

Stoomschip Rotterdam

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

30 maart 2005 / rapportnummer 1501-27



commissie voor de milieueffectrapportage

Deelgemeente Feijenoord
dhr. H. Koedijk
Postbus 9555
3007 AN ROTTERDAM

uw kenmerk
20202159

uw brief

ons kenmerk
1501-28/Ra/eh

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Stoomschip Rotterdam

doorkiesnummer
(030) 234 76 35

Utrecht,
30 maart 2005

Geachte heer Koedijk,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Stoomschip Rotterdam. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. L. van Rijn-Vellekoop
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Stoomschip Rotterdam

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Stoomschip Rotterdam

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over Stoomschip Rotterdam,

uitgebracht aan Deelgemeente Feijenoord door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

werkgroep m.e.r.
Stoomschip Rotterdam,

de secretaris



drs. B.C. Rademaker

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 30 maart 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	2
3. DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
3.1 Achtergrond en doel van de voorgenomen activiteit	2
3.2 Locatiekeuze	2
3.3 Besluitvorming	3
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	3
4.1 Voorgenomen activiteit	3
4.1.1 Bezoekersaantallen	3
4.1.2 Verkeer- en vervoersplan.....	4
4.2 Alternatieven en varianten.....	4
4.2.1 Referentiesituatie	4
4.2.2 Meest milieuvriendelijke alternatief.....	4
4.2.3 Voorkeursalternatief.....	5
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN	5
5.1 Algemeen	5
5.2 Bereikbaarheid	5
5.3 Geluid.....	6
5.4 Luchtkwaliteit.....	6
5.5 Overige milieugevolgen	6
6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN IN HET MER.....	7

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 25 januari 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving d.d. 17 januari 2005 in Groot Feijenoord
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Het Havenbedrijf Rotterdam is momenteel eigenaar van het stoomschip Rotterdam (ss Rotterdam), het voormalige vlaggenschip van de Holland-Amerika Lijn. Het schip zal geëxploiteerd worden voor recreatieve doeleinden door de beoogde nieuwe eigenaar: Fortis Bank Nederland NV en Hospitality Support Group BV. Het schip kan beschouwd worden als een bedrijfsverzamelgebouw voor activiteiten en functies als:

- hotel;
- restaurants, bars, terrasjes;
- winkelpromenade;
- bioscoop, theater, congreszaal;
- casino;
- gemeentehuisfunctie (trouwen);
- het schip als cultuurhistorische bezienswaardigheid; rondleidingen;
- partycentrum.

Naar verwachting zal het ssRotterdam jaarlijks ongeveer 800.000 bezoekers trekken. De gemeenteraad heeft volgens de startnotitie in mei 2004 het Rivierkwartier aan de Maashaven als ligplaats voor het ssRotterdam goedgekeurd voor een periode van 15 jaar. Het kadeterrein wil men gebruiken als parkeerterrein en incidenteel voor specifieke evenementen. De geplande woningbouw in het Rivierkwartier (400 woningen) wordt met de komst van het ss Rotterdam uitgesteld tot na vertrek van het schip.

Om deze plannen te realiseren, is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Ter ondersteuning van de artikel-19-(vrijstellings-)procedure wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Bij brief van 25 januari 2005¹ is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in huis-aan-huisblad Groot Feijenoord op 27 januari 2005².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

De Commissie is van mening dat de startnotitie op een aantal punten al een goede basis biedt voor de richtlijnen van het MER. In dit advies geeft zij richtlijnadviezen in aanvulling op de startnotitie. Het advies moet dan ook in samenhang met de startnotitie gelezen worden.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Het MER moet zich toespitsen op de volgende hoofdpunten. Als deze hoofdpunten in het MER onvoldoende zijn uitgewerkt, biedt het MER geen goede onderbouwing van het besluit. Het gaat om:

- de gevolgen van het voornemen voor de verkeersafwikkeling en de parkeermogelijkheden;
- de gevolgen van het voornemen voor de leefbaarheid, met speciale aandacht voor geluid, luchtkwaliteit en verkeersoverlast;
- een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) waarin in ieder geval milieuvriendelijke mogelijkheden gezien moeten worden voor bereikbaarheid, verkeer, ruimtegebruik (parkeren) en voor het minimaliseren van de geluidsoverlast en luchtverontreiniging;
- een goede samenvatting. De samenvatting is het deel van het MER dat vooral gelezen wordt door besluitvormers en overige betrokkenen en dient om deze reden voor een breed publiek goed leesbaar te zijn en alle relevante informatie voor de besluitvorming te bevatten.

3. DOEL EN BESLUITVORMING

3.1 Achtergrond en doel van de voorgenomen activiteit

In het MER kan volstaan worden met een korte uiteenzetting van de achtergronden en de doelen van het voornemen.

3.2 Locatiekeuze

De startnotitie geeft een korte onderbouwing van de locatiekeuze voor de Kop van Katendrecht (Rivierkwartier). Deze is gebaseerd op het “Locatieonderzoek ligplaats ss Rotterdam”, dat als bijlage II in de startnotitie is opgenomen. De Commissie constateert dat in dit locatiekeuzeonderzoek wél de bereikbaarheid maar niet de milieuaspecten van verkeer een rol hebben gespeeld. Ook komt de overzichtstabel in de startnotitie (pagina 9) op het punt van bereikbaarheid niet overeen met de bevindingen van het locatieonderzoek in bijlage II. Volgens de conclusies van het locatieonderzoek scoort de locatie Rivierkwartier het meest ongunstig ten aanzien van bereikbaarheid, terwijl deze locatie in de startnotitie de score +/- krijgt. Milieuaspecten als geluidhinder, luchtkwaliteit en energieverbruik zijn niet expliciet benoemd bij de locatiekeuze.

In het MER zal een onderbouwing van de locatiekeuze opgenomen moeten worden, waarbij de locatieonderzoek uiteraard als vertrekpunt genomen kan worden. Deze studie moet echter uitgebreid worden met een globale indicatie van de geluidhinder, luchtkwaliteit en flexibiliteit in vervoerwijzekeuze die in de verschillende locatiealternatieven zal optreden. Ook moeten de resultaten uit de studie op correcte wijze vertaald worden naar een overzichtstabel, zodat de bereikbaarheid en de overige milieuvor- en nadelen van het voorkeursalternatief voor een ieder inzichtelijk wordt. Tenslotte is het nuttig om ook de bestuurlijke en andere argumenten te benoemen die van doorslaggevend belang zijn geweest bij de keuze voor deze locatie.

3.3 Besluitvorming

De startnotitie geeft al een goed inzicht in de te nemen besluiten en de te volgen procedures. Ga in het MER in op de status van het genomen locatiebesluit van 27 mei 2004 en geef hierbij aan in hoeverre de informatie uit het MER nog invloed kan hebben op de locatiekeuze van de ligplaats dan wel de parkeervoorzieningen.

Het verdient aanbeveling om in het MER een relatie te leggen met het Ruimtelijk Plan regio Rotterdam 2020, het bestaande beleid rondom de functie van de Maas- en Rijnhavens en eventuele plannen ten aanzien van de hoofdinfrastructuur en het openbaar vervoer die van invloed kunnen zijn op de bereikbaarheid van het ss Rotterdam.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Voorgenomen activiteit

Deze beschrijving dient gebaseerd te zijn op een beschrijving van de activiteiten op het schip, in het entreegebouw en op het kadeterrein, en de activiteiten die deel uitmaken van het op te stellen verkeer- en vervoersplan (zie §4.1.2).

4.1.1 Bezoekersaantallen

In de startnotitie (pagina 24) wordt de maximumcapaciteit per onderdeel gepresenteerd. Aangezien de verkeersaantrekkende werking het belangrijkste milieueffect van het voornemen is, is een goede onderbouwing van het in de startnotitie vermelde aantal bezoekers van groot belang. Het MER dient helder aan te geven op welke gegevens (bijvoorbeeld ervaringscijfers voor gemiddelde bezetting van voorzieningen en maximum capaciteiten) het aantal bezoekers per jaar gebaseerd is. Houdt bij de schatting van bezoekersaantallen ook rekening met personeel, toeleveranciers⁵ en 'kijkers' (mensen die wel het plangebied in en uit zullen gaan om even naar het schip te kijken, maar niet het schip of een evenement zullen bezoeken). Ook is het relevant bij de presentatie van de bezoekersaantallen onderscheid te maken tussen bezoekers die meerdere dagen aanwezig zullen zijn (zoals hotelgasten) en bezoekers die een dag of een deel van de dag aanwezig zijn.

Geef aan:

- hoe de verdeling van het aantal bezoekers van de verschillende planonderdelen op het ss Rotterdam en van evenementen op het kadeterrein is: over de dag, de week en het jaar, met een inschatting van de waarschijnlijke herkomst van de bezoekers.
- tot welke totale aantallen bezoekers dit leidt in relatie tot het maximale aantal mensen dat gelijktijdig aanwezig zal zijn. Geef een indicatie van het bezoekersaantal op de 5 drukste dagen zonder evenement en het bezoekersaantal tijdens het drukste evenement. Daarnaast dient een gemiddeld bezoekersaantal berekend te worden. Dit alles is mede van belang voor de bepaling van de verkeersintensiteiten en de benodigde vervoers- en parkeervoorzieningen (zie §4.1.2).

⁵ Hier wordt ook in inspraakreactie 5 op gewezen (bijlage 4).

4.1.2 Verkeer- en vervoersplan

De startnotitie vermeldt dat er een verkeers- en vervoersplan opgesteld zal worden voor het in goede banen leiden van de bezoekerstromen bij regulier gebruik en voor evenementen. Het verdient aanbeveling om de hoofdlijnen en de effectiviteit van de hierin te nemen maatregelen in het MER te presenteren. Beschrijf in het MER:

- de voorgenomen ontsluiting van het gebied voor auto's, openbaar vervoer, fietsers, voetgangers, watertaxi, tenders en overig georganiseerd collectief vervoer⁶. Baseer de capaciteit van de verkeersvoorzieningen op de schatting van de bezoekersaantallen. Geef duidelijk inzicht in de routing en ligging van voorzieningen, bijvoorbeeld van fietsenstallingen en aanlegsteigers voor tenders.
- de haalbaarheid en effectiviteit van een brug tussen het plangebied en de Wilhelminakade;
- welke maatregelen in het ontwerp of bij de exploitatie zijn voorzien om de bereikbaarheid te bevorderen en de nadelige gevolgen van de verkeersaantrekkende werking van het initiatief te beperken.
- de benodigde parkeercapaciteit en de verdeling van de parkeervoorzieningen over het plangebied en studiegebied.

4.2 Alternatieven en varianten

4.2.1 Referentiesituatie

Gezien de doelstelling van de initiatiefnemer is er geen sprake van een reëel nulalternatief en kan in het MER volstaan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen als referentiesituatie voor de alternatievenvergelijking. De Commissie adviseert om twee referentiesituaties in beeld te brengen:

1. de huidige situatie;
2. de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen (waaronder de bouw van 400 woningen).

4.2.2 Meest milieuvriendelijke alternatief

Omdat de knelpunten met name te verwachten zijn op het gebied van verkeer en verkeersgerelateerde effecten, is het bij de ontwikkeling van het mma belangrijk om te komen tot een verkeerssituatie waarbij maximaal wordt ingezet op milieuvriendelijke vervoerwijzen, beheersing van het autogebruik en zo min mogelijk verkeers- en geluidsoverlast. In ieder geval de volgende varianten dienen onderzocht te worden:

- ontsluitingsvarianten⁷ voor het wegverkeer in het plangebied;
- mogelijkheden voor het stimuleren van openbaar vervoer, langzaam verkeer, vervoer per boot met elektrische aandrijving (pendelboten) en groepsvervoer;
- milieuvriendelijke maatregelen om verkeers- en geluidsoverlast te beperken: parkeervarianten voor het op afstand parkeren om verkeer door de

⁶ Bijvoorbeeld het aanbieden van groepsvervoer aan internationale bezoekers die per vliegtuig of trein aankomen, of het verzorgen van arrangementen inclusief groepsvervoer.

⁷ Insprekers, bijvoorbeeld reacties 3, 5 en het verslag van de informatieavond (bijlage 4) verzoeken eveneens om de uitwerking van ontsluitingvarianten die de verkeersoverlast voor de bestaande woonbebouwing kunnen beperken.

woonwijk te mijden⁸, maatregelen voor de beperking van emissies en reflectie van geluid, beperking van zoekverkeer en parkeeroverlast (bewegwijzering, betaald parkeren),

- mogelijkheden om overige leefbaarheidseffecten te beperken: visuele inpassing van kadeterrein, beperking lichtuitstraling, vergroten van de sociale veiligheid.

Daarnaast dient te worden aangegeven in hoeverre het hotel en de andere voorzieningen op een duurzame manier zullen worden ingericht en geëxploiteerd⁹.

4.2.3 Voorkeursalternatief

Indien het voorkeursalternatief afwijkt van het mma, dienen deze verschillen in het MER inzichtelijk te worden gemaakt.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN

5.1 Algemeen

De startnotitie geeft een goede opsomming van de elementen die in het MER beschreven moeten worden. De effecten van het voornemen op de verkeerssituatie, de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit verdienen in het MER de meeste aandacht. Het plangebied en het studiegebied dat door de planonderdelen beïnvloed zal worden, moet duidelijk op kaart worden weergegeven.

5.2 Bereikbaarheid

Het MER dient op basis van de voorziene ontsluitingsstructuur en de alternatieven hiervoor (zie §4.1.2 en 4.2.2) inzicht te geven in de huidige en toekomstige verkeers- en vervoersstromen in het studiegebied. Een goed onderbouwde prognose van bezoekersaantallen en stromen (zie §4.1.1) moet hiervoor als uitgangspunt dienen. Daar waar onzekerheid bestaat over de te verwachten aantallen adviseert de Commissie te werken met een meest waarschijnlijk scenario en een worst case scenario. Voor verkeer en de verkeersgerelateerde effecten (geluid, luchtkwaliteit, zie §5.3 en 5.4) kan het gemeentelijk verkeers- en vervoersmodel als basis gebruikt worden.

Onder andere met behulp van het gemeentelijk verkeers- en vervoersmodel en de schattingen van de bezoekersaantallen (verdeeld over de tijd en over de vervoerwijzen) moet het MER inzicht bieden in:

- de verkeersstromen in de vorm van intensiteiten en capaciteiten op de toeleidende wegen op relevante tijdstippen. Geef aan hoeveel verkeersbewegingen er na 23.00 uur zullen plaatsvinden, dit vooral met het oog op de berekening van de geluidhinder (zie §5.3). Bekijk ook in hoeverre hoge bezoekersaantallen samenvallen met gebruikerspieken van toegangswegen

⁸ Zie bijvoorbeeld inspraakreactie 1 (bijlage 4), waarin de mogelijkheid van parkeren in deelgemeente Charlois geopperd wordt met een aansluitende veerverbinding naar het Rivierkwartier.

⁹ Bijvoorbeeld door te voldoen aan de eisen van de Milieubarometer, het Europees erkende keurmerk voor milieuvriendelijke hotels en conferentieoordens.

in het studiegebied en wat de consequenties zijn voor de verkeersintensiteiten.

- het gebruik van parkeervoorzieningen over de tijd in relatie tot de capaciteit. Het verdient aanbeveling een parkeerbalans op te stellen.
- de kwaliteit van de ontsluitingsvarianten voor wegverkeer, openbaar vervoer, voetgangers/fietsers in termen van reiskosten, reistijd en gemak.

5.3 Geluid

Het voornemen kan de geluidsbelasting van de woonbebouwing in de directe nabijheid nadelig beïnvloeden. Het MER dient een beeld te geven van de cumulatieve geluidssituatie in het nabijgelegen woongebied ten gevolge van geluidsemissies van verkeer, nabijgelegen industrie en het geluid afkomstig van het ssRotterdam en het parkeer/evenemententerrein. Breng zowel de geluidsbelasting als het aantal geluidsgehinderden in het studiegebied in beeld. In de startnotitie wordt een aantal verwachtingen uitgesproken ten aanzien van de toekomstige geluidssituatie in het studiegebied. In het MER zullen deze vooronderstellingen onderbouwd moeten worden aan de hand van geluidsberekeningen en aangetoond moeten worden dat de geluidemissie van het voornemen past binnen de beschikbare geluidsruijme. Daarnaast moet de effectiviteit van mitigerende maatregelen in beeld worden gebracht.

5.4 Luchtkwaliteit

Aan de huidige en toekomstige luchtkwaliteit dient het MER uitdrukkelijker aandacht te besteden dan in de startnotitie wordt voorgesteld. Deze beschrijving dient kwantitatief te zijn, zodat de referentiesituatie, het voornemen en de alternatieven getoetst kunnen worden aan de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit.

5.5 Overige milieugevolgen

Veiligheid

Naast de in de startnotitie genoemde veiligheidsaspecten, dienen ook de effecten op de verkeersveiligheid in het MER kwalitatief beschreven te worden. Het is raadzaam de gevolgen van het voornemen voor de sociale veiligheid in het MER te beschrijven, evenals de maatregelen om de sociale veiligheid te bevorderen. Het betreft zowel de inrichting van het gebied als de routes van en naar de parkeerplaatsen, de haltes voor openbaar vervoer en de fietspaden.

Visuele effecten

Door haar omvang zal het stoomschip dominant in de omgeving aanwezig zijn. Deze effecten moeten door middel van visualisaties inzichtelijk gemaakt worden, met name vanuit het gezichtspunt van de meest nabij gelegen woningen. De startnotitie noemt dat ook de effecten van lichtuitstraling op de woonomgeving in het MER beoordeeld zullen worden.

Bodem, water, afval en energie

Voor water, bodem, afval¹⁰ en energie dient het MER een globale beschouwing te bevatten van de gevolgen en van de maatregelen die genomen worden om effecten (bijvoorbeeld water- en energiegebruik) te beperken.

6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN IN HET MER

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven”, “leemten in milieu-informatie”, “evaluatieprogramma” en “samenvatting van het MER” zijn er geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

¹⁰ Geef in het MER ook aan hoe de verschillende afvalstromen verwerkt zullen worden en met name of het afvalwater op het gemeenteriool zal worden aangesloten (zie inspraak 4, bijlage 4).

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport Stoomschip Rotterdam

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 januari 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

		Commissie voor de milieueffectrapportage	
Ingekomen op: 26 JAN. 2005			
nummer			
dossier 1501-1E/m 3			
kopie naar: HL/Lv/jw			

7x



Commissie voor de Milieueffectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

's-Gravelandseweg 565
Postbus 843
3100 AV Schiedam
Telefoon (010) 2468 000
Fax (010) 2468 283

Ons kenmerk 20202159	Uw kenmerk	Bijlagen 2	Datum
Doorkiesnr. (010) 246 8154	Afdeling Bedrijven Rotterdam	Contactpersoon E. Koopmanschap	
Onderwerp Startnotitie m.e.r. stoomschip Rotterdam			

Geachte leden van de Commissie voor de m.e.r.,

Hierbij stuur ik u de Startnotitie m.e.r. voor het stoomschip Rotterdam met het verzoek te adviseren aan het dagelijks bestuur van de deelgemeente Feijenoord over (het geven van) richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport (MER). De startnotitie is op 13 januari 2005 door de voorlopig initiatiefnemer het Havenbedrijf Rotterdam N.V. aangeboden aan het bevoegd gezag het dagelijks bestuur van de deelgemeente Feijenoord. De DCMR Milieudienst Rijnmond voert de werkzaamheden in het kader van de m.e.r.-procedure uit voor het dagelijks bestuur. Van 27 januari tot en met 23 februari 2005 ligt de startnotitie ter inzage ten behoeve van inspraak. Ter informatie stuur ik u tevens de bekendmaking waarmee de inspraak wordt aangekondigd in de huis aan huis bladen.

Ik verzoek u het advies voor richtlijnen uiterlijk 30 maart 2005 te zenden aan deelgemeente Feijenoord, via postbus 9555, 3007 AN Rotterdam.

Hoogachtend,

de directeur,
namens deze,
het hoofd van de
afdeling Bedrijven Rotterdam,



mr. M.A. Bakker

Bijlage 1
-startnotitie m.e.r. stoomschip Rotterdam

Bijlage 2
-kennisgeving

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in 'Groot Feijenoord' d.d. 27 januari 2005

D E E L G E M E E N T E P A G I N A

Inspraakavond op 7 februari voor stoomschip Rotterdam

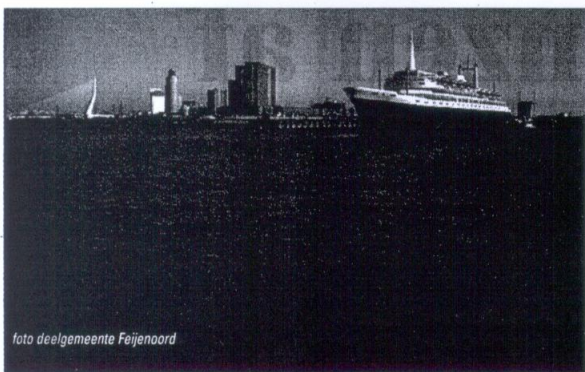


foto deelgemeente Feijenoord

Het dagelijks bestuur van de deelgemeente Feijenoord maakt bekend dat in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet milieubeheer gelegenheid tot inspraak wordt geboden over het aanmeren van het stoomschip (afgekort: de ss) Rotterdam en het realiseren van bijbehorende voorzieningen. De inspraak geldt zowel voor het verzoek om vrijstelling van het bestemmingsplan als voor de daarvoor benodigde milieueffectrapportage (m.e.r.). Op een inspraakavond worden het plan en de te doorlopen procedures toegelicht. Deze inspraakavond vindt plaats op 7 februari 2005 in Buurtcentrum 't Steiger aan de Tolhuisstraat 107 in Katendrecht. Tijd: 19.30 uur.

BEKENDMAKING DAGELIJKS BESTUUR
DEELGEMEENTE FEIJENOORD
ROTTERDAM, 27 JANUARI 2005

De gemeente Rotterdam wil graag dat de ss Rotterdam, het vroegere vlaggenschip van de Holland Amerika Lijn, behouden blijft voor de gemeente Rotterdam. En dat het stoomschip binnenkort een ligplaats krijgt in Rotterdam en daar geëxploiteerd wordt als cruiseschip voor recreatieve doeleinden.

Ligplaats voor 15 jaar

Het college van Burgemeester en Wethouders wees na een uitgebreid onderzoek het derde Katendrechtse Hoofd aan de kant van de Maashaven aan als ligplaats voor de ss Rotterdam voor een periode van vijftien jaar. Daarna wordt, naar verwachting, het woningbouwprogramma op die locatie uitgevoerd en krijgt het stoomschip een andere locatie in Rotterdam.

Oorspronkelijke staat

Het schip blijft in grote lijnen in de oorspronkelijke staat. De enige wezenlijke verandering is, dat het schip niet langer vaart. In het schip worden onder andere een hotel met conferentieruimte (250 kamers), restaurants, een theater, een zwembad, expositieruimten en een terras geëxploiteerd. Het schip, waarvan het Havenbedrijf Rotterdam NV nu eigenaar is, wordt verkocht aan een particuliere onderneming, Fortis Bank Nederland NV en Hospitality Support Group BV hebben als beoogde nieuwe eigenaar onlangs drie maanden de tijd gekregen om de aankoop van en de exploitatieplannen voor het schip af te ronden.

Vereiste voorzieningen

In verband met de komst van het stoomschip dienen verschillende voorzieningen getroffen te worden. Zo moet men de kade geschikt maken om het schip te laten aanmeren. Direct naast het schip moet op de

kade een entreegebouw komen, voor bezoekers aan de ss Rotterdam. Verder moet het stoomschip bereikbaar gemaakt worden voor de vele bezoekers. Op dit moment wordt gedacht aan een parkeerterrein voor 400 auto's op het terrein naast het schip en nog eens 200 parkeerplaatsen in het havenkwartier. Vanaf deze locatie moet er gependeld worden.

Vrijstelling bestemmingsplan

Voor bovengenoemde plannen moeten er verschillende procedures worden doorlopen. Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, diende de initiatiefnemer een informatieplan in. Dit informatieplan ligt ten grondslag aan het nog in te dienen verzoek om vrijstelling van het bestemmingsplan. Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Katendrecht-Vuist. De bestemming is water II en bedrijven I. Het informatieplan is met deze bestemmingen in strijd. Een procedure op grond van artikel 19 WRO is noodzakelijk teneinde het plan te kunnen realiseren.

M.e.r.-procedure

Naast de bouwvergunning moet een milieuvergunning worden afgegeven. Omdat op jaarbasis meer dan 500.000 bezoekers worden verwacht, moet door de initiatiefnemer ook een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden opgesteld. In dit rapport wordt onderzocht wat de te verwachten milieueffecten zijn van de komst van het schip. In dit kader kijkt men ook naar de verschillende vervoersmogelijkheden richting schip, zoals openbaar vervoer, pendelbussen, auto en watertaxi. Als eerste stap in de benodigde procedure bood de initiatiefnemer aan het dagelijks bestuur van de deelgemeente Feijenoord een startnotitie m.e.r. aan. Deze startnotitie bevat de basisgegevens van het project. In het kader van de inspraak kan een ieder aangeven welke aspecten bijzondere aandacht moeten krijgen in de m.e.r.

Informatieplan ter inzage

Het dagelijks bestuur van de deelgemeente Feijenoord heeft besloten om op grond van het bepaalde in de 'Inspraakverordening Rotterdam' gelegenheid tot inspraak te bieden op het informatieplan voor de vrijstellingsprocedure ex art 19.1 WRO én de start-

notitie m.e.r. in het kader van de m.e.r.-procedure. Vanaf vrijdag 28 januari 2005 liggen het informatieplan en de startnotitie daarom gedurende vier weken ter inzage in het kantoor van de deelgemeente aan de Brabantsestraat 16. Het kantoor is op werkdagen geopend van 9.00 tot 17.00 uur. Gedurende bovengenoemde termijn kunnen schriftelijke reacties worden ingediend bij het dagelijks bestuur van de deelgemeente Feijenoord, via Postbus 9555, 3007 AN Rotterdam.

Inspraakavond

Op 7 februari 2005 vindt, zoals eerder vermeld, in Buurtcentrum 't Steiger aan de Tolhuisstraat 107 om 19.30 uur een inspraakbijeenkomst plaats. Tijdens deze bijeenkomst worden alle plannen en procedures toegelicht. Ook is er voor een ieder gelegenheid om te reageren. Daarbij worden de reacties op het vaststellen van richtlijnen voor de m.e.r. en de reacties op het informatieplan apart behandeld.

Verdere procedure

Na afloop van de inspraaktermijn kunt u de binnengekomen reacties inzien op het deelgemeentekantoor. Na verwerking van de schriftelijke reacties en de reacties tijdens de inspraakavond wordt het informatieplan uitgewerkt in een definitief bouwplan. De reacties op de m.e.r.-procedure worden voor advies aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r. (= een onafhankelijk adviesorgaan). Op basis van dit advies stelt het dagelijks bestuur vervolgens de richtlijnen vast waaraan de m.e.r. moet voldoen. In deze richtlijnen staat onder andere welke alternatieven en welke milieueffecten van de voorgenoemde activiteit moeten worden onderzocht.

Informatie

Voor meer informatie over het informatieplan kunt u bellen met de heer W. Otte van de dienst Stedebouw en Volkshuisvesting, via telefoonnummer: (010) 489 73 18. Voor informatie over de m.e.r.-procedure en voor het aanvragen van de Startnotitie m.e.r. kunt u contact opnemen met de heer E. Koopmanschap van DCMR Milieudienst Rijnmond, via telefoonnummer: (010) 246 81 54.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Fortis Bank Nederland NV en Hospitality Support Group BV

Bevoegd gezag: Deelgemeente Feijenoord

Besluit: vrijstellingbesluit bestemmingsplan (artikel 19-procedure)

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C10.1

Activiteit: exploitatie van stoomschip Rotterdam voor recreatieve doeleinden, zoals hotel, restaurants, terrasjes, winkels, bioscoop, theater, congressen, casino, trouwzaal, cultuurhistorische bezienswaardigheid en partycentrum. Men wil het stoomschip Rotterdam voor 15 jaar neerleggen aan de Maashaven bij het Rivierkwartier. Het kadeterrein zal gebruikt worden als parkeerterrein en incidenteel van evenementen.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 27 januari 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 30 maart 2005

Bijzonderheden: in haar richtlijnenadvies heeft de Commissie de volgende hoofdpunten voor het MER benoemd: 1) de beschrijving van de effecten voor verkeer, parkeren en de hieraan gerelateerde leefbaarheidseffecten (geluid, luchtkwaliteit en verkeersoverlast), 2) ten behoeve van het meest milieuvriendelijk alternatief moeten milieuvriendelijke mogelijkheden onderzocht worden voor de verkeersafwikkeling en parkeren en voor het beperken van geluids-overlast en luchtverontreiniging, 3) een publieksvriendelijke samenvatting die alle relevante informatie voor de besluitvorming bevat.

Samenstelling van de werkgroep:

ing. J.A. Janse

ing. P.M. Peeters

drs. L. van Rijn-Vellekoop

Secretaris van de werkgroep: drs. B.C. Rademaker

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20050211	Deelgemeente Charlois	Rotterdam	20050307
2.	20050215	Ontwikkelingsbedrijf RTM	Rotterdam	20050307
3.	20050218	S. Nannenbergh	Rotterdam	20050307
4.	20050221	mw. M.C. Derby namens Rijkswaterstaat Zuid-Holland	Rotterdam	20050307
5.	20050226	dhr. P.B. Jansen namens de bewoners van de Ertsstraat verslag inspraakavond inrichtings- plannen Katendrecht d.d. 25 oktober 2004	Rotterdam	20050307 20050314

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Stoomschip Rotterdam

Het Havenbedrijf Rotterdam is momenteel eigenaar van het stoomschip Rotterdam (ss Rotterdam), het voormalige vlaggenschip van de Holland-Amerika Lijn. Het schip zal geëxploiteerd worden voor recreatieve doeleinden door de beoogde nieuwe eigenaar: Fortis Bank Nederland NV en Hospitality Support Group BV. Het schip kan beschouwd worden als een bedrijfsverzamelgebouw voor activiteiten en functies zoals hotel, restaurants, bars, terrasjes, winkelpromenade, bioscoop, theater, congreszaal, casino en partycentrum. Men verwacht jaarlijks ongeveer 800.000 bezoekers te trekken. De gemeenteraad heeft in mei 2004 het Rivierkwartier aan de Maashaven als ligplaats voor het ssRotterdam goedgekeurd voor een periode van 15 jaar. Het kadeterrein wil men gebruiken als parkeerterrein en incidenteel voor specifieke evenementen. Om deze plannen te realiseren, is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Ter ondersteuning van de artikel-19-procedure wordt een milieueffectrapport opgesteld.

ISBN 90-421-1468-1