



CONTAINER TRANSFERIUM ROTTERDAM

DOEL

Het tot stand doen komen van een Container Transferium Rotterdam (CT), mede ter verbetering van de bereikbaarheid van de Haven van Rotterdam

J.C. Huizinga-Heringa, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en

M.G.J. Harbers, Wethouder Economie, Haven en Milieu van de gemeente Rotterdam

Komen overeen een principebesluit te hebben genomen om het Container Transferium met een insteekhaven in Alblasserdam te vestigen. Daarbij erkent het bestuurlijk duo de bezwaren van de regio Drechtsteden tegen een locatiekeuze op dit moment. Tevens heeft het bestuurlijk duo met de bestuurders van de betrokken Drechtsteden afgesproken om nog in 2008 een bestuurlijke conferentie te organiseren, waarbij de ontwikkeling van een Container Transferium op de voorkeurslocatie van de private partijen, i.e. Alblasserdam, wordt geplaatst in de bredere context van de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de regio in relatie tot het Rotterdamse havengebied.

En zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

- Mijlpaal 1: tijdens de bestuurlijke conferentie over de locatiekeuze wordt een go-no go besluit genomen, gebaseerd op de volgende uitgangspunten (december 2008):
 - o Uitwerking van de locatie Alblasserdam, gebaseerd op terminalinrichting, goede inpassing van het CT in het omliggende gebied, passend binnen de milieuvergunning, lichteffecten van het CT, nadere analyse en zo nodig aanpak infrastructurele knelpunten in het achterland van het CT
 - o Inzicht in de kengetallen van de businesscases van beide in beschouwing genomen alternatieven
 - o Uitwerking van de principe-afspraken tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Dordrecht over het ontwikkelen van zeehaven(gerelateerde) activiteiten in de zeehavens Dordrecht.
- Mijlpaal 2: Parallel aan en in samenhang met de bestuurlijke conferentie wordt door de (publieke) partners duidelijkheid geboden over aard en financiering van de ontsluitende infrastructuur (december 2008).

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- o afspraken te maken over de financiering van de ontsluitende infrastructuur;
- o de afstemming met de andere ministeries te verzorgen;
- o de samenhang te bewaken met andere projecten in het Randstad Urgent, waaronder Project Mainport Rotterdam en de planstudie A15;
- o in overleg met de provincie Zuid-Holland zich in te spannen voor het vlot verloop van de noodzakelijke procedures.

De wethouder Economie, Haven en Milieu van de gemeente Rotterdam verbindt zich daartoe:

- o afspraken te maken over de financiering van de ontsluitende infrastructuur;
- o zich in te spannen voor afstemming met en draagvlak binnen de betrokken gemeenten;
- o zich in te spannen voor afstemming met en draagvlak binnen het betrokken bedrijfsleven.

De ambassadeur van dit project is Paul Nouwen

PROJECTOMSCHRIJVING

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

AANLEIDING

Het vervoer met containers neemt wereldwijd toe. De haven van Rotterdam heeft in het wereldwijde netwerk een goede positie en de containeroverslag zal de komende jaren sterk blijven toenemen. Dit stimuleert de economische groei. Met verschillende projecten wordt de aanlanding en afvoer van de containers gefaciliteerd, zoals Project Mainport Rotterdam (2e Maasvlakte), de Betuweroute en de uitbreiding van de A15. Een belangrijk deel van de containers met een internationale bestemming verlaat de haven van Rotterdam per binnenvaartschip of trein. Voor containers met een binnenlandse bestemming is verdere versterking van het vervoer door binnenvaart noodzakelijk om ervoor te zorgen dat het wegvervoer van containers minder hard groeit, dan de groei van het containervervoer. De Betuweroute draagt bij aan deze modal split, maar is niet voor alle bestemmingen een geschikt alternatief voor de vrachtwagen.

Op dit moment zijn er logistieke problemen bij het afwickelen van de containers per binnenvaart naar het achterland. Havenbedrijf Rotterdam wil met marktpartijen op verschillende manieren de betrouwbaarheid en efficiëntie van de logistieke afwikkeling per binnenvaart verbeteren.

DOEL

Het Container Transferium heeft tot doel de havenafhandeling in de Rotterdamse zeehavens efficiënter te maken aangezien het faciliteiten biedt om grote dikke containerstromen direct vanuit de zeeterminals richting het achterland (Container Transferium) te laten verschepen om hier zeehavengerelateerde afhandeling (denk aan extended gate principe) te kunnen ondergaan. Daarnaast kan het Container Transferium, samen met diverse andere oplossingen om de congestie in de Rotterdamse haven te beperken, een bijdrage leveren aan een betere benutting van de binnenvaart en daarmee aan het verminderen van de congestieproblematiek op de A15. Tevens draagt het Container Transferium bij aan het behalen van de doelstellingen inzake modal split conform afspraken van Maasvlakte 2.

SCOPE

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft het initiatief genomen voor de ontwikkeling van een Container Transferium. Een Container Transferium van 8 -15 ha, als vooruitgeschoven hub zou een bijdrage kunnen leveren aan de bovengeschetste problematiek. Het Container Transferium komt ten oosten van de haven van Rotterdam te liggen. De vrachtwagens en binnenvaartschepen kunnen hier de containers ophalen en afleveren. Met moderne en schone binnenvaartschepen worden de containers vervolgens in dikke stromen vervoerd tussen het Container Transferium en de containerterminals op de 1e en 2e Maasvlakte.

Het vervolg bestaat uit twee sporen:

- Spoor 1: het verder onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam met marktpartijen (w.o. de zeeterminals) verder uitwerken van een businesscase voor een Container Transferium ten oosten van Rotterdam. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft daartoe inmiddels met private partijen een consortium gevormd.
- Spoor 2: het verder uitwerken van het "publieke spoor" waarin het accent ligt op onderzoek naar bestuurlijke en maatschappelijk draagvlak, lokale inpassing, benodigde procedures, milieueffecten, effecten op het bestaande achterlandnetwerk en de verdere ontwikkeling van de zeehavens Dordrecht.

Spoor 2 is faciliterend voor het private Spoor 1.

Resultaat

Het project Container Transferium levert een bijdrage aan de versterking van de concurrentiepositie van mainport Rotterdam door middel van het realiseren van een betrouwbare en efficiënte logistieke afwikkeling van containerstromen. Realisatie levert een bijdrage aan een verdere verschuiving van goederenstromen naar het water en daarmee aan een beter leefklimaat in de regio.

SAMENHANG

Het project Container Transferium hangt met name samen met de Randstad Urgent-projecten Project Mainport Rotterdam en regio Rotterdam en haven duurzaam bereikbaar. De bescheiden modal shift die wordt bewerkstelligd door realisatie van het Container Transferium draagt mede bij aan een geringere groei van het vrachtverkeer op de A15.

DIENSTREGELING EN TE NEMEN BESLUITEN

Gegeven dat:

Het bestuurlijk duo zich heeft gecommitteerd aan het contract (29-10-2007)

In het contract is afgesproken dat het privaat spoor leidend is in de realisatie van het CT

Het privaat spoor de voorkeur heeft uitgesproken voor een CT-locatie in Alblasserdam

De regio Drechtsteden en betrokken individuele gemeenten zich vooralsnog niet achter deze locatie hebben geschaard.

De provincie zich in beginsel achter de voorkeur van het private spoor schaart, maar de business case van Alblasserdam verder uitgewerkt wil zien.

Komt het bestuurlijk duo overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen

- Mijlpaal 1: Go/no go besluit tijdens de bestuurlijke conferentie over onderbouwing van de locatiekeuze, gebaseerd op de volgende uitgangspunten (december 2008):
 - o Uitwerking van de locatie Alblasserdam, gebaseerd op terminalinrichting, goede inpassing van het CT in het omliggende gebied, passend binnen de milieuvergunning, lichteffecten van het CT, nadere analyse en zo nodig aanpak infrastructurele knelpunten in het achterland van het CT
 - o Inzicht in de kengetallen van de businesscases van beide in beschouwing genomen alternatieven
 - o Uitwerking van de principe-afspraken tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Dordrecht over het ontwikkelen van zeehaven(gerelateerde) activiteiten in de zeehavens Dordrecht.
- Mijlpaal 2: Parallel aan en in samenhang met de bestuurlijke conferentie wordt door de (publieke) partners duidelijkheid geboden over aard en financiering van de ontsluitende infrastructuur (december 2008).

Daarnaast is nog de voorwaarde dat de grond minnelijke verkregen zal worden.

Vervolg processtappen: publiekrechtelijke procedure

- Publicatie startnotitie MER (tweede helft 2009)
- Opstellen MER en (voor)ontwerp-bestemmingsplan (tweede helft 2009)
- Publicatie MER en (voor)ontwerp-bestemmingsplan (1e kwartaal 2010)
- Vaststelling bestemmingsplan (eind 2010) door gemeente
- Opname van het geluidzonebeheer in andere bestemmingsplannen
 - o Bestuurlijke overeenstemming (eerste helft 2009)
 - o Publicatie geluidzonebeheer in ontwerp-bestemmingsplannen (eind 2010)
 - o Vaststelling bestemmingsplannen (eind 2010)

Vervolg processtappen die uitsluitend voor rekening van het privaat consortium zullen komen:

- Grondverwerving
- Vergunningaanvraag (vanaf eind 2010)
- Start bouw (eerste helft 2011)

WETTELIJKE PROCEDURES

Uitgaande van de principe-keuze voor een insteekhaven op de locatie Alblasterdam zijn juridische procedures noodzakelijk zoals wijziging bestemmingsplan, milieuvergunningen en MER procedures. Onderzoek hiernaar is onderdeel van het project.

Bij de keuze van de beste locatie wordt het bestuurlijk draagvlak meegewogen als één van de criteria. Niettemin is het denkbaar dat er bij de gemeente (en/of gemeenteraad), die de voorkeur van de Stuurgroep krijgt, toch bedenkingen zijn bij de realisatie van het project. In dat geval wordt bezien of de locatie van de tweede voorkeur een reëel alternatief is. Indien nodig en toepasselijk, kan de rijksoverheid of de provincie gebruik maken van de bevoegdheid op grond van de nieuwe wet Wro om met een inpassingsbesluit het belang van de Randstad te laten prevaleren boven een lokaal belang.

FINANCIERING

Budget voor afronding besluitvorming: € 135.000 voor de periode eind 2008 –2009 ten behoeve van het doorlopen van de MER en de overige procedures zoals wijzigingen van de bestemmingsplannen.

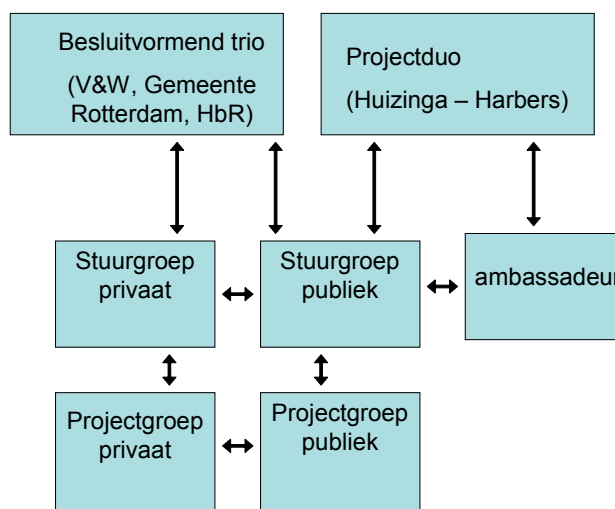
Verdeling van kosten onderzoek: 1/3 HbR, 1/3 V&W, 1/6 Gemeente Rotterdam, 1/6 Provincie Zuid-Holland

Budget voor aanleg containertransferium: geen rijksbijdrage

Budget voor ontsluitende infrastructuur: Dit budget kan pas in beeld worden gebracht, nadat de definitieve lay-out van het Container Transferium bekend is. Het is nu nog niet mogelijk uitspraken te doen over dekking bij de private partijen, Rijksoverheid of decentrale overheden.

ORGANISATIE

Organisatie Container Transferium



Er zijn twee sporen: privaat en publiek. Beide sporen kennen een projectgroep, waarin studies worden begeleid e.d. Ook is er voor beide sporen een stuurgroep waarin besluitvorming wordt voorbereid. De Stuurgroep Publiek doet samen met de Stuurgroep Privaat een voordracht voor de besluiten, zoals bekrachtiging van de keuze van de locatie. In het Randstad Urgent contract is een politiek bestuurlijk duo geformeerd, bestaande uit een bestuurder van het rijk en een gemeentelijk bestuurder die het belang van de regio Rotterdam behartigt. Dit duo onderhoudt contact met het programma Randstad Urgent.

De volgende partijen participeren in de stuurgroep Container Transferium (Publiek):

- Wethouder Economie, Haven en Milieu van Rotterdam (voorzitter)
- Verkeer en Waterstaat
- Gemeente Alblasterdam
- Gemeente Dordrecht
- Regio Drechtsteden
- Provincie Zuid-Holland (EZ, RO, goederenvervoer) (gedeputeerde RO)
- Rotterdam: directeur OBR of dS+V
- Havenbedrijf Rotterdam (COO)

Daarnaast zijn in spoor 1 marktpartijen betrokken bij het uitwerken van de businesscase en zullen zij financieel participeren

Het bevoegd gezag is in principe de gemeente Alblasterdam. Het is aan de gemeente Alblasterdam te zorgen voor het vlot doorlopen van de relevante procedures (o.a. de bestemmingsplanprocedure) en de benodigde vergunningen.

SLOTBEPALINGEN

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

**De wethouder Economie, Haven en Milieu
van de gemeente Rotterdam**

J.C. Huizinga-Heringa

M.G.J. Harbers