

Evaluatieprogramma CT Nieuwland

Vastgesteld door de gemeenteraad van Alblisserdam dd. 26 april 2011

Aanleiding

Het college van B&W heeft het voornemen het (in het kader van de MER verplichte) evaluatieprogramma CT vast te stellen tegelijk met de vaststelling van het bestemmingsplan CT in de gemeenteraad van 26 april 2011.

De gemeente Papendrecht en de Ondernemers Vereniging Nieuwland (OVN) hebben aangegeven betrokken te willen worden bij de formulering en de uitvoering van het programma. De gemeente Alblisserdam heeft toegezegd hen te willen betrekken.

Context

Inwoners en bedrijven van beide gemeenten ervaren dagelijks (overigens uitsluitend in ochtend- en avondspits) congestieproblemen op het tracé A15 – Edisonweg – Burgemeester Keijzerweg. In de t.b.v. de komst van het CT uitgevoerde verkeers- en milieuanalyses is aangetoond dat deze problemen zich ook nu al, dus voor de komst van het CT, voordoen maar dat de komst van het CT de problemen wel zal verergeren. Op grond van die constatering zijn door Rijk en Provincie enkele infrastructurele maatregelen toegezegd, die vòòr de opening van het CT (in de loop van 2012) zullen zijn uitgevoerd. Daarnaast zal het knooppunt A15/N3 worden aangepast en wordt een doorstromingsstudie A15 PaGo uitgevoerd om eventuele nog resterende knelpunten op de A15 aan het licht te brengen.

Evaluatie- en monitoring van de effecten van het CT

Het evaluatieprogramma omvat de volgende elementen:

1. Verkeer landzijde
2. Verkeer waterzijde
3. Verkeerslawaaï en luchtkwaliteit
4. Industrielawaai
5. Externe Veiligheid
6. Bodem
7. Toepassing BBT+-maatregelen
8. Verkeersveiligheid fietsers
9. Handhaving zondagsrust

Ad 1. Verkeer landzijde

Wat willen we weten en waarom:

- Het aantal vrachtwagenritten van/naar het CT ter controle van de afspraken met HbR en exploitant (max. 180.000 ritten per jaar)
- De routing van de vrachtwagens ter controle van de veronderstelde routing die als input is gehanteerd voor verkeers- en milieumodellen. Dit geeft ook een goed beeld van eventueel sluipverkeer van/naar het CT door Papendrecht.

Hoe monitoren:

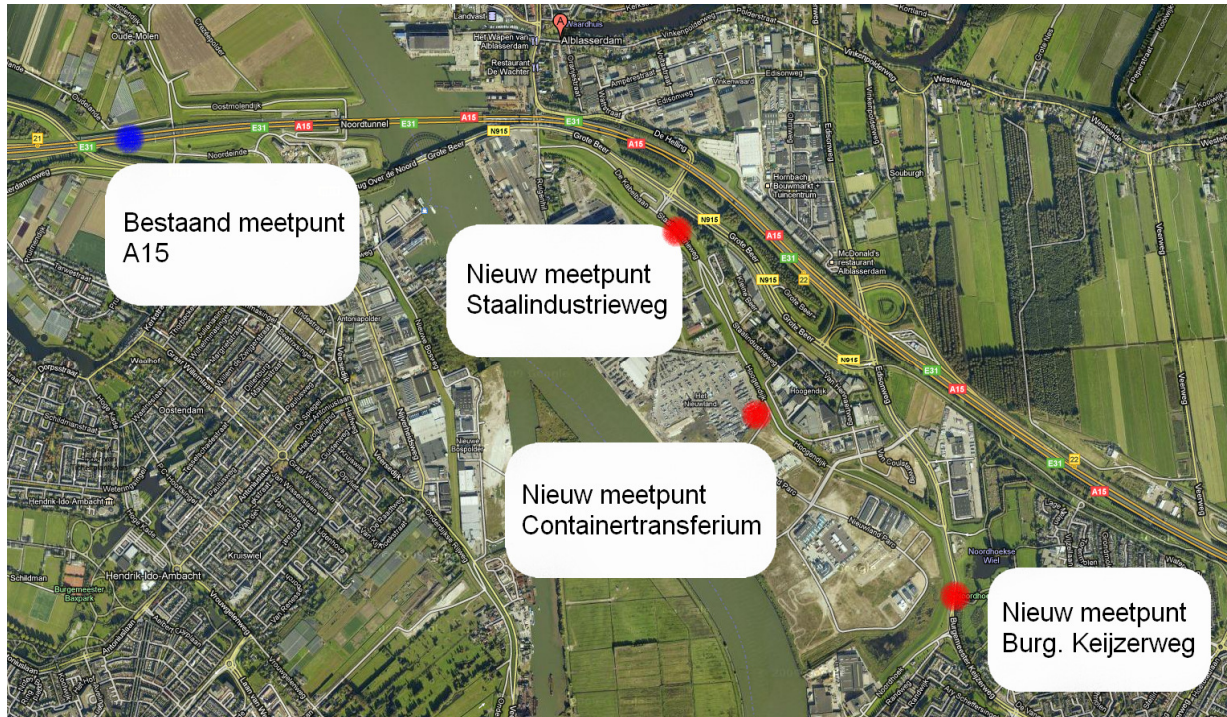
- Continue meting via een tellus bij de poort van het CT (aantallen) en via bluetooth-ontvangers op drie meetpunten: poort CT, Staalindustrieweg en Burg. Keijzerweg (zie kaartje). Dit geeft in combinatie met het bestaande meetpunt Hoofdrijbaan A15 ten westen van de Noordtunnel een betrouwbaar beeld van gereden routes en eventueel reistijden.

Frequentie rapportages:

- Maandelijkse rapportage (per ultimo) door HbR aan gemeente Alblasserdam.

Inhoud rapportage:

- Aantallen trucks in/uit, verdeling over routes, verdeling over de dagen van de week, verdeling over de dag.
- Deze gegevens zullen worden gecombineerd met een door BCTN aan gemeente Alblasserdam te leveren halfjaarlijkse rapportage (30 juni, 31 december) over de omvang van de feitelijke doorzet aan de landzijde conform de tripartiete overeenkomst dd. 16 december 2010, art. 2, lid 2.



Ad 2. Verkeer waterzijde

Wat willen we weten en waarom:

- Het aantal overgeslagen TEU's in/uit aan de waterzijde ter controle van de afspraken met HbR en exploitant (max. 200.000 TEU's per jaar)

Hoe monitoren:

- Via het geautomatiseerde containerregistratiesysteem van BCTN.

Frequentie rapportages:

- Halfjaarlijkse rapportage (30 juni, 31 december) door BCTN aan gemeente Alblasserdam.

Inhoud rapportage:

- Aantallen TEU's aan/afvoer.

Ad 3. Verkeerslawaaï en luchtkwaliteit

Wat willen we weten en waarom:

- Verkeerslawaaï/luchtkwaliteit worden niet **gemeten** maar **berekend** m.b.v. een model waarin de verkeersintensiteit input is, die vervolgens wordt doorvertaald via kengetallen naar geluid en emissies in een toekomstig jaar. Bij monitoring dienen we dus aan te sluiten bij deze landelijk gehanteerde methode. Grotere aantallen trucks van/naar het CT kunnen in principe niet voorkomen. Immers, dit zou inhouden dat het contractueel vastgelegde aantal van 180.000 ritten per jaar wordt overschreden. Daarop wordt immers door de gemeente gehandhaafd. Alleen een andere routing van de CT-trucks kan leiden tot hogere

verkeersintensiteiten dan waarmee is gerekend. Daarom is er t.b.v. de evaluatie van het CT alleen noodzaak om verkeerslawaaï en luchtkwaliteit opnieuw modelmatig door te rekenen wanneer uit de eerder genoemde bluetooth monitoring blijkt dat de routing van de CT-trucks substantieel afwijkt van de input in het model. In dat geval moet doorgerekend worden wat de effecten zijn op verkeerslawaaï en luchtkwaliteit.

Hoe monitoren / frequentie, etc.:

- Zie Ad 1. (bluetooth uitlezing).

Ad 4. Industrielawaai

Wat willen we weten en waarom:

- De inrichting moet voldoen aan de voorschriften in het Activiteitenbesluit en aanvullend aan de nog vast te stellen maatwerkvoorschriften. Daartoe moet de exploitant vooraf bij de aanvraag akoestisch onderzoek verrichten.

Hoe monitoren / frequentie / inhoud:

- Na ingebruikname van de inrichting worden door de Omgevingsdienst ZHZ reguliere controles uitgevoerd in het kader van de relevante wetgeving, inclusief de monitoringrapportages waartoe het bedrijf in het kader van bovengenoemde milieuregelgeving verplicht is. Bij klachten uit de omgeving zal het bevoegd gezag aanvullende controles uitvoeren. Daarbij is vooral relevant of de overeengekomen BBT+-maatregelen zijn geëffectueerd.

Ad 5. Externe veiligheid

Wat willen we weten en waarom:

- De inrichting moet voldoen aan de nog vast te stellen maatwerkvoorschriften. Aantallen containers en aard gevaarlijke stoffen die op enig moment aanwezig zijn, ter controle van de afspraken met BCTN over op- en overslag van gevaarlijke stoffen (max. 3 vervoerseenheden, max. 10 ton)

Hoe monitoren:

- Via het geautomatiseerde containerregistratiesysteem van BCTN.
- Via administratieve controles door bevoegd gezag.

Frequentie rapportages:

- Halfjaarlijkse rapportage (30 juni, 31 december) door BCTN aan de gemeente Alblasterdam conform de tripartiete overeenkomst dd. 16 december 2010, art. 2, lid 2.

Inhoud rapportage:

- Een overzicht van het aantal containers met gevaarlijke stoffen met vermelding van de aard van de stoffen.

Ad 6. Bodem

Wat willen we weten en waarom:

- Is er sprake van beïnvloeding grond- en oppervlaktewater door de TAG-toepassing?

Hoe monitoren:

- Er wordt sinds ca 2000 gecontroleerd of de IBC maatregelen in tact zijn (IBC = Isoleren, Beheersen en Controleren). Dit is een wettelijke verplichting die hoort bij de TAG-toepassing en gebeurt door monitoring van de grondwaterkwaliteit, de zetting en inspectie van de verharding. In overleg met de OZHZ wordt een monitoringsprogramma opgesteld waarin dit wordt vastgelegd. Gezien de reeds bestaande wettelijke verplichting tot monitoring van de TAG-toepassing worden er in het kader van het evaluatieprogramma geen aanvullende eisen gesteld aan de wijze en frequentie van monitoring.

Frequentie:

- Vooralsnog jaarlijks. Afhankelijk van de monitoringsresultaten kan de frequentie in overleg met de OZHZ verlaagd worden. De Omgevingsdienst ZHZ informeert de gemeente Alblasserdam over de monitoringsresultaten.

Ad 7. Toepassing BBT+-maatregelen

Wat willen we weten en waarom:

- Zijn de in de tripartiete overeenkomst dd. 16 december 2010 vastgelegde maatregelen, die bedoeld zijn om de externe effecten te verminderen, feitelijk toegepast?

Hoe monitoren / frequentie:

- Binnen 1 maand na ingebruikname CT gezamenlijke schriftelijke opname of aan de toegezegde maatregelen is voldaan (zie tripartiete overeenkomst, art. 1).
- Halfjaarlijkse rapportage (30 juni, 31 december) door BCTN aan de gemeente Alblasserdam conform de tripartiete overeenkomst dd. 16 december 2010, art. 2, lid 2.

Inhoud rapportage:

- Overzicht van de toegepaste BBT+-maatregelen, grotendeels gericht op geluidsreductie.

Ad 8. Verkeersveiligheid fietsers

Wat willen we weten en waarom:

- Doen zich op kruisingen van fietsverkeer met vrachtverkeer van het CT gevaarlijke situaties voor?

Hoe monitoren / frequentie:

- Visuele waarneming door HbR en gemeente op drie kruisingen: Hoogendijk / van Wenaeweg (aangepaste infra), Edisonweg / Grote Beer (bestaande VRI) en Edisonweg / Van Wenaeweg (bestaande VRI) in de ochtendspits (ca. 7.30 – 8.30 uur) en het begin van de avondspits op een reguliere schooldag.
- Nulmeting medio 2011 (vòòr uitvoering aanpassing kruising Hoogendijk / Van Wenaeweg), daarna halfjaarlijks.

Inhoud rapportage:

- Beschrijving feitelijk verloop fietsersoversteek, met aandacht voor roodlichtnegatie.

Ad 9. Handhaving zondagsrust

Wat willen we weten en waarom:

- Houdt de exploitant zich aan de afspraak t.a.v. de zondagsrust (geen container- en vrachtverkeer over de weg van/naar het CT op zondag)

Hoe monitoren / frequentie:

- D.m.v. de halfjaarlijkse rapportage van BCTN, zie Ad. 1, in combinatie met gegevens uit de tellus voor de poort van het CT.

Kosten

De kosten van het evaluatieprogramma MER komen voor rekening van de initiatiefnemer (HbR en BCTN).

Monitoringperiode

Voor zover van toepassing start de monitoring met een nulmeting. Die is eigenlijk alleen relevant voor de toepassing van de BBT+-maatregelen.

Aangezien bij de meting van de verkeersintensiteiten en gereden routes alleen het verkeer van en naar het CT wordt gemeten, is de nulmeting niet nodig: bij de start is het verkeer namelijk 'nul'.

De bovenstaande monitoring t.b.v. de evaluatie MER zal worden uitgevoerd tot 1 jaar nadat de maximale doorzet van 200.000 TEU, resp. 180.000 ritten is bereikt en zal worden afgesloten met een korte rapportage aan het bevoegd gezag. Indien drie jaar na het operationeel worden van het CT de maximale doorzet nog niet is bereikt zal in de klankbordgroep worden bepaald of en zo ja tot wanneer de monitoring wordt voortgezet. Aan de in de tripartiete overeenkomst overeengekomen monitoringverplichting via de halfjaarlijkse rapportages door BCTN (zie art. 2, tripartiete overeenkomst) zal worden voldaan zolang op deze locatie een CT wordt geëxploiteerd (zie art. 5).

Organisatie / klankbordgroep / bestuurlijk overleg

Er wordt een klankbordgroep in het leven geroepen waarin zitting hebben:

- Gemeente Alblasserdam
- Havenbedrijf Rotterdam
- Terminal-exploitant (BCTN)
- Gemeente Papendrecht
- Ondernemersvereniging Nieuwland.

Voorzitterschap en secretariaat van deze klankbordgroep berusten bij de gemeente Alblasserdam. De vergaderfrequentie is één maal per kwartaal.

Doel van deze klankbordgroep is het bespreken van enerzijds de halfjaarlijkse monitoringrapportages van het CT en anderzijds de algehele verkeerssituatie rondom Nieuwland aan de hand van een bredere monitoring van de verkeersontwikkeling op en in de omgeving van Nieuwland.

Naast deze klankbordgroep wordt het bestaande bestuurlijk overleg gemeente Alblasserdam – Havenbedrijf Rotterdam gecontinueerd. Belangrijkste agendapunt zal zijn de halfjaarlijkse monitoringrapportage.

Wat wordt gedaan met de uitkomsten?

Indien de monitoring van de aantallen TEU's en de ritten met herkomst/bestemming CT aangeeft dat vòòr einde van het jaar het maximum is bereikt, zal de gemeente in overleg treden met HbR/exploitant met als doel handhaving. Basis daarvoor zijn het bestemmingsplan, verleende vergunningen en de private overeenkomsten.

Als er substantiële afwijkingen zijn in de routing met consequenties voor verkeersafwikkeling op het wegennet in de omgeving, waardoor meer verkeerslawaaï optreedt en de luchtkwaliteit minder wordt, dan zal de gemeente in overleg treden met HbR/exploitant. Doel van dat overleg: de oorspronkelijke routing bewerkstelligen, dan wel een andere routing vaststellen indien die beter is voor verkeersafwikkeling dan wel milieu.

Indien de monitoring van de andere aspecten afwijkingen aantoont, zal door het bevoegd gezag gehandhaafd worden, conform bestemmingsplan, verleende vergunningen en private overeenkomsten.

WvdL,
20110426