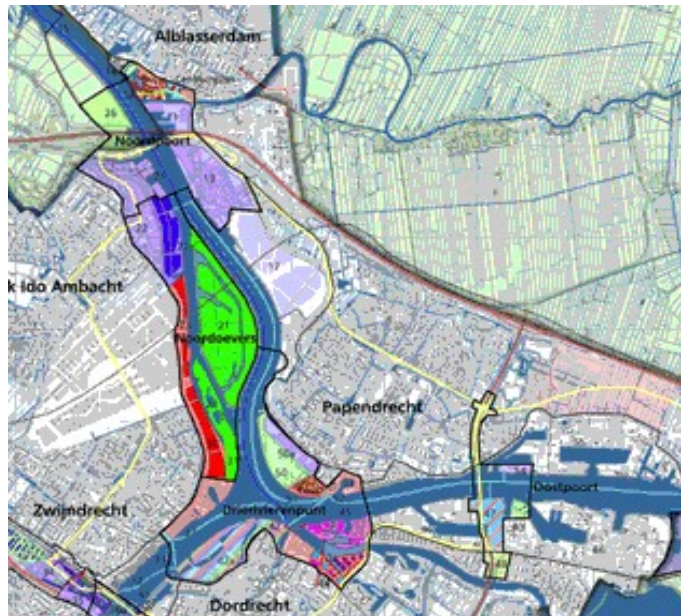


Monitorkaart Groene Hart

31 – Alblasserdam – containerterminal polder Nieuwland

Waar het om gaat

Het betreft een overslagpunt voor containers, bedoeld om de rijkswegen rond Rotterdam te ontlasten van het vrachtverkeer. Het is een plan van het Havenbedrijf Rotterdam, in samenwerking met Rijk, Provincie en containerbedrijf ECT, dat voortvloeit uit de aanleg van de Tweede Maasvlakte, gestart in 2008. De inzet is daarom ook 'het landsbelang'. Eerdere plannen – o.a. een Masterplan – hadden in 2006/07 tot de 'Doorkijk Drechtoevers' geleid, waarin bepleit werd om de oever openbaar te houden en groen te maken, maar waarin in de polder Nieuwland ook een 65 hectare groot gebied als bedrijventerrein was bestemd. Dit is nu Nieuwlandspark gaan heten.



*De ('paarse') Polder Nieuwland tussen Alblasserdam en Papendrecht.
En het groene eiland Sophiapolder in De Noord.*

Stand van zaken

Voorjaar 2009 hebben de Stadsregio Rotterdam en de Drechtsteden met het ministerie van Verkeer en Waterstaat afspraken gemaakt over de aanleg van de containerterminal in de polder Nieuwland. De gemeente wilde eerst niet, maar stemde nu toch in, zij het met garanties dat de terminal geen overlast gaat geven, en er moeten maatregelen komen om verkeers- en geluidsoverlast te beperken. Dat is nu vastgelegd in een akkoord. Met de aanleg zal ook het knooppunt van de A15 met de wegen N3 en de N214 worden aangepakt om het verkeer beter te regelen. Het Havenbedrijf Rotterdam gaat de grond in Alblasserdam kopen en verhuren aan geïnteresseerde overslagbedrijven.

Dat is niet in dank ontvangen door Alblasserdam, met name niet door de gemeenteraad. Eerder, in september 2008 had de gemeenteraad al afwijzend gereageerd. In mei 2009 besloot deze een brief te sturen aan het Drechtstedenbestuur vanwege onduidelijkheden en onvoldoende antwoorden op de door de gemeente gestelde voorwaarden in een raadsbrede motie, waar ook B&W achter staan. In juli 2009 werd opnieuw boos gereageerd door de Alblasserdamse gemeenteraad. "Alle partijen stemden in met de motie van treurnis die door de SGP was ingediend om duidelijk te maken dat de mede door het Drechtstedenbestuur ondertekende overeenkomst afwijkt van het amendement dat in de Drechtstraad is aangenomen."

De CDA-fractie vreest bijvoorbeeld vooral de verkeerschaos in de ochtend- en avondspits, waardoor Alblasserdam dan onbereikbaar wordt. "Gedurende de spits zullen 85 vrachtwagens heen en terug met een lengte van veertien meter de kruispunten bij de A15 blokkeren."

Er zijn dus verdergaande verkeersmaatregelen op de aansluitingen van de A15 bij Alblasserdam nodig dan nu in de bestuurlijke afspraken met het Havenbedrijf en partners zijn overeengekomen, en tevens compenserende maatregelen.

Het gemeentebestuur stelt echter ook dat eerder in het bestemmingsplan op die locatie een betonfabriek was gedacht, van de zeer zware milieucategorie 5. Het bestemmingsplan heeft dan ook nauwelijks aangepast te worden en de geluidproblematiek was al aangepakt. De gemeente had dus ook nauwelijks tot geen weigeringsgrond. Bovendien ligt de containerterminal buiten het Groene Hart, over de A15 in het stedelijk gebied.

De gemeenteraad van Alblasserdam wil wel meewerken, mits,

- *er een geluidsschermbaan komt langs de A15 bij Alblasserdam;
- *het verkeer goed geregeld wordt van en naar de A15;
- *geluid- en lichtoverlast wordt tegengegaan;
- *de zondagsrust wordt geëerbiedigd.

De startnotitie voor een Milieu Effect Rapportage (MER) is in september ingediend, en lag tot 4 november 2009 ter inzage bij de gemeente Alblasserdam. Afsproken is dat de MER rapportage wordt uitgebreid met vragen over congestie op het gedeelte A15 tot A27 bij Gorinchem.

Op 14 juni 2010 was er een informatiebijeenkomst over de resultaten van de MER over wat inmiddels het containertransferium heet. Volgens MER-onderzoeksbureau Grontmij "zorgt het transferium niet voor meer geluid in Alblasserdam, want het geluid wordt op dit moment al opgevuld door andere bedrijven. Wel heeft het voor Alblasserdam een beperkt negatief effect op de luchtkwaliteit, doordat de verkeersintensiteit van vrachtwagens hoger is dan voorheen". Een geluidsschermbaan heeft volgens Rijkswaterstaat bijna geen nut en is het ook niet nodig gezien de wet –en regelgeving in dit land, want "de causale relatie met het transferium ontbreekt. Dus is er geen noodzaak tot plaatsing.". Weliswaar zou een geluidsschermbaan gunstige effecten hebben op de berekende geluidswaarden in delen van Alblasserdam die dicht bij de A15 liggen, met name de Ruigenhil, de Oranjestraat en de Polderstraat. Maar bij deze woningen is nu al een hoge geluidsbelasting door het overige verkeer, en een scherm zou maar drie tot vijf dB schelen. "Dat weegt niet op tegen de kosten van bijna vier miljoen euro voor het scherm".

Bij de vragenstellers bleken vooral gemeenteraadsleden erg kritisch, zoals over de mogelijk de gevolgen voor fietsers naar het voortgezet onderwijs in Papendrecht, luchtkwaliteit, de verkeersdruk in het dorp zelf en de veiligheid. Op veel hiervan kon men geen bevredigende antwoorden geven.

Alternatief

Hét alternatief is/was in de Zeehaven bij Dordrecht, waar de gemeente Alblasserdam en Drechtsteden zelf ook voorstander van waren. Het Havenbedrijf Rotterdam en het bedrijfsleven vinden die echter te ver afliegen van de snelweg A15.



Sophiapolder

De geplande containerterminal komt te liggen tegenover het natuurgebied Sophiapolder, een eiland in de zoetwatergetijdenrivier De Noord en onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. De Betuwelijn loopt er in een tunnel onder het eiland door.

Overheden en actiegroepen

- [Gemeente Alblasserdam](#)
- [Stichting Wijkplatform Westpolder \(in Papendrecht\)](#)

Documenten

- [Inrichting Sophiapolder kan starten!](#)
- Bestemmingsplan [Containertransferium alblasserdam](#) (26-4-2011)

Monitorkaart Groene Hart

Laatst bijgewerkt op 22 februari 2012