



Verkenning uitbreiding containerterminal capaciteit

23-4-2015



1. Aanleiding

Voor uitbreiding van de terminalcapaciteit in Rivierenland is in 2012 onderzoek gedaan naar mogelijke locaties in de regio. Daaruit kwam naar voren dat de locatie Biezenburg als beste scoorde. In die tijd waren de locaties AGC op Kellen en de noordelijke locatie van de terminal op Medel nog geen opties. Momenteel zijn deze twee locaties wel in beeld gekomen als mogelijke terminallocaties.

Daarom heeft de LHR besloten, mede op verzoek van de gemeente Neder Betuwe en de provincie Gelderland, de drie locaties die momenteel in beeld zijn voor uitbreiding van de terminal met elkaar te vergelijken. Op basis daarvan kan dan een definitieve keuze gemaakt worden.



2. Uitgangspunten aanpak

De verkenning wordt uitgevoerd op basis van de criteria die reeds gehanteerd werden in het Masterplan 2012 aangevuld met een aantal specifieke verdiepingen / verkenningen gezien de uitwerking die nu reeds voor Biezenburg is gemaakt (technische analyse en flora en fauna onderzoek)

Criteria Masterplan 2012

In het Masterplan van 2012 zijn al diverse locaties in Rivierenland op grond van een aantal criteria met elkaar vergeleken. Deze criteria waren:

- *Bestemming: de bestemming die de locatie heeft in het vigerende bestemmingsplan.*
- *Beschikbaar oppervlak: het aantal hectares dat (voor zover dat nu reeds te beoordelen valt) beschikbaar zou kunnen komen voor de terminal. Uitgangspunt is dat de locatie circa 10 hectare groot is, omdat dat de ruimte is die voor een terminal nodig is. Echter, met het oog op de lange termijn ontwikkeling van de regio is een locatie met meer ruimte dan 10 hectare gunstiger omdat daar voor de lange termijn dan meer ontwikkelingsperspectief in zit.*
- *Beschikbaarheid: de mate waarin een terrein snel beschikbaar kan zijn, hetgeen vooral samenhangt met de grondposities.*
- *Bereikbaarheid locatie: de mate waarin de locatie op lokaal niveau bereikbaar is (de directe toegangswegen).*
- *Bereikbaarheid regionaal: de mate waarin de locatie op regionale schaal bereikbaar is (ligging t.o.v. hoofdvervoerassen).*
- *Nautische mogelijkheden: de mate waarin de locatie vanuit de rivierkundige kant gezien geschikt is inclusief waterveiligheid.*
- *Relatie met mogelijke waterverbonden locaties: de mate waarin in de nabijheid van de terminallocatie mogelijkheden zijn voor ontwikkeling van waterverbonden bedrijventerreinen van voldoende omvang. Voldoende omvang houdt in dat er op termijn minimaal 40 hectare waterverbonden terrein ontwikkeld moet kunnen worden (de minimaal te realiseren ontwikkeling op basis van het rapport Quick scan natte bedrijventerreinen, sep 2009).*
- *De ligging ten opzichte van andere bestaande containerterminals: rondom Rivierenland liggen enkele andere terminals, zoals Utrecht, Gorinchem, Nijmegen, Oss. Een locatie voor een tweede terminal in de nabijheid van andere terminals in de omgeving van de regio is zowel voor de functie als inlandterminal van Rotterdam als vanuit concurrentie-overwegingen en omvang – overlap van het verzorgingsgebied minder strategisch dan een locatie op wat grotere afstand van andere terminals. Voor Rotterdam is overigens de wijze waarop inlandterminals onderling samenwerken van doorslaggevend belang dan de afstand tussen de terminals.*
- *Clustering: vanuit marktoverwegingen verdienen locaties de voorkeur waar al sprake is van vestiging van bedrijven in de logistieke sector. Gebleken is dat ook in de logistieke sector bedrijven elkaar opzoeken en kunnen profiteren van elkaars aanwezigheid. In Rivierenland is vooral Tiel-Geldermalsen een geografisch logistiek cluster (tiende plaats logistieke hotspots Nederland, logistieke kaart 2011). zie ook de beide plaatjes hieronder;*



- *Natura 2000 / Natuur- en landschapskwaliteiten / ruimtelijke kwaliteit in het algemeen: de mate waarin gebieden kwaliteiten t.a.v. natuur en landschap herbergen; waarvan onderdeel uitmaakt de aanwijzing tot Natura 2000 gebied; de ligging t.o.v. de Hollandse Waterlinie; landschappelijke waarden; openheid etcetera.*
- *Vigerend beleid: inventarisatie welk beleid er reeds geldt voor het betreffende gebied of de betreffende locatie.*
- *Toepassing ladder voor duurzame verstedelijking (SER ladder) en bundeling: herbenutting van reeds bestaande bedrijventerreinen scoort hoger in de SER-ladder dan uitbreiding; oftewel hergebruik gaat voor realisatie van nieuwe terreinen.*
- *Financiële haalbaarheid.*

3. Vergelijking van de locaties

3.1. De locaties

De locatie Biezenburg, gemeente Neder-Betuwe, ligt ten zuiden van de sluis, ingeklemd tussen de A15, de N323, het Amsterdam-Rijn Kanaal en de Waal. Deze hoek ligt ten oosten van Tiel en ten zuiden van bedrijventerrein Medel. Het oppervlakte van het totale gebied is circa 75-100 ha.

De locatie is deels binnendijs en deels buitendijs gelegen. Uit het onderzoek van HaskoningDHV blijkt dat een langshaven langs het ARK ten noorden van de dijk met een binnendijkse vaste voorzieningen het meest voor de hand te liggen. Daar gaan we dan in deze analyse ook van uit.

AGC, Kellen:

De locatie van AGC op Kellen is circa 47 hectare en ligt ten noorden van de sluis in de oksel van het Amsterdam-Rijn Kanaal en de haven op Kellen. AGC heeft bekend gemaakt de productie op deze locatie stil te leggen. De directie van AGC heeft te kennen gegeven verkoop van de site te overwegen.

Struyk Verwo huurt circa 8 hectare van AGC en heeft aangegeven deze aan te willen houden. Het betreft hier een westelijk deel van de site, eveneens gelegen aan de haven. De site is voor een deel bebouwd, waarbij vooral de fabrieksgebouwen opvallen. Deze zijn voornamelijk gelegen langs het ARK en langs de haven. Indien de site voor een deel als containerterminal ingericht gaat worden zullen de fabrieksgebouwen gesloopt moeten worden, zodat de kade ook daadwerkelijk vrij komt.

De Schele Hoek, Medel:



De Schele Hoek is een kavel van circa 3,5 hectare, die aan de noordkant grenst aan de huidige terminal. De kavel is eigendom van CTU, de exploitant van de terminal. Oorspronkelijk was hier een vrieshuis voorzien, maar die functie is niet gerealiseerd.

3.2. Bestemming

Biezenburg

Biezenburg heeft een agrarische bestemming. Voor de ontwikkeling van een terminal zal een bestemmingsplanwijziging nodig zijn. Uiteraard dienen in dat kader ook de nodige onderzoeken en een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden. Eén van die onderzoeken, namelijk het flora- en fauna-onderzoek, is reeds uitgevoerd. Eveneens is een eerste verkenning gedaan naar de technische haalbaarheid van de terminal. Beide onderzoeken zijn als bijlage toegevoegd. Bij realisatie van een terminal zal een aantal huizen / bedrijven geamoveerd moeten worden.

AGC en de Schele hoek

Beiden locaties hebben een bedrijfsbestemming, waar een vestiging van een terminal mogelijk is. Er is vooralsnog geen bestemmingsplanwijziging nodig. Wel is specifiek aandacht nodig voor het thema geluid. AGC heeft momenteel een vergunning met een bepaalde geluidsruimte en er is op Kellen nog wat extra geluidsruimte gereserveerd i.v.m. een in het verleden nog verwachte uitbreiding van de AGC. Als de vergunning van AGC beëindigd wordt, lijkt er voldoende geluidsruimte te ontstaan voor een containerterminal.

Uitbreiding van de terminal op Medel is geluidstechnisch complex. Ten eerste is er in de huidige situatie al sprake van een maximale geluidsbelasting op de omliggende gevoelige functies (woningen in zowel de gemeente Tiel als de gemeente Buren). Daarbij is nog uitgegaan van de afscherpende werking van een vrieshuis die er vooralsnog niet lijkt te komen. Ook loopt er momenteel een aanvraag van de terminal voor opslag van gevaarlijke stoffen, worden er meer gekoelde containers opgeslagen worden met meer geluidsbelasting. Ook is er in Medel sprake van een systematiek van collectieve geluidsruimte, dus eventuele geluidsruimte in te nemen ter plekke van de Schele Hoek gaat ten koste van de geluidsruimte op Medel elders.

Om de terminal op de Schele Hoek uit te breiden lijkt het onvermijdelijk dat huizen geamoveerd moeten worden, waarbij een extra complicerende functie is dat het hier ook om woningen in de gemeente Buren gaat.

3.3. Oppervlakte en beschikbaarheid



Biezenburg

Het gehele gebied Biezenburg is ongeveer 75-100 ha. Dat is echter inclusief de buitendijkse delen, die vanuit het flora- en faunaonderzoek worden afgeraden als ontwikkelingslocatie. Daarnaast liggen er in het gebied verschillende agrarische en woongebouwen, waarmee bij een eventuele grotere ontwikkeling dan alleen de terminal uiteraard terdege rekening moet worden gehouden.

Binnen de locatie Biezenburg liggen diverse functies en zijn er veel verschillende grondeigenaren. Er is binnen het gebied een aantal agrariërs gevestigd. Tevens zijn er enkele woonfuncties aanwezig. Buitendijks is er een steenfabriek gevestigd.

AGC

De locatie AGC is volledig in handen van AGC. De locatie is in totaal 47 ha en heeft een kade aan het ARK en een insteekhaven. Deze wordt echter deels al gebruikt. Er is een huurcontract met steenproducent Struyk Verwo, die een locatie van ongeveer 8 ha huurt (huurcontract tot 2018).

AGC beraadt zich momenteel op de toekomstige bestemming van de site.

Wat betreft de fysieke beschikbaarheid c.q. de ontwikkeling van de locatie moet rekening gehouden worden met de noodzaak tot sloop van bedrijfsgebouwen en met de ligging van de hoge druk gasleiding binnen de locatie.

Schele Hoek

De locatie Schele hoek is 3,5 ha. Eigenaar is CTU, die ook de huidige terminal exploiteert. Voor uitbreiding van de terminalcapaciteit volstaat de extra ruimte die de Schele Hoek biedt. De locatie biedt in tegenstelling tot de andere twee locaties geen extra bedrijfsmatige (watergebonden) ontwikkelingsmogelijkheden.

De beschikbaarheid en ontwikkelingsmogelijkheden zijn in vergelijking met de andere twee locaties gunstiger. Er zijn weinig tot geen fysieke belemmeringen, afgezien van de hoge druk gasleiding die door de locatie heen loopt.

3.4. Bereikbaarheid lokaal en regionaal

Algemeen

Er is enkele jaren geleden een studie uitgevoerd naar de ontsluiting van het gebied tussen aansluitingen 33 (Tiel) en 34 (Echteld) op de A15 ("Verkeerskundig onderzoek wegennet tussen aansluitingen 33 en 34 op de A15 Simulatiestudie", DHV, maart 2011). Uit dit onderzoek blijkt dat, indien er geen maatregelen worden getroffen, knelpunten in de verkeersafwikkeling op het wegennet ontstaan bij de uitbreiding van het



bedrijventerrein Medel. Op basis van de uitkomsten is een maatregelpakket opgesteld en doorgerekend, waarmee de verkeerstoename ten gevolge van de uitbreiding van het bedrijventerrein Medel opgevangen en afgewikkeld kan worden. De uitvoering van dit maatregelpakket staat gepland voor 2015/2016. Het pakket is gericht op verkeersmaatregelen rondom en op de wegen tussen de op- en afritten 33 en 34 van de Rijksweg A15, waarmee de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van het gehele gebied in de toekomst gewaarborgd wordt.

De drie locaties liggen alle nabij de A15 en de regionale bereikbaarheid is derhalve vergelijkbaar.

Biezenburg

Het gebied wordt ontsloten via de noordwest hoek (Spoorstraat), onder de A15 door richting Medel en richting Kellen (over het Amsterdam Rijn Kanaal). Via het bedrijventerrein Kellen (Grotebrugse Grintweg) kan vervolgens de A15 bereikt worden (afrit 33). Daarnaast is het gebied via de Spoorstraat en de Diepert direct aangesloten op de A15 (afrit 34). Om vanuit de Biezenburg naar Medel te komen dient de A15 te worden gekruist. Dit kan via het bestaande viaduct (Spoorstraat).

AGC

De locatie AGC ligt op bedrijventerrein Kellen in het noordoostelijke deel. De locatie ontsluit via de Kellenseweg op de A15 (afrit 33). De verbinding met Medel loopt via de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

T.a.v. bereikbaarheid onderscheidt AGC zich van de andere twee locaties doordat het aangesloten is op een stamspoorlijn die nabij het station van Tiel aantakt op het reguliere spoornetwerk. Deze stamlijn is buiten gebruik maar kan misschien geactiveerd worden indien daar behoefte aan is.

De Schele Hoek

De Schele Hoek is bereikbaar vanaf de A15 vanuit het oosten vanaf afslag 34 bij Echteld via de Diepert en de Grotebrugse Grintweg. Ook kan deze locatie vanaf de A15 via de westelijk afslag Tiel (33) en vervolgens Industrieweg, Kellenseweg en Grotebrugse Grintweg bereikt worden. Omdat deze locatie op Medel is gelegen is de verbinding met Medel optimaal.

De drie locaties liggen alle nabij de A15 en de regionale bereikbaarheid is derhalve vergelijkbaar. De Schele Hoek kent de beste verbinding met Medel. De Biezenburg ligt (iets) dichterbij Medel dan de AGC locatie.



3.5. Nautische afwegingen

Biezenburg

Uit het rapport van HaskoningDHV blijkt dat een langshaven ten noorden van de dijk langs het ARK mogelijk is. Omdat deze locatie gezien vanuit de Waal voor de sluis ligt is de sluis geen belemmering. Alle containerschepen die op de Waal kunnen varen kunnen de terminal bereiken.

AGC

De locatie AGC ligt achter de sluis. De doorvaarmogelijkheden maken het mogelijk dat schepen tot de klasse VIc er terecht kunnen. Dat betekent dat ook containerschepen met een hoogte van 4 containers, die in de toekomst verwacht worden, deze locatie kunnen bereiken. De sluis en de onderdoorgangen zijn geen belemmeringen: containerschepen die op de Waal varen kunnen ook bij deze locatie komen.

De beschikbaarheid van de kade is nog een vraagteken. De kade langs het ARK is door RWS bestemd als extra wachtplek voor schepen die door de sluis willen. Een ander gedeelte van de kade wordt gebruikt door Struyk Verwo. Alleen als de bedrijfsgebouwen (m.n. fabriek) van AGC gesloopt worden komt er kade vrij die gebruikt kan worden voor de terminal.

De capaciteit van de sluis is met extra terminalcapaciteit geen belemmering. Volgens informatie van RWS kan de sluis extra capaciteit goed aan.

De schele hoek

Ook hiervoor geldt uiteraard dat de schepen die AGC kunnen bereiken ook deze locatie kunnen bereiken. Daarnaast is hier voldoende kaderuimte te realiseren. Er kan een extra aanlegplaats gecreëerd worden naast de reeds bestaande aanlegplaats.

3.6. Relatie met waterverbonden locaties

Alle drie de locaties liggen op een korte en bereikbare afstand van Medel, waar nog een uitbreiding voorzien is van 50 ha. Wel kan gezegd worden dat de Schele Hoek en Biezenburg iets dichterbij de uitbreidingslocatie liggen dan AGC, maar dat verschil is uitermate beperkt.

Biezenburg

De locatie Biezenburg biedt nog het meeste ruimte voor een verdere uitbreiding (binnendijs) van waterverbonden terrein, zij het dat rekening gehouden moet worden met de andere functies in het gebied. Indien Biezenburg niet als terminal wordt



ontwikkeld, ligt het ook niet voor de hand om deze locatie als bedrijventerrein te ontwikkelen. Dat betekent dat als één van de andere locaties wordt gekozen, de ruimte voor ontwikkeling van Biezenburg als bedrijventerrein niet logisch is.

AGC

Indien de locatie AGC als terminal wordt gekozen levert dat ook de beschikbaarheid van ruim 30 ha waterverbonden terrein op. Indien AGC niet als terminal locatie wordt gekozen blijft het vanzelfsprekend wel waterverbonden terrein, waar eventueel ook van een terminal afhankelijke bedrijven zich kunnen vestigen.

De schele hoek

Indien de schele hoek terminallocatie wordt levert dat geen extra waterverbonden terrein op.

3.7. Ligging ten opzichte van andere terminals

Ten aanzien van dit criteria onderscheiden de drie locaties zich vanwege hun onderlinge nabije ligging niet.

3.8. Clustering

Gezien de ligging van de drie locaties onderscheiden zij zich niet op dit criterium.

3.9. Natuur- en landschapskwaliteiten / ruimtelijke kwaliteit

Biezenburg

Bij de locatie Biezenburg ligt ongeveer 50% van het gebied binnendijks en 50% van het gebied buitendijks. Het buitendijkse terrein is aangewezen als EHS, heeft een hoge landschappelijke waarde en is grotendeels bestempeld als waardevol weidevogel gebied. Daarnaast heeft een deel van het gebied een archeologische verwachtingswaarde.

Het binnendijkse gebied kent weinig tot geen belemmeringen op dit vlak.

Ten westen van de locatie is bij de kern Tiel een zoekgebied stedelijke ontwikkeling aangegeven, net als ten noordoosten bij de kern Echteld.

Uit het flora- en faunaonderzoek blijkt dat de voorkeurslocatie binnendijks langs het ARK haalbaar is.

AGC

AGC is reeds een industrieterrein en er spelen derhalve niet of nauwelijks natuurkwaliteiten. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is er wel een verschil met Medel. De locatie en het terrein zelf hebben een kwalitatief lagere uitstraling dan Medel.



Daarnaast is er een andersoortige bedrijvigheid gevestigd op Kellen dan op Medel met een deels andere uitstraling en externe werking (stof, geluid e.d.). Vanuit de inzet op het thema agrologistiek, waar de LHR onder andere voor heeft gekozen, ligt de ontwikkeling van AGC als LHR-locatie minder voor de hand dan Schele Hoek. Een bedrijf dat vers voedsel verwerkt past bijvoorbeeld minder op Kellen dan op Medel.

De schele hoek

Ook de schele hoek is reeds een bedrijventerrein. Derhalve spelen hier geen natuurvraagstukken. Bovendien is zoals gezegd de uitstraling goed.

3.10. Vigerend beleid

Biezenburg

De gemeente Neder Betuwe heeft naar aanleiding van de ontwikkeling van de LHR gekozen voor de ontwikkeling van Biezenburg als terminallocatie. Dat was echter nog voor de beschikbaarheid van de andere twee locaties. In het nieuwe collegeprogramma is opgenomen dat Biezenburg kan worden ontwikkeld indien de twee andere locaties niet geschikt zijn.

AGC en de Schele Hoek

Beiden locaties zijn industrieterreinen en een terminal past in het gemeentelijk beleid.

3.11. Ladder voor duurzame verstedelijking (SER-ladder)

Biezenburg

De locatie scoort negatief op de SER-ladder. Het gaat hier tenslotte om nieuw bedrijventerrein. Er kan aansluiting gezocht worden met het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Medel. Dit kan gezien worden als een vorm van bundeling. Landelijk is een ontwikkeling zichtbaar dat bij de uitbreiding van bedrijfsterreinen de ladder voor duurzame verstedelijking een steeds nadrukkelijker rol gaat spelen (met name in de juridische procedures). In het geval van Biezenburg zal moeten worden aangetoond dat deze ontwikkeling past bij de markt vraag en de verwachte behoefte en dat deze niet op bestaand bedrijventerrein gerealiseerd kan worden. Uit de analyse van de STEC groep, uitgevoerd in het kader van de herijking van het RPB, blijkt de extra behoefte tot op heden niet. Het aanbod aan bedrijventerreinen voldoet in de analyse van de STEC groep aan de markt vraag. Het zal een harde dobber worden om de onderbouwing van de noodzaak tot ontwikkeling van Biezenburg binnen de systematiek van de SER ladder en het RPB hard te maken.

AGC en de schele hoek



Beide scoren goed op de SER-ladder aangezien het bestaande industrieterreinen zijn.

3.12. Financiële haalbaarheid

Op grond van de huidige gegevens en informatie is het nog niet goed mogelijk om een financiële analyse te maken van de haalbaarheid van een terminal op Biezenburg. Het vergt echter niet veel inspanningen om aan te nemen dat de realisatie van een terminal in een agrarisch gebied zoals Biezenburg hogere kosten met zich meebrengt dan op Kellen of in Medel. Eveneens is aannemelijk dat een uitbreiding van de locatie Medel goedkoper is dan een terminal op Kellen, omdat Medel vanwege de reeds aanwezige terminal al de nodige voorzieningen heeft. Ook in de exploitatie is Medel in het voordeel.



4. Conclusie

Alhoewel de Schele Hoek op veel van de criteria positief scoort is de geluidsproblematiek van dien aard dat dat verdere ontwikkeling van deze locatie tegen kan houden. Vanuit bedrijfsmatig perspectief is het het meest efficiënt om de terminal ter plekke uit te breiden. Ook kan de huidige exploitant, die de locatie al in eigendom heeft, zelf bepalen wanneer deze ontwikkeling moet starten. De omvang van de locatie is echter beperkt en daardoor biedt deze locatie het minste lange termijn perspectief. De geluidssituatie is complex en het is niet voorspelbaar of deze tegen acceptabele inspanningen (tijd en geld) opgelost kan worden. Bovendien veroorzaakt de ontwikkeling van de locatie mogelijk belemmering van de ontwikkeling van andere delen van Medel a.g.v. het parapluplan geluid.

Biezenburg biedt voor de lange termijn een goed perspectief, want de locatie heeft de meest ruime ontwikkelingsmogelijkheden. Daar staat de ongunstige score op zowel de SER ladder als de financiële haalbaarheid tegenover. Op dit moment is het realistisch te veronderstellen dat de SER-ladder een showstopper is. Anderzijds wordt er nu nog geen besluit gevraagd dat al voor bezwaar en beroep in aanmerking komt. De afweging in het kader van de SER-ladder komt pas in een later stadium van ontwikkeling aan de orde, met alle onvoorspelbaarheid (zowel in positieve als in negatieve zin) van dien. Dus enerzijds biedt Biezenburg het beste lange termijn perspectief, anderzijds de grootste risico's.

De AGC locatie scoort op diverse criteria positief en zou, zeker gezien de SER ladder, een goed alternatief zijn. Echter, de AGC locatie is in private handen en daarmee niet vrij beschikbaar. De directie van AGC beraadt zich op de toekomstige bestemming. Momenteel is er daarom geen sturing vanuit de overheden mogelijk op de ontwikkeling van de AGC-locatie zodat de kade ook vrijgehouden kan worden tot het moment dat uitbreiding van de terminal nodig is. Bovendien is denkbaar dat de huidige eigenaar in de toekomst andere plannen met de locatie heeft dan een terminal. Dat betekent dat formeel gezien de locatie noch op dit moment noch in de nabije toekomst gezien kan worden als een locatie die beschikbaar is voor uitbreiding van de containerterminalcapaciteit. Dit kan in de loop van de tijd veranderen als er meer duidelijkheid ontstaat over de toekomst van de AGC locatie.

Advies:

Het is niet verstandig om op dit moment al een keuze te maken voor één locatie, dan wel een locatie af te laten vallen. Daar is het momentum nog niet voor, met name omdat de



toekomst van de AGC locatie momenteel ongewis is. Verwachting is wel dat in 2015 meer duidelijkheid komt over de toekomst van de AGC locatie.

Om die reden is het advies aan de stuurgroep LHR, aan de gemeente Neder Betuwe en aan de provincie om alle drie de locaties aan te houden als potentiële ontwikkellocatie voor de extra terminalcapaciteit.

Met name voor de inwoners, gebruikers en andere belanghebbenden van Biezenburg betekent dit voorstel dat nog steeds rekening moet worden gehouden met de ontwikkeling van Biezenburg als containerterminal locatie, zonder dat hierover nu ultieme zekerheid kan worden geboden.

Als vervolgstap wordt geadviseerd de ontwikkeling van de AGC locatie te monitoren en met de eigenaar in gesprek te blijven over de mogelijkheden van een terminal. Indien de AGC locatie definitief afvalt, is het zinvol om via een nader onderzoek (met name t.a.v. het geluidsaspect) de locatie Schele Hoek verder uit te werken en te vergelijken met Biezenburg. Indien de AGC locatie wel beschikbaar komt dan ligt het voor de hand om die locatie dan ook aan te wijzen als locatie voor de uitbreiding van de containerterminal.