

RICHTLIJNEN voor het
MILIEU-EFFECTRAPPORT

DISTRIPARK MAASVLAKTE

Vastgesteld door de Gemeenteraad van Rotterdam op 14 mei 1992

Milieubeleid Rotterdam
Gemeentewerken Rotterdam
Postbus 6633
3002 AP Rotterdam
telefoon 010-4896922
telefax 010-4896231

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	2
1. INLEIDING	5
2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN LOCATIEKEUZE	6
2.1. Probleemstelling	6
2.2. Doel	6
2.3. Locatiekeuze	7
3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN	8
3.1. Voorgenomen activiteit	8
3.2. Alternatieven	10
4. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	13
5. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELINGEN VAN DAT MILIEU	15
6. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	17
6.1. Algemeen	17
6.2. Milieuaspecten	18
7. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	21
8. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE EN EVALUATIE ACHTERAF	22
9. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	22
10. SAMENVATTING VAN HET MER	23
BIJLAGE 1. Aanbiedingsbrief	24
BIJLAGE 2. Bekendmaking	25
BIJLAGE 3. Lijst inspraakreacties en adviezen	26

SAMENVATTING VAN DE RICHTLIJNEN

De gemeente Rotterdam, i.c. het Gemeentelijk Havenbedrijf, heeft het voornemen bekend gemaakt om een distripark te vestigen op de Maasvlakte, behorende tot het grondgebied van de gemeente Rotterdam.

Het terrein zal vooral bestemd zijn voor de functies 'grouping', 'warehousing' en 'physical distribution', met bijbehorende faciliteiten. Omdat het om een bedrijfsterrein van meer dan 100 ha. gaat, waarvoor een bestemmingsplan moet worden vastgesteld is milieu-effectrapportage verplicht.

In het milieu-effectrapport (MER) zullen de volgende zaken aan de orde dienen te komen.

Probleemstelling, doel en locatiekeuze

Bij de probleemstelling gaat het vooral om de strategische aspecten van de havenontwikkeling. In het MER dient de initiatiefnemer duidelijk te maken welke ontwikkelingen hebben geleid tot het maken van de huidige plannen. Het doel van het voornemen dient uit de probleemstelling te worden afgeleid. Hierbij is het van belang behoefteramingen te geven per type bedrijvigheid. Verder dient de locatiekeuze te worden gemotiveerd.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

Voorgenomen activiteit

Ten eerste dient een beschrijving te worden gegeven van de activiteit met al haar deelingrepen gericht op de aanleg en ontsluiting van het terrein en de vestiging van de bedrijven op het terrein. De noodzakelijke wijzigingen in de infrastructuur buiten het distripark zijn hierbij een aandachtspunt. Van belang is verder welk type bedrijven in aanmerking komt voor vestiging en de wijze waarop de vestiging van bedrijven wordt gereguleerd. Daarbij dient te worden aangegeven de wijze waarop een en ander wordt vertaald in het bestemmingsplan.

Ook dient te worden ingegaan op de beheersstructuur van het distripark.

Nulalternatief

Tot de te beschrijven alternatieven behoren volgens de Wabm in ieder geval het nulalternatief. Dat is de situatie waarbij het distripark niet wordt aangelegd, of wordt gerealiseerd door uitbreiding van bestaande distriparken. De Maasvlakte zal zich ontwikkelen onder invloed van reeds bestaande of voorgenomen activiteiten. De vraag of het nulalternatief een reëel alternatief is zal moeten blijken uit de behoefteramingen en uit de aanwezigheid van locatiealternatieven.

Inrichtingsvarianten

Er kunnen varianten worden gemaakt van het inrichtingsplan wat betreft de aanleg en inrichting van het bedrijfsterrein (situering bedrijven t.o.v. elkaar, zonering, landschappelijke inpassing e.d.).

Verder dienen verschillende scenario's te worden uitgewerkt voor wat betreft het type bedrijven dat zich gaat vestigen op het distripark. Voor het MER dienen twee of drie scenario's te worden ontwikkeld. Een van de scenario's dient uit te gaan van de zgn. 'worst-case' benadering, waarbij de toe te laten categorie bedrijven met de grootste potentiële invloed op het milieu, het grootste aandeel uitmaakt van de te vestigen bedrijven.

Vervoersscenario's

Voor de goederenstromen van en naar het distripark dienen minimaal twee scenario's te worden ontwikkeld voor de verdeling van de goederen over de diverse vervoerswijzen spoor, water en weg (de zgn.'modal split'). Een van deze scenario's dient uit te gaan van een optimaal gebruik van de mogelijkheden van vervoer per spoor en per binnenschip.

Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief dient in ieder geval beschreven te worden en is gebaseerd op een combinatie van de meest milieuvriendelijke aanleg-, inrichtings- en exploitatievorm van het distripark en mitigerende maatregelen.

Bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu dient te worden beschreven voorzover van belang voor de voorspellingen van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Het gaat hierbij met name om de geomorfologische en geohydrologisch gesteldheid, de oppervlaktewaterhuishouding, de luchtkwaliteit, de geluidniveau's en aanwezige natuurlijke waarden. De aanwezigheid van kwetsbare gebieden en functies (Voornes Duin, recreatiegebieden e.d.) in het studiegebied dienen in het bijzonder te worden beschreven.

Gevolgen voor het milieu

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu, dient de nadruk te liggen op met name de onomkeerbare gevolgen voor bodem, grond- en oppervlaktewater, lucht, geluid en licht en externe veiligheid. De gevolgen dienen te worden beschreven voor de aanleg-, de inrichtings- en de exploitatiefase. Het MER dient in te gaan op de risico's voor de omgeving bij ongevallen en calamiteiten.

Vergelijking van de alternatieven

De alternatieven moeten wat betreft de milieugevolgen in relatie worden gezien met de autonome ontwikkeling van het milieu, dat wil zeggen de situatie waarbij het distripark niet wordt aangelegd. Normen en streefwaarden van het milieubeleid en mogelijke randvoorwaarden vanuit de ruimtelijke ordening moeten worden beschouwd als toetsingskader voor de activiteit. Het nulalternatief geldt bij de vergelijking als referentiekader.

Leemten in kennis en evaluatie achteraf

Het MER dient aan te geven welke informatie niet kan worden geleverd, evenals de redenen waarom en de betekenis van de leemten voor de besluitvorming. De leemten in kennis kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Zij dienen mede te worden betrokken bij het opstellen van een concept-programma voor de evaluatie van de daadwerkelijk optredende milieugevolgen. Dit concept-programma dient in het MER te worden opgenomen.

Vorm en presentatie en samenvatting van het MER.

Het MER zal begrijpelijk moeten zijn voor een breed publiek: besluitvormende organen, adviserende deskundigen en derden die in de inspraakprocedure betrokken zijn. Om deze reden verdient de samenvatting bijzondere aandacht. Hierin wordt overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van het MER weergegeven.

Het MER dient voldoende inzicht te geven voor de beoordeling van het MER en de daarin beschreven milieugevolgen en voor de besluitvorming en inspraak ten behoeve van het bestemmingsplan.

1. INLEIDING

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR), heeft als voornemen aangekondigd om een distripark te vestigen op de Maasvlakte, in de gemeente Rotterdam. Dit plan maakt onderdeel uit van de verdere ontwikkeling en voltooiing van de Maasvlakte als havenindustrieterrein.

Het distripark zal vooral bestemd zijn voor de functies 'grouping', 'warehousing' en 'physical distribution' met bijbehorende faciliteiten.

Aangezien het om een bedrijfsterrein van meer dan 100 ha. gaat, is een milieu-effectrapportage verplicht (Besluit Milieu-effectrapportage, 1987).

De milieu-effectrapportage zal worden toegepast ten behoeve van de vaststelling van het benodigde bestemmingsplan. Voor het gehele gebied van het distripark (200 ha) zal één nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Dit in tegenstelling tot het in de startnotitie vermelde.

De gemeenteraad van Rotterdam is het bevoegd gezag voor de vaststelling van het bestemmingsplan en dus ook voor de milieu-effectrapportage. Hij heeft deze richtlijnen vastgesteld. Het GHR treedt namens de gemeente Rotterdam op in de rol van initiatiefnemer.

Op 18 oktober 1991 is de startnotitie aangeboden aan Burgemeester en Wethouders ('Startnotitie milieu-effectrapportage DISTRIPARK MAASVLAKTE').

Met de openbare bekendmaking op 9 januari 1992 is de procedure voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) formeel van start gegaan.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage is uitgenodigd advies uit te brengen over de richtlijnen voor een milieu-effectrapport (MER) (zie bijlage 1). De wettelijk adviseurs en andere belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld hun reactie te geven naar aanleiding van de startnotitie (zie bijlage 2). Hierop zijn diverse reacties binnen gekomen (zie bijlage 3).

Bij de opstelling van deze richtlijnen is gebruik gemaakt van het advies voor richtlijnen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage van 2 maart 1992 en van de inspraakreacties en de adviezen. In de nota van beantwoording zal hierop worden ingegaan.

Het doel van de richtlijnen is de gewenste inhoud van het MER aan te geven. Het gaat er hierbij om de probleemstelling en het doel van het initiatief af te bakenen en om de milieu-aspecten nader aan te duiden.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

ARTIKEL 41J, LID 1, ONDER A VAN DE WABM:

EEN MER BEVAT TEN MINSTE: "EEN BESCHRIJVING VAN HETGEEN MET DE VOorgenomen ACTIVITEIT WORDT BEOOGD."

2.1. Probleemstelling

Het is van belang dat de internationale, nationale en lokale ontwikkelingen die leiden tot de noodzaak van de aanleg van een distripark Maasvlakte goed worden aangegeven.

Het gaat daarbij om een systematische beschrijving van ontwikkelingen in het internationale goederenvervoer via zeeschepen, het internationale containertransport en de positie van de Rotterdamse haven en bedrijvigheid in het internationale containertransport, met name de betekenis als Europese haven. Ga daarbij in op de (plannen voor) de ontwikkeling van containerhavens en distriparken in de andere Noordwest-Europese havens.

Op welke wijze denkt men op deze ontwikkelingen in te spelen? Hoe verhoudt een en ander zich tot het streven om meer toegevoegde waarde in Rotterdam te realiseren door de behandeling van ladingen in plaats van louter aan- en afvoer. Welke konsekventies heeft dit voor de ontwikkeling van de haven en voor de te verwachten goederenstromen?

Verdere onderbouwing dient te worden gegeven via het Goederenstroom model 6 (GSM-6), waarbij tevens dient te worden ingegaan op de prognoses voor de 'modal split' (aandeel van spoor-, en wegvervoer en binnenvaart in het transport van containers over land). Ook de verdeling van de goederenstromen (aanvoer en afvoer over zee en zee-zee-doorvoer) zullen hierbij aan de orde dienen te komen.

De relatie met de uitgangspunten en afspraken in het ROM-project Rijnmond, en de ontwikkelingen rond het concept-Havenplan 2010 en de concept-Structuurvisie Maasvlakte (die thans wordt opgesteld) dient te worden uitgewerkt, met name de relatie met de mogelijke uitbreidingsplannen (Maasvlakte II) en met de ontwikkeling en invulling van de bestaande Maasvlakte. In hoeverre stellen deze randvoorwaarden en eisen aan het distripark en omgekeerd?

De ontwikkeling van het distripark is niet los te zien van de Delta Mega Hub Center (DMHC). Motiveer hoe beide activiteiten met elkaar verbonden zijn en waarom het MDHC niet onder het MER valt.

Welke zijn de gevolgen voor de containerafhandeling van de Deltaterminal, als het distripark er niet zou komen?

Is uitgroei/uitbreiding van het distripark in de toekomst te verwachten?

2.2. Doel

Het doel van de activiteit dient duidelijk en operationeel uitgewerkt te worden. Op welke wijze kunnen de in de startnotitie genoemde functies en faciliteiten aan dit doel beantwoorden en welke activiteiten horen daarbij? In het bijzonder dient daarbij te worden ingegaan op het 'Chemie Verdeel Center', welke als mogelijkheid wordt genoemd.

Het is noodzakelijk om behoefteramingen per soort functie geven. De behoefteramingen dienen ter onderbouwing van de noodzaak voor een distripark als ook voor de locatiekeuze. De onderbouwing dient zowel het soort activiteiten (kwalitatief) als de ruimtebehoefte (kwantitatief) te betreffen.

Voorts is van belang de vraag of bepaalde activiteiten ook op andere plaatsen realiseerbaar zijn, in hoeverre zijn zij aan het distripark gebonden?

Een vergelijking dient te worden gemaakt met de in ontwikkeling zijnde distriparken en de belangstelling van bedrijven hiervoor. Tevens dient te worden ingegaan op de plaats en functie van de drie distriparken ten opzichte van elkaar m.b.t. de aard van de goederen die worden behandeld. Kunnen de andere distriparken in het havengebied deze functie niet vervullen?

Geef aan of er bedrijven van elders zich in het distripark zullen vestigen, en of daardoor ruimtelijke en milieuhygiënische problemen op de oude vestigingsplaats kunnen worden opgelost.

2.3. Locatiekeuze

De locatiekeuze dient onderbouwd te worden in relatie tot de functies van het distripark. Waarom op de geplande plek? Zijn er andere locaties op de Maasvlakte of in het havengebied (in ruime zin) mogelijk en in beschouwing genomen?

Hiervan zal afhangen of het nulalternatief een redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief is, of dat het alleen als referentiekader zal dienen.

Bij de motivering van de locatiekeuze verder aangeven op welke wijze rekening is gehouden met:

- de huidige functies van het gebied (daarbij aandacht voor de sluftebergings, de C2-deponie en dergelijke);
- de ligging t.o.v. gevoelige bestemmingen (woongebieden Hoek van Holland en Oostvoorne, recreatie bij het Oostvoorns meer en Maasvlakte);
- de gevolgen voor de aanwezige ecologische structuur (het stiltegebied en duingebied bij Oostvoorne en de Hinderplaat en Westplaat);
- de landschappelijke inpassing;
- de ligging ten opzichte van aanwezige infrastructurele voorzieningen;
- de te verwachten vermindering van de mobiliteit en ontwikkeling in vervoersstromen en eventuele knelpunten in de aanwezige infrastructuur;
- de mogelijkheden om het vervoer via water en spoor te bevorderen rekening houdend met logistieke ontwikkelingen op het gebied van opslag en transport;
- de mogelijkheden voor ontsluiting van een eventuele uitbreiding van de Maasvlakte in westelijke richting.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN.

ARTIKEL 41J, LID 1, ONDER B VAN DE WABM:

EEN MER BEVAT TEN MINSTE: "EEN BESCHRIJVING VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN VAN DE WIJZE WAAROP ZIJ ZAL WORDEN UITGEVOERD, ALSMEDE VAN DE ALTERNATIEVEN DAARVOOR, DIE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING DIENEN TE WORDEN GENOMEN."

In het MER dienen de voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven te worden beschreven en uitgewerkt, voorzover deze relevant zijn voor de besluitvorming. Plannen waarbij het nagestreefde doel onvoldoende kan worden bereikt, worden niet als redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven aangemerkt.

Er dient een duidelijke beschrijving gegeven te worden van de ligging, de omvang en de ruimtelijke indeling van het plangebied en het studiegebied (o.a. de te plannen verdeelcentra, autowegen, hoogspanningsmasten, afvaldepots, havens, woonbebouwing, natuur- en recreatiegebieden).

3.1. Voorgenomen activiteit

Ten eerste dient een beschrijving te worden gegeven van de activiteit met al haar deelingsrepen gericht op de aanleg, inrichting, ontsluiting en gebruik van het terrein en de vestiging van bedrijven op het terrein. Ook dient aandacht te worden besteed aan noodzakelijke wijzigingen in de infrastructuur buiten het distripark.

Bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit kan onderscheid worden gemaakt tussen de aanleg-, de inrichtings- en de gebruiksfase.

De volgende punten zullen in ieder geval aan de orde dienen te komen bij de aanlegfase:

- winning van ophoogzand;
- ontwatering tijdens en na de aanleg;
- ophogen en bouwrijp maken van het terrein;
- eventuele bodemverontreiniging;
- de aanleg van aansluitingen op bestaande infrastructuur en aanleg van verkeers-, spoor en vaarwegen en buisleidingen op de locatie;
- aanleg rioleringsystemen (gescheiden of verbeterd gescheiden) en voorzieningen voor afvalwaterzuivering;
- aanleg groenvoorzieningen.

Voor de inrichtingsfase:

- bouw bedrijfshallen en andere bebouwing;

Indien de in gebruikname van het terrein in fasen plaats vindt beschrijf dan hoe de milieu-effecten zich tot deze fasen verhouden. Daarbij dient ook te worden aangegeven welke factoren deze fasering bepalen.

Voor de gebruiksfase:

- beschrijf de vervoersstromen tussen het distripark, het DMHC en het rail-service-centrum;
- verkeers- en vervoersprognoses, gericht op vervoersstromen en op woon/werkverkeer; geef hierbij zoveel mogelijk kwantitatief, aan hoe de verkeersstromen op de belangrijkste aan- en afvoerwegen verandert;

- knelpunten welke zich voordoen in de afwikkeling van verkeer en vervoer en de voorgenomen uitbreidingen van de infrastructuur buiten de locatie;
- de energievoorziening;
- de brandstofbevoorrading en -opslag;
- ligging activiteiten t.o.v. elkaar;
- de waterhuishouding;
- afvalstromen en behandeling van afval;
- afvalwater(-behandeling) en benodigde zuiveringscapaciteit;

Verder is voor de gebruiksfase van belang welke beperkende voorzieningen worden aangelegd om de milieu-effecten te voorkomen of te beperken bij normale bedrijfsvoering en bij calamiteiten. Te denken valt aan geluidwerende voorzieningen; voorzieningen voor de opvang van bluswater en van lekkende chemicaliën; veiligheidsmaatregelen en andere milieubescherpende maatregelen, ter voorkoming van verontreiniging van lucht, bodem, grond- en oppervlaktewater en onderwaterbodem en ter verkleining van geluid- en veiligheidszones.

Al deze punten dienen met die mate van diepgang te worden beschreven, als relevant is voor de beschrijving en beoordeling van de milieu-effecten. De beschrijving dient aan te sluiten op het bestemmingsplanniveau.

Het is waarschijnlijk nu nog niet bekend welke bedrijven zich zullen vestigen op het terrein. Het is echter wel noodzakelijk om zo gedetailleerd mogelijk weer te geven welk type bedrijven zich zal kunnen vestigen op het distripark, om realistische emissieschattingen en effectvoorspellingen te kunnen maken (zie hiervoor ook de scenario's voor bedrijfsvestiging).

Tevens dient te worden ingegaan op de regulering van de vestiging van de bedrijven en de fasering in de tijd. Hoe zal het toelatingsbeleid vorm krijgen en op welke wijze hebben ontwikkelingen in de markt invloed op het toelatingsbeleid?

De wijze van beheer en controle op het bedrijfsterrein (organisatie en verdeling verantwoordelijkheden).

Het is verder noodzakelijk om in te gaan op de wijze waarop de vestiging van bedrijven en het beheer van het terrein worden vastgelegd in het bestemmingsplan en in andere plannen en verordeningen.

Beschrijf zo nauwkeurig mogelijk welke activiteiten op het distripark plaats zullen vinden. Geef daarbij ook aan welke goederen en welke stoffen zullen worden verwerkt en welke handelingen zullen worden verricht.

In ieder geval dient te worden vermeld in welke hinderklassen de bedrijven c.q. de activiteiten zullen gaan vallen (volgens de VNG-methodiek),¹ afgestemd op de voorschriften in het bestemmingsplan (staat van inrichtingen). Ook dient te worden aangegeven of er ook EVR-plichtige bedrijven en zgn. 'A-inrichtingen' (volgens de Wet Geluidhinder) worden toegelaten. Verder dienen de mogelijkheden van zonering van categorieën van bedrijven aangegeven te worden.

¹ VNG, 'Bedrijven en milieuzonering', groene reeks 80, 's Gravenhage 1985.

De mate van onzekerheid in de aannames dient te worden aangegeven.

Bij de beschrijving van de activiteiten verdient de positie van de windmolens in het gebied aandacht. Zijn de windmolens te combineren met het distripark of dienen ze te worden verplaatst?

3.2. Alternatieven

Algemeen

De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleemstelling en aan het doel van het voornemen. De alternatieven zullen wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar moeten zijn. De alternatieven betreffen de locatie-aspecten, de aanleg en inrichting van het terrein (eventueel de omvang), het gebruik en toe te laten typen bedrijven en scenario's voor de verdeling van het vervoer van goederen over de diverse vervoerswijzen (modal split).

Op grond van de wet (Wabm) dienen in ieder geval het nulalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief te worden beschreven.

Nulalternatief

Dit is de situatie waarbij het distripark niet wordt aangelegd. Verder dient de autonome ontwikkeling te worden beschreven op basis van reeds gaande of reeds voorgenomen activiteiten. Houdt daarbij rekening met de reeds genomen besluiten.

In het geval dat het distripark niet worden aangelegd is het van belang om na te gaan in hoeverre bepaalde functies op de andere distriparken gerealiseerd kunnen worden.

De te verwachten vervoersstromen zijn niet los te zien van de ontwikkelingen op de rest van de Maasvlakte (zie ontwerp Havenplan 2010 en concept-Structuurvisie Maasvlakte). In het geval dat het distripark niet wordt aangelegd zullen toch vervoersbewegingen worden gegenereerd door het DMHC en overige te ontwikkelen activiteiten op de bestaande Maasvlakte. Deze vervoersbewegingen kunnen worden beschouwd als autonome ontwikkeling. Hanteer daarbij de ontwikkelingen en uitgangspunten zoals die zijn overeengekomen in bestuurlijke afspraken in het kader van het ROM-project Rijnmond.

Locatie-alternatieven

Beschreven dient te worden welke locaties elders in het havengebied of in de regio mogelijk zijn. Hierbij dient ingegaan te worden op de aspecten die genoemd zijn bij de locatiekeuze. Ook dient hierbij ingegaan te worden op uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande distriparken.

Op grond van de verkenningen voor locatie-alternatieven en op grond van behoefteberekeningen kan worden nagegaan of het nulalternatief een reëel alternatief is of slechts als referentiekader dient.

Aanleg- en inrichtingsvarianten

Het gaat hierbij om ruimtelijke varianten op het inrichtingsplan wat betreft:

- de ligging van de zones en de mogelijkheden ter verkleining van de zones voor externe veiligheid;
- idem voor geluidhinder;
- idem voor lichthinder;
- idem voor lucht, stank en stof;
- de oriëntatie van de bedrijfsgebouwen, mede in relatie tot de zonering;
- situering van verschillende bedrijfscategorieën, ten opzichte van elkaar en van het stiltegebied op Voorne, en mede in verband met invloeden vanuit de omgeving (w.o. slufsterberging);
- landschappelijk inpassing (overgangszones naar het omringende gebied, met name naar de west- en de zuidzijde);
- infrastructurele voorzieningen (aansluitpunten voor wegen e.d.);
- afvalwaterbehandeling en zuiveringscapaciteit.

De nadruk bij de inrichtingsalternatieven zal moeten liggen op het geluidsaspect en op het veiligheidsaspect en de maatregelen die kunnen worden genomen om de hinder en het risico zoveel mogelijk te beperken (mitigerende maatregelen). Hierbij is het van belang dat wordt aangegeven hoe een en ander zou kunnen worden vastgelegd in het bestemmingsplan, in verordeningen en dergelijke.

Voor de bedrijfsvestigingen op het terrein dienen twee of drie scenario's te worden ontwikkeld. Het gaat hierbij om de verdeling van typen bedrijvigheid, die in omgevingseffecten verschillen. De scenario's dienen gebaseerd te worden op de behoefteramingen. Eén van de scenario's dient uit te gaan van de zgn. 'worst-case'-benadering, waarbij de categorie bedrijven met de grootste potentiële invloed op het milieu (t.a.v. externe veiligheid en geluid) het grootste aandeel vormt van de totale bedrijvigheid. Geef aan wat de consequenties zijn voor de inrichting van het terrein, in verband met de te verwachten milieu-effecten.

Tevens dient te worden aangegeven welke invloed kan worden uitgeoefend op de vestiging van bedrijven (via bestemmingsplan en via vestigingsbeleid).

Vervoersscenario's

Op welke wijze worden verkeer en vervoer afgewikkeld, zowel op het terrein zelf als daarbuiten? Hierbij dient een relatie gelegd te worden met het DMHC, het Rail Service Centrum en de binnenhaven en met het verkeer en vervoer afkomstig van de rest van de Maasvlakte. In welke mate genereert het distripark extra vervoersbewegingen? Op welke wijze kan het vervoer tussen het DMHC en het distripark op zodanige wijze plaats vinden dat het milieu zo weinig mogelijk wordt belast?

Per verkeerssoort (trein, binnenvaart, vrachtauto, personenauto) dienen prognoses opgesteld te worden voor de verkeersontwikkeling op het omliggende wegennet.

Voor de goederenvervoersstromen op, van en naar het distripark kunnen verschillende aannames worden gemaakt wat betreft de verdeling van de goederen over de diverse vervoerswijzen spoor, water en weg (de zgn. "modal split").

Hiervoor dienen minimaal twee scenario's uitgaande van het Goederenstroom model 6 (GSM-6) te worden ontwikkeld. Indien er recentere gegevens beschikbaar zijn, dienen deze mede in de beschouwingen te worden betrokken. De aannames voor de modal split zoals genoemd in presentatie van de plannen voor het distripark kunnen als één scenario worden beschouwd. Het tweede scenario dient uit te gaan van een optimaal gebruik van het vervoer over water en per spoor. De konsekventies voor de Hartelhaven en het Rail Service Centrum dienen als secundaire effecten te worden meegenomen. Tevens dient te worden aangegeven welke factoren de modal split bepalen en welke de beïnvloedingsmogelijkheden zijn. Betrek daarbij de ontwikkelingen op het gebied van de achterlandverbindingen (aanleg infrastructuur) en het overheidsbeleid ('Nederland Distributieland').

Meest milieuvriendelijke alternatief

Het gaat om een combinatie van de meest milieuvriendelijke aanleg-, inrichtings- en gebruiksvorm van het bedrijfsterrein uitgaande van de best bestaande technieken. Hierbij aandacht besteden aan:

- maximale bescherming van bodem, grondwater en oppervlaktewater;
- beperking van het wegverkeersgeluid en spoorweggeluid en beperking van industrielawaai en inwaartse zonering, waardoor de omvang van geluid-zones minimaal kan zijn. Hierbij bijzondere aandacht voor het stiltegebied op Westvoorne;
- beperking van het externe veiligheidsrisico en inwaartse zonering;
- beperking van luchtverontreiniging;
- beperking van lichthinder;
- bereikbaarheid en mobiliteit; de mogelijkheden voor openbaar vervoer en langzaam verkeer aangeven;
- ontwikkeling van optimale mogelijkheden om gebruik te maken van vervoer van goederen per spoor en over water en konsekventies voor Hartelhaven en rail-servicecentrum ter beperking van de uitstoot van stoffen (zie ook bij scenario's);
- mogelijkheden om de vervoersstromen te beperken;
- selectief toelatingsbeleid voor bedrijven ter vermindering van de milieugevolgen;
- situering van bedrijfscategorieën zodanig dat er zo weinig mogelijk hinder is t.o.v. elkaar (met name voor gevoelige bestemmingen zoals kantoren en horecavestigingen);
- landschappelijke inpassing en visuele afscherming;
- bescherming van flora en fauna.

Het gaat zowel om brongerichte, als om effectgerichte maatregelen.

Ga in op de haalbaarheid van de genoemde maatregelen.

4. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

ARTIKEL 41J, LID 1, ONDER C VAN DE WABM:

EEN MER BEVAT TEN MINSTE: "EEN AANDUIDING VAN DE BESLUITEN BIJ DE VOORBEREIDING WAARVAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT WORDT GEMAAKT, EN EEN OVERZICHT VAN DE EERDER GENOMEN BESLUITEN VAN OVERHEIDSORGANEN, DIE BETREKKING HEBBEN OP DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE BESCHREVEN ALTERNATIEVEN."

In het MER dient te worden vermeld ten behoeve van welke besluit het MER wordt opgesteld en wie het besluit zal nemen.

Het gaat hierbij om één bestemmingsplanprocedure, deels voor een nieuwe bestemming en deels voor een bestemmingswijziging, coördinatie is hier niet van toepassing. Dit in tegenstelling tot het in de startnotitie vermelde.

De tweede in de startnotitie (pagina 7) genoemde artikel-19 procedure voor omzetting van de bestemming zanddepot naar de bestemming 'distripark' kan daarom in het kader van de milieu-effectrapportage achterwege blijven.

De thans lopende artikel-19 procedure (omzetting van de bestemming water c.q. waterstaatsdoeleinden in de bestemming zanddepot) ten behoeve van het opspuiten van het terrein valt buiten het kader van dit MER.

De gemeenteraad van Rotterdam is voor een bestemmingsplan het bevoegd gezag.

In het MER dient beschreven te worden welke procedure wordt gevolgd en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel betrokken zijn.

De grenzen van het bestemmingsplan dienen nader te worden aangeduid.

Aangegeven dient te worden welke besluiten reeds zijn genomen en welke beleidsvoornemens - en met welke status - beperkingen opleggen of randvoorwaarden stellen aan de huidige procedure en aan de voorgenomen activiteit.

De nog te nemen besluiten aangeven, waarbij met name aandacht dient te worden besteed aan het concept-Havenplan 2010 en de concept-Structuurvisie Maasvlakte. Ook hiervan dient de status te worden aangegeven.

Tenslotte dient te worden vermeld welke in verband met het project en de milieu-effecten daarvan relevante besluiten nog zullen worden genomen. Te denken valt aan de vereiste milieuvergunningen.

Verder dient aandacht te worden besteed aan de vraag hoe de uitgangspunten van het MER (t.a.v. inrichting, toelating, beheer en dergelijke) kunnen worden vertaald in bestemmingen en bestemmingsplanvoorschriften. Het gaat daarbij om het karakter, de mate van flexibiliteit en globaliteit, en de op te nemen bestemmingen. In dit verband is het van belang om aan te geven in hoeverre de in de startnotitie genoemde functies en faciliteiten van het bedrijfsterrein vastliggen. Zijn er in potentie ook andere functies (en bestemmingen) mogelijk? Indien deze vraag bevestigend wordt beantwoord dan zullen ook de milieu-effecten van deze andere functies beschreven dienen te worden in het MER.

In het MER dient aandacht te worden besteed aan de volgende beleidsvoornemens en -documenten om na te gaan met welke randvoorwaarden en beleidsintenties rekening dient te worden gehouden:

- Nationaal Milieubeleidsplan en NMP-plus;

- Natuurbeleidsplan;
- Vierde Nota Ruimtelijke Ordening en Vierde Nota Ruimtelijke Ordening-extra;
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer;
- Structuurschema Zeehavens;
- Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud;
- Structuurschema Openluchtrecreatie;
- Structuurschets Landelijke en Stedelijke Gebieden;
- Derde Nota Waterhuishouding;
- Kustnota Ministerie Verkeer en Waterstaat;
- Meerjaren Uitvoeringsprogramma Geluidhinderbestrijding 1989-1993, deel A;
- Vogelrichtlijn van de EG;
- Demarcatielijn 1964/1969;
- Milieubeleidsplan van de Provincie Zuid-Holland;
- Milieu-actieplan Rijnmond;
- Streekplan Zuid-Holland Zuid;
- Streekplan Rijnmond;
- Intentieprogramma Stiltegebieden;
- Provinciaal Beleidsplan Natuur en Landschap;
- Grondwaterbeschermingsplan (uitwerking streekplan);
- Bestemmingsplan Maasvlakte;
- Provinciaal Waterhuishoudingsplan;
- Ontwerp-zonering industrielaanwaai Europoort/Maasvlakte;
- Milieubeleidsplan Rotterdam;
- Fietspadenplan Zuidelijke Maasoever Havengebied Rotterdam;
- Gemeentelijk Openbaar Vervoersplan;
- Plan Directbus Openbaar Vervoer Havengebied;

Een koppeling dient te worden gelegd met het concept-Havenplan 2010 en met de concept-Structuurvisie Maasvlakte in wording, en verder met het ontwerp Plan Voordelta en met het ROM-project Rijnmond.

Verder dient te worden aangegeven op welke wijze rekening wordt gehouden met de corridorstudie voor de verbreding van de havenspoorlijn (inclusief de volledige electrificatie) en de verbreding van de A15 en met de plannen voor de Betuwespoorlijn.

In het MER dient te worden ingegaan op het belang van de volgende wetgeving tijdens de periode van de concrete invulling en exploitatie van het bedrijfsterrein (met name vergunningenprocedures) en in welke mate daaruit voorschriften voortvloeien die van belang zijn bij het voorkomen en beperken van milieu-effecten:

- de Ontgrondingenwet;
- de Wet Bodembescherming;
- de Afvalstoffenwet;
- de Wet Chemische Afvalstoffen;
- de Hinderwet;
- de Wet Geluidhinder;
- de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren;
- de bouwvergunningen op grond van de Woningwet;
- gemeentelijke verordeningen.

Verder is de beheersstructuur van het distripark van belang (zie ook par.3.1.).

5. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELINGEN VAN DAT MILIEU

ARTIKEL 41J, LID 1, ONDER D, VAN DE WABM:

EEN MER BEVAT TEN MINSTE: "EEN BESCHRIJVING VAN DE BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU, VOOR ZOVER DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT OF DE BESCHREVEN ALTERNATIEVEN DAARVOOR GEVOLGEN KUNNEN HEBBEN, ALSMEDE VAN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU, INDIEN DE ACTIVITEIT NOCH DE ALTERNATIEVEN WORDEN ONDERNOMEN."

De bestaande toestand van het milieu dient te worden beschreven voor zover dat van belang is voor het voorspellen van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de alternatieven.

Daarbij is ook van belang de autonome ontwikkeling van het milieu, indien de voorgestelde activiteit **niet** wordt ondernomen.

Eventuele onzekerheden bij deze beschrijving dienen duidelijk te worden aangegeven.

Uitgegaan wordt van de situatie zonder distripark maar met de reëel te verwachten autonome ontwikkelingen;

Als autonome ontwikkeling dienen te worden beschouwd, die ontwikkelingen in het milieu, die zullen optreden ook als de vestiging van het distripark niet door zou gaan. Het gaat daarbij om ontwikkelingen die zullen optreden als gevolg van toename van het internationale containertransport en de verder ontwikkeling van de Maasvlakte.

Als te verwachten ontwikkeling dient de invloed van de DMHC apart zichtbaar te worden gemaakt.

Bij de beschrijving van het bestaande milieu dient te worden uitgegaan van de situatie vóór het opspuiten van het terrein. Het bestaande milieu en de te verwachten ontwikkeling van het milieu worden bij voorkeur beschreven aan de hand van een aantal indicatoren voor milieu-omstandigheden en de veranderingen daarin. De toekomstige ontwikkeling van het milieu kan daarmee systematisch worden gevolgd.

Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de effecten, die redelijkerwijs is te verwachten. Per aspect kan de reikwijdte sterk verschillen. De reikwijdte is verder afhankelijk van de functies en bestemmingen in de omgeving en van de gevoeligheid van het milieu.

In het kader van het MER wordt tot het plangebied gerekend het bestemmingsplangebied plus de zones rond het bedrijventerrein en de aansluitingen op de infrastructuur en andere direct gekoppelde activiteiten.

Het plangebied maakt deel uit van de Maasvlakte; een jong, kunstmatig aangelegd terrein ten behoeve van industriële activiteiten.

Bij de effecten van verkeer en vervoer wordt volgens de startnotitie uitgegaan van de wegen tot aan de Suurhoffbrug. Het is echter noodzakelijk na te gaan of er in het gebied voorbij de Suurhoffbrug, door het verkeer en vervoer van en naar het distripark, een substantiële bijdrage zal worden geleverd aan de milieu-effecten. Daarnaast dient te worden nagegaan of er nu geen situaties bestaan, die door de aanleg van het distripark tot nieuwe ongewenste situaties wat betreft externe veiligheid of geluidhinder aanleiding kunnen geven.

Het is van belang het kaartmateriaal bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu te presenteren op een voldoende gedetailleerde schaal.

Aandacht dient te worden besteed aan de volgende aspecten:

Abiotisch

- bodemgesteldheid en geohydrologische gesteldheid, met name grondwaterstanden, grondwaterkwaliteit, stromingspatronen van het ondiepe grondwater (zowel horizontaal als verticaal), verdeling zoet-zout water;
- oppervlaktewaterhuishouding van het gebied en de directe omgeving;
- de luchtkwaliteit vanwege het wegverkeer en industriële activiteiten, waarbij met name ook dient te worden ingegaan op de situatie die zal ontstaan door het in gebruik nemen van het DMHC en de invulling van de Maasvlakte;
- de omgevingsgeluidnivo's in het studiegebied en de huidige geluidproductie op de locatie, gedurende de avond, de nacht en overdag. Tevens dient te worden ingegaan op de geluidproductie zoals die zal plaats vinden na in gebruik name van het DMHC en na de verdere invulling van de Maasvlakte en het daarbij horende verkeer;
- een globaal overzicht van de kans op calamiteiten op de huidige Maasvlakte, en na in gebruik name van het DMHC en na de verdere invulling van de Maasvlakte.

Landschap en flora en fauna

- het belang van de huidige ecosystemen, die worden aangetast (of verdwijnen) en de aanwezige natuurwaarden in het studiegebied, voorzover relevant.
- de natuurlijke relaties en elementen van het landschap, de mate van rust;
- het karakter van het landschap;
- de huidige bestemmingen en functies van de locatie en de omgeving, de aanwezigheid van gevoelige objecten in de directe omgeving (studiegebied), waarbij dient te worden aangegeven waarvoor de objecten gevoelig zijn en de aanwezigheid van beïnvloedende bestemmingen.

6. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

ARTIKEL 41J, LID 1, ONDER E VAN DE WABM:

EEN MER BEVAT TEN MINSTE: "EEN BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU, DIE DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT, ONDERSCHIEDENLIJK DE ALTERNATIEVEN KUNNEN HEBBEN, ALSMEDE EEN MOTIVERING VAN DE WIJZE WAAROP DEZE GEVOLGEN ZIJN BEPAALD EN BESCHREVEN."

6.1. Algemeen

De positieve en negatieve milieugevolgen van de activiteiten, die op het distripark plaats vinden en welke per alternatief kunnen verschillen, dienen te worden beschreven (zie ook 3.1. voorgenomen activiteit).

De te verwachten effecten dienen steeds te worden afgezet tegen de bestaande toestand en de te verwachten ontwikkelingen van het milieu.

Aangegeven dient te worden welke voorspellingsmethoden zijn gehanteerd. Hierbij dient te worden uitgegaan van de meest geschikte, thans beschikbare methoden.

De meeste nadruk dient te liggen op de onomkeerbare (blijvende) effecten voor met name geluid, veiligheid, licht, lucht, grond- en oppervlaktewater en bodem.

Indien de effecten per alternatief verschillen, dan dient dat te worden weergegeven.

Tevens dient te worden ingegaan op de beheersmaatregelen die mogelijk zijn om deze effecten te verminderen.

Bij de beschrijving van de effecten dient een onderscheid te worden gemaakt in drie fasen:

- de aanlegfase;
- de inrichtingsfase;
- de gebruiksfase (inclusief calamiteiten);

Indien het terrein gefaseerd in gebruik wordt genomen dienen ook deze fasen beschouwd te worden bij de beschrijving van de effecten.

Aandacht dient te worden besteed aan het door het distripark gegenereerde verkeer en vervoer en de mogelijke konsekventies voor de voorzieningen in de Hartelhaven en het Rail Service Centrum bij verschillende scenario's voor de vervoersstromen ('modal split').

Het MER moet aangeven waar de extra belasting is in de omliggende woongebieden (Hoek van Holland, Westvoorne) in de natuurgebieden (Voordelta, Voornes Duin) en in de recreatiegebieden. Zo goed mogelijk dient te worden onderzocht of het recreatief gebruik van het studiegebied zal wijzigen en welke konsekventies dit zal kunnen hebben voor de omliggende gebieden.

Nadere uitsplitsing van de gevolgen per milieu-aspect.

6.2. Milieuaspecten

Geluid

Bij dit milieu-aspect kan een onderscheid worden gemaakt in geluidbelasting van de omgeving door de toekomstige geluidbronnen op de locatie, en ten gevolge van het verkeer op de toevoer- en afvoerwegen van het terrein.

In het MER dient aandacht te worden besteed in hoeverre de geluidruimte in de ontwerp-zonering Europoort/Maasvlakte toereikend is en zal worden opgevuld door de voorgenomen activiteit. Ten aanzien van de piekgeluiden dient een afweging te worden gemaakt met betrekking tot de invloed op de bebouwing van Oostvoorne en op het stiltegebied.

Een relatie dient te worden gelegd met de toe te laten bedrijfscategorieën, de bouwhoogte in relatie tot de afschermende werking, beperking van de bedrijfsduur in dag/avond/nacht en dergelijke.

Bij de bepaling, de vergelijking en de beoordeling van de geluidsbelasting dient te worden uitgegaan van de regels en de grenswaarden en streefwaarden zoals die zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder en in uitwerkingsbesluiten.

Risico's

Ook hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen risico's ten gevolge van activiteiten op de locatie en risico's ten gevolge van transport op de toevoer- en afvoerwegen (spoor, weg en water), op de interne transportbanen en op het spoorwegemplacement Maasvlakte en het toekomstige Rail-Service Centrum.

Met name dient hierbij aandacht te worden geschonken aan het chemieverdeelcentrum en de opslag van gevaarlijke stoffen.

Het MER dient een analyse te maken van risico's van ongevallen en calamiteiten die redelijkerwijs denkbaar zijn.

Berekeningen dienen te worden gemaakt van de effect-afstanden van het maximaal geloofwaardig ongeval (MCA). In dit kader verdient ook de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen aandacht.

Aangegeven dient te worden in hoeverre te vestigen bedrijven EVR-plichtig zullen zijn.

Luchtkwaliteit, stank en stof

Op basis van voorspelde vervoersbewegingen dient een beeld te worden gegeven van de veranderingen in de luchtkwaliteit als gevolg van de activiteiten op het distripark en van het daarmee verband houdende verkeer op het terrein en op de toevoer- en afvoerwegen, uitgesplitst naar verkeerssoort.

Verder dient te worden nagegaan welke luchtverontreiniging en hinder kan optreden bij brand en bij calamiteiten.

Bodem, grond- en oppervlaktewater; afvalstromen en afval(water)behandeling

Zijn er nog ontgrondingen nodig ten behoeve van het ophogen van het terrein? Welke gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie zullen optreden als gevolg van het grondverzet en tijdelijke of blijvende wijziging van het grondwaterpeil door bronbemalingen? Welke invloed is te verwachten op de stabiliteit van aanwezige bouwwerken (bv. windmolens, hoogspanningsmasten)?

Geef aan op welke wijze het terrein hoogwatervrij wordt gemaakt.

Nagaan wat de risico's zijn voor verontreiniging van de bodem door bijvoorbeeld morsingen van chemicaliën, het tanken en opslaan van brandstof.

Wat is het risico voor afstroming van verontreinigd water naar het oppervlaktewater? Welke effecten daarvan zijn te verwachten en welke saneringsmaatregelen dan moeten worden genomen? Welke zijn de mogelijke milieugevolgen van opslag en verwijdering van afvalstoffen van bedrijven op het terrein?

Welke technische maatregelen worden getroffen met betrekking tot de waterhuishouding? Te denken valt aan afwatering van verharde oppervlakten, een (verbeterd) gescheiden rioleringsstelsel, (voor)zuivering van afvalwaterstromen. Motiveer de keuzes die hierbij gemaakt worden.

Wat is de te verwachten samenstelling van het afvalwater wat betreft de geschatte vervuilingsswaarte in inwonersequivalenten en welk type verontreinigingen worden verwacht. Welke zijn de te verwachten hoeveelheden afvalwater onder droogweerafvoer (DWA) en regenweerafvoer (RWA) omstandigheden. Welke zijn de benodigde zuiveringsvoorzieningen en zuiveringscapaciteit?

Wat is de kans dat bij een calamiteit, het blauwwater bodem- of waterverontreiniging kan veroorzaken en wat zal de ernst en omvang daarvan zijn? Welke voorzieningen zijn ter voorkoming hiervan gepland?

Landschap, flora en fauna

Bij dit deelaspect wordt ingegaan op de landschappelijke veranderingen, wat verdwijnt er, hoe worden de bestaande elementen opgenomen in het nieuwe landschap. Houdt daarbij ook rekening met de activiteiten die in de voorbereidende fase plaats zullen vinden of reeds plaats hebben gevonden (verlies natuurwaarden in het binnenmeer en de omgeving daarvan).

Welke voorzieningen kunnen worden getroffen om het distripark optimaal in te passen in de omgeving; te denken valt daarbij met name aan visuele afscherming (beplantingen, aarden wallen e.d.).

Hoe groot zal de bijdrage van het distripark zijn aan de vermindering van de invloed van zoute zeewind op Voornes Duin en aldus aan de verruiging en verstruiking van het duingebied.

Verder dient te worden ingegaan op de gevolgen voor de bestaande ecologische relaties. In hoeverre maakt de aanleg en het gebruik van het terrein inbreuk op de aanwezige ecologische structuur en bestaande trekroutes en fourageergebieden van dieren. Hierbij speciale aandacht besteden aan de duinenrij ten westen van het plangebied en aan de Westplaat en de Hinderplaat.

Welke mogelijkheden bestaan er om elders in de omgeving of in de regio aan natuurontwikkeling te doen?

Licht

Welke lichthinder is te verwachten als gevolg van activiteiten 's nachts. Wat zal de frequentie zijn van de nachtelijke activiteiten. Welke beperkende maatregelen zijn voorzien ter voorkoming van lichthinder.

7. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

ARTIKEL 41J, LID 1, ONDER F VAN DE WABM:

EEN MER BEVAT TEN MINSTE: "EEN VERGELIJKING VAN DE INGEVOLGE ONDERDEEL D BESCHREVEN TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU MET DE BESCHREVEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT, ALSMEDE MET DE BESCHREVEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN ELK DER IN BESCHOUWING GENOMEN ALTERNATIEVEN."

De alternatieven en varianten moeten, wat hun milieuaspecten betreft, vergeleken worden met de autonome ontwikkeling van het milieu. Hierbij dienen ook de normen en streefwaarden van het milieubeleid te worden beschouwd.

Overige aandachtspunten bij dit onderdeel van het MER zijn:

- een voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect (afweging van ongelijksoortige aspecten dient te worden vermeden);
- in welke mate denkt de initiatiefnemer bij elk van de alternatieven zijn doelstellingen te kunnen verwezenlijken?
- een beschouwing van de positieve en negatieve gevolgen van ieder alternatief en het belang daarvan voor de verschillende betrokken partijen.

De gevolgen voor het milieu van de verschillende alternatieven dienen zo gepresenteerd te worden dat een onderlinge vergelijking mogelijk is en een goed inzicht ontstaat in de verschillende keuzemogelijkheden.

De beoordeling en vergelijking van de gevolgen dient op een bergijpelijke wijze plaats te vinden aan de hand van toetsingscriteria en argumentatie.

De criteria zijn geen objectieve maatstaven, maar worden ontleend aan de maatschappelijke beoordeling van de milieu-effecten, bij voorkeur aan beleidsuitspraken op landelijk en provinciaal niveau. In sommige gevallen zijn criteria geformaliseerd tot een wettelijke norm. Voor zover dat het geval is, dienen de effecten te worden afgezet tegen de normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

De onzekerheden in de effect beschrijvingen dienen steeds te worden vermeld.

De milieugevolgen zouden in tabelvorm kunnen worden weergegeven. Tevens kan gedacht worden aan een globale kostenvergelijking van de alternatieven, met name wat betreft de beperkende maatregelen.

8. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE EN EVALUATIE ACHTERAF

ARTIKEL 41J, LID 1, ONDER G VAN DE WABM:

EEN MER BEVAT TEN MINSTE: "EEN OVERZICHT VAN DE LEEMTEN IN DE ONDER D EN E BEDOELDE BESCHRIJVINGEN TEN GEVOLGE VAN HET ONTBREKEN VAN DE BENODIGDE GEGEVENS."

Een overzicht van de leemten in kennis en informatie die na de voorspellingen van de milieu-effecten zijn overgebleven, moeten in het MER worden opgesomd, evenals de redenen waarom deze leemten bestaan en de betekenis voor de besluitvorming. Daarbij kunnen ook worden vermeld:

- Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte invoergegevens.
- Andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieu-gevolgen op korte en lange termijn.
- Een gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden.

Deze leemten in kennis mogen niet betrekking hebben op die informatie, welke voor het te nemen besluit essentieel is. Dit soort informatie dient met prioriteit te worden uitgewerkt.

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie.

De initiatiefnemer wordt gevraagd voor het MER een concept-evaluatieprogramma op te stellen van de daadwerkelijk optredende gevolgen voor het milieu. In dit programma worden de vastgestelde leemten in kennis en informatie verwerkt. Deze nazorg die eveneens onderdeel uitmaakt van m.e.r., dient betrekking te hebben op de doelgerichtheid van de voorzieningen en effectbeperkende maatregelen.

Het evaluatieprogramma zal in ieder geval dienen in te spelen op de mate van flexibiliteit, die met de vaststelling van het bestemmingsplan wordt geschapen. Bij een globaal bestemmingsplan zal het noodzakelijk zijn milieu-overwegingen een rol te laten spelen in het uitgiftebeleid en bij het beheer van het terrein.

9. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER moet goed leesbaar zijn en bruikbaar zijn om een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht te verschaffen in de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de alternatieven en varianten. Daarnaast dient het MER te zijn toegespitst op de voor het milieu relevante punten, op zodanige wijze dat het bevoegd gezag het milieubelang in de besluitvorming op volwaardige wijze mee kan wegen.

Dit betekent dat:

- Het MER (zonder bijlagen) een beperkte omvang heeft en voorzien is van een goed op de inhoud afgestemde samenvatting, die kort en overzichtelijk de kern van het MER weergeeft. Een toelichting kan in de vorm van een of meer overzichtstabellen;
- De gevolgen voor het milieu van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten, dienen evenwichtig en logisch samengevoegd te worden weergegeven in het MER;

- Te sterke vereenvoudigingen enerzijds en vaktaal anderzijds dienen te worden vermeden;
- Keuze-elementen die bepalend zijn voor de beoordeling en ook die, welke bepalend zijn geweest voor de inhoud van het MER, dienen eenduidig tot uitdrukking te komen in het MER;
- Visueel-ruimtelijke effecten worden in beeld gebracht met behulp van kaarten, tekeningen en fotomontages van aanzichten, profielen en vogelvlucht-perspectieven vanuit verschillende richtingen;
- Een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn van belang;
- Het MER dient bij voorkeur te worden opgebouwd volgens de volgorde zoals aangegeven in artikel 41j, lid 1 van de Wabm.

10. SAMENVATTING VAN HET MER

ARTIKEL 41J, LID 1, ONDER H VAN DE WABM:

EEN MER BEVAT TEN MINSTE: "EEN SAMENVATTING DIE AAN EEN ALGEMEEN PUBLIEK VOLDOENDE INZICHT GEEFT VOOR DE BEOORDELING VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT EN VAN DE DAARIN BESCHREVEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN DE VOorgenomen ACTIVITEIT EN VAN DE BESCHREVEN ALTERNATIEVEN."

De samenvatting dient aan zowel besluitvormers als aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht te verschaffen voor de beoordeling van het MER en de daarin beschreven milieugevolgen.

In de samenvatting dient volgens de intenties van de wet helder uiteengezet te worden waarop het MER betrekking heeft:

- Motivering van het belang van het voornemen;
- Keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast;
- Beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu (mede ten behoeve van de evaluatie achteraf);
- Zo objectief mogelijke beschrijving en voorspelling van de effecten van de verschillende alternatieven;
- Vergelijkende beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid;
- De belangrijkste leemten in kennis.

BIJLAGE 1. AANBIEDINGSBRIEF

Stadsimmerhuis
Huiscomplex

Gedevant 15
Postbus 6611
3001 AP Rotterdam



telefoon (010) 409 69 21
tele 26088
telefax (010) 470 05 95

Aan de Commissie m.e.r.
T.a.v. de heer drs. J.J. Scholten
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

uw kenmerk

afdeling
Milieubeleid Rotterdam

uw brief van

conceptie
Roos Koolman

057/091.12353

doorzender (010) 409 6182

betreft
mer-procedure distripark Haasvlakte

datum 04 DEC. 1991

Geachte heer Scholten,

Onder verwijzing van artikel 411 van de WABM bied ik u hierbij, als bevoegd gezag, de "startnotitie m.e.r.-Distripark Haasvlakte (2-10-1991)" aan. De startnotitie is door het bevoegd gezag op 18 oktober 1991 ontvangen van de initiatiefnemer.

De besluiten waarvoor het milieu-effectrapport wordt opgesteld zijn een art. 19 WRO wijzigingsprocedure met betrekking tot een bestaand bestemmingsplan en het vaststellen van een bestemmingsplan.

De initiatiefnemer en bevoegd gezag zijn in deze dezelfde, namelijk de gemeente Rotterdam.

Ik heb de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie en de Inspecteur Milieuhygiëne van de provincie Zuid Holland gevraagd advies uit te brengen.

Ik verzoek u conform artikel 41n van de WABM advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport.

Hoogachtend,

G.H.J. Peters
Hoofd afdeling Milieubeleid Rotterdam

Bijlage

BIJLAGE 2. BEKENDMAKING

ROTTERDAM BERICHT

BEKENDMAKING GEMEENTE ROTTERDAM INSPRAAK MILIEU-EFFEKTRAPPORTAGE DISTRIIPARK MAASVLAKTE

Doel van de activiteit

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft het voornemen om op de Maasvlakte (gemeente Rotterdam) een goederendistributiecentrum te realiseren. Het gaat hierbij om het zogenaamde Distripark Maasvlakte. Het realiseren van een Distripark is een onderdeel van de plannen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam om de havenactiviteiten op de Maasvlakte uit te breiden.

Aard, omvang en plaats van de activiteit

Het Distripark zal worden gerealiseerd aan de westzijde van de Maasvlakte. Het terrein zal ongeveer 200 hectare groot zijn. Deze locatie zal voornamelijk fungeren als verdeelcentrum voor containers.

Procedure

Voordat de benodigde besluiten kunnen worden genomen, moeten de effecten van een Distripark op het milieu worden onderzocht in een Milieu-Effekt-Rapport (MER). Het m.e.r.-plichtige besluit is het wijzigen van het huidige bestemmingsplan, in dit geval door het volgen van een artikel 19 WRO procedure. Het geplande Distripark ligt gedeeltelijk in een gebied zonder bestemmingsplan. Hiervoor moet een bestemmingsplan worden opgesteld. De gemeente Rotterdam is in de m.e.r.-procedure zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag. Het Gemeentelijk Havenbedrijf zal de rol als initiatiefnemer vervullen. De gemeenteraad van Rotterdam treedt op als bevoegd gezag. De gemeenteraad van Rotterdam stelt, als bevoegd gezag, richtlijnen op waaraan het MER moet voldoen. In deze richtlijnen zal worden aangegeven welke alternatieven bestudeerd dienen te worden en welke mogelijke gevolgen voor het milieu daarbij dienen te worden onderzocht. Bij het opstellen van deze richtlijnen is inspraak mogelijk.

Inspraak

Ten behoeve van de inspraak ligt een startnotitie over de voorgenomen activiteit, van 9 januari 1992 tot en met 8 februari 1992 tijdens kantooruren ter inzage op de volgende plaatsen:

- Gemeentewerken Rotterdam, Galvanisstraat 15, toren B, kamer 1.58
- HIC, Hoogstraat 110, Rotterdam

Uw inspraakreactie kan gedurende de termijn van ter inzagelegging (4 weken) schriftelijk worden ingediend, gericht aan het college van B en W t.a.v. het hoofd van de afdeling Milieubeleid, de heer G.H.J. Peters, postbus 6633, 3002 AP Rotterdam.

Intichtingen

Voor het verkrijgen van een startnotitie (/ 10,-) en voor meer informatie over de procedure kunt u contact opnemen met mevrouw R. Koolman, tel. 010-4896182/6192 of de heer R. Amoureux 010-4896190/6192 van de Dienst Gemeentewerken, afd. Milieubeleid Rotterdam.



**Gemeente
Rotterdam**

BIJLAGE 3. LIJST INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

Nr.	Naam	Plaats	Datum
1.	W.A. Sjoukes	Rockanje	04-02-92
2.	Arn. Chr. de Blank	Oostvoorne	05-02-92
3.	Werkgroep verontruste burgers van Westvoorne	Oostvoorne	10-02-92
4.	Stichting Duinbehoud	Leiden	11-02-92
5.	Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland	Rotterdam	13-03-92
6.	Nederlandse Spoorwegen	Utrecht	17-03-92
7.	Hoogheemraadschap Delfland	Delft	18-03-92
8.	Provincie Zuid-Holland	's Gravenhage	19-03-92
9.	Provinciale Planologische Cie.	's Gravenhage	24-03-92
10.	Rijkswaterstaat	Rotterdam	26-03-92
11.	Gemeente Westvoorne	Westvoorne	23-03-92
12.	Advies Commissie-mer	Utrecht	02-03-92