

Bezoekadres De Blomboogerd 1, 4003 BX Tiel
Postadres Postbus 599, 4000 AN Tiel
T (0344) 64 90 90 F (0344) 64 90 99
E info@wsrl.nl I www.waterschaprivierenland.nl
Bank 63.67.57.269



Waterschap
Rivierenland

De raad van de gemeente Alblasserdam
Postbus 2
2950 AA ALBLASSERDAM



MPGAD2010122914050463

GAD 29.12.2010 0463

Datum: 24 december 2010
Ons kenmerk: 201041770/139505
Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Containertransferium Alblasserdam'

Behandeld door: Pieter Bode
Doorkiesnummer: (0344) 64 91 99
p.bode@wsrl.nl

Geachte raad,

VERZONDEN 27 DEC 2010

Hierbij ontvangt u de zienswijze van ons waterschap op het ontwerpbestemmingsplan 'Containertransferium Alblasserdam'.

Toelichting

In de toelichting van het bestemmingsplan is het een en ander opgeschreven over de Hoogendijk (primaire waterkering). Aangezien de Hoogendijk buiten het plangebied blijft, is deze tekst niet relevant en kan daarom achterwege blijven. Wij verzoeken u de volgende tekst in de toelichting op te nemen:

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 dertig meter 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 de positie 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.

Verbeelding

De bestemming "WS-WK" is niet correct op de verbeelding weergegeven. In bijlage 1 van deze brief is aangegeven hoe het tracé van de waterkering loopt en waar de bestemming "WS-WK" moet komen te liggen. Wij verzoeken u de verbeelding op de volgende punten aan te passen:

- In noordwestelijke richting kan een deel van bestemming "WS-WK" vervallen. Het tracé van de waterkering loopt namelijk in noordelijke richting verder.
- De grens van de beschermingszone strekt zich iets verder landinwaarts uit, als we ervan uit gaan dat de huidige damwand 30 m landinwaarts wordt verplaatst.
- Aan de zuidoost zijde loopt de bestemming "WA-VRL-B" door tot aan de erfgrans. Dat zou betekenen dat de damwand op de erfgrans komt te staan. Dit is niet toelaatbaar, omdat de verankering van de damwand dan buiten het plangebied valt. Ook is het dan niet mogelijk om de voorgenomen afrit van het fietspad op de waterkering en het voorgenomen inlaatgemaal in te passen. De bestemming "WA-VRL-B" dient hier vervangen te worden door "WS-WK"

Watervergunning

Tot slot wijzen wij u erop dat voor het plaatsen van de damwand een watervergunning van Waterschap Rivierenland noodzakelijk is. Daarnaast zal er een gebruiksovereenkomst afgesloten moeten worden om medegebruik van de waterkering voor containeroverslag mogelijk te maken. Met een gebruiksovereenkomst wordt de toegang voor beheer, onderhoud en inspectie door waterschap Rivierenland mogelijk gemaakt.

Conclusie

Wij maken bezwaar tegen de bovenstaande onderdelen van het ontwerp bestemmingsplan, omdat de voorliggende waterkering hiermee planologisch niet goed is bestemd. Wij verzoeken u om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen conform onze opmerkingen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd en zijn desgewenst uiteraard bereid onze zienswijze in uw hoorzitting nader toe te lichten.

Hoogachtend,
namens het college van dijkgraaf en heemraden
van Waterschap Rivierenland,
het hoofd van de Afdeling Plannen,

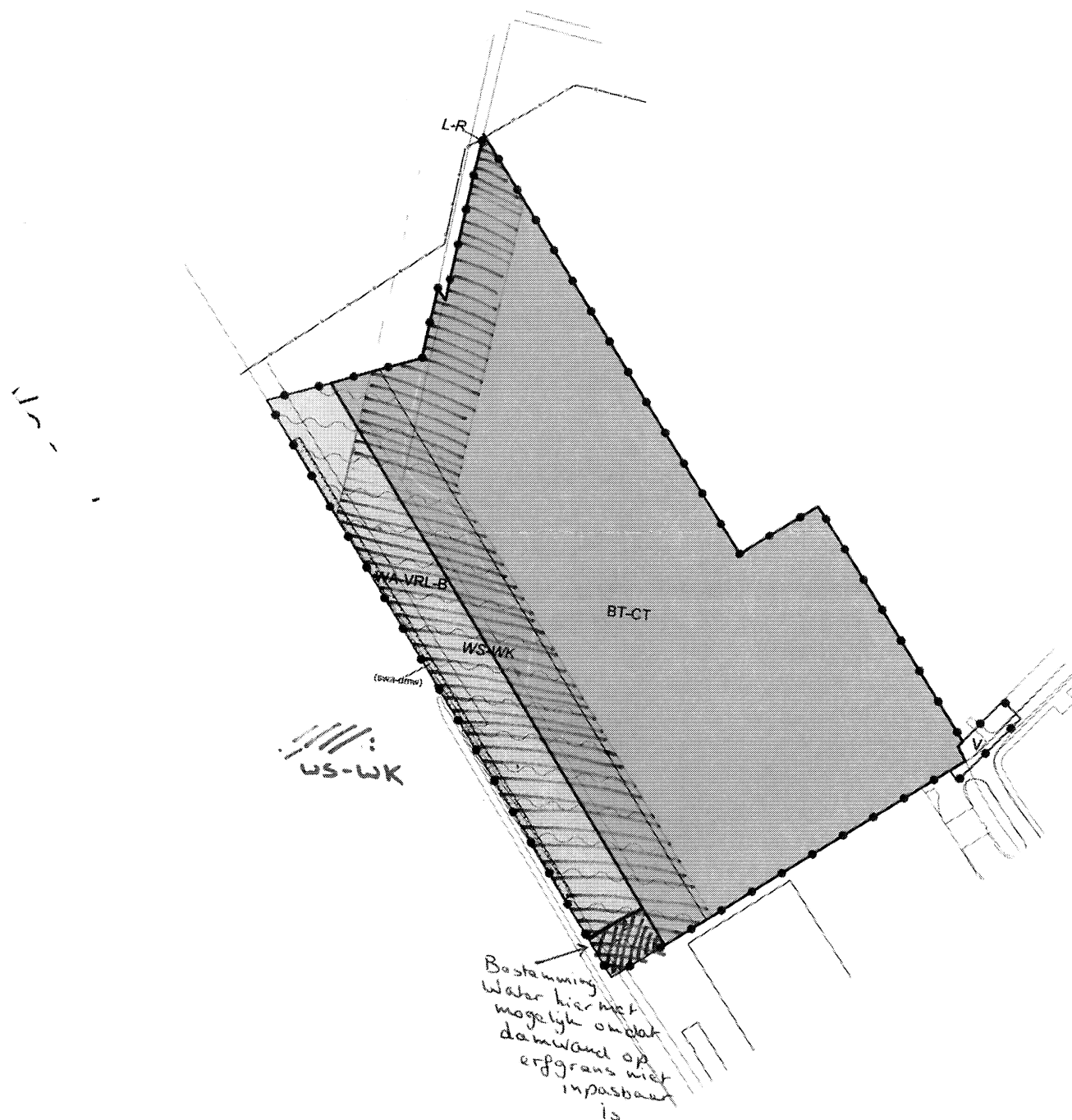


drs. B. Brink

Bijlage(n): 1. Tracé van de dubbelbestemming "Waterstaatkundig-Waterkering"
Afschrift: Archief; T-KEA/HAKO;
(alle inclusief
bijlagen) Gemeente Alblaserdam, T.a.v. de heer Kleverwal, Postbus 2, 2950 AA Alblaserdam

Bijlage 1

Tracé van de dubbelbestemming "Waterstaatkundig-Waterkering"





MPGAD2011010411380002

GAD 04.01.2011 0002

Aan College van
Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Alblasserdam
Postbus 2
2950 AA ABLASSERDAM

Alblasserdam, 30 december 2010

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en Milieueffectrapportage Containertransferium
Alblasserdam

Geacht College,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam en bijbehorende Milieueffectrapportage, welke tot en met 5 januari 2011 ter inzage liggen. Met het bestemmingsplan bent u voornemens om juridisch toestemming te verlenen aan het initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam en BCTS voor een containertransferium met bijbehorende laad- en loskade voor maximaal 200.000 TEU per jaar.

Het Containertransferium is wat ons betreft van harte welkom op bedrijventerrein Nieuwland. Zowel de lokale als de regionale economie krijgen hiermee een belangrijke impuls. Wij hebben dan ook geen bezwaren tegen de komst van dit transferium.

Desondanks dienen wij hierbij onze zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Onze zienswijze

Wij maken ons namelijk ernstige zorgen over de verkeersafwikkeling tussen het geplande transferium en de snelweg A15. Het Containertransferium is een bedrijf met een grote verkeersaantrekkende werking, met name vrachtverkeer. Via een privaatrechtelijke overeenkomst heeft u als gemeente met de initiatiefnemers afgesproken dat er 180.000 vrachtwagenbewegingen per jaar kunnen plaatsvinden. Dit komt neer op zo'n 600 vrachtwagens per dag!

De ontsluiting van Bedrijventerrein Nieuwland is anno 2010 al een probleem, ondanks dat nog niet alle percelen zijn uitgegeven. Een toevoeging van 600 vrachtwagens per dag, plus personenautovervoer, zorgen ervoor dat de problemen alleen maar zullen toenemen.

De verkeersproblematiek op Nieuwland wordt door u erkend in de Milieueffectrapportage en bijbehorende onderzoeken. U heeft daarom met initiatiefnemer en Rijkswaterstaat / Provincie afspraken gemaakt over de aanpassing van enkele verkeerssituaties op de aanrijdroute. Deze aanpassingen zijn uitgebreid aan ons toegelicht door uw wethouder en verkeerskundige in een persoonlijk gesprek op 27 december 2010.

Wij concluderen hier uit dat er sprake is van het oplossen van reeds bestaande knelpunten ongeacht de toename van het aantal verkeersbewegingen veroorzaakt door het toekomstige containertransferium. In die zin ondersteunen wij deze maatregelen en kunnen de gemaakte afspraken hieromtrent ook worden nagekomen.

Wij vinden het een gemiste kans dat wij niet betrokken zijn bij de keuze van de verkeersmaatregelen. Als eigenaren van bedrijven op Nieuwland kennen wij de lokale situatie namelijk als geen ander. Nu rest ons niets anders dan het indienen van een zienswijze, omdat wij slechts via de officiële publicatie op de hoogte waren gesteld van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Aangezien niet eerder dan 27 december 2010 een gesprek met de wethouder kon plaatsvinden over de verkeersmaatregelen, moeten wij binnen enkele dagen beslissen of de door u gekozen oplossingen de juiste zijn. Dit is ondoenlijk. Wel zijn wij van mening dat, los van de door u gekozen verkeersmaatregelen, andere oplossingen evenzeer onderzocht hadden kunnen en moeten worden. (Hier gaan wij verderop in deze brief nader op in)

Onderdeel van de plannen is het drie jaar lang monitoren van de verkeerssituatie nadat het Containertransferium operationeel is geworden. Deze monitoring is overigens als voorwaarde vastgelegd in de MER. Wij zijn van oordeel dat de monitoringsperiode van drie jaar niet toereikend is. Het is maar de vraag of de Containerterminal binnen 3 jaar volledig operationeel is. Ook de kavels op Nieuwland zijn tegen die tijd wellicht nog niet geheel uitgegeven. Het is dus niet waarschijnlijk dat binnen 3 jaar na de opening van de Containerterminal sprake is van een representatieve eindsituatie.

Om de aanleg van de containerterminal niet te vertragen, stellen wij dat:

- Ondernemersvereniging Nieuwland plaats moet krijgen in de monitoringsgroep, en
- Een substantieel bedrag per jaar moet worden gereserveerd ten behoeve van de directe aanpak van zaken die uit de monitoring naar voren komen, en
- De monitoringsperiode van 3 jaar moet worden verlengd tot het moment dat er sprake is van minimaal 90% uitgegeven kavels en operationeel zijn van deze bedrijven op Nieuwland en een minimaal 90% operationele Containerterminal.

Onvoldoende onderzochte zaken ten aanzien van verkeersafwikkeling

Zonder een waardeoordeel uit te spreken over de door u gekozen verkeersmaatregelen, vinden wij de volgende zaken onvoldoende onderzocht:

1. Aanrijdroute tussen snelweg A15 en Containerterminal

U heeft gekozen voor de aanrijdroute via de Grote Beer – Edisonweg – Van Wenaeweg. De aanrijdroute via de Grote Beer – Hoogendijk heeft u ook onderzocht. Deze is echter afgefallen. Hoofdzakelijk vanwege het feit dat hier veel gefietst wordt. Alternatieve routes voor de fiets zijn echter niet bekeken. Wij zijn van mening dat een aanrijdroute over de Hoogendijk en Grote Beer veel overlast op Nieuwland bespaart. Nieuwland wordt dan namelijk volledig ontzien door vrachtwagens van het containertransferium. Een alternatieve fietsroute kan met relatief beperkte maatregelen worden aangelegd door het fietspad langs de A15 te verbinden met de fietsroute naar Papendrecht achter de Waterzuivering door.

De gekozen aanrijdroute is bovendien ongelukkig gekozen vanwege:

- Kruising fietsers/vrachtwagens bovenop de Hoogendijk.
De kruising Hoogendijk – Van Wenaeweg is erg onoverzichtelijk. Vanwege het grote aantal fietsers is het onverantwoord om hier zoveel vrachtwagens te laten kruisen. Vrachtwagens moeten vaart maken om de Hoogendijk op te rijden. Boven op de dijk worden zij plotseling geconfronteerd met overstekende fietsers.
- Bushalte op Nieuwland Parc.
Nadat de vrachtwagens rechtsaf slaan op de Van Wenaeweg om Nieuwland Parc in te rijden, is direct een bushalte gepland. Een stilstaande bus leidt onvermijdelijk tot ongewenste situaties op de kruising Van Wenaeweg – Nieuwland Parc.

- Als kanttekening plaatsen wij de opmerking dat de verkeersonderzoeken en -rapportages zich beperken tot het hoofdwegennet en niet de congestie problematiek die zich op Nieuwland zelf zou kunnen gaan voordoen.
- 2. Het ontbreken van verkeersmaatregelen op de Edisonweg/Burgemeester Keizerweg
Het extra (vracht)verkeer moet over de Edisonweg. Zowel tussen de afslag A15 (noordzijde) – Grote Beer als tussen de Grote Beer – Van Wenaeweg worden geen maatregelen voorzien. Dit geeft problemen:
 - De afslag van de A15 (noordzijde) heeft twee banen voor links af. Op de Edisonweg in zuidelijke richting is echter slechts één baan voor rechtdoor. Vrachtwagens komen hierdoor onherroepelijk op de verkeerde baan terecht.
 - Het stuk tussen Grote Beer en Van Wenaeweg wordt het drukst. Hier moet immers elke vrachtwagen langs. De uitvoegstrook op de Edisonweg/Burgemeester Keizerweg om rechtsaf de Van Wenaestraat op te rijden is erg kort. Door de toename aan vrachtwagens zal hierdoor de rechtdoor-baan richting Papendrecht belemmerd worden. In de spits kan de kruising Grote Beer – Edisonweg hierdoor verstopt raken.
- 3. Opstel-/wachtruimte vrachtwagens
Het is tot op heden onduidelijk hoeveel wachtruimte er voor vrachtwagens is ingeruimd op het terrein van het Containertransferium. Wij krijgen de indruk dat er in drukke periodes of bij te vroeg arriverende vrachtwagens op de openbare weg gewacht moet worden. Ondanks toezeggingen van de gemeente dat hierop zal worden gehandhaafd, hebben wij hier geen vertrouwen in gezien de huidige parkeerproblematiek op Nieuwland en andere bedrijventerreinen in Alblasserdam.
- 4. Geen onderbouwing van de maatregelen ter voorkoming van de congestie problematiek
Op pagina 27 en 28 van het bestemmingsplan staat onder Mobiliteit een aantal opmerkingen. Deze zijn gesteld op macro niveau, beleidsmatig van aard en niet verder uitgewerkt naar de concrete situatie op Nieuwland. Zij geven geen enkel inzicht in, en dus betrouwbaar beeld van, de situaties die kunnen ontstaan en waarop geanticipeerd dient te worden en wat de te verwachten resultaten van die maatregelen zouden kunnen zijn. Er is geen enkele sprake van een goede op de situatie toegespitste onderbouwing.

Dit zijn naar ons oordeel zaken die voorafgaand aan de ter inzage legging van dit ontwerpbestemmingsplan onderzocht hadden moet worden. Wij zijn van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld alvorens de door ons aangevoerde zaken zijn onderzocht en daar passende maatregelen aan zijn verbonden.

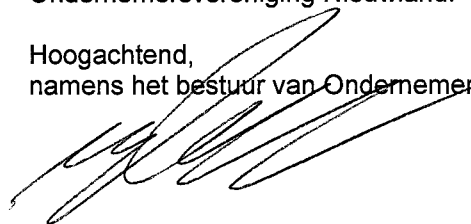
Tot slot

Als ondernemers begrijpen wij als geen ander het economisch belang van het Containertransferium. Wij willen met deze zienswijze daarom niet de komst van het transferium tegenhouden of vertragen, maar meedenken en verbeteringen aandragen. Wij vinden het bijzonder jammer dat dit in de vorm van een zienswijze moet. Door ons in een eerder stadium mee te laten denken aan de verkeersoplossingen had deze zienswijze kunnen worden voorkomen. Nu is dit echter onze enige mogelijkheid om de belangen van onszelf en heel bedrijventerrein Nieuwland veilig te stellen. Naast de door ons aangevoerde bezwaren willen wij ook de verzekering dat Ondernemersvereniging Nieuwland een plaats krijgt toegewezen in de werkgroep die met de monitoring aan de gang gaat. Daarnaast dragen wij de mogelijkheid aan om ook de Kamer van Koophandel een plaats in deze werkgroep toe te kennen. Deze werkgroep kan echter alleen een succes worden indien daar een budget aan gekoppeld is. Deze moet dan ook beschikbaar worden gesteld. Tenslotte dient de monitoring langer gestand worden gedaan dan de aanvankelijke periode van 3 jaar.

Graag worden wij in de gelegenheid gesteld om onze zienswijze mondeling toe te lichten ten overstaande van uw raad of commissie. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen met Marco Plaisier, secretaris van Ondernemersvereniging Nieuwland.

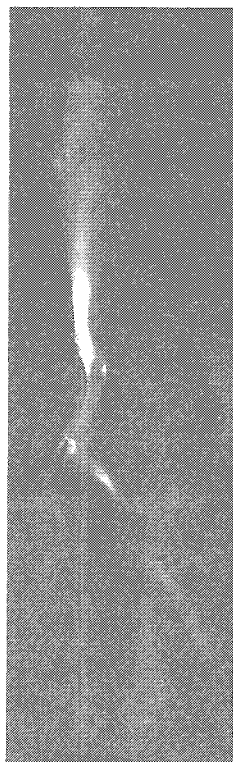
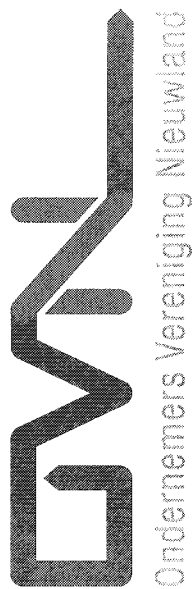
Hoogachtend,
namens het bestuur van Ondernemersvereniging Nieuwland,



De heer M.V.A. Plaisier
Secretaris Ondernemersvereniging Nieuwland (contactpersoon)
Postbus 134
2950 AC Alblasserdam
Telefoon (direct): 078 - 7503135

Voltallige bestuur Ondernemersvereniging Nieuwland:

De heer J. Capitein (voorzitter), Quota Installatietechniek B.V.
De heer P.W. Koutstaal (penningmeester), Arma Tankbouw B.V.
De heer M.V.A. Plaisier (secretaris), Beheermaatschappij A. Maat BV
De heer J.C. van Wijngaarden (algemeen bestuurslid), Mantelmeeuw vastgoedbeheer
De heer J. Leeuwestein (algemeen bestuurslid), Lésec BV



gekeurd voor ontvangst

30/12 2010

[Handwritten signature]

jkc.

Alblasserdam, 30 december 2010

Aan : Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Alblasserdam,
Cortgene 2,
2950 AA Alblasserdam



Mijne Dames en Heren,

BEZWAARSCHRIFT

Hierdoor deel ik U mede, dat ik t.a.v. de wijziging van het bestemmingsplan Polder Nieuwland t.b.v. Container Transferium Alblasserdam, bezwaar aanteken.

Ik ben gekant tegen zowel de doelstelling en de nut en de noodzaak om een Container Transferium in Alblasserdam te vestigen, ook vanwege een verslechtering van de leefbaarheid, extra belasting van het milieu door vrachtwagens en extra verkeers onveiligheid.

Ik meen, dat B&W van Alblasserdam de belangen van haar burgers onvoldoende behartigt en verwijst o.a. naar de "motie van treurnis" welke door de gehele raad werd ondersteund.

B&W heeft verwoord, dat men de mening blijft toegedaan, dat het CTA is opgedrongen door het rijk en dat men ontevreden is geweest met de loop van het proces.

In de praktijk blijkt, dat B&W gezwicht is onder de druk welke vanuit het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam gelegd is, waardoor er slechts zeer beperkt aan de " motie van treurnis " uitvoer gegeven zal worden.

B&W huldigt dan ook het standpunt, verzet tegen het CTA had geen zin en wij hebben het beste er uit gehaald.

Bij mij overheerst de vraag, wat er gebeurd zou zijn indien B&W openlijk verzet had geboden aan de komst van het Container Transferium te Alblasserdam

Alhoewel ik er vanuit ga dat het niet zo is, heeft B&W, door een aantal gebeurtenissen de indruk gewekt, dat er mogelijk erwijs een verstrengeling heeft plaatsgevonden met het GHR, vooral ook door de manier waarop door B&W dit project werd gerechtvaardigd.

Bijvoorbeeld door het feit dat de voormalige wethouder Mevr. C.A.J. Leeuwis informatie die ik aan haar verstrekke, zonder vooraf aan mij toestemming te vragen of mij te informeren, aan het GHR doorstuurde.

Verder had ik op 9 november j.l. nog een gesprek met wethouder P.J. Verheij en stuurde ik hem op 10 november een e-mail met een aantal vragen, op 25 november stuurde ik een rappel en evenzo op 11 december en 16 december.

Tot mijn verbazing kreeg ik op 17 december op één van mijn vragen een antwoord van Ir. J.v.d. Tak van het GHR.

Het lijkt er dan ook op dat B&W meer belang hecht aan het GHR dan aan de belangen van haar burgers.

Doelstelling (zie startnotitie m.e.r.)

Het door het Gemeentelijk Havenbedrijf oorspronkelijk gestelde doel om, middels een Container Transferium in Alblasterdam, het aantal vrachtwagens op het traject A15 Maasvlakte / Vaanplein v.v. met 180.000 per jaar te verminderen.

In een schriftelijke reactie d.d. 26 februari 2010, naar aanleiding van een mondeling onderhoud, bevestigt Dhr Schuilenburg van het GHR het volgende :

"We hebben benadrukt dat het CT bedoeld is om de container terminals bereikbaar te houden, onafhankelijk van werkzaamheden op de A15 (het komende MAVA project van RWS, ongelukken, reguliere files en dergelijke.

Het CT lost niet de files op op de A15 ten zuiden van Rotterdam maar als bijkomend voordeel levert het CT met een vermindering van 180.000 vrachtwagens over de weg per jaar wel een beperkt bijdrage aan de vermindering van de congestie.

De realiteit is dus, dat dit volume slechts een geringe bijdrage zal leveren aan de congestie welke zou kunnen ontstaan.

Volgens GHR is 20% hiervan bestemd voor onze regio, waarvan thans reeds een deel via Groenenboom te Ridderkerk wordt afgehandeld.

Afhankelijk van de locatie moet het mogelijk zijn om het restant of wel via Ridderkerk ofwel via de inland water-terminal van LCG te Gorinchem af te handelen.

Het restant van 80% voor bestemmingen centraal, ten zuiden en zuid oosten van onze regio zou ook via de dichtsbijzijnde inland terminal dienen te worden afgehandeld.

In de m.e.r.startnotitie is de conclusie : **" Dat de verbetering in de doorstroming door het verminderen van vrachtauto's Maasvlakte - Vaanplein v.v. beperkt is.**

Door gebruik te maken van de dichtsbijzijnde inland terminals en de logistieke afhandeling van de goederenstroom efficiënt en economisch uit te voeren, is de Doelstelling voor de aanleg van een Container Transferium te Alblasterdam, ook gezien de geringe invloed op de congestie op de A15 niet aangetoond.

Nut en Noodzaak

Vrij recent is in Marseille de vijfde European Conference on Inland Terminals gehouden en werd duidelijk dat het voor-en natransport van en naar de zeehavens steeds meer door verladers en importeurs wordt georganiseerd en dus minder door de rederijen.

In Rotterdam zou het percentage van de door de rederijen georganiseerde transporten onder 30% zijn gezakt.

Volgens een woordvoerder van APM Terminals te Rotterdam is het logisch dat de rederijen zich weer concentreren op hun kernactiviteit , het aanbieden van een groot mondiaal netwerk van lijndiensten

Dat nu meer importeurs / verladers zelf het inland transport moeten regelen, is een belangrijk gegeven voor de zeehavens of containerbehandelaars die modal shift nastreven.

Voor hen is het immers gemakkelijker om afspraken te maken met een grote rederij dan met een hele reeks verladers.

Lading belanghebbenden hebben dus voor meer dan 70% controle hierover en het is bekend dat men kiest voor de meeste efficiënte en economische methode van transport.

Volgens de startnotitie m.e.r.zou het CTA geschikt zijn voor zowel snelle als langzame lading uit centraal Nederland en voor snelle lading uit noord, oost en zuid Nederland (de langzame lading uit deze regio's kan via de Inland Terminals en Duisburg vervoerd worden.)

De snelle lading zou dan per vrachtauto af- en/of aangevoerd kunnen worden.

Dit lijkt logisch, maar is het echter niet, het CTA is immers een extra schakel in de vervoersketen en hoe men het ook went of keert, het zal betekenen, dat er minimaal 12 tot 24 uur aan de logistieke afhandeling zal worden toegevoegd.

Derhalve kan ook de zogenaamde "snelle"container, mits goed gepland, efficiënter en goedkoper van de laadplaats of naar de losplaats worden vervoerd, via de dichtsbijzijnde inland water of spoorterminal.

Voorbeeld : Heineken containers ex productie 's Hertogenbosch en Zoeterwoude via water terminal 's Hertogenbosch en Alphen a/d Rijn

Avebe, Foxhol via spoor terminal Veendam

Mead Coated Board import via spoor Venlo.

Indien goed gepland, moet het mogelijk zijn om de 80% welke bestemd is voor buiten onze regio direct naar de dichtsbijzijnde inland-terminal te vervoeren en van daaruit per vrachtwagen verder efficiënt, goedkoop en milieu vriendelijk.

Het restant van 20% bestemd voor de regio Alblasserwaard kan worden afgehandeld via Ridderkerk of Gorinchem e.e.a.afhankelijk waar de betreffende ontvanger /aflader domicilie heeft.

Een recent uitgevoerde enquête van Nieuwsblad Transport en het Belgische zusterblad De Lloyd onder 221 transportbedrijven, expediteurs, verladers, consultants en overheidsinstanties in België en Nederland blijkt, dat voor 62% de prijs de doorslag geeft om de overstap te maken naar modal shift.

Volgens enkele managers werkt modal shift uitsluitend op lange afstanden, maar blijft haalbaarheid voor de volle honderd procent afhankelijk van de ligging en faciliteiten van de eindontvanger,

De nadruk van een goed gecombineerd concept moet liggen op het feit dat "echt geld wordt bespaard " of dat " de kosten er minder door zullen stijgen."

Er zijn dus voldoende alternatieven , waarbij het logistieke proces zonder extra belasting van het milieu en op efficiënte en economische wijze kan worden aangevoerd, zodat Nut en Noodzaak niet aanwezig zijn.

De inland terminals waarvan gebruik zou kunnen worden gemaakt :

Groenenboom	te Ridderkerk
LCG	te Gorinchem
CTU	te Utrecht
Euroterminal Coevorden	te Coevorden
Combi Terminal Twente	te Hengelo
BCTN	te Nijmegen
BCTN	te Wanssum
E.C.T.	te Venlo
Barge Terminal Born	te Born

en in de toekomst

van Uden	te Haaften
----------	------------

Aantal Teus / vrachtwagens

Oorspronkelijk afvoer en aanvoer was voorzien van 200.000 teus en 180.000 vrachtwagens

Het aantal vrachtwagens wat via het CTA zal worden afgehandeld is op basis hiervan vastgelegd.

Met het aantal teu's is echter nogal gemanipuleerd t.w.:

Oorspronkelijk	200.000 teus	180.000 vrachtwagens
-----------------------	--------------	----------------------

Thans

via de weg aanvoer / afvoer	180.000 teus	112.500 vrachtwagens
via de weg leeg depot	108.000 teus	67.500 vrachtwagens
totaal	288.000 teus	180.000 vrachtwagens

De functie van het leeg depot neemt een dermate groot percentage van de terminal capaciteit in beslag , hetgeen niet overeenkomt met de startnotitie m.e.r.t.a.v.de Doelstelling en Nut en Noodzaak.

Strategisch gezien evenmin, immers een groot gedeelte van de vrachtwagens welke nu als ledig depot worden ingeboekt, zouden ook voor afvoer per binnenschip naar de Maasvlakte in aanmerking kunnen komen, hetgeen meer in overeenstemming zou zijn met de doelstelling etc.

Het lijkt erop, dat de markt partijen blijkbaar niet in staat zijn om voldoende vol / vol, transporten tot stand te brengen en derhalve voor een groot gedeelte overstappen op leeg / leeg transport.

Wederom een aanduiding dat noch de Doelstelling noch Nut en Noodzaak aanwezig zijn.

Verder hieronder een uitvoerig commentaar t.a.v.het ledig depot.

Leeg depot

In de m.e.r.startnotie is o.a.opgenomen dat het CT een ledig depot functie zal hebben, zonder vermelding van aantallen.

Thans heeft GHR aangegeven dat er een depot zal komen voor ledige containers. waar op jaar basis totaal 108.000 teus zullen worden in- en uitgeslagen.

Inslag	54.000 teus	33.750 vrachtwagens
Uitslag	54.000 teus	33.750 vrachtwagens
Totaal	108.000 teus	67.500 vrachtwagens

Het volume leeg behandelde teus tegenover vol behandelde teus bedraagt op jaarbasis 37,5% en het aantal vrachtwagens 37,5%.

Dit volume is in tegenspraak met hetgeen gesteld is door het GHR zoals vermeld onder doelstelling, het bereikbaar houden van de terminals aan de Maasvlakte.

GHR geeft thans aan dat e.e.a.te doen heeft met verminderen van het aantal vrachtwagens naar de depots voor ledige containers in het Waalhaven / Eemhaven gebied

In principe geldt ook hier dat het logisch is dat ledige containers na import of voor export ingeleverd worden of uitgehaald in het ledige depot het dichtst in de buurt van de ontvanger c.q.aflader.

Het inleveren / afhalen van ledige containers is niet gebonden aan water, derhalve zou men gebruik kunnen maken van de huidige opties zoals vermeld onder Nut en Noodzaak

Voor de 80% buiten onze regio geldt dan ook dat er economisch alternatieven zijn, om afhankelijk van de locatie van importeur / exporteur, containers in te leveren uit te halen.

In het algemeen hebben vervoerders er belang bij om een ledige container in te leveren of uit te halen in combinatie met een volle import of export container.

Zondags rust

In de motie van treurnis is o.a.opgenomen, dat de zondagsrust gerespecteerd dient te worden.

Nu blijkt, dat aan de landzijde de zondagsrust wordt gerespecteerd, maar hier aan de waterzijde geen gehoor aan zal worden gegeven.

Zoals ik reeds eerder tot uitdrukking heb gebracht is de huidige situatie op de diverse inland water terminals, dat deze op zondag niet operationeel zijn, noch aan de landzijde noch aan de waterzijde.

Tijdens de bespreking met wethouder P.J. Verheij deelde hij mede, dat het om een compromis gaat en dat er slechts in geval van een overloop situatie van werkzaamheden van zaterdagavond op zondagochtend hiervan gebruik zal worden gemaakt.

Met een goede planning zou het bovenstaande niet noodzakelijk moeten zijn en zelfs, indien door onvoorziene omstandigheden, het werk op zaterdag niet afgemaakt kan worden, zou men kunnen uitwijken naar eerste werk op maandagochtend

Hierdoor zou het betreffende binnenschip weliswaar 24 uur ledig overliggen, het blijft echter in de cycle van 3 binnenvaartschepen per 24 uur.

Milieu / Luchtkwaliteit.

Volgens informatie zal door de vermindering van het aantal vrachtautoritten vanaf de Maasvlakte / Vaanplein v.v. met 180.000 op jaar basis, de uitstoot van Co2 in geringe maten afnemen.

E.e.a. heeft er mee te maken, dat men vanaf 2013 uitsluitend EUR5 en EUR 6 gekeurde vrachtwagens toelaat op de terminals aan de Maasvlakte

Deze trucks zullen bij een snelheid van 80 km per uur voldoen aan de emissie standaard

Het is te verwachten, dat binnen onze gemeente het aantal EUR 5 en 6 trucks minimaal zal zijn en dat wij geconfronteerd zullen worden met EUR 3 en 4 trucks, welke zelfs bij een snelheid van 80 km niet aan de standaard emissie voldoen.

Binnen de bebouwde kom zal een vrachtwagen zich aan de maximum toegestane snelheid dienen te houden en dient men 3 stoplichten te passeren.

Het effect van optrekken / rijden / remmen en weer optrekken etc voor een stoplicht, kan niet anders als negatief zijn op de luchtkwaliteit op basis van de extra uitstoot CO2.

In het rapport van TNO van 2 december 2009 word een vergelijking gemaakt tussen de standaard emissie en de werkelijk gemeten emissie op basis van stadsritten en de rijksweg voor zowel EUR 3 en 4 als EUR 5 trucks.

g/kg CO2	standaard	meting stad	meting rijksweg
EUR 3 en 4	7,5	13,0	11,0
EUR 5	3,1	10,0	4,0

De conclusie is dat er een groot verschil is tussen de standaard emissie en de daadwerkelijk gemeten emissie.

Gezien het feit dat er in polder Nieuwland geen milieu zone kan worden ingesteld waarbij uitsluitend EUR 5 gekeurde trucks op het CTA toegelaten zouden worden, zal de werkelijkheid zijn, dat er voornamelijk EUR 3 en 4 gekeurde trucks containers zich op het CTA zullen aanmelden.

Op basis hiervan kan dan ook verwacht worden, dat de uitstoot CO2 verontrustend zal toenemen.

Het rapport van TNO, is na bijstelling naar beneden met 3%, geaccepteerd en erkend door de E.V.O, de TLN en het voormalige Ministerie van VROM.

Verkeersveiligheid fietsers

Tijdens een raadsvergadering is er gesuggereerd om het fietspad onder de "fly over" te laten lopen.

Zover mij bekend is dit plan, i.v.m. met de kosten, afgewezen.

Mogelijk letsel of zelfs erger, zou kunnen worden voorkomen, indien aan dit plan te gemoed zou worden gekomen.

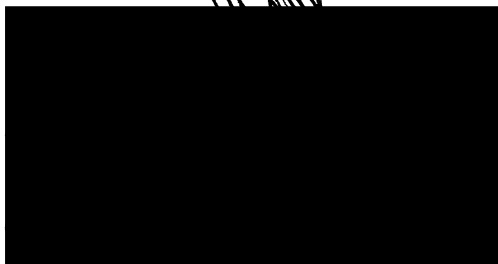
Het is immers altijd mogelijk, dat een fietser maar ook een vrachtwagen door een oranje / rood stoplicht rijdt en hierdoor een ongeluk wordt veroorzaakt, het mag niet, maar het kan wel.

Dit kan ook voorkomen bij storm, mist, gladheid, regen etc, en gezien de weg omstandigheden van de afgelopen periode is e.e.a. niet onvermijdelijk.

Tenslotte ben ik benieuwd wat de uitkomst zal zijn van de studie, welke het Ministerie van Infrastructuur heeft toegezegd, m.b.t. de verbreding van de A15 van Alblasterdam tot Gorinchem, gekoppeld aan een structurele oplossing voor het kruispunt N3 / A15

Zoals eerder gememoreerd ontving ik op mijn e-mail van 10 november aan Wethouder P.J. Verheij tot nu toe, geen reactie van hem.

met vriendelijke groeten,



BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE

GEMEENTE ALBLASSERDAM,

CORTGENE 2,

2950 AA ALBLASSERDAM



04 JAN 2011

Regio: Ant

Status

0

Volg

004

Com

1

Aan de gemeenteraad van de

gemeente Alblasserdam

Postbus 2

2950 AA ALBLASSERDAM

Alblasserdam, 31 december 2010

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en Milieueffectrapportage Containertransferium Alblasserdam

Geachte gemeenteraadsleden,

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam en bijbehorende Milieueffectrapportage, welke tot en met 5 januari 2011 ter inzage liggen. Met het bestemmingsplan bent u voornemens om juridisch toestemming te verlenen aan het initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam en BCTS voor een containertransferium met bijbehorende laad- en loskade voor maximaal 200.000 TEU per jaar.

Het Containertransferium is wat mij betreft van harte welkom op bedrijventerrein Nieuwland. Zowel de lokale als de regionale economie krijgen hiermee een belangrijke impuls. Ik heb dan ook geen bezwaren tegen de komst van dit transferium.

Desondanks dien ik hierbij onze zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Onze zienswijze

Ik maak mij namelijk ernstige zorgen over de verkeersafwikkeling tussen het geplande transferium en de snelweg A15. Het Containertransferium is een bedrijf met een grote verkeersaantrekkende werking, met name vrachtverkeer. Via een privaatrechtelijke overeenkomst heeft u als gemeente met de initiatiefnemers afgesproken dat er 180.000 vrachtwagenbewegingen per jaar kunnen plaatsvinden. Dit komt neer op zo'n 600 vrachtwagens per dag!

De ontsluiting van Bedrijventerrein Nieuwland is anno 2010 al een probleem, ondanks dat nog niet alle percelen zijn uitgegeven. Een toevoeging van 600 vrachtwagens per dag, plus personenautovervoer, zorgen ervoor dat de problemen alleen maar zullen toenemen.

De verkeersproblematiek op Nieuwland wordt door u erkend in de Milieueffectrapportage en bijbehorende onderzoeken. U heeft daarom met initiatiefnemer en Rijkswaterstaat / Provincie afspraken gemaakt over de aanpassing van enkele verkeerssituaties op de aanrijdroute. Deze aanpassingen zijn uitgebreid aan ons toegelicht door uw wethouder en verkeerskundige in een persoonlijk gesprek op 27 december 2010.

Ik concludeer hier uit dat er sprake is van het oplossen van reeds bestaande knelpunten ongeacht de toename van het aantal verkeersbewegingen veroorzaakt door het toekomstige containertransferium. In die zin ondersteun ik deze maatregelen en kunnen de gemaakte afspraken hieromtrent ook worden nagekomen.



Ondernemers Vereniging Nieuwland

O.V. Nieuwland

Postbus 134

2950 AC Alblasterdam

Bank: Rabo 1318 91 685

Internet: www.ovnieuwland.nl

E-mail: secretaris@ovnieuwland.nl

Ik vind het een gemiste kans dat wij (ondernemers) niet betrokken zijn bij de keuze van de verkeersmaatregelen. Als eigenaren van bedrijven op Nieuwland kennen wij de lokale situatie namelijk als geen ander. Nu rest mij niets anders dan het indienen van een zienswijze, omdat wij slechts via de officiële publicatie op de hoogte waren gesteld van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Onderdeel van de plannen is het drie jaar lang monitoren van de verkeerssituatie nadat het Containertransferium operationeel is geworden. Deze monitoring is overigens als voorwaarde vastgelegd in de MER. Ik ben van oordeel dat de monitoringsperiode van drie jaar niet toereikend is. Het is maar de vraag of de Containerterminal binnen 3 jaar volledig operationeel is. Ook de kavels op Nieuwland zijn tegen die tijd wellicht nog niet geheel uitgegeven. Het is dus niet waarschijnlijk dat binnen 3 jaar na de opening van de Containerterminal sprake is van een representatieve eindsituatie.

Om de aanleg van de containerterminal niet te vertragen, stel ik dat:

- Ondernemersvereniging Nieuwland plaats moet krijgen in de monitoringsgroep, en
- Een substantieel bedrag per jaar moet worden gereserveerd ten behoeve van de directe aanpak van zaken die uit de monitoring naar voren komen, en
- De monitoringsperiode van 3 jaar moet worden verlengd tot het moment dat er sprake is van minimaal 90% uitgegeven kavels en operationeel zijn van deze bedrijven op Nieuwland en een minimaal 90% operationele Containerterminal.

Onvoldoende onderzochte zaken ten aanzien van verkeersafwikkeling

Zonder een waardeoordeel uit te spreken over de door u gekozen verkeersmaatregelen, vind ik de volgende zaken onvoldoende onderzocht:

1. Aanrijdroute tussen snelweg A15 en Containerterminal

U heeft gekozen voor de aanrijdroute via de Grote Beer – Edisonweg – Van Wenaeweg. De aanrijdroute via de Grote Beer – Hoogendijk heeft u ook onderzocht. Deze is echter afgefallen. Hoofdzakelijk vanwege het feit dat hier veel gefietst wordt. Alternatieve routes voor de fiets zijn echter niet bekeken. Wij zijn van mening dat een aanrijdroute over de Hoogendijk en Grote Beer veel overlast op Nieuwland bespaart. Nieuwland wordt dan namelijk volledig ontzien door vrachtwagens van het containertransferium. Een alternatieve fietsroute kan met relatief beperkte maatregelen worden aangelegd door het fietspad langs de A15 te verbinden met de fietsroute naar Papendrecht achter de Waterzuivering door.

De gekozen aanrijdroute is bovendien ongelukkig gekozen vanwege:

- Kruising fietsers/vrachtwagens bovenop de Hoogendijk.
De kruising Hoogendijk – Van Wenaeweg is erg onoverzichtelijk. Vanwege het grote aantal fietsers is het onverantwoord om hier zoveel vrachtwagens te laten kruisen. Vrachtwagens moeten vaart maken om de Hoogendijk op te rijden. Boven op de dijk worden zij plotseling geconfronteerd met overstekende fietsers.
- Bushalte op Nieuwland Parc.
Nadat de vrachtwagens rechtsaf slaan op de Van Wenaeweg om Nieuwland Parc in te rijden, is direct een bushalte gepland. Een stilstaande bus leidt onvermijdelijk tot ongewenste situaties op de kruising Van Wenaeweg – Nieuwland Parc.
- Als kanttekening plaatsen wij de opmerking dat de verkeersonderzoeken en -rapportages zich beperken tot het hoofdwegennet en niet de congestie problematiek die zich op Nieuwland zelf zou kunnen gaan voordoen.

2. Het ontbreken van verkeersmaatregelen op de Edisonweg/Burgemeester Keijzerweg
Het extra (vracht)verkeer moet over de Edisonweg. Zowel tussen de afslag A15 (noordzijde) – Grote Beer als tussen de Grote Beer – Van Wenaeweg worden geen maatregelen voorzien. Dit geeft problemen:
 - De afslag van de A15 (noordzijde) heeft twee banen voor links af. Op de Edisonweg in zuidelijke richting is echter slechts één baan voor rechtdoor. Vrachtwagens komen hierdoor onherroepelijk op de verkeerde baan terecht.
 - Het stuk tussen Grote Beer en Van Wenaeweg wordt het drukst. Hier moet immers elke vrachtwagen langs. De uitvoegstrook op de Edisonweg/Burgemeester Keijzerweg om rechtsaf de Van Wenaestraat op te rijden is erg kort. Door de toename aan vrachtwagens zal hierdoor de rechtdoor-baan richting Papendrecht belemmerd worden. In de spits kan de kruising Grote Beer – Edisonweg hierdoor verstopt raken.
3. Opstel-/wachtruimte vrachtwagens
Het is tot op heden onduidelijk hoeveel wachtruimte er voor vrachtwagens is ingeruimd op het terrein van het Containertransferium. Wij krijgen de indruk dat er in drukke periodes of bij te vroeg arriverende vrachtwagens op de openbare weg gewacht moet worden. Ondanks toezeggingen van de gemeente dat hierop zal worden gehandhaafd, hebben wij hier geen vertrouwen in gezien de huidige parkeerproblematiek op Nieuwland en andere bedrijventerreinen in Alblasserdam.
4. Geen onderbouwing van de maatregelen ter voorkoming van de congestie problematiek
Op pagina 27 en 28 van het bestemmingsplan staat onder Mobiliteit een aantal opmerkingen. Deze zijn gesteld op macro niveau, beleidsmatig van aard en niet verder uitgewerkt naar de concrete situatie op Nieuwland. Zij geven geen enkel inzicht in, en dus betrouwbaar beeld van, de situaties die kunnen ontstaan en waarop geanticipeerd dient te worden en wat de te verwachten resultaten van die maatregelen zouden kunnen zijn. Er is geen enkele sprake van een goede op de situatie toegespitste onderbouwing.

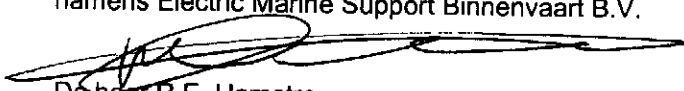
Dit zijn naar ons oordeel zaken die voorafgaand aan de ter inzage legging van dit ontwerpbestemmingsplan onderzocht hadden moet worden. Ik ben van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld alvorens de door ons aangevoerde zaken zijn onderzocht en daar passende maatregelen aan zijn verbonden.

Tot slot

Als ondernemer begrijpen ik als geen ander het economisch belang van het Containertransferium. Ik wil met deze zienswijze daarom niet de komst van het transferium tegenhouden of vertragen, maar meedenken en verbeteringen aandragen. Ik vind het bijzonder jammer dat dit in de vorm van een zienswijze moet. Door ons (ondernemers) in een eerder stadium mee te laten denken aan de verkeersoplossingen had deze zienswijze kunnen worden voorkomen. Nu is dit echter onze enige mogelijkheid om de belangen van onszelf en heel bedrijventerrein Nieuwland veilig te stellen. Naast de door ons aangevoerde bezwaren wil ik ook de verzekering dat Ondernemersvereniging Nieuwland een plaats krijgt toegewezen in de werkgroep die met de monitoring aan de gang gaat. Daarnaast draag ik de mogelijkheid aan om ook de Kamer van Koophandel een plaats in deze werkgroep toe te kennen. Deze werkgroep kan echter alleen een succes worden indien daar een budget aan gekoppeld is. Deze moet dan ook beschikbaar worden gesteld. Tenslotte dient de monitoring langer gestand worden gedaan dan de aanvankelijke periode van 3 jaar.

Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen met Ronald Hamstra.

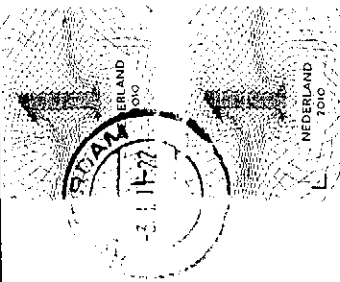
Hoogachtend,
namens Electric Marine Support Binnenvaart B.V.


De heer R.E. Hamstra
Nieuwland Parc 307
2952 DD Alblasserdam



Nieuwland Parc 307 | 2952 DD Alblasserdam

ELECTRIC MARINE SUPPORT
BINNENVAART B.V.



1 R00PP 29500AA 2



Ondernemers Vereniging Nieuwland

O.V. Nieuwland

Postbus 134

2950 AC Alblasserdam

Bank: Rabo 1318 91 685

Internet: www.ovnieuwland.nl

E-mail: secretaris@ovnieuwland.nl

ALBLASSERDAM
INGEZONDEN
07 JAN 2011
Reg.nr.: 017
Aan de gemeenteraad van de
gemeente Alblasserdam
Postbus 2
2950 AA ALBLASSERDAM

Alblasserdam, 31-12-2010

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en Milieueffectrapportage Containertransferium Alblasserdam

Geachte gemeenteraadsleden,

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam en bijbehorende Milieueffectrapportage, welke tot en met 5 januari 2011 ter inzage liggen. Met het bestemmingsplan bent u voornemens om juridisch toestemming te verlenen aan het initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam en BCTS voor een containertransferium met bijbehorende laad- en loskade voor maximaal 200.000 TEU per jaar.

Het Containertransferium is wat mij betreft van harte welkom op bedrijventerrein Nieuwland. Zowel de lokale als de regionale economie krijgen hiermee een belangrijke impuls. Ik heb dan ook geen bezwaren tegen de komst van dit transferium.

Desondanks dien ik hierbij onze zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Onze zienswijze

Ik maak mij namelijk ernstige zorgen over de verkeersafwikkeling tussen het geplande transferium en de snelweg A15. Het Containertransferium is een bedrijf met een grote verkeersaantrekkende werking, met name vrachtverkeer. Via een privaatrechtelijke overeenkomst heeft u als gemeente met de initiatiefnemers afgesproken dat er 180.000 vrachtwagenbewegingen per jaar kunnen plaatsvinden. Dit komt neer op zo'n 600 vrachtwagens per dag!

De ontsluiting van Bedrijventerrein Nieuwland is anno 2010 al een probleem, ondanks dat nog niet alle percelen zijn uitgegeven. Een toevoeging van 600 vrachtwagens per dag, plus personenautovervoer, zorgen ervoor dat de problemen alleen maar zullen toenemen.

De verkeersproblematiek op Nieuwland wordt door u erkend in de Milieueffectrapportage en bijbehorende onderzoeken. U heeft daarom met initiatiefnemer en Rijkswaterstaat / Provincie afspraken gemaakt over de aanpassing van enkele verkeerssituaties op de aanrijdroute. Deze aanpassingen zijn uitgebreid aan ons toegelicht door uw wethouder en verkeerskundige in een persoonlijk gesprek op 27 december 2010.

Ik concludeer hier uit dat er sprake is van het oplossen van reeds bestaande knelpunten ongeacht de toename van het aantal verkeersbewegingen veroorzaakt door het toekomstige containertransferium. In die zin ondersteun ik deze maatregelen en kunnen de gemaakte afspraken hieromtrent ook worden nagekomen.



Ondernemers Vereniging Nieuwland

O.V. Nieuwland

Postbus 134

2950 AC Alblasserdam

Bank: Rabo 1318 91 685

Internet: www.ovnieuwland.nl

E-mail: secretaris@ovnieuwland.nl

Ik vind het een gemiste kans dat wij (ondernemers) niet betrokken zijn bij de keuze van de verkeersmaatregelen. Als eigenaren van bedrijven op Nieuwland kennen wij de lokale situatie namelijk als geen ander. Nu rest mij niets anders dan het indienen van een zienswijze, omdat wij slechts via de officiële publicatie op de hoogte waren gesteld van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Onderdeel van de plannen is het drie jaar lang monitoren van de verkeerssituatie nadat het Containertransferium operationeel is geworden. Deze monitoring is overigens als voorwaarde vastgelegd in de MER. Ik ben van oordeel dat de monitoringsperiode van drie jaar niet toereikend is. Het is maar de vraag of de Containerterminal binnen 3 jaar volledig operationeel is. Ook de kavels op Nieuwland zijn tegen die tijd wellicht nog niet geheel uitgegeven. Het is dus niet waarschijnlijk dat binnen 3 jaar na de opening van de Containerterminal sprake is van een representatieve eindsituatie.

Om de aanleg van de containerterminal niet te vertragen, stel ik dat:

- Ondernemersvereniging Nieuwland plaats moet krijgen in de monitoringsgroep, en
- Een substantieel bedrag per jaar moet worden gereserveerd ten behoeve van de directe aanpak van zaken die uit de monitoring naar voren komen, en
- De monitoringsperiode van 3 jaar moet worden verlengd tot het moment dat er sprake is van minimaal 90% uitgegeven kavels en operationeel zijn van deze bedrijven op Nieuwland en een minimaal 90% operationele Containerterminal.

Onvoldoende onderzochte zaken ten aanzien van verkeersafwikkeling

Zonder een waardeoordeel uit te spreken over de door u gekozen verkeersmaatregelen, vind ik de volgende zaken onvoldoende onderzocht:

1. Aanrijdroute tussen snelweg A15 en Containerterminal

U heeft gekozen voor de aanrijdroute via de Grote Beer – Edisonweg – Van Wenaeweg. De aanrijdroute via de Grote Beer – Hoogendijk heeft u ook onderzocht. Deze is echter afgefallen. Hoofdzakelijk vanwege het feit dat hier veel gefietst wordt. Alternatieve routes voor de fiets zijn echter niet bekeken. Wij zijn van mening dat een aanrijdroute over de Hoogendijk en Grote Beer veel overlast op Nieuwland bespaart. Nieuwland wordt dan namelijk volledig ontzien door vrachtwagens van het containertransferium. Een alternatieve fietsroute kan met relatief beperkte maatregelen worden aangelegd door het fietspad langs de A15 te verbinden met de fietsroute naar Papendrecht achter de Waterzuivering door.

De gekozen aanrijdroute is bovendien ongelukkig gekozen vanwege:

- Kruising fietsers/vrachtwagens bovenop de Hoogendijk.
De kruising Hoogendijk – Van Wenaeweg is erg onoverzichtelijk. Vanwege het grote aantal fietsers is het onverantwoord om hier zoveel vrachtwagens te laten kruisen. Vrachtwagens moeten vaart maken om de Hoogendijk op te rijden. Boven op de dijk worden zij plotseling geconfronteerd met overstekende fietsers.
- Bushalte op Nieuwland Parc.
Nadat de vrachtwagens rechtsaf slaan op de Van Wenaeweg om Nieuwland Parc in te rijden, is direct een bushalte gepland. Een stilstaande bus leidt onvermijdelijk tot ongewenste situaties op de kruising Van Wenaeweg – Nieuwland Parc.



Ondernemers Vereniging Nieuwland

O.V. Nieuwland

Postbus 134

2950 AC Alblasterdam

Bank: Rabo 1318 91 685

Internet: www.ovnieuwland.nl

E-mail: secretaris@ovnieuwland.nl

- Als kanttekening plaatsen wij de opmerking dat de verkeersonderzoeken en -rapportages zich beperken tot het hoofdwegenet en niet de congestie problematiek die zich op Nieuwland zelf zou kunnen gaan voordoen.
- 2. Het ontbreken van verkeersmaatregelen op de Edisonweg/Burgemeester Keijzerweg
Het extra (vracht)verkeer moet over de Edisonweg. Zowel tussen de afslag A15 (noordzijde) – Grote Beer als tussen de Grote Beer – Van Wenaeweg worden geen maatregelen voorzien. Dit geeft problemen:
 - De afslag van de A15 (noordzijde) heeft twee banen voor links af. Op de Edisonweg in zuidelijke richting is echter slechts één baan voor rechtdoor. Vrachtwagens komen hierdoor onherroepelijk op de verkeerde baan terecht.
 - Het stuk tussen Grote Beer en Van Wenaeweg wordt het drukst. Hier moet immers elke vrachtwagen langs. De uitvoegstrook op de Edisonweg/Burgemeester Keijzerweg om rechtsaf de Van Wenaestraat op te rijden is erg kort. Door de toename aan vrachtwagens zal hierdoor de rechtdoor-baan richting Papendrecht belemmerd worden. In de spits kan de kruising Grote Beer – Edisonweg hierdoor verstopt raken.
- 3. Opstel-/wachtruimte vrachtwagens
Het is tot op heden onduidelijk hoeveel wachtruimte er voor vrachtwagens is ingeruimd op het terrein van het Containertransferium. Wij krijgen de indruk dat er in drukke periodes of bij te vroeg arriverende vrachtwagens op de openbare weg gewacht moet worden. Ondanks toezeggingen van de gemeente dat hierop zal worden gehandhaafd, hebben wij hier geen vertrouwen in gezien de huidige parkeerproblematiek op Nieuwland en andere bedrijventerreinen in Alblasterdam.
- 4. Geen onderbouwing van de maatregelen ter voorkoming van de congestie problematiek
Op pagina 27 en 28 van het bestemmingsplan staat onder Mobiliteit een aantal opmerkingen. Deze zijn gesteld op macro niveau, beleidsmatig van aard en niet verder uitgewerkt naar de concrete situatie op Nieuwland. Zij geven geen enkel inzicht in, en dus betrouwbaar beeld van, de situaties die kunnen ontstaan en waarop geanticipeerd dient te worden en wat de te verwachten resultaten van die maatregelen zouden kunnen zijn. Er is geen enkele sprake van een goede op de situatie toegespitste onderbouwing.

Dit zijn naar ons oordeel zaken die voorafgaand aan de ter inzage legging van dit ontwerpbestemmingsplan onderzocht hadden moet worden. Ik ben van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld alvorens de door ons aangevoerde zaken zijn onderzocht en daar passende maatregelen aan zijn verbonden.

Tot slot

Als ondernemer begrijpen ik als geen ander het economisch belang van het Containertransferium. Ik wil met deze zienswijze daarom niet de komst van het transferium tegenhouden of vertragen, maar meedenken en verbeteringen aandragen. Ik vind het bijzonder jammer dat dit in de vorm van een zienswijze moet. Door ons (ondernemers) in een eerder stadium mee te laten denken aan de verkeersoplossingen had deze zienswijze kunnen worden voorkomen. Nu is dit echter onze enige mogelijkheid om de belangen van onszelf en heel bedrijventerrein Nieuwland veilig te stellen. Naast de door ons aangevoerde bezwaren wil ik ook de verzekering dat Ondernemersvereniging Nieuwland een plaats krijgt toegewezen in de werkgroep die met de monitoring aan de gang gaat. Daarnaast draag ik de mogelijkheid aan om ook de Kamer van Koophandel een plaats in deze werkgroep toe te kennen. Deze werkgroep kan echter alleen een succes worden indien daar een budget aan gekoppeld is. Deze moet dan ook beschikbaar worden gesteld. Tenslotte dient de monitoring langer gestand worden gedaan dan de aanvankelijke periode van 3 jaar.



Ondernemers Vereniging Nieuwland

O.V. Nieuwland

Postbus 134

2950 AC Alblasserdam

Bank: Rabo 1318 91 685

Internet: www.ovnieuwland.nl

E-mail: secretaris@ovnieuwland.nl

Graag worden wij in de gelegenheid gesteld om onze zienswijze mondeling toe te lichten ten overstaande van uw raad of commissie. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen met Paul Sap

Hoogachtend,
Heinen&Hopman Rotterdam

Paul Sap

Heinen&Hopman Rotterdam

NieuwlandParc 308D

2952 DD Alblasserdam

Tel: 078-8908050

Fax: 078-8908059

Email: binnenvaart@heinenhopman.nl

GEMEENTE RAAMSTADSE WARD
INKOMEN

04 JAN. 2011

Reg. nr. 1004

Status D Volgnr. 002

Plaats - L. Linné

Plaats - R. L. College

PAR.	Griffier		Voorz.
------	----------	--	--------

Postbus 92 • 2950 AB Alblasserdam • Nieuwmarkt 14b • 2982 DA Alblasserdam • Tel. +31 (0)78 664 86 56 • Fax +31 (0)78 617 79 67
E-mail: info@videoservice.nl • Internet: www.videoservice.nl
Rabobank Zwiindrecht 39.76.27.114 • ABN-AMRO Antwerpen 721.63.04.169-03 • BTW nr. NL 805040182B01 • KvK nr. Dordrecht 24260913

Ik zou voor de grap eens uw oor te luister leggen in de Rotterdamse haven bij het lossen en laden van containers. Het zijn niet alleen de kranen die geluid produceren, maar met name de containers die staal op staal klappen kunnen veroorzaken waarbij het meeste vuurwerk in het niet valt! Of komt het havenbedrijf met een oplossing dat alleen rubberen containers zullen worden overgeslagen? Tevens wordt er voorbij gegaan aan het feit dat geluid over water ver kan dragen en dat het te ontwikkelen gebied aan de andere oever (Hendrik-Ido-Ambacht) grote overlast kan gaan ondervinden van de terminal. Overlast beperkt zich niet tot één kant van een rivier. Ik wil u hierbij bijvoorbeeld wijzen op de problematiek rond de vuilstort in Dordrecht en de overlast die hiervan in Sliedrecht wordt ondervonden.

Ondank het feit dat, zoals gewoonlijk, protesten en bezwaren in Nederland alleen voor de vorm zijn en de besluiten eigenlijk op voorhand al vaststaan dien ik hierbij mijn zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Mijn zienswijze

Ik maak mij namelijk ernstige zorgen over de verkeersafwikkeling tussen het geplande transferium en de snelweg A15. Het Containertransferium is een bedrijf met een grote verkeersaantrekkende werking, met name vrachtverkeer. Via een privaatrechtelijke overeenkomst heeft u als gemeente met de initiatiefnemers afgesproken dat er 180.000 vrachtwagenbewegingen per jaar kunnen plaatsvinden. Dit komt neer op zo'n 600 vrachtwagens per dag. dit is meer dan 10 kilometer vrachtwagens!

De ontsluiting van Bedrijventerrein Nieuwland is anno 2010 al een probleem, ondanks dat nog niet alle percelen zijn uitgegeven. Een toevoeging van 600 vrachtwagens per dag, plus personenautovervoer, zorgen ervoor dat de problemen alleen maar zullen toenemen.

De verkeersproblematiek op Nieuwland wordt door u erkend in de Milieueffectrapportage en bijbehorende onderzoeken. U heeft daarom met initiatiefnemer en Rijkswaterstaat / Provincie afspraken gemaakt over de aanpassing van enkele verkeerssituaties op de aanrijdroute. Deze aanpassingen zijn uitgebreid aan ons toegelicht door uw wethouder en verkeerskundige in een gesprek op 27 december 2010.

Ik concludeer hier uit dat er sprake is van het oplossen van reeds bestaande knelpunten ongeacht de toename van het aantal verkeersbewegingen veroorzaakt door het toekomstige containertransferium. In die zin ondersteun ik deze maatregelen en kunnen de gemaakte afspraken hieromtrent ook worden nagekomen.

Ik vind het een gemiste kans dat wij (ondernemers) niet betrokken zijn bij de keuze van de verkeersmaatregelen. Als eigenaren van bedrijven op Nieuwland kennen wij de lokale situatie namelijk als geen ander. Nu rest mij niets anders dan het indienen van een zienswijze, omdat wij slechts via de officiële publicatie op de hoogte waren gesteld van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Onvoldoende onderzochte zaken ten aanzien van verkeersafwikkeling

Zonder een waardeoordeel uit te spreken over de door u gekozen verkeersmaatregelen, vind ik de volgende zaken onvoldoende onderzocht:

1. Aanrijdroute tussen snelweg A15 en Containerterminal

U heeft gekozen voor de aanrijdroute via de Grote Beer – Edisonweg – Van Wenaeweg. De aanrijdroute via de Grote Beer – Hoogendijk heeft u ook onderzocht. Deze is echter afgefallen. Hoofdzakelijk vanwege het feit dat hier veel gefietst wordt. Alternatieve routes voor de fiets zijn echter niet bekeken. Wij zijn van mening dat een aanrijdroute over de Hoogendijk en Grote Beer veel overlast op Nieuwland bespaart. Nieuwland wordt dan namelijk volledig ontzien door vrachtwagens van het containertransfeer. Een alternatieve fietsroute kan met relatief beperkte maatregelen worden aangelegd door het fietspad langs de A15 te verbinden met de fietsroute naar Papendrecht achter de Waterzuivering door.

De gekozen aanrijdroute is bovendien ongelukkig gekozen vanwege:

- **Kruising fietsers/vrachtwagens bovenop de Hoogendijk.**
De kruising Hoogendijk – Van Wenaeweg is erg onoverzichtelijk. Vanwege het grote aantal fietsers is het onverantwoord om hier zoveel vrachtwagens te laten kruisen. Vrachtwagens moeten vaart maken om de Hoogendijk op te rijden. Boven op de dijk worden zij plotseling geconfronteerd met overstekende fietsers.
- **Bushalte op Nieuwland Parc.**
Nadat de vrachtwagens rechtsaf slaan op de Van Wenaeweg om Nieuwland Parc in te rijden, is direct een bushalte gepland. Een stilstaande bus leidt onvermijdelijk tot ongewenste situaties op de kruising Van Wenaeweg – Nieuwland Parc.
- **Als kanttekening plaats ik de opmerking dat de verkeersonderzoeken en -rapportages zich beperken tot het hoofdwegennet en niet de congestie problematiek die zich op Nieuwland zelf zou kunnen gaan voordoen.**

2. Het ontbreken van verkeersmaatregelen op de Edisonweg/Burgemeester Keizerweg

Het extra (vracht)verkeer moet over de Edisonweg. Zowel tussen de afslag A15 (noordzijde) – Grote Beer als tussen de Grote Beer – Van Wenaeweg worden geen maatregelen voorzien. Dit geeft problemen.

- **De afslag van de A15 (noordzijde) heeft twee banen voor links af. Op de Edisonweg in zuidelijke richting is echter slechts één baan voor rechtdoor. Vrachtwagens komen hierdoor onherroepelijk op de verkeerde baan terecht.**
- **Het stuk tussen Grote Beer en Van Wenaeweg wordt het drukst. Hier moet immers elke vrachtwagen langs. De uitvoegstrook op de Edisonweg/Burgemeester Keizerweg om rechtsaf de Van Wenaestraat op te rijden is erg kort. Door de toename aan vrachtwagens zal hierdoor de rechtdoor-baan richting Papendrecht belemmerd worden. In de spits kan de kruising Grote Beer – Edisonweg hierdoor verstopt raken.**

3. Opstel-/wachtruimte vrachtwagens

Het is tot op heden onduidelijk hoeveel wachtruimte er voor vrachtwagens is ingeruimd op het terrein van het Containertransfeer. Wij krijgen de indruk dat er in drukke periodes of bij te vroeg arriverende vrachtwagens op de openbare weg gewacht moet worden. Ondanks toezeggingen van de gemeente dat hierop zal worden gehandhaafd, hebben wij hier geen vertrouwen in gezien de huidige parkeerproblematiek op Nieuwland en andere bedrijventerreinen in Alblasserdam.

4. Geen onderbouwing van de maatregelen ter voorkoming van de congestie problematiek
Op pagina 27 en 28 van het bestemmingsplan staat onder Mobiliteit een aantal opmerkingen. Deze zijn gesteld op macro niveau, beleidsmatig van aard en niet verder uitgewerkt naar de concrete situatie op Nieuwland. Zij geven geen enkel inzicht in, en dus betrouwbaar beeld van, de situaties die kunnen ontstaan en waarop geanticipeerd dient te worden en wat de te verwachten resultaten van die maatregelen zouden kunnen zijn. Er is geen enkele sprake van een goede op de situatie toegespitste onderbouwing.

Dit zijn naar mijn oordeel zaken die voorafgaand aan de ter inzage legging van dit ontwerpbestemmingsplan onderzocht hadden moet worden. Ik ben van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld alvorens de door mij aangevoerde zaken zijn onderzocht en daar passende maatregelen aan zijn verbonden.

Hoogachtend,

J.D.Meiners
Video Service Nederland bv
Nieuwland parc 14B
2952 DA Alblaserdam

VSN

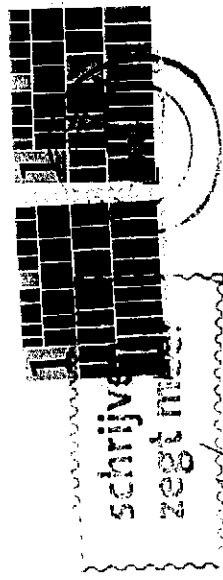
VIDEO SERVICE NEDERLAND

TNT Post
Port betaald
Port Payé
Pays-Bas



IZI 11PF 2550AA

2



Alblasersdam

Gemeente Raad Gemeente

Postbus 2.
2950 AA. Alblasersdam



Nieuwland Parc 308D 2952 DD Alblasersdam
Tel: 078-8908050 Fax: 078-8908059
Email: binnenvaart@heinenhopman.nl
website: www.heinenhopman.nl

HEINEN & HOPMAN ROTTERDAM

AIRCONDITIONING HEATING VENTILATION REFRIGERATION

Aan de gemeenteraad van de
gemeente Alblasserdam
Postbus 2
2950 AA ALBLASSERDAM

Alblasserdam, 31 december 2010

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en Milieueffectrapportage Containertransferium
Alblasserdam

Geachte gemeenteraadsleden,

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam en bijbehorende Milieueffectrapportage, welke tot en met 5 januari 2011 ter inzage liggen. Met het bestemmingsplan bent u voornemens om juridisch toestemming te verlenen aan het initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam en BCTS voor een containertransferium met bijbehorende laad- en loskade voor maximaal 200.000 TEU per jaar.

Het Containertransferium is wat mij betreft van harte welkom op bedrijventerrein Nieuwland. Zowel de lokale als de regionale economie krijgen hiermee een belangrijke impuls. Ik heb dan ook geen bezwaren tegen de komst van dit transferium.

Desondanks dien ik hierbij onze zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Onze zienswijze

Ik maak mij namelijk ernstige zorgen over de verkeersafwikkeling tussen het geplande transferium en de snelweg A15. Het Containertransferium is een bedrijf met een grote verkeersaantrekkende werking, met name vrachtverkeer. Via een privaatrechtelijke overeenkomst heeft u als gemeente met de initiatiefnemers afgesproken dat er 180.000 vrachtwagenbewegingen per jaar kunnen plaatsvinden. Dit komt neer op zo'n 600 vrachtwagens per dag!

De ontsluiting van Bedrijventerrein Nieuwland is anno 2010 al een probleem, ondanks dat nog niet alle percelen zijn uitgegeven. Een toevoeging van 600 vrachtwagens per dag, plus personenautovervoer, zorgen ervoor dat de problemen alleen maar zullen toenemen.

De verkeersproblematiek op Nieuwland wordt door u erkend in de Milieueffectrapportage en bijbehorende onderzoeken. U heeft daarom met initiatiefnemer en Rijkswaterstaat / Provincie afspraken gemaakt over de aanpassing van enkele verkeerssituaties op de aanrijdroute. Deze aanpassingen zijn uitgebreid aan ons toegelicht door uw wethouder en verkeerskundige in een persoonlijk gesprek op 27 december 2010.

Ik concludeer hier uit dat er sprake is van het oplossen van reeds bestaande knelpunten ongeacht de toename van het aantal verkeersbewegingen veroorzaakt door het toekomstige containertransferium. In die zin ondersteun ik deze maatregelen en kunnen de gemaakte afspraken hieromtrent ook worden nagekomen.

Ik vind het een gemiste kans dat wij (ondernemers) niet betrokken zijn bij de keuze van de verkeersmaatregelen. Als eigenaren van bedrijven op Nieuwland kennen wij de lokale situatie namelijk als geen ander. Nu rest mij niets anders dan het indienen van een zienswijze, omdat wij slechts via de officiële publicatie op de hoogte waren gesteld van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Onderdeel van de plannen is het drie jaar lang monitoren van de verkeerssituatie nadat het Containertransferium operationeel is geworden. Deze monitoring is overigens als voorwaarde vastgelegd in de MER. Ik ben van oordeel dat de monitoringsperiode van drie jaar niet toereikend is. Het is maar de vraag of de Containerterminal binnen 3 jaar volledig operationeel is. Ook de kavels op Nieuwland zijn tegen die tijd wellicht nog niet geheel uitgegeven. Het is dus niet waarschijnlijk dat binnen 3 jaar na de opening van de Containerterminal sprake is van een representatieve eindsituatie.

Om de aanleg van de containerterminal niet te vertragen, stel ik dat:

- Ondernemersvereniging Nieuwland plaats moet krijgen in de monitoringsgroep, en
- Een substantieel bedrag per jaar moet worden gereserveerd ten behoeve van de directe aanpak van zaken die uit de monitoring naar voren komen, en
- De monitoringsperiode van 3 jaar moet worden verlengd tot het moment dat er sprake is van minimaal 90% uitgegeven kavels en operationeel zijn van deze bedrijven op Nieuwland en een minimaal 90% operationele Containerterminal.

Onvoldoende onderzochte zaken ten aanzien van verkeersafwikkeling

Zonder een waardeoordeel uit te spreken over de door u gekozen verkeersmaatregelen, vind ik de volgende zaken onvoldoende onderzocht:

1. Aanrijdroute tussen snelweg A15 en Containerterminal

U heeft gekozen voor de aanrijdroute via de Grote Beer – Edisonweg – Van Wenaeweg. De aanrijdroute via de Grote Beer – Hoogendijk heeft u ook onderzocht. Deze is echter afgefallen. Hoofdzakelijk vanwege het feit dat hier veel gefietst wordt. Alternatieve routes voor de fiets zijn echter niet bekeken. Wij zijn van mening dat een aanrijdroute over de Hoogendijk en Grote Beer veel overlast op Nieuwland bespaart. Nieuwland wordt dan namelijk volledig ontzien door vrachtwagens van het containertransferium. Een alternatieve fietsroute kan met relatief beperkte maatregelen worden aangelegd door het fietspad langs de A15 te verbinden met de fietsroute naar Papendrecht achter de Waterzuivering door.

De gekozen aanrijdroute is bovendien ongelukkig gekozen vanwege:

- Kruising fietsers/vrachtwagens bovenop de Hoogendijk.
De kruising Hoogendijk – Van Wenaeweg is erg onoverzichtelijk. Vanwege het grote aantal fietsers is het onverantwoord om hier zoveel vrachtwagens te laten kruisen. Vrachtwagens moeten vaart maken om de Hoogendijk op te rijden. Boven op de dijk worden zij plotseling geconfronteerd met overstekende fietsers.
- Bushalte op Nieuwland Parc.
Nadat de vrachtwagens rechtsaf slaan op de Van Wenaeweg om Nieuwland Parc in te rijden, is direct een bushalte gepland. Een stilstaande bus leidt onvermijdelijk tot ongewenste situaties op de kruising Van Wenaeweg – Nieuwland Parc.
- Als kanttekening plaatsen wij de opmerking dat de verkeersonderzoeken en -rapportages zich beperken tot het hoofdwegennet en niet de congestie problematiek die zich op Nieuwland zelf zou kunnen gaan voordoen.

2. Het ontbreken van verkeersmaatregelen op de Edisonweg/Burgemeester Keizerweg
Het extra (vracht)verkeer moet over de Edisonweg. Zowel tussen de afslag A15 (noordzijde) – Grote Beer als tussen de Grote Beer – Van Wenaeweg worden geen maatregelen voorzien. Dit geeft problemen:
 - De afslag van de A15 (noordzijde) heeft twee banen voor links af. Op de Edisonweg in zuidelijke richting is echter slechts één baan voor rechtdoor. Vrachtwagens komen hierdoor onherroepelijk op de verkeerde baan terecht.
 - Het stuk tussen Grote Beer en Van Wenaeweg wordt het drukst. Hier moet immers elke vrachtwagen langs. De uitvoegstrook op de Edisonweg/Burgemeester Keizerweg om rechtsaf de Van Wenaestraat op te rijden is erg kort. Door de toename aan vrachtwagens zal hierdoor de rechtdoor-baan richting Papendrecht belemmerd worden. In de spits kan de kruising Grote Beer – Edisonweg hierdoor verstopt raken.
3. Opstel-/wachtruimte vrachtwagens
Het is tot op heden onduidelijk hoeveel wachtruimte er voor vrachtwagens is ingeruimd op het terrein van het Containertransferium. Wij krijgen de indruk dat er in drukke periodes of bij te vroeg arriverende vrachtwagens op de openbare weg gewacht moet worden. Ondanks toezeggingen van de gemeente dat hierop zal worden gehandhaafd, hebben wij hier geen vertrouwen in gezien de huidige parkeerproblematiek op Nieuwland en andere bedrijventerreinen in Alblasserdam.
4. Geen onderbouwing van de maatregelen ter voorkoming van de congestie problematiek
Op pagina 27 en 28 van het bestemmingsplan staat onder Mobiliteit een aantal opmerkingen. Deze zijn gesteld op macro niveau, beleidsmatig van aard en niet verder uitgewerkt naar de concrete situatie op Nieuwland. Zij geven geen enkel inzicht in, en dus betrouwbaar beeld van, de situaties die kunnen ontstaan en waarop geanticipeerd dient te worden en wat de te verwachten resultaten van die maatregelen zouden kunnen zijn. Er is geen enkele sprake van een goede op de situatie toegespitste onderbouwing.

Dit zijn naar ons oordeel zaken die voorafgaand aan de ter inzage legging van dit ontwerpbestemmingsplan onderzocht hadden moet worden. Ik ben van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld alvorens de door ons aangevoerde zaken zijn onderzocht en daar passende maatregelen aan zijn verbonden.

Tot slot

Als ondernemer begrijpen ik als geen ander het economisch belang van het Containertransferium. Ik wil met deze zienswijze daarom niet de komst van het transferium tegenhouden of vertragen, maar meedenken en verbeteringen aandragen. Ik vind het bijzonder jammer dat dit in de vorm van een zienswijze moet. Door ons (ondernemers) in een eerder stadium mee te laten denken aan de verkeersoplossingen had deze zienswijze kunnen worden voorkomen. Nu is dit echter onze enige mogelijkheid om de belangen van onszelf en heel bedrijventerrein Nieuwland veilig te stellen. Naast de door ons aangevoerde bezwaren wil ik ook de verzekering dat Ondernemersvereniging Nieuwland een plaats krijgt toegewezen in de werkgroep die met de monitoring aan de gang gaat. Daarnaast draag ik de mogelijkheid aan om ook de Kamer van Koophandel een plaats in deze werkgroep toe te kennen. Deze werkgroep kan echter alleen een succes worden indien daar een budget aan gekoppeld is. Deze moet dan ook beschikbaar worden gesteld. Tenslotte dient de monitoring langer gestand worden gedaan dan de aanvankelijke periode van 3 jaar.

Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen met ondergetekende.

Hoogachtend,
namens Schenk Papendrecht B.V.



De heer A.H. Schenk
Directeur

Bedrijfsgegevens:
Schenk Papendrecht B.V.

Burgemeester Keijzerweg 6
3352 AR Papendrecht

Nieuwland Parc 113
2952 DB Alblasserdam

Postbus 1165
3350 CD Papendrecht

Tel.: 078 – 644 21 50

Reg. nr. 005
Stap. 1 D

Aan de gemeenteraad van de
gemeente Alblasserdam
Postbus 2
2950 AA ALBLASSERDAM

Alblasserdam, 31 december 2010

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en Milieueffectrapportage Containertransferium
Alblasserdam

Geachte gemeenteraadsleden,

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam en bijbehorende Milieueffectrapportage, welke tot en met 5 januari 2011 ter inzage liggen. Met het bestemmingsplan bent u voornemens om juridisch toestemming te verlenen aan het initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam en BCTS voor een containertransferium met bijbehorende laad- en loskade voor maximaal 200.000 TEU per jaar.

Het Containertransferium is wat mij betreft van harte welkom op bedrijventerrein Nieuwland. Zowel de lokale als de regionale economie krijgen hiermee een belangrijke impuls. Ik heb dan ook geen bezwaren tegen de komst van dit transferium.

Desondanks dien ik hierbij onze zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Onze zienswijze

Ik maak mij namelijk ernstige zorgen over de verkeersafwikkeling tussen het geplande transferium en de snelweg A15. Het Containertransferium is een bedrijf met een grote verkeersaantrekkende werking, met name vrachtverkeer. Via een privaatrechtelijke overeenkomst heeft u als gemeente met de initiatiefnemers afgesproken dat er 180.000 vrachtwagenbewegingen per jaar kunnen plaatsvinden. Dit komt neer op zo'n 600 vrachtwagens per dag!

De ontsluiting van Bedrijventerrein Nieuwland is anno 2010 al een probleem, ondanks dat nog niet alle percelen zijn uitgegeven. Een toevoeging van 600 vrachtwagens per dag, plus personenautovervoer, zorgen ervoor dat de problemen alleen maar zullen toenemen.

De verkeersproblematiek op Nieuwland wordt door u erkend in de Milieueffectrapportage en bijbehorende onderzoeken. U heeft daarom met initiatiefnemer en Rijkswaterstaat / Provincie afspraken gemaakt over de aanpassing van enkele verkeerssituaties op de aanrijdroute. Deze aanpassingen zijn uitgebreid aan ons toegelicht door uw wethouder en verkeerskundige in een persoonlijk gesprek op 27 december 2010.

Ik concludeer hier uit dat er sprake is van het oplossen van reeds bestaande knelpunten ongeacht de toename van het aantal verkeersbewegingen veroorzaakt door het toekomstige containertransferium. In die zin ondersteun ik deze maatregelen en kunnen de gemaakte afspraken hieromtrent ook worden nagekomen.

Ik vind het een gemiste kans dat wij (ondernemers) niet betrokken zijn bij de keuze van de verkeersmaatregelen. Als eigenaren van bedrijven op Nieuwland kennen wij de lokale situatie namelijk als geen ander. Nu rest mij niets anders dan het indienen van een zienswijze, omdat wij slechts via de officiële publicatie op de hoogte waren gesteld van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Onderdeel van de plannen is het drie jaar lang monitoren van de verkeerssituatie nadat het Containertransferium operationeel is geworden. Deze monitoring is overigens als voorwaarde vastgelegd in de MER. Ik ben van oordeel dat de monitoringsperiode van drie jaar niet toereikend is. Het is maar de vraag of de Containerterminal binnen 3 jaar volledig operationeel is. Ook de kavels op Nieuwland zijn tegen die tijd wellicht nog niet geheel uitgegeven. Het is dus niet waarschijnlijk dat binnen 3 jaar na de opening van de Containerterminal sprake is van een representatieve eindsituatie.

Om de aanleg van de containerterminal niet te vertragen, stel ik dat:

- Ondernemersvereniging Nieuwland plaats moet krijgen in de monitoringsgroep, en
- Een substantieel bedrag per jaar moet worden gereserveerd ten behoeve van de directe aanpak van zaken die uit de monitoring naar voren komen, en
- De monitoringsperiode van 3 jaar moet worden verlengd tot het moment dat er sprake is van minimaal 90% uitgegeven kavels en operationeel zijn van deze bedrijven op Nieuwland en een minimaal 90% operationele Containerterminal.

Onvoldoende onderzochte zaken ten aanzien van verkeersafwikkeling

Zonder een waardeoordeel uit te spreken over de door u gekozen verkeersmaatregelen, vind ik de volgende zaken onvoldoende onderzocht:

1. Aanrijdroute tussen snelweg A15 en Containerterminal

U heeft gekozen voor de aanrijdroute via de Grote Beer – Edisonweg – Van Wenaeweg. De aanrijdroute via de Grote Beer – Hoogendijk heeft u ook onderzocht. Deze is echter afgefallen. Hoofdzakelijk vanwege het feit dat hier veel gefietst wordt. Alternatieve routes voor de fiets zijn echter niet bekeken. Wij zijn van mening dat een aanrijdroute over de Hoogendijk en Grote Beer veel overlast op Nieuwland bespaart. Nieuwland wordt dan namelijk volledig ontzien door vrachtwagens van het containertransferium. Een alternatieve fietsroute kan met relatief beperkte maatregelen worden aangelegd door het fietspad langs de A15 te verbinden met de fietsroute naar Papendrecht achter de Waterzuivering door.

De gekozen aanrijdroute is bovendien ongelukkig gekozen vanwege:

- Kruising fietsers/vrachtwagens bovenop de Hoogendijk.
 De kruising Hoogendijk – Van Wenaeweg is erg onoverzichtelijk. Vanwege het grote aantal fietsers is het onverantwoord om hier zoveel vrachtwagens te laten kruisen. Vrachtwagens moeten vaart maken om de Hoogendijk op te rijden. Boven op de dijk worden zij plotseling geconfronteerd met overstekende fietsers.
- Bushalte op Nieuwland Parc.
 Nadat de vrachtwagens rechtsaf slaan op de Van Wenaeweg om Nieuwland Parc in te rijden, is direct een bushalte gepland. Een stilstaande bus leidt onvermijdelijk tot ongewenste situaties op de kruising Van Wenaeweg – Nieuwland Parc.
- Als kanttekening plaatsen wij de opmerking dat de verkeersonderzoeken en -rapportages zich beperken tot het hoofdwegennet en niet de congestie problematiek die zich op Nieuwland zelf zou kunnen gaan voordoen.



Ondernemers Vereniging Nieuwland

O.V. Nieuwland
Postbus 134
2950 AC Alblasserdam
Bank: Rabo 1318 91 685
Internet: www.ovnieuwland.nl
E-mail: secretaris@ovnieuwland.nl

2. Het ontbreken van verkeersmaatregelen op de Edisonweg/Burgemeester Keizerweg
Het extra (vracht)verkeer moet over de Edisonweg. Zowel tussen de afslag A15 (noordzijde) – Grote Beer als tussen de Grote Beer – Van Wenaeweg worden geen maatregelen voorzien. Dit geeft problemen:
 - De afslag van de A15 (noordzijde) heeft twee banen voor links af. Op de Edisonweg in zuidelijke richting is echter slechts één baan voor rechtdoor. Vrachtwagens komen hierdoor onherroepelijk op de verkeerde baan terecht.
 - Het stuk tussen Grote Beer en Van Wenaeweg wordt het drukst. Hier moet immers elke vrachtwagen langs. De uitvoegstrook op de Edisonweg/Burgemeester Keizerweg om rechtsaf de Van Wenaestraat op te rijden is erg kort. Door de toename aan vrachtwagens zal hierdoor de rechtdoor-baan richting Papendrecht belemmerd worden. In de spits kan de kruising Grote Beer – Edisonweg hierdoor verstopt raken.
3. Opstel-/wachtruimte vrachtwagens
Het is tot op heden onduidelijk hoeveel wachtruimte er voor vrachtwagens is ingeruimd op het terrein van het Containertransferium. Wij krijgen de indruk dat er in drukke periodes of bij te vroeg arriverende vrachtwagens op de openbare weg gewacht moet worden. Ondanks toezeggingen van de gemeente dat hierop zal worden gehandhaafd, hebben wij hier geen vertrouwen in gezien de huidige parkeerproblematiek op Nieuwland en andere bedrijventerreinen in Alblasserdam.
4. Geen onderbouwing van de maatregelen ter voorkoming van de congestie problematiek
Op pagina 27 en 28 van het bestemmingsplan staat onder Mobiliteit een aantal opmerkingen. Deze zijn gesteld op macro niveau, beleidsmatig van aard en niet verder uitgewerkt naar de concrete situatie op Nieuwland. Zij geven geen enkel inzicht in, en dus betrouwbaar beeld van, de situaties die kunnen ontstaan en waarop geanticipeerd dient te worden en wat de te verwachten resultaten van die maatregelen zouden kunnen zijn. Er is geen enkele sprake van een goede op de situatie toegespitste onderbouwing.

Dit zijn naar ons oordeel zaken die voorafgaand aan de ter inzage legging van dit ontwerpbestemmingsplan onderzocht hadden moet worden. Ik ben van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld alvorens de door ons aangevoerde zaken zijn onderzocht en daar passende maatregelen aan zijn verbonden.

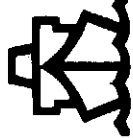
Tot slot

Als ondernemer begrijpen ik als geen ander het economisch belang van het Containertransferium. Ik wil met deze zienswijze daarom niet de komst van het transferium tegenhouden of vertragen, maar meedenken en verbeteringen aandragen. Ik vind het bijzonder jammer dat dit in de vorm van een zienswijze moet. Door ons (ondernemers) in een eerder stadium mee te laten denken aan de verkeersoplossingen had deze zienswijze kunnen worden voorkomen. Nu is dit echter onze enige mogelijkheid om de belangen van onszelf en heel bedrijventerrein Nieuwland veilig te stellen. Naast de door ons aangevoerde bezwaren wil ik ook de verzekering dat Ondernemersvereniging Nieuwland een plaats krijgt toegewezen in de werkgroep die met de monitoring aan de gang gaat. Daarnaast draag ik de mogelijkheid aan om ook de Kamer van Koophandel een plaats in deze werkgroep toe te kennen. Deze werkgroep kan echter alleen een succes worden indien daar een budget aan gekoppeld is. Deze moet dan ook beschikbaar worden gesteld. Tenslotte dient de monitoring langer gestand worden gedaan dan de aanvankelijke periode van 3 jaar.

Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen met Marco Zijlmans.

Hoogachtend,
namens Miron B.V.

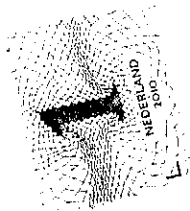
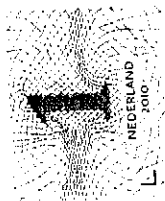
De heer M. Zijlmans
Nieuwland Parc 308A
2952 DD Alblasserdam



Miron ^{bv}

Technische montage & ijzerwerken

Paardenwater 11
4201 KM Gorinchem





Kamer van Koophandel Rotterdam
Kantoor Rotterdam
Blaak 40
Postbus 450, 3000 AL Rotterdam
T (010) 402 77 77 F (010) 414 57 54
www.kvk.nl

GEMEENTERAAD ALBLASSERDAM
COLLAGES

05 JAN 2011

Reg.nr.: 011
Status: 0 Volg nr: 008
Com.: — Datum: —
Ruimte: 21 - 22 - Collages -

Aan de gemeenteraad van Alblasserdam
Postbus 2
2950 AA ALBLASSERDAM

ons kenmerk
RS-10.0005 BvG/sj

uw kenmerk
-

betreffende
ontwerpbestemmingsplan
Containertransferium
Alblasserdam

bijlagen

datum
4 januari 2011

doorkiesnummer
(010) 402 7873

Geachte gemeenteraadsleden,

Wij hebben kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam. Wij merken het volgende op.

Het plan is erg belangrijk voor de regionale economie. Wij complimenteren u daarom dat u aan dit plan medewerking verleent. Dit neemt niet weg dat de impact op het bedrijfsleven van Alblasserdam erg groot is. Met name voor de ondernemers op bedrijventerrein Nieuwland. Het is daarom een gemiste kans dat de communicatie in het voortraject erg summier is geweest. Bij het bedrijfsleven leven nog veel vragen, met name over de verkeersafwikkeling.

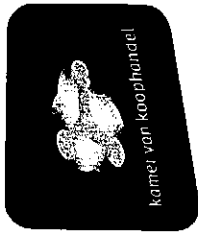
Gelukkig heeft u na ons verzoek om informatie een grote inspanning geleverd om alsnog een informatie-bijeenkomst te organiseren, ondanks de tijdsdruk en feestdagen.

Wij willen u daarvoor danken en verzoeken u in het vervolg bij andere bestemmingsplannen de communicatie met direct belanghebbenden voor de definitieve terinzagelegging te laten plaatsvinden. Wel merken wij op dat de periode waarin ondernemers op dit plan kunnen reageren zeer kort is. De ondernemers zijn namelijk niet tegen de komst van het Containertransferium, maar willen graag meedenken over een betere inpassing.

Mocht u nog vragen hebben aangaande het bovenstaande, dan kunt u hieromtrent contact opnemen met Bas van Gerwen, adviseur lokale economie voor uw gemeente, bereikbaar op telefoonnummer 010-4027873 of bgerwen@rotterdam.kvk.nl.

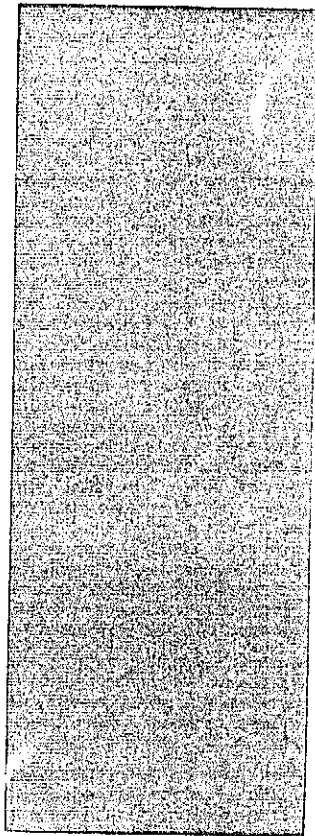
Hoogachtend,

Mr. P.W.F. Paijmans,
directeur Regiostimulering



Kamer van Koophandel Rotterdam
Postbus 450 3000 AL Rotterdam

TNT Post
Port betaald
Port Payé
Pays-Bas



1 RO3PP 255044 2

Tevens per fax 07P-770 8142
afbl. bestuur raaden

Datum: 4 januari 2011
Van: Ritmeester BV, W. Schulpen
Aan: De gemeenteraad van Alblasserdam (postbus 2, 2950 AA, Alblasserdam).
Via email:
Betreft: Bezwaarschrift Ontwerpbestemmingsplan "Containertransferium Alblasserdam"

Geachte heer Verheij,

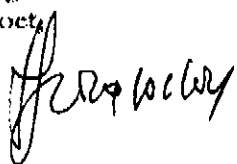
Na bezoek van de informatie-avond alsmede doornemen van de stukken tekenen wij hierbij bezwaar aan tegen het ontwerp bestemmingsplan. Vanwege de volgende redenen:

- 1) Er wordt in het voorliggende plan geweld aangedaan aan het 'Nieuwland Parc'-karakter. De 6,5 hectare krijgen puur het karakter van een lelijke 'dozen op- en overslag plaats' (Voor dozen containers te lezen) en dat is strijdig met het karakter, de kwaliteit alsmede het niveau van het totale industrieterrein.
- 2) De voorgestelde opslag, de hoogte ervan alsmede de uitstraling tot 30 meter hoogte zal een (zeer) negatieve uitstraling hebben op de omliggende percelen, met als gevolg waardedaling (planschade).
- 3) Er is geen enkele adequate afscherming voorzien in de vorm van – bijvoorbeeld een natuurlijke en groene 'verticale tuin'. De containerdozen staan lelijk in het vlakke landschap en dat is onacceptabel gezien de kakafonie van kleuren en vormen. Dit is niet 'de Mini Maasvlakte' maar een hoogwaardig bedrijventerrein.
- 4) De verkeersdruk zal bij realisatie onaanvaardbaar toenemen; de infrastructuur op het industrieterrein is hier nooit op berekend. Dit zal files en verminderde toegankelijkheid en bereikbaarheid van de huidige bedrijven betekenen met als gevolg schade in tijd.
- 5) Een 'sluiproute' over de Hoogendijk/Staalindustrieweg zal vervolgens het gevolg zijn; voor ons onaanvaardbaar mede gezien de – nu al – veel te hoge snelheden die de vrachtwagens rijden (80 kilometer per uur is geen uitzondering) en dan 'denderen ze ook al maanden over de door de gemeente gegraven sleuven in de weg'... **30 kilometer gezondeerd op het hele industrieterrein** is meer dan voldoende (dan rijden de vrachtwagens toch al 50 km. per uur)
- 6) U stelt (raadsbesluit/tripartiete overeenkomst: garanties voor handhaven van de zondagsrust) dat er op zondag geen verkeer/landzijdig transport/gebruik mag plaatsvinden vanuit confessionele gronden. Dan dient u dit ook op zaterdag te verbieden voor de Joodse feestdag (sabbat) volgens artikel 1 van de grondwet.
- 7) 'Reachstackers zullen beperkt worden ingezet': dit woord is niet duidelijk omschreven en wat voor de een beperkt is (slechts incidenteel) kan voor de ander een heel andere kwantitatieve connotatie hebben in het kader van '24 uur kraanwerkzaamheden'. Hiertegen maken wij dus bezwaar. Het geldt ook voor Schiphol: alle niet duidelijke normen zijn altijd rekbaar en aanpasbaar....
- 8) Opslag gevaarlijke stoffen. U stelt dat dit (10 ton) een 'aanvaardbaar risico' is voor de gebruikers van het industrieterrein (maar niet voor bewoners...). Wij willen hiervoor op grond van artikel 1 gelijke behandeling dus dezelfde rechten als bewoners.

Als u een toelichting wenst willen wij die gaarne geven.

Met vriendelijke groet,

Ritmeester BV
W. Schulpen





Maat Transport

Bedrijventerrein Vinkenwaard
Edisonweg 43, 2952 AD Alblasterdam
Postbus 104, 2950 AC Alblasterdam
Telefoon 078-6912800, Fax 078-6914857
www.maat-groep.nl, info@maat-groep.nl
Bank: Rabobank 3530.38.806, Postbank 619247
IBAN: NL66RABO00353038806
Swiftadres: RABONL2U

Aan de gemeenteraad van de
gemeente Alblasterdam
Postbus 2
2950 AA ALBLASSERDAM

Alblasterdam, 5 januari 2011

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en Milieueffectrapportage Containertransferium
Alblasterdam

Geachte gemeenteraadsleden,

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan Containertransferium Alblasterdam en bijbehorende Milieueffectrapportage, welke tot en met 5 januari 2011 ter inzage liggen. Met het bestemmingsplan bent u voornemens om juridisch toestemming te verlenen aan het initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam en BCTS voor een containertransferium met bijbehorende laad- en loskade voor maximaal 200.000 TEU per jaar.

Het Containertransferium is wat mij betreft van harte welkom op bedrijventerrein Nieuwland. Zowel de lokale als de regionale economie krijgen hiermee een belangrijke impuls. Ik heb dan ook geen bezwaren tegen de komst van dit transferium.

Desondanks dien ik hierbij onze zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Onze zienswijze

Ik maak mij namelijk ernstige zorgen over de verkeersafwikkeling tussen het geplande transferium en de snelweg A15. Het Containertransferium is een bedrijf met een grote verkeersaantrekkende werking, met name vrachtverkeer. Via een privaatrechtelijke overeenkomst heeft u als gemeente met de initiatiefnemers afgesproken dat er 180.000 vrachtwagenbewegingen per jaar kunnen plaatsvinden. Dit komt neer op zo'n 600 vrachtwagens per dag!

De ontsluiting van Bedrijventerrein Nieuwland is anno 2010 al een probleem, ondanks dat nog niet alle percelen zijn uitgegeven. Een toevoeging van 600 vrachtwagens per dag, plus personenautovervoer, zorgen ervoor dat de problemen alleen maar zullen toenemen.

De verkeersproblematiek op Nieuwland wordt door u erkend in de Milieueffectrapportage en bijbehorende onderzoeken. U heeft daarom met initiatiefnemer en Rijkswaterstaat / Provincie afspraken gemaakt over de aanpassing van enkele verkeerssituaties op de aanrijdroute. Deze aanpassingen zijn uitgebreid aan ons toegelicht door uw wethouder en verkeerskundige in een persoonlijk gesprek op 27 december 2010.

Ik concludeer hier uit dat er sprake is van het oplossen van reeds bestaande knelpunten ongeacht de toename van het aantal verkeersbewegingen veroorzaakt door het toekomstige containertransferium. In die zin ondersteun ik deze maatregelen en kunnen de gemaakte afspraken hieromtrent ook worden nagekomen.

Ik vind het een gemiste kans dat wij (ondernemers) niet betrokken zijn bij de keuze van de verkeersmaatregelen. Als eigenaren van bedrijven op Nieuwland kennen wij de lokale situatie namelijk als geen ander. Nu rest mij niets anders dan het indienen van een zienswijze, omdat wij slechts via de officiële publicatie op de hoogte waren gesteld van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Onderdeel van de plannen is het drie jaar lang monitoren van de verkeerssituatie nadat het Containertransferium operationeel is geworden. Deze monitoring is overigens als voorwaarde vastgelegd in de MER. Ik ben van oordeel dat de monitoringsperiode van drie jaar niet toereikend is. Het is maar de vraag of de Containerterminal binnen 3 jaar volledig operationeel is. Ook de kavels op Nieuwland zijn tegen die tijd wellicht nog niet geheel uitgegeven. Het is dus niet waarschijnlijk dat binnen 3 jaar na de opening van de Containerterminal sprake is van een representatieve eindsituatie.

Om de aanleg van de containerterminal niet te vertragen, stel ik dat:

- Ondernemersvereniging Nieuwland plaats moet krijgen in de monitoringsgroep, en
- Een substantieel bedrag per jaar moet worden gereserveerd ten behoeve van de directe aanpak van zaken die uit de monitoring naar voren komen, en
- De monitoringsperiode van 3 jaar moet worden verlengd tot het moment dat er sprake is van minimaal 90% uitgegeven kavels en operationeel zijn van deze bedrijven op Nieuwland en een minimaal 90% operationele Containerterminal.

Onvoldoende onderzochte zaken ten aanzien van verkeersafwikkeling

Zonder een waardeoordeel uit te spreken over de door u gekozen verkeersmaatregelen, vind ik de volgende zaken onvoldoende onderzocht:

1. Aanrijdroute tussen snelweg A15 en Containerterminal

U heeft gekozen voor de aanrijdroute via de Grote Beer – Edisonweg – Van Wenaeweg. De aanrijdroute via de Grote Beer – Hoogendijk heeft u ook onderzocht. Deze is echter afgefallen. Hoofdzakelijk vanwege het feit dat hier veel gefietst wordt. Alternatieve routes voor de fiets zijn echter niet bekeken. Wij zijn van mening dat een aanrijdroute over de Hoogendijk en Grote Beer veel overlast op Nieuwland bespaart. Nieuwland wordt dan namelijk volledig ontzien door vrachtwagens van het containertransferium. Een alternatieve fietsroute kan met relatief beperkte maatregelen worden aangelegd door het fietspad langs de A15 te verbinden met de fietsroute naar Papendrecht achter de Waterzuivering door.

De gekozen aanrijdroute is bovendien ongelukkig gekozen vanwege:

- Kruising fietsers/vrachtwagens bovenop de Hoogendijk.
De kruising Hoogendijk – Van Wenaeweg is erg onoverzichtelijk. Vanwege het grote aantal fietsers is het onverantwoord om hier zoveel vrachtwagens te laten kruisen. Vrachtwagens moeten vaart maken om de Hoogendijk op te rijden. Boven op de dijk worden zij plotseling geconfronteerd met overstekende fietsers.
- Bushalte op Nieuwland Parc.
Nadat de vrachtwagens rechtsaf slaan op de Van Wenaeweg om Nieuwland Parc in te rijden, is direct een bushalte gepland. Een stilstaande bus leidt onvermijdelijk tot ongewenste situaties op de kruising Van Wenaeweg – Nieuwland Parc.
- Als kanttekening plaatsen wij de opmerking dat de verkeersonderzoeken en -rapportages zich beperken tot het hoofdwegennet en niet de congestie problematiek die zich op Nieuwland zelf zou kunnen gaan voordoen.

2. Het ontbreken van verkeersmaatregelen op de Edisonweg/Burgemeester Keijzerweg
Het extra (vracht)verkeer moet over de Edisonweg. Zowel tussen de afslag A15 (noordzijde) – Grote Beer als tussen de Grote Beer – Van Wenaeweg worden geen maatregelen voorzien. Dit geeft problemen:
 - De afslag van de A15 (noordzijde) heeft twee banen voor links af. Op de Edisonweg in zuidelijke richting is echter slechts één baan voor rechtdoor. Vrachtwagens komen hierdoor onherroepelijk op de verkeerde baan terecht.
 - Het stuk tussen Grote Beer en Van Wenaeweg wordt het drukst. Hier moet immers elke vrachtwagen langs. De uitvoegstrook op de Edisonweg/Burgemeester Keijzerweg om rechtsaf de Van Wenaestraat op te rijden is erg kort. Door de toename aan vrachtwagens zal hierdoor de rechtdoor-baan richting Papendrecht belemmerd worden. In de spits kan de kruising Grote Beer – Edisonweg hierdoor verstopt raken.
3. Opstel-/wachtruimte vrachtwagens
Het is tot op heden onduidelijk hoeveel wachtruimte er voor vrachtwagens is ingeruimd op het terrein van het Containertransferium. Wij krijgen de indruk dat er in drukke periodes of bij te vroeg arriverende vrachtwagens op de openbare weg gewacht moet worden. Ondanks toezeggingen van de gemeente dat hierop zal worden gehandhaafd, hebben wij hier geen vertrouwen in gezien de huidige parkeerproblematiek op Nieuwland en andere bedrijventerreinen in Alblasserdam.
4. Geen onderbouwing van de maatregelen ter voorkoming van de congestie problematiek
Op pagina 27 en 28 van het bestemmingsplan staat onder Mobiliteit een aantal opmerkingen. Deze zijn gesteld op macro niveau, beleidsmatig van aard en niet verder uitgewerkt naar de concrete situatie op Nieuwland. Zij geven geen enkel inzicht in, en dus betrouwbaar beeld van, de situaties die kunnen ontstaan en waarop geanticipeerd dient te worden en wat de te verwachten resultaten van die maatregelen zouden kunnen zijn. Er is geen enkele sprake van een goede op de situatie toegespitste onderbouwing.

Dit zijn naar ons oordeel zaken die voorafgaand aan de ter inzage legging van dit ontwerpbestemmingsplan onderzocht hadden moet worden. Ik ben van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld alvorens de door ons aangevoerde zaken zijn onderzocht en daar passende maatregelen aan zijn verbonden.

Tot slot

Als ondernemer begrijpen ik als geen ander het economisch belang van het Containertransferium. Ik wil met deze zienswijze daarom niet de komst van het transferium tegenhouden of vertragen, maar meedenken en verbeteringen aandragen. Ik vind het bijzonder jammer dat dit in de vorm van een zienswijze moet. Door ons (ondernemers) in een eerder stadium mee te laten denken aan de verkeersoplossingen had deze zienswijze kunnen worden voorkomen. Nu is dit echter onze enige mogelijkheid om de belangen van onszelf en heel bedrijventerrein Nieuwland veilig te stellen. Naast de door ons aangevoerde bezwaren wil ik ook de verzekering dat Ondernemersvereniging Nieuwland een plaats krijgt toegewezen in de werkgroep die met de monitoring aan de gang gaat. Daarnaast draag ik de mogelijkheid aan om ook de Kamer van Koophandel een plaats in deze werkgroep toe te kennen. Deze werkgroep kan echter alleen een succes worden indien daar een budget aan gekoppeld is. Deze moet dan ook beschikbaar worden gesteld. Tenslotte dient de monitoring langer gestand worden gedaan dan de aanvankelijke periode van 3 jaar.



Graag worden wij in de gelegenheid gesteld om onze zienswijze mondeling toe te lichten ten overstaande van uw raad of commissie. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen met de heer M.V.A. Plaisier.

Hoogachtend,
Namens Transportbedrijf A. Maat BV

De heer A.J.P. Maat

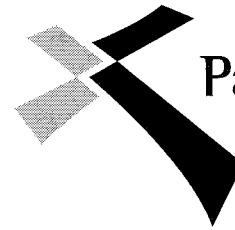




MPGAD2011010711060073

GAD 07.01.2011 0073

Ruimtelijke Ontwik



Papendrecht

Burgemeester en wethouders van Alblasserdam
Postbus 2
2950 AA Alblasserdam

datum 5 januari 2011
behandeld door R.G. Beek
ons kenmerk 509472
doorkiesnummer 070 7706213

onderwerp Containertransferium
Alblasserdam

Geacht college,

Met belangstelling heeft de gemeenteraad kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam en bijbehorende Milieueffectrapportage Containertransferium Alblasserdam, die beide tot 5 januari 2011 ter inzage liggen.

Met deze brief informeren wij u over het resultaat van de bespreking in de gemeenteraad.

Zoals bekend heeft de gemeenteraad zich bij motie en amendement van 14 mei 2009 uitgesproken tegen de vestiging van een CT in Alblasserdam vanwege de te verwachten verkeershinder (bereikbaarheid, veiligheid, sluipverkeer) en aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving.

In het licht van dit standpunt is naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende milieueffectrapportage en de bespreking daarvan in de commissie Ruimte op 1 december 2010 aan het bureau Witteveen+Bos opdracht verstrekt om een quick-scan uit te voeren. De resultaten van dit onderzoek zijn u eerder in het kader van het bestuurlijk overleg ter kennis gebracht.

De beantwoording door Alblasserdam als opgenomen in de Nota van beantwoording vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam heeft de gemeenteraad in haar vergadering van 16 december 2010 voor kennisgeving aangenomen.

De gemeenteraad is van oordeel dat de zekerheden die via het bestuurlijk overleg MIRT van 10 november 2010 bij de minister van Infrastructuur en Milieu zijn verkregen, te weten het maatregelenpakket voor doorstroming op het lokale wegennet, de aanpassing van het knooppunt A15/N3 en de studie naar de doorstromingsproblematiek op de A15, van belang zijn voor het borgen van de belangen van de inwoners van Papendrecht.

De gemeenteraad is van mening dat de verschillende elementen met betrekking tot de verkeersintensiteit, de verkeersveiligheid, de milieuaspecten, de leefkwaliteit, de noodzakelijke aanpassingen aan de lokale infrastructuur, het knooppunt A15/N3 en de oplossing van de doorstromingsproblematiek nadrukkelijk aan de orde zijn en moeten blijven in het kader van de verder ontwikkeling van het initiatief te komen tot de vestiging van een containertransferium in Alblasserdam. Dit alles behoeft ook een krachtig MER-evaluatieprogramma.

Gezien het gezamenlijke en integrale belang van onze beide gemeenten om te komen tot een veilige en goede verkeersafwikkeling, bewaking van de verkeersintensiteit, bevordering van de verkeersveiligheid, borging van de milieuaspecten en bescherming van de leefkwaliteit is het van belang in goed overleg en onderlinge afstemming de inhoud en uitvoering van het MER-evaluatieprogramma nader uit te werken. Daarbij is het van belang de verschillende thema's SMART (specifiek - meetbaar - acceptabel - realistisch - tijdgebonden) te beschrijven. De uitkomsten van het uitgevoerde evaluatieprogramma vormen een belangrijke basis om waar nodig corrigerende maatregelen te nemen.

De uitkomsten van de MER studie tonen aan dat diverse vormen van emissies de wettelijk voorgeschreven normen dicht naderen en/of licht overschrijden, waardoor de leefkwaliteit van de inwoners van Papendrecht (verder) onder druk komt te staan. Wij vragen bijzonder aandacht voor het nemen van compenserende maatregelen daar waar nodig.

Voorts onderstrepen wij het belang van een veilige fietsoversteek op het kruispunt Van Wenaeweg - Hoogendijk. De Hoogendijk is een belangrijke fietsroute, die onder andere veel gebruikt wordt door schoolgaande jeugd. Attentieverhogende en/of snelheidsremmende maatregelen op dit kruispunt zijn wenselijk. Grontmij stelt voor een middengeleider te maken van 2,5 m breed. Dit is de aanbevolen breedte voor een middengeleider met een oversteek volgens het ASVV 2004. Het advies in bovenbedoelde quick-scan is om de middenberm breder te maken. Door een extra brede middengeleider kunnen ook groepen scholieren in twee keer oversteken zonder op de rijbaan tot stilstand te komen, met alle risico's van dien. Bijkomend voordeel van een bredere middengeleider is dat een bredere middengeleider een grotere uitbuiging met zich meebrengt, waardoor verkeer ook sterker wordt afgeremd.

Bovengenoemde elementen zijn ook besproken in het bestuurlijk overleg op 20 december 2010 en door u aan de orde gesteld in uw brief van 27 december 2010. Uw bevestiging van de betekenis en de bedoeling van het bestuurlijk overleg en het daarbij betrekken van bovengenoemde elementen op basis van de tot dusver gemaakte inhoudelijke en procesafspraken, is voor de gemeenteraad nadrukkelijk van betekenis geweest voor het bepalen van haar standpunt in deze om geen zienswijze in te dienen ten gunste van een krachtige voortzetting van het bestuurlijk overleg.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de besluitvorming door de gemeenteraad van Papendrecht in haar vergadering van 4 januari 2011.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Papendrecht,
de secretaris, de burgemeester,

R.G. Beek

C.J.M. de Bruin