

De raad van de gemeente Alblasserdam;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 17 september 2010, registratienummer Raad 2010/057, met betrekking tot besluitvorming containertransferium Alblasserdam

BESLUIT:

1. In te stemmen met het totale resultaat en vast te stellen dat in redelijke wijze aan de motie van 25 maart 2009 is voldaan;
2. Het Milieu Effect Rapport (MER) Containertransferium Alblasserdam d.d. 7 september 2010 te aanvaarden en vrij te geven voor inspraak conform bijgevoegd ontwerpbesluit;
3. In te stemmen met het vrijgeven van het ontwerp bestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam voor de zienswijzenprocedure en met het concept besluit tot vaststelling;
4. Eventuele wensen en bedenkingen ex. art. 169, lid 4 van de Gemeentewet kenbaar te maken bij de concept privaatrechtelijke overeenkomsten;
5. De besluiten 2 en 3 te effectueren met ter visie legging nadat;
 - a. het Bestuurlijk Overleg MIRT op 10 november een besluit heeft genomen of anderszins zekerheid is verkregen over deze punten zoals omschreven in het besluit van de Stuurgroep Publiek dd. 6 oktober 2010 t.a.v. het knooppunt A15/N3, het maatregelenpakket onderliggend wegennet en het huiswerkpunt A15;
 - b. het Havenbedrijf Rotterdam met betrekking tot de beoogde locatie voor het containertransferium een koopovereenkomst heeft gesloten met de huidige eigenaar.

Alblasserdam, 14 oktober 2010
De raad voornoemd,

griffier

voorzitter

Raadsvoorstel



Vergadering : 14 oktober 2010

Nummer : Raad 2010-057

Datum voorstel : 17 september 2010

Portefeuillehouder : P.J. Verheij
078 69 21 311

p.j.verheij@alblasserdam.nl

Primaathouder : W. van der Linden
078 6396156

w.vander.linden@dordrecht.nl

Onderwerp : besluitvorming containertransferium Alblasserdam

Soort voorstel : Ruimtelijk identiteitsperspectief.

Voorstel:

1. In te stemmen met het totale resultaat en vast te stellen dat in redelijke wijze aan de motie van 25 maart 2009 is voldaan;
2. Het Milieu Effect Rapport (MER) Containertransferium Alblasserdam d.d. 7 september 2010 te aanvaarden en vrij te geven voor inspraak conform bijgevoegd ontwerpbesluit;
3. In te stemmen met het vrijgeven van het ontwerp bestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam voor de zienswijzenprocedure en met het concept besluit tot vaststelling;
4. Eventuele wensen en bedenkingen ex. art. 169, lid 4 van de Gemeentewet kenbaar te maken bij de concept privaatrechtelijke overeenkomsten;
5. De besluiten 2 en 3 te effectueren met ter visie legging nadat het Bestuurlijk Overleg MIRT op 10 november een besluit heeft genomen of anderszins zekerheid is verkregen over deze punten zoals omschreven onder toelichting 1.11 t.a.v. het knooppunt A15/N3, het maatregelenpakket onderliggend wegnen en het huiswerkpunt A15.

Inleiding

Het initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam tot vestiging van een containertransferium voor de binnenvaart op bedrijventerrein Nieuwland dateert uit eind 2007. Dit 'Randstad Urgent project' is meermalen aan de orde geweest in uw raad.

U hebt uw zorgen over de mogelijke nadelige externe effecten (verkeer, milieu) al in een vroeg stadium kenbaar gemaakt. Wij hebben destijds afgesproken als college van B&W en gemeenteraad in dit dossier intensief met elkaar te communiceren, u voortdurend te informeren en inhoudelijke discussies te voeren bij de verschillende processtappen. Dit dossier heeft dan ook de afgelopen jaren vele malen op de openbare of besloten agenda van uw raad of de raadscommissie Grondgebied gestaan.

Op 25 maart 2009 (bijlage 1) heeft uw raad in een unaniem aanvaarde motie, overwegende dat dit initiatief niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid in Alblasserdam en van de verkeersveiligheid op en rond polder Nieuwland, het college opgedragen zich in de bestuurlijke

conferentie van 30 maart 2009 maximaal in te spannen voor een bevredigend resultaat. In de motie van 8 juli 2009 (bijlage 2) is dit nogmaals bevestigd.

Nadat er in juni 2009 op regionaal niveau in principe bestuurlijke overeenstemming was bereikt over de locatiekeuze (bijlage 3) hebben wij u d.m.v. de raadsinformatiebrief dd. 29 september 2009 (bijlage 5) uitvoerig geïnformeerd over de te volgen planologische procedure (MER en bestemmingsplan) en de op te stellen aanvullende privaatrechtelijke overeenkomsten en de positie van college en gemeenteraad in dit proces.

Wij hebben daarbij aangegeven dat er geen onomkeerbare besluiten werden genomen bij het in procedure nemen van de startnotitie MER en bij het vrijgeven van het voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het zogenaamde wettelijk overleg ex. art. 3.1.1. van het Besluit Ruimtelijke Ordening.

Thans zijn we echter op het punt aangekomen dat van college en raad belangrijke besluiten worden gevraagd: de aanvaardbaarheidstoets van het MER, het vrijgeven van het ontwerp bestemmingsplan voor een zienswijzenprocedure en het sluiten van een tweetal privaatrechtelijke overeenkomsten.

Daarom is nu het moment gekomen om alle gemaakte afspraken en uitgevoerde studies, inclusief de zogenaamde huiswerkpunten, te overzien en tot een finale afweging en besluitvorming te komen.

Wat willen we bereiken (doelstelling)?

Een afgewogen oordeel over het totale resultaat van reeds eerder gemaakte afspraken, huiswerkpunten, MER en aanvullende private overeenkomsten en bij een positief oordeel een besluit over start van de planologische procedure en afronding van de MER-procedure.

Deze afweging vindt plaats tegen de achtergrond van:

- 1) *De motie (02) van de gemeenteraad van Alblasserdam dd. 25 maart 2009.*

In deze motie (zie bijlage 1) draagt de gemeenteraad het college op zich maximaal in te spannen voor een resultaat, onder andere inclusief geluidsschermen langs de A15 bij Alblasserdam en garanties voor handhaving van de zondagsrust.

De strekking van de motie is dat de vestiging van een CT op Nieuwland niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid in Alblasserdam, de verkeersveiligheid op en rond polder Nieuwland en de bereikbaarheid via de A-15.

- 2) *De bestuursovereenkomst van 29 juni 2009.*

In de bestuursovereenkomst van 29 juni (zie bijlage 3) zijn de afspraken van 2 bestuurlijke conferenties (op 27 januari en 30 maart 2009) vastgelegd en zijn enkele aanvullende huiswerkpunten opgenomen.

De overeenkomst is ondertekend door het Drechtstedenbestuur als 'vertegenwoordiger en behartiger van de belangen van de Drechtstedengemeenten'.

De rol van Alblasserdam is die van bevoegd gezag in de benodigde planologische procedure en vergunningverlening.

Alblasserdam heeft deze overeenkomst niet getekend. De gemeente is echter indirect gebonden, immers de gemeente was bestuurlijk nauw betrokken bij de voorbereiding. Daarbij is ingestemd met de conclusies uit de bestuurlijke conferenties. Ook is de gemeente vertegenwoordigd in het Drechtstedenbestuur en daarom indirect medeondertekenaar.

In deze overeenkomst zijn afspraken vastgelegd over de terminalinrichting (duurzaam-plus, beter dan wettelijk kan worden afgedwongen), een maatregelenpakket ter aanpassing van de lokale infrastructuur, aanpassing van het knooppunt A15/N3, en drie 'huiswerkpunten': studie naar nut/noodzaak geluidsschermen langs de A15, de doorstromingsproblematiek op de A15 en de zondagsrust.

3) *De beleidsruimte van de gemeente om medewerking aan het initiatief te verlenen*

De gemeente is gehouden de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) uit te voeren en de milieuwetgeving toe te passen.

Uitvoering van de Wro wil zeggen: zorg dragen voor een goede ruimtelijke ordening binnen de gemeente, in dit geval: het initiatief toetsen aan het bestemmingsplan.

Toepassing milieuwetgeving wil zeggen: bij vergunningverlening het initiatief en de te verwachten effecten toetsen aan het wettelijk vastgestelde normenstelsel.

In beide wetten zit enige, maar niet veel, beleidsruimte voor de gemeente. Zo kan alleen getoetst worden op de te verwachten effecten die direct of indirect voortvloeien uit het initiatief. Het MER dient ertoe deze effecten inzichtelijk te maken.

Daarbij is ook van belang te constateren dat het vigerende bestemmingsplan de vestiging van een milieucategorie IV en V inrichting mogelijk maakt (een CT valt hieronder). Alleen voor aanleg en gebruik van de benodigde haven en kade is, na het volgen van een mer-procedure, een bestemmingsplanwijziging nodig. Met name op dit punt zit de beleidsruimte om al dan niet medewerking te verlenen aan het initiatief. De gemeenteraad is hiervoor het bevoegde orgaan. Terzijde kan nog worden opgemerkt dat de gemeenteraad destijds (in 2004) bij de vaststelling van het bestemmingsplan Nieuwland opteerde voor de aanleg van een afmeervoorziening, die in de daaropvolgende (door Rijkswaterstaat gestarte) beroepsprocedure door de Raad van State is geschrapt.

Voor de onderbouwing van de benodigde bestemmingsplanwijziging is een Milieu Effect Rapport opgesteld (zie beslispunt 2). Uiteindelijk is het bestemmingsplan het MER-plichtige besluit omdat daarmee de uitvoering van de beoogde activiteit ook daadwerkelijk mogelijk wordt. De rol van de gemeente hierbij is de vaststelling van de richtlijnen voor het MER (gemeenteraad 27 januari 2010, zie bijlage 7) en beoordeling van het MER op aanvaardbaarheid, waarbij getoetst wordt aan de vastgestelde richtlijnen. Het belangrijkste doel van het MER is weergave van de milieu-effecten. Bij de aanvaarding van het MER geeft de raad aan (niet meer en niet minder) dat het MER voldoende gegevens bevat om tot besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan over te gaan. Omdat het MER is gekoppeld aan het MER-plichtige besluit (het bestemmingsplan) houdt het aanvaarden van het MER in, dat er vervolg moet worden gegeven aan de procedure, d.w.z. openbaar kennis geven van het MER tezamen met het ontwerp bestemmingsplan in de Staatscourant en huis-aan-huisbladen.

Wanneer het MER is aanvaard, dan kan de gemeenteraad gaande het proces besluiten, bijv. door een negatief advies van de Commissie voor de m.e.r., dat de activiteit tot ontoelaatbare nadelige gevolgen voor het milieu kan leiden, waardoor de beoogde activiteit toch geen doorgang kan vinden. Op dat moment kan de opgestarte bestemmingsplanprocedure worden gestopt. Ook los van de inhoud van de MER kan de gemeenteraad altijd stoppen met een bestemmingsplanprocedure, echter dat zal naar verwachting leiden tot claims van belanghebbende partijen.

Overigens hebben Rijk en Provincie op grond van de WRO de bevoegdheid een inpassingsplan vast te stellen, indien sprake is van een nationaal of provinciaal belang. Ook kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen het besluit het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Wat gaan we ervoor doen?

Argumenten bij Beslispunt 1 (in te stemmen met het totaalresultaat):

1.1. Het totale onderhandelingsresultaat bevat een aantal zaken die niet op grond van wetgeving konden worden afgedwongen.

De beoordeling van het resultaat van de drie individuele huiswerkpunten moet in de context van dit totale pakket worden gezien. Dit pakket leidt in totaliteit tot een positief effect op de thema's leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid, binnen de gemeente en de regio. Dit wordt nu per onderdeel toegelicht.

1.2. De beschrijving van de zogenaamde 'duurzaam plus variant' van de terminalinrichting gaat een stuk verder dan wettelijk kan worden geëist.

De duurzaam plus variant is beschreven en onderdeel van de bestuurlijke overeenkomst. Zij omvat onder andere het gebruik van elektrische brugkranen, terminalmaterieel op schonere brandstof, walstroomvoorziening voor de binnenvaart, extra maatregelen voor afscherming geluid en licht, etc.

Dit maatregelenpakket correspondeert met het 'meest milieu vriendelijke alternatief' van het MER en is in de tripartiete overeenkomst met Havenbedrijf en BCTN (zie bijlage 21) opgenomen.

1.3. Het maatregelenpakket onderliggend wegennet komt tegemoet aan de wens van uw raad.

Het maatregelenpakket omvat de aanpassing van 2 kruispunten, een veilige oversteek voor fietsers op de kruising Van Wenaeweg / Hoogendijk en een rechtsafverbod voor vrachtwagens op de kruising Van Wenaeweg / Edisonweg.

Met deze maatregelen wordt naar onze mening voldaan aan de wens van uw raad zoals verwoord in uw motie van 25 maart 2009: goede infrastructurele maatregelen voor afwikkeling en doorstroming van extra vrachtverkeer en veilige oversteekmogelijkheden voor fietsers. In de MER is een nadere uitwerking van de kruising Hoogendijk / Van Wenaeweg opgenomen. Deze uitwerking is voor advies voorgelegd aan de Fietsersbond Drechtsteden. Een reactie is op dit moment nog niet beschikbaar.

1.4. Het maatregelenpakket onderliggend wegennet is ook zonder CT nodig.

Uit de verkeersanalyses blijkt dat deze maatregelen sowieso nodig zijn, dus ook zonder CT, echter pas op langere termijn als Nieuwland volledig is gevuld. Rijk en Provincie nemen de investering (€ 0.8 mln) nu voor hun rekening en halen de uitvoering naar voren: de maatregelen moeten zijn uitgevoerd bij ingebruikname van het CT.

Dit maatregelenpakket levert daarmee een positieve bijdrage aan bereikbaarheid en leefbaarheid. Bovendien hoeft deze, uiteindelijk toch noodzakelijke, investering niet door de gemeente gedragen te worden.

1.5. Aanpassing van het knooppunt A15/N3 bij Papendrecht is door het CT-project toegevoegd aan het regionale Programma Aansluitingen.

Aanvankelijk bestond het Programma Aansluitingen uit een 'Top 5'. In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO-MIRT) van oktober 2008 is besloten het programma uit te breiden tot een 'Top 6' door het knooppunt A15/N3 toe te voegen. Daar is wel een voorwaarde aan verbonden: 'uitgaande van overeenstemming over de locatie van het CT' (Artikel 6, lid 1 van de bestuurlijke overeenkomst van 26 juni 2009).

Aanpassing van dit knelpunt zal een positief effect hebben op de doorstroming van het verkeer, zowel op de A15, als de N3 en de N214.

De investering is geraamd op € 24 miljoen, voor rekening van Rijk en Provincie.

1.6. Er is een MER opgesteld met een bredere scope dan wettelijk verplicht.

Feitelijk is alleen de aanleg van de haven m.e.r.-plichtig. De scope is via de door uw raad vastgestelde richtlijnen zodanig verbreed dat een volledig inzicht wordt gegeven in de effecten van het CT als geheel en de maatregelen om de overlast te beperken.

1.7. De totale bijdrage van Rijk en Provincie aan het CT-project bedraagt circa € 33 miljoen.

Naast de bijdragen aan de maatregelen onderliggend wegnnet (€ 0.8 mln) en knooppunt A15/N3 (€ 24 mln) leveren Rijk en Provincie ook een bijdrage van € 8.3 mln aan de financiering van de onrendabele top op de aan te leggen haven.

1.8. Het huiswerkpunt 'Geluidsscherm A15' is in opdracht van de Drechtsteden onderzocht en heeft nieuwe informatie opgeleverd voor toekomstige behandeling van het knelpunt geluidsoverlast in Alblasserdam.

Het Drechtstedenbestuur heeft in 2 brieven aan het college van B&W dd. 3 mei 2010 en 4 juni 2010 (bijlagen 8 en 9) gerapporteerd dat vanuit wet- en regelgeving geen noodzaak voor een geluidsscherm kan worden aangetoond (NB: de vertrouwelijkheid van deze brieven is in deze fase niet meer van toepassing). Uit onderzoek van de Milieudienst ZHZ blijkt dat een scherm wel enig effect heeft, maar voor een relatief beperkt gebied binnen onze gemeente. De kosten worden geraamd op € 2,5 à € 4 mln, afhankelijk van de lengte van het scherm.

Het college heeft het voornemen uw raad op korte termijn te informeren over de wijze waarop zij (los van het dossier Containertransferium) de algehele geluidsproblematiek in de gemeente wil onderzoeken. Een mogelijkheid die wij onderzoeken is aan te haken bij de actualisatie van de regionale geluidsbelastingkaart die voorzien is voor 2011, die de basis is voor de lokale actieplannen geluid, waaraan alle Drechtstedengemeenten behalve Alblasserdam deelnemen.

1.9. Het huiswerkpunt 'Studie doorstromingsproblematiek A15' heeft opgeleverd dat dit onderwerp opnieuw op de MIRT-agenda staat.

In de bestuurlijke overeenkomst dd. 29 juni 2009 is overeengekomen dat t.b.v. het BO-MIRT een verkennende studie naar nut en noodzaak van een extra rijstrook zal worden gestart. Daarmee staat de doorstromingsproblematiek A15 weer op de BO-MIRT-agenda, waarvan hij in 2008 was afgevoerd. Het Drechtstedenbestuur heeft in daarnaast in haar bovengenoemde brief dd. 3 mei gemeld dat bovendien de door ons als te beperkt ervaren studie naar alleen de zuidbaan wordt uitgebreid naar een analyse van zowel de noord- als de zuidbaan. Deze studie wordt uitgevoerd als onderdeel van het Randstad Urgent Project Rotterdam VooRuit en zou moeten resulteren in een rapportage t.b.v. het BO-MIRT van het najaar 2010. Inmiddels is gebleken dat deze planning niet wordt gehaald, dat de verkenning start begin 2011 en de rapportage in de loop van 2011 volgt. Er zijn overigens naar onze mening voldoende argumenten aanwezig om snel met de studie te beginnen: de A15 Papendrecht – Gorinchem (noordbaan) is één van de weinige knelpunten uit de nationale file top-50 die nog niet wordt aangepakt, dit traject wordt als knelpunt omschreven in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) (tijdshorizon 2020 – 2028). Daarnaast toont de dynamische verkeersanalyse die t.b.v. het MER is gedaan (zie onder 2.2.) opnieuw aan dat de file op de A15 de hoofdoorzaak is van de bereikbaarheidsproblemen in Alblasserdam.

In de Stuurgroep Publiek dd. 11 juni 2010 is afgesproken (zie onder 1.11) dat het BO-MIRT in oktober 2010, rekening houdend met adviezen en besluiten van het Drechtstedenbestuur en van ons college, zal besluiten tot erkenning van de eventuele resulterende knelpunten en oplossingsrichtingen uit de doorstromingsstudie A15.

1.10. Over het huiswerkpunt 'zondagsrust' is een afspraak opgenomen in de tripartiete overeenkomst met HbR en BCTN (zie beslispunt 4 en bijlage 21)).

Er is overeengekomen dat de terminal op zondag aan de landzijde zal zijn gesloten voor vrachtauto's. Alleen aan de waterzijde zullen activiteiten plaatsvinden, in verband met de operationele koppeling met de Maasvlakte-terminals. Naar verwachting zullen op zondag regulier schepen behandeld worden, ter voorbereiding op de activiteiten aan de landzijde op maandag.

Op de overige dagen van de week zullen de portaalkranen 24 uur ingezet kunnen worden. Reachstackers zullen 's nachts beperkt worden ingezet, aangezien deze het meeste geluid produceren. Dit is eveneens opgenomen in de tripartiete overeenkomst.

1.11. Met de Stuurgroep Publiek is op 11 juni 2010 een besluitvormingstraject afgesproken waarin de bestuurlijke binding van alle partijen is geprogrammeerd.

Het tijdpad van besluitvorming in het najaar 2010 is daarbij zorgvuldig geformuleerd (zie bijlage 12). Stap 5 in dit tijdpad is belangrijk:

“Het BO-MIRT besluit in oktober 2010, rekening houdend met de adviezen en besluiten van het Drechtstedenbestuur en het College van Burgemeester en Wethouders van Alblasserdam, tot erkenning van de mogelijke uit de doorstromingsstudie A15, welke plaatsvindt in het kader van Rotterdam Vooruit, resulterende knelpunten en oplossingsrichtingen en om tot uitvoering van de aanpassing knooppunt A15/N3 en het lokale maatregelenpakket over te gaan. Het besluit van het BO MIRT wordt geëffectueerd als de gemeenteraad van Alblasserdam, conform het voorstel van het College van B&W, de ruimtelijke procedure in 2010 heeft gestart met het vrijgeven van het ontwerp-bestemmingsplan en het ten behoeve van het CT te wijzigen bestemmingsplan is bekrachtigd.”

Het BO-MIRT moet dus twee besluiten nemen: erkenning van de mogelijke resulterende knelpunten en oplossingsrichtingen uit de doorstromingsstudie A15 en uitvoering van de aanpassing knooppunt A15/N3 en het lokale maatregelenpakket. T.a.v. het eerste te nemen besluit is het standpunt van ons college en Drechtstedenbestuur dat dit los staat van het al dan niet gereed zijn van de verkennende doorstromingsstudie A15.

Als het BO-MIRT op 10 november dit besluit neemt dan is naar onze mening een bevredigend resultaat behaald op dit huiswerkpunt. Als dat niet het geval is dan heeft dat consequenties voor de start van de planologische procedure van het CT.

Wij willen dan ook, bij een positief oordeel van uw raad over de MER en het ontwerp bestemmingsplan, wachten met de start van de inspraakprocedure MER, resp. zienswijzenprocedure ontwerp bestemmingsplan tot na het BO-MIRT van 10 november 2010.

1.12. De begrenzing van de capaciteit tot 200.000 TEU per jaar aan de waterzijde en de beperking van op en overslag van gevaarlijke stoffen zijn publiekrechtelijk geborgd.

De op- en overslag van gevaarlijke stoffen is blijkens het MER dermate beperkt dat de inrichting niet vergunningsplichtig, maar meldingsplichtig is. Door de capaciteit aan de waterzijde en doorvoer van gevaarlijke stoffen (maximaal drie eenheden, resp. 10 ton verpakte gevaarlijke stoffen per etmaal) in de regels van het bestemmingsplan vast te leggen zijn BEVI-inrichtingen feitelijk uitgesloten. Daarmee is een extra (publiekrechtelijke) borging verkregen die aanvankelijk alleen via de privaatrechtelijke afspraken haalbaar leek. Een eventuele toekomstige vergunningaanvraag (voor een groter aandeel gevaarlijke stoffen) kan nu niet alleen aan de milieuwetgeving, maar ook aan het bestemmingsplan worden getoetst.

Aanvullend is de capaciteit van de terminal aan de landzijde in de tripartiete overeenkomst beperkt tot 180.000 ritten per jaar (zie beslispunt 4, punt 4.2.).

1.13. Ten behoeve van de MER zijn het afgelopen halfjaar aanvullende studies gedaan die een beter inzicht hebben opgeleverd in de milieu-, verkeers- en veiligheidseffecten van het CT en die een bijdrage hebben geleverd aan een betere verankering van de afspraken.

Dit betreft aanvullende studies naar externe veiligheid, luchtkwaliteit en verkeerseffecten (dynamische microsimulatie van de zuidelijke invoeger op de A15 en een simulatie van de verkeersafwikkeling tussen de A15 en het CT) en een uitwerking van de maatregelen t.b.v. de veiligheid voor fietsers op de kruising Hoogendijk / Van Wenaeweg. Deze zijn in het MER verwerkt (zie bijlage 13 en beslispunt 2) en voor zover relevant doorvertaald in het ontwerp bestemmingsplan.

1.14. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft begin september overeenstemming bereikt over een koopovereenkomst met de huidige eigenaar, Holcim BV.

Kanttekening m.b.t. vervuilende vrachtauto's:

Op de Maasvlakte 1 en 2 wordt een milieuzone ingesteld, waardoor vrachtwagens met een lagere categorie dan Euro 5 daar niet zijn toegestaan. Dit zou er toe kunnen leiden dat vrachtwagens van categorie 3 en 4 'uitwijken' naar het CT in Alblasserdam, totdat alle vrachtwagens aan de normen van categorie 5 voldoen. Het is nu niet bekend of dit tijdelijke effect zal plaatsvinden. Er is samen met HbR en BCTN nagegaan of dit bij voorbaat, hetzij publiekrechtelijk, hetzij privaatrechtelijk kan worden ondervangen.

Een milieuzone (publiekrecht) kan voor een heel bedrijventerrein (bijv. Nieuwland, of zelfs 'Werkgebieden') worden ingesteld, maar dat is een zeer ingrijpende maatregel met een forse impact voor alle bedrijven in het gebied. Juist vanwege die impact wordt een milieuzone doorgaans alleen ingesteld in een situatie van overschrijding van milieunormen teneinde op die manier het knelpunt op te lossen. Op Nieuwland is geen sprake van overschrijding van normen. Vervolgens is onderzocht of het privaatrechtelijk kan worden geregeld d.m.v. een afspraak in de tripartiete overeenkomst met HbR en BCTN, namelijk dat trucks met een lagere milieuklasse dan Euro 5 niet zijn toegestaan. Dat is in de praktijk echter niet te handhaven, aangezien de exploitant niet bepaalt welke wegtransporteurs van het CT gebruik maken en bovendien niet goed kan controleren (kan alleen via de kentekenregistratie bij de Rijksdienst Wegverkeer, maar dat werkt niet voor buitenlandse vrachtauto's).

Door ons is geconcludeerd dat maatregelen "bij voorbaat" niet mogelijk zijn. In overleg met Rijkswaterstaat en de exploitant zal worden nagegaan of het eventuele uitwijkgedrag kan worden gemonitord.

Alles overziende zijn wij van oordeel dat (onder voorwaarde van een bevredigend besluit van het BO-MIRT op 10 november of als er anderszins zekerheid is verkregen) er een bevredigend overall-resultaat is bereikt en dat wij aan de inspanningsverplichting uit de raadsmotie van 25 maart 2009 hebben voldaan.

Argumenten bij beslispunt 2 (aanvaarden MER Containertransferium Alblasserdam en vrijgeven voor inspraak):

2.1. Het MER is tot stand gekomen in nauw overleg met deskundigen van onze gemeente, het Intergemeentelijk Kenniscentrum Drechtsteden, de Milieudienst Zuid Holland Zuid en de wettelijke overlegpartners.

Het opstellen van een milieu effect rapport (MER) is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. In dit geval is de beoogde exploitant van de terminal (BCTN) opdrachtgever en is het MER opgesteld door de Grontmij.

Concept-versies van het MER zijn besproken met regionale deskundigen en de voorlaatste versie is gepresenteerd in een openbare Bijeenkomst voor Informatie en Opinie van uw raad op 14 juni, waarvoor ook de besturen van de omringende gemeenten waren uitgenodigd. De Nota van Beantwoording van de daar ontvangen reacties is inmiddels toegezonden aan de indieners van de reacties.

De concept MER is vervolgens als bijlage meegestuurd met het voorontwerp bestemmingsplan Containertransferium in de procedure ex. art. 3.1.1. van het Besluit Ruimtelijke Ordening.

2.2. Ten behoeve van de eindversie van het MER zijn aanvullende analyses verricht.

Mede in verband met de ontvangen reacties zijn nog drie aanvullende onderzoeken verricht, namelijk een actualisatie van het geluids- en luchtkwaliteitsonderzoek, een nadere beschrijving van de externe veiligheidssituatie en een simulatie van de verkeersafwikkeling tussen de A15 en het CT. Ook zijn de maatregelen voor de veiligheid van fietsers nader uitgewerkt.

- Uit het onderzoek naar **geluid** (bijlage 14) is gebleken, dat de combinatie van het container transferium en het verkleinde Holcim nergens leidt tot een toename ten opzichte van de huidige geluidsimmissie van Holcim.
- Uit het onderzoek naar de **luchtkwaliteit** (bijlage 14) is gebleken, dat in de onderzochte toetsjaren wordt voldaan aan de van toepassing zijnde normen voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2).
- Met betrekking tot **externe veiligheid** (zie MER, par. 5.5) is geconstateerd dat de op- en overslag van gevaarlijke stoffen dusdanig beperkt is dat er geen effect is op de lokale veiligheid en dat er geen relevante effecten vanuit de omgeving op de inrichting zijn. Wel is sprake van een niet significante toename van het groepsrisico op het CT-terrein, maar dit wordt dus niet veroorzaakt door op- en overslag van gevaarlijke stoffen op het CT zelf, maar andersom, door het bestaande vervoer van gevaarlijke stoffen over De Noord. Uw raad zal zich erover moeten uitspreken of dit verantwoord is. In het ontwerp vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan wordt dit onderbouwd (zie bijlage 17b en beslispunt 3, punt 3.3.).
- Uit het onderzoek naar de **verkeersafwikkeling** (zie MER, par. 5.2.) tussen CT en A15 blijkt dat in het prognosejaar 2020 in de avondspits sprake is van terugslag van de wachtrij op de zuidelijke uitvoeger Alblaserdam tot op de A15. Dit is een probleem dat zich ook zonder realisatie van het containertransferium voordoet. Het containertransferium heeft hier slechts een kleine impact op, aangezien de meerderheid van de ritten oostwaarts georiënteerd zal zijn. De voorgenen infrastructurale maatregelen (uitvoering in 2011) stellen het moment van terugslag op de A15 uit, maar lossen het probleem niet geheel op. De bottleneck op de zuidbaan van de A15 bij Papendrecht beïnvloedt de uitstroom van het onderliggend wegennet bij Alblaserdam. Al zonder containertransferium leidt dit tot filevorming op de Edisonweg en de Van Wenaeweg in noordwaartse richting. Bij realisatie van het containertransferium wordt de vertraging groter, hetgeen logisch is: ieder extra voertuig, van welk bedrijf dan ook, betekent een vergroting van het verkeersaanbod. Uit deze studie blijkt dus opnieuw dat de hoofdoorzaak van deze problematiek is gelegen op de A15 zelf (door de bottleneck bij Papendrecht).
- Voor de kruising Hoogendijk / Van Wenaeweg is ten behoeve van de **veiligheid voor fietsers** een set maatregelen uitgewerkt (zie MER, par. 5.2.) die nog voor commentaar is voorgelegd aan de Fietzersbond Drechtsteden.

Alle binnengekomen reacties uit de BIO en de wettelijke overleggronde, plus het commentaar vanuit het IKC en Milieudienst en de uitkomsten van de aanvullende onderzoeken zijn in het eindconcept (zie bijlage 13) verwerkt.

NB: In bijlage 15 worden de belangrijkste verschillen tussen het concept MER dd. 20 mei 2010 (besproken in de BIO van 14 juni) en het eindconcept dd. 7 september 2010 aangegeven.

2.3. *Op grond van het deskundigenoordeel van IKC Drechtsteden en Milieudienst Zuid Holland Zuid komen wij tot de conclusie dat het MER aanvaardbaar is.*

Deskundigen van IKC en Milieudienst hebben daarbij gekeken naar de volgende elementen:

- Of voldaan wordt aan de richtlijnen;
- Of de onderzoeken correct zijn uitgevoerd;
- Of de getrokken conclusies en aanbevelingen aannemelijk zijn.

De conclusie luidt dat het MER voldoende is.

Het advies van de Milieudienst dat betrekking heeft op de aspecten geluid, lucht, externe veiligheid en bodem is in bijlage 16 opgenomen. De Milieudienst concludeert dat m.b.t. deze aspecten de diepgang van het MER beperkt maar voldoende is.

De Milieudienst plaatst bij het aspect luchtkwaliteit de kanttekening dat de inpassing van het CT als zodanig niet tot een knelpunt leidt (geen overschrijding van normen), maar dat de ruimte voor ontwikkeling van toekomstige plannen binnen de gemeente kleiner wordt.

Enkele beperkte leemten in kennis zijn geconstateerd bij de aspecten, bodem, oppervlaktewater en natuur, maar die zijn niet van dien aard dat geen besluitvorming kan plaatsvinden (MER, hoofdstuk 8).

Wij zijn, mede op grond van deskundigenadvies van IKC en Milieudienst, van mening dat het MER aanvaardbaar is.

2.4. Het MER concludeert dat het duurzaam+-alternatief het Meest Milieuvriendelijk Alternatief is

In het MER zijn de effecten van twee alternatieven beschreven: het basisalternatief (100.000 TEU aan de bestaande kade en een deel van de nieuwe ingekaste kade) en het duurzaam+-alternatief (200.000 TEU aan de nieuwe ingekaste kade).

In het duurzaam+-alternatief zijn op het gebied van energie, geluid, licht en emissies allerlei aanvullende maatregelen getroffen om de inrichting zo duurzaam mogelijk te maken.

Het MER concludeert dat er binnen de competenties van de initiatiefnemer geen realistische maatregelen mogelijk zijn bovenop het duurzaam+-alternatief en de reeds bestuurlijk afgesproken verkeersmaatregelen. Het duurzaam+-alternatief is daardoor tevens het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

Tabel S1 op pag. 9 en 10 van het MER geeft een samenvatting van de beschreven effecten van het initiatief.

2.5. Met het aanvaarden van het MER wordt aangegeven dat de vestiging van het CT volgens de overeengekomen specificaties vanuit de optiek van milieugevolgen acceptabel wordt geacht.
Wij zijn van mening dat dit inderdaad het geval is en dat daarom tot besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan kan worden overgegaan.

2.6 Het meest-milieuvriendelijke alternatief uit het MER is verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan en de aanvullende privaatrechtelijke overeenkomsten
Hiervoor verwijzen wij u naar de argumenten bij de beslispunten 3 en 4.

Het MER bevat een aanzet voor een evaluatieparagraaf.

De effecten van het CT op de thema's verkeer, geluid en grondwater zullen worden geëvalueerd, zie pag. 101 van het MER. De wijze waarop dat zal gebeuren moet nog nader worden uitgewerkt. De monitoring van verkeerseffecten kan daarbij enerzijds verlopen via opgave van vervoersbewegingen door BCTN (opgenomen in tripartiete overeenkomst) en anderzijds via jaarlijkse verkeerstellingen op het wegennet rond Nieuwland, al dan niet in combinatie met een kentekenonderzoek van trucks, gedurende bijvoorbeeld de eerste drie jaren na ingebruikname van het CT.

Industrielawaai wordt meegenomen bij de melding van de inrichting t.b.v. het Activiteitenbesluit. De exacte geluidspecificaties van het materieel worden dan getoetst aan het zonebeheersmodel. Een vergunningvoorschrift kan bv zijn dat de aanvrager eenmalig een geluidmeting laat uitvoeren als hij in bedrijf is (ter verificatie van het prognosemodel). Daarna is het een reguliere handhavingstaak.

Alles overziende concluderen wij dat het MER voldoende gegevens bevat om tot besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan over te gaan. Daarom stellen wij u voor het MER Containertransferium Alblasserdam te aanvaarden en (onder voorwaarde van een bevredigend besluit van het BO-MIRT op 10 november) vrij te geven voor de inspraakprocedure.

Argumenten bij beslispunt 3 (instemmen met vrijgeven ontwerp BP voor de zienswijzenprocedure):

3.1 Het voorontwerp bestemmingsplan Containertransferium Alblasserdam is op 15 juni 2010 toegezonden aan de wettelijke overlegpartners in het kader van art 3.1.1. van het Besluit Ruimtelijke Ordening.

Wij hebben uw raad op 8 juni via een raadsinformatiebrief hiervan op de hoogte gesteld. Er zijn schriftelijke reacties binnengekomen van het Waterschap Rivierenland, de Inspectie VROM, de Provincie Zuid-Holland, de gemeenten Hendrik Ido Ambacht en Papendrecht en de Veiligheidsredio Zuid-Holland Zuid.

3.2 *In de bijgaande Nota van Beantwoording (Bijlage 19), die wij op 17 september 2010 hebben vastgesteld is weergegeven hoe met de binnengekomen reacties wordt omgegaan en in de Staat van Wijzigingen (Bijlage 18, eveneens door ons vastgesteld op 17 september 2010) is aangegeven hoe de reacties zijn verwerkt in het Ontwerp Bestemmingsplan Containertransferium Alblasterdam*

Er is daarbij meer dan evenredig aandacht besteed aan de aspecten externe veiligheid, het beperken van de tijdelijke exploitatie van de terminal aan de bestaande kade en het maximaliseren van de doorzet van containers via de terminal tot 200.000 TEU aan de waterzijde. Al deze zaken zijn in het bestemmingsplan benoemd en in de regels vastgelegd (zie bijlage 17). De Staat van Wijzigingen geeft een totaaloverzicht van de doorgevoerde veranderingen t.o.v. het voorontwerp bestemmingsplan.

3.3. *Ten behoeve van de zienswijzenprocedure is een concept vaststellingsbesluit opgesteld. Dit conceptbesluit (bijlage 17b) is een verplichte bijlage bij de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan. In dit vaststellingsbesluit is tevens de aanzet voor het evaluatieprogramma en de verantwoording van het groepsrisico opgenomen.*

3.4. *Met de ter inzage legging van een ontwerpbestemmingsplan ontstaan er wel juridische consequenties.*

De ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan betekent dat het plan wordt vrijgegeven voor de zienswijzenprocedure. Na een termijn van zes weken waarbinnen een ieder in de gelegenheid wordt gesteld zienswijzen in te dienen heeft de gemeente 12 weken de tijd om het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd vast te stellen. Het vrijgeven impliceert dat de gedachte activiteit aanvaardbaar wordt geacht.

Wij zijn van mening dat de vooroverlegreacties alsmede de relevante punten uit het MER voldoende zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan en stellen voor in te stemmen met het vrijgeven van het ontwerp voor de zienswijzenprocedure, onder voorwaarde van een bevredigend besluit van het BO-MIRT van 10 november 2010 of indien anderszins zekerheid is verkregen.

Argumenten bij beslispunt 4 (wensen en bedenkingen bij private overeenkomsten):

4.1 In de bilaterale overeenkomst tussen HbR en gemeente (zie bijlage 20) zijn de afspraken vastgelegd met betrekking tot eventuele planschadeclaims en de vergoeding van de kosten voor de gemeente

In deze overeenkomst worden eventuele planschade claims afgewenteld op het Havenbedrijf Rotterdam.

De contractuele afspraak over de vergoeding van de gemeentelijke kosten geldt als een anterieure grondexploitatieovereenkomst als bedoeld in art. 6.24 Wro.

4.2 In de tripartiete overeenkomst tussen HbR, BCTN en gemeente (zie bijlage 21) zijn afspraken vastgelegd over de BBT+-inrichting van de terminal, de zondagsrust en monitoring en handhaving.

De BBT+-maatregelen ('best beschikbare technieken plus') zijn benoemd en gekoppeld aan afspraken over monitoring en handhaving.

Ook is vastgelegd dat de duurzame exploitatie conform het duurzaam+pakket uiterlijk drie jaar na aanvang herinrichtingswerkzaamheden, dan wel uiterlijk 1 maand na eerste overslag aan de

definitieve kade moet plaatsvinden. Dit is ook in het bestemmingsplan geborgd (tijdelijk gebruik tot uiterlijk 1 januari 2014).

In het bestemmingsplan wordt de maximale doorzet van containers al gelimiteerd tot 200.000 TEU per jaar aan de waterzijde. In de private overeenkomst is daaraan toegevoegd een limitering tot 180.000 ritten per jaar aan de landzijde. Dit is namelijk gemakkelijker te monitoren en handhaven en relevanter voor de mogelijke verkeersoverlast.

De clausule over de zondagsrust kwam onder bij beslispunt 1 onder 1.10. al aan de orde.

Ook zijn afspraken vastgelegd over monitoring van de ritten aan de landzijde, de toepassing van de BBT+-maatregelen en de op- en overslag van gevaarlijke stoffen (ook geborgd via het bestemmingsplan).

4.3 Met deze private overeenkomsten wordt in combinatie met het bestemmingsplan een voldoende sluitend pakket aan juridische mogelijkheden gecreëerd om ook in de toekomst de externe effecten van het CT te monitoren en handhaven.

De tripartiete overeenkomst is een uniek voorbeeld van een privaatrechterlijke manier waarop bovenwettelijke eisen op het gebied van duurzaamheid kunnen worden vastgelegd.

Wij beschouwen de tekst van de beide overeenkomsten als een goed eindresultaat van de onderhandelingen en hebben het voornemen deze privaatrechtelijke overeenkomsten aan te gaan. Wij stellen uw raad voor eventuele wensen en bedenkingen ex. art. 169, lid 4 van de Gemeentewet kenbaar te maken

Wat mag het kosten?

De kosten van de investeringen in het onderliggend wegennet (€ 800.000,-) worden gedragen door Rijk en Provincie (zie Bestuursovereenkomst dd. 29 juni 2009).

De kosten van de planbegeleiding zijn geregeld in de bilaterale private overeenkomst met het Havenbedrijf die tevens dient als anterieure overeenkomst t.b.v. het bestemmingsplan.

Juridische aspecten

Het uitgangspunt is steeds geweest zoveel mogelijk publiekrechtelijk te regelen. Alles wat niet publiekrechtelijk geregeld kon worden is in de aanvullende privaatrechtelijke overeenkomsten vastgelegd.

Personele en organisatorische aspecten

nvt

Communicatie

MER en ontwerp bestemmingsplan worden tegelijkertijd ter inzage gelegd: de MER voor inspraak en het ontwerp bestemmingsplan voor zienswijzen.

Er kunnen dan zienswijzen ingediend worden tegen het MER zelf (als een onderliggend onderzoek van het bestemmingsplan) als tegen het ontwerp-bestemmingsplan sec.

Bij de ter inzage legging van het MER wordt ook een exemplaar naar de Commissie voor de m.e.r. verstuurd.

De zakelijke inhoud van de private overeenkomsten wordt, voor zover deze een rol vervullen als anterieure overeenkomst in het kader van het bestemmingsplan, door middel van een publicatie bekend gemaakt.

Er zal tevens een persbericht worden opgesteld en afzonderlijke communicatie met onze gemeente Papendrecht plaatsvinden. Tot slot zal het Drechtstedenbestuur van de voortgang van het dossier op de hoogte worden gesteld.

Uitvoering

Na afloop van de terinzagetermijn (in dit geval 6 weken) brengt de Commissie voor de m.e.r. binnen 5 weken advies uit. Ze beperkt zich bij haar beoordeling van de inspraak tot de wezenlijke, inhoudelijke en m.e.r.-gerelateerde hoofdzaken. De Commissie weegt altijd de zwaarte van eventuele tekortkomingen af. Wanneer zij bij de toetsing van het MER constateert dat er essentiële informatie voor het te nemen besluit ontbreekt, stuurt zij het bevoegd gezag een voorlopig advies waarin deze conclusie verwoord staat. Er zijn dan twee mogelijkheden: 1. de Commissie brengt dit advies uit of 2. het bevoegde gezag vraagt de Commissie de advisering op te schorten om de initiatiefnemer de gelegenheid te geven het MER aan te vullen. De Commissie schort de advisering voor een beperkte periode (ca. 6 weken) op.

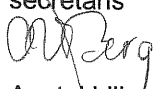
Afgezien van het advies van de Commissie kan het bevoegd gezag tevens tot aanvulling van het MER besluiten naar aanleiding van de inspraakreacties op het MER of adviezen van andere wettelijke adviseurs (denk aan een VROM-Inspectie).

Resumerend: als het bevoegd gezag het MER aanvaardt, kan het bevoegd gezag alleen nog een besluit tot aanvulling van het MER nemen wanneer die behoefte om aanvulling afkomstig is uit de inspraak of het toetsingsadvies van de Commissie. Aanvulling van het MER moet plaatsvinden alvorens een besluit te nemen over het m.e.r.-plichtig besluit (vaststelling bestemmingsplan)

Evaluatie

Een aanzet voor een evaluatieprogramma is opgenomen in MER en ontwerp bestemmingsplan en vaststellingsbesluit. Afspraken over monitoring zijn opgenomen in de tripartiete overeenkomst.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders

secretaris

Aantal bijlagen: 21

burgemeester


Bijlagen Raadsvoorstel besluitvorming containertransferium

Bijlagen liggen ter inzage in de leeskamer van de gemeenteraad, kamer 14, op het gemeentehuis. De bijlagen zijn ook beschikbaar via www.alblasserdam.nl.

1. Motie gemeenteraad 25 maart 2009
2. Motie gemeenteraad 8 juli 2009
3. Bestuurlijke overeenkomst 29 juni 2009
4. Startnotitie MER containertransferium dd. 29 juli 2009
5. Raadsinformatiebrief 29 september 2009
6. Advies commissie voor de mer dd. 8 december 2009
7. Vastgestelde richtlijnen (incl. amendement) 27 januari 2010
8. Brief Drechtstedenbestuur aan B&W Alblasserdam dd. 3 mei 2010
9. Brief DSB aan B&W Alblasserdam dd. 4 juni 2010
10. Verslag Bestuurlijk Overleg HbR – gemeente Alblasserdam dd. 4 juni 2010
11. Nota van Beantwoording van vragen bij het concept MER dd. 24 augustus 2010
12. Verslag incl. besluit Stuurgroep Publiek dd. 11 juni 2010
13. De Milieu Effect Rapportage Containertransferium, eindversie dd. 7 september 2010
14. Eindrapport DGMR
15. Overzicht wijzigingen in MER t.o.v. conceptversie mei
16. Advies Milieudienst ZHZ t.b.v. aanvaardbaarheidstoets MER
17. Ontwerp Bestemmingsplan CT
 - 17a Verbeelding (plankaart)
 - 17b Concept vaststellingsbesluit

18. Staat van wijzigingen voorontwerpbestemmingsplan
19. Nota van Beantwoording zienswijzen wettelijk overleg ex art 3.1.1. BRO
20. Bilaterale overeenkomst met Havenbedrijf Rotterdam
21. Tripartiete overeenkomst met Havenbedrijf Rotterdam en BCTN

WvdL, 20100914