

NOTA VAN BEANTWOORDING

STARTNOTITIE M.E.R.

CONTAINERTRANSFERIUM ABLASSERDAM

Gemeente Ablasserdam

NOTA VAN BEANTWOORDING

STARTNOTTIE M.E.R.
CONTAINERTRANSFERIUM ALBLASSERDAM

Gemeente Alblasserdam

Colofon:

Contactpersonen: W. van der Linden, M. Kleverwal
Product: Nota van beantwoording

Status: ~~3^e concept, Alblasserdam 9 december 2009~~
~~Aangepaste versie 21 januari 2010~~
Vastgestelde versie 27 januari 2010

INLEIDING

Voor u ligt de Nota van beantwoording met betrekking tot de Startnotitie m.e.r. Containertransferium Alblasserdam

Inleiding

Op 14 september 2009 hebben Burgemeester en Wethouders van de gemeente Alblasserdam, ten behoeve van een nog op te stellen Milieueffectrapport (MER), een Startnotitie m.e.r. Containertransferium Alblasserdam ontvangen van het Havenbedrijf Rotterdam N.V.

De voorgenomen activiteiten van het Havenbedrijf Rotterdam die worden beschreven in de Startnotitie zijn niet mogelijk zonder havenfaciliteiten. De aanleg van de haven en een kade aan de Noord nabij het “Nedstaalcomplex” is een m.e.r.-plichtige activiteit. De Startnotitie is een eerste stap in een procedure die moet leiden tot het opstellen van een Milieueffectrapport (MER). De procedure start met het indienen bij het bevoegd gezag (de gemeenteraad) van een startnotitie door de initiatiefnemer (het Havenbedrijf Rotterdam N.V.). Het bevoegd gezag stelt na publicatie van de Startnotitie en de zienswijzenperiode de inhoud van richtlijnen voor het MER vast. Zij doet dat op basis van het (verplichte) advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, de adviezen van de andere wettelijke adviseurs en op basis van de ingekomen zienswijzen.

In deze Nota van beantwoording wordt aangegeven of zienswijzen zijn meegenomen in de richtlijnen.

Status Startnotitie

De Startnotitie beschrijft wat de voorgenomen activiteit (containertransferium) inhoudt, waarom welke alternatieven zijn afgefallen en welke varianten in het MER onderzocht worden. Ook wordt aangegeven op welke aspecten deze alternatieven in het MER beoordeeld worden.

Status Nota van beantwoording

De Nota van beantwoording gaat inhoudelijk niet in op de geuite zienswijzen. In deze nota wordt ‘slechts’ geconstateerd of de reactie is opgenomen in een richtlijn waaraan het op te stellen Milieueffectrapport moet voldoen.

In deze Nota van beantwoording zal ook een doorverwijzing plaats kunnen vinden naar het nog op te stellen bestemmingsplan. Dat bestemmingsplan is het uiteindelijke m.e.r.-plichtige besluit.

Het Milieueffectrapport zelf zal uiteindelijk, waar relevant, inhoudelijk moeten ingaan op de reacties.

Zienswijzen

De Startnotitie m.e.r. Containertransferium Alblasserdam heeft met ingang van 24 september 2009 tot en met 4 november 2009 voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder zijn of haar zienswijze over de op te stellen richtlijnen kenbaar maken bij de gemeenteraad. Daarnaast is Startnotitie toegezonden aan wettelijk adviseurs en de commissie voor de milieueffectrapportage in Utrecht. Op 13 oktober 2009 is er een inloopavond georganiseerd waarbij er kennis kon worden genomen van het voorgenomen initiatief en er vragen konden worden gesteld.

Het eerste deel van de Nota bevat een overzicht van alle ingekomen reacties. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar reclamanten en wettelijk adviseurs. Ook wordt ingegaan op de Richtlijnen. Het tweede deel van de Nota benoemt de inhoudelijke punten en de reactie daar op. Per reclamant zijn in een viertal kolommen opgenomen:

- Naam en adres
- Samenvatting van de zienswijze
- Reactie op de zienswijze en;
- Opgenomen in richtlijn:.

Vervolg

De richtlijnen bepalen welke alternatieven, welke milieugevolgen en welk detailniveau in het op te stellen MER moet worden behandeld. Het op te stellen MER moet dus daarmee voldoen aan de richtlijnen die vooraf worden vastgesteld. Na gereedkoming van het MER worden de richtlijnen gebruikt om het MER te beoordelen.

DEEL I

OVERZICHT

De volgende reacties zijn ingediend:

Nummer	Naam, adres, woonplaats	Dagtekening / datum binnenkomst
1	Mw. A. Noorlander Ruigenhil 66, 2952 AR, ALBLASSERDAM Dhr. K. Boon Ruigenhil 74, 2952 AR, ALBLASSERDAM	Ongedateerd / 16 oktober 2009
2	Dhr. M. Snieder Zeelt 78, 2954 BJ, ALBLASSERDAM	20 oktober 2009 / 22 oktober 2009
3	Waterschap Rivierenland Postbus 599, 4000 AN, TIEL	3 november 2009 / 4 november 2009
4	Gemeente Papendrecht Postbus 11, 3350 AA, PAPENDRECHT	3 november 2009 / 4 november 2009

De volgende wettelijke adviseurs hebben een advies uitgebracht.

Nummer	Naam, adres, woonplaats	Dagtekening / datum binnenkomst
5	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Ministerie van OCW Postbus 1600, 3800 BP, AMERSFOORT	7 oktober 2009 / 8 oktober 2009

De Commissie voor de m.e.r. uit Utrecht heeft op 8 december 2009 een advies uitgebracht over de op te stellen richtlijnen. Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie kennis genomen van de ingediende zienswijzen en deze bij de advisering betrokken. De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER:

- A. een beschrijving van de bijdrage van het voornemen aan de tweeledige doelstelling:
 - het vergroten van de efficiency van vervoer van containers van en naar de Maasvlakte;
 - het beperken van de doorstromingsproblematiek en milieuhinder rond de ruit van Rotterdam;
- B. de effecten van het voornemen op de lokale verkeersafwikkeling en de veiligheid voor fietsers, als ook de maatregelen om de verkeersafwikkeling en de veiligheid voor de fietsers te verbeteren;
- C. de effecten van het voornemen op de nautische veiligheid en maatregelen om de veiligheid te verbeteren;
- D. een publieksvriendelijke samenvatting van het MER, voorzien van overzichtelijk en 'leesbaar' kaartmateriaal.

In het advies van de Commissie geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De gemeenteraad stelt mede op grond van dit advies de richtlijnen van het MER op en vast.

Het advies van de Commissie en ingekomen reacties zijn als bijlagen aan deze Nota gehecht. De richtlijnen zijn op de volgende pagina's verwoord.

Richtlijnen

De zienswijzen, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed alsmede het gemeentelijke standpunt zelf, hebben geleid tot de formulering van de navolgende richtlijnen (onderverdeeld naar een aantal kernpunten):

Richtlijnen

1. Hoofdpunten

Voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming dient het Milieueffectrapport (MER) in ieder geval onderstaande informatie te bevatten:

- Een beschrijving van de bijdrage van dit voornemen aan de tweeledige doelstelling:
 - o Het vergroten van de efficiency van vervoer van containers van en naar de Maasvlakte;
 - o Het beperken van de doorstromingsproblematiek en milieuhinder rond de ruit van Rotterdam;
- De effecten van dit voornemen op de lokale verkeersafwikkeling en de veiligheid voor fietsers, als ook de maatregelen om de verkeersafwikkeling en de veiligheid voor de fietsers te verbeteren;
- De effecten van dit voornemen op de nautische veiligheid en maatregelen om de veiligheid te verbeteren;
- Een publieksvriendelijke samenvatting van het MER, voorzien van overzichtelijk en 'leesbaar' kaartmateriaal;
- De beschrijving van de effecten van dit voornemen dient per aspect de relevante omgeving te betreffen.

Het bevoegd gezag bouwt in deze richtlijnen voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in deze richtlijnen niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van het bevoegd gezag in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

2. Achtergrond en besluitvorming

2.1 Achtergrond

- Hoofdstuk 2.3 van de startnotitie gaat in op het nut en de noodzaak van een (centraal) containertransferium ten oosten van de zogenaamde ruit van Rotterdam, langs de A15. Beschrijf in het MER het nut en de noodzaak zodanig, dat het ook begrijpelijk is voor diegenen die geen kennis hebben van containerlogistiek. Beschrijf daarbij in hoeverre de realisatie van een centraal containertransferium bijdraagt aan de tweeledige doelstelling van dit voornemen:
 - het vergroten van de efficiency van vervoer van containers van en naar de Maasvlakte. Ga in op zowel de absolute als de relatieve bijdrage van het transferium aan het totale goederentransport van de Maasvlakte tot in het achterland en vice versa.¹ Onderbouw de capaciteit van het transferium in de context van dit totale goederentransport.
 - het beperken van de doorstromingsproblematiek en milieuhinder rond de ruit van Rotterdam.
- Licht de locatiekeuze van de CT toe tegen de achtergrond van a. de kleinere oppervlakte dan waarvan in de oorspronkelijke locatiestudie werd uitgegaan en b. recente nieuwe ontwikkelingen, zoals de realisatie van een containerterminal in Ridderkerk en de verwachte realisatie van een containerterminal in Haaften.
- Beschrijf de gevolgen van recente ontwikkelingen in de markt voor containervervoer, zowel internationaal als nationaal op zowel nut en noodzaak als haalbaarheid van het voornemen.

¹ Besteed aandacht aan de (status van de) initiatieven voor containertransferia in Amsterdam en Moerdijk.

2.2 Beleid en besluiten

- De startnotitie gaat vrijwel niet in op het geldende beleid en de te nemen besluiten. Beschrijf in het MER het relevante nationale, provinciale en lokale beleid en wet- en regelgeving. Geef aan welke concrete randvoorwaarden hieruit voortkomen voor het initiatief. Bespreek vooral die kaders die direct van invloed zijn op de milieuaspecten van dit voornemen.
- Het MER wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over de wijziging van het bestemmingsplan. Beschrijf en visualiseer in een duidelijk stroomschema alle benodigde procedurestappen en besluiten die nog meer nodig zijn voor de realisatie van het voornemen en wie deze besluiten dient te nemen.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Algemeen

- Met het containertransferium wordt beoogd op jaarbasis 200.000 TEU aan de waterzijde te behandelen. In de startnotitie is geen opgave dan wel maximum gesteld aan de landzijde. Geef inzicht in het aantal vervoersbewegingen aan landzijde en in de omvang van de opslag van lege containers. Geef inzicht in de wijze waarop wordt omgegaan met het empty depot, mede in het licht van eerdere stukken (o.a. Integrale Rapportage Randstad Urgent Projectgroep 15, 2008) waarin sprake is van de noodzaak van een groot empty depot (circa 6 ha).
- De startnotitie is niet duidelijk over de bedrijfstijden van het CT in de onderscheiden alternatieven. Het gaat om een “basisalternatief” en een “duurzaam+alternatief”. In beide gevallen wordt voor wat betreft de bedrijfstijden gesproken over een minimale en maximale variant. Geef daartoe een helder inzicht in de bedrijfstijden, incl. de zondagen, en de activiteiten die op de terminal plaatsvinden, zowel aan de land- als de waterzijde, in relatie tot wat daarover is vastgelegd in de bestuurlijke overeenkomst van 29 juni 2009.
- Beschrijf en geef middels beeldmateriaal aan hoe het transferium en Holcim Betonprodukten BV zich tot elkaar verhouden. Beschrijf of Holcim Betonprodukten BV bepaalde bedrijfsactiviteiten gaat staken of dat het in ongewijzigde vorm in bedrijf blijft.
- Beschrijf de mogelijke nadelige effecten door verkeers- en milieuoverlast tijdens de bouwfase van het CT.

Het MER dient zich wat betreft de alternatieven te richten op het basisalternatief en het duurzaam-plus-alternatief, waarbij het duurzaam-plus-alternatief tevens kan gelden als het meest milieuvriendelijke alternatief. Deze beide moeten worden vergeleken met het referentie-alternatief.

3.2 Meest milieuvriendelijke alternatief

- Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:
 - uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
 - binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.
- De startnotitie bevat een aanzet voor een mma. Daarnaast dient bij de beschrijving van dit alternatief aandacht besteed te worden aan maatregelen ter verbetering van de nautische veiligheid en de verkeersveiligheid (met name voor fietsers).

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Uitgangspunt beschrijving milieugevolgen

- In een eerder stadium is als uitgangspunt gehanteerd dat de huidige gebruiker van het terrein, de inrichting Holcim Betonprodukten BV, geheel zou verdwijnen om plaats te maken voor het transferium. Inmiddels blijkt dat Holcim op de huidige plek gevestigd blijft en dat het transferium op hetzelfde terrein gerealiseerd gaat worden. In het MER dient bij de beschrijving van de

milieugevolgen te worden aangegeven of deze veranderde situatie ook als uitgangspunt in de milieuonderzoeken is gehanteerd.

- Betrek bij de milieugevolgen ook de pieken van de milieubelasting in beeld.

4.2 Milieugevolgen ten aanzien van woningen aan Ruigenhil en het woonwagencentrum

- Geef aan welke milieueffecten mogelijk kunnen optreden voor de woningen aan de Ruigenhil en het woonwagencentrum en hoe deze milieueffecten zullen worden beperkt.

4.3 Lokale verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

- Beschrijf in het MER de effecten op de afwikkeling van het wegverkeer tussen het containertransferium en de A15. Geef daarbij specifiek aan of de capaciteit van de kruispunten voldoet en of maatregelen aan deze kruispunten noodzakelijk zijn. Breng daarbij ook de pieken in het verkeersaanbod in beeld.
- Het vrachtverkeer van en naar het transferium kruist de doorgaande fietsroute van Alblasterdam naar Papendrecht, die veel door scholieren wordt gebruikt. Breng de effecten van het voornemen op de veiligheid voor fietsers in beeld en geef aan welke maatregelen getroffen kunnen worden om de veiligheid te verbeteren.

4.4 Nautische veiligheid

- Beschrijf in het MER:
 - de hinder die passerende scheepvaart op de Noord kan ondervinden van manoeuvrerende en aan de langskade afgemeerde schepen;
 - de hinder die aan de langskade afgemeerde schepen kunnen ondervinden van passerende scheepvaart;
 - de effecten voor passerende scheepvaart tijdens de aanleg van de langskade;
 - de maatregelen die mogelijk zijn om bovenstaande effecten te beperken.
- In de startnotitie wordt aangenomen dat er voldoende ruimte en tijd beschikbaar is voor aan- en afmeermanoeuvres. Onderbouw deze aanname zoveel mogelijk kwantitatief.

4.5 Waterkering

- Geef aan hoe de voorliggende waterkering wordt ingepast in het plan (n.a.v. zienswijze Waterschap)

4.6 Bodem

- Op de beoogde locatie voor het voornemen bevindt zich een voormalige vuilstort. Ook is er op een deel van de locatie teerhoudend asfaltgranulaat (TAG) toegepast.

Beschrijf indien ter plaatse grondverzet nodig is, wat er met de te verwijderen grond en eventueel te verwijderen TAG gebeurt en hoe verder met de aanwezigheid van TAG wordt omgegaan. Breng de beoogde ligging van de CT, de ligging van de TAG en de voormalige vuilstort in beeld. Geef aan hoe in de huidige situatie de monitoringsplicht ten aanzien van de vuilstortplaats en de TAG is geregeld en hoe dat in de toekomst zal worden ingevuld.

4.7 Externe veiligheid

- Geef in het MER de huidige situatie en de autonome ontwikkeling weer ten aanzien van transporten van gevaarlijke stoffen over weg, spoor- en water (aard, omvang, modal split, routing).
- Tijdens het locatiebezoek van de commissie voor de m.e.r. is duidelijk geworden, dat overslag van containers met gevaarlijke stoffen die vallen in klasse 1 en klasse 6 van de ADNR5 (en de ADR6) niet zal worden toegestaan.
 - Beschrijf zowel ten aanzien van opslag, overslag en transport op welke (overige) gevaarlijke stoffen het voornemen wel betrekking heeft en wat de te verwachte aantallen zijn (verwachte verdeling naar de verschillende overige ADNRklassen). Breng eveneens de risico's van de op- en overslag van gevaarlijke stoffen in beeld.

- Gekoppeld aan voorgaand punt: beschrijf of sprake is van een meldingsplichtige dan wel vergunningplichtige situatie. Indien sprake is van een vergunningplichtige situatie dient een QRA voor de weg en het transferium te worden uitgevoerd.²
- Breng de toename van risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de lokale wegen tussen A15 en CT in beeld.
- Breng eveneens de toename in risico als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen over het water in beeld. Eventueel kan worden volstaan met een kwalitatieve onderbouwing.

4.8 Geluid, industrielawaai

- Beschrijf ten aanzien van industrielawaai of de vestiging van het CT past binnen de gereserveerde geluidruimte in het (ontwerp)-zonebeheerplan, met name in relatie tot de inrichting Holcim Betonprodukten BV.

5. Overige aspecten

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie', 'evaluatieprogramma' en 'samenvatting van het MER' heeft de raad geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

² In geval van een melding kan worden volstaan met een beschrijving van de gevaarlijke stoffen en de te verwachte aantallen.

DEEL II

	Naam, adres, woonplaats	Samenvatting	Reactie	Opgenomen in richtlijn
1	Mw. A. Noorlander Ruigenhil 66, 2952 AR, ALBLASSERDAM Dhr. K. Boon Ruigenhil 74, 2952 AR, ALBLASSERDAM	1. Houdt het initiatief rekening met bewoning aan de Ruigenhil v.w.b. aspecten als fijnstof, geluid en dergelijke.	1. Woningen en status (ligging op een gezoneerd bedrijventerrein) zullen in het MER onder effecten benoemd worden.	4.2
2	Dhr. M. Snieder Zeelt 78, 2954 BJ, ALBLASSERDAM	1. De prognoses m.b.t. tot de groei van volumes zijn door initiatiefnemer naar beneden bijgesteld; er is vooralsnog geen optimale afhandeling van binnenvaartschepen door de zeehaventerminals; 2. Het aantal bewegingen van 500.000 is waarschijnlijk gebaseerd op het hele Holcimterrein; 3. Een extra schakel d.m.v. een transferium is overbodig en zal in de praktijk niet werkbaar blijken. Nut noodzaak; 4. De lokale wegen zullen tijdens de spits niet in staat zijn om het aantal bewegingen te verwerken. Verdere congestie wordt verwacht; 5. Over een verbreding A15 en een geluidscherm wordt niet gesproken; 6. Het is noodzakelijk dat de afhandeling van schepen via exclusieve terminals plaatsvindt. Marktpartijen en rijksoverheid moeten daartoe stappen ondernemen; 7. Er zijn goede afspraken noodzakelijk m.b.t. het punt externe veiligheid.	1., 2., 3 en 6. Het betreft hier opmerkingen die betrekking hebben op nut en noodzaak van het initiatief. Dit zijn aspecten waarin in het MER aandacht voor zal zijn. 2. en 4. Verkeersafwikkeling en doorstroming zijn aspecten waar in het MER aandacht moet worden besteed. 5. Deze problematiek valt buiten de scope van het MER voor dit initiatief. 7. Het MER behandelt externe veiligheid. Type en omvang van gevaarlijke stoffen zullen inzichtelijk gemaakt worden.	2.1 2.2 3.1 4.1 4.3 4.7
3	Waterschap Rivierenland Postbus 599, 4000 AN, TIEL	1. De constatering dat er voldoende waterberging is gereserveerd in Polder Nieuwland is te voorbarig. Een onderzoek naar het	1. Het waterhuishoudkundige systeem van het initiatief wordt in het kader van de terreininrichting en niet in het kader van het	4.3 4.5

	Naam, adres, woonplaats	Samenvatting	Reactie	Opgenomen in richtlijn
		waterhuishoudkundig systeem wordt voorgestaan. 2. Oplossingen om de verkeerssituatie te verbeteren kunnen leiden tot de noodzaak van compenserende waterberging. 3. De tekst van de startnotitie bevat onjuistheden v.w.b. gebruik van termen. 4. De voorliggende waterkering wordt niet door het Waterschap op hoogte gebracht zoals de Startnotitie suggereert. Het Waterschap neemt de waterkering in beheer na versterking van de waterkering. 5. Bij verlegging en bouwwerken in de keurzone van de waterkering is de keur van toepassing. Voorgesteld wordt om het thema waterkering toe te voegen bij het beoordelingskader op met name de aspecten inpassing verlegging voorliggende waterkering en dijk kruisingen van toeweg. Verleggen van de waterkering betekent een legger- of keurwijzigingsprocedure. 6. het Waterschap heeft een rol in het watertoetsproces.	MER bezien. Uitgangspunt is afwatering op de Noord. 2. De verkeersoplossingen passen binnen de vigerende bestemmingsplannen. Waterberging is in dat kader bekeken en beoordeeld. De lokale verkeersafwikkeling is evenwel punt van aandacht in het MER. 3. In voorkomende gevallen zal het MER de juiste termen bevatten. 4. De status en behandeling van de voorliggende waterkering is in het kader van het MER niet aan de orde. 5. Het thema waterkering is gedeeltelijk een aspect dat in het MER nader onderzoek moet worden omdat het MER ingaat op de milieueffecten van het initiatief. Daarnaast zijn het bestemmingsplan en de mogelijk te volgen legger- of keurwijzigingsprocedure geëigende kaders voor dit thema. 6. Het Waterschap wordt in dat kader actief betrokken bij het op te stellen bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is het uiteindelijke mer-plichtige besluit.	
4	Gemeente Papendrecht Postbus 11, 3350 AA, PAPENDRECHT	1. Aangedrongen wordt op breder en uitgebreider onderzoek naar het voorkomen van sluipverkeer op het wegennet van Papendrecht en het bewaken en bevorderen van verkeersveiligheid voor vooral fietsers. 2. De aspecten luchtkwaliteit en geluid (zowel wegverkeerslawaaï als industrielawaai) verdienen extra aandacht. 3. Er dient duidelijkheid te komen over de	1. De bestaande verkeersstudies zijn breed en uitgebreid uitgevoerd. Een nieuwe studie zal daar naar verwachting geen nieuwe feiten en omstandigheden aan toevoegen. Het MER zal hier overigens aandacht aan besteden. Commissie) 2. De aspecten luchtkwaliteit en geluid worden in het MER benoemd en onderzocht. 3. De tijdelijke oplossing fungeert als	3.1 3.2 4.3 4.8

	Naam, adres, woonplaats	Samenvatting	Reactie	Opgenomen in richtlijn
		tijdelijke oplossing / tijdelijke inrichting zowel naar tijdsperiode als naar daaraan te verbinden voorwaarden.	basisalternatief en zal als zodanig in het MER beschreven worden.	
5	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Ministerie van OCW Postbus 1600, 3800 BP, AMERSFOORT	1. Het benoemde aspect landschap zou moeten worden herbenoemd tot “zicht en licht” omdat de term landschap veel meer omvat 2. Beoordeling van de aspecten cultuurhistorie en archeologie is niet helder: gaat het om een kwantitatieve of kwalitatieve beoordeling en welke normen betreft het?	1. Er zijn geen bezwaren tegen een andere benaming. 2. In het kader van het bestemmingsplan Polder het Nieuwland is het aspect archeologie bekeken. De resultaten zijn verwoord in de Startnotitie.	-