

**Aangepaste versie dd. 21 januari 2010**

**Vergadering** : 27 januari 2010

**Nummer** : Raad 2010/004

**Datum voorstel** : 21 januari 2009

**Portefeuillehouder** : C.E.J. Leeuwis  
078 69 21 311 c.e.j.leeuwis@alblasserdam.nl

**Primaathouder** : W. van der Linden  
078 639 6156 w.vander.linden@dordrecht.nl

**Onderwerp** : Vaststelling richtlijnen voor het milieueffectrapport containertransferium

**Soort voorstel** : Ruimtelijk perspectief

---

**Voorstel:**

1. vaststellen van de richtlijnen voor het Milieueffectrapport Containertransferium Alblasserdam conform de gewaarmerkte bijlage
2. instemmen met Nota van Beantwoording ingediende zienswijzen bij Startnotitie m.e.r. Containertransferium Alblasserdam

---

**Inleiding**

Bijgaand voorstel betreft de vaststelling van de richtlijnen voor het Milieueffectrapport voor het containertransferium (CT), de eerste stap in de procedure waarbij u als raad een formele positie heeft. Voor een totaalbeeld van de te doorlopen procedures verwijzen wij u naar de Raadsinformatiebrief dd. 29 september 2009 (zie bijlage 1).

Onderdeel van deze procedures is een m.e.r.-procedure aangezien op Nieuwland een haven wordt aangelegd, waarin het Bestemmingsplan Nieuwland niet voorziet. De aanleg van deze haven is m.e.r.-plichtig. Daartoe heeft de initiatiefnemer op 11 september 2009 een startnotitie m.e.r. bij de gemeente ingediend.

De startnotitie m.e.r. heeft van 24 september tot en met 4 november ter inzage gelegen. In totaal zijn hierop 4 zienswijzen ingediend.

De startnotitie is voor advies voorgelegd aan de wettelijke adviseurs. Alleen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is een advies binnengekomen.

De startnotitie is voor advies voorgelegd aan de commissie voor de m.e.r., die op 23 oktober een werkbezoek heeft afgelegd.

Wij hebben op 17 november de commissie voor de m.e.r. schriftelijk geïnformeerd over onze aandachtspunten bij de op te stellen richtlijnen (zie bijlage 2).

De commissie voor de m.e.r. heeft op 8 december 2009 op basis van de startnotitie, het werkbezoek en de binnengekomen zienswijzen een advies over de op te stellen richtlijnen uitgebracht (zie bijlage 3).

Conform de wettelijk voorgeschreven procedure stelt het bevoegd gezag (in dit geval de gemeenteraad) uiteindelijk de richtlijnen vast waaraan het op te stellen Milieueffectrapport (MER) moet voldoen. Daarmee bepaalt het bevoegd gezag welke alternatieven en welke milieugevolgen en welk detailniveau in het MER moeten worden behandeld.

De raad betreft daarbij het advies van de commissie voor de m.e.r. en de binnengekomen zienswijzen. De raad kan het advies van de commissie voor de m.e.r. ongewijzigd overnemen, maar heeft ook de mogelijkheid om het advies gemotiveerd aan te vullen, te wijzigen of op onderdelen van het advies af te wijken.

#### **Wat willen we bereiken (doelstelling)?**

Het MER is een hulpmiddel om te komen tot een besluit (in dit geval de vaststelling van een bestemmingsplan) waarin de milieueffecten voldoende zijn meegewogen. Daarom is het doel de vaststelling van een set richtlijnen voor het MER, opdat het MER voldoende inzicht geeft voor een verantwoord besluit.

#### **Wat gaan we ervoor doen?**

- A. Vaststellen richtlijnen
- B. Beantwoorden ingediende zienswijzen

#### **Ad A. Vaststelling richtlijnen.**

##### **Vooraf**

Bij het opstellen van de richtlijnen is gebruik gemaakt van het advies van de commissie voor de m.e.r., de ingediende zienswijzen en van de aandachtspunten die ons college heeft verwoord in de brief van 17 november 2009 aan de commissie voor de m.e.r..

Wij stellen voor om het advies van de commissie voor de m.e.r., met uitzondering van één onderdeel, integraal over te nemen. De uitzondering heeft betrekking op de te onderzoeken alternatieven. De commissie stelt dat de initiatiefnemer zich voor wat betreft het MER kan beperken tot alternatieven die aannemelijk maken dat de realisatie van het voornemen past binnen de beschikbare milieuruimte. In de Bestuurlijke Overeenkomst van 29 juni 2009 zijn echter afspraken gemaakt over de duurzaam-plus-variant. Deze variant gaat verder dan publiekrechtelijk kan worden afgedwongen. Wij hechten eraan dat deze variant als voorkeursalternatief in het MER wordt uitgewerkt, conform de inhoud van de startnotitie.

Daarnaast stellen wij voor om, naar aanleiding van onze aandachtspuntenbrief en de ingediende zienswijzen, een aantal punten in de richtlijnen op te nemen in aanvulling op het advies van de commissie voor de m.e.r.. Deze punten gaan in enkele gevallen verder dan wat in een milieueffectrapport gebruikelijk is, maar zijn volgens ons van belang voor de behandeling van de zienswijzen en voor de keuzes die aan de raad bij de behandeling van het bestemmingsplan worden voorgelegd. Deze aanvullingen hebben betrekking op: toelichting locatiekeuze, landzijdige omvang en activiteiten terminal, bedrijfstijden, relatie met de activiteiten van Holcim, effecten op de woningen aan de Ruigenhil, effect op de waterkering, hoe om te gaan met aanwezige bodemverontreiniging en monitoring van de bodemkwaliteit en de verdeling van de geluidsruimte tussen Holcim en het CT.

In de nu volgende integrale beschrijving van de richtlijnen volgen we de indeling en de tekst van het advies van de commissie voor de m.e.r. en zijn de genoemde aanvullingen verwerkt.

## 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.<sup>1</sup> 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 Haafden.
- 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.

#### 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

---

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

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 Aiblasserdam 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.<sup>2</sup>
- 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.

#### **Ad B. Beantwoording ingediende zienswijzen bij de startnotitie.**

In de bijgaande Nota van Beantwoording geven wij aan hoe wij met de zienswijzen willen omgaan. Dit betreft dus nog geen inhoudelijke reactie.

#### **Wat mag het kosten?**

De kosten van het opstellen van het MER komen voor rekening van de initiatiefnemer. De kosten voor het begeleiden van de m.e.r.-procedure worden conform de bestuurlijke overeenkomst dd. 29 juni 2009 inzake de locatiekeuze containertransferium vergoed door het rijk, de provincie en het Havenbedrijf Rotterdam.

#### **Juridische aspecten**

Hiervoor verwijzen wij u naar de Raadsinformatiebrief dd. 29 september 2009 die hierop uitvoerig ingaat.

#### **Personele en organisatorische aspecten**

Er is een Werkgroep Bevoegd Gezag ingesteld waarin de centrale processturing plaatsvindt rond alle procedures (m.e.r., bestemmingsplan en vergunningen). In deze Werkgroep zijn vertegenwoordigd: de gemeente (voorzitter), de initiatiefnemer / beoogd exploitant, en ad hoc de Milieudienst, de planjuridische ondersteuning en instanties die een ander bevoegd gezag vertegenwoordigen.

---

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

### Communicatie

Op 3 oktober is door de initiatiefnemer een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de leden van uw raad, waarbij ook de locatie is bezocht.

Op 13 oktober is een inloopbijeenkomst gehouden voor belangstellenden uit onze en omliggende gemeenten. Deze bijeenkomst is bezocht door ca. 30 belangstellenden.

De startnotitie heeft 6 weken ter inzage gelegen en is daarnaast toegezonden aan de colleges van B&W van de gemeenten Papendrecht, Hendrik Ido Ambacht en Zwijndrecht.

De door uw raad vastgestelde richtlijnen zullen worden bekendgemaakt aan de initiatiefnemer, de wettelijke adviseurs, de commissie voor de m.e.r., de indieners van de zienswijzen en de colleges van B&W van de aangrenzende gemeenten en zullen op de gemeentelijke website worden geplaatst.

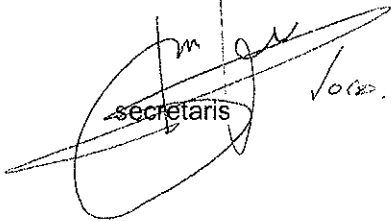
### Uitvoering

Met de vaststelling van de richtlijnen kan de initiatiefnemer het MER laten opstellen.

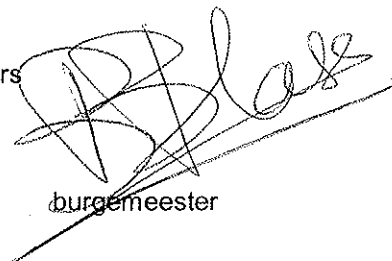
### Evaluatie

nvt

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders



secretaris



burgemeester

De raad van de gemeente Alblasserdam;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 21 januari 2010, registratienummer Raad 2010/004,, met betrekking tot Vaststelling richtlijnen voor het milieueffectrapport containertransferium

**B E S L U I T:**

1. de richtlijnen voor het Milieueffectrapport Containertransferium Alblasserdam vast te stellen conform de gewaarmerkte bijlage;
2. in te stemmen met Nota van Beantwoording ingediende zienswijzen bij Startnotitie m.e.r. Containertransferium Alblasserdam

Alblasserdam, 27 januari 2010  
De raad voornoemd,

  
griffier

  
voorzitter



Gewaarmerkte bijlage

## Richtlijnen voor het milieueffectrapport containertransferium

Vastgesteld door de gemeenteraad van Alblasserdam op 27 januari 2010

Havenbedrijf Rotterdam NV heeft het voornemen om op bedrijventerrein Nieuwland te Alblasserdam een containertransferium te realiseren. Vrachtwagens en binnenvaartschepen kunnen hier containers ophalen en afleveren. Met binnenvaartschepen worden de containers vervoerd tussen het transferium en de containerterminals op de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Maasvlakte. Om de realisatie van de containerterminal mogelijk te maken, dient het bestemmingsplan Nieuwland te worden gewijzigd. Ten behoeve van de besluitvorming over deze wijziging wordt de m.e.r.-procedure doorlopen. De gemeenteraad van Alblasserdam is in deze procedure het bevoegd gezag.

Conform de wettelijk voorgeschreven procedure stelt het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Alblasserdam, de richtlijnen vast waaraan het op te stellen Milieueffectrapport (MER) moet voldoen.

### 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.<sup>3</sup> 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,

<sup>3</sup> Besteed aandacht aan de (status van de) initiatieven voor containertransferia in Amsterdam en Moerdijk.

zoals de realisatie van een containerterminal in Ridderkerk en de verwachte realisatie van een containerterminal in Haafden.

- 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.

## 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 Alblasserdam 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.<sup>4</sup>
- 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.

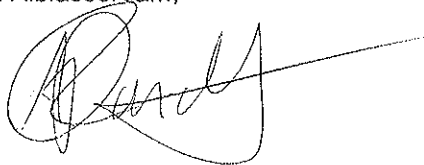
#### 4.8 Geluid, industrielawaai

- 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.

Behorend bij raadsbesluit 27 januari 2010, nr. Raad 2010/004,  
De griffier van Alblasterdam,



---

<sup>4</sup> In geval van een melding kan worden volstaan met een beschrijving van de gevaarlijke stoffen en de te verwachte aantallen.



## Amendement

(1)

(voorstel tot wijziging van een ontwerp-verordening of ontwerp-besluit)

### Artikel 36 Reglement van Orde

1. Ieder lid van de raad kan tot het sluiten van de beraadslagingen amendementen indienen. Een amendement kan het voorstel inhouden om een geagendeerd voorstel in één of meer onderdelen te splitsen, waarover afzonderlijke besluitvorming zal plaatsvinden. Alleen beraadslaagd kan worden over amendementen die ingediend zijn door leden van de raad, die de presentielijst getekend hebben en in de vergadering aanwezig zijn.
2. Ieder lid dat in de vergadering aanwezig is, is bevoegd op het amendement, dat door een lid is ingediend, een wijziging voor te stellen (subamendement).
3. Elk (sub)amendement en elk voorstel moet om in behandeling genomen te kunnen worden schriftelijk bij de voorzitter worden ingediend, tenzij de voorzitter - met het oog op het eenvoudige karakter van het voorgestelde -oordeelt dat met een mondelinge indiening kan worden volstaan.
4. Intrekking, door de indiener(s), van het (sub)amendement is mogelijk, totdat de besluitvorming door de raad heeft plaatsgevonden.

Vergadering: 27 januari 2010

Nummer: 2010-004

Onderwerp: Vaststelling richtlijnen voor het milieueffectrapport containertransferium

Ondergetekenden stellen bij amendement voor de volgende in de verordening/het besluit opgenomen tekst:

De MER richtlijnen onder paragraaf 1 'hoofdpunten'

Aan te vullen met:

"de effecten van dit voornemen gekoppeld aan de doelstelling 'beperken doorstromingsproblematiek en milieuhinder rond de ruit van Rotterdam' indien deze gezien wordt in het bredere perspectief van bestaande en te voorzien doorstromingsproblematiek en milieuhinder op het traject van de A15 tussen Alblasserdam en Gorinchem en visa versa.

Geef specifiek aan of de afname van het aantal voertuigverliesuren op de ruit van Rotterdam wordt tenietgedaan door een toename van het aantal voertuigverliesuren op het traject A15 Alblasserdam - Gorinchem en vica versa zowel veroorzaakt door het initiatief als het effect van de autonome verkeersontwikkeling. Ga hierbij specifiek in op toename van verkeers- en milieuhinder door in- en uitvoegen van vrachtverkeer op de A15 bij Alblasserdam. Ga in op het effect van de huidige en te voorzien doorstromingsproblematiek op de A15 tot aan Gorinchem en vica versa op het realiseren van de doelstellingen van het containertransferium."

Toelichting:

De doelstellingen van het Havenbedrijf Rotterdam met betrekking tot het door haar gewenste containertransferium in Polder Nieuwland wat betreft doorstromingsproblematiek zijn beperkt tot de ruit van Rotterdam. Er mag wat ons betreft geen sprake zijn van verplaatsing van de doorstromingsproblematiek van de Ruit van Rotterdam naar de A15 tot aan Gorinchem

Eventueel te behalen tijdwinst op de ruit van Rotterdam behoort niet teniet te gaan door bestaande of te voorzien doorstromingsproblematiek op het vervolgtraject. Dit betreft zowel verkeersproblemen veroorzaakt door het initiatief als de autonome verkeersstromen die de doelstellingen van het initiatief onder druk kunnen zetten.

Ook nu al is op de A15 tussen Alblasterdam en Gorinchem sprake van forse doorstromingsproblematiek welke de ratio van een containertransferium op de voorgenomen locatie met de huidige infrastructuur van de A15 onder druk zet.

Door een mogelijke toename van de voertuigverliesuren bij Alblasterdam (door bijv. uit- en invoegend vrachtverkeer afkomstig van of op weg naar het transferium) kan ook een toename van milieuhinder (geluid, luchtverontreiniging) optreden. In deze MER dient ook dat effect (milieuhinder) mee onderzocht te worden.

Over het bovenstaande is in de voorliggende MER-richtlijnen nog niets opgenomen.

Ondertekening en naam:

Peter Verheij (SGP)

Aart Clements (CU)

Jan Lok (PvdA)

Andre Ruikes (CDA)

AANGENOMEN	
Voor	16
Tegen	0
Afwezig	mw. Sindqvist
Griffier	