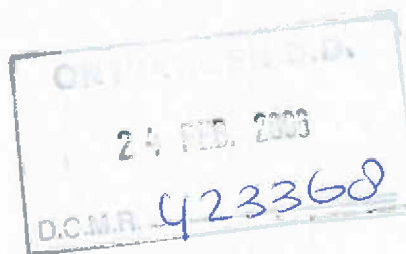


Samenvatting

MILIEU-EFFECTRAPPORT

Stoomschip De Rotterdam

ligplaats: Rivierkwartier aan de Maashaven



Lid ONRI
ISO-9001: 2000 gecertificeerd

Rapportnummer FA 16950-8 d.d. 23 februari 2006



De initiatiefnemer Rederij De Rotterdam B.V. wordt gevormd door:

Woonbron: Eigenaar van zo'n 45.000 woningen in Rotterdam, Spijkenisse en Delft. Hoofddoelstelling van Woonbron is een sterke stad waar mensen goed kunnen wonen, werken en hun vrije tijd beleven. Woonbron zoekt bondgenootschap met bewoners en professionals om de hoofddoelstelling te realiseren.

Eurobalance: Eurobalance B.V. houdt zich bezig met management, participatie en financiering van bedrijven die zich o.a. richten op ketenintegratie binnen de zorg- en volkshuisvestingssector.

Samenwerkingspartner Albeda College: Het Albeda College geeft onderwijs aan 25.000 studenten, heeft 60 locaties in het Rijnmondgebied en biedt 350 opleidingen en kwalificatiemogelijkheden in de richtingen economie, educatie, dienstverlening, gezondheidszorg, ICT, techniek, voeding en welzijn.

Peutz bv
Paletsingel 2, Postbus 696
2700 AR Zoetermeer
Tel. (079) 347 03 47
Fax (079) 361 49 85
info@zoetermeer.peutz.nl

Peutz bv
Lindenlaan 41, Molenhoek
Postbus 66, 6585 ZH Mook
Tel. (024) 357 07 07
Fax (024) 358 51 50
info@mook.peutz.nl

Peutz GmbH
Kolberger Strasse 19
40599 Düsseldorf
Tel. +49 211 999 582 60
Fax +49 211 999 582 70
dus@peutz.de

Peutz S.A R.L.
34 Rue de Paradis
75010 Paris
Tel. +33 1 452 305 00
Fax +33 1 452 305 04
peutz@club-internet.fr

Peutz bv
PO Box 32268
London W5 2ZA
Tel. +44 20 88 10 66 77
Fax +44 20 88 10 66 74
peutz.london@tiscali.co.uk

www.peutz.nl

Opdrachten worden aanvaard en uitgevoerd volgens de 'Regeling van de verhouding tussen opdrachtgever en adviserend ingenieursbureau' (RVOI-2001), ingeschreven KvK onder nummer 12028033, BTW identificatienummer NL004933837B01

Inhoud	pagina
1. "DE ROTTERDAM" NAAR KATENDRECHT	3
2. LOCATIEKEUZE	5
3. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU	6
3.1. Katendrecht	6
3.2. Geluid	7
3.3. Lucht	7
3.4. Externe veiligheid	8
3.5. Ecologie	8
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT	9
De Rotterdam	9
4.2. Visualisatie vanaf woonomgeving Maashavenkade	10
4.3. Het kadeterrein	10
4.4. De bezoekers	10
5. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	12
5.1. Verkeer	12
5.2. Varianten voor bestemmingsverkeer van De Rotterdam	13
5.3. Parkeren op Katendrecht	14
5.4. Verkeersgeluid	14
5.5. Het geluid van "de inrichting"	16
5.6. Lucht	17
5.7. Externe veiligheid	19
5.8. Brandveiligheid	19
5.9. Lichthinder	19
6. MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF	20
7. LEEMTE IN KENNIS	21

1. "DE ROTTERDAM" NAAR KATENDRECHT

De Rotterdam (De Rotterdam V) is het vroegere vlaggenschip van de Holland Amerika Lijn (HAL). Het schip is gebouwd bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij. De eerste reis naar New York begon op 3 september 1959. Tot 1971 maakte de Rotterdam regelmatig de overtocht Rotterdam – New York en terug. Daarna maakte het stoomschip cruises voor de HAL, tot in 1997 de Rotterdam VI in de vaart kwam. Premier Cruises kocht het schip aan. Onder de naam Rembrandt kwam het nog éénmaal (oktober 1998) onder grote publieke belangstelling naar Rotterdam. Echt in de vaart is De Rotterdam toen niet meer gekomen; in 1999 is het stoomschip aan de ketting gelegd op de Bahamas. Uiteindelijk volgt in 2005 de redding: Eurobalance en Woonbron richten De Rotterdam BV op. Deze onderneming koopt 'De Rotterdam' met het plan deze terug te halen naar Rotterdam. In 2006 zal het schip terugkeren naar Rotterdam en daarbij multifunctioneel gebruikt worden met behoud van de nostalgische en authentieke waarde. De vaste ligplaats van het schip wordt de kade van het Rivierkwartier aan de Maashaven (Kop van Katendrecht, zie figuur 1).



Figuur 1: Rivierkwartier, de braakliggende locatie

In het schip zal een aantal ondernemingen gevestigd worden om het schip een succesvolle attractieve functie te geven voor een breed publiek. Deze ondernemingen zullen zich onder meer gaan richten op congresorganisatie, culturele evenementen en festivals.

Naast een recreatieve en attractieve functie van het schip zal De Rotterdam ook een maatschappelijk functie krijgen in de vorm van leren en werken voor jonge mensen. Deze

vorm van maatschappelijk verantwoord ondernemen is ontwikkeld met Woondrecht Consult en met het Albeda College en Hogeschool INHOLLAND. Deze scholen voor alle beroepsopleidingen zien het schip als een gelegenheid om veel praktijkervaring op te doen voor hun studenten. Tevens zal het schip een hotelfunctie gaan vervullen.

De Rotterdam zal de volgende functies gaan vervullen:

- kantoorfunctie (circa 21 kantoorunits van circa 40 m² per stuk) ;
- verhuur van diversen ruimten voor congressen, feesten, evenementen;
- horeca in de vorm van bar/café (geen à la carte restaurants);
- hotel;
- overnachtingsfaciliteit voor crewleden;
- museum c.q. rondleidingen.

Milieu-effectrapportage

Om de voorgenomen activiteiten te kunnen realiseren wordt een vergunning krachtens de Wet milieubeheer (Wm) aangevraagd bij de deelgemeente Feijenoord. Om te kunnen starten met de aanleg van de parkeerplaatsen, de bouw van de entree-faciliteiten en de realisatie van de technische voorzieningen op de kade wordt tevens een procedure krachtens artikel 19 krachtens de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) gevolgd. Het bijbehorende besluit maakt de afgifte van een bouwvergunning mogelijk.

Vanwege het feit dat op jaarbasis 800.000 bezoekers worden verwacht bestaat er krachtens artikel 2, lid 1 van het Besluit milieu-effectrapportage 1994, een verplichting een milieu-effectrapport (MER) te maken die bij de besluitvorming (Wm en Wro) betrokken dient te worden. De activiteiten van De Rotterdam vallen onder activiteit 10.1 van onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit (Besluit m.e.r.).

Op 21 december 2004 is de m.e.r.-procedure gestart met het indienen van de startnotitie. In de startnotitie geeft de initiatiefnemer, in hoofdlijnen, aan wat zijn voornemen is en wat de te verwachten gevolgen voor het milieu zijn. Naar aanleiding van de startnotitie heeft inspraak plaatsgevonden. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) d.d. 30 maart 2005 een advies opgesteld met betrekking tot de gewenste inhoud van de MER (advies voor richtlijnen). Het dagelijks bestuur van deelgemeente Feijenoord heeft d.d. 26 april 2005 de definitieve richtlijnen vastgesteld. Het MER waarvan de onderhavige rapportage een samenvatting is omvat naast het hoofdrapport tevens een aantal bijlagenrapporten waarop de in het MER vermelde bevindingen zijn gebaseerd.

2. LOCATIEKEUZE

De gemeente heeft in 1997 zelf op het punt gestaan De Rotterdam aan te kopen als toeristische versterking van de stad. Destijds werd vanwege de hoge kosten daarvan afgezien. Medio 2002 werden samen met projectontwikkelaars door de gemeente 30 locaties beschouwd in het zoeken naar een ligplaats als tot aanschaf zou worden overgegaan. Uiteindelijk richtte het onderzoek zich op het uitdiepen van de mogelijkheden van een vijftal locaties (voor de onderlinge vergelijking, zie tabel 1).

Tabel 1 *Vergelijking locatiealternatieven*

Locatie	Bereikbaarheid		Hinder voor woonomgeving	Maatregelen vanwege veiligheid	Maatregelen haven/kade	Uitstraling locatie
	auto	Overig				
Silo's	--	-/+	-	-	-	-
Maashaven						
Havenkwartier	--	-	-	--	--	+
Rivierkwartier	-/+	-	-	-	-	+
Schiehaven	--	-/+	--	--	--	-/+
Parkhaven	--	-/+	--	-	--	+

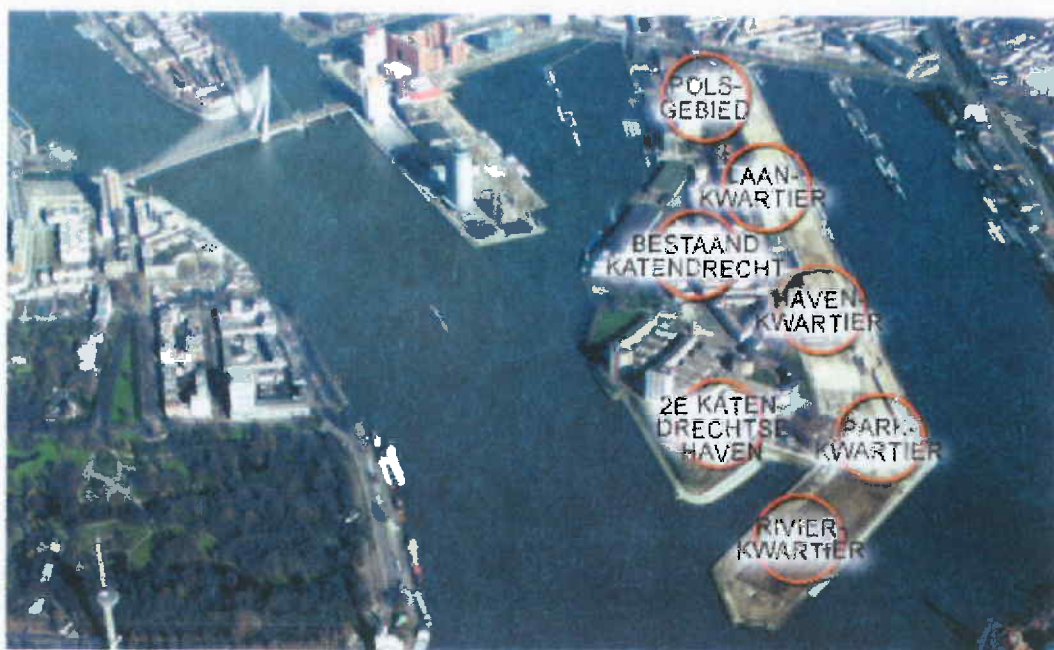
- + : goed c.q. goede mogelijkheden, vergt op dit onderdeel geen investeringen
- /+ : redelijk, vergt op dit onderdeel geen wezenlijke investeringen om realisatie mogelijk te maken
- : de nodige aandachtspunten voor maatregelen/investeringen ter verbetering
- : wezenlijke investeringen noodzakelijk voor voorzieningen

Het is, gezien tabel 1, logisch dat B en W voor het Rivierkwartier in april 2004 heeft gekozen (gevolgd door goedkeuring van de keuze door de gemeenteraad d.d. 27 mei 2004). De ligplaats geldt voor 15 jaar. Mogelijk dat daarna het schip verplaatst zal worden naar één van de Stadhavenlocaties. Door de komst van De Rotterdam wordt de geplande woningbouw uitgesteld tot na het vertrek van De Rotterdam. Na vertrek van De Rotterdam zullen circa 575 woningen in het Rivierkwartier worden gebouwd.

3. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU

3.1. Katendrecht

Vanwege het feit dat De Rotterdam aan de kade van het Rivierkwartier wordt afgemeerd zullen de gevolgen voor het milieu met name voor Katendrecht gelden. In figuur 2 zijn de wijken van Katendrecht weergegeven. Katendrecht is sterk revitaliserend in ontwikkeling. De oude havengebonden bedrijven zijn grotendeels verdwenen, zodat veel ruimte is ontstaan voor nieuwe woningbouw (deels gerealiseerd, deels geprojecteerd).



Figuur 2: De wijken van Katendrecht

Het verkeer in het studiegebied wordt afgewikkeld met een stelsel van stedelijke hoofdwegen en ontsluitingswegen. Katendrecht wordt ontsloten door het Polsgebied, waarbij het merendeel van de verkeersbewegingen via de Brede Hilledijk plaatsvindt. Binnen de stadleefgebieden (Bestaand Katendrecht en 2^{de} Katendrechtse Haven) is voornamelijk bestemmingsverkeer aanwezig.

Katendrecht beschikt, voor de aldaar wonende en werkende bevolking, over redelijke openbaar vervoersmogelijkheden. Naast het metrostation Maashaven, aan de rand van het schiereiland, rijdt er ook een bus over heel Katendrecht.

In Katendrecht zijn ook twee watertaxisteigers gerealiseerd: één in de Katendrechtse Wageveer (Linker Veerdam) en de andere in de 2^{de} Katendrechtse Haven. De watertaxi die Katendrecht in haar dienst opneemt zal deel uitmaken van een netwerk van watertaxi's dat uiteindelijk zo'n 30 ostopplaatsen zal tellen.

3.2. Geluid

De geluidbelasting in het plangebied en studiegebied wordt voornamelijk veroorzaakt door industrielawaai en wegverkeerslawaaï. In tabel 2 zijn de resultaten van zogenaamde referentieniveaumetingen (L_{95}) samengevat. Het geeft het beeld van de thans reeds laagst waarneembare geluidniveaus in de omgeving. Verhoging hiervan, vanwege een nieuwe ontwikkeling, wordt als vorm van milieubelasting beschouwd.

Tabel 2 Samenvatting van de referentieniveaumetingen (L_{95}) in dB(A)

Positie	L_{95} in dB(A) (altijd aanwezige basis-geluidniveau)		
	dag	avond	nacht
Bolderpad	48 à 52	49	44 à 47
Maashavenkade	51 à 53	50	48 à 49
Boklaan (westoever)	50 à 51	43 à 50	42 à 50

3.3. Lucht

Het 'Besluit luchtkwaliteit' bevat regels voor verschillende stoffen in de lucht. In Nederland zijn voor de beoordeling van de luchtkwaliteit met name stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM10) van belang. Voor stikstofdioxide geldt een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde concentratie. Een uurgemiddelde concentratie van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag maximaal 18 maal per jaar worden overschreden. Voor fijn stof geldt eveneens de eis van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde concentratie. Gedurende 35 maal per jaar mag een overschrijding van de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ worden vastgesteld.

De plaatselijke luchtkwaliteit wordt per component in de lucht bepaald door de sommatie van de volgende deelbijdragen:

- de achtergrondniveaus;
- de bijdrage van scheepvaartverkeer op de Nieuwe Maas;
- de bijdrage van het nabije wegverkeer.

In tabel 3 zijn de resultaten opgenomen van onderzoek naar fijn stof en stikstofdioxide voor de huidige situatie (2006).

Tabel 3 Concentraties PM₁₀ en NO₂ in 2006 (achtergrond plus scheepvaart)

Locatie	Concentraties in µg/m ³			
	PM ₁₀		NO ₂	
	Jaagem.	Aantal overschr.	Jaagem.	Aantal overschr.
Plangebied	29	52	40	0

3.4. Externe veiligheid

Er vinden in het studiegebied geen bijzondere (industriële) activiteiten plaats die een dusdanig risico voor de omgeving met zich mee zou brengen dat die risico's als relevant milieuaspect in de bestaande situatie beschouwd zouden dienen te worden. In het studiegebied bevinden zich bijvoorbeeld geen BRZO-bedrijven (Besluit risico's zware ongevallen) die beschouwing van – en toetsing aan – plaatsgebonden risico (PR) of groepsrisico (GR) zouden kunnen rechtvaardigen.

3.5. Ecologie

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen beschermde gebieden waarop de Speciale beschermingszones uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, Staatsnatuurmonumenten of Beschermde natuurmonumenten van toepassing is.

