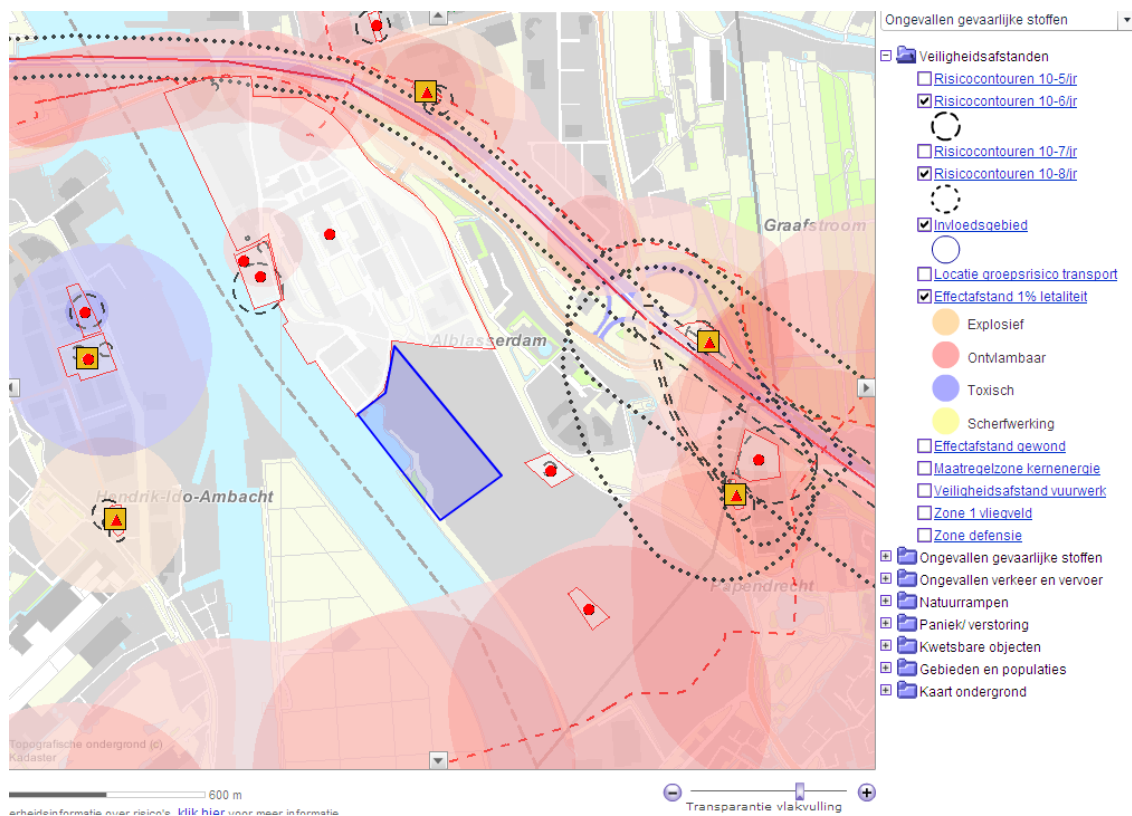
Het ministerie van VROM heeft per 1 oktober 2010 een vergunningsplicht ingesteld voor bedrijven waar op enig moment meer dan 10.000 kg verpakte gevaarlijke stoffen op een opslagvoorziening voor tijdelijke opslag aanwezig is. Hiervoor zal bijlage 1, de lijst van vergunningplichtige inrichtingen, van het Besluit omgevingsrecht worden aangepast. Daarom is naast de eis van 3 vervoerseenheden van gevaarlijke stoffen tevens een maximum gesteld van 10 ton verpakte gevaarlijke stoffen.

Daarmee geldt er voor het containertransferium geen PR 10^{-6} contour. Noch risicovolle inrichtingen noch opslag van gevaarlijke stoffen van meer dan 3 eenheden of 10 ton worden toegelaten. Daarmee zijn er vanuit het containertransferium op de omgeving geen belemmeringen vanuit externe veiligheid.

2. Het effect van risicovolle inrichtingen in de omgeving op kwetsbare bestemmingen op het containertransferium

Onderhavig bestemmingsplan maakt bedrijfsbebouwing en kantoren (tot 1.500 m² bvo) juridisch-planologisch mogelijk. Dat betekent dat er op basis van artikel 1 van het Bevi louter beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan.

De Milieudienst Zuid-Holland-Zuid heeft een onderzoek uitgevoerd naar de risicobronnen (waaronder risicovolle inrichtingen) rondom het containertransferium. Voor bronverwijzingen en uitwerkingen wordt verwezen naar dit rapport. In deze toelichting wordt volstaan met een samenvatting.



Uitsnede risicokaart provincie Zuid-Holland met plangebied en risicobronnen

In de omgeving van plangebied zijn de volgende risicovolle bedrijven gevestigd.

Dossier	Bedrijf	Locatie
AL156	Wensveen Benzinestation B.V. (Shell)	Rijksweg A15
AL162	Tankstation "De Helling" (de Haan Minerale Oliën)	De Helling 1
AL549	Transportbedrijf A. Maat B.V.	Nieuwland Parc 501
AL902	Schenk Papendrecht B.V.	Nieuwland Parc 113
AL73	Henry de Haan Tanktransport B.V.	Rapenburg 3
AL207	Fundia Nedstaal N.V.*	Ruighenhil 3

AL156 Wensveen LPG-station

Nabij de afslag Alblasterdam is aan de Rijksweg A15 het LPG-station van Wensveen Benzinestation B.V. gesitueerd. Het betreft hier een Bevi-bedrijf. De LPG-doorzet is beperkt tot maxi-

maal 999 m³ per jaar. De PR 10⁻⁶ contouren zijn 45 meter vanaf het vulpunt, 25 meter vanaf het LPG-reservoir en 15 meter vanaf de afleverzuil gelegen. Het invloedsgebied (relevant voor het GR) bedraagt 150 meter.

AL73 Henry de Haan Tanktransport B.V.

Aan de Helling 1 is het LPG-station van de Haan minerale oliën B.V. gesitueerd. Het betreft hier een Bevi-bedrijf. De LPG-doorzet is beperkt tot maximaal 999 m³ per jaar. De PR 10⁻⁶ contouren zijn 45 meter vanaf het vulpunt, 25 meter vanaf het LPG-reservoir en 15 meter vanaf de afleverzuil. Het invloedsgebied (relevant voor het GR) bedraagt 150 meter.

AL549 Transportbedrijf A. Maat B.V.

Het betreft hier een parkeervoorziening voor vracht- en bestelwagens van derden, gelegen aan Nieuwland Parc 501. De huidige activiteiten van het bedrijf vallen onder het Activiteitenbesluit. Op het terrein is daarnaast een tankstation voor motorbrandstoffen en een (aardgas)tankstation aanwezig.

AL 902 Schenk Papendrecht B.V.

Schenk Papendrecht stalt op het perceel Nieuwland Parc 113 een deel van haar eigen wagenpark. De huidige activiteiten van het bedrijf vallen onder het Activiteitenbesluit.

AL73 Henry de Haan Tanktransport B.V.

Dit transportbedrijf stalt op het perceel Rapenburg 3 haar eigen wagenpark. De huidige activiteiten van het bedrijf vallen onder het Activiteitenbesluit.

AL207 Fundia Nedstaal N.V.

Aan de noordelijke zijde van het bedrijfsterrein van Fundia Nedstaal N.V. is een propaantank van 4.000 liter gesitueerd. De PR 10⁻⁶ contour hiervan reikt niet buiten het eigen terrein en vormt dus geen aandachtspunt. Het invloedsgebied voor het groepsrisico reikt voor deze risicobron tot 65 meter van de tank en daarmee buiten het eigen terrein. Hierbinnen is echter geen sprake van een significante populatie.

Ook buiten het plangebied liggen twee risicorelevante bedrijven die van invloed zijn op het plangebied. Deze bedrijven zijn gelegen in de gemeente Papendrecht. Het betreft:

<i>Dossier</i>	<i>Bedrijf</i>	<i>Locatie</i>
PA 539	Total Noordhoek	Burg. Keijzerweg 2 Papendrecht
PA 554	Schenk Papendrecht B.V.	Burg. Keijzerweg 6 Papendrecht

Risicobedrijven Papendrecht in de omgeving van het plangebied Containertransferium

PA539 Total Noordhoek LPG-tankstation

Total Noordhoek B.V. gelegen aan de Burgemeester Keijzerweg 3, te Papendrecht, is een inrichting voor de verkoop van motorbrandstoffen aan het wegverkeer, inclusief LPG. Total Noordhoek BV beschikt over een LPG-reservoir van 20.000 liter en de jaarlijkse doorzet bedraagt 1.000 m³. Voor dit LPG- tankstation is recent een risicoanalyse (QRA) uitgevoerd. De conclusie uit dit rapport zijn:

- 1) Er is geen sprake van een knelpunt vanwege PR en
- 2) Het berekende groepsrisico is fors lager dan de oriëntatiewaarde

PA 554 Schenk Papendrecht BV

Voor dit transportbedrijf van gevaarlijke stoffen is een recente risicoanalyse gemaakt.

Hieruit komt naar voren dat binnen de PR 10^{-6} contour geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd zijn binnen het plangebied.

Daarmee geldt dat vanuit alle risicovolle inrichtingen geen belemmeringen gelden voor het mogelijk maken van beperkt kwetsbare objecten in het bestemmingsplan.

3. Het effect van transportroutes met gevaarlijke stoffen op kwetsbare bestemmingen op het containertransferium

Er zijn meerdere transportroutes van gevaarlijke stoffen aanwezig in de nabijheid van het plangebied. Het betreft:

1. wegvervoer gevaarlijke stoffen over omliggende wegen;
2. transport over de rivier de Noord;
3. hogedruk aardgasleidingen.

Wegvervoer gevaarlijke stoffen over omliggende wegen:

Rijksweg A15

Voor het plangebied is het deel van de A15 tussen de afrit Alblasserdam en de gemeentegrens van Alblasserdam beschouwd. Binnen de huidige PR 10^{-6} contour van circa 65 meter vanaf het hart van de weg en binnen de in het kader van het Definitief Ontwerp Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen verwachte veiligheidszone van circa 88 meter vanaf het hart van de weg zijn geen kwetsbare objecten ten aanzien van het plangebied aanwezig.

Het plangebied Containertransferium ligt op circa 600 meter vanaf de A15. Het groepsrisico als gevolg van dit vervoer bedraagt thans maximaal circa 0,1 maal de oriëntatiewaarde ter hoogte van het plangebied en deze neemt, uitgaande van de afstand tot het plangebied, niet toe.

Krachtens het concept Btev moet in de toelichting van het (ontwerp-)bestemmingsplan Containertransferium aandacht worden geschonken aan de mogelijkheden voor voorbereiding van de bestrijding en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval op deze transportroute (A15). Tevens geeft het concept BTEV aan dat buiten de 200 meter geen verantwoording van het groepsrisico hoeft plaats te vinden.

De situatie m.b.t. de Rijksweg A15 en het plangebied is in termen van risico acceptabel gezien het feit dat:

- er sprake is van een ruime afstand tot het plangebied;
- het plangebied alleen beperkt kwetsbare objecten mogelijk maakt;
- het groepsrisico maximaal 0,1 maal de oriëntatiewaarde bedraagt en dus geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

De Grote Beer

De Grote Beer fungeert als omleidingsroute in verband met vervoersbeperkingen voor de Noordtunnel. Binnen de huidige PR 10^{-6} contour van de Grote Beer van circa 65 meter zijn geen kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd. In het kader van het Definitief Ontwerp Basisnet

is de veiligheidszone (93 meter) inmiddels bekend en vastgelegd in de in december 2009 gewijzigde Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Het plangebied ligt op 400 meter vanaf de Grote Beer. Het groepsrisico bedraagt thans maximaal circa 0,06 maal de oriëntatiewaarde voor de Grote Beer en dit neemt, uitgaande van de afstand tot het plangebied, niet toe.

Krachtens het concept Btev moet in de toelichting van het (ontwerp-)bestemmingsplan Containertransferium aandacht worden geschonken aan de mogelijkheden voor voorbereiding van de bestrijding en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval op deze transportroute (Grote Beer). Tevens geeft het concept BTEV aan dat buiten de 200 meter geen verantwoording van het groepsrisico behoeft plaats te vinden.

De situatie m.b.t. de Grote Beer en het plangebied is in termen van risico acceptabel gezien het feit dat:

- er sprake is van een ruime afstand tot het plangebied;
- het plangebied alleen beperkt kwetsbare objecten mogelijk maakt;
- het groepsrisico maximaal 0,06 maal de oriëntatiewaarde bedraagt en dus geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Edisonweg

Voor dit vervoer is een risicoanalyse gemaakt. Hieruit komt naar voren dat de PR 10^{-6} contour als gevolg van dit vervoer op ca. 7 meter van het hart van de Edisonweg ligt. Het groepsrisico blijft hierbij meer dan een factor 10 onder de oriëntatiewaarde.

Sophiatunnel Betuwelijn

De Sophiatunnel van de Betuwelijn ligt ondergronds ten noorden van het plangebied. Er zijn geen externe veiligheidsrisico's verbonden aan het verwachte vervoer van gevaarlijke stoffen door deze tunnel.

Transport over water:

Watertransport over de Noord

Over de Noord vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Vanuit het oogpunt van externe veiligheid wordt naast de vigerende Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen ook getoetst aan het (verwachte) beleid in het kader van het Definitief Ontwerp Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over water.

De Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen

In deze circulaire maakt de overheid haar beleid bekend over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving.

De cRNVGS verwijst naar drempelwaarden uit het "Paarse Boek" (Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 3) om te bepalen wat de PR 10^{-6} contour. Deze zijn weergegeven in tabellen 1.10 en 1.11.

Table 1.10 Threshold values below which no 10^{-6} individual risk contour exists

Navigability class	Threshold for substance category LF2 (movements/year)
4	7000
5	6500
6	3000

Table 1.11 Threshold values below which the societal risk criterion is not exceeded

Population density (pers/ha)	Threshold for liquefied ammonia under pressure (movements/year) (one-sided development)		
	Navigability-class 4	Navigability-class 5	Navigability-class 6
100	6000	4500	2000
90	7500	5500	2500
80	9500	7000	3000
70	12000	9000	4000
60			5500
50			8000
40			12000
30			22000

In bijlage 2 van de circulaire zijn voor relevante vaarwegen vervoersaantallen weergegeven, inclusief een verdeling over de verschillende categorieën gevaarlijke stoffen. Voor de Noord zijn deze vervoersaantallen echter niet bekend. In een onderzoek van de Drechtsteden uit 2004 worden op basis van de risicoatlas de volgende intensiteiten gegeven. Deze intensiteiten zijn richtinggevend.

Omschrijving vaarweg	Aantal per jaar					
	GT3 Toxische gassen	LF1 (brandbare vloeistof)	LF2 (zeer brandbare vloeistof)	LT1 (toxische vloeistof)	LT2 (toxische vloeistof)	GF3 (brandbaar gas)
Dordtsche Kil	11	3510	3623	40	0	687
Oude Maas (Noord-Dordtsche Kil)	20	4580	4143	46	0	276
Oude Maas (Dordtsche Kil-Barendrecht)	23	5821	5506	55	0	612
Beneden Merwede	1	5738	4296	56	0	241
Noord	0	2218	1781	24	0	171

Bron: Woningbouw in de Drechtsteden en externe veiligheid (2004)

Uitgaande van bovenstaande intensiteiten is er geen sprake van een PR 10^{-6} contour. Het maximum aantal van 3.000 transporten LF2 per jaar wordt ruimschoots niet gehaald. Verondersteld kan worden dat een dergelijke toename van de intensiteit tot meer dan 3.000 transporten (circa 70% toename) in 2010 niet gehaald wordt.

Het groepsrisico wordt in Nederland bij transport over water voornamelijk bepaald door transporten van toxische stoffen (GT en LT). Over de Noord worden volgens de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen geen stoffen uit de categorieën LT3 en LT4 vervoerd. Bovenstaande intensiteiten geven aan dat er 24 transporten van gevaarlijke stoffen met toxische vloeistoffen plaatsvinden. De drempelwaarden uit tabel 1.11 van de PGS 3 worden daarom voor alle bevolkingsdichtheden met zekerheid niet gehaald. Dit betekent dat de oriëntatiewaarde van het GR niet wordt overschreden. Een berekening van het GR is daarom niet noodzakelijk.

In het onderzoek van de Drechtsteden wordt voor de Noord een PR 10^{-8} contour gegeven van 190 meter vanuit het hart van de Noord. De PR 10^{-8} contour is indicatief voor het invloedsgebied van het GR. Een dergelijk invloedsgebied overlapt het plangebied. Binnen dit invloedsgebied worden beperkt kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Ondanks het feit dat er een zeer beperkt aantal toxische transporten over de Noord worden vervoerd, wordt gezien dit invloedsgebied een verantwoording van het GR gegeven. Deze verantwoording is beperkt van aard omdat sprake is van een geringe bevolkingsdichtheid, een beperkt aantal transporten en omdat de oriëntatiewaarde van het GR met zekerheid niet wordt overschreden. In het onderstaande wordt kort ingegaan op de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid en maatregelen die de externe veiligheid verbeteren. Voor deze punten is advies ingewonnen bij de regionale brandweer (veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid).

Maatregelen voor het plangebied

Voor het toxisch scenario wordt geadviseerd de beperkt kwetsbare bestemmingen binnen het invloedsgebied van circa 190 meter vanaf het midden van de Noord geschikt te maken om enkele uren te schuilen conform het “safe haven” principe. Hiervoor dienen ramen en deuren afsluitbaar te zijn en dient het luchtverversingssysteem uitgeschakeld te kunnen worden. Alhoewel dergelijke maatregelen ruimtelijk niet relevant zijn worden deze maatregelen wel genoemd omdat de bouwaanvraag hierop wordt getoetst.

Om de effectiviteit van de hierboven genoemde maatregelen te garanderen is een organisatorische maatregel noodzakelijk. De personeelsleden dienen door middel van risicocommunicatie geïnformeerd en geïnstrueerd te worden over de risico's en de mogelijke maatregelen die ze zelf kunnen nemen als dat nodig is. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk en heeft hierin een informatieplicht. Bijvoorbeeld de betreffende bedrijven voor te lichten dat het belangrijk is geïnstrueerd personeel aanwezig te hebben die de centraal afsluitbare ventilatie kan bedienen.

Door middel van risicocommunicatie kan binnen het invloedsgebied het effect als gevolg van een calamiteit verlaagd worden. Het betreft de naam en ligging van de risicobron(nen), de aard van de bedrijfsactiviteiten en van de risico's, de aard en de omvang van het risicogebied, de inspanningen om de kans op een ramp te verminderen en de mogelijkheden voor rampenbestrijding. Deze risicocommunicatie kan o.a. met behulp van de risicokaart plaatsvinden.

Zelfredzaamheid

Voor het toxisch scenario (niet zichtbaar) dient een tijdige alarmering plaats te vinden. Hiervoor dient het Waarschuwing Alarmering Systeem (WAS) het gebied volledig te dekken. Op dit moment is er geen theoretische dekking van het plangebied door een sirene van het Waarschuwing- en Alarmeringssysteem. De gemeente is verantwoordelijk voor de plaatsing van nieuwe sirenes bij de inrichting van nieuwe plangebieden. Instructies met betrekking tot de juiste handelswijze is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid.

In noordelijke richting biedt het bestemmingsplannen voldoende ontvluchtingsmogelijkheden indien zich een ander rampscenario voordoet. Het noordelijke gedeelte van het plangebied is niet gelegen binnen het invloedsgebied en dit deel is via meerdere toegangswegen of gebouwen te bereiken. Het personeel op de containertransferium valt niet in de categorie beperkt

zelfredzame personen. Het bestemmingsplan wordt daarmee niet bestemd voor beperkt zelfredzame personen.

Bestrijdbaarheid

Bij de ontwikkeling van het plangebied dient in contact te worden getreden met de lokale brandweer voor wat betreft de advisering over de brandveiligheid van de gebouwen en de bereikbaarheid en de bluswatervoorziening van het plangebied.

Definitief Ontwerp Basisnet Water

De Noord wordt in het Definitief Ontwerp Basisnet Water beschouwd als een belangrijke binnenvaartweg. Deze rivier heeft namelijk een bevaarbaarheidsklasse 6 en behoort tot de categorie zwarte vaarwegen.



Uitsnede definitief Ontwerp Basisnet Water

De 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico reikt als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Noord niet tot de oever en vormt derhalve geen aandachtspunt voor het plangebied.

Er is geen sprake van overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico waardoor een groepsrisicoberekening achterwege kan blijven. Voor de Noord is volgens het Definitief Ontwerp Basisnet een groepsrisicoberekening en verantwoording alleen nodig als in het plangebied langs de oever sprake is van een populatiedichtheid van meer dan 1500 personen/ha bij dubbelzijdige bebouwing of 2250 personen/ha bij enkelzijdige bebouwing. Ter hoogte van het plangebied is wel sprake van (niet kwetsbare) bebouwing langs de Noord. De populatiedichtheid aldaar is echter aanzienlijk lager dan genoemde grenzen. Een groepsrisicoberekening en verantwoording van het GR is derhalve niet noodzakelijk.

In verband met de effecten van een mogelijke plasbrand op het water dient in het kader van het Definitief Ontwerp Basisnet rekening gehouden te worden met een aandachtsgebied van 25 meter vanaf de oeverlijn van de Noord waarbinnen realisatie van kwetsbare objecten zo veel mogelijk geweerd dient te worden. Binnen 25 meter van de huidige oever worden geen kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan staat tijdelijk een ingekaste kade toe in het gebied tot 25 meter van de oever. In de eindbestemming krijgt het gebied, dat valt binnen

het plasbrandaandachtsgebied, de bestemming “water”. Daarmee zijn er geen belemmeringen vanuit het plasbrandaandachtsgebied.

Hogedrukaardgasleidingen

Buiten het plangebied lopen een viertal hogedrukaardgasleidingen. Deze leidingen staan vermeld in onderstaande tabel. Het plangebied valt buiten de invloedsgebieden van deze leidingen. Deze leidingen zijn dus niet relevant voor het plangebied.

<i>Naam leiding</i>	<i>Diameter (inch)</i>	<i>Druk (bar)</i>	<i>GR invloed gebied in meters¹³</i>
W-530-01-KR	12	40	140
W-530-10-KR	6	40	70
W-530-06-KR	6	40	70
A-555-KR-121	42	67	490

Overzicht hogedrukaardgasleidingen nabij plangebied

8.8.3 Conclusie

In het plangebied wordt de vestiging van risicovolle bedrijven en de opslag van meer dan 3 vervoerseenheden en/of 10 ton met gevaarlijke stoffen uitgesloten. Dit betekent dat het containertransferium niet beschouwd hoeft te worden als een risicovolle inrichting. Het transferium heeft daarom geen PR 10^{-6} contour.

Het plangebied is gelegen buiten de invloedsgebieden van risicovolle inrichtingen, transportroutes (transport over weg) en buisleidingen. Ten aanzien van de rivier Noord ontbreken Rijksgegevens over intensiteiten van gevaarlijke stoffen. In een eerder onderzoek m.b.t. externe veiligheid in de Drechtsteden uit 2004 worden intensiteiten genoemd voor de Noord. Deze zijn als richtinggevend beschouwd om uitspraken te kunnen doen over onderhavige situatie.

Vanuit vigerend beleid worden drempelwaarden geformuleerd die niet worden gehaald. Omdat deze drempelwaarden niet worden gehaald is er geen sprake van een PR 10^{-6} contour en is het niet noodzakelijk om het GR te berekenen. Omdat een indicatief invloedsgebied van 190 meter (PR 10^{-8} contour) wordt genoemd in het rapport en dit invloedsgebied reikt tot over het plangebied waar beperkt kwetsbare objecten worden toegelaten, is een beperkte verantwoording van het GR opgenomen. Gezien het feit dat het plangebied alleen beperkt kwetsbare bestemmingen mogelijk maakt, de bevolkingsdichtheid in het gebied laag is en de oriëntatiewaarde van het GR niet wordt overschreden, wordt het risico acceptabel geacht. Als getoetst wordt aan toekomstig beleid (Basisnet Water) doen zich geen belemmeringen voor en behoeft het GR niet berekend of verantwoord te worden.

Gezien de situatie leidt het aspect externe veiligheid niet tot een onaanvaardbaar risico. Het bevoegd gezag heeft aangegeven de beperkte toename van het GR in het invloedsgebied van de Noord verantwoord te vinden.

8.9 Overige belemmeringen

Inleidend

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

Onderzoek

In het plangebied is een rioolpersleiding aanwezig aan de noordwestelijke rand van het plangebied. In onderhavig bestemmingsplan is een regeling opgenomen die de bescherming van deze leiding waarborgt.

Conclusie

Er zijn gezien het voorgaande geen belemmeringen voor het juridisch-planologisch mogelijk maken van het bestemmingsplan.

8.10 Duurzaamheid

8.10.1 Kader

Nationaal klimaatbeleid

Teneinde de Kyotodoelstellingen te realiseren, is landelijk klimaatbeleid geformuleerd. De korte termijn doelstelling voor Nederland is de uitstoot van de belangrijkste broeikasgassen in de periode van 2008 - 2012 met 6% terug te dringen ten opzichte van 1990. Op de lange termijn wil de overheid de overgang naar een duurzame energiehuishouding bereiken (een aandeel van twintig procent duurzame energie in 2020) en verdere beperking van de CO₂-uitstoot realiseren (30% in 2020 ten opzichte van 1990). Dit is verwoord in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4).

De Nederlandse overheid wil de helft van de nodige emissiereductie behalen met binnenlandse maatregelen en de andere helft uit het buitenland met behulp van de flexibele instrumenten uit het Kyoto-protocol.

Het landelijke klimaatbeleid kent vier concrete doelstellingen die van toepassing zijn op de ontwikkeling van het glastuinbouwgebied:

- in geval van nieuwbouw: het realiseren van een EPC (energieprestatiecoëfficiënt)-verscherping van tien procent ten opzichte van het bouwbesluit;
- in geval van nieuwbouwprojecten > 250 woningen (of 25.000 m² bedrijvigheid): het realiseren van een EPL (energieprestatie op locatie) van 7,2;
- in geval van herstructureringsopgaven > 250 woningen (of 25.000 m² bedrijvigheid): het realiseren van een EPL van 6,5;
- het realiseren van vijf procent duurzaam opgewekt energiegebruik in gemeenten in 2010.

Uit een energieonderzoek (of energievisie) met betrekking tot het te ontwikkelen gebied moet blijken in hoeverre de genoemde doelstellingen relevant en haalbaar zijn.

8.10.2 Onderzoek

Onder duurzame inrichting wordt verstaan een optimalisatie in materieel (minimaliseren van effecten op lucht en geluid bij gebruik o.a. kranen); energiegebruik; landschap; water en groen.

In het voorkeursalternatief zijn op het gebied van energie, geluid, licht en emissies allerlei aanvullende maatregelen getroffen om de inrichting zo duurzaam mogelijk te maken. Het gaat hier onder andere om twee elektrische brugkranen, reachstackers en emptyhandlers op schonere brandstof, LNG, LPG of biobrandstoffen, walstroomvoorziening voor de binnenvaart, intelligente verlichting, geluidsbesparende spreader, geluidsbesparende pakketten toepassen bij reach- en heftrucks, vloeistofdichte vloer ter plaatse van parkeerruimte materieel, gebruik vrijkomende grond door aanleg ingekaste langskade.

8.10.3 Conclusie

In het initiatief wordt op meerdere manieren duurzaamheid nagestreefd. Daarmee wordt het belang van duurzaamheid in het plan in voldoende mate erkend.

8.10.4 Evaluatie MER

Het MER bevat een aanzet tot een evaluatieprogramma ten aanzien van de thema's verkeer en vervoer, geluid en grondwater. Deze thema's als volgt worden geëvalueerd:

Thema	Effect	Evaluatiewijze
Verkeer en vervoer	• Verkeersintensiteiten • Verkeersveiligheid • Doorvoer containers	• Verkeerstellingen • Verkeersongevallenregistratie • Gegevens exploitant
Geluid	• Verkeerslawaaï en industrielawaai	• Analyse verkeersgegevens • Zonebeheerplan Industrieterrein Aan de Noord
Grondwater	• Kwaliteit grond- en oppervlaktewater	• Grondwatermonitoringssysteem

In een separate notitie zal nadere detaillering plaats vinden naar de te onderzoeken effecten, te hanteren onderzoeksmethoden, te volgen tijdpad en wijze van rapportering ter zake genoemde thema's.

9 Uitvoerbaarheid

9.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting van een bestemmingsplan minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerking-treding van de Wet ruimtelijke ordening ook de afdeling Grondexploitatie (afdeling 6.4 Wro) in werking getreden. Daarin is geregeld dat indien met het bestemmingsplan bouwontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die exploitatieplichtig zijn (artikel 6.2.4 Bro) de kosten die de gemeen-te moet maken voor het realiseren daarvan, zoals plankosten, onderzoekskosten en kosten voor de aanleg van voorzieningen en waarvoor naar verwachting niet voor de vaststelling van het bestemmingsplan een privaatrechtelijke overeenkomst wordt opgesteld, moeten worden geregeld in een exploitatieplan. Daarin wordt het kostenverhaal uiteen gezet en zal (dus) de uitvoerbaarheid van het plan moeten blijken.

Exploitatieplan of anterieure overeenkomst

Met het bestemmingsplan worden bouwontwikkelingen mogelijk gemaakt zoals bedoeld in de wet en het besluit.

Er zijn diverse overeenkomsten gesloten tussen de betrokken partijen. Voor vaststelling van het bestemmingsplan zal nog een overeenkomst worden gesloten over het onderwerp planschade. Uiteindelijk zullen alle overeenkomsten worden samengevoegd tot één document dat moet die-nen als exploitatieovereenkomst. In dat geval is sprake van een anterieure overeenkomst en behoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het opstarten van het planvormingsproces voor de realisatie van een containertransferium op het bedrijventerrein Polder het Nieuwland in Alblasserdam vond plaats in het kader van het programma Randstad Urgent. Korthedshalve wordt voor de inhoud van dat programma verwe-zen naar paragraaf 3.1 van deze toelichting. Het containertransferium is daarin benoemd als project 15. Na de ondertekening van het Randstad Urgent contract is het project verder uitge-werkt. Hierna volgt een overzicht van de stappen die zijn genomen. De genoemde documenten hebben als onderleggers gediend voor het MER.

Integrale rapportage Randstad Urgent projectgroep 15 Container Transferium (2008)

Op basis van het document “Integrale rapportage Randstad Urgent projectgroep 15 Container Transferium” van april 2008 is een voordracht gedaan aan het bestuurlijk duo (rijk en regio) voor een voorkeurslocatie voor de vestiging van het containertransferium.

Daarbij zijn tevens de randvoorwaarden meegegeven waarbinnen de realisatie van een containertransferium plaats kan vinden.

In het document zijn nut en noodzaak van de realisatie van een (centraal) containertransferium nader toegelicht en is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Tevens is, globaal, inzicht geboden in de onderzoeksresultaten van de verkeers- en milieuonderzoeken. De verkregen gegevens zijn betrokken bij de m.e.r.-procedure.

Bestuursconferentie locatiekeuze containertransferium (2009)

In januari 2009 en maart 2009 heeft een bestuursconferentie plaatsgevonden over de locatiekeuze voor het containertransferium. Er vond een afweging plaats tussen twee locaties: bedrijventerrein Polder het Nieuwland in Alblasserdam en het Zeehavengebied van Dordrecht. Belangrijk uitgangspunt voor het bestuur van de regio Drechtsteden daarbij was dat de locatiekeuze een belangrijke bijdrage moest leveren aan de algehele kwaliteitsslag die zij als regio wil maken op het gebied van leefbaarheid en economie.

De voor het bestemmingsplan meest relevante conclusies die naar aanleiding van de bestuursconferentie kunnen worden getrokken zijn de volgende:

- de vestiging van een containertransferium op de locatie Zeehavengebied wordt door de private partijen niet haalbaar geacht;
- de vestiging van een containertransferium op de locatie Nieuwland in Alblasserdam - deze locatie is circa zes tot zeven hectare groot - is binnen de wettelijke (milieu)eisen mogelijk, vormt tevens geen belemmering voor de realisatie van het project Noordoevers van de tegenover gelegen gemeenten Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht en ook blijft er voldoende ruimte over voor uitbreiding van andere bedrijven binnen de geluidzone;
- een jaarlijkse doorzet op de locatie Nieuwland van maximaal 200.000 twintigvoetscontainers (twentyfoot-equivalent unit, TEU) wordt acceptabel geacht;
- vanwege de nabijheid van het project Noordoevers wordt ingezet op een beter dan wettelijk noodzakelijke inpassing van het containertransferium waarbij uitvoering zal worden gegeven aan de "duurzaam+ variant" in het MER met optimalisaties voor licht, geluid en zicht;
- er is overeenstemming over de inrichting van het gebied met een ingekaste langskade welke 35 m landinwaarts wordt aangelegd;
- er is overeenstemming over de te treffen verkeersmaatregelen in de omliggende infrastructuur die tot een optimale afwikkeling van het vrachtverkeer naar de A15 moeten leiden;
- teneinde tot realisatie van een containertransferium op de locatie Nieuwland in Alblasserdam te komen, en dan met name voor wat betreft de ingekaste langskade, dient het vigerende bestemmingsplan te worden herzien.

Overeenkomst uitwerking locatiekeuze Containertransferium (2009)

In juni 2009 is een realisatieovereenkomst ondertekend door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de regio Drechtsteden en de gemeente Rotterdam enerzijds en het Havenbedrijf Rotterdam anderzijds. Daarin is vastgelegd wie waarvoor verantwoordelijk is en op welke wijze de uitvoering plaats dient te vinden. Daarbij gelden de afspraken zoals die zijn overeengekomen tijdens de bestuurlijke conferentie als uitgangspunt.

Conclusie

De maatschappelijke haalbaarheid van het plan blijkt uit de beweegredenen van het rijk, de regio en de Rotterdamse haven om het project op te nemen in het Randstad Urgent programma. In dat programma zijn projecten benoemd waarvan het rijk het noodzakelijk acht deze op korte termijn te realiseren om zodoende van de Randstad een duurzame en concurrerende Europese regio te kunnen maken.

In de uitwerking van het project heeft het onderwerp “duurzaamheid” een zeer belangrijke rol gespeeld. Het voorkeursalternatief is tevens het meest duurzame alternatief. Daarnaast draagt het voorkeursalternatief, zoals door het regiobestuur werd aangedragen, tevens in belangrijke mate bij aan de kwaliteitsslag die de regio wil maken op het gebied van leefbaarheid en economie.

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

9.3 Handhavingaspecten

Een bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen.

In het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan het bouwen zonder vergunning, het bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke aanlegvergunning en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een ontheffing.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van de duidelijkheid van de regels en van het draagvlak van de regels onder de burgers. Bij het opstellen van de juridische regeling is aangesloten bij de actuele maatschappelijke behoefte voor wat betreft bouwen en gebruik. Gezien de gevoeligheid van de ontwikkeling is in de regeling naar een grote mate van rechtszekerheid gestreefd. Daarnaast biedt de regeling door middel van de opgenomen flexibiliteitsbepalingen (algemene ontheffingen, algemene wijzigingen) de gewenste flexibiliteit waarmee op eventuele toekomstige ontwikkelingen kan worden ingespeeld. De verbeelding van de geometrisch bepaalde bestemmingen en de regels zijn zodanig op elkaar afgestemd dat interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk worden voorkomen. Tot slot vindt in de toelichting een duidelijke verantwoording van de (beleids)keuzen plaats.

10 Procedure

10.1 Voorbereidingsfase

Inspraak

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de realisatie van een containertransferium met een ingekaste langskade mogelijk. Het containertransferium heeft een milieuhindercategorie van 4.2. Met het vigerende bestemmingsplan "Polder Het Nieuwland" worden ter plaatse bedrijven met een zwaardere milieuhindercategorie, namelijk categorie 5, toegelaten. In beginsel is de realisatie van het containertransferium binnen de vigerende regeling dan ook mogelijk. Het goedkeuringsbesluit van de provincie is echter op het onderdeel "laad- en loswal" vernietigd omdat dit in strijd was met het beleid zoals neergelegd in het "BPR (Binnenvaart Politie Reglement)-ontheffingsverlening op de rivier de Noord". Oftewel, de aanleg van een containertransferium is mogelijk maar schepen kunnen op basis van het vigerende plan niet aanmeren. Daarna is onderzocht of het containertransferium kon worden voorzien van een ingekaste langskade die niet in de Noord maar 35 m landinwaarts wordt aangelegd. Deze inrichtingsvariant bleek haalbaar. Uit het MER en de milieuparagraaf in het voorliggende bestemmingsplan is gebleken dat het containertransferium met een ingekaste langskade goed op de gekozen locatie kan worden ingepast.

Het vigerende bestemmingsplan is in 2004 vastgesteld. Aangezien toen de volledige (voorbereidings)procedure is doorlopen en de wijziging die met het voorliggende plan mogelijk wordt gemaakt ten opzicht van het vigerende plan zeer beperkt is en de startnotitie m.e.r. voor deze ontwikkeling reeds ter inzage heeft gelegen, wordt in dit geval afgezien van inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan.

Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn (het zogenoemde vooroverleg). In dat kader is een concept van het bestemmingsplan voor advies toegezonden aan de volgende instanties:

- VROM Inspectie;
- Rijkswaterstaat;
- Provincie Zuid-Holland;
- Waterschap Rivierenland;
- Regionale brandweer Zuid-Holland-Zuid;
- gemeente Papendrecht;
- gemeente Hendrik-Ido-Ambacht;
- gemeente Zwijndrecht.

De ontvangen overlegreacties zullen worden samengevat en beantwoord en als bijlage bij deze toelichting worden gevoegd.

10.2 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg is de bestemmingsplanprocedure voortgezet. De aanpassingen die volgden uit de overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening dient de kennisgeving, als bedoeld in artikel 3:12 van de Awb, ook in de Staatscourant te worden geplaatst en via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

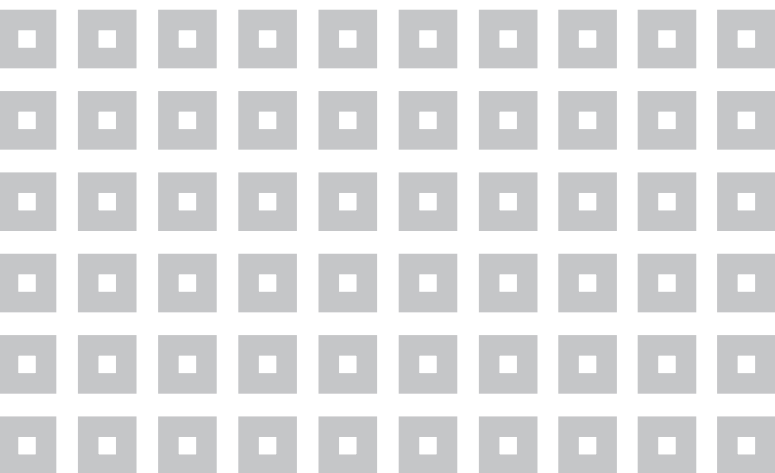
Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 25 november 2010 tot en met 5 januari 2011 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk een zienswijze op het plan in te dienen.

Ingevolge artikel 3.8, eerste lid onder b Wro is de kennisgeving van het ontwerpbestemmingsplan gelijktijdig met de daar bedoelde plaatsing langs elektronische weg toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan de betrokken waterschapsbesturen en aan de besturen van bij het plan een belang hebbende gemeenten.

10.3 Vaststellingsfase

Gedurende de zienswijzetermijn zijn tien zienswijzen binnengekomen. De wijzigingsvoorstellen zijn een gevolg van de ingediende zienswijzen of ambtshalve en zijn allen als separate bijlage bij dit plan opgenomen.

Het vastgestelde bestemmingsplan behoeft op grond van de Wro geen goedkeuring meer van Gedeputeerde Staten. Tegen het besluit tot vaststelling staat direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt het plan in werking waarna tot planrealisatie kan worden overgegaan.



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Schiegebouw

Van Nelleweg 6060

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69

