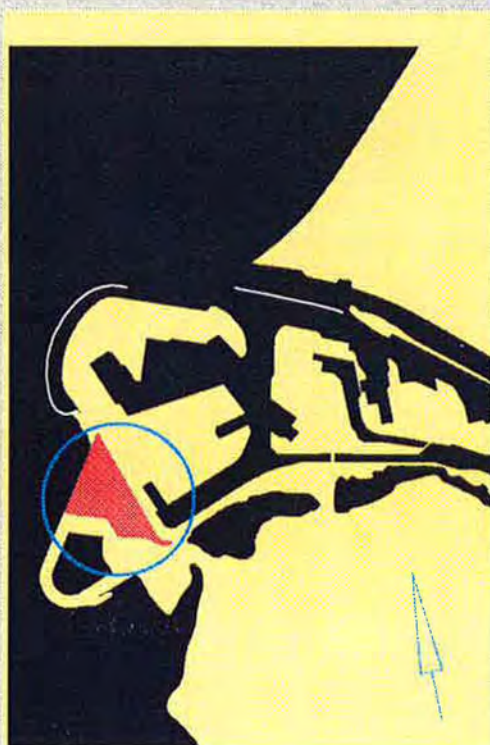
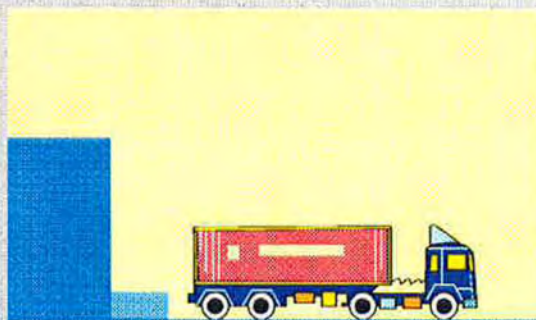


Bestemmingsplan

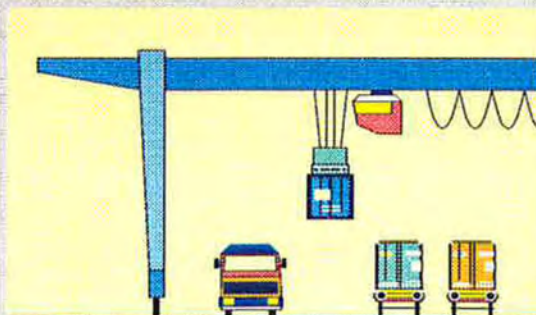
Maasvlakte-west



Distripark Maasvlakte



Rail Service Centrum Maasvlakte



DISTRIPARK MAASVLAKTE
RAIL SERVICE CENTRUM

BESTEMMINGSPLAN

MAASVLAKTE-WEST

maart 1996

Initiatiefnemer:
Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam
Directie Exploitatie en Acquisitie
Galvanistraat 15
Postbus 6622
3002 AP Rotterdam

Opgesteld door:
dienst Stedebouw en Volkshuisvesting,
sector R.O.V.V.,
Galvanistraat 15,
Postbus 6699
3002 AR Rotterdam

Vastgesteld d.d. 17.08.95

Goedgekeurd d.d. 05.03.96

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1.	Inleiding	5
1.1	Algemeen.....	5
1.2	Aanleiding voor het plan	5
2.	Vigerende plannen.....	7
3.	Beschrijving huidige situatie.....	8
3.1	Aard en omvang van het gebied.....	8
3.2	Milieuaspecten.....	8
3.3	Stedebouwkundige situatie.....	10
3.4	Verkeer en vervoer.....	11
4.	Randvoorwaarden en uitgangspunten.....	12
4.1	Plannen van hogere orde.....	12
4.2	Milieurelevante uitgangspunten en randvoorwaarden.....	14
4.3	Stedebouwkundige uitgangspunten.....	15
4.4	Technische randvoorwaarden.....	15
5.	Planbeschrijving.....	16
5.1	Algemeen.....	16
5.2	Distripark.....	16
5.3	Rail Service Centrum.....	17
5.4	Milieuaspecten.....	18
5.5	Verkeer en vervoer.....	21
5.6	Juridisch kader.....	22
6.	Uitvoerbaarheid.....	23
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
6.2	Financiële uitvoerbaarheid.....	23
7.	Overleg en inspraak.....	24
7.1	Art. 10 BRO.....	24
7.2	Inspraak.....	28

Bijlage:

- kaart 1: situering plangebied,
- samenvatting Milieu-effectrapport "Distripark Maasvlakte".

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft het voornemen een goederen-distributiecentrum ("Distripark Maasvlakte") en een Rail Service Centrum aan te leggen op de Maasvlakte. Dit bestemmingsplan is bedoeld om de aanleg van het Distripark en het Rail Service Centrum (RSC) mogelijk te maken.

Het gebied waarvoor dit bestemmingsplan geldt is gelegen op de Maasvlakte, het meest westelijk gelegen deel van het haven- en industriegebied van Rotterdam. De Maasvlakte wordt aan de zuidzijde begrensd door de gemeente Westvoorne, aan de westzijde door de Noordzee. Aan de noordzijde ligt de Maasmond en het begin van de Nieuwe Waterweg en het parallel daaraan lopende Calandkanaal. Aan de oostzijde sluit de Maasvlakte aan op het nieuwere havengebied van Rotterdam door middel van de Mississippihaven en het Beerkanaal. Behalve via het Calandkanaal is de Maasvlakte ook door middel van het Hartelkanaal verbonden met de overige havens van Rotterdam en met het achterland.

Door de schaalvergroting in de containervaart ontstaat er een concentratie van goederenstromen in een beperkt aantal havens in Europa. Efficiënter transport en een toenemend aantal containers leiden tot een steeds toenevende vraag naar distributie-activiteiten. Om tegemoet te komen aan deze vraag is feitelijk alleen de Maasvlakte beschikbaar. Immers de Maasvlakte ligt zeer gunstig ten opzichte van de grootschalige containerterminals en ten opzichte van de infrastructuur. Bovendien is de Maasvlakte ver verwijderd van de woongebieden en verder is het terrein beschikbaar en heeft het de benodigde omvang.

De opbouw van het bestemmingsplan is als volgt: na deze inleiding wordt in paragraaf 2 aangegeven welke bestemmingsplannen in dit gebied van kracht zijn. Paragraaf 3 bevat de beschrijving van de huidige situatie van het gebied in het kort, terwijl in paragraaf 4 de randvoorwaarden (wetgeving, plannen van hogere orde etc.) en uitgangspunten (mede gebaseerd op conclusies uit paragraaf 3) zijn weergegeven. Paragraaf 5 beschrijft het plan van uit verschillende invalshoeken en aspecten. In paragraaf 6 wordt de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van het plan toegelicht. De resultaten van het wettelijk overleg en de inspraak zullen te zijner tijd in paragraaf 7 worden opgenomen.

Naast deze toelichting bestaat het feitelijke -juridische- plan uit een plankaart en uit de voorschriften waarvan de Staat van Bedrijfsactiviteiten onderdeel uitmaakt. Ten behoeve van de vestiging van het goederendistributiepark is een Milieu-Effect Rapport met bijlagen gemaakt. In dit MER is meer specifieke achtergrond-informatie terug te vinden; in onderhavig bestemmingsplan zijn voornamelijk de ruimtelijk relevante onderdelen uit het MER behandeld. De samenvatting van het MER is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

Initiatiefnemer voor de Milieu-effectrapportage is het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (namens B&W). Het bevoegde gezag is de gemeenteraad van Rotterdam.

1.2 Aanleiding voor het plan

Het rijksbeleid is erop gericht om Nederland verder te ontwikkelen als distributieland. De haven van Rotterdam, naast de luchthaven van Schiphol, dient daarom versterkt te worden tot mainport. Dit is onder meer verwoord in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening, de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening-extra, het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en het tweede Structuurschema Zeehavens. Om de Rotterdamse positie te handhaven en uit te breiden als knooppunt van intercontinentale en Europese vervoersstromen is door het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) een strategische visie ontwikkeld, het ontwerp Havenplan 2010. Hierbij wordt uitgegaan van economische prognoses volgens het Goederenstroommodel (GSM 6).

Het ontwerp-Havenplan 2010 richt zich op de versterking en uitbreiding van een drietal "speerpunten"; één van deze speerpunten is de containersector. De op- en overslag van containers vindt plaats in het Waal-/Eemhavengebied, dat geherstructureerd wordt, en in grotere mate op de Maasvlakte. Op de Maasvlakte is een "Mega Hub Center" (MHC), een grootschalig centrale overslag- en verzamelpunt (terminal) voor containers, welke de komende jaren fors zal worden uitgebreid. Het verdere vervoer van containers vindt plaats via spoor, weg en binnenvaart naar het achterland, of met kleinere schepen van en naar omliggende regionale zeehavens.

In de VINEX wordt het zogenoemde ROM-beleid geïntroduceerd: gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid. Rijnmond vormt één van de in totaal elf ROM-gebieden. Inmiddels is er een Plan van Aanpak voor het project opgesteld, waarover de betrokken partijen een standpunt zullen innemen. In hoofdstuk 4 wordt hier verder op ingegaan.

Om de positie als mainport te handhaven c.q. versterken, zullen niet alleen voorzieningen voor optimale aan- en afvoer van containers moeten worden getroffen. Om te kunnen beantwoorden aan de hogere eisen, die aan overslag en distributie worden gesteld dient Rotterdam uit te groeien tot een volwaardig logistiek centrum. De distributieactiviteiten dienen, evenals alle voorzieningen voor vervoer, vanuit efficiency zo dicht mogelijk bij het Delta Mega Hub Centre (D.M.H.C.) te zijn gelokaliseerd. Direct aansluitend aan het D.M.H.C. zijn daarom gesitueerd (in westelijke richting naast elkaar liggend):

- het Binnenvaart Service Centrum,
- de weginfrastructuur,
- het Rail Service Centrum en,
- het Distripark Maasvlakte.

Het voornemen is om het Distripark en het Rail Service Centrum de komende jaren te ontwikkelen.

2. VIGERENDE PLANNEN

Het Distripark en het Rail Service Centrum vallen gedeeltelijk resp. geheel binnen het plangebied van het bestemmingsplan "Maasvlakte '81" en gedeeltelijk in het bestemmingsplan Maasvlakte '81, eerste herziening; het betreffende gedeelte heeft een andere bestemming.

Voor het westelijk gedeelte van het goederendistributiecentrum geldt geen bestemmingsplan. Voor dit gebied is de bouwverordening van de gemeente Rotterdam van toepassing en wordt daarin aangeduid als landelijk gebied, dat een goederendistributiecentrum niet toelaat.

Een nieuw bestemmingsplan is daarom noodzakelijk om de ontwikkeling van het Distripark en het Rail Service Centrum mogelijk te maken.

3. **BESCHRIJVING VAN DE HUIDIGE SITUATIE.**

3.1 Aard en omvang van het gebied

De Maasvlakte kent een grootschalige open structuur, in tegenstelling tot het omringende kustlandschap met zijn geaccidenteerde opbouw. De kustlijn wordt gevormd door de duinen, die de verbinding vormt tussen de Waddenzee en de Voordelta, de laatste grote, vrijwel aaneengesloten natuurgebieden van Nederland vormend. De Maasvlakte vormt, gezien ontstaansgeschiedenis, bestemming en structuur, een onderbreking die in scherp contrast staat met het aangrenzende kustlandschap. De waarneming van havenindustrie speelt een belangrijke rol bij de beleving.

3.2 Milieuaspecten

In het kader van de Milieu-Effect Rapportage is uitvoerig onderzoek gedaan naar de milieusituatie in en rondom het plangebied. Daarbij is zowel de bestaande autonome ontwikkeling als de toekomstige situatie in beeld gebracht. In deze paragraaf van het bestemmingsplan wordt daarom volstaan met de belangrijkste, in het kader van het bestemmingsplan, relevante resultaten.

Lucht, stank, stof

Luchtkwaliteit

Belangrijkste bron van zwaveldioxide (SO_2) op de Maasvlakte is de electriciteitscentrale van de EZH; de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied wordt daar niet door beïnvloed. Door de westelijke ligging van het plangebied en de overheersende westelijke wind zijn de concentraties SO_2 lager dan elders in het Rijnmondgebied.

Stank

Volgens het Milieubelevingsonderzoek Zuid-Holland 1990, wordt 75% van de bevolking van Hoek van Holland regelmatig tot vaak door stank gehinderd; het grootste aantal van het hele Rijnmondgebied. De landelijke streefnorm voor het jaar 2000 ligt op 12% stankgehinderden, voor 1995 is door het ministerie van VROM in de nota stankbeleid een tussendoelstelling van 17% geformuleerd.

De "12%-doelstelling" wordt in het Rijnmondgebied en in bijzondere mate Hoek van Holland dus ruim overschreden. De voornaamste bron voor deze hinder is gelegen in het Europoortgebied, zo blijkt uit het jaarverslag van DCMR. In de laatste maanden van 1990 is vanuit Oostvoorne een aantal klachten gemeld over rioollucht, afkomstig van zuiveringsslibbassins naast de Slufter.

Stof

De relatief hoge jaargemiddelde concentratie in Hoek van Holland wordt veroorzaakt door tapioca-overslag in het Europoortgebied. Een bron van stof op de Maasvlakte is de erts- en kolenoverslag. In Oostvoorne liggen de concentraties duidelijk lager.

De jaargemiddelde concentraties blijven op alle meetpunten beneden de Rotterdamse stofnorm van $80 \mu g/m^3$ (mediaan). Deze norm wordt door Rotterdam gehanteerd als grenswaarde, er is geen streefwaarde voor stof. Er is geen landelijke stofnorm.

Geluid

Industrielawaai

Uitgegaan is van de invulling van de Maasvlakte en Europoortgebied conform de zoneringssituatie van 1 september 1986, aangevuld met de akoestische ontwikkelingen tot en met 1992. Bij de huidige situatie is de uitbreiding van het DMHC (fase 1) meegenomen. De resultaten staan vermeld in overzichtstabel 5.6. van het Milieu Effect Rapport. Uit de tabel blijkt dat er in akoestische zin ruimte is voor bedrijvigheid.

De toetsingswaarden van het concept-voorontwerp zonevoorstel Euro-poort/Maasvlakte (provincie Zuid-Holland, 1990; zie kaart 1) worden niet overschreden.

In de huidige situatie is de dagwaarde op de grens van het stiltegebied (rekenpunt 3) gelijk aan de toetsingswaarde van 40 dB(A).

Weg- en railverkeerslawaaï

De 55 dB(A)-contour van het wegverkeer ligt 135 meter uit de weg. De nachtperiode is de maatgevende periode voor de etmaalwaarde. In de dichtst-bijgelegen woonkern Kruiningergors (Oostvoorne) en bij de woningen aan de Brielse Meer-oever bij de Suurhoffbrug is de geluidsbelasting lager. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) voor bestaande situaties wordt daar niet overschreden.

De grens van het stiltegebied kent een geluidsbelasting van 39 dB(A).

De 60 dB(A) contour van het railverkeer ligt 71 - 110 meter uit het spoor en wordt dus bij de woningen niet overschreden. De nachtperiode is de maatgevende periode voor de etmaalwaarde.

De afstand van de 40 dB(A)-dagwaarde contour is in de huidige situatie 660 meter. De geluidsbelasting op de grens van het stiltegebied (circa 2 km van het spoor) bedraagt derhalve in de huidige situatie ca. 31 dB(A).

Externe veiligheid

Stationaire bronnen

Op de Maasvlakte zijn momenteel drie bedrijven aanwezig die EVR-plichtig (externe veiligheidsrapport) zijn. Dit zijn: de Maasvlakte Olie Terminal (M.O.T.), de NV Nederlandsche Gasunie en Europe Combined Terminals (E.C.T.). De risicocontouren voor de M.O.T en de Nederlandse Gasunie zijn vastgelegd op de risico-contourkaart voor EVR-inrichtingen, zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten in 1990.

Volgens de beschikbare gegevens vallen de 10^{-6} -individueel risico-contouren van de Maasvlakte Olie Terminals en de Nederlandse Gasunie alle buiten het plangebied op de terreingrens en vindt geen overloop met het plangebied plaats.

Het EVR van E.C.T. is recent vastgesteld. De 10^{-6} -individueel risico-contour valt niet buiten de terreingrens. De 10^{-8} -contour valt er buiten, in de richting van het water en niet over het plangebied. Het groepsrisico is verwaarloosbaar klein.

Mobiele bronnen

Ter regulering van het transport van gevaarlijke stoffen heeft de gemeente Rotterdam bij raadsbesluit van 14 juli 1975 routes gevaarlijke stoffen vastgesteld in delen van de gemeente. In het plangebied bevindt zich geen aangewezen route gevaarlijke stoffen; buiten het plangebied op de Maasvlakte gelegen betreft dit wel de Europaweg, Missouriweg en de Coloradoweg, waarbij de Europaweg tevens de aan-/afvoerroute voor de Maasvlakte vormt. Het grootste deel van het wegtransport van gevaarlijke stoffen vindt plaats over de aangewezen route gevaarlijke stoffen.

In het Europoort/Botlekgebied zijn momenteel ook geen knelpunten met betrekking tot externe veiligheid van wegtransport.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen per trein is de het "Reglement betreffende het vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen" (VSG) van toepassing. Bij railtransport is in vrije baansituaties de afstand van de spoorlijn tot aan het individueel risico-niveau van 10^{-6} te verwaarlozen. Bij goedkeuring van bestemmingsplannen wordt getoetst aan deze norm.

De havenspoorlijn is door de Nederlandse Spoorwegen onderzocht, in het kader van de voorgenomen Betuwelijn. Op 100 m van de havenspoorlijn ligt het individueel risico tussen de grens- en streefwaarde d.w.z., tussen de 10^{-6} en 10^{-8} contour. Waar precies de 10^{-6} -contour ligt is niet uit de studie af te leiden. Voor het huidige emplacement op de Maasvlakte geldt dat de Hinderwetvergunning van kracht is. Conform de VROM-circulaire: "Externe veiligheidsvoorschriften Hinderwet voor goederen emplacementen" is dit emplacement niet EVR-plichtig.

Transport door pipleidingen levert in de huidige situatie geen knelpunten voor de Maasvlakte op. Transport van gas reikt tot aan het plangebied van het Distripark, maar ligt meer dan 60 meter van de terreingrens af: de gehanteerde veiligheidsnorm voor dergelijke leidingen. Olietransport vindt aan de oostzijde van de Maasvlakte plaats.

Ecologie

Zee- en intergetijdengebied

Ten zuiden van de Maasvlakte bevindt zich een omvangrijk intergetijdengebied voor de Zuidhollandse en Zeeuwse kust, de Voordelta. In het nationaal Natuurbeleidsplan wordt dit gebied aangemerkt als een natuurontwikkelingsgebied.

Estuariumgebied

De noordzijde van het plangebied wordt begrensd door de monding van de Nieuwe Waterweg.

Duingebied

Aan de zuidzijde ligt het duingebied van Voorne en aan de noordzijde het duingebied van Hoek van Holland.

Bodem

Het plangebied maakt deel uit van een jong, aangelegd terrein ten behoeve van industriële activiteiten. De Maasvlakte is in de jaren zeventig aangelegd met zand afkomstig uit het Oostvoornse Meer en nabijgelegen havenbekkens.

Teneinde een eerste indruk te verkrijgen omtrent de toestand van de bodem is een historisch onderzoek verricht (medio 1992). In het MER is een uitvoeriger rapportage opgenomen.

Uit dit onderzoek is het volgende duidelijk geworden:

Een gedeelte van het plangebied is enkele jaren in gebruik geweest als "kleifabriek", dat wil zeggen dat in bassins baggerspecie klasse I (licht verontreinigd slib) gestort en gedroogd werd. Het zuidelijk deel hiervan, bekend als de Badkuip, is vanaf 1985 tot september 1987 gebruikt als tijdelijke opslag voor baggerspecie klasse II/III (matig verontreinigd) tot de Slufter gereed was. De Badkuip was bekleed met een laag klei om verontreiniging van de ondergrond door baggerspecie te voorkomen. In 1989 is de Badkuip ontmanteld. De klei van de "kleifabriek" is gebruikt bij de aanleg van de Slufter als dijkbekleding.

Na de ontmanteling zijn 2 onderzoeken verricht naar de bodemkwaliteit. Slotconclusie van deze onderzoeken was dat de tijdelijke berging niet tot een verontreiniging van betekenis heeft geleid.

3.3 Stedebouwkundige situatie

De Maasvlakte is in 1992 gedeeltelijk opgespoten. De aanwezige bebouwing op de Maasvlakte bestaat voornamelijk uit bedrijfsgebouwen. Markante herkenningpunten zijn de eerder genoemde elektriciteitscentrale, de windmolens, de olieopslagtanks en de hoogspanningsmasten langs de Europaweg. De dijken en duinen zijn reliëf-elementen die zorgen voor zichtbegrenzing. Het plangebied heeft een gemiddeld peil van ca. + 5 m NAP.

In het plangebied zijn verder gesitueerd:

- restanten van de zogenaamde "Badkuip", indertijd gebruikt voor de opslag van slib klasse II en III. Deze specie is na ingebruikname van de Slufter in de Slufter gestort;
- restanten van de zogenaamde "Kleifabriek", waar in het verleden slib klasse I naar toe is gebracht. Er is nog een hoeveelheid klei aanwezig, welke te zijner tijd moet worden afgevoerd.

Ten westen buiten het plangebied langs de verbindingsdam bevindt zich strand, waarvoor geldt, overeenkomstig het overige gedeelte van de Maasvlakte, dat slechts recreatief medegebruik is toegestaan, zolang dit niet

in strijd is met mogelijke toekomstige uitbreiding van haven en industrie.

3.4 Verkeer en vervoer

Op de Maasvlakte wordt de bestaande hoofdinfrastructuur voor het wegverkeer gevormd door de Europaweg. Deze weg is recentelijk verbreed tot 2x2 rijstroken en sluit in oostelijke richting aan op de rijksweg A-15 en vormt daarmee een goede achterlandverbinding.

Momenteel is er geen openbaar vervoer op de Maasvlakte; wel beschikken enige bedrijven over bedrijfsvervoer.

Langs de Europaweg bevindt zich een langzaam verkeersvoorziening.

Goederenvervoer per spoor is mogelijk via een spoor langs de Europaweg. Ten oosten van de Europaweg noord-zuid bevindt zich een spooremlacement.

Zeescheepvaart kan de Maasvlakte bereiken via het Beerkanaal; binnenvaartschepen kunnen de Maasvlakte bereiken via het Hartelkanaal.

4. RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN

4.1 Plannen van hogere orde

Zowel op rijks-, provinciaal- als op gemeentelijk niveau is een groot aantal plannen en nota's van belang voor de ruimtelijke ontwikkeling van stad en haven. In deze paragraaf zullen alleen die nota's worden gememo-reerd, welke als ruimtelijk toetsingskader dienen bij de gemeente en provincie. Voorzover relevant wordt in de paragraaf planbeschrijving (5) gebruik gemaakt van overige beleidsnota's.

4.1.1 Streekplan Rijnmond (goedgekeurd G.S. 14-1-1986).

Voorzover binnen het streekplan gelegen, heeft het plangebied de aanduiding 'haven-en industriegebied (zone 1500-5000 m en zone $\geq$ 5000 m; zie kaart 1)'. Ter bescherming van de nabij het haven- en industriegebied gelegen bestaande woongebieden dienen aan de vestigingsmogelijkheden van haven- en industriële activiteiten beperkingen te worden opgelegd.

Het betreft hier nieuwe bedrijven op nog niet uitgegeven terrein en nieuwe activiteiten van bestaande bedrijven die de bestaande rechten te boven gaan. Daartoe is het overgrote deel van het havengebied verdeeld in 4 zones, die zijn bepaald vanuit de bestaande stads- en dorpsgebieden en vanuit bestaande specifieke recreatieprojecten. Hiermee is de ruimtelijke structuur aangegeven van wat de inwaartse zone is genoemd. In de bijlage van het Streekplan is een Lijst van Inrichtingen met typen van bedrijven opgenomen, welke aangeeft of in de onderscheiden 4 zones bedrijven zijn uitgesloten dan wel toegestaan.

Naast deze inwaartse zonering kent het Streekplan tevens het beleid m.b.t. de uitwaartse zonering. Dit berust op het principe, dat gevoelige activiteiten bij voorkeur niet worden gesitueerd op plaatsen waar de emissie en het veiligheidsrisico als gevolg van milieubelastende activiteiten in het haven- en industriegebied groot is of zou kunnen zijn. Daartoe wordt een zone onderscheiden van (in dit deel van het Streekplan) 0-2 km. Binnen deze zone mag de bevolking binnen het bestaande stads- en dorpsgebied in aantal niet toenemen. Binnen een zone van 0-1 km mag de woningvoorraad niet toenemen. In het bestemmingsplan kunnen zonegrenzen met een zekere marge worden aangepast aan de ruimtelijke structuur. Het toekomstige Distripark bevindt zich op circa 5 km. van de meest nabijgelegen woonkern Oostvoorne.

4.1.2 Nota Planbeoordeling 1993 (Prov. Staten - november 1992).

Het provinciale beoordelingskader voor gemeentelijke ruimtelijke plannen bestaat naast het Streekplan uit de Nota Planbeoordeling. Aan een bestemmingsplan wordt goedkeuring onthouden als het strijdig is met een richtlijn of goedkeuringscriterium.

4.1.3 Streekplan Zuid-Holland Zuid.

In dit in 1991 vastgestelde plan is voor de noordrand van het deelgebied Goeree-Overflakke de functie van 'duinnatuurgebied' toebedeeld en tevens bodembeschermingsgebied en stiltegebied. Het aangrenzende zeegebied heeft de aanduiding 'natuurontwikkelingsgebied'.

4.1.4 Demarcatielijn.

Omdat de Maasvlakte, met industrie functie, grenst aan het gebied Westvoorne dat een belangrijke natuurfunctie heeft, is rond de ruimtelijke scheiding van deze functies van overheidswege een afspraak gemaakt. De Demarcatielijn 1964/1969 valt samen met de gemeentegrens tussen Rotterdam en Westvoorne, lang de kunstmatige duinenrij ten noorden van het Oostvoornse Meer. Het gebied ten zuiden van deze lijn dient zoveel mogelijk gevrijwaard te blijven van hinder tengevolge van de activiteiten op de Maasvlakte. Het gebied ten noorden van deze lijn is in principe beschikbaar voor haven- en

industriële activiteiten. Het plangebied ligt ruimschoots ten noorden van de demarcatielijn.

4.1.5 2e Structuurschema Zeehavens (1989)

De hoofdlijnen van het Regeringsbeleid m.b.t. de zeehavens zijn per gebied in streefbeeld geformuleerd, welke uiterlijk in 2010 bereikt zouden moeten zijn. Voor de mainport Rotterdam/ Rijn- en Maasmond zijn de volgende concrete uitspraken vastgelegd in het Structuurschema:

- er komt een plan van aanpak om het openbaar-vervoergebruik binnen het havengebied te bevorderen (onderdeel van project 121 in SVV-II);
- geluidshinder vormt geen probleem voor de ontwikkeling in het havengebied en zijn omgeving;
- de regering acht handhaving van de reservering t.b.v. een uitbreiding van de Maasvlakte gewenst. Nader onderzoek zal te zijner tijd de gegevens voor omvang, situering en bestemming dienen te leveren. Een omvang van meer dan 500 ha bruto wordt niet uitgesloten. Voor een uitbreiding geldt dat een zorgvuldige afweging geboden is, mede gezien de natuur- en landschapsbelangen die in het geding zijn.

4.1.6 Verordening Stiltegebieden (augustus 1991)

Ten zuiden van de Maasvlakte is het stiltegebied "Voorne's Duinen en Rockanje Zuid" gesitueerd. In het Intentieprogramma Stiltegebieden Rijnmond is conserverend beleid geformuleerd, dat voorziet in een handhaving van de huidige planologische en milieuhygiënische situatie.

Op dit beleid zijn echter ook uitzonderingen geformuleerd. Een daarvan is, dat de ontwikkelingen, die op het moment van aanwijzing van de stiltegebieden waren voorzien, zonder problemen moeten kunnen plaatsvinden. De invulling van de Maasvlakte is zo'n voorziene ontwikkeling.

4.1.7 ROM Rijnmond

ROM Rijnmond stelt zich ten doel het realiseren van de dubbele doelstelling: "zowel versterking van de mainport als verbetering van het woon- en leefmilieu".

In het Plan van Aanpak ROM-Rijnmond (vastgesteld dd. 4.12.93) is de aanleg van Distripark Maasvlakte als project A.1 opgenomen. Cluster A zijn projecten m.b.t. ruimte voor mainport ontwikkeling.

Ervan uitgegaan wordt dat binnen een aantal jaren Distripark Maasvlakte en Delta 2000-8 zullen gerealiseerd zijn. Het project Distripark Maasvlakte wordt gezien als een lopend project.

Het plan van aanpak stelt: het project Distripark Maasvlakte kent samenhang met de MARICOR-studie en met de projecten gericht op beheersing en de sturing van de mobiliteit.

Problemen op het gebied van beheersing en geleiding van de mobiliteit worden voornamelijk veroorzaakt ten gevolge van de ontwikkelingen van de Delta-terminal. Deze ontwikkelingen worden in het kader van ROM-Rijnmond projecten modal-split beïnvloeding (project C.2), interne logistiek (C.3) en collectief vervoer (C.4) uitgewerkt. De toename van het wegtransport en de verbetering van eventuele knelpunten komt in de MARICOR-studies aan de orde.

Na het verschijnen van het Plan van Aanpak is door de Uitvoeringsorganisatie ROM Rijnmond gestart met het opzetten van de zogenaamde DOEL-MIDDELEN-HIËRARCHIE voor alle 47 ROM-projecten. Daarbij is het de bedoeling inzichtelijk te maken hoe de afzonderlijke projecten bijdragen aan het realiseren van de dubbele doelstelling van ROM-Rijnmond.

Per project is aangegeven welke aspecten met name van belang zijn. Hiervoor is een project-indicatoren-matrix samengesteld; invulling daarvan verkeert momenteel in de opstartfase.

Doel van deze systematiek is tot een uniforme wijze van rapporteren te komen. Afgesproken is een jaarlijkse rapportage van het betreffende ROM-project op te stellen waarbij de indicatoren aan de orde komen.

4.1.8 Beleidsplan Voordelta

Het plan is gericht op het veilig stellen van de natuurlijke ontwikkeling van de Voordelta. Bij de gebiedsgerichte ruimtelijke uitwerking van het plan is rekening gehouden met de zeewaartse uitbreiding van de Maasvlakte, waar het accent ligt op haven en industrie; het gebied ten zuiden hiervan is aangegeven als ontwikkelingsgebied voor natuur en visserij. Dit Beleidsplan heeft geen consequenties voor het plangebied.

4.2 Milieurelevante randvoorwaarden en uitgangspunten

Activiteiten in het plangebied kunnen consequenties hebben voor ontwikkelingen en activiteiten binnen en buiten het plangebied. In deze paragraaf zijn (voor zover al niet in de vorige paragraaf genoemd) voor de verschillende milieucomponenten de randvoorwaarden geformuleerd.

4.2.1 Lucht, Stank, Stof

Luchtverontreiniging door stationaire bronnen worden bestreden door het treffen van bronmaatregelen, zoals geformuleerd in het Plan van Aanpak voor het ROM-project Rijnmond.

Via de Hinderwet kan de uitstoot van stoffen aan banden worden gelegd.

4.2.2 Geluid

In het Streekplan Rijnmond is het principe van zonering gehanteerd ter bescherming van de nabij het havengebied gelegen woon- en natuurgebieden. Het plangebied is gelegen binnen het gebied, begrensd door de 'havenlijn'. Voor het plangebied geldt de geluidzone Europoort/Maasvlakte (KB. dd. 15-6-1993) en is weergegeven op kaart 1. De voor Distripark Maasvlakte relevante gebieden zijn Westvoorne, het Oostvoornse Meer en Hoek van Holland. Alle liggen buiten de in het Streekplan aangehouden invloedssfeer van het Distripark. Vanuit deze optiek is interne zonering van het Distripark niet nodig.

4.2.3 Externe Veiligheid

Het beleidsveld externe veiligheid heeft in principe het doel de risico's op ongelukken met gevaarlijke stoffen, waardoor personen letsel oplopen of in het milieu schade ontstaat, te beperken. Bij de normering die op dit moment ten aanzien van externe veiligheid wordt gebruikt zijn het individueel risico en het groepsrisico van belang. Deze worden uitgedrukt in de kans op dodelijk letsel per jaar. Voor het individueel risico geldt dat op die plaatsen waar het risico op dodelijk letsel groter is dan $10^{-6}/j$, dit onacceptabel (grenswaarde) is; $10^{-8}/j$ is de streefwaarde. Binnen het gebied tussen grens- en streefwaarde zal in overleg met de vergunningverlener op basis van de stand der techniek gestreefd worden naar een acceptabel risiconiveau.

4.2.4 Bodem

In de Interimwet Bodemsanering (IBS), is een wettelijk kader aangegeven hoe de bodemverontreiniging kan worden aangepakt teneinde de mogelijke nadelige effecten op de volksgezondheid en het milieu te voorkomen en te elimineren. Omdat door B & W, ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, in een vroeg stadium inzicht wordt verlangd over de te verwachten bodemgesteldheid bij bouw- en bestemmingsplan zal een eerste verkenning naar mogelijke bodemverontreiniging tot een standaardactiviteit moeten worden gerekend. Deze standaardactiviteit bestaat uit een inventarisatie van algemene gegevens en het nemen van enkele bodemonsters (het historisch / oriënterend onderzoek).

4.3 Stedebouwkundige uitgangspunten

Het Distripark

Het Distripark is op de Maasvlakte gepland als essentieel onderdeel in het logistieke systeem van behandeling van gecontaineriseerde goederen. De behandeling van containers vindt plaats op de Marineterminals, Binnenvaart terminals, Rail Service Centrum en door vervoer over weg, spoor en mogelijke interne baansystemen. De behandeling van de gecontaineriseerde goederen vindt plaats op het Distripark.

De container wordt geopend door distributiebedrijven en goederen worden opgeslagen (warehousing), gesorteerd (groupage), of bewerkt (assemblage). Het Distripark biedt ruimte aan bedrijven die gecontaineriseerde goederen ontvangen en behandelen of/en goederen containeriseren. Deze bedrijven vormen een belangrijke schakel in het logistieke netwerk dat goederen volgt van producent tot consument. De ligging van het Distripark speelt in op de directe nabijheid van verschillende vervoerslijnen.

Het landschap

De grootschaligheid van de Maasvlakte en het karakter van het landschap stellen hun randvoorwaarden voor de inrichting van het gebied. Bij deze inrichting behoeven geen beperkingen m.b.t. de oppervlakte of de bouwhoogte te worden opgelegd.

Vooruitlopend op de uitvoering van het bestemmingsplan is bij de demping van het Binnenmeer ter vervanging van de aanwezige natuurwaarden een convenant tussen Rijk, Provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en natuurorganisaties afgesloten, welke compensatie buiten het plangebied plaatsvindt.

4.4 Technische randvoorwaarden

Aan het plangebied zijn geen specifieke technische randvoorwaarden verbonden.

5. PLANBESCHRIJVING

5.1 Algemeen

Het Distripark en het Rail Service Centrum zijn op de Maasvlakte gepland als essentieel onderdeel van een geïntegreerd logistiek systeem van de behandeling van gecontaineriseerde goederen, dat verder omvat het Binnenvaart Service Centrum en de Marine-containerterminal.

5.2 Distripark

5.2.1 De bedrijfsactiviteiten

De hoofdfunctie in het plangebied is de distributie-activiteit. Het is ook mogelijk, dat daarnaast bepaalde vormen van industrie zich in het plangebied vestigen.

De ligging van de Maasvlakte maakt het gebied bij uitstek geschikt voor grootschalige containeroverslag. De terminals liggen direct aan zee en alle vervoersmodaliteiten zijn aanwezig. Momenteel worden voorbereidingen getroffen voor een nieuw Rail Service Centre (RSC), waardoor er meer containers per spoor aan- en afgevoerd kunnen worden. Tevens komt er een nieuwe binnenvaartterminal (Binnenvaart Service Centre).

In 1992 heeft het Havenbedrijf een nader aanvullend onderzoek laten verrichten. Gebleken is, dat op korte termijn (binnen 5 jaar) de totale oppervlakte van het plangebied mogelijk niet met alleen distributie gevuld kan worden. Vanuit economische overwegingen dienen de terreinen echter zo snel mogelijk te worden uitgegeven.

Uit het onderzoek is gebleken, dat er op korte termijn ruimtebehoefte is bij de industrie en dat een deel van het plangebied daarvoor bestemd zou kunnen worden.

Bij het MER is ook met deze variant (waarbij is uitgegaan van maximaal 30% industrie) rekening gehouden.

In de planvoorschriften is in de Beschrijving in Hoofdpijnen (art 2, lid 1a) hiermee rekening gehouden, waarbij 30% als maximum geldt en via een vrijstelling 50% toelaatbaar is. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten is aangegeven, welke bedrijven, voor zover niet vallend onder de categorie goederendistributie, niet in het plangebied zijn toegelaten. Het betreft alle bedrijven, voor zover niet vallend onder de categorie goederendistributie, in de milieucategorie 6, aangevuld met bedrijven in categorie 5, welke qua omvang en/of functie niet passen binnen de opzet van het distripark.

Tenslotte is het, voor het goed functioneren van het distributiecentrum, noodzakelijk ruimte te reserveren voor facilitaire bedrijven en kantoren op het Distripark. Hierbij valt te denken aan een douanekantoor, een bank-/postfiliaal, een horecavoorziening, een winkel voor de dagelijkse levensbehoefte, servicestation voor motorvoertuigen, maar ook aan havengebonden kantoren. Onder de term havengebonden kantoren dient te worden verstaan kantoorfaciliteiten van bedrijven, welke directe binding hebben met de havenactiviteiten en verder als zodanig ook bij de daadwerkelijke plaats van de fysieke goederen behandeling/afhandeling zijn betrokken. Gedacht wordt aan rederijen, douane, expediteurs, cargadoors, stuwadoors enz. In de Provinciale nota "Mobiliteitsbeheersing rond bedrijven" zijn grenzen gesteld aan de mogelijkheden kantoren te realiseren op C-locaties. Gezien de ligging van het plangebied en de toekomstige functie van de te vestigen (distributie-)bedrijven is het niet te verwachten, dat zich kantoren 'voor de markt' zullen vestigen. Om deze reden is geen maximum vloeroppervlak voor kantoren opgenomen.

Er is op voorhand nog geen inschatting te maken van de voor de genoemde functies benodigde ruimte.

5.2.2 Inrichting distributiecentrum

Bij de inrichting van het Distripark Maasvlakte zijn de volgende ontwerp-uitgangspunten gehanteerd.

I De infrastructuur

Een grid van hoofdassen en bedrijfsstraten bepaalt de lay-out van het terrein. De hoofdassen hebben een snelle doorstroomfunctie t.b.v. verkeer van en naar het achterland en hebben tegelijkertijd een representatieve functie.

De bedrijfsstraten hebben een expeditiefunctie, loading-docks.

Laad- en loszone van het distributiebedrijf zijn in beginsel op de bedrijfsstraat georiënteerd. Hierdoor ontstaan er 2 typen van stedenbouwkundige ruimten op het Distripark Maasvlakte

- De representatieve hoofdontsluiting; de hoofdas.
- De ontsluitingsweg langs de uit te geven kavels; de bedrijfsstraat.

II De basiskavel

De maaswijdte van het voornoemde grid wordt bepaald door de optimale kaveldiepte tussen de infrastructuur. Ter indicatie is een maat van 300 x 480 m uitgeefbaar terrein de meest flexibel in te delen basiskavel t.b.v. distributiebedrijven. De omvang kan variëren van ca. 1,5 ha (bij een 8-deling van de kavel) tot 14,5 ha (bij een volledige kavel).

III De voorzieningen

Het Distripark vormt een driehoek van ca. 125 ha. (bruto).

De randen van het plangebied zullen mede-beeldbepalend zijn voor "het gezicht" van het Distripark t.o.v. andere activiteiten op de Maasvlakte.

IV Stedenbouwkundige uitgangspunten bij de uitgifte

De individuele bedrijven zullen aan voorwaarden t.a.v. terreingebruik, enaard/oriëntatie van bebouwing moeten voldoen.

- Terreingebruik zal worden getoetst op afhandeling van laden/lossen parkeren op eigen terrein, in- en uitritten georiënteerd op de bedrijfsstraat.
- Oriëntatie en aard van de bebouwing zal worden getoetst op presentatie en oriëntatie op de hoofdas van representatieve functie. Rooilijnen worden voorgeschreven, zowel langs de bedrijfsstraten als langs de hoofdassen. Vormgeving en materiaalgebruik van de erfafscheidingen en inritten worden standaard voor het Distripark Maasvlakte vastgelegd. Bij de gronduitgifte zal een en ander als voorwaarde worden gehanteerd.

V Relatie met de omgeving

Het Distripark Maasvlakte kan niet los van andere activiteiten op de Maasvlakte worden gezien. Het Distripark heeft naast openbare wegen ook middels 'interne banen' een verbinding met het RSC, het BSC en de Marine terminals. Daarnaast is de achterlandverbinding (A15) van cruciaal belang. Een entree-as verbindt hoofdassen van het Distripark Maasvlakte met de Europaweg en vormt tegelijkertijd "het gezicht" van het Distripark.

5.3 Rail Service Centrum

Het Rail Service Centrum Maasvlakte is een faciliteit voor het spoorvervoer en de belading van containers en wisselbakken ten behoeve van de volgende activiteiten op de Maasvlakte:

- het Mega Hub Centre;
- het Distripark Maasvlakte;
- empty depots;
- van elders aangevoerde (continentale) containers;
- de Noordwesthoek van de Maasvlakte en
- de toekomstige uitbreiding van de Maasvlakte in westelijke richting.

Vanzelfsprekend is het Rail Service Centrum Maasvlakte daartoe aangesloten op de Havenspoorlijn. De verbindingen van het Rail Service Centrum met de

maritieme terminals (het Mega Hub Centre en de Noordwesthoek) worden gezien als interne aan- en afleverroutes. De verbindingen met de overige activiteiten zijn in meerdere of mindere mate openbaar.

Het Rail Service Centrum bestaat uit:

- een emplacement;
- een laad-/losterminal;
- een containerstack;
- kantoorfaciliteiten.

De laad-/losterminal bestaat uit:

- los, wacht- en laadsporen;
- transportbanen voor interne transportsystemen en vrachtwagens;
- portaalkranen.

Zowel op het emplacement als op de laad-/losterminal kunnen wachtende treinen staan. Op het terrein zal kantoorruimte aanwezig zijn ter ondersteuning van de activiteiten. Alle stoffen in alle hoeveelheden moeten kunnen worden behandeld.

5.4 Milieuaspecten

5.4.1 Algemeen

In deze paragraaf worden in het kort ingegaan op de te nemen maatregelen uitgaande van de verschillende milieucomponenten. Grotendeels kan voor onderliggende gegevens verwezen worden naar het Milieu-Effect Rapport "Distripark Maasvlakte" (Rotterdam - maart 1993) met bijlagen. Alleen voorzover de te nemen maatregelen ruimtelijk relevant zijn, zullen zij hier worden aangehaald.

De Startnotitie MER Distripark Maasvlakte is 18 oktober 1991 aangeboden aan B&W; de mer-procedure is in januari 1992 gestart met de inspraak op deze Startnotitie. De Richtlijnen voor het MER zijn vastgesteld door de gemeenteraad 14 mei 1992. Het MER Distripark Maasvlakte is 24 juni 1993 door de gemeenteraad aanvaardbaar verklaard. De inspraak en advisering op het MER, welke gelijktijdig met die op het ontwerp-bestemmingsplan plaatsvond van juli tot november 1993, heeft geleid tot een Aanvulling op het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 5 juli 1994 haar toetsingsadvies over het MER (inclusief Aanvulling) uitgebracht. Het MER met bijbehorende stukken zal bij de verdere besluitvorming over dit bestemmingsplan betrokken blijven.

5.4.2 Lucht, Stank, Stof

Kwantitatieve gegevens over luchtverontreiniging als gevolg van distributieactiviteiten zijn er niet. Van de bestaande distributiebedrijven in Rotterdam zijn ook in het kader van Hinderwetten hierover bij DCMR geen gegevens bekend. Bij distributie vindt geen wezenlijke verandering van de chemische of fysische samenstelling van producten plaats en de producten zijn doorgaans verpakt.

M.b.t. stationaire bronnen kan, aldus het MER, worden gesteld dat het distripark volgens alternatief 1 (100% distributie), met weinig chemische distributie (variant 2) de minste kans op uitstoot van luchtverontreinigende componenten geeft en alternatief 2 (30% industrie), het distripark met 26 hectare industrie de meeste kans geeft.

In de aanvulling MER is ten behoeve van de kwalitatieve onderbouwing van de alternatieven met industrie in het MER de bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit door industrie bepaald middels een spreidingsmodel (Pluimplus). Deze bijdrage op gevoelige bestemmingen zijn uitgezet in contouren. De contouren voor de autonome ontwikkeling (100% industrie) laat zien dat de bijdrage van de component met de grootste bijdrage nl. VOS veel kleiner is dan 0,5 µg/m³ en zodanig als verwaarloosbaar te interpreteren is, hetgeen dan ook voor de 50%-variant geldt.

Met betrekking tot mobiele bronnen (verkeer), zal de concentratie CO in de toekomst toenemen. Er wordt echter geen significant verschil geconstateerd tussen de autonome ontwikkeling en de alternatieven.

De immissie blijft ver onder de grenswaarde van $6000 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentratie NO_2 zal in de toekomst eveneens toenemen; hierbij zal de grenswaarde van $135 \mu\text{g}/\text{m}^3$ worden overschreden. Overigens is dit in sterkere mate het geval bij een autonome ontwikkeling.

Omdat slechts voorspellingen een beeld geven van de luchtkwaliteit in het studiegebied, nu en in de toekomst, verdient het aanbeveling periodieke praktijkmetingen uit te voeren.

Als gevolg van de relatief hoge achtergrondbelasting, veroorzaakt door de vele kleine en grote bronnen in en om het plangebied, zal de bijdrage van het wegverkeer plaatselijke leiden tot een overschrijding van de grenswaarde van NO_2 (jaar 2000: $135 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Uit onderzoek van RIVM in het kader van R.O.M.-Rijnmond blijkt echter, dat bij de ontwikkelingen ten aanzien van 'schone auto's' de concentraties aanzienlijk zullen dalen: in 2000 wordt met een vermindering van $156 \mu\text{g}/\text{m}^3$ naar $131 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Het verkeer levert een belangrijk aandeel aan de totale NO_x -uitstoot. Door middel van voorzieningen aan de auto's als katalysatoren, zwavelarme diesel, carbon-cannisters en roetfilters kunnen er in de toekomst emissie-reducties worden gerealiseerd. Het verkeer waar de meeste invloed op uitgeoefend kan worden door de planontwikkelaars is het intern transport systeem. Overwogen wordt een interne baan te realiseren tussen Distripark en het MHC met aansluitingen naar RSC en BSC, waarop mogelijk met milieuvriendelijke vervoerswijze kan worden gereden.

5.4.3 Geluid

Het onderdeel Industrielawaai is onderzocht door DCMR (Milieu-Effect Rapportage Goederendistributiecentrum Maasvlakte, deelonderzoek industrielawaai); het weg- en railverkeerslawaai is onderzocht in de DGMR-rapportage "Milieu Effect Rapport Distripark Maasvlakte, weg- en railverkeerslawaai" - oktober 1992.

Industrielawaai

Het geluidniveau aan de rand van het stiltegebied Voorne's Duin zal, net als bij autonome ontwikkeling, in de dagperiode met ongeveer 2 decibel stijgen. Deze toename zal echter nauwelijks waarneembaar zijn. Aan het Oostvoornse meer neemt de geluidsbelasting met ca. 6 dB(A), aanzienlijk toe. In de voor recreatie belangrijke dagperiode is de geluidbelasting dan maximaal 56 dB(A). Dit wordt veroorzaakt door, buiten het plangebied gelegen, nog te realiseren bedrijven.

Bij de inrichting van het bedrijventerrein dient rekening gehouden te worden met de plaatsing van gevoelige bestemmingen (zoals kantoren) ten opzichte van belastende bronnen zodanig dat zo min mogelijk hinder optreedt. In het geval dat industrie een gedeelte van het terrein zal bezetten, verdient het aanbeveling kantoren aan de geluidluwe zijde van de gebouwen te plaatsen en afstand te behouden.

Wegverkeerlawaai

De voorkeursgrenswaarde voor de gevelbelasting van bestaande woningen is 55 dB(A). Deze grens wordt, ten gevolge van de verkeersproductie van het plangebied, niet overschreden.

Bij de etmaalwaarden is de nachtperiode maatgevend. Ten opzichte van de huidige situatie nemen de contourafstanden toe. De 55 dB(A)-contour ligt tot 595 meter uit het hart van de weg ten gevolge van de verkeersproductie van de totale Maasvlakte; het aandeel Distripark hierin is beperkt (15%). In de woonkern Kruiningergors (Oostvoorne) wordt de voorkeursgrenswaarde voor bestaande woningen (55 dB(A)) niet overschreden. Deze woningen liggen op ca. 1 km. van de weg, buiten de wettelijk vastgestelde aandachtszone van 400 meter. Bij de woningen aan de Brielse Meeroever bij de Suurhoffbrug zal de voorkeursgrenswaarde worden overschreden. Een nader acoustisch onderzoek

bij een eventuele reconstructie moet bepalen of daar de maximale binnenwaarde in de woning (35 dB(A)) wordt overschreden.

Het equivalente geluidsniveau in de dagperiode bedraagt aan de rand van het stiltegebied voor beide alternatieven en de drie senario's ca. 39 dB(A).

Railverkeerslawaaï

Er liggen geen woningen binnen de 60 dB(A) contour, de voorkeursgrenswaarde. De nachtperiode is maatgevend voor de etmaalwaarden. Ook binnen de 57 dB(A) contour (in de toekomstige situatie circa 330 - 520 m. uit hart spoor), de voorkeursgrenswaarde voor de Betuwelijn, rond het RSC bevinden zich geen geluidgevoelige bestemmingen.

Het stiltegebied ligt buiten de 40 dB(A)-contour voor de dagperiode.

De geluidbelasting aan de rand van het gebied bedraagt volgens het modal splitscenario 3 (maximale spoorvariant) ca. 37 dB(A).

Deze contourafstanden zijn berekend voor alle goederentreinen samen op de Maasvlakte. De bijdrage van de bestemmingsalternatieven voor het distripark is berekend uit het totaal aantal treinen en het aantal treinen dat een relatie met het distripark heeft.

De bijdrage door het distripark aan railverkeerslawaaï ligt minimaal 9.8 dB(A) en maximaal 13.0 dB(A) onder de totale geluidsbelasting door railverkeer. Daarmee is deze bijdrage verwaarloosbaar klein.

5.4.4 Externe veiligheid

Stationaire bronnen

In het kader van de AMvB "Risico's zware ongevallen" zijn enkele bedrijven op grond van de aanwezigheid van een bepaalde hoeveelheid gevaarlijke stoffen binnen de terreingrenzen verplicht een extern veiligheidsrapport (EVR) op te stellen.

Voor de bedrijven die chemische stoffen opslaan en distribueren dienen voorzieningen minimaal volgens de CPR-richtlijnen in acht te worden genomen. Verdergaande maatregelen zoals getroffen bij het chemisch distributie bedrijf te Pernis kunnen het extern risico nog verder verminderen.

In de toekomst dient rekening te worden gehouden met een verscherpte normstelling, waarbij de 10^{-6} contouren op de terreingrenzen van de bedrijven dienen te liggen. Indien dit niet mogelijk is, dan zal met de positionering van deze bedrijven ten opzichte van kantoren met meer dan 50 werknemers, restaurants bestemd voor meer dan 50 personen en objecten met een hoge infrastructurele waarde rekeningen moeten worden gehouden. Dit kan worden bereikt door brongerichte maatregelen, danwel de terreingrens te verruimen. Bij de uitgifte van terreinen zal door de initiatiefnemer deze afweging moeten worden gemaakt; de milieunormen zijn hierbij bepalend.

In de aanvulling MER wordt op het aspect veiligheid nader ingegaan. Hierin wordt aangegeven de indicatieve afstand aan te houden tot gevoelige objecten in nieuwe situaties (volgens circulaire behorend bij CPR-richtlijn 15-2). Als maximum toelaatbaar niveau is een individueel risico van 10^{-7} aangehouden. De maximale afstand hierbij bedraagt 550 meter. Gevoelige bestemmingen in het gebied (Westvoorne, Hoek van Holland, natuurgebied Voornse Duin, Slufterstrand) liggen op grotere afstand (meer dan 2000 meter).

Op het Distripark zal sprake zijn van één of meerdere tankstations met LPG-opslag. Vooralsnog is onbekend waar dit/deze zullen worden gelokaliseerd. Volgens de integrale LPG-nota dient bij LPG-tanks voor objecten uit de categorieën I (vnl. woningen) dan wel in categorieën II (kantoren met meer dan 50 werknemers) een zone van tenminste 80 m vanaf het vulpunt te worden aangehouden.

De genoemde 10^{-6} contour en de 80 m.-zone gelden niet voor kantoren, welke zich, als gevolg van de eigen bedrijfsactiviteiten, binnen een dergelijke contour/zone bevinden.

Mobiele bronnen

In de tot nu toe uitgevoerde studies m.b.t. risico's van het transport van gevaarlijke stoffen is slechts een beperkte kwantificering mogelijk gebleken. Voor extern transport van gevaarlijke stoffen zijn daarom slechts indicatieve uitspraken te doen. De zonering voor nieuwe bebouwing langs de weg dient daarbij in acht te worden genomen.

5.4.5 Bodem en afvalwater

De hoeveelheid en samenstelling van het huishoudelijk afvalwater hangen sterk samen met het aantal mensen dat in het plangebied verblijft. Dit water zal eenvoudig (biologisch) kunnen worden gezuiverd.

Bij de uitgifte van de terreinen zal de aangetroffen verontreiniging nader worden bepaald d.m.v. zogenoemd 'nulonderzoek', conform de voorwaarden zoals verwoord in het bodembeleid van het Gemeentelijk Havenbedrijf. Uitgangspunt is dat de bodem al haar toegekende functies kan vervullen. De realisatie van het distripark zal in principe niet mogen leiden tot bodemverontreiniging. Dit wordt geregeld in het kader van vergunningverlening (m.n. de Hinderwet).

5.4.6 Conclusie milieu-aspecten

Binnen het MER zijn 2 reële bestemmingsalternatieven onderscheiden waarvan de milieueffecten zijn onderzocht. In het MER - Distripark Maasvlakte wordt de volgende eindconclusie getrokken:

Bij onderzoek naar de milieueffecten is gebleken dat deze alternatieven onderling nauwelijks onderscheidend zijn en alle onder de bestaande norm bevinden. Distributieactiviteiten blijken een relatief schone bezigheid te zijn, die vanuit milieu-oogpunt gunstiger zijn dan de autonome ontwikkeling (100 % industrie). Verder is gebleken dat de voorkeursvariant (100 % distributie, weinig chemische distributie en containerreparatie binnen) ook het meest milieuvriendelijk alternatief is.

Bij vergelijking van (inrichtings)varianten is er ten aanzien van een aantal aspecten een voorkeur vanuit milieuoogpunt aan te geven. Zo wordt geadviseerd om een intern verkeerssysteem aan te leggen. In het vervolgtraject, bij (milieu-)vergunningverlening aan bedrijven kunnen deze aanbevelingen nader aan de orde komen.

Volgens de aanvulling MER blijkt uit de effectbeschrijving dat in de worst-case situatie de milieubelasting niet leidt tot overschrijding van de beschikbare milieukwaliteitseisen. Dit geldt dus ook voor alternatieven waarbij minder dan 100% industrie is opgenomen. Het alternatief met 50% industrie is in het MER niet expliciet onderzocht, maar wordt toch, via een vrijstellingsbevoegdheid, mogelijk gemaakt ten einde bij de uitgifte flexibel op de markt te kunnen spelen, als ondanks inspanningen de doelstelling van 100% distributie niet gehaald kan worden.

5.5 Verkeer en vervoer.

Het Distripark zal op 2 punten aansluiten op de Europaweg. Aan de zuidzijde van het plangebied zal vooral de achterlandverbinding plaatsvinden en aan de noordzijde zullen vooral de relaties met de overige bestemmingen op de Maasvlakte (RSC, BSC, Marineterminal e.d.) en in mindere mate met het achterland worden afgewikkeld. Vanaf het zuidelijk aansluitpunt wordt via de entree-as aan de zuidzijde en vanaf het noordelijke aansluitpunt een tijdelijk dwarsas aan de noordzijde het Distripark bereikt.

De toekomst zal een grote toename van het verkeer op de Maasvlakte te zien geven ten gevolge van de vele ontwikkelingen aldaar. Het externe verkeer van de Maasvlakte (herkomst of bestemming op de Maasvlakte) wikkelt zich af via de Europaweg (N 15) - A 15 naar het achterland. Uitbreiding van de Europaweg (N 15) - A 15 vormt onderdeel van de recent opgestarte Maricor-studie-studie.

De verkeersintensiteit op de Europaweg zal in het jaar 2000 toegenomen zijn van 6000 tot ca. 38.000 mvt./etmaal. De functie van het Distripark (het ompakken van grote stromen goederen uit een beperkt aantal herkomsten in kleine stromen goederen naar veel bestemmingen) brengt met zich mee, dat de afvoer voornamelijk per vrachtauto plaatsvindt. Momenteel vindt een gering deel van de afvoer van stukgoed voor een klein deel plaats per spoor (3%) en per binnenvaart (7%). Dit zal in de toekomst op grond van nationaal vervoersbeleid wijzigen ten gunste van spoor (6%) en binnenvaart (14%). De verkeersproductie van het Distripark is hierbij in het jaar 2000 ca. 9700 mvt./etmaal. Verdere verschuiving in de modal-split (in 10 resp. 20%) in het jaar 2010 betekent een afname van de verkeersintensiteit met ca. 500 mvt./etmaal, hetgeen een marginaal verschil is ten opzichte van de totale verkeersproductie van de Maasvlakte.

Het Distripark wordt ontsloten via een rasterstructuur, welke is opgebouwd uit hoofdassen en bedrijfsstraten. De hoofdassen zijn noord-zuid gericht, evenwijdig aan de Europaweg noord-zuid. De bedrijfsstraten staan haaks op de hoofdassen en ontsluiten de aanliggende kavels.

Het interne verkeer op de Maasvlakte betreft het verkeer met zowel herkomst als bestemming op de Maasvlakte. Voor de containerstromen gaat het op de Maasvlakte in het jaar 2000 totaal om 7700 mvt./etmaal, waarvan het aandeel van het distributiecentrum 4200 mvt./etmaal bedraagt. Daar het hier gaat om grote stromen over korte afstand, wordt een interne baan overwogen tussen MHC en distributiecentrum met aansluitingen naar RSC en BSC. Hierdoor wordt het mogelijk met milieuvriendelijker vervoerswijzen te gaan werken.

Openbaar vervoer

De omvang van het plangebied en de grote spreiding van de arbeidsplaatsen en werktijden maakt openbaar vervoer in het plangebied niet zonder meer haalbaar (mogelijk wel bij verdere invulling van de Maasvlakte). In overleg met de betrokken bedrijven zou gewerkt kunnen worden aan collectief vervoer voor de betrokkenen, hetgeen ook kan via vervoersmanagement door het opstellen van een bedrijfs-(gebieds-) vervoersplan. In het kader van het gemeentelijk en regionaal verkeer- en vervoersbeleid wordt dit ook gestimuleerd.

Langzaam bestemmingsverkeer

Vanaf de 2 aansluitpunten, aansluitend op de langzaam verkeersvoorzieningen langs de Europaweg, worden langs de entree-as en de hoofdassen van het Distripark fietspaden aan gelegd. Het langzaam verkeer kan daarmee op een goede en veilige wijze de bestemmingen in het plangebied bereiken.

5.6 Juridisch kader

Gekozen is voor een globaal eindplan.

Deze keuze is ingegeven doordat het in feite maar om twee bestemmingen gaat ("goederendistributiecentrum" en "verkeersdoeleinden") en omdat het hier gaat om een geheel nieuw in te richten terrein waarvan de nadere invulling vooral van de milieuwetgeving afhankelijk is.

Bij de gevolgde methodiek is aansluiting gezocht bij "Bestemmen met beleid", een uitgave van het ministerie van VROM. Een beschrijving in hoofdlijnen is bij de bestemming "goederen distributiecentrum" opgenomen; hierin is beschreven op welke wijze de doeleinden die aan de bestemming zijn toegekend worden nagestreefd.

Er is gekozen voor een 'negatieve' Staat van Bedrijfsactiviteiten, waarin de uit te sluiten bedrijven staan aangegeven. Niet genoemde bedrijven zijn derhalve toelaatbaar binnen de bestemming goederendistributiecentrum (waarbij een maximum geldt voor industriële bedrijvigheid).

Bij de omschrijving en indeling van de bedrijfsactiviteiten is gebruik gemaakt van de methodiek die wordt gehanteerd in de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering" van 1992. Uitgesloten zijn, voor zover niet vallend onder de categorie goederendistributie, alle categorie 6-bedrijven, aangevuld met bedrijven in categorie 5, die vanwege zeer grote diversiteit van een "!" zijn voorzien (in de genoemde VNG-uitgave). Ten einde deze laatste categorie bedrijven toe te kunnen laten, indien de milieubelasting niet in ongunstige zin afwijkt van het gemiddelde bedrijfstype, dient te worden gebruik te worden gemaakt van de regeling zoals beschreven in artikel 2, lid 5.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft in het Havenplan 2010 aangegeven de havenactiviteiten op de Maasvlakte uit te willen breiden. Onderdeel van deze plannen is de realisatie van een groot en geavanceerd Distripark aan de westzijde van de Maasvlakte. Gelet op de ontwikkeling van de bestaande Goederendistributiecentra Botlek en Eemhaven en de gerichte marktonderzoeken in die richting is aan te nemen, dat de behoefte voor een derde Distripark met daarbij een Railservicecentrum aanwezig is. Mede door het feit, dat beide gekoppeld worden aan de containerterminals op de Maasvlakte.

Dit Distripark zal een grote variëteit aan faciliteiten en functies bieden. De start van de aanleg van het Distripark is voorzien in 1995. In het Milieu-Effect Rapport is de lokatiekeuze voor het Distripark nader onderbouwd.

De start van de aanleg van het Rail Service Centrum is voorzien in 1997, als onderdeel van het project Havenspoorlijn/Betuwelijn.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

Ten aanzien van de financiering kan het plangebied in 3 onderdelen worden onderscheiden:

I Distripark

Ten behoeve van de realisatie van het Distripark is een krediet benodigd van 99,5 miljoen. Met de aanvraag voor dit krediet is ingestemd door de gemeenteraad dd. 17 mei 1995.

Hier tegenover staat de constante waarde van de toekomstige baten uit voornamelijk de verhuur van terreinen ter waarde van 110 miljoen. De rentabiliteit is derhalve positief. Daarnaast wordt aan particuliere investeringen een bedrag van 225 miljoen verwacht.

De aanleg van het Distripark betekent voor de Nederlandse economie een jaarlijks toegevoegde waarde van 530 miljoen, hetgeen overeenkomt met 5.210 arbeidsplaatsen. Voor de Rijnmondregio betekent dit een jaarlijks toegevoegde waarde van 330 miljoen, hetgeen overeenkomt met 3.050 arbeidsplaatsen. De tijdelijke werkgelegenheid tijdens de bouw wordt geschat op 1.900 mensjaren. (deze cijfers zijn gebaseerd op het Raadsstuk Kredietaanvraag Distripark Maasvlakte, dd. 17 mei 1995). Vanuit macro-economisch gezichtspunt is duidelijk dat de baten in de vorm van werkgelegenheid en toegevoegde waarde aanzienlijk groter zijn dan de lasten.

II Railservicecentrum

De exploitatievorm en de financiering zijn nog niet bekend; deelnemende partijen zijn NS en GHR en daarnaast kunnen bedrijven participeren,

III Emplacement Railservicecentrum

Dit maakt onderdeel uit van de Havenspoorlijn/Betuwelijn en maakt hier ook financieel deel van uit.

7. OVERLEG EN INSPRAAK

7.1 Overleg ex artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening

Het ontwerp-bestemmingsplan is om commentaar naar de volgende personen en instanties gezonden:

1. de Provinciale Planologische Commissie;
2. de DCMR Milieudienst Rijnmond;
3. de Inspectie Ruimtelijke Ordening west;
4. de regionaal Inspecteur van de volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu;
5. het Zuiveringsschap Zuidhollandse Eilanden en Waarden;
6. het college van Dijkgraaf en Heemraden van Delfland;
7. de Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat;
8. de Eerstaanwezend Ingenieur-directeur van de directie Zuid-Holland van de Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen van het Ministerie van Defensie;
9. PTT Telecommunicatie kabelnetten regio's Rotterdam zuid en centrum;
10. de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie;
11. de Rijksconsulent Economische Zaken in de Provincie Zuid-Holland;
12. het Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland;
13. de Nederlandse Gasunie;
14. de Nederlandse Spoorwegen;
15. de deelgemeente Hoek van Holland;
16. burgemeester en wethouders van Brielle;
17. burgemeester en wethouders van Westvoorne;

Hieronder volgt per instantie een samenvatting van de gemaakte opmerkingen, gevolgd door het commentaar daarop.

Van de onder 2, 3, 8, 9 en 15 genoemde overlegpartners is geen reactie ontvangen.

1. de Provinciale Planologische Commissie merkt het volgende op (zie ook bijlage bij dit hoofdstuk):
 - a. De toelaatbaarheid van kantoren is niet geregeld volgens de "standaardregel" uit de Nota Planbeoordeling. Verzocht wordt om een duidelijke motivatie waarom het kantoorcriterium uit de Nota Planbeoordeling hier niet van toepassing zou zijn en waarom dan eventueel van de betreffende regels afgeweken dient te worden (G2).

Commentaar: De standaardregel uit de nota Planbeoordeling dat zelfstandige kantoren van enige omvang zich dienen te vestigen op locaties die goed ontsloten zijn cq. zullen worden met openbaar vervoer wordt hier niet toegepast. Motief hiervoor is dat er enerzijds een sterke behoefte bestaat nabij de bedrijvigheid op de grootschalige containerterminal op de Maasvlakte direct verwante kantooractiviteiten van bv. rederijen, expediteurs, cargadoors, stuwadoors en facilitaire voorzieningen als douane, verzekeraars, banken ed. te vestigen (welke zich momenteel al in geleidelijk groeiende tijdelijke bebouwing voor de poort van de containerterminal aan het vestigen zijn). Anderzijds is de locatie zo specifiek (veraf gelegen van woonbestemming en andere faciliteiten), dat er geen kans bestaat, dat er kantoorontwikkeling voor de "markt" zal ontstaan, hetgeen wordt beheerst door via de planvoorschriften alleen havengebonden kantoren toe te staan.

- b. Sterk wordt aangedrongen op het objectief regelen van de havengebondenheid van de te vestigen zelfstandige kantoren (G2).

Commentaar: Onder de term havengebonden kantoren dient te worden verstaan kantoorfaciliteiten van bedrijven welke directe binding hebben met de havenactiviteiten en verder als zodanig ook bij de daadwerkelijke plaats van de fysieke goederen behandeling/afhandeling zijn betrokken. Gedacht wordt aan rederijen, douane, expediteurs, cargadoors, stuwadoors enz. Dit is in de toelichting onder het hoofdstuk 5.2.1 Planbeschrijving, de bedrijfsactiviteiten, toegevoegd.

- c. Bij de vaststelling van dit plan, of zoveel eerder als mogelijk is, dienen nadere financiële gegevens over de uitvoerbaarheid te worden verstrekt (G1).

Commentaar: In het hoofdstuk 6.2, Financiële uitvoerbaarheid, zijn de nadere gegevens opgenomen.

4. de regionaal Inspecteur van de volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu merkt het volgende op:

a. Het MER dient aangevuld te worden, met name ten aanzien van de locatie-alternatieven en verkeer- en vervoersaspecten. (Te) veel relevante informatie ontbreekt om thans in het bestemmingsplankader tot een verantwoorde besluitvorming te komen.

Commentaar: In de aanvulling van het MER wordt hierop nader ingegaan.

b. Milieumaatregelen, voortvloeiende uit de MER worden te summier in de toelichting weergegeven. Volgens de MER dienen in de toelichting aangegeven te worden welke maatregelen in de vergunningen dienen door te werken. Ten aanzien van geluid, inpassing in het landschap, luchtkwaliteit, stank en stof kunnen voorschriften in de milieuvergunning worden opgenomen.

Commentaar: In de aanvulling van het MER wordt hierop nader ingegaan. In de toelichting worden alleen ruimtelijk relevante aspecten vermeld ic. geluid en externe veiligheid.

c. Vrijstelling tot 50% industrie wordt niet noodzakelijk geacht gezien het streven naar het voorkeurs-alternatief (100% distributie).

Commentaar: Daar momenteel onzeker is of het Distripark met 100% goederendistributie-activiteiten gevuld kan worden binnen termijn van 5 jaar, is het voor de terreinuitgifte vanuit financieel/economisch overwegingen nodig (van 30% tot) 50% industrie via een vrijstellings-procedure, mogelijk te maken.

5. Het Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden merkt op dat:

a. Het voornemen is een afvalwaterzuiveringsinrichting in te richten op de Maasvlakte.

Commentaar: Een afvalwaterzuiveringsinstallatie is binnen de bestemming goederendistributie middels de (negatieve) Staat van Bedrijfsactiviteiten, welke alleen gebaseerd is op milieuaspecten, niet uitgesloten. Echter om kwalitatieve redenen zal een afvalwaterzuiveringsinstallatie in het Distripark middels gronduitgifte door het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam niet mogelijk gemaakt worden. Met het Zuiveringsschap en Rijkswaterstaat vindt overleg plaats over hoe te komen tot de aanpak van ongezuiverde lozingen op de Maasvlakte.

b. het aanbeveling verdient motorbrandstofverkooppunten van speciale voorzieningen te voorzien ter voorkoming van verontreiniging van bodem en water.

Commentaar: Deze maatregel wordt geregeld bij de milieuvergunning en behoeft daarom niet via het bestemmingsplan geregeld te worden.

6. Het Hoogheemraadschap van Delfland merkt op dat geen Delflandse belangen met het gebied gemoeid zijn, daar dit buiten Delflands begrenzing ligt.

7. De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat merkt op dat:

a. de verwijzing op blz 21 naar een akoestisch onderzoek in het kader van de MER-Maricor op een misverstand berust.

Commentaar: Terecht wordt opgemerkt dat de Maricorstudie in zijn totaal niet MER-plichtig is. Delen van de studie, zoals de Calandverbinding, zijn dat echter wel.

De betreffende woningen, waarvan in het MER Distripark Maasvlakte wordt geconstateerd, dat in de toekomst de voorkeursgrenswaarde met meer dan 5 dB(A) wordt overschreden, zullen bij de nadere bestudering van het toekomstige knelpunt Suurhoffbrug/Stenen Baakplein gedetailleerd akoestisch onderzocht moeten worden in verband met een eventuele reconstructie. De toename van de gevelbelasting wordt veroorzaakt door de invulling van de totale Maasvlakte. Het Distripark heeft hierin slechts een beperkte aandeel, ca. 15% (4.500 motorvoertuigen van de ca. 38.000). Dit wordt aangepast in de toelichting.

b. de tekst op blz. 23 over openbaar vervoer te vrijblijvend is. Een grotere nadruk dient te liggen op de wenselijkheid van bedrijfsvervoerplannen.

Commentaar: Voor eventueel collectief personenvervoer binnen het plangebied behoeven geen speciale voorzieningen met ruimtelijke consequenties te worden aangelegd, zodat dit niet in het bestemmingsplan hoeft te worden opgenomen. Gemeentelijk en regionaal verkeers- en vervoersbeleid is gericht op stimulering van vervoersmanagement, hetgeen in de toelichting wordt toegevoegd.

- c. het van groot belang is voldoende mogelijkheden te creëren om goederen over te slaan op en van de trein. Alle opties dienen dan ook opengehouden te worden tot het nadere onderzoek omtrent het Rail Service Centrum is afgerond.

Commentaar: De RSC-studie van NS en GHR beperkt zich momenteel alleen nog maar binnen de bestemmingsplangrenzen. Zie ook onderstaand onder punt 14.a.

10. De Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie merkt op dat:
 - a. Bij de opsomming van de beleidsplannen in hoofdstuk 4 het beleidsplan 'Voordelta' ontbreekt. De activiteiten in het bestemmingsplan-gebied kunnen van invloed zijn op het gebied van de Voordelta.

Commentaar: In het MER (4.4.4) wordt de relatie met het beleidsplan Voordelta aangegeven. In de toelichting zal aandacht aan het beleidsplan worden besteed (par. 4.1.8).

- b. Bij de beschrijving van de huidige situatie in hoofdstuk 3 ook melding gemaakt dient te worden van het aanwezige recreatieve aspect in de directe omgeving van het plangebied: de zuidwest- en westoever van de Maasvlakte zijn intensief recreatief ingericht ten behoeve van o.a. strandrecreatie. De aanwezigheid hier van grote aantallen mensen speelt ook een rol bij de externe veiligheid.

Commentaar: Het betreffende strand is niet ingericht voor intensieve recreatie; hier is recreatief medegebruik toegestaan, zolang dit niet in strijd is met een mogelijke uitbreiding van haven en industrie. In de aanvulling MER wordt op het aspect veiligheid nader ingegaan. Hierin wordt aangegeven de indicatieve afstand aan te houden tot gevoelige objecten in nieuwe situaties (volgens circulaire behorend bij CPR-richtlijn 15-2). Als maximum toelaatbaar niveau is een individueel risico van 10^{-6} aangehouden. De maximale afstand hierbij bedraagt 550 meter. Gevoelige bestemmingen in het gebied (Westvoorne, Hoek van Holland, natuurgebied Voornse Duin, Slufterstrand) liggen op grotere afstand (meer dan 2000 meter), hetgeen wordt vermeld in de toelichting.

- c. De bestemming 'Goederendistributiecentrum' ook groenaanleg toelaat; aangegeven zou moeten worden hoe de landschappelijke inpassing en de groenvoorziening gestalte gaat krijgen.

Commentaar: Dit betreft uitwerking van het bestemmingsplan en zover is de betreffende planontwikkeling nog niet. In het bestemmingsplan hoeft en kan daarom hierover niets worden vermeld.

11. De Rijksconsulent voor Economische Zaken merkt op dat:
 - a. Het gewenst is de winkels voor dagelijkse levensbehoeften aan een maximum totaal-vloeroppervlakte te binden.

Commentaar: Gezien de totale werkgelegenheid in de toekomst op de Maasvlakte (pronose voor 2010 bedraagt 10.200 arbeidsplaatsen) en de afstand tot bestaande winkelvoorzieningen is er hier behoefte aan verkoopmogelijkheid voor levensmiddelen voor de dagelijkse levensbehoefte; gestreeft wordt om deze voorziening op het Distripark te concentreren. Gelet de afstand tot woonconcentraties in de omgeving is de vestiging van een groot aantal of grootschalige winkelvoorzieningen hier geen enkele behoefte en hoeft dit ook niet te worden uitgesloten.

- b. Voor kantoren van havengebonden bedrijven de regeling 'maximum 50% tot maximum 2000 m² per bedrijf voor kantoordoeleinden' gaarne opgenomen zag, met een mogelijke vrijstelling na een verklaring van geen bezwaar van GS bij eventuele noodzakelijke overschrijdingen.

Commentaar: Voor de bedrijfsgebonden kantoren zal een maximum van 50% van de totale bedrijfsvloeroppervlakte worden opgenomen in de voorschriften. Voor havengebonden kantoren, welke separaat worden gesi-

tueerd, zal geen maximum worden opgenomen (zoals ook in de toelichting is vermeld), daar gezien ligging van het plangebied en de functie van de te vestigen (distributie)bedrijven het niet te verwachten is dat zich kantoren "voor de markt" zich hier willen vestigen. Er wordt naar gestreeft om in de toekomst alle havengebonden kantoren op de Maasvlakte te concentreren op het Distripark, ter indicatie van de orde van grootte gaat het hier om 4500 arbeidsplaatsen volgens prognose in 2010 voor de gehele Maasvlakte.

12. Het Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland verzoekt:

- a. de bovengrondse 380 kV-verbinding als zodanig te bestemmen en aan te geven als 'Bovengrondse hoogspanningsverbinding'. Een tekstvoorstel voor de voorschriften is bijgevoegd.

Van deze bestemming dient ook deel uit te maken een strook van 38 meter ter weerszijden van de lengte-as, te weten de zakelijk rechtstrook.

Commentaar: De betreffende zone is reeds vastgelegd via zakelijk recht tussen de EZH en het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, waarbij laatstgenoemde bij voornemens binnen de zakelijk rechtzone dit afstemt met de EZH. Dit behoeft niet nogmaals in het bestemmingsplan vastgelegd te worden.

- b. De achtergrond te vernemen bij de grenswijziging van de bestemming Railservicecentrum ten opzichte van betreffende grens, zoals aangegeven op de bij schrijven van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam dd. 25 september 1992, kenmerk nr. EdV/DEA/is 92/008669 gevoegde tekening HB 92-120, uitgave nr. 02.

Commentaar: Er is geen sprake van een grenswijziging; de maatvoering op de genoemde tekening komt namelijk overeen met de plankaart van het ontwerp-bestemmingsplan.

- c. Tevens wordt verzocht plannen voor het gebied van de zakelijk rechtzone ter beoordeling voor te leggen aan de EZH en de EZH bij de uitwerking ervan te betrekken.

Commentaar: Zie 12.a

13. De Gasunie merkt op dat:

- a. Zich buiten de oostelijke plangrens gasleidingen bevinden. De toetsingsafstand van de hoofdgasleiding (36"/67 Bar) bedraagt 115 meter vanuit het hart van de leiding en valt gedeeltelijk binnen het plangebied (railservicecentrum). De Gasunie verzoekt hiermee rekening te houden en een en ander in het bestemmingsplan te vermelden.

Commentaar: De betreffende gasleidingen bevinden zich ruim buiten het plangebied en mogen geen belemmering vormen voor de inrichting van het plangebied, hetgeen via bestaande veiligheidsnormering wordt bewaakt, reden waarom dit niet in het bestemmingsplan wordt opgenomen.

De genoemde toetsingsafstand is gebaseerd op de streefwaarde voor individueel risico en de bebouwingsafstand is de grenswaarde voor individueel risico, welke hier zijn resp. 115 en 35 of 5m. afhankelijk van de bebouwingscategorie. Voor het gebied tussen deze 2 afstanden -en dit valt binnen het plangebied- is er sprake van een afwegingsruimte over de acceptabele veiligheidssituatie en zal per geval in overleg met de betrokken leidingbeheerder moeten worden bepaald of en zo ja welke maatregelen genomen moeten worden.

14. De Nederlandse Spoorwegen merkt in een aanvullende reactie, welke de oorspronkelijke vervangt, op:

- a. Dat de voor het Rail Service Centrum gereserveerde ruimte van 200 m. voldoende is, maar dat het probleem van een uithaalspoor nog niet is opgelost. Hiervoor is een ruimte van 8 m. benodigd, waarvoor voorgesteld wordt de westelijke begrenzing van de bestemming Railservicecentrum 8 m. in westelijke richting op te schuiven. Voor deze strook zou dan middels vrijstelling goederendistributie mogelijk moeten zijn voor het geval dat de 200 m. toch voldoende ruimte biedt.

Commentaar: Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, waarmee onder andere de NS de plannen voor het RSC ontwikkeld, stelt dat het RSC geheel binnen de beschikbare 200 m. moet en kan worden ontwikkeld. De westelijk begrenzing zal dan ook niet worden aangepast.

- b. Dat de noordelijke begrenzing van het RSC in noordelijk richting verplaatst zou moeten worden, opdat een aanzienlijke kostenbesparing kan worden bereikt als in verband met het doortrekken van het Hartelkanaal de Havenspoorlijn op de Beerdam gelegd moet worden.
Commentaar: Indien in de toekomst het buiten het plangebied gelegen Hartelkanaal wordt doorgetrokken zal hiervoor een aparte ruimtelijk orderingsprocedure gevolgd worden, waarbij tevens ruimtelijke consequenties van de doortrekking zullen worden meegenomen. De noordelijke begrenzing van het RSC zal daarom nu niet worden aangepast.
16. Het college van B&W van de gemeente Brielle gaat akkoord met het ontwerp-bestemmingsplan.
17. Het college van B&W van de gemeente Westvoorne maakt de volgende opmerkingen:
- a. In het bestemmingsplan wordt wel verwezen naar het "Plan van aanpak ROM Rijnmond", maar een beschrijving van voor de onderhavige planontwikkeling essentiële elementen daaruit wordt gemist.
Commentaar: Ten tijde van het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan (voorjaar '93) was het "Plan van aanpak ROM Rijnmond" nog niet goedgekeurd, inmiddels is het Beleidsconvenant hiervoor afgesloten (dd. 09.12.93). In de toelichting wordt een subparagraaf ROM Rijnmond opgenomen (par. 4.1.7).
- b. Bij het vermelden van de milieuhygiënische aspecten lucht, stank en stof, geluid en externe veiligheid, wordt een beeld van de cumulatieve effecten gemist.
Aandacht dient ook geschonken te worden aan de cumulatieve effecten van de aan- en afvoerroutes over weg en spoor.
Commentaar: Met cumulatieve effecten is in het MER geen rekening gehouden, omdat er geen toetsingskader voor bestaat.
- c. Omzetting naar een bestemming die 'chemie' mogelijk maakt dient geregeld te zijn in een procedure die inspraak mogelijk maakt.
Commentaar: Het bestemmingsplan staat toe bij de bestemming "goederen distributiecentrum" overige, behoudens categorie-6 en daarmee gelijkgestelde, bedrijvigheid tot 30% met een vrijstellingsmogelijkheid tot 50%, hetgeen zich niet alleen tot chemie beperkt (chemie is het nulalternatief uit het MER). De bestemmingsplanprocedure biedt voldoende inspraakmogelijkheden, zodat aparte procedures hiervoor niet benodigd zijn.
- d. De kaart van het stiltegebied dient gecorrigeerd te worden.
Commentaar: Dit betreft het MER, achtergronddocument Geluid, en zal worden aangepast.

7.2 Inspraak

In het kader van de inspraakverordening Ruimtelijke Ordening en Stadsvernieuwing Rotterdam heeft het ontwerp-bestemmingsplan met ingang van 3 september 1993 ter visie gelegen; tervisielegging heeft tevens plaatsgehad op de deelgemeentesecretarie van Hoek van Holland en op het gemeentehuis van Westvoorne. Op woensdag 6 oktober en op donderdag 7 oktober 1993 hebben inspraakbijeenkomsten plaatsgehad in respectievelijk Hoek van Holland en Westvoorne. De inspraakregeling in het kader van de mer is met deze inspraakprocedure gecombineerd.

Op de bijeenkomst van 6 oktober hebben zich geen sprekers gemeld. Op de bijeenkomst van 7 oktober waren 5 vertegenwoordigers van de werkgroep Verontruste Burgers van Voorne aanwezig. Na een toelichting over inhoud en procedure van het bestemmingsplan worden er vragen gesteld en beantwoord met betrekking tot:

- de procedure van het bestemmingsplan;
- het stiltegebied;
- toekomstige invulling van het gebied;

Schriftelijke inspraakreacties zijn binnengekomen van:

18. A.Chr. de Blank, Zeeweg 48 Oostvoorne;
19. Stichting Het Zuidhollands Landschap;
20. AVR-chemie, mede namens Afvalverwerking Rijnmond en Rotterdam Afvalverwerking;

21. Vereniging Natuurmonumenten;
22. Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten;
23. Werkgroep Verontruste Burgers van Voorne.

Hierna volgt per inspraakreactie een samenvatting hiervan, gevolgd door het commentaar daarop.

18. De heer de Blank merkt op dat:

- a. Hij bezwaar heeft tegen elke uitbreiding van de huidige situatie, zoals voorgesteld door het ontwerp-bestemmingsplan ivm. de te verwachten overschrijding van de nieuwe normen en het gevaar van ernstige toename van calamiteiten. Hij eist handhaving van de status quo en van de vastgestelde demarcatielijn, waardoor uitbreiding van de Maasvlakte in westelijke en zuidelijke richting niet mogelijk is.

Commentaar: De demarcatielijn wordt niet overschreden. Inspreker beroept zich op het noordwestelijk deel van de demarcatielijn uit 1964. Echter de demarcatielijn is nadien gewijzigd in zuidwestelijke richting, hetgeen bij diverse besluiten is vastgelegd (zie onderstaand overzicht). De huidige demarcatielijn heeft een zuidwestelijk rechtlijnig beloop conform de gemeentegrens tussen Rotterdam en Westvoorne. Het plangebied ligt ruimschoots (de zuidpunt ca. 400 m.) ten noorden van de demarcatielijn.

Demarcatielijn, kort historisch overzicht

De demarcatielijn is in 1964 voor de eerste maal vastgesteld door de regering in 1964 als zuidelijke begrenzing van het op de Maasvlakte te ontwikkelen havencomplex. De aangegeven lijn had een zuid-westelijk beloop (ten zuiden van de huidige Europaweg) en draaide ter hoogte van de huidige C2-bocht in noord-westelijke richting (op deze situering van de demarcatielijn beroepen reclamanten zich).

In 1969 is door de Minister van VRO de demarcatielijn vanaf het zg. draaipunt ca. 200m. in zuidwestelijke richting verlengd tbv. een geringe westwaartse uitbreiding van de Maasvlakte.

In 1984 is in het kader van het Structuurschema Zeehavens door de regering de, toen bestaande, demarcatielijn rechtlijnig verlengd in zuid-westelijke richting tbv. een grootschalige bergingslocatie voor baggerspecie en voor een deponie voor chemisch afval.

In 1985 is door de Kamer een motie aangenomen, waarin zij oa. van mening is, dat de zuidelijke demarcatielijn niet is verlengd.

In 1985 is door de regering concessie verleend voor de aanleg van de Slufterdam en met deze beslissing is de zuidelijke begrenzing van het haven- en industriegebied vastgelegd door een grens, die ontstaat bij een rechtlijnige verlenging van de huidige demarcatielijn in zuid-westelijke richting.

In 1986 is bij de vaststelling van de grenzen van de gemeenten en provincies langs de Noordzee de grens tussen de gemeente Rotterdam en Westvoorne gelegd op de verlengde demarcatielijn, als scheiding tussen enerzijds haven- en industrie activiteiten en anderzijds het natuurgebied van Voorne.

In 1986 heeft Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid Holland vergunning verleend voor de (C2)-deponie voor chemisch afval, daar het college van GS de situering noordelijk van de demarcatielijn niet bezwaarlijk acht. Ook is door de regering in 1986 hiervoor vergunning verleend, waarna in 1987 de Minister van VROM verklaart, dat de zuidelijke begrenzing van zeewaartse uitbreiding van de Maasvlakte in het verlengde ligt van de huidige demarcatielijn en dat daardoor de huidige begrenzing de facto is ontstaan (en daarmee de kamermotie naast zich neerlegend).

19. Zuidhollands Landschap is van mening dat:

- a. Voordat sprake kan zijn van expansie van het haven- en industriegebied eerst een MER-uitbreiding Maasvlakte zal moeten worden opgesteld. Het onderhavige ontwerp is dan ook prematuur.

Commentaar: Het MER voor eventuele uitbreiding Maasvlakte zal bedoeld zijn voor besluitvorming rond de eventuele aanleg van een tweede Maasvlakte. Het MER Distripark Maasvlakte sluit aan op de gemaakte af-

spraken tijdens de besluitvorming rond de MER Slufter, vastgelegd in het Tweede Structuurschema Zeehavens. Daar wordt gesteld: "westwaarts gerichte landaanwinningsprojecten, als geheel plan of in deelprojecten, dienen een zorgvuldige afweging te kennen en zijn mer-plichtig. Het MER Distripark maakt daar onderdeel van (zie ook blz. 18 MER).

b. De interpretatie van de demarcatielijn onjuist is; een alternatieve tekst is toegevoegd.

Commentaar: zie 18.a

20. AVR-Chemie merkt op dat:

a. Het ontwerp-bestemmingsplan geen rekening houdt met mogelijke uitbreiding van de C2-deponie naar de oostelijke kant: hierdoor vervallen vier van de vijf varianten uit de Haalbaarheidsstudie, welke tezamen met Gemeentewerken Rotterdam is uitgevoerd en waarover met het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam is gesproken.

Commentaar: Een aantal van de genoemde varianten behoort niet tot de mogelijke uitbreidingen van de AVR, hetgeen door het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam aan de AVR is gemeld. Deze varianten overschrijden voor een klein gedeelte het bestemmingsplan. Uitbreiding C2-deponie dient dus buiten het onderhavige plangebied plaats te vinden.

b. Het vooralsnog onduidelijk is in hoeverre toekomstige integratie van afvalverwerkingsactiviteiten, waarover gesprekken gaande zijn met oa. Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, AVR en Roteb, door het ontwerp-bestemmingsplan wordt geblokkeerd.

Commentaar: De voor afvalverwerking beschikbare terreinen voor uitbreiding zijn door het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam aangegeven aan de AVR en bevinden zich niet binnen hier betreffende plangebied.

21. Vereniging Natuurmonumenten merkt op dat:

a. Voordat sprake kan zijn van expansie van het haven- en industriegebied eerst een MER-uitbreiding Maasvlakte zal moeten worden opgesteld. Het huidige MER reikt daarvoor niet ver genoeg.

Commentaar: zie 19.a

b. De betekenis die aan de demarcatielijn gegeven wordt onjuist is. Het onderhavige ontwerp is dan ook prematuur.

Commentaar: zie 18.a

22. Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten merkt op dat:

a. Het nodig is dat eerst een MER-uitbreiding Maasvlakte zal moeten worden opgesteld. Het huidige MER reikt niet ver genoeg om de in het plan opgenomen uitbreiding van de Maasvlakte mogelijk te maken.

Commentaar: zie 19.a

b. Inzicht in cumulatief effect van verschillende geluidsbronnen wordt gemist.

Commentaar: zie 17.b

c. Tevens maatregelen ter beperking van de geluidhinder voor de omgeving dienen te worden opgenomen.

Commentaar: Via de vergunningverlening worden door middel van het ALARA-principe realistische geluidbeperkende maatregelen vastgesteld, waarbij het totaal past binnen de vastgestelde zoneringen.

d. De in het ontwerp-bestemmingsplan mogelijk gemaakte invulling met 50% industrie in het MER als alternatief dient onderzocht te worden.

Commentaar: In de aanvulling van het MER wordt de variant 50%-industrie onderzocht.

23. Werkgroep verontruste Burgers van Voorne merkt op dat:

a. De interpretatie van de demarcatielijn onjuist is. Besluitvorming over het bestemmingsplan is prematuur zolang er geen duidelijke afspraken gemaakt zijn over de situering van de demarcatielijn.

Commentaar: zie 18.a

b. De in het MER geschetste autonome ontwikkeling is onbevredigend omdat alternatieve afweging op verschillende locaties ontbreekt.

Commentaar: In de aanvulling van het MER wordt nader op de autonome ontwikkeling ingegaan.

- c. Voor het stiltegebied van Voorne het totale effect van geluidshinder van belang is. Elke toename dient bestreden te worden.

Commentaar: In het MER is de geluidbelasting op het Stiltegebied onderzocht. Ten gevolge van het wegverkeerslawaai van het totale verkeer van de Maasvlakte is in alle varianten de geluidbelasting aan de rand van het Stiltegebied ca. 39 dB(A), hetgeen onder de Provinciale norm van 40 dB(A) ligt. Er zijn daarom geen maatregelen benodigd.

- d. Vestiging van 30% industrie of meer zou pas behoren te mogen indien vooraf de integrale milieubelasting is bepaald met een cumulatiemethodiek.

Commentaar: zie 17.b

- e. De meest gunstige variant met de geringste cumulatieve milieueffecten in het bestemmingsplan dient opgenomen te worden. Vastgelegd dient te worden dat pas 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan naar minder gunstige varianten uitgeweken mag worden.

Commentaar: De meest milieuvriendelijke alternatief wordt via het bestemmingsplan mogelijk gemaakt en is qua milieueffect nauwelijks onderscheidend van de overige alternatieven. Daar onzeker is of het meest milieuvriendelijke alternatief binnen de planperiode uitvoerbaar is, is tevens 30% industrie met een vrijstellingsmogelijkheid tot 50%, mogelijk gemaakt, waarbij overigens de milieueffecten ook ruimschoots binnen de normen blijven.

- f. Bij de inrichting rekening gehouden moet worden met oppervlakte en bouwhoogte opdat het karakter van het duinlandschap niet wordt aangetast door horizonvervuiling.

Commentaar: Er is geen reden om een hoogtebeperkingen te stellen aan bebouwing, zoals ook is aangegeven in het MER en bestemmingsplan, gezien de schaal van het gebied en de afstand tot de woonbebouwing. Wel is een oppervlaktebeperking opgenomen in de vorm van een maximaal bebouwingspercentage van 80% per uitgegeven terrein. Daarnaast zal tzt. bij de terreinuitgifte nadere eisen gesteld worden tav. de bebouwing, afhankelijk van de aard en karakter van het plangebied.

94/2

BIJLAGE behorende bij hoofdstuk 7



Provincie Zuid-Holland
Bestuursdienst Rotterdam
centrale registrator (2)
1994 - 8 JUN 1994

Aan burgemeester en wethouders
van ROTTERDAM

Afdeling : PPC-secretariaat
Telefoon : (070)3117465
Telefax : (070)3262301
Onderwerp : overleg ex art. 10 BRO
ontwerp-bestemmingsplan
Maasvlakte-West

Ons kenmerk: KLE/PPC/94.218 (2)
Uw kenmerk :
Bijlagen :

's-Gravenhage,

6 JUNI 1994

Geacht college,

In onze vergadering van 25 mei 1994 hebben wij het ontwerp-bestemmingsplan Maasvlakte-West besproken.
Hierbij berichten wij U onze opmerkingen.

1. MILIEU-EFFECTRAPPORT MAASVLAKTE-WEST

In onze vergadering van 12 oktober 1993 hebben wij reeds over het voorontwerp-bestemmingsplan Maasvlakte-West gesproken. Daarbij is toen ook het MER Maasvlakte-West betrokken. Algemene conclusie in onze advisering was dat het MER, en in het verlengde daarvan het bestemmingsplan, op essentiële onderdelen aangevuld diende te worden.
Daarom willen wij uw college allereerst berichten over de aanvulling/reactie zoals die in relatie tot het MER door uw college is gegeven.

In algemene zin zijn wij van mening dat deze punten in de aanvulling voldoende beschreven zijn c.q. beter inzicht is gegeven in de zienswijze van uw college.

Wij hebben goede nota genomen van uw opmerking dat de aanvulling slechts betrekking heeft op een beperkt aantal punten en dat overige elementen uit binnengekomen reacties bij de verdere besluitvorming (o.a. in het kader van Wm-vergunningen en verdere Wro-procedures) zullen worden betrokken.

2. KANTORENCRITERIUM (G-2)¹

In het ontwerp-bestemmingsplan zoals dat thans voorligt is:

- de oppervlakte kantoren van zelfstandige (havengebonden) kantoren niet aan een maximum gebonden;
- voor de overige binnen het goederendistributiecentrum te realiseren bedrijven (groothandel; wegvervoer; opslag; e.d.) is bepaald dat het bij deze bedrijven behorende kantoorvloeroppervlak niet meer dan 50 % van de totale bedrijfsvloeroppervlakte per kavel mag bedragen.

Gelet op de ligging van het plangebied en de functie van de te vestigen (distributie)bedrijven gaat uw college er van uit dat zich ter plaatse geen kantoren "voor de markt" zullen vestigen.

In het kader van het mobiliteitsbeleid is de onderhavige locatie, vanwege het ontbreken van openbaar vervoer, te typeren als C-locatie.

In het Plan van Aanpak - ABC-locatiebeleid - regio Rotterdam/Rijnmond zijn geen locaties binnen het havengebied bij de typering en bij de verdere uitwerking betrokken vanwege de specifieke situatie en de te verwachten bedrijvigheid.

In het Gemeentelijk Havenplan Rotterdam is aangegeven welke, o.a. in relatie tot de infrastructuur (bereikbaarheid havens per zeeschip/na-transport) en de milieu-effecten, de meest geschikte locaties zijn voor de verschillende typen bedrijvigheid. In het onderhavige plan gaat het met name om de grootschalige containeroverslag in combinatie met een nieuw Rail Service Centre (RSC), waardoor er meer containers per spoor aan- en afgevoerd kunnen worden.

In het MER zijn enkele invullingsvarianten aan een nadere beschouwing onderworpen.

Te verwachten valt dat de activiteiten die direct met de containeroverslag samenhangen in het havengebied gesitueerd dienen te worden.

Daarnaast is duidelijk dat er binnen de regio - mede gelet op de totale behoefte aan bedrijfsterreinen in de regio - en de samenhang met de havengebonden bedrijven nauwelijks alternatieve locaties zijn voor haven-afgeleide bedrijvigheid.

Hoewel er derhalve een vrij goed beeld is te vormen van de aard van de bedrijvigheid, de mogelijk daarbij te vestigen (bedrijfs)kantoren, en wij begrip hebben voor de specifieke situatie, moeten we constateren dat de toelaatbaarheid van kantoren niet geregeld is volgens de "standaardregel" uit de Nota Planbeoordeling. De onderhavige locatie is immers vanwege het ontbreken van openbaar vervoer te typeren als C-locatie.

Wij verzoeken U dan ook in de eerste plaats bij het vastgestelde plan duidelijk te motiveren waarom het kantoorcriterium uit de Nota Planbeoordeling niet van toepassing zou zijn en waarom dan eventueel van de betreffende regels afgeweken dient te worden. (G-2)

In de tweede plaats willen wij er bij uw college sterk op aandringen de havengebondenheid van de te vestigen zelfstandige kantoren objectief te regelen in de voorschriften. (G-2)

Wij willen daarmee een situatie voorkomen, dat kantoren die qua aard en functie het best gesitueerd kunnen zijn in het centrale deel van de stad, hier gealloceerd gaan worden.

¹ Voor een verklaring van de betekenis van deze aanduiding wordt verwezen naar de noot aan het eind van de brief.

Voorts willen wij, hoewel dat los staat van de beoordeling van dit plan, U aanbevelen er zorg voor te dragen dat er vervoersplannen beschikbaar gaan komen voor die bedrijven die zich alhier gaan vestigen. Het gegeven dat er sowieso sprake zal zijn van bedrijfsgebonden kantoren met een flinke hoeveelheid personeel en het ontbreken van een adequaat openbaar vervoer naar en van deze plek, maakt dat ons inzien des te noodzakelijker.

3. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID (G-1)

In de toelichting van het bestemmingsplan stelt uw college dat het plan economisch uitvoerbaar is, zij het dat dit niet cijfermatig is onderbouwd.

Bij de vaststelling van het plan, of zoveel eerder als mogelijk, dienen nadere financiële gegevens over de uitvoerbaarheid te worden verstrekt.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris,



drs. H.M. Zaalberg

Hardheidsgradering

Tussen haakjes hebben wij aangegeven welke hardheid aan de gemaakte opmerkingen moet worden toegekend.

- G1 : Bij ongewijzigde vaststelling zullen wij aan gedeputeerde staten adviseren aan dit onderdeel van het plan goedkeuring te onthouden;
- G2 : Idem, maar afhankelijk van een door u geleverde nadere argumentatie in de vorm van een onderzoek, onderbouwing, volgen van een procedure of plegen van overleg, kan bij het vastgestelde plan het advies worden bijgesteld.
- A : Wij bevelen aan dit onderdeel aan te passen, dan wel te onderbouwen, zo mogelijk met concrete voorstellen en maatregelen.

BIJLAGE:

SAMENVATTING MILIEU-EFFECTRAPPORT "DISTRIPARK MAASVLAKTE"

1. 1940-1941 年，苏联在远东地区，对日本进行了军事上的准备。
 2. 1941 年 6 月，德国在欧洲地区，对苏联进行了军事上的准备。
 3. 1941 年 6 月，德国在欧洲地区，对苏联进行了军事上的准备。
 4. 1941 年 6 月，德国在欧洲地区，对苏联进行了军事上的准备。
 5. 1941 年 6 月，德国在欧洲地区，对苏联进行了军事上的准备。
 6. 1941 年 6 月，德国在欧洲地区，对苏联进行了军事上的准备。
 7. 1941 年 6 月，德国在欧洲地区，对苏联进行了军事上的准备。
 8. 1941 年 6 月，德国在欧洲地区，对苏联进行了军事上的准备。
 9. 1941 年 6 月，德国在欧洲地区，对苏联进行了军事上的准备。
 10. 1941 年 6 月，德国在欧洲地区，对苏联进行了军事上的准备。

1. The first part of the document is a letter from the President of the United States to the Congress, dated January 3, 1862. The letter is addressed to the Senate and House of Representatives and is signed by Abraham Lincoln. The letter discusses the state of the Union and the progress of the war against the Confederacy. It also mentions the recent signing of the Emancipation Proclamation and the hope that it will lead to the ultimate victory of the Union.

[illegible]

0 SAMENVATTING

0.1 INLEIDING

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (G.H.R.) heeft het voornemen de havenactiviteiten op de Maasvlakte uit te breiden. Met name in de containeroverslag op de Maasvlakte is een sterke groei voorzien. Naast de containeroverslag is het noodzakelijk ook de distributieactiviteiten van gecontaineriseerde goederen naar het achterland uit te breiden. Daarom zijn er plannen om nabij de containerterminals op de Maasvlakte een groot geavanceerd goederendistributiecentrum ("Distripark") aan te leggen. Op een Distripark worden containers vanaf de zee-kade of het achterland aan- en afgevoerd. De goederen worden uit deze containers gehaald, bewerkt, gesorteerd en/of opgeslagen in loodsen. Vervolgens worden ze als stukgoed of wederom in containers afgevoerd per vrachtwagen, trein of schip.

Het voor Distripark gereserveerde terrein op de Maasvlakte is in figuur 1 aangegeven. De oppervlakte van dit terrein beslaat ongeveer 125 ha. Volgens het Besluit Milieu-effectrapportage (m.e.r.) is voor het realiseren van een bedrijventerrein met een oppervlakte van meer dan 100 ha een m.e.r.-procedure verplicht. Er dient een Milieu Effect Rapport (MER) te worden opgesteld, dat inzicht geeft in de gevolgen van het bedrijventerrein voor het milieu.

Het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld is het wijzigen van de huidige bestemming van het plangebied ("zanddepot/waterstaatsdoeleinden") in de bestemming "goederendistributiecentrum". Hiervoor wordt een nieuw ruimtelijk plan, een bestemmingsplan, opgesteld. Het bestemmingsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam, het bevoegd gezag.



Figuur 1: Rotterdam Maasvlakte met toekomstig Distripark

Op 10 oktober 1991 is de startnota MER-Distripark Maasvlakte door de initiatiefnemer, het G.H.R., ingediend. De Commissie voor de Milieu-effectrapportage (Cmer) en andere instanties hebben vervolgens advies gegeven voor de richtlijnen voor het MER. Aan de hand van deze adviezen en de inspraakreacties op de startnotitie, heeft de gemeenteraad van Rotterdam de richtlijnen op 14 mei 1992 vastgesteld. Aan de hand van deze richtlijnen is het MER opgesteld. Dit MER-Distripark wordt samen met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd.

0.2 WAAROM EEN DISTRIPARK

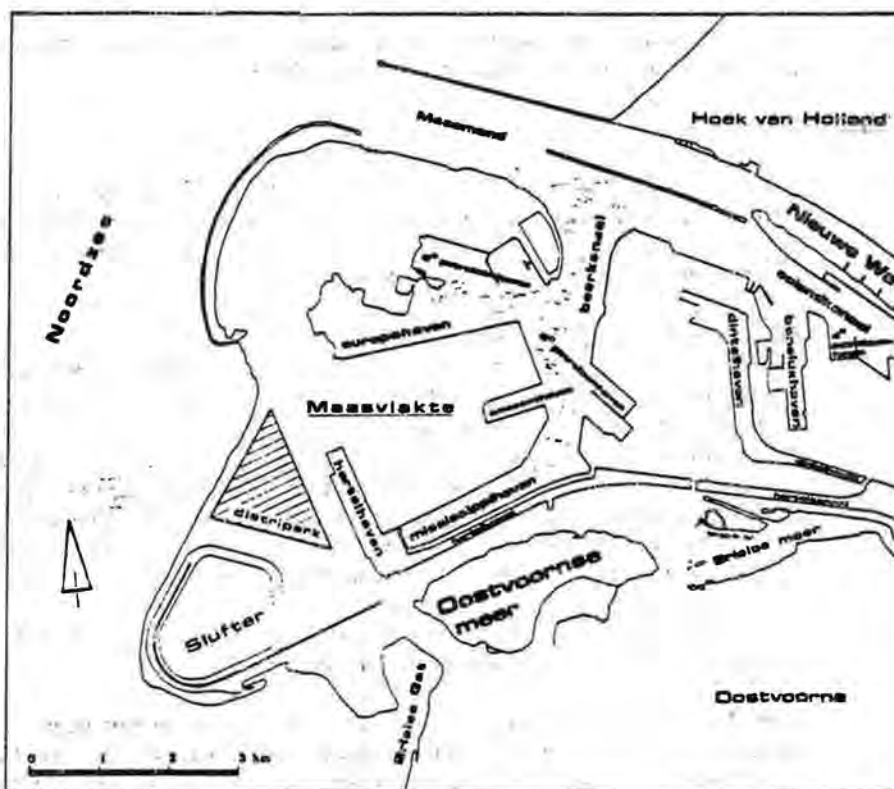
0.2.1 Mainport Rotterdam

Mondiaal gezien neemt de Rotterdamse haven in de overslag al geruime tijd de eerste plaats in. Het rijksbeleid en het beleid van het G.H.R. zijn erop gericht om Rotterdam verder te ontwikkelen tot mainport. Dit staat onder andere in de landelijke nota's Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (extra) en het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Een mainport is een centrale haven binnen een werelddeel waarop de belangrijkste intercontinentale vervoersstromen zijn gericht.

Van daaruit vindt verdere distributie van de goederen over het betreffende continent plaats. Rotterdam is hard op weg om de mainport van Europa te worden. Het verder ontwikkelen van Rotterdam als mainport is alleen mogelijk als de industrie- en handelsfunctie van de haven wordt versterkt. Dit staat in het Ontwerp-Havenplan 2010. Rotterdam moet zich hierbij richten op de versterking en uitbreiding van een drietal "speerpunten"; de (chemische) industrie, de voedingsmiddelensector en de containersector.

0.2.2 Trends in containeroverslag en distributie

Wat betreft de mondiale containeroverslag staat Rotterdam op de derde plaats. Het laatste jaar is de containeroverslag in de Rotterdamse havens met 12% gegroeid. Containers vergemakkelijken de overslag van lading van de ene op de andere vervoersmodaliteit (zeeschip, vrachtwagen, trein of binnenvaartschip), waardoor distributie naar het achterland sneller, efficiënter en goedkoper verloopt. Steeds meer gaan internationale ondernemingen er toe over om aan- en afvoer van containers te laten plaatsvinden vanuit de mainports op de verschillende continenten. Op de mainports zijn de grootschalige centrale zeeterminals, de "Mega Hub Centers" gelegen. In Rotterdam bevindt zich zo'n Mega Hub Centre, het Delta Mega Hub Centre (DMHC), op de Maasvlakte.



Figuur 2: Maasvlakte met plangebied.

Vanwege efficiëntie dienen de goederendistributiecentra (Distriparken) zo dicht mogelijk bij de containerterminals te zijn gelokaliseerd. Alle vervoersmodaliteiten dienen dus aanwezig te zijn. De distributiebedrijven moeten de mogelijkheid hebben om flexibel op het uiteenlopende aanbod van goederen in te kunnen spelen.

0.2.3 Ontwikkeling van de Maasvlakte, locatiekeuze van Distripark

De ligging van de Maasvlakte maakt het gebied bij uitstek geschikt voor grootschalige containeroverslag. Er zijn voor het DMHC 8 nieuwe terminals in aanbouw en op het noordelijke gedeelte van de Maasvlakte zullen er eventueel nog meer terminals komen. De terminals liggen direct aan zee en alle vervoersmodaliteiten zijn aanwezig. Momenteel worden voorbereidingen getroffen voor een nieuw "Rail Service Centre" (RSC), waardoor er meer containers per spoor aan- en afgevoerd kunnen worden. Tevens komt er een nieuwe binnenvaartterminal (Binnenvaart Service Centre, BSC).

De verwachting is dat de containeroverslag op de Maasvlakte zal groeien van de huidige 850.000 containers per jaar tot 3,6 miljoen per jaar in het jaar 2010. Door deze groei is er dringend behoefte aan een nieuw, geavanceerd grootschalig Distripark. De Maasvlakte is het enige gebied in Rotterdam dat nog ruimte heeft voor een 125 ha (waarvan 88 ha uitgeefbaar) groot bedrijventerrein. Om reden van logistiek en efficiëntie is het voor de hand liggend Distripark nabij de containerterminals op de Maasvlakte te plaatsen.

0.3 BESCHRIJVING VAN DISTRIKARK EN ALTERNATIEVEN, VARIANTEN

0.3.1 Nul-alternatief

De milieu-effecten die worden veroorzaakt door Distripark Maasvlakte worden vergeleken met de milieu-effecten waarbij de aanleg van Distripark geen doorgang vindt. Het nul-alternatief is gedefinieerd als de huidige situatie, plus de autonome ontwikkelingen. Het dient als referentiekader. Indien Distripark niet wordt gerealiseerd zal Rotterdam een deel van zijn positie op de internationale containermarkt verliezen.

Andere locaties, die wel grootschalige bedrijfsterrinen dichtbij terminals kunnen bieden, zullen potentiële klanten aantrekken.

Indien Distripark geen doorgang vindt, zal het terrein opgevuld worden met een andere sector waar de behoefte aan bedrijventerrein hoog is. Dit is de (havegebonden) industrie, één van de speerpunten uit het Ontwerp-Havenplan 2010.

0.3.2 De voorgenoemen activiteit

Op het terrein zullen bedrijven gevestigd worden die gericht zijn op verwerking, opslag, expeditie en assemblage van stukgoed. Het is niet exact aan te geven welke bedrijven zich op het plangebied voor Distripark zullen vestigen. Vanwege onzekerheden in de markt worden er 2 bestemmingsalternatieven onderscheiden:

Alternatief 1: 100% distributie

Het G.H.R. heeft in de startnota voor dit MER aangegeven een bedrijventerrein te willen aanleggen dat voor 100% gevuld is met distributiebedrijven en aanverwante activiteiten. De volgende activiteiten zijn te verwachten:

- Groupage, dat wil zeggen in- en uitladen van containers, het herschikken van lading op bestemming. De goederen verblijven doorgaans minder dan 3 dagen in een loods.
- Warehousing, waarbij opslag en voorraadbeheer van goederen plaatsvindt en soms assemblage. De goederen verblijven minimaal 3 maanden in de loods.
- Empty depots; bedrijven die containers repareren. Kleine reparaties vinden plaats in de buitenlucht, grote reparaties vinden in loodsen plaats.
- Facilitaire en ondersteunende activiteiten, zoals kantoren (douane), horeca, benzinestations, verhuurbedrijven en winkels.

In dit MER zijn voor alternatief 1 nog twee varianten onderscheiden.

Variant 1 is vanuit milieu-oogpunt de meest ongunstige situatie ('worst-case'). Variant 2 is de meest reële situatie, namelijk de meest waarschijnlijke en wenselijke invulling van het bedrijventerrein. De twee varianten onderscheiden zich door veel respectievelijk weinig distributie van chemische stoffen (chemische distributie). Dit is relevant met betrekking tot externe veiligheid. Verder is onderscheid gemaakt tussen veel respectievelijk weinig reparatieactiviteiten buiten, dit onderscheid is relevant voor geluid.

Alternatief 2: 70% distributie en 30% industrie

Er wordt gestreefd naar volledige uitgifte en bebouwing van het terrein in 2004.

Tijdens het planvormingsproces is marktonderzoek verricht, waaruit bleek dat op deze termijn niet waarschijnlijk is het hele terrein uit te geven aan distributiebedrijven. Aangezien braakliggende terreinen financieel gezien ongunstig zijn, is het meer realistisch uit te gaan van een gemengd bedrijventerrein. Naast distributieactiviteiten (oppervlakte 70%) zal er ruimte zijn voor 30% industrie.

De distributieactiviteiten zullen bestaan uit de onder alternatief 1, variant 2 (reële situatie) genoemde activiteiten.

In tabel 0.1 staat een overzicht van alle onderscheiden bestemmingsalternatieven en varianten met enkele belangrijke kenmerken aangegeven.

Tabel 0.1: bestemmingsalternatieven en -varianten Distripark Maasvlakte

AUTONOOM	ALTERNATIEF 1		ALTERNATIEF 2
100% industrie (nul-alternatief)	100 % distributie		70% distributie 30% industrie
	Variant 1 (worst case)	Variant 2 (reëel)	Variant 2 (reëel)
	Veel chemie	Weinig chemie	Weinig chemie
	Reparatie buiten	Reparatie binnen	Reparatie binnen

0.3.3 Vervoersscenario's

Naast de bedrijfsactiviteiten zal Distripark verkeersstromen genereren die relevant zijn voor het beschrijven van milieu-effecten.

Het vervoer wordt in het MER onderscheiden als extern en intern verkeer.

Extern verkeer

Dit zijn alle vervoersbewegingen van de Distripark/de marine terminals/RSC/BSC en het achterland. Uit verkeersprognoses blijkt dat in de toekomst een grote toename van extern verkeer te verwachten is als gevolg van verdere invulling van de Maasvlakte. Dit geldt voor alle modaliteiten (wegvervoer, binnenvaart en trein).

In het jaar 2000 zal het aantal wegverkeersbewegingen ruim 6 keer zo hoog zijn als nu. Het aantal treinen dat de Maasvlakte aandoet zal in 2000 ruim 5 keer hoger zijn, het aantal binnenvaartschepen 2 keer.

De bijdrage van Distripark aan deze vervoersstromen blijkt verwaarloosbaar klein ten opzichte van de autonome ontwikkelingen, en voor het jaar 2000 zelfs iets lager.

Er zijn voorspellingen gedaan voor de "modal split", dat wil zeggen de verdeling van containers/stukgoedtransport over de verschillende vervoerswijzen. In tabel 0.2 staat de huidige en toekomstige modal split tussen Distripark en het achterland aangegeven.

Tabel 0.2: Modal split tussen Distripark en achterland

WIJZE VAN VERVOER		Scenario 1992	Scenario 2000	Scenario 2010
Weg	Vrachtwagens	90%	80%	70%
Spoor	Containers	3%	6%	10%
Binnenvaart	Containers	7%	14%	20%

N.B "vrachtwagens" houdt in vervoer van containers als niet-gecontaineriseerd stukgoed.

Intern verkeer

Intern verkeer zijn alle vervoersbewegingen tussen Distripark en de terminals, RSC of BSC over een interne containerbaan. Ook alle bewegingen op het terrein van Distripark zelf vallen onder intern verkeer.

Verwacht wordt dat er in het jaar 2000 ongeveer 6.800-8.200 containers per etmaal over deze baan worden vervoerd. Voor het intern vervoer zijn 3 varianten onderscheiden:

Variant 1: Vrachtwagens die 1 container vervoeren.

Variant 2: "4 TEU" trucks, vrachtwagens die 4 containers tegelijk kunnen vervoeren.

Variant 3: "Multi-Trailer System" (MTS), trucks bestaande uit 10 tot 12 trailers waarop evenzoveel containers worden vervoerd.

0.3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief omvat de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, waarbij de doelstelling van de beoogde activiteit realiseerbaar blijft. Dit alternatief zal worden afgeleid op basis van de resultaten van het onderzoek naar de milieu-effecten (zie verder 0.6).

0.3.5 Uitvoeringsaspecten

Het nu braakliggende terrein ligt op N.A.P. +5m, het toekomstige uitgiftepeil. Er zijn geen aanlegvarianten onderscheiden. De keuze voor het aan te leggen rioleringsstelsel dient nog plaats te vinden.

Distripark zal ingepast worden in de omgeving van de Maasvlakte.

Voorzieningen ter voorkoming van calamiteiten en emissies van stoffen naar bodem, lucht en oppervlaktewater zullen worden geregeld in vergunningen. Daarnaast is dit mogelijk in contracten tussen bedrijf en het Gemeentelijk Havenbedrijf (de eigenaar en beheerder van het terrein). In dit MER wordt inzicht gegeven welke voorzieningen dit kunnen zijn.

0.4 GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN

0.4.1 Genomen besluiten

In 1970 is gestart met de aanleg van de Maasvlakte als industrie- en havengebied. In 1981 wordt het Bestemmingsplan Maasvlakte vastgesteld. In dit plan heeft het voor Distripark geplande terrein de bestemming water, waterstaatsdoeleinden en gronddepot. Op basis van het MER-Slufster (1984) is besloten tot de aanleg van een grootschalig baggerspeciedepot in het zuidwesten van de Maasvlakte. In 1986 werd vanaf de westelijke Maasvlakte een verbindingdam naar de Slufster aangelegd, waardoor een Binnenmeer ontstond.

In het Bestemmingsplan Maasvlakte Eerste Herziening (1986) zijn voor het zuidwestelijk deel van de Maasvlakte de bestemmingen waterstaatsdoeleinden, water en zanddepot vastgelegd. Begin 1992 is de gemeentegrens van Rotterdam ongeveer 3 km westwaarts verplaatst. Het gebied tussen de oude en nieuwe gemeentegrens is niet opgenomen in een steek- of bestemmingsplan. Hiervoor dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld.

In april 1992 is, vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan, een art. 19-procedure in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening afgerond voor het Binnenmeer. Een gedeelte van het Binnenmeer heeft in het Herziene bestemmingsplan Maasvlakte (1986) de bestemming "water", een ander gedeelte (ten westen van de oude gemeentegrens) is nog niet bestemd. De art. 19-procedure schept de mogelijkheid om met de aanleg van een tijdelijk zanddepot te beginnen, alvorens de bestemming van het Binnenmeer formeel in het bestemmingsplan is gewijzigd. Het Binnenmeer is vervolgens gedempt.

0.4.2 Te nemen besluit

De aanleg van een bedrijventerrein, groter dan 100 ha, is m.e.r.-plichtig. De wijziging van de bestemming "zanddepot/waterstaatsdoeleinden" in bestemming "goederendistributiecentrum" is het besluit waarvoor dit MER wordt opgesteld. Het besluit wordt genomen door vaststelling en goedkeuring van het nieuw bestemmingsplan Maasvlakte-west. De grenzen van het bestemmingsplan zijn ruimer dan het plangebied voor Distripark; in het plan zullen tevens de bestemmingen worden vastgesteld voor een nieuw Rail Service Centre en een strook die wordt gereserveerd voor verkeersdoeleinden.

0.4.3 Het verdere verloop van de m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure

Dit MER wordt bij de gemeenteraad van Rotterdam ingediend. Het ontwerp-bestemmingsplan (BP) "Maasvlakte-west" wordt aan B & W aangeboden met verzoek om machtiging art. 10 Bro voor het wettelijk overleg. De gemeenteraad oordeelt of het MER aanvaardbaar is, dat wil zeggen volgens de richtlijnen is opgesteld. Is dat het geval, dan wordt het MER ter inzage gelegd. Gedurende 1 maand kunnen bezwaren tegen het MER worden gemaakt. Na het verstrijken van deze termijn geven de Cmer en andere wettelijke adviseurs binnen een maand advies over het MER. Aan de hand van de inspraakreacties en de adviezen wordt het eventueel aangepast of aangevuld. Na het wettelijk overleg wordt het ontwerp-BP ter visie gelegd; gedurende 1 maand kunnen bezwaren gemaakt worden. Daarna, eventueel na aanpassing wordt het ontwerp-BP vastgesteld door de gemeenteraad. Het ontwerp-BP wordt voor de tweede maal gedurende 1 maand ter visie gelegd. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland geven goedkeuring aan het plan. Het goedgekeurde BP wordt nogmaals voor openbare inspraak ter visie gelegd. Tegen het BP staat beroep open bij de Kroon.

0.5 MILIEU-EFFECTEN VAN Distripark, DE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

0.5.1 Algemeen

Bij het beschrijven van de milieu-effecten is onderscheid gemaakt in stationaire bronnen (bedrijfsactiviteiten zelf) en mobiele bronnen (intern en extern verkeer). Voor zover mogelijk is onderscheid gemaakt in plangebied en studiegebied.

Plangebied

Het plangebied is het terrein dat voor Distripark is bestemd. Uit historisch bodemonderzoek is inzicht verkregen in mogelijke verontreinigingen. De conclusie is dat het terrein vermoedelijk niet verontreinigd is. De voormalige locaties voor tijdelijke opslag van baggerspecie hebben niet geleid tot een verontreiniging van betekenis. De werkelijke kwaliteit van de bodem zal bij uitgifte van terreinen worden bepaald (nul-onderzoek).

Studiegebied

Het studiegebied is gedefinieerd als het gebied dat door Distripark kan worden beïnvloed. De omvang daarvan wordt bepaald door de reikwijdte van de milieu-effecten. In algemene zin is de gehele Maasvlakte als studiegebied beschouwd evenals de omringende gevoelige bestemmingen. De Maasvlakte is voornamelijk ingevuld met bedrijvigheid (w.o. containeroverslag, overslag erts en kolen, en overslag van aardolieproducten) en afvalverwerkingsinrichtingen (w.o. de baggerspeciedepots de Slufter, Papegaaiebek, V.B.M. en de C2-deponie). Aandachtsgebieden in de omgeving zijn de woongebieden Hoek van Holland en Oostvoorne, het stilte- en natuurgebied Voorne's Duin. Verder vindt recreatie plaats aan het Slufterstrand, het Brielse Meer en het strand van Westvoorne.

Het onderzoek naar de milieu-effecten heeft zich toegespitst op lucht, geluid, externe veiligheid en ecologie. Dit zijn de aspecten die naar verwachting het meest zouden kunnen worden beïnvloed door de autonome ontwikkeling of Distripark. Daarnaast is aandacht besteed aan overige milieu-aspecten (landschap, licht, oppervlaktewater en afval).

0.5.2 Lucht

De beschikbare gegevens over de huidige luchtkwaliteit in het studiegebied blijken zeer summier, er is alleen iets bekend over zwaveldioxydeconcentraties (SO_2), stof en stank.

Stationaire bronnen

Gezien de diversiteit in bedrijven en productieprocessen die onder de categorie industrie vallen zijn de aard en hoeveelheid van de uitstoot bij autonome ontwikkeling niet eenduidig aan te geven. In de meest ongunstige situatie zullen dit stoffen zijn die bij de productie van de kunststoffen- en polymeerindustrie worden geëmitteerd. Dergelijke nieuwe bedrijven moeten conformeren aan de doelstellingen die gesteld zijn door V.R.O.M. (KWS 2000) en R.O.M.-Rijnmond om de uitstoot zoveel mogelijk, met de beste technieken, te reduceren.

Kwantitatieve gegevens over luchtverontreiniging als gevolg van distributie zijn niet voorhanden. Bij distributie is er sprake van productieprocessen waarbij verontreinigingen in de lucht worden uitgesloten. In vergelijking tot industrie zal de uitstoot van vluchtige verbindingen derhalve veel lager zijn. De mogelijke bronnen van luchtverontreiniging op Distripark zijn koelloodsen (CFK's in de koelvlloeistoffen en reparatiebedrijven (koolwaterstoffen bij ontlakken en lakken van emballages). Bij veel chemische distributie (alternatief 1, variant 1) kunnen er nog incidentele emissies optreden van vluchtige verbindingen bij lekken, morsen, overschenken en bulken.

Mobiele bronnen (verkeer)

Het onderzoek heeft zich toegespitst op luchtverontreiniging door wegverkeer. De Maasvlakte wordt ontsloten door de Europaweg. Aan de hand van het aantal verkeersbewegingen is voor extern wegverkeer met een model (CAR) berekend wat de huidige en toekomstige concentraties langs de Europaweg zijn.

De huidige koolmonoxyde (CO)-concentratie ($1200 \mu\text{g}/\text{m}^3$; 98-percentielwaarde $8 \mu\text{g}$ gemiddelden) langs de Europaweg ligt beduidend lager dan de landelijke grenswaarde ($6000 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Ook de stikstofdioxydeconcentratie (NO_2 , $101 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ligt lager dan de grenswaarde ($135 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Deze concentraties zullen zowel bij autonome ontwikkeling als in de toekomstige situatie beduidend toenemen.

Er blijkt geen significant verschil in berekende CO-concentraties (ca. 1600 µg/m³) tussen de autonome ontwikkeling en de alternatieven en verkeersscenario's voor Distripark. De CO-concentraties blijven ver onder de grenswaarden.

De NO₂-concentraties variëren van 135 µg/m³ bij alternatief 1 (verkeersscenario 2010) tot 142 µg/m³ bij autonome ontwikkeling. De concentraties NO₂ zullen in alle gevallen boven de in het jaar 2000 geldende grenswaarde liggen. Echter, toekomstige emissiereducties die kunnen worden bereikt door technische voorzieningen aan (vracht)auto's, zijn niet in deze berekeningen meegenomen.

Van bestemmingsalternatief 1 (100% distributie) is een inschatting gemaakt van de uitstoot door intern verkeer. Dit is gedaan aan de hand van de geschatte afgelegde kilometers per etmaal en emissiefactoren voor vrachtwagens.

De vrachtwagens van het interne transport (variant 1) leveren een geringe bijdrage aan de totale uitstoot als gevolg van verkeer in het Rijnmondgebied.

Voor stikstofoxiden is deze bijdrage 2 promille, voor andere stoffen is de bijdrage minder dan 1 promille. Voor variant 2 (4-TEU truck) of variant 3 (MTS) zijn de bijdragen veel lager. Bestemmingsalternatief 2 genereert minder intern verkeer (minder bewegingen naar de containerterminals) zodat de uitstoot evenredig minder is.

Geluid

Stationaire bronnen

Geluidberekeningen zijn uitgevoerd aan de hand van het I-kwadraat computermodeel van de Milieudienst Rijnmond (D.C.M.R.). Voor industrielawaai (stationaire bronnen) is ook het intern verkeer in de berekeningen meegenomen. De aanleg- en bouwphase van Distripark is apart beschouwd. Aan de hand van de berekende dag-, avond- en nachtperioden zijn de etmaalwaarden bepaald.

In de huidige situatie is akoestische zin nog ruimte voor bedrijvigheid. Bij berekeningen voor de autonome ontwikkeling en de toekomstige situatie zijn de nu nog braakliggende terreinen van de Maasvlakte (buiten het plangebied) verder opgevuld met bedrijvigheid.

Alle doorgerekende bestemmingsalternatieven en intern-transportvarianten voor Distripark zijn niet of nauwelijks onderscheidend voor de immissie op de rekenpunten.

Het immissieniveau stijgt op alle rekenpunten ten opzichte van de huidige situatie. De bijdrage van het plangebied (zowel bij autonome ontwikkeling als de toekomstige situatie) is daarbij echter marginaal. Tussen de autonome ontwikkeling en Distripark is vrijwel geen onderscheid.

Het geluidniveau op de uiterste noordrand van het stiltegebied Voorne's Duin zal in de dagperiode in beide situaties met 2 dB(A) stijgen. Deze toename zal in het stiltegebied zelf niet waarneembaar zijn door "eigen" achtergrondniveaus.

In het plangebied zelf zal wel onderscheid waarneembaar zijn; de geluidproductie van bestemmingsalternatief 2 is hoger dan bij alternatief 1. Containerreparatie buiten (variant 1) leidt tot hogere immissies op het terrein dan reparatie binnen (variant 2).

Bij gebruik van vrachtwagens is de geluidproductie hoger dan bij gebruik van MTS.

Mobiele bronnen

De geluidcontouren van wegverkeer over de Europaweg en railverkeer over de spoorlijn zijn bepaald met computermodellen, volgens de standaard reken- en meetvoorschriften van V.R.O.M.

Ten opzichte van de huidige situatie nemen de contourafstanden van wegverkeer toe. De 55 dB(A)-contour verschuift van de huidige 135 meter naar 595 meter. De toename van beide bestemmingsalternatieven voor Distripark is minder dan bij autonome ontwikkeling. Dit is voornamelijk het gevolg van het feit dat Distripark minder woon-werkverkeer zal genereren. De dichtstbij gelegen woningen liggen op ongeveer 1 km van de weg buiten de 55 dB(A)-contour. De voorkeursgrenswaarde wordt daarmee niet overschreden. Voor railverkeer zal de toename van de contourafstanden niet leiden tot overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (60 dB(A)) bij de dichtstbij gelegen woningen. De bijdrage van het door Distripark gegenereerde railverkeer aan de totale geluidbelasting door treinen van en naar de Maasvlakte is verwaarloosbaar klein.

0.5.4 Externe veiligheid

Beoordeling van externe veiligheid vindt plaats aan de hand van individueel risico (i.r.) en groepsrisico (g.r.). Het individuele risico wordt weergegeven in risicocontouren.

Omdat niet bekend is welke gevaarlijke stoffen en in welke hoeveelheden er in de toekomst zullen worden opgeslagen, gedistribueerd en getransporteerd, is het i.r. en het g.r. voor stationaire en mobiele bronnen niet vast te stellen. Er kan alleen een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen. Aangegeven wordt welke richtlijnen van toepassing zijn.

Stationaire bronnen

Voor wat betreft Distripark zijn globaal twee activiteiten relevant voor externe veiligheid, namelijk chemische distributie en LPG-tankstations.

De chemische distributie op Distripark zal vrijwel uitsluitend plaatsvinden met verpakte goederen. De risico's worden zoveel mogelijk beperkt bij naleving van, de door de Commissie voor Preventie van Rampen (CPR) opgestelde, richtlijnen voor opslag van gevaarlijke stoffen (CPR 15-1, 15-2) en bestrijdingsmiddelen (CPR 15-3). Hierin worden voorzieningen voorgeschreven als vloeistofdichte vloeren, brandwerende muren en daken, alsmede allerlei brandblusvoorzieningen (o.a. aparte brandbluswateropvang).

Hiermee is nog niet uitgesloten dat bij calamiteiten chemische stoffen vrijkomen en verwaaien, uitstromen of vervluchtigen en in het milieu terecht komen. De risico's voor de mens zijn met name gelegen in het optreden van brand of explosies op het terrein en het vrijkomen van toxische stoffen.

Verondersteld wordt dat variant 1 (veel chemische distributie) meer risico's met zich meebrengt dan variant 2 (weinig chemische distributie). De polymeer/en kunststofindustrie (als worst-case voor industrie) zal bij bestemmingsalternatief 2 en in de autonome ontwikkeling potentieel meer risico's met zich meer kunnen brengen dan chemische distributie.

Aan de hand van reeds bestaande bedrijven in de sector chemische distributie en polymeer/en kunststofindustrie is een indruk gekregen van de externe veiligheid. De verwachting is dat in beide gevallen de 10^{-6} -contour voor individueel risico buiten de bedrijfsterreinen valt. In de toekomst zullen deze contouren, conform de beleidsdoelstellingen, op de terreingrens moeten vallen. Kan hier niet aan worden voldaan, dan zal bij plaatsing van gevoelige objecten (kantoren met meer dan 50 werknemers) rekening met de ligging van de contour moeten worden gehouden. Hiervoor is een afstandentabel ontwikkeld door V.R.O.M. in het kader van de richtlijn CPR 15-2.

De afstand van het plangebied tot woonbebouwing is zodanig dat de 10^{-6} -contour voor individueel risico bij chemische distributie of bij autonome ontwikkeling niet over woongebieden zal vallen. Het groepsrisico zal op de gevoelige bestemmingen verwaarloosbaar klein zijn.

De meest veilige interne positionering van bedrijven ten opzichte van elkaar is vanwege gebrek aan modelberekeningen niet vastgesteld. Voor LPG-tank-stations dient een afstand te worden aangehouden van 80 m vanaf het vulpunt tot gevoelige objecten (bv. kantoren met meer dan 50 werknemers), conform de landelijke LPG-nota.

Mobiele bronnen

In de huidige situatie zijn er geen knelpunten voor wat betreft vervoer van gevaarlijke stoffen. Door toename van het aantal vervoersbewegingen bij autonome ontwikkeling en in de toekomstige situatie zal transport van gevaarlijke stoffen naar de Maasvlakte ook toenemen. Uiteraard zal bij vervoer van gevaarlijke stoffen per vrachtwagen, trein of per binnenvaartschip moeten worden voldaan aan de betreffende reglementen. In het kader van Distripark verdient het toekomstig transport van LPG de meeste aandacht.

0.5.5 Ecologie

Inzicht in de natuurwaarden in het plan- en studiegebied is verkregen uit veld- en literatuuronderzoek. De invloed van autonome ontwikkeling en de toekomstige situatie van het plangebied op de natuurwaarden is ingeschat.

Op dit moment is het Binnenmeer gedempt. Tijdens de hiervoor doorlopen artikel 19-procedure in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (zie hoofdstuk 4) is afgesproken dat de natuurwaarden van het Binnenmeer in dit MER zullen worden beschreven, voordat het werd gedempt. In het MER zijn de toen aanwezige potenties voor natuurontwikkeling aan gegeven.

De Maasvlakte is een apart kustgebied met een eigen karakter. Het is een belangrijke broed- en pleisterplaats voor vogels. Het plangebied heeft een ontwikkeling doorgemaakt tot een gradiëntrijke duinzone. Het zilte milieu in combinatie met het ontbreken van getij-invloeden maakt dit gebied, en met name het Binnenmeer, tot een waardevol brakwatermoeras-ecosysteem. Incidenteel komen er bijzondere plante- en diersoorten voor.

De ecologische waarden op het plangebied verdwijnen vrijwel volledig bij invulling door Distripark of autonome ontwikkeling (industrie). Voor het studiegebied geldt dat de oppervlakte rust- en foerageergebied voor vogels verder is afgenomen.

De onbebouwde gebieden aan de noordzijde van de Maasvlakte raken door invulling van het plangebied verder geïsoleerd (minder ecologische verbindingzones). Dit kan enerzijds een verarming betekenen, anderzijds kan dit positief uitwerken omdat er een soort eilandkarakter ontstaat.

Bij autonome ontwikkeling (hoogbouw, schoorstenen) zal de vogeltrek langs de kust hier naar verwachting meer hinder van ondervinden dan in geval van een Distripark.

0.5.6 Overige milieu-aspecten

Landschap

De Maasvlakte zelf heeft een haven- en industrieel karakter en ligt relatief ver van gevoelige bestemmingen. Bij autonome ontwikkeling of in de toekomstige situatie zal dit karakter verder worden versterkt.

Hoge lozingspijpen van industrie zullen verder zichtbaar zijn dan distributiebedrijven. Kustrecreatie (Slufterstrand) kan bij vestiging van Distripark of bij autonome ontwikkeling doorgang vinden, mits ontsluiting van het strand mogelijk is.

Lichthinder

Er zijn geen wettelijke normen voor lichthinder. Distripark zal geen lichthinder veroorzaken voor de verschillende waarnemers (recreanten, omwonenden verkeer, fauna).

Oppervlaktewater

Uitgangspunt voor Distripark is dat er op termijn geen ongezuiverde lozing op het oppervlakte zal plaatsvinden. Daarvoor zal lokaal of regionaal een rioolwaterzuiveringsinstallatie worden gericht.

Op Distripark zullen verschillende afvalwaterstromen ontstaan zoals hemelwater, huishoudelijk afvalwater en water dat verontreinigd raakt bij reiniging tanks/leidingen, onderhoud, reparatie en door morsingen. Bij bestemmingsalternatief 2 is er ook sprake van procesafvalwater.

De afvalwaterstromen zullen worden afgevoerd op de riolering, waar nodig na afdoende voorzuivering. Bij sterk verontreinigde stromen kan het noodzakelijk zijn deze in aparte tanks op te vangen en af te voeren ter verwerking/zuivering elders.

0.6 VERGELIJKING EN BEOORDELING VAN Distripark EN ALTERNATIEVEN

0.6.1 Afweging alternatieven en varianten

Op basis van de effectstudies is een afweging gemaakt tussen de verschillende alternatieven en varianten die in het MER zijn onderscheiden, inclusief de autonome ontwikkeling.

In tabel 0.3 wordt hiervan een overzicht gegeven.

Tabel 0.3 Overzichtstabel relevante milieu-effecten tussen alternatieven en varianten. (1 = minst belastend, 4 meest belastend voor het milieu). Afweging per milieu-aspect, de tabel kan alleen horizontaal worden afgelezen.

	Autonoom 100 % industrie	Alternatief 1 100 % distributie		Alternatief 2 distributie + industrie (70/30)
		Variant 1 veel chemie rep. buiten	Variant 2 weinig chemie rep. binnen	
LUCHT stationaire bronnen mobiel (intern)	4	2	1	3
	1	4	4	3
	3	1	1	2
GELUID stationaire bronnen -omgeving -terrein -bouwphase mobiel	1	1	1	1
	4	2	1	3
	1	1	1	1
	1	1	1	1
	1	1	1	1
EXT. stationaire bronnen VEILIGHEID mobiel	4	2	1	3
	4	3	1	2
ECOLOGIE	4	3	3	4/3

0.6.2 Aanbevelingen

Om de belasting van het milieu zo veel mogelijk te voorkomen wordt voor Distripark het volgende aanbevolen:

1. Lucht

- Toepassen van het multitrailer system voor intern verkeer.
- Het wegverkeer reduceren door waar mogelijk goederen per trein en binnenvaart te vervoeren.
- Uitbreiding van het bestaande meetnetwerk luchtkwaliteit.

2. Geluid

- Rekening houden met positionering geluidproducerende bedrijven ten opzichte van kantoren

3. Externe veiligheid

- Rekening houden met toekomstige normstelling, waarbij de 10^{-6} -contour voor individueel risico niet over de terreingrens komt te liggen.
- Zone van 80 m voor LPG-stations ten opzichte van gevoelige bestemmingen in acht nemen.

4. Ecologie

- Aandacht voor behoud van de duinstrook en voor de ecologische infrastructuur van de Maasvlakte.
- Bij inzaai en aanplant rekening houden met gebiedseigen karakter van het groen.

5. Overige milieu-aspecten

- Landschap: functies recreatie, natuur en industrie ruimtelijk gescheiden houden. Vanuit verkeersveiligheid geen recreatief verkeer op het plangebied toelaten.

0.6.3 MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF (mma)

Uit tabel 3 kan worden geconcludeerd dat in het totaalbeeld het bestemmingsalternatief 1, variant 2, het meest gunstig voor het milieu scoort. Dit alternatief, waarbij 100% distributie plaatsvindt, maar weinig chemische distributie en zoveel mogelijk reparatieactiviteiten binnen, wordt daarom als meest milieuvriendelijk alternatief beschouwd.

Uitgaande van dit meest milieuvriendelijk alternatief kunnen de milieu-effecten nog verder worden gereduceerd door uit te gaan van de in 0.6.2 genoemde aanbevelingen.

0.7 LEEMTES IN KENNIS EN INFORMATIE

Van Distripark is het niet bekend welke bedrijven er zich precies zullen vestigen. Dit is in het MER ondervangen door twee bestemmingsalternatieven en twee varianten af te leiden.

Bij autonome ontwikkeling kunnen de bedrijfsactiviteiten van uiteenlopende aard zijn. De voorspellingen voor autonome ontwikkeling zijn voor alle milieu-aspecten indicatief.

Er is in dit MER een goed inzicht verkregen in verkeersstromen die door Distripark en de autonome ontwikkelingen worden gegenereerd. De prognoses ten aanzien van verkeerscijfers zijn echter niet hard omdat er een aantal aannames omtrent economische ontwikkeling van de Maasvlakte zijn gemaakt.

In het algemeen geldt dat bij modelonderzoeken (in dit geval voor luchtverontreiniging door wegverkeer, en geluid) enige onzekerheid bestaat over de invoergegevens, alsmede de toepasbaarheid van de modellen. Zo is het CAR-model eigenlijk ontworpen voor binnenstedelijk milieu en kent het 1-kwadraat-model een hoge mate van onnauwkeurigheid over grote afstanden. De gepresenteerde cijfers moeten derhalve met een zekere bandbreedte worden beschouwd.

Naast bovenvermelde onzekerheden ontbreekt er ten aanzien van de verschillende onderzoeken de volgende informatie:

1. Lucht:

- Geen kwantificering door stationaire bronnen, er is geen inzicht in exacte bedrijfsactiviteiten.
- Intern verkeer: emissiefactoren van MTS of 4TEU-truck zijn niet bekend, uitgegaan is van de emissiefactoren van vrachtwagens.
- Ontbreken van modellen voor andere, naast CO en NO_x, door verkeer geëmitteerde stoffen.
- Ontwikkeling met betrekking tot schonere motoren.

2. Geluid:

- Er is geen model voor scheepvaartlawaai.
- Er kon geen onderscheid worden gemaakt in bronvermogen voor verschillende distributieactiviteiten.
- Ontwikkeling met betrekking tot stillere motoren.

3. Externe veiligheid:

- Niet bekend is welke stoffen in welke hoeveelheden zullen worden opgeslagen en vervoerd. Een kwantitatieve inschatting van de risico's van distributie en transport bleek derhalve niet mogelijk.

Een evaluatieprogramma kan het ontbreken van de informatie op een aantal punten aanvullen. Voor de overige milieu-aspecten (ecologie, landschap, licht en oppervlaktewater) zijn geen belangrijke leemtes in kennis geconstateerd.

0.8 EVALUATIE

Een evaluatie-/monitoringprogramma heeft tot doel de effecten van Distripark op het milieu in beeld te brengen. De juistheid van de voorspellingen uit dit MER kan worden getoetst. Waar nodig kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen om de effecten tegen te gaan.

Bij de inhoud van een evaluatierapport kan gedacht worden aan:

- monitoring verkeer; ter beschouwing van de verkeersprognoses;
- monitoring geluid, luchtkwaliteit, stank en stof;
- monitoring ecologische ontwikkeling;
- beschouwing relatie MER en bestemmingsplan.

Het evaluatierapport zou op het moment dat het terrein voor het merendeel in gebruik is genomen opgesteld moeten worden.

0.9 SLOTBESCHOUWING

Bij onderzoek naar de milieu-effecten van Distripark Maasvlakte is gebleken dat de alternatieven en varianten nauwelijks onderscheidend zijn. Distributieactiviteiten zijn vanuit milieu-oogpunt een relatief schone bezigheid en hebben dan ook de voorkeur boven industrie (autonome ontwikkeling). Gebleken is dat de voorkeursvariant (100% distributie, weinig chemie) het meest milieuvriendelijke alternatief voor de inrichting van Distripark is. Dit alternatief is niet binnen de gewenste uitgiftetermijn van 10 jaar realiseerbaar. Daardoor kan het noodzakelijk zijn het terrein voor een deel uit te geven aan industrie. Overigens blijven in dit geval de (milieu-effecten ook (niet) onder de normen.

Een aantal van de in het MER aanbevolen maatregelen kan in het nieuwe bestemmingsplan worden opgenomen. In het bestemmingsplan kan een gemengd bedrijventerrein worden opgenomen, zodat bij uitgifte flexibel op de markt kan worden ingespeeld. De overige aanbevolen maatregelen kunnen in het vervolgtraject, bij vergunningverlening en contracten aan bedrijven, aan de orde komen.

**VOORSCHRIFTEN BEHORENDE TOT HET BESTEMMINGSPLAN
MAASVLAKTE-WEST**

Algemene en technische bepalingen

Artikel 1 - Begripsbepalingen

Bestemmingsbepalingen

Artikel 2 - Goederen distributiecentrum

Artikel 3 - Verkeersdoeleinden

Artikel 4 - Bovengrondse hoogspanningsverbinding

Aanvullende bepalingen

Artikel 5 - Gebruik

Artikel 6 - Overgangsbepalingen

Artikel 7 - Naamgeving

Bijlage: - Staat van bedrijfsactiviteiten
- Plankaart

Artikel 1 - BEGRIPSBEPALINGEN

Goederen distributiecentrum

Een centrum, bestemd voor de vestiging van bedrijven die zich richten op of gelieerd zijn aan de verwerking (strippen en stoffen, groupage) opslag (warehousing), expeditie/distributie en assemblage van (gecontaineriseerd) stukgoed.

Railservicecentrum

Een centrum, bestemd voor inrichting tot spoorterrein met opstel-sporen en beladingssporen ten behoeve van het goederenvervoer en voor de opslag van containers, dit alles met name gericht op doorvoer van per zeevaart aangevoerde of uit te voeren containers.

Groothandel

Het te koop aanbieden, verkopen en/of leveren van goederen aan wederverkopers, instellingen dan wel aan personen, die goederen in een door hen gedreven onderneming aanwenden.

Kantoren

Ruimten, welke blijkens hun indeling en inrichting kennelijk zijn bestemd om te worden ingericht als administratieve werkruimte of tekenzaal.

Bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder, zoals deze luidt op het tijdstip van tervisielegging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan.

Inspecteur van de volksgezondheid

De regionaal inspecteur van de volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu, dan wel, in geval deze functie is opgeheven, de alsdan voor deze in de plaats tredende autoriteit.

artikel 2 - GOEDEREN DISTRIBUTIECENTRUM

1. Beschrijving in hoofdlijnen

a. Algemeen

Deze bestemming beoogt middels een algehele inrichting van het terrein de exploitatie van bedrijven mogelijk te maken die zich richten op het opslaan, verwerken, distribueren en assembleren van stukgoed, waarbij aanvoer grotendeels via zeescheepvaart geschiedt en afvoer grotendeels via weg- en spoorverkeer. Wanneer blijkt dat de behoefte aan de hiervoor geschetste bedrijvigheid niet zodanig is dat het gehele daartoe bestemde plandeel gevuld is, mag 30% van het gebied worden ingevuld met andere vormen van bedrijvigheid; middels vrijstelling is verhoging van dit percentage tot 50 mogelijk. In het kader van het vergunningenbeleid dient de situering van meer en minder hinderlijke bedrijvigheid of LPG-transportroutes, en de situering van de toegestane kantoren en facilitaire bedrijven op elkaar afgestemd te worden, waarbij ook rekening gehouden moet worden met de te vestigen verkooppunten voor motorbrandstoffen, voorzover daar LPG wordt geleverd.

b. Categoriëring

1. Ter bepaling van het onderscheid tussen verschillende bedrijfsactiviteiten zal de bijgevoegde (negatieve) staat van bedrijfsactiviteiten als leidraad worden gehanteerd.
2. Bij hantering van deze leidraad voor gevallen waarin vergunning wordt gevraagd voor een activiteit die in de Staat van bedrijfsactiviteiten is vermeld, terwijl de aanvrager van mening is dat de activiteit naar aard en omvang wel passend is, gaan burgemeester en wethouders na of de bedoelde activiteit qua milieubelasting kan worden gelijkgesteld met de krachtens dit bestemmingsplan wel toelaatbare activiteiten.

2. Doeleinden

de gronden die zijn aangewezen voor "goederen distributiecentrum" zijn bestemd voor een goederendistributiecentrum, waarop zijn toegestaan:

- a. bouwwerken, werk- en opslagterrein ten behoeve van bedrijven die zich richten op de groothandel, wegvervoer, communicatie, zakelijke dienstverlening, opslag van gevaarlijke stoffen, met dien verstande dat het bij deze bedrijven behorende kantoorvloeroppervlak niet meer dan 50% van de totale bedrijfsvloeroppervlakte per kavel mag bedragen;
- b. de daarbij behorende voorzieningen, zoals restauratieve voorzieningen, douane-, bank- en postfaciliteiten, winkels voor de dagelijkse levensbehoefte en servicestations voor motorvoertuigen;
- c. kantoren van havengebonden bedrijven;
- d. overige vormen van bedrijvigheid voorzover deze niet meer dan 30% van het grondoppervlakte in beslag nemen en voor zover deze activiteiten niet zijn vermeld in de bij deze voorschriften behorende (negatieve) staat van bedrijfsactiviteiten;
- e. ontsluitingswegen, parkeerplaatsen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, groenvoorzieningen, kaden, spoorwegaansluitingen, en leidingstroken.

3. Bebouwing

het bebouwingspercentage bedraagt ten hoogste 80 per uitgegeven terrein.

4. Gebruik
 onder verboden gebruik als bedoeld in het artikel "gebruik" wordt tenminste verstaan het gebruik voor activiteiten welke zijn vermeld in de bij deze voorschriften behorende staat van bedrijfsactiviteiten.
5. Vrijstelling
 Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van:
 - a. het bepaalde in het eerste en vierde lid ten behoeve van activiteiten als bedoeld in artikel 2, lid 1 onder b 2;
 - b. het bepaalde in het tweede lid door tevens ander vormen van bedrijvigheid toe te staan met een maximum van 50 % van de grondoppervlakte.

Alvorens burgemeester en wethouders een vrijstelling als hier bedoeld verlenen, vragen zij de inspecteur van de volksgezondheid om advies. Alvorens burgemeester en wethouders vrijstelling als bedoeld onder b verlenen, dient daartoe een onderzoek naar de milieueffecten gedaan te zijn volgens de systematiek, gebruikt in het "MER Distripark Maasvlakte".

Artikel 3 - VERKEERSDOELEINDEN

1. De gronden aangewezen voor "verkeersdoeleinden" zijn bestemd voor:
 - a. interne banen, verkeerswegen, spoorwegen en daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten, parkeerplaatsen en groenaanleg;
 - b. een railservicecentrum ter plaatse van de daartoe gegeven aanduiding;
 - c. voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding met de daarbij behorende waterstaatswerken als dijken, taluds, keerwanden en beschoeiingen.
 - d. stroken voor de aanleg van onder- of bovengrondse leidingen.
 - e. faciliteiten van tijdelijke aard ten behoeve van de gebruikers van de Maasvlakte.
2. Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:
 - a. bouwwerken -geen gebouwen zijnde- van waterbouwkundige aard, zoals kademuren, duikers, bruggen, aanlegsteigers, meerpalen en remmingwerken;
 - b. bouwwerken -geen gebouwen zijnde- ten dienste van de geleiding van het verkeer te water zoals lichtopstanden en bakens.
 - c. bouwwerken ten behoeve van het functioneren van het spoorwegverkeer ter plaatse van het "railservicecentrum";
 - d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair en reclame-inrichtingen.
 - e. bouwketen en overige tijdelijke bouwwerken ten behoeve van gebruikers van de Maasvlakte.
3. Indien en voor zover deze gronden samenvallen met de bestemming "bovengrondse hoogspanningsverbinding" is het in dit artikel bepaalde slechts van toepassing met inachtneming van hetgeen terzake is bepaald in artikel 4, regelende de bestemming "bovengrondse hoogspanningsverbinding"

Artikel 4 - BOVENGRONDSE HOOGSPANNINGSVERBINDING

1. De gronden, aangewezen voor bovengrondse hoogspanningsverbinding zijn bestemd voor het bovengronds aanleggen en instandhouden van hoogspanningsverbindingen en voor bouwwerken ter ondersteuning van deze verbindingen.
 Tevens zijn deze gronden bestemd voor "verkeersdoeleinden" voorzover deze gronden mede als zodanig zijn aangewezen.

2. Het bouwen van krachtens deze voorschriften toegelaten bebouwing is slechts toegestaan voor zover de belangen van de bovengrondse hoogspanningsverbinding dat gedogen.

3. Geen bouwvergunning wordt verleend dan nadat de beheerder van deze hoogspanningsverbinding schriftelijk om advies is gevraagd.

4. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) op de in lid 1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het plaatsen van onroerende objecten, geen gebouwing zijnde;
- b. het aanleggen van wegen en verhardingen;
- c. het aanbrengen van hoogopgaande beplantingen en/of bomen;
- d. het wijzigen van het huidige maaiveldniveau;
- e. het leggen van kabels en leidingen.

Een schriftelijke vergunning zal slechts worden verstrekt indien de belangen van de bovengrondse hoogspanningsverbinding en de veiligheid van personen en goederen terzake dit gedogen. Hiertoe winnen Burgemeester en Wethouders advies in bij de leidingbeheerder.

5. Het bepaalde onder lid 4 is niet van toepassing op normale werkzaamheden van geringe omvang, gericht op en noodzakelijk voor de instandhouding van het onderhavige gebied.

Artikel 5 - GEBRUIK

Het is verboden de in dit bestemmingsplan gelegen onbebouwde gronden en de in het plan gelegen bouwwerken geheel of gedeeltelijk te gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming daarvan in het plan gegeven bestemming(en) en/of het volgens de voorschriften uitsluitend toegestaan gebruik, dan wel met de uit deze voorschriften voortvloeiende aard van de bebouwing.

Vrijstelling

2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, indien strikte toepassing van dit voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 6 - OVERGANGSBEPALING

1. Bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan dan wel daarna gebouwd worden of kunnen worden krachtens een bouwvergunning, die is of moet worden verleend, en die afwijken of zouden afwijken van het plan, mogen op voorwaarde dat de bestaande afwijkingen van het plan niet worden vergroot en behoudens onteigening overeenkomstig de wet:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na verwoesting door een calamiteit worden herbouwd, mits de desbetreffende bouwvergunning wordt aangevraagd binnen twee jaar nadat deze calamiteit heeft plaatsgevonden.

Vrijstelling

2. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in het eerste lid voor een vergroting van een bouwwerk, als in dat lid bedoeld, met ten hoogste 15 % van het op het tijdstip dat lid genoemde tijdstip aanwezige bouwvolume van dat bouwwerk.

3. Het ten tijde van het van kracht worden van dit bestemmingsplan bestaande gebruik van onbebouwde gronden en van bouwwerken, dat in strijd is met het bestemmingsplan, mag worden voortgezet en zodanig worden gewijzigd, dat het in dezelfde dan wel in mindere mate strijdigheid met het bestemmingsplan oplevert, tenzij dit gebruik reeds in strijd was met het tot het genoemde tijdstip ter plaatse geldende bestemmingsplan.

Artikel 7 - NAAMGEVING

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de naam "Voorschriften "Maasvlakte-west".

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN (negatieve lijst)
--

SBI-CODE	ACTIVITEIT
0	Landbouw en visserij
1	Delfstoffenwinning
	Voedings- en genotmiddelenindustrie
20.16	! -vetsmelterijen
21.29	! -destructiebedrijven
	! -beender, vis, en vleesmeelfabrieken
21.32	! -koffiebranderijen
	Textielindustrie
22.6	! -linoleum- en viltzeilfabrieken
	Aardolie- en steenkoolverwerkende industrie
28.1	-aardolieraffinaderijen
28.21	-cokesfabrieken
28.29	! -overige aardolieproduktenfabrieken
	Chemische industrie
29.41	! -industriële gassenfabrieken
29.42	! -overige anorganische chemische grondstoffen-fabrieken, vallend onder inrichtingenbesluit Wlv cq Wm of onder "post-Seveso-richtlijn"
29.43	! -synthetische reuk- en smaakstoffenfabrieken
29.49.4	! -overige organische chemische grondstoffen-fabrieken, vallend onder inrichtingenbesluit Wlv cq Wm of onder "post-Seveso-richtlijn"
29.8	-chemische bestrijdingsmiddelenfabrieken: fabricage
	Basis metaalindustrie
33.1	-ruwijzer- en staalfabriek: p.c. > = 1.000 t/j
	Metaalproduktenindustrie
34.01	! -ijzer- en staalgieterijen: p.c. > = 4.000 t/j
	Openbare nutsbedrijven
40.11	-elektriciteitsproductiebedrijven (vermogen > = 50 MW) in de vorm van kerncentrales
40.31	-waterwinnings-/bereidingsbedrijven met chloorgas
	Luchtvaart
75.21.1	luchthavens
	Sport en recreatie
96.12.2	-autocircuits, motorcrossterreinen e.d.: > = 8 u/w in gebruik
96.12.7	-schietinrichtingen
	Overige dienstverlenende bedrijven
98.13	-afvalverwerkingsbedrijven: radio-actief afval

De gebruikte symbolen/afkortingen zijn:

!	:bedrijfstype met een zeer grote diversiteit
> =	:groter dan of gelijk aan
<	:kleiner dan
d	:dag
j	:jaar
t	:ton

u :uur
o.c. :opslagcapaciteit
p.c. :produktiecapaciteit
MW :Megawatt
Wm :Wet milieubeheer
Wlv :Wet inzake de luchtverontreiniging

Bestemmingsplan Maasvlakte-west