

**Nota van beantwoording zienswijzen
ontwerp bestemmingsplan
“Containertransferium Alblasserdam”**

gemeente Alblasserdam

Gemeente Alblasserdam

Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Containertransferium Alblasserdam”

Colofon:

Opdrachtgever:	Gemeente Alblasserdam
Contactpersoon:	dhr. M.H.J. Kleverwal
Product:	Nota van beantwoording zienswijzen
Status product:	concept, d.d. 10 januari 2011 2 ^e concept d.d. 17 februari 2011 3 ^e concept d.d. 1 maart 2011 4 ^e concept, d.d. 7 maart 2011 5 ^e concept, d.d. 17 maart 2011

Alblasserdam, maart 2011

INHOUDSOPGAVE

I	INLEIDING	1
II	OVERZICHT ZIENSWIJZEN	2
III	ZIENSWIJZEN EN REACTIE VAN GEMEENTEWEGE	3

I INLEIDING

Voor u ligt de Nota van beantwoording zienswijzen van het ontwerp bestemmingsplan "Containertransferium Alblasserdam" van de gemeente Alblasserdam.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 25 november 2010 tot en met 5 januari 2011 ter inzage gelegen en is elektronisch toegezonden aan de besturen van het Waterschap, omliggende gemeenten en diensten van het rijk en provincie die zijn betrokken bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Deel II van deze nota bestaat uit een overzicht van diegenen die gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. De reacties van de overlegpartners worden onderscheiden door middel van een letteraanduiding.

In de **deel III** is (samengevat) de inhoud van de zienswijzen weergegeven en voorzien van een gemeentelijke beantwoording. Per indiener zijn opgenomen:

- naam en adres;
- in de linkerkolom; een samenvatting van de inhoud van de zienswijze;
- in de middelste kolom; per reactie het commentaar van gemeentewege hierop;
- in de rechterkolom; of de reactie aanleiding heeft gegeven tot het wijzigen van het ontwerp (aanvulling of aanpassing van de toelichting, regels en/of de verbeelding. De (separate) Staat van wijzigingen bevat een verwoording van de aanpassingen.

Voor de goede orde: daar waar in dit stuk "CT" staat wordt bedoeld Containertransferium.

Verantwoording

De ingediende reacties zijn in deze nota samengevat weergegeven. Alle reacties zijn ontvankelijk. Dit betekent niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld. Naast deze Nota van beantwoording is een Staat van wijzigingen opgesteld. In deze Staat van wijzigingen zijn de aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Naast aanpassingen naar aanleiding van ingekomen reacties bevat de Staat van wijzigingen ook ambtelijke aanpassingen

II OVERZICHT INDIENERS ZIENSWIJZEN

De volgende instanties hebben – gerangschikt op datum brief - een zienswijze ingediend.

Letter	naam, adres, woonplaats	datum zienswijze/datum binnenkomst bij gemeente
A.	Waterschap Rivierenland, postbus 599, 4000 AN TIEL	24 december 2010 / 29 december 2010
B.	Ondernemersvereniging Nieuwland, postbus 134, 2950 AC ALBLASSERDAM	30 december 2010 / 4 januari 2011
C.	Dhr. S. ALBLASSERDAM	30 december 2010 / 4 januari 2011
D.	Ondernemersvereniging Nieuwland, Electric Marine Support Binnenvaart BV, Nieuwlandparc 307, 2952 DD ALBLASSERDAM	31 december 2010 / 4 januari 2011
E.	Ondernemersvereniging Nieuwland, Heinen&Hopman Rotterdam, Nieuwlandparc 308D, 2952 DD ALBLASSERDAM	31 december 2010 / 7 januari 2011
F.	Video Service Nederland BV, Nieuwlandparc 14B, 2952 DA ALBLASSERDAM	31 december 2010 / 4 januari 2011
G.	Schenk Tanktransport, Postbus 1165, 3350 CD PAPENDRECHT	31 december 2010 / onbekend
H.	Ondernemersvereniging Nieuwland, Miron BV, Nieuwlandparc 308A, 2952 DD ALBLASSERDAM	31 december 2010 / 4 januari 2011
I.	Kamer van Koophandel Rotterdam, Postbus 450, 3000 AL ROTTERDAM	4 januari 2011 / 5 januari 2011
J.	Ritmeester BV, Ritmeester BV Staalindustrieweg 43 2952 AT ALBLASSERDAM	4 januari 2011 / 4 januari 2011
K.	Maat Transport, Postbus 104, 2950 AC ALBLASSERDAM	5 januari 2011 / 7 januari 2011

Daarnaast is binnen de termijn de volgende reactie ontvangen:

Letter	naam, adres, woonplaats	datum reactie/datum binnenkomst bij gemeente
L.	Gemeente Papendrecht, college B&W, postbus 11, 3350 AA PAPENDRECHT	5 januari 2011 / 7 januari 2011

Reactie L. is binnen de termijn binnengekomen maar wordt, zoals de reactie zelf verwoord, niet aangemerkt als zienswijze. In het raadsvoorstel en besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt de reactie verder inhoudelijk behandeld. In deze nota blijft de reactie verder buiten behandeling.

III ZIENSWIJZEN EN REACTIE VAN GEMEENTEWEGE

Verkorte weergave zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
A De zienswijze richt zich op vier punten. <u>a. Toelichting:</u> Verzocht wordt de plantoelichting aan te passen. Een tekstvoorstel is in de zienswijze opgenomen. <u>b. Verbeelding:</u> De bestemming "WS-WK" is niet correct weergegeven. Een voorstel is in de zienswijze opgenomen. <u>c. Verbeelding:</u> De bestemming "WA-VRL-B" dient te worden vervangen door de bestemming WS-WK omdat het doorlopen tot aan de erfgrens betekent dat de verankering van de damwand buiten het plangebied komt te liggen. Daarnaast is het de inpassing van het voorgenomen fietspad en het inlaatgemaal binnen die bestemming niet mogelijk. <u>d. Waterwetvergunning:</u> Voor het plaatsen van een damwand is een waterwetvergunning en gebruiksovereenkomst noodzakelijk.	<u>a.</u> De gemeente neemt de zienswijze van het Waterschap over en zal de tekst van de plantoelichting aanpassen. <u>b.</u> In overleg met reclamant zijn gegevens aangeleverd waarmee de verbeelding zal worden aangepast. De bestemming "WS-WK" wordt met de aanpassing op een goede manier weergegeven. De grens van de beschermingszone ligt aan beide zijden van de beoogde kade muur op 25 meter van die muur. Voor zover nodig zal de verbeelding aan dit gegeven worden aangepast. Aanpassingen worden verwoord in de Staat van wijzigingen. <u>c.</u> De zuidoostelijke begrenzing van het bestemmingsplan is niet correct weergegeven in het ontwerpplan; deze zal op de perceelsgrens worden gelegd. Dat betekent een aanpassing in noordwestelijke richting waarmee het fietspad en het inlaatgemaal buiten het plangebied komen te vallen. Binnen de daar vigerende bestemming zijn beide werken realiseerbaar. Aanpassingen worden verwoord in de Staat van wijzigingen. Reclamant stelt voorts dat de bestemming "WA-VRL-B" niet door kan lopen tot aan de erfgrens, omdat daardoor de damwand tot op	Het ontwerpbestemmingsplan zal voor wat betreft de plantoelichting en de verbeelding worden aangepast. De aanpassingen zijn verwoord in de Staat van wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam.

Verkorte weergave zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
	de erfgrens kan worden gebouwd, waardoor de benodigde verankering van die damwand buiten het plangebied komt te liggen. Deze zienswijze onderschrijft de gemeente niet. Een bestemmingsplan kan namelijk niet voorschrijven welke constructie gebruikt moet worden om aan te sluiten op de waterkering van het naastgelegen perceel en evenmin op welke locatie die aansluiting moet worden gemaakt. Een bestemmingsplan kan regelen wat toelaatbaar is en in dit geval sluit de bestemming een goede aansluiting van de kademuur op de bestaande waterkering op het naastgelegen perceel niet uit. Ten overvloede wordt opgemerkt dat op dit moment nog niet bekend is welke technische constructie door de initiatiefnemer gebruikt gaat worden om de aansluiting van de kademuur op de naastgelegen waterkering te realiseren. De meest waarschijnlijke opties, een kistdam direct naast de erfgrens of het “de hoek om” door laten lopen van het talud van het naastgelegen perceel tot aan de kademuur, passen beide binnen de nieuwe bestemming “WA-VRL-B”. Beide constructies vereisen geen verankering buiten de plangrens. Via de aan te vragen vergunning ingevolge de Waterwet kunnen de nodige technische eisen worden gesteld aan de wijze waarop de damwand moet worden geconstrueerd en in hoeverre deze dient te worden verankerd. Het bestemmingsplan is daarvoor niet het geëigende instrument. De initiatiefnemer treedt in	

Verkorte weergave zienswijze		Reactie gemeente	Conclusie
		het kader van de aanvraag op grond van de Waterwet nog in overleg met reclamant. <u>d.</u> De opmerking van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen. De initiatiefnemer dient zich aan de verplichtingen te houden die uit de Waterwet voortvloeien.	
B	Reclamant maakt zich zorgen over de verkeersafwikkeling tussen transferium en snelweg A15 en onderscheidt een aantal onvoldoende onderzochte zaken: a. aanrijdroute tussen snelweg A15 en Containerterminal, b. ontbreken van verkeersmaatregelen op Edisonweg / Burg. Keizerweg, c. opstel-/wachtruimte vrachtwagens d. geen onderbouwing maatregelen ter voorkoming congestie.	Voorafgaand kan worden gesteld dat een bestemmingsplan niet het kader is waarbinnen verkeersgerelateerde besluiten worden afgewogen. In de Milieueffectrapportage zijn de verkeerseffecten van de komst van het transferium naar de mening van de gemeente afdoende onderzocht en beschreven. In algemene zin kan worden vastgesteld dat ook zonder de komst van het CT er afwikkelingsproblemen zijn voorzien op het onderliggende wegennet. Omdat het CT, zij het gelet op de totale verkeersdruk, verkeersbewegingen toevoegt, is besloten enkele verkeerskundige maatregelen uit te voeren voor het CT volledig in gebruik wordt genomen. Deze maatregelen dragen bij aan het oplossen van de, ook zonder het CT, bestaande knelpunten Meer specifiek kan het volgende op de ingebrachte zienswijze worden gesteld: <u>a.</u> In de verkeersanalyses zijn ook alternatieve routes onderzocht. Alles afwegende is er voor gekozen om het vrachtverkeer van en naar de CT een zo kort mogelijk route te geven van en	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Verkorte weergave zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
	naar de A15. De langere route zou bovendien meer kans op congestie geven. Met de gekozen voorkeursroute wordt de overlast zo veel mogelijk beperkt. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te waarborgen worden verkeersveiligheidsmaatregelen zoals attentieverhogende en snelheidsremmende maatregelen uitgevoerd voor de opening van de CT. De geplande bushalte zal, gelet op de frequentie van de buslijn (half-uurs-dienst), en de daarmee beperkte frequentie van halteren, niet tot noemenswaardige verkeerskundige problemen leiden. Het is correct dat de bestaande studies zich richten op de doorstroming op het hoofdwegenet en niet op het verkeer op het bedrijventerrein Nieuwland zelf. De verkeersintensiteiten op het bedrijventerrein, zijn dermate laag ten opzichte van de aanwezige en geplande infrastructuur dat hier geen congestie wordt verwacht. Eventuele verkeersproblemen spitsen zich toe op de in en uitritten van bedrijven en nu nog lege kavels. Afhankelijk van de bedrijven die zich hier gaan vestigen, wordt het definitieve verkeersbeeld op Nieuwlandparc zelf duidelijk. Door middel van specifieke monitoring zoals omschreven in het "Evaluatieprogramma CT Nieuwland" dat gelijktijdig met het bestemmingsplan zal worden vastgesteld wordt een vinger aan de pols gehouden voor	

Verkorte weergave zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
	wat betreft de gevolgen van de komst van het CT. <u>b.</u> In de verkeerskundige onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van de Milieueffect-rapportage is onderzocht welke verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer inclusief dat van het CT af te kunnen wikkelen. De inschatting van reclamant dat er ook een knelpunt ontstaat op de Edisonweg / Burg. Keijzerweg wordt door deze onderzoeken niet gestaafd. Uit deze onderzoeken wordt een pakket aan maatregelen geadviseerd zoals beschreven in de MER. Met dit pakket is de doorstroming gegarandeerd. Op dit moment is er dan ook geen aanleiding om aanvullende maatregelen te nemen. <u>c.</u> Uitgangspunt is dat alle bedrijven moeten zorgen voor hun eigen voorzieningen op hun eigen terrein. Dat geldt zowel voor het bieden van voldoende parkeergelegenheid als voor het bieden van voldoende opstelruimte bij het inchecken. Dit is een verantwoordelijkheid van de bedrijven. Wanneer genoemd uitgangspunt wordt nageleefd is er geen noodzaak is om op de weg te parkeren. Verkeerstechnisch is er op dit moment geen aanleiding voor een parkeerverbod. Op het moment dat blijkt dat er problemen ontstaan worden passende maatregelen getroffen. De interne logistiek op een containertransferium vraagt om een efficiënte wijze van aan- en aflevering. Dat veronderstelt impliciet dat er	

Verkorte weergave zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
	korte wachttijden zijn. Doordat de finale erf-grenzen, toegang en beschikbare ruimte nog niet definitief zijn vastgesteld, is ook de lay-out van het terminal terrein nog niet definitief. In het definitieve ontwerp van de terminal lay-out wordt met het volgende rekening gehouden: • De slagboom om het terminal terrein op te komen zodanig plaatsen dat er voor de slagboom op het terminal terrein voldoende ruimte is om ten minste één vrachtwagen op te stellen; • Het aantal parkeer/opstelplaatsen (de buffer capaciteit) achter de slagboom op het terminal terrein afstemmen op de te verwachten aantal aankomsten van vrachtwagens in verhouding tot de snelheid van afhandeling op de terminal. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de te verwachte piekmomenten. Daarnaast zal de exploitant piekvorming zoveel mogelijk proberen te voorkomen door: • Vrachtwagens die onder regie rijden, waar mogelijk buiten de pieken in te plannen. • Vrachtwagens van derden te motiveren, van te voren een afspraak te maken, zodat wij de capaciteit van de terminal optimaliseren en daarmee piekvorming bij de toegangspoort voorkomen. <u>d.</u> De verwijzing van reclamant naar pagina's 27 en 28 van het ontwerpbestemmingsplan betreft een verwijzing naar een passage uit het vigerende Provinciaal Verkeer en Vervoersplan 2002-2020. Dit geeft het provinciale be-	

Verkorte weergave zienswijze		Reactie gemeente	Conclusie
		leid weer ten aanzien van de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Tot slot. Voor wat betreft de komst van het Containertransferium is er een pakket aan verkeerskundige maatregelen samengesteld die uitgevoerd gaan worden vóór de komst en ingebruikname van het transferium. Het betreft maatregelen op de volgende punten: aanpak kruispunten wegvakken: Grote Beer – toe- en afrit A15 en Grote Beer –Edisonweg, sluipverkeer Papendrecht ontmoedigen en verkeersveiligheid fietsers. Dit pakket is onderbouwd vanuit de uitgevoerde verkeerskundige analyses. Hiermee anticiperen de initiatiefnemers op de verwachte effecten rond de bereikbaarheid van het CT. Op basis van de MER is een evaluatieprogramma opgesteld op basis waarvan zal worden gemonitord. Bij de opstelling en uitvoering van dat programma is ook het bedrijfsleven (Ondernemersvereniging Nieuwland) betrokken.	
C	Reclamant twijfelt aan de doelstelling en nut en noodzaak van het containertransferium. Een verslechtering van de leefbaarheid, extra belasting van het milieu door vrachtwagen en extra verkeersonveiligheid worden verwacht. De zienswijze valt uiteen in de volgende onderwerpen: a. Doelstelling; b. Nut en noodzaak; c. Aantal TEUS / vrachtwagens; d. Leeg (empty) depot;	<u>a. b.</u> In de Milieueffectrapportage is onderbouwd wat de doelstelling en nut/noodzaak van het containertransferium zijn. Met de aanvaarding van de MER acht de gemeente het initiatief aanvaardbaar. De commissie voor de MER onderschrijft in haar advies deze conclusie. De markt ziet waarde in het concept en is bereid daarin te investeren. De business case voor het Container Transferium is na een consultatietraject met de betrokken marktpartijen (zeeterminals, inland	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Verkorte weergave zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
e. Zondagsrust; f. Milieu /Luchtkwaliteit; g. Verkeersveiligheid fietsers.	terminals, verladers, empty depots e.d.), expert-consultants, alsmede het Havenbedrijf Rotterdam tot stand gekomen. Op basis daarvan hebben het Havenbedrijf Rotterdam en de exploitant (BCTN) besloten om te investeren in het concept. Het CT kent een ruim voldoende marktpotentieel, draagt bij aan het bereikbaar houden van het Rotterdamse havengebied, en is één van de maatregelen om de A15 te ontlasten. <u>c. en d.</u> De grote empty depots bevinden zich in het Waal-Eemhavengebied en worden voor een groot deel per vrachtwagen bediend. Door het empty depot op het CT kunnen de vrachtwagens combinatieritten maken en wordt voorkomen dat ze na een volle container te hebben afgegeven alsnog de ruit van Rotterdam op moeten om een lege container op te halen of andersom. Dit past in de opzet van het CT en draagt bij aan het bereikbaar houden van het Rotterdamse havengebied. <u>e.</u> De opmerking over zondagsrust wordt voor kennisgeving aangenomen. Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument om bepalingen voor het respecteren van zondagsrust in op te nemen. In een private overeenkomst is deze bestuurlijke wens daarom nader vorm gegeven. <u>f.</u> De zienswijze bevat op dit punt enkel een constatering. Het luchtonderzoek beschrijft de te verwachten situatie met de gemiddelde mix	

Verkorte weergave zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
	van het Nederlandse wagenpark. Bovendien is gerekend met de nieuwste cijfers (emissiegegevens en achtergrondconcentraties) van 2010 waarin de bevindingen van TNO zijn verwerkt. De conclusie is dat het CT past binnen de normen voor luchtkwaliteit. CO₂ is geen onderdeel van het onderwerp luchtkwaliteit maar gaat over energieverbruik. g. Rijkswaterstaat concludeert na bestudering van bouwtekeningen en een schouw dat er net voldoende ruimte is om onder het viaduct een fietspad aan te leggen tussen enerzijds een damwand aan de zijde van het landhoofd en anderzijds een barrier aan de wegzijde. Er is ook een globaal kostenplaatje gemaakt waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd: - Het fietspad loopt vanaf de kruising Edisonweg/Grote Beer naar beneden langs de A15, onder het viaduct en sluit kort na het viaduct aan de oostzijde aan op het bestaande fietspad.(Molenpad). - Om een geringe hellingshoek te creëren loopt het fietspad met een ruime boogstraal naar beneden richting viaduct; - Uit veiligheidsoverwegingen voor zowel fietser als automobilist is het fietspad fysiek gescheiden van de A15. - Omwille van de sociale veiligheid is uitgegaan van een goed verlicht fietspad (ook onder viaduct). De kosten voor een dergelijke aanpassing worden globaal geschat op ca. € 1,5 miljoen.	

Verkorte weergave zienswijze		Reactie gemeente	Conclusie
		De ruimtelijke mogelijkheid om een fietslus aan te leggen laat echter onverlet dat de bestaande fietsroute via de Edisonweg en Burg.Keizerweg een veilige route is omdat de fietsroute gescheiden is van het overige verkeer en de voorkomende kruispunten met verkeersregelininstallaties (VRI's) zijn geregeld. Het voorgestelde ontwerp van de kruising van Wenaeweg/Hoogendijk is, met enige aanpassingen op voorstel van ondermeer de Fietssersbond, voldoende om de veiligheid van de fietsers te verbeteren. Tevens is, op verzoek van Veilig Verkeer Nederland, vastgesteld dat het fietspad langs de Edisonweg richting Papendrecht, door scheiding van de weg en geregeld door verkeersregelininstallaties (VRI's) op kruisingen voldoende veiligheid biedt voor fietsers. Gelet op de uitvoeringskosten en het feit dat de bestaande routes met enige aanpassingen voldoen, is het niet nodig te investeren in een fietslusvariant. Ook de andere bij het project betrokken partijen (Rijk, Provincie en Havenbedrijf Rotterdam) zullen hiertoe niet genegen zijn.	
D	Zie weergave bij B	Zie reactie bij B	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
E	Zie weergave bij B	Zie reactie bij B	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
F	De zienswijze is grotendeels zoals verwoord onder weergave B. Ten opzichte van zienswijze B is toegevoegd dat het reclamant bevreemd	Op 9 september 2009 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Parapluherziening geluidszone Aan de Noord vastgesteld. Dit be-	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Verkorte weergave zienswijze		Reactie gemeente	Conclusie
	dat er voldoende geluidsruimte is voor de komst van het CT daar waar al jaren gesproken wordt over een tekort aan geluidsruimte in het gebied. Verder vreest reclamant dat geluid ver draagt, met name over water richting het project Noord-oever.	stemmingsplan beoogt een bijdrage te leveren aan het oplossen van de geluidsimpasse op het gezoneerde industrieterrein aan de Noord waar het bedrijventerrein Polder het Nieuwland deel van uitmaakt. Ook de vaststelling van een zonebeheerplan door burgemeester en wethouders en het vaststellen van hogere waarden voor woningen maken onderdeel uit van de oplossing van de geluidsimpasse. De voorgestane activiteiten van het CT passen binnen het zonebeheerplan en de voor betreffende locatie aanwezige en gereserveerde geluidsruimte. Voor wat betreft geluid over water nog het volgende. In de geluidberekeningen die voor het CT zijn uitgevoerd, is rekening gehouden met het feit dat geluid over water verder draagt dan over land. Uit de berekeningen volgt dat het CT voldoet aan de normen voor industrielawaai (zowel gemiddeld als pieken), ook voor wat betreft het plan Noordoevers. Voor de overige beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen bij reactie B is opgenomen.	
G	Zie weergave bij B	Zie reactie bij B	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
H	Zie weergave bij B	Zie reactie bij B	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
I	Reclamant vraagt aandacht voor communicatie	Het bestemmingsplan en de MER hebben de	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aan-

Verkorte weergave zienswijze		Reactie gemeente	Conclusie
	in bestemmingsplantrajecten zodat meegedacht kan worden over oplossingsrichtingen.	gebruikelijke procedure doorlopen. Voor wat betreft het bestemmingsplan is er vooroverleg gevoerd met de wettelijke overlegpartners. De reactie wordt verder voor kennisgeving aangenomen.	passing van het ontwerpbestemmingsplan.
J	a. Het plan doet geweld aan het Nieuwland Parc karakter. Het betreft een "dozen op- en overslag" b. De voorgestelde opslag en toegestane hoogte hebben een negatieve uitstraling en leiden tot waardedaling op omliggende percelen. c. Er is geen zicht-afscherming van het terrein d. De verkeersdruk neemt onaanvaardbaar toe. De infrastructuur is hier niet op berekend. e. De Hoogendijk-Staalindustrieweg zal fungeren als sluiproute. Er wordt daar nu al te hard gereden. f. Als de zondagsrust wordt geëerbiedigd dan dient de zaterdagsrust ook te worden geëerbiedigd (Joodse feestdag, sabbat) g. Reachstackers worden beperkt ingezet. Het woord beperkt is niet nader omschreven waardoor er een rekbaar begrip ontstaat. h. Opslag van gevaarlijke stoffen wordt als aanvaardbaar geacht voor overige gebruikers bedrijventerrein. Gepleit wordt dat gebruikers bedrijventerrein worden behandeld als bewoners.	<u>a. b. en c.</u> Het containertransferium is gedacht op het noordelijke deel van het bedrijventerrein Polder het Nieuwland. Dit deel van de polder is uitgesloten van het in 2003 vastgestelde Handboek Nieuwland dat toeziet op een te bereiken beeldkwaliteit. Ook het huidige bestemmingsplan dat voor de locatie geldt (bestemmingsplan Polder het Nieuwland) voorziet in mogelijkheden voor buitenopslag met een maximale milieucategorie 4/5 (zware bedrijvigheid). Onder de huidige regeling mogen gebouwen maximaal 12.00 meter hoog worden en kranen maximaal 40.00 meter. In het voorliggende bestemmingsplan is de hoogte van containers en de kranen op maximaal 30.00 meter gesteld. Overigens worden containers niet aangemerkt als gebouwen. In die zin is opslag op dit moment al mogelijk en veranderen de gebruiksmogelijkheden met het voorliggende bestemmingsplan Containertransferium Nieuwland niet wezenlijk. Een waardedalend effect ligt dan ook niet in de lijn der verwachting. Voor zover reclamant van mening is dat er schade wordt geleden, voorziet de Wet ruimtelijke ordening in de mogelijkheid op aanvraag een tegemoetkoming in planschade toe	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Verkorte weergave zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
	te kennen (artikel 6.1 Wro). <u>d.</u> Zie reactie bij B, onderdelen a en b.. <u>e.</u> Door het treffen van verkeersmaatregelen wordt de directe en kortste route naar de A15 (via de van Wenaeweg) geoptimaliseerd. Daarnaast wordt er gewerkt met adviesroutes voor chauffeurs. De route Hoogendijk / Staal-industrieweg is en blijft echter ook een ontsluitingsweg voor een deel van het bedrijventerrein Polder het Nieuwland. Via het "Evaluatieprogramma CT Nieuwland" wordt de feitelijke verkeersontwikkeling gemonitord. <u>f.</u> Zie reactie C onder e.. <u>g.</u> Reachstackers zijn beperkt inzetbaar vanwege de tijd die zij worden ingezet. Met name tijdens de nachtelijke uren is de inzet van reachstackers minimaal. Overigens is gekozen voor het meest milieuvriendelijke alternatief +. Dat betekent dat de overlast zoveel als mogelijk beperkt wordt. Via maatvoorschriften op grond van het Activiteitenbesluit zal worden voorzien in de feitelijke situatie. Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument om hier in te voorzien. <u>h.</u> Het effect van het Containertransferium op (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving is in de toelichting van het bestemmingsplan onder het eerste punt in subparagraaf 8.8.2. beschreven. Het bedrijf van de reclamant is	

Verkorte weergave zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
	eveneens een (beperkt) kwetsbaar object; anders dan reclamant suggereert is er dus geen onderscheid gemaakt tussen bewoners en andere gebruikers voor het bedrijventerrein. De bedrijfsfunctie is beperkt kwetsbaar en dient dus beschouwd te worden. De wettelijke normen met betrekking tot externe veiligheid zijn in acht genomen. Bij externe veiligheid wordt getoetst aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR). Omdat maximaal 3 vervoerseenheden gevaarlijke stoffen (in TEU) en 10.000 kg verpakt gevaarlijke stoffen worden mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan, is geen sprake van een vergunningsplicht en PR 10^{-6} contour. Het bedrijf van de reclamant ligt dus niet binnen een plaatsgebonden risicocontour van het Containertransferium. Bevi-bedrijven en andere risicovolle bedrijven worden bovendien uitgesloten in het bestemmingsplan omdat op basis van artikel 3.1 alleen bedrijvigheid wordt toegelaten gelieerd aan het Containertransferium. Voor (beperkt) kwetsbare bestemmingen in de omgeving geldt daarom vanuit de invloedssfeer van het Containertransferium een acceptabele veiligheidssituatie. De Commissie m.e.r beschrijft in haar toetsingsadvies van 13 januari 2011 enkele maatregelen om de risico's te verkleinen. Op basis van het Activiteitenbesluit zullen deze en andere maatwerkvoorschriften worden overwogen. Dergelijke voorschriften hebben echter geen ruimtelijke relevantie en kunnen dan ook niet juridisch-planologisch verankerd te wor-	

Verkorte weergave zienswijze		Reactie gemeente	Conclusie
		den in het bestemmingsplan. Het voorgaande neemt niet weg dat waar nodig aan de hand van maatwerkvoorschriften op grond van het Activiteitenbesluit nadere eisen zullen worden gesteld aan het opslaan van gevaarlijke stoffen.	
K	Zie weergave bij B	Zie reactie bij B	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.