

Advies voor richtlijnen voor de inhoud  
van het milieu-effectrapport  
Distripark Maasvlakte

2 maart 1992

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

**Advies**

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport  
Distributiepark Maasvlakte / [Commissie voor de milieu-  
effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-  
effectrapportage

ISBN 90-5237-324-8

Trefw.: milieu-effectrapportage; Maasvlakte / distributiepark;  
Maasvlakte

## INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING	1
1. INLEIDING	3
2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN LOCATIEKEUZE	5
2.1 Probleemstelling	5
2.2 Doelstelling	6
2.3 Locatiekeuze	6
3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN	8
3.1 Algemeen	8
3.2 De voorgenomen activiteit	8
3.3 Alternatieven	10
3.3.1 Algemeen	10
3.3.2 Het nul-alternatief en locatie-alternatieven	11
3.3.3 Aanleg- en inrichtingsalternatieven I	11
3.3.4 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	12
4. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	13
5. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN AUTONOME ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU	15
6. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	17
6.1 Algemeen	17
6.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	17
6.3 Landschappelijke en ecologische aspecten	18
6.4 Geluidhinder en lichthinder	19
6.5 Luchtkwaliteit	19
6.6 Risico-aspecten	19
7. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	20
8. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	21
9. EVALUATIE ACHTERAF	21
10. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	22
11. SAMENVATTING VAN HET MER	23

## BIJLAGEN

1. Brief d.d. 4 december 1991 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen.
2. Openbare bekendmaking van de start van de procedure van milieu-effectrapportage in de Westvoornse Courant d.d. 9 januari 1992.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.



Aan Raad van de  
Gemeente Rotterdam  
Postbus 6633  
3002 AP ROTTERDAM

uw kenmerk  
857/U91.12353

uw brief  
4 december 1991

ons kenmerk  
U308-92/Mo/389-27

onderwerp  
advies voor richtlijnen MER  
Distripark Maasvlakte

Utrecht,  
3 maart 1992

Met bovengenoemde brief verzocht u de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de voorgenomen aanleg van het Distripark Maasvlakte. Overeenkomstig artikel 41n van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) bied ik U hierbij het advies van de Commissie aan.

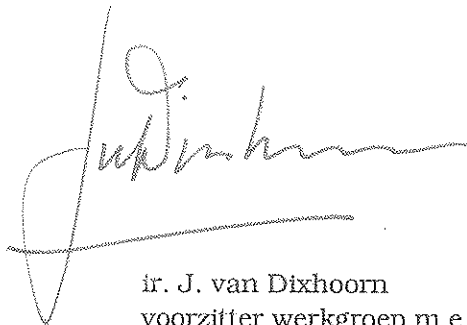
Voor de hoofdpunten van het advies verwijs ik u naar de samenvatting. Daarnaast vraag ik uw aandacht voor het volgende:

De bouw van het Distripark vormt een onderdeel van een pakket van plannen. Dit pakket vloeit onder andere voort uit de zesde toekomstverkenning (GSM6, 1990) waarin verwachte ontwikkelingen van de omvang van goederenstromen in het havengebied zijn geschetst. De Commissie acht het van belang in het MER de ontwikkelingen in het containervervoer, onderscheiden naar aan- en afvoer van goederen, die de aanleiding vormen voor de bouw van het Distripark weer te geven. De samenhang met activiteiten en plannen in de directe omgeving, zoals container-terminals, binnenvaart-terminal en het railservice-centre, zal eveneens aandacht moeten krijgen. Ook de verstrekende gevolgen van het park voor milieu en infrastructuur buiten het plangebied, zullen in het MER gesignaleerd moeten worden. In het bijzonder vraagt de Commissie hierbij ook aandacht voor de omvang van de werkgelegenheid op het Distripark, in verband met de te verwachten verkeersstromen als gevolg van woon-werk verkeer.

Het Distripark vormt een onderdeel van te verwachten omvangrijke ontwikkelingen op en ten westen van de Maasvlakte, van een type zoals weergegeven in het (concept)Havenplan 2010 en het GSM6-rapport. Het is evident dat de gevolgen daarvan op bijvoorbeeld de achterliggende infrastructuur zullen leiden tot uitbreidingen daarin, met op hun beurt gevolgen voor milieu, veiligheid, leefbaarheid etc. Deze uitbreidingen kunnen, evenals bijvoorbeeld de uitbreiding van de Maasvlakte,

uitbreidingen kunnen, evenals bijvoorbeeld de uitbreiding van de Maasvlakte, m.e.r.-plichtig zijn. De uitbreidingen kunnen gevolgen hebben voor de mogelijkheden voor ontwikkelingen op de Maasvlakte zelf, eventueel zelfs op het Distripark. De Commissie acht het aanbevelenswaardig dit soort aspecten vroegtijdig in de beschouwingen te betrekken. In relatie met eventuele uitbreiding van de Maasvlakte is het volgens de Commissie bijvoorbeeld van belang de toekomstige bereikbaarheid van de uitbreiding vanuit Europoort voor zee- en binnenvaart en weg-, rail- en buisverkeer niet te blokkeren met onomkeerbare ontwikkelingen op de Maasvlakte zelf. Dit kan ook reeds aan de orde zijn bij de situering van het Distripark en zijn verbindingen met terminals en het achterland.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage aan de totstandkoming van de richtlijnen te hebben geleverd. Zij zal gaarne vernemen op welke wijze u gebruik zult maken van haar advies.



ir. J. van Dixhoorn  
voorzitter werkgroep m.e.r.  
Distripark Maasvlakte

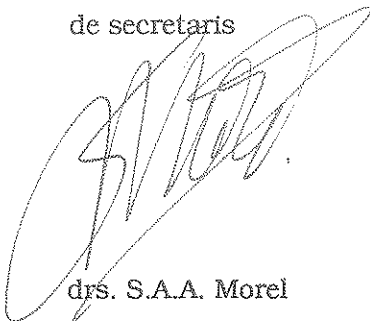
Advies voor richtlijnen  
voor de inhoud  
van het milieu-effectrapport  
Distripark Maasvlakte

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport Distripark Maasvlakte,

uitgebracht aan de gemeenteraad van de Gemeente Rotterdam door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

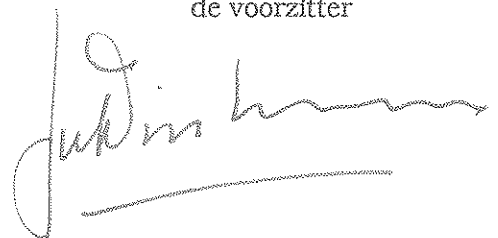
de werkgroep m.e.r. Distripark Maasvlakte

de secretaris



drs. S.A.A. Morel

de voorzitter



ir. J. van Dixhoorn

Utrecht, 2 maart 1992

## **SAMENVATTING**

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft het voornemen een goederendistributiepark (het zogenaamde 'Distripark') te ontwikkelen op de Maasvlakte. Het Distripark moet voorzien in een efficiëntere opslag en distributie van lading in het toenemende aantal te verwerken containers in het havengebied. De activiteiten op het Distripark geven de lading bovendien een toegevoegde waarde. Het Distripark is met een oppervlakte van ca. 200 hectare m.e.r.-plichtig. Hoewel in de startnotitie sprake is van twee bestemmingsplannen, is inmiddels gebleken dat mede op basis van het MER één bestemmingsplan voor het gebied vastgesteld zal worden. De gemeenteraad van Rotterdam treedt op als bevoegd gezag bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

### **Probleemstelling, doel en locatiekeuze (ho. 2)**

Het MER moet inzicht verschaffen in de ontwikkelingen die de initiatiefnemer tot de huidige plannen hebben gebracht. Behoefteramingen betreffende de verwachte aanvoer en de beoogde verwerking van lading zullen de behoefte aan een Distripark zoals beoogd aan moeten tonen. Behalve kwantitatieve aspecten van de behoefte zullen ook kwalitatieve aspecten, zoals knelpunten in de infrastructuur en noodzakelijke uitbreiding ervan, deel uit maken van de behoefteramingen.

De doelen van het initiatief, die bijvoorbeeld betrekking kunnen hebben op de aard, de omvang en de te verrichten handelingen bij de verwerking van de aangevoerde goederenstromen, dienen nader aangegeven te worden.

In het MER zal de locatiekeuze voor het Distripark goed onderbouwd moeten worden.

### **Voorgenomen activiteit en alternatieven (ho. 3)**

De beschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatieven heeft betrekking op de aanleg en de ontsluiting van het Distripark, de vestiging van bedrijven en het toekomstig gebruik van het Distripark. Vooral de aspecten die verband houden met te verwachten milieugevolgen zijn van belang. De relatie tussen het Distripark, de omgeving en nog te ontwikkelen plannen (o.a. terminals, eventuele uitbreiding van de Maasvlakte) zal duidelijk omschreven moeten worden. De noodzakelijke wijzigingen in de infrastructuur buiten het Distripark zijn hierbij een belangrijk aandachtspunt.

De te beschrijven alternatieven kunnen betrekking hebben op locatieaspecten, de aanleg en inrichting van de locatie, de omvang van het terrein en de toe te laten typen bedrijven. Aanleg- en inrichtingsalternatieven hebben voornamelijk betrekking op de infrastructurele inpassing en milieuhygiënische voorzieningen. Het meest milieuvriendelijke alternatief, dat in ieder geval beschreven moet worden, is gebaseerd op een combinatie van de meest milieuvriendelijke aanleg-, inrichtings- en exploitatiewijze van het Distripark. Uit de behoefteramingen en overige randvoorwaarden zal blijken of ook het nul-alterna-



tief beschouwd kan worden als een reëel alternatief. In het 0-alternatief wordt het Distripark in het geheel niet gerealiseerd, of gerealiseerd door uitbreiding van bestaande distributieparken.

#### **Bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling (ho. 5)**

De bestaande toestand dient te worden beschreven voor zover van belang voor de voorspelling van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Centraal hierbij staan de geomorfologische en geohydrologische gesteldheid, de oppervlaktewaterhuishouding, de luchtkwaliteit, geluidniveau's en aanwezige natuurlijke waarden. De aanwezigheid van kwetsbare gebieden (bijv. Oostvoorne's duin, recreatiegebieden) in het studiegebied verdient bij de beschrijvingen bijzondere aandacht.

#### **Gevolgen voor het milieu (ho. 6)**

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dient de nadruk te liggen op onomkeerbare gevolgen voor bodem, grond- en oppervlaktewater, lucht, geluid en licht. De gevolgen zullen beschreven worden voor de aanleg-, de inrichtings- en de exploitatiefase. Het MER dient een beschouwing te geven over de risico's voor de omgeving bij ongevallen en calamiteiten.

#### **Vergelijking van de alternatieven (ho. 7)**

De alternatieven moeten, althans wat hun milieu-aspecten betreft, in relatie worden gezien met de autonome ontwikkeling van het milieu. Normen en streefwaarden van het milieubeleid, en voor zover beschikbaar randvoorwaarden vanuit ruimtelijke ordening, moeten worden beschouwd als toetsingskader voor de activiteit.

#### **Leemten in kennis en evaluatie achteraf (ho. 8 en 9)**

Het MER dient aan te geven welke van de gevraagde informatie niet kan worden geleverd, evenals de reden waarom en de betekenis van deze leemten voor de besluitvorming. De kennis-leemten kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie en behoren mede te worden betrokken bij een in concept op te stellen evaluatieprogramma van de daadwerkelijk optredende milieugevolgen. Dit concept-programma kan worden opgenomen in het MER.

#### **Vorm en presentatie en samenvatting van het MER (ho. 10 en 11)**

Het MER zal begrijpelijk moeten zijn voor een breed publiek: besluitvormende organen, adviserende deskundigen en derden die in de inspraakprocedure bij het MER betrokken zijn. Om deze reden verdient de samenvatting bijzondere aandacht. Daarin wordt overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van het MER weergegeven. Het MER dient aan de betrokkenen voldoende inzicht te geven voor de beoordeling van het MER en de daarin beschreven milieugevolgen.

## 1. INLEIDING

Het gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft het voornemen de havenactiviteiten op de Maasvlakte te optimaliseren door de aanleg van een grootschalig distributiepark, verder 'Distripark' genoemd. Het Distripark moet voorzien in een efficiëntere opslag en distributie van lading in het toenemende aantal containers dat via de bestaande en nog te realiseren terminals wordt aangevoerd. Bovendien krijgt de aangevoerde lading een toegevoegde waarde door de handelingen die op het Distripark verricht worden. Naast deze voltooiing van de activiteiten op de Maasvlakte, wordt toekomstige zeevaartse uitbreiding van de Maasvlakte niet uitgesloten. Dit alles leidt tot ontwikkelingen van het type zoals geschetst in bijvoorbeeld het Havenplan 2010.

De verwachte groei van het container-vervoer tot 2010, zoals weergegeven in het rapport 'Beter, meer en verder?' (het zogenaamde GSM 6-rapport) is mede de basis geweest voor de voorgenomen ontwikkeling van het havengebied. Rotterdam wil met deze ontwikkeling de internationale concurrentiepositie van Nederland als distributieland veilig stellen en zo mogelijk versterken.

Het Distripark is gepland dichtbij het Delta Mega Hub Center (DMHC, ontwikkeld door ECT), aan de overzijde van de Europaweg op de Maasvlakte. Dit DMHC, dat nog in de fase van planvorming verkeert, is een grootschalige centrale overslagfaciliteit voor containers, daar waar het aanlandingspunt voor de containerschepen is. Een tweede grootschalige terminal is gepland op het terrein aan de noordwest zijde van de Maasvlakte.

Het te realiseren Distripark beslaat een oppervlakte van circa 200 hectare. Het initiatief is daarmee m.e.r.-plichtig. De besluiten die mede op basis van de milieu-effectrapportage genomen zullen worden zijn:

\* de wijziging van het vigerende bestemmingsplan (Maasvlakte '81) voor een deelgebied van 110 hectare middels een artikel 19 procedure volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening<sup>1</sup>;

\* vaststelling van een bestemmingsplan voor een deelgebied van 73 hectare waarvoor momenteel geen bestemmingsplan aanwezig is.

Deze informatie is afkomstig uit de startnotitie. Inmiddels is echter gebleken dat voor het gebied één bestemmingsplan zal worden ontwikkeld. Het MER zal dus niet dienen ter onderbouwing van de besluitvorming over twee, maar over één bestemmingsplan.

De gemeenteraad van Rotterdam treedt op als bevoegd gezag. Het gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam is initiatiefnemer.

---

1 Hierbij wordt de mogelijkheid geopend af te wijken van het vigerende bestemmingsplan wanneer een voorbereidingsbesluit voor herziening van het bestemmingsplan is genomen.

Per brief van 4 december 1991 (bijlage 1) heeft de gemeenteraad van Rotterdam de Commissie voor de milieu-effectrapportage uitgenodigd advies uit te brengen over de richtlijnen voor een milieu-effectrapport (MER) over de voorgenomen aanleg van het Distripark Maasvlakte. Met de openbare bekendmaking van de startnotitie op woensdag 8 januari 1992 (bijlage 2) is de procedure voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) formeel van start gegaan.

Het doel van dit advies van de Commissie voor de m.e.r. is de milieu-aspecten van het initiatief af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3 van dit advies. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd.

De volgende hoofdstukken bevatten de belangrijkste vragen en aandachtspunten waarop het MER volgens de Commissie zal moeten ingaan. Hierbij zijn de inhoudseisen voor een MER volgens artikel 41j van de Wabm gevolgd.

Bij de opstelling van dit advies zijn de via het bevoegd gezag ontvangen inspraakreacties mede in beschouwing genomen, voor zover deze reacties betrekking hebben op de milieu-aspecten van het initiatief. In het advies wordt op een aantal plaatsen middels voetnoten naar deze reacties verwezen. Een lijst van inspraakreacties is opgenomen in bijlage 4.

## 2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN LOCATIEKEUZE

Artikel 4 Ij, lid 1, onder a van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

### 2.1 Probleemstelling

Het MER dient een overzicht te geven van de ontwikkelingen die de initiatiefnemer tot de huidige plannen hebben gebracht. In dit kader zullen behoefteramingen voor het Distripark besproken moeten worden, gebaseerd op de ontwikkelingen in de aan- en afvoer van containers bij de container-terminals die grenzend aan het Distripark aanwezig en/of geprojecteerd zijn. Hierbij kan ingegaan worden op de toekomstverkenning van de ontwikkelingen in het goederenvervoer tot 2010, zoals weergegeven in het zogenaamde GSM6-rapport. De prognoses voor de zogenaamde 'modal split' (het aandeel van spoor-, weg- en binnenvaart-vervoer in het transport van containers over land) dienen in het MER uitgewerkt te worden. Ook de verdeling van de goederenstromen (aanvoer over zee, afvoer over zee en zee-zee doorvoer) zullen hierbij aan de orde moeten komen. Hierbij moet ook aandacht besteed worden aan specifieke goederenstromen, onderscheiden naar aan- en afvoer. De behoefteraming dient duidelijk te maken dat de schaalvergroting in het containervervoer alsmede de wens de waarde van de aangevoerde lading te vergroten door bewerking ervan, daadwerkelijk leiden tot de behoefte aan een distributie-park zoals beoogd.

Behalve kwantitatieve aspecten van de behoefte (bijvoorbeeld ruimtebeslag en capaciteit) zullen ook kwalitatieve aspecten (bijvoorbeeld benodigde faciliteiten en infrastructuur) deel uit maken van de behoefteramingen. De Commissie acht het van belang in de probleemstelling nadrukkelijk aandacht te besteden aan knelpunten in de infrastructuur en de vervoersbewegingen die ontstaan door woon-werk verkeer, en verkeer dat aangetrokken wordt door facilitaire voorzieningen zoals horeca-voorzieningen, onderhoud- en reparatieactiviteiten, brandstofvoorziening etc.<sup>2</sup>].

Met een aldus geformuleerde probleemstelling wordt een basis gelegd voor de doelstelling, de locatiekeuze en de voorgenomen opzet van het Distripark.

Tot de te beschrijven probleemstelling behoort ook de mogelijkheid dat elders gevestigde bedrijven zich in het Distripark zullen vestigen. Indien deze mogelijkheid bestaat, dient het MER een overzicht te geven van de ruimtelijke en milieuhygiënische problematiek die opgelost wordt door de re-allocatie van de bestaande bedrijven.

---

2 Ook knelpunten ten oosten van de Suurhoffbrug vragen in dit kader de aandacht; zie ook inspraakreactie 2, bijlage 4.

## 2.2 Doelstelling

De formulering van het doel van het project is bepalend voor het kader waarbinnen alternatieven (redelijkerwijs in beschouwing te nemen middelen om het doel te bereiken) dienen te worden beschreven. Een duidelijke en operationele omschrijving van het doel is dan ook noodzakelijk. In de startnotitie worden als doelen "efficiënter transport" en "als distributiecentrum voor containers fungeren" genoemd. Aangenomen mag worden dat de initiatiefnemer met de voorgenomen activiteit bepaalde, specifieke doelen nastreeft. Deze doelen, die bijvoorbeeld betrekking kunnen hebben op de aard, de omvang en de te verrichten handelingen bij de verwerking van de aangevoerde goederenstromen, dienen nader aangegeven te worden. Van de goederenstroom dient zoveel mogelijk kwantitatief te worden aangegeven welk deel verwerkt wordt door middel van groupage, warehousing en assemblage. Dit heeft ook consequenties voor de hoeveelheid en duur van de opslag van goederen en gevaarlijke stoffen.

De doelstelling moet ook inzicht bieden in de overwegingen die betrekking hebben op de na te streven omvang van het terrein. Wordt het initiatief als een afgerond geheel beschouwd, of ligt het in de bedoeling verdere ontwikkelingen op gang te brengen indien de marktsituatie dat mogelijk maakt?

De Commissie merkt in dit verband op dat in de startnotitie sprake is van 2 nog te realiseren container-terminals. Voor één ervan, het Delta Mega Hub Center (DMHC) zijn de voorbereidingen in gang gezet. In het MER voor het Distripark zal de relatie tussen het Distripark en de geprojecteerde terminals en andere initiatieven duidelijk uitgewerkt moeten worden.

## 2.3 Locatiekeuze

In de startnotitie wordt gesteld dat er geen locatie-alternatieven zijn. De motivering daarvan zal duidelijk in het MER verwoord moeten worden. Gezien het belang dat in het Besluit milieu-effectrapportage (besluit 20 mei 1987, stb. 278) wordt gehecht aan de locatie-keuze van bedrijfsterreinen, zal dit aspect goed in het MER uitgewerkt moeten worden<sup>3</sup>. Daarbij dient te worden ingegaan op:

- de huidige functies en bestemmingen van het gebied, waarbij met name ingegaan kan worden op de relatie met de sluffer-berging, de C2-deponie en dergelijke;
- de relatie met woongebieden (Hoek van Holland, Oostvoorne);
- de relatie met recreatie bij het Oostvoornse meer en het strand van de Maasvlakte;
- de landschappelijke inpassing;

---

3 Zie ook inspraakreacties 1, 2 en 4.

- de gevolgen voor de aanwezige ecologische structuur (het stilte- en duingebied bij Oostvoorne en de Hinderplaat);
- de ligging van het gebied ten opzichte van aanwezige of geprojecteerde infrastructuur;
- de te verwachten mobiliteitsontwikkelingen naar soort en omvang, waarbij ook dient te worden aangegeven welke stimulerende maatregelen kunnen worden getroffen om, waar mogelijk, vervoer per rail en over water te bevorderen ten koste van transport over de weg en wat het effect van deze maatregelen op korte en langere termijn kan zijn. Hierbij is tevens aandacht vereist voor de verwachte verkeersbewegingen als gevolg van woon-werk verkeer.

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

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen".

#### 3.1 Algemeen

In het MER moeten de voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven worden beschreven en uitgewerkt, voor zover deze relevant zijn voor de besluitvorming. De voorgenomen activiteit is de keuze van de initiatiefnemer uit (elementen van) de verschillende alternatieven, en kan als voorkeursalternatief gedefinieerd worden. Plannen waarmee het doel dat met de activiteit wordt nagestreefd onvoldoende kan worden bereikt, worden niet als in beschouwing te nemen alternatieven aangemerkt.

In het MER dient een duidelijke beschrijving van de ligging, de omvang en de ruimtelijke indeling van het plangebied en het studiegebied<sup>4</sup> te bevatten (o.a. nog te plannen verdeel-centra, autowegen, hoogspanningsmasten, slufter, C2-deponie, havens, woonbebouwing, natuur- en recreatiegebieden). De grenzen van het Distripark, het plangebied en het studiegebied zullen in het MER duidelijk onderbouwd moeten worden.

#### 3.2 De voorgenomen activiteit

De beschrijving van de voorgenomen activiteit met al haar deelingrepen en aspecten dient betrekking te hebben op de aanleg en de ontsluiting van het Distripark, de vestiging van bedrijven op het Distripark en het toekomstige gebruik van het Distripark.

De commissie is zich er van bewust dat in dit stadium en in het kader van de onderhavige besluitvorming geen gedetailleerde informatie kan worden gegeven over de exacte inrichting van het terrein en de precieze aard en omvang van de bedrijven welke zich op de locatie zullen vestigen. Toch is het, mede in verband met het realiteitsgehalte van bijvoorbeeld emissieschattingen, van belang zo gedetailleerd mogelijk weer te geven welk type (categorie) bedrijven zich zullen of kunnen vestigen op het Distripark. Eventueel kan hierbij uitgegaan worden van een worst case benadering, bijvoorbeeld ten aanzien van het Chemie-verdeel-centre. In ieder geval is een beschrijving van belang over het type activiteiten dat op het Distripark zal gaan plaatsvinden. Ook kan

---

4 In hoofdstuk 5 worden definities van plan- en studiegebied gegeven.

aangegeven worden of, en zo ja op welke wijze, zonering van categorieën bedrijven in het Distripark kan plaatsvinden.

Met het oog op het bereiken en, vooral, handhaven van een verantwoorde milieuhygiënische en landschappelijke situatie, is het belangrijk in het MER (of eventueel in een bijlage bij het MER) duidelijk aan te geven hoe de beheersstructuur van het Distripark zal zijn. Op welke wijze zullen de verschillende verantwoordelijkheden ten aanzien van beheer en controle over de diverse betrokken partijen verdeeld zijn? Wordt het beheer in handen gelegd van een privaatrechtelijk lichaam? Op welke wijze wordt hierbij zorggedragen voor een voortdurende aandacht voor afspraken en maatregelen die verband houden met milieu-aspecten? Dit geldt zowel voor de aanleg- als de exploitatie-fase (onderhoud en beheer) van het terrein. Aandachtspunten zijn o.a. de gronduitgifte (erfpacht?), de vergunningverlening en de controle op de vergunningen.

Bij de beschrijving van de activiteiten verdient de positie van de windmolens in het gebied aandacht: is de positie van de molens te combineren met het Distripark, of is verplaatsing noodzakelijk en mogelijk?

Op de aspecten die van belang kunnen zijn voor de beoordeling van de milieu-gevolgen van het project als geheel kan, voor zover nog geen gedetailleerde informatie beschikbaar is, in het MER in algemene zin worden ingegaan. Naast de hierboven genoemde, zijn de volgende aspecten mogelijk van belang in het kader van de aan de orde zijnde besluitvorming:

- vergravingen (en berging) op en rondom de locatie en ook elders ter verkrijging van ophoogzand;
- ophogen en bouwrijp maken van het terrein;
- ontwateringen tijdens en na de aanleg;
- geluidhinder in de aanlegfase;
- eventuele bodemsaneringen door invloeden van buiten het gebied (slufter, C2-deponie);
- eventuele aanleg van geluidwerende voorzieningen en voorzieningen ter voorkoming van hinder door verlichting 's nachts;
- de bouw van bedrijfshallen, bedrijfswoningen en horeca-voorzieningen;
- de aanleg van aansluitingen op de bestaande verkeersinfrastructuur en de aanleg van vaar-, verkeers- en spoorwegen en van buis- en pijpleidingen op de locatie;
- de verkeersproductie en -aantrekkende werking, gericht op de verschillende goederenstromen (incl. zee-feeder verkeer) en werknemersstromen en op de verschillende wijzen van transport;
- de capaciteit van de bestaande infrastructuur (vaar-, auto- en spoorwegen, buis- en pijpleidingen) en de eventuele voorgenomen uitbreiding hiervan buiten de locatie die verband houden met de aanleg van het Distripark;



- de ligging van de activiteiten ten opzichte van elkaar mede in relatie tot de eventuele onderlinge hinder;
- Energie- en brandstofbevoorrading en brandstofopslag in het Distripark;
- de voorzieningen die worden getroffen om te voorkomen dat verontreiniging van afvalwater ontstaat, en de wijze waarop de hoeveelheid afvalwater beperkt wordt;
- de afvalwaterstromen die worden geproduceerd, naar bron, aard, samenstelling en hoeveelheid. Ook de schommelingen die optreden in het debiet en in de samenstelling van de afvalwaterstromen kunnen daarbij aan de orde komen, waarbij een uitsplitsing kan worden gemaakt naar de belangrijkste parameters;
- de wijze waarop afvalwaterstromen worden opgevangen, (voor)behandeld en afgevoerd naar een inzamelingssysteem, zuiveringsinrichting of oppervlaktewater<sup>5</sup>. Hierbij dient aangegeven te worden op welke wijze het rioleringsysteem ten behoeve van afvalwater en regenwater is ingericht en hoe het goed functioneren van dit systeem wordt gewaarborgd;
- de rendementen van (voor)behandeling c.q. zuivering van afvalwater, alsmede de samenstelling van het influent en het effluent. Ook de spreiding in de concentraties en de hoeveelheid, de samenstelling en bestemming van residuën (zoals slib) zijn hierbij van belang;
- de voorzieningen die worden getroffen om verontreiniging van oppervlaktewater, grondwater, bodem en onderwaterbodem te voorkomen in geval van storing in de bedrijfsvoering en bij calamiteiten (o.a. opvangbassins en waterkeringen);
- de voorzieningen die worden getroffen ter controle van afvalwater-(voor)behandeling en lozing;
- de voorzieningen die worden getroffen om luchtverontreiniging te voorkomen, bij normale bedrijfsvoering en bij calamiteiten;
- de opslag, behandeling en verwijdering van vaste afvalstoffen van bedrijven, alsmede de controle daarop;
- de aanleg van groenvoorzieningen;
- overige milieubescherpende maatregelen bij 'normale' bedrijfsvoering en ten behoeve van mogelijke calamiteiten;
- veiligheidsmaatregelen.

Richtlijnen ten aanzien van de beschrijving van emissies in de exploitatie-fase zijn beschreven in hoofdstuk 6.

### 3.3 Alternatieven

#### 3.3.1 Algemeen

De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleemstelling en het doel van het voornemen. De alternatieven zullen wat

---

<sup>5</sup> zie ook inspraakreactie 4, bijlage 4.

betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar moeten zijn. De alternatieven kunnen betrekking hebben op:

- de locatie-aspecten (zie ook par. 2.3 van dit advies);
- de aanleg en de inrichting van de locatie;
- de omvang van het terrein (al dan niet gefaseerd);
- de toe te laten typen bedrijvigheid met het oog op verschillen in verkeersproducerende en -aantrekkende werking.

Tot de te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het 'meest milieuvriendelijke alternatief'. Dit is het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast, zowel in preventieve zin via het toelatingsbeleid van (categorieën) bedrijven als in repressieve zin via organisatorische, planologische en technische voorzieningen. Geadviseerd wordt om ook het zogeheten nul-alternatief in ogenschouw te nemen.

### 3.3.2 Het nul-alternatief en locatie-alternatieven

Het nul-alternatief gaat er vanuit dat het Distripark op de Maasvlakte niet gerealiseerd wordt en dat het gebied zich zal ontwikkelen onder invloed van reeds gaande of voorgenomen activiteiten ('autonome' ontwikkelingen). De berekeningen voor de behoefte aan een Distripark (zie ook de opmerkingen in paragraaf 2.1), de mogelijkheden het Distripark elders in de regio aan te leggen, alsmede de mogelijkheid bestaande distributieparken uit te breiden en/of te herinrichten, zullen moeten aantonen in hoeverre de aanleg van een grootschalig Distripark op de Maasvlakte noodzakelijk is. Uit de berekeningen en beschouwingen over de voorwaarden en eventuele belemmeringen zal moeten blijken of dit nul-alternatief kan worden beschouwd als een reëel alternatief of dat het slechts beschouwd moet worden als basis voor de beschrijving en vergelijking van de milieugevolgen van de autonome ontwikkelingen met de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en alternatieven.

### 3.3.3 Aanleg- en inrichtingsalternatieven

Onderdelen van het project kunnen op uiteenlopende manieren worden gerealiseerd. Varianten op het inrichtingsplan hebben voornamelijk betrekking op aspecten die de infrastructurele inpassing en milieuhygiënische voorzieningen betreffen. Te denken is aan:

- de locaties voor de winning van ophoogzand;
- cultuurtechnische maatregelen ten behoeve van het bouwrijp maken van het terrein;
- infrastructurele voorzieningen (aansluitpunten aan spoor, auto- en vaarwegen en van buis- en pijpleidingen, de wijze van vervoer van goederen naar het achterland en de wijze van vervoer van werknemers), daarbij rekening houdend met risicodragende activiteiten in het Distripark;
- geluidzones en geluidwerende voorzieningen;

- lichtzones en lichtwerende voorzieningen, vooral met het oog op het voorkomen van lichthinder voor de scheepvaart;
- milieuhygiënische voorzieningen ter voorkoming van emissies naar het milieu (riolering en waterzuivering, maatregelen ter voorkoming van bodem- en luchtverontreiniging);
- inrichting van het gebied op zodanige wijze dat (blijvende) veranderingen in grondwaterstanden en -stromingen in nabijgelegen gevoelige gebieden (incl. slufte, C2-deponie en dergelijke) voorkomen worden;
- behoud van de avifaunistische waarde van het gebied;
- de situering van de verschillende bedrijfscategorieën op het terrein ten opzichte van elkaar (mede met het oog op hinder- en veiligheidsaspecten).

#### 3.3.4 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

*"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."*

Het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief kan worden beschouwd als een combinatie van de meest milieuvriendelijke aanleg-, inrichtings- en exploitatiewijze van het Distripark.

Bij de opstelling van dit alternatief adviseert de Commissie aandacht te schenken aan de volgende aspecten:

- optimale bescherming van lucht, bodem, grond- en oppervlaktewater bij aanleg, inrichting en gebruik van het terrein;
- beperking van het verkeersgeluid op de ontsluitingswegen en beperking van industrielawaai door minimale omvang van geluidzones;
- optimale maatregelen ter voorkoming van lichthinder;
- optimale ontwikkeling van de mogelijkheden voor het openbaar vervoer;
- optimale gebruiksmogelijkheden van rail- en buisinfrastructuur en vervoer over water;
- selectief toelatingsbeleid voor (categorieën) bedrijven ter vermindering van milieugevolgen. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan de mogelijkheid juist die bedrijven toe te laten die een zo gering mogelijke verkeersstroom (vrachtverkeer en woon-werkverkeer) veroorzaken. De omvang van het chemie-verdeel-centre en de aard van de daar te vestigen bedrijven kunnen eveneens een aandachtspunt zijn. Ook kan ingegaan worden op de mogelijkheid van sanering van het stedelijk gebied, zodat hinderbedrijven zich juist concentreren in het Distripark (voor zover deze bedrijven passen in de opzet van een Distripark);
- zonering van de verschillende bedrijfscategorieën in het Distripark ter voorkoming van onderlinge hinder (bijvoorbeeld de ligging van horeca-voorzieningen);

