

Verhuurmaatschappij De Vliert NV

**Startnotitie milieu-effectrapportage
Sport- en vrijetijdscentrum (SVC)
De Vliert te 's-Hertogenbosch**

16 mei 1995
673/CE95/1355/12094K

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Algemeen	3
1.2	M.e.r.-plicht	3
1.3	Opbouw startnotitie	5
2	De voorgenomen activiteit	7
2.1	Doel van de activiteit	7
2.2	Aard en omvang van de voorgenomen activiteit	7
3	Locatiekeuze	9
4	Huidige situatie	11
4.1	Algemeen	11
4.2	Gebruiksfuncties	12
4.3	Verkeer, ontsluiting en parkeren	13
4.4	Abiotische aspecten	16
4.4.1	Bodem en water	16
4.4.2	Lucht en geluid	16
4.4.3	Landschap, cultuurhistorie en geomorfologie	17
4.5	Biotische aspecten	17
5	Varianten en alternatieven	18
5.1	Varianten	18
5.2	Meest milieuvriendelijke alternatief	18
5.3	Nulalternatief	19
6	Effecten	20
6.1	Algemeen	20
6.2	Verkeer, vervoer en ontsluiting	20
6.3	Abiotische aspecten	21
6.3.1	Bodem en water	21
6.3.2	Lucht en geluid	21
6.3.3	Landschap, cultuurhistorie en geomorfologie	22
6.3.4	Woon- en leefmilieu	22
6.4	Biotische aspecten	22
6.5	Effectvergelijking	22
7	Procedures en besluiten	23
	Literatuur	26

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De Verhuurmaatschappij De Vliert NV¹ heeft het voornemen om op het sportpark De Vliert een geïntegreerd sport- en vrijetijdscentrum (SVC) te ontwikkelen. Om dit voornemen te kunnen realiseren is een actualisering van het bestemmingsplan noodzakelijk. Met het publiceren van de startnotitie wordt dit voornemen kenbaar gemaakt. Er zal een Milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld, waarin de gevolgen van de voorgenomen activiteit en van de mogelijke alternatieven voor het milieu (in ruime zin) zullen worden beschreven.

De beoogde locatie De Vliert ligt in het oostelijk deel van de gemeente 's-Hertogenbosch, nabij de grens met de gemeente Rosmalen. Figuur 1.1 geeft een overzicht van het huidige sportpark De Vliert, met een aanduiding van de geplande locatie voor het SVC. De locatie voor het SVC (exclusief parkeergelegenheid) heeft een oppervlakte van circa 2,1 ha.

1.2 M.e.r.-plicht

De voorgenomen activiteit betreft de aanleg van een recreatieve voorziening die naar verwachting meer dan 500.000 bezoekers per jaar trekt (in de prognoses wordt uitgegaan van in totaal ruim 1 miljoen bezoekers per jaar). Het verwachte bezoekersaantal is zodanig groot dat het een activiteit is waarop de regeling inzake milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing is.

Naast de locatie waar het SVC is geprojecteerd ligt het stadion van FC Den Bosch. De gemeente 's-Hertogenbosch en het bestuur van FC Den Bosch zijn voornemens het stadion van FC Den Bosch te verbouwen. De verbouwing van het stadion is een ander initiatief en is niet m.e.r.-plichtig. De verbouwing van het stadion maakt geen onderdeel uit van de voorgenomen activiteit. Er zal wel een gezamenlijk gebruik zijn van parkeervoorzieningen. Bij de beschrijving van de effecten in het MER zal rekening worden gehouden met de effecten van het stadionegebruik (cumulatie van effecten). De verbouwing van het stadion wordt in dit verband meegenomen als autonome ontwikkeling.

¹ Ten behoeve van de bouw en exploitatie van het Sport- en vrijetijdscentrum De Vliert heeft de Ontwikkelingsmaatschappij Sport & Vrije Tijd 's-Hertogenbosch NV de "Verhuurmaatschappij De Vliert NV" opgericht. De Ontwikkelingsmaatschappij is enig aandeelhouder. De aandelen van de Ontwikkelingsmaatschappij zelf zijn in handen van de gemeente 's-Hertogenbosch.



Figuur 1.1: Bestaande sportvoorzieningen De Vliert en locatie SVC

Ten behoeve van het SVC dient het bestemmingsplan partieel te worden herzien. Vooruitlopend op de goedkeuring van dit bestemmingsplan, zal via een procedure ex. artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) om vrijstelling verzocht worden voor de herinrichting van de openbare ruimte en bouw van een sport- en vrijetijdscentrum. De milieu-effectrapportage is gekoppeld aan het artikel 19 besluit (het zogenaamde m.e.r.-plichtige besluit). Het doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven, door inzicht te verschaffen in de gevolgen voor het milieu als gevolg van het realiseren van de voorgenomen activiteit. Bij het opstellen van de milieu-effectrapportage moet aandacht worden besteed aan reëel in beschouwing te nemen alternatieven. Het milieu-effectrapport (MER) bundelt de resultaten van het onderzoek.

Het opstellen van de startnotitie vormt de eerste stap in de m.e.r.-procedure. De startnotitie is een belangrijke informatiebron en biedt belanghebbenden de gelegenheid om zich te informeren over de voorgenomen activiteit. De startnotitie is bedoeld om een ieder de gelegenheid te bieden opmerkingen te maken over de gewenste inhoud van het MER. Met het indienen van de startnotitie is de m.e.r.-procedure formeel van start gegaan.

Reacties op de startnotitie kunnen gericht worden aan het bevoegd gezag onder vermelding van *Startnotitie m.e.r. SVC De Vliert*.

Initiatiefnemer en Bevoegd Gezag

Als initiatiefnemer in de m.e.r.-procedure treedt op:

Verhuurmaatschappij De Vliert NV

Postbus 12345

5200 GZ 's-Hertogenbosch

Het te nemen m.e.r.-plichtige besluit betreft de vrijstelling ex artikel 19 Wro van het thans geldende bestemmingsplan. Het vrijstellingsbesluit wordt genomen door burgemeester en wethouders van de gemeente, tenzij de gemeenteraad de bevoegdheid omtrent het verlenen van vrijstelling naar zich toetrekt, zoals omschreven in artikel 19 lid 3 van de Wro. In dat geval dient het besluit te worden genomen door de gemeenteraad. Als bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure dient dan ook te worden aangemerkt:

Het College van burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch

Postbus 12345

5200 GZ 's-Hertogenbosch

1.3 Opbouw startnotitie

In deze startnotitie komt het volgende aan de orde:

- het doel, de aard en de omvang van de voorgenomen activiteit (hoofdstuk 2);
- de keuze van een locatie voor het SVC binnen de gemeente 's-Hertogenbosch (hoofdstuk 3);
- een beschrijving van de locatie in de huidige situatie (hoofdstuk 4);

- een aanduiding van de varianten en alternatieven voor de voorgenomen activiteit die in het MER in beschouwing worden genomen (hoofdstuk 5);
- een aanduiding van de milieu-effecten die worden verwacht en in het MER nader zullen worden onderzocht (hoofdstuk 6);
- een beschrijving gegeven van de procedures en besluiten die relevant zijn voor de voorgenomen activiteit (hoofdstuk 7).

2 De voorgenomen activiteit

2.1 Doel van de activiteit

Reeds geruime tijd bestaan er in de gemeente 's-Hertogenbosch plannen om te komen tot een geïntegreerd sport- en vrijetijdscentrum. Aanleiding hiertoe zijn onder andere de situatie rond de ligging, functie en bouwkundige (verouderde) staat van het Brabantbad, het IJstadion en sporthal De Vinkenkamp. Het doel is om deze voorzieningen te vervangen door een eigentijdse voorziening.

Clustering van deze en een aantal andere sportaccommodaties is om meerdere redenen aantrekkelijk. Een belangrijke reden is dat een geclusterd project op een efficiënte(re) wijze beheerd kan worden. Bovendien biedt een concentratie van voorzieningen voor consumenten voordelen en heeft daardoor een grotere aantrekkingskracht. Een clustering van voorzieningen betekent bijvoorbeeld een kwaliteitsverhoging van de accommodatie, het biedt 'voor-elk-wat-wils' en het maakt eveneens een langer verblijf mogelijk. Vanuit deze optiek wordt voorgesteld om zowel sportieve als recreatieve voorzieningen op één locatie samen te brengen.

Gaandeweg het onderzoek naar de gewenste vorm van clustering van sportvoorzieningen in het SVC is het recreatieaspect meer op de voorgrond getreden. Dit komt tot uiting in het soort voorzieningen die voor de verschillende doelgroepen zullen worden aangeboden en in de verblijfskwaliteit die in de accommodatie wordt gerealiseerd. Daarbij wordt een combinatie voorgestaan van sport- en leisuurefaciliteiten.

Het complex zal een markante vormgeving krijgen met een bovenlokale uitstraling.

Het doel van de voorgenomen activiteit is het realiseren van een geïntegreerd sport- en vrijetijdscentrum (SVC) dat voldoet aan de wensen van gebruikers van de deelactiviteiten maar tevens een meerwaarde biedt als geheel. Het SVC dient goed bereikbaar te zijn voor gebruikers en hinder voor de omgeving als gevolg van het gebruik van het SVC dient zoveel mogelijk te worden voorkomen of beperkt. Daarnaast dient het een positieve bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de bestaande bebouwde omgeving door een accent op de kwaliteitsaspecten en de uitstraling van het complex.

2.2 Aard en omvang van de voorgenomen activiteit

De beoogde locatie voor het SVC is gelegen in het sportpark De Vliert. De locatie voor het SVC (exclusief parkeergelegenheid) heeft een oppervlakte van ca. 2,1 ha. In de prognoses wordt uitgegaan van in totaal ruim 1 miljoen bezoekers per jaar.

Belangrijke elementen van het SVC zijn de ijs(hockey)hal, het zwembad en de sporthal. Verder maken de volgende 'additionele' gezondheids- en recreatievoorzieningen onderdeel uit van het SVC:

- fitness- en aerobics;

- squash;
- sauna;
- recreatie-ondersteunende horecavoorzieningen;
- sportshop.

In de doelstelling voor de voorgenomen activiteit is aangegeven dat het SVC goed bereikbaar dient te zijn voor de verschillende gebruikers. Om dit te kunnen bewerkstelligen zal in het MER worden uitgegaan van een goede ontsluiting voor de verschillende vormen van vervoer. Eerder onderzoek heeft aangetoond dat de huidige ontsluiting de verwachte verkeerstoename als gevolg van het SVC moet kunnen verwerken. In het MER zal dit nader worden onderbouwd.

De bewegwijzering speelt bij de ontsluiting een belangrijke rol. Een goede bewegwijzering, onder andere vanaf de snelwegen A2 en A59 maakt de locatie beter bereikbaar en voorkomt (een deel van de) overlast in de omgeving.

Het SVC bevat een aantal functies, die bezoekers (zowel recreatief als sportief) en toeschouwers genereren. Daarbij valt te denken aan het zwemmen (recreatief en sportief), het schaatsen (recreatief en sportief), sauna, squash, fitness, aerobics en zaalsporten. De functies roepen een parkeerbehoefte op die varieert tussen de 350 en 700 plaatsen (piekbelasting dagperiode, enkele keren per maand).

Bij en rond het stadion, op het terrein van sportpark De Vliert, zullen ten behoeve van het stadion in ieder geval meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan de huidige 400. Door een goede programmering zal er voor gezorgd worden dat bij wedstrijden in het stadion van de FC Den Bosch (op zaterdagavonden), er geen piek zal zijn in het bezoek aan het SVC.

Door het creëren van voldoende parkeergelegenheid en bijvoorbeeld het tijdelijk afsluiten van bepaalde routes voor de aanvang van voetbalwedstrijden, zal parkeeroverlast in de omringende woonwijken zoveel mogelijk worden voorkomen.

3 Locatiekeuze

Er zijn door de gemeente 's-Hertogenbosch in een vooronderzoek een aantal potentiële locaties in beschouwing genomen die mogelijk geschikt zijn voor de realisering een SVC. Deze locaties zijn getoetst op een aantal criteria met betrekking tot de omvang, de ligging en de haalbaarheid. Uit dit onderzoek zijn twee locaties overgebleven, te weten: de locatie De Vliert en de locatie Brabanthallen [1].

Vervolgens is in opdracht van het gemeentebestuur van 's-Hertogenbosch voor deze locaties in 1990 een gedetailleerder locatie-onderzoek verricht [2]. De locaties zijn op basis van een aantal locatie-aspecten met elkaar vergeleken. In het navolgende worden per beoordelingsaspect de belangrijkste resultaten van deze studie kort weergegeven.

- Bereikbaarheid en veiligheid

Er dient gestreefd te worden naar een centrale ligging en goede bereikbaarheid met het openbaar of langzaam vervoer ten opzichte van het verzorgingsgebied. Op deze wijze kan namelijk het autogebruik worden beperkt. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en het milieu. Locatie *De Vliert* heeft een 'groen' karakter, is goed omringd door woonwijken en er bevinden zich scholen en kantorencomplexen in de directe omgeving. De ontsluiting per trein (NS-station 's-Hertogenbosch-Oost), bus, (brom)fiets en te voet is goed.

Locatie *Brabanthallen* is een minder centraal gelegen locatie met een industrieel karakter. In de directe omgeving is sprake van veel bedrijvigheid. Dit heeft tot gevolg dat het (vracht)verkeer nabij de locatie relatief druk is. Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid voor bijvoorbeeld fietsers. De ontsluiting voor openbaar vervoer is redelijk goed. De verkeersdruk en de minder centrale ligging maken dat locatie *Brabanthallen* ten opzichte van locatie *De Vliert* minder goed scoort.

- Groene buitenstructuur

De aanwezigheid van stedelijk groen in de omgeving van de locatie draagt bij aan de kwaliteit van de locatie. Aantasting van belangrijke natuurwaarden wordt echter negatief gewaardeerd.

De ruimtelijke kwaliteit van locatie *De Vliert* (groen karakter) is groter dan van locatie *Brabanthallen* (industrieel karakter). De natuurwaarde van de beide locaties is beperkt en vormt als zodanig geen belemmering voor het realisering van een SVC.

- Ontwikkelingsmogelijkheden

Met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen moet de locatie over voldoende ruimte beschikken voor eventuele uitbreidingen

Voor beide locaties geldt dat er voldoende buitenruimte beschikbaar is voor eventuele uitbreidingen. Beide locaties scoren voor dit aspect positief.

- **Aansluiting op bestaande sportvoorzieningen**

Een dergelijke locatie biedt een meerwaarde vanwege de reeds aanwezige sportvoorzieningen en omdat de locatie vanuit het verleden reeds bekend staat als een locatie waar sportactiviteiten plaatsvinden.

Locatie *De Vliert* scoort voor dit aspect beter dan locatie *Brabanthallen*, omdat in de huidige situatie reeds een sportpark (*De Vliert*) aanwezig is. De aanwezigheid van sportvoorzieningen als tennis(buiten)banen en voetbalvelden sluit goed aan op de faciliteiten die het SVC biedt. Bij locatie *Brabanthallen* zijn in de huidige situatie geen sportvoorzieningen aanwezig.

- **Beschikbaarheid**

De Verhuurmaatschappij De Vliert NV wil het SVC op korte termijn realiseren. De beschikbaarheid van de locatie is in dit verband van belang. De locatie De Vliert is direct beschikbaar. Niet duidelijk is op welke termijn locatie Brabanthallen beschikbaar is. Voor deze locatie geldt dat gebouwen moeten worden afgebroken alvorens met de bouw van een nieuw complex kan worden begonnen.

Bovenstaande resultaten zijn samengevat in tabel 3.1. Voor de vergelijking van de locaties is gebruik gemaakt van een drie-puntsschaal:

- : de locatie scoort negatief ten aanzien van het betreffende aspect;
- 0 : de locatie scoort neutraal ten aanzien van het betreffende aspect,
- + : de locatie scoort positief ten aanzien van het betreffende aspect.

Tabel 3.1: Vergelijking van locatie *De Vliert* en locatie *Brabanthallen*

Criteria	locaties	
	De Vliert	Brabanthallen
1. bereikbaarheid (locale functie) en veiligheid	+	0
2. sportieve, groene buitenstructuur	+	-
3. ontwikkelingsmogelijkheden	+	+
4. aansluiting bestaande sportvoorzieningen	+	-
5. beschikbaarheid	+	-

Uit de tabel is af te lezen dat voor de realisatie van een geclusterd sport- en vrijetijdscentrum de locatie *De Vliert* de voorkeur verdient. Dit wordt met name veroorzaakt door de gunstiger en aantrekkelijker ligging van *De Vliert* en de mogelijkheid om (direct) gebruik te maken van reeds aanwezige voorzieningen. Voor de realisatie van het SVC wordt dan ook uitgegaan van de locatie *De Vliert*.

4 Huidige situatie

4.1 Algemeen

De locatie De Vliert ligt in het oostelijke deel van de gemeente tegen de grens met de gemeente Rosmalen. De locatie voor het SVC omvat niet het gehele sportterrein De Vliert, maar alleen het gedeelte ten westen van het stadion van FC Den Bosch. Het gebied wordt verder ingesloten door de spoorlijn 's Hertogenbosch-Nijmegen aan de noordzijde en de Aartshertogenlaan aan de zuidzijde. Aan de westzijde grenst het sportpark aan de Bruistensingel/van Grobbendoncklaan. De ligging van de locatie De Vliert in groter verband is aangegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Ligging van locatie De Vliert

De locatie

Het deel van sportpark De Vliert waarop het SVC met de bijbehorende voorzieningen is geprojecteerd bevat in de huidige situatie een aantal voetbalvelden en een tenniscomplex.

De omgeving

Aan de zuidzijde van de locatie ligt achter de Aartshertogenlaan de woonwijk Graafsewijk. Aan de noordzijde loopt de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen. Aan de westzijde bevindt zich een aantal sportvelden. Aan de oostzijde van de locatie ligt het stadion van FC Den Bosch.

Autonome ontwikkeling

In het kader van de structuurvisie die door de gemeenten 's-Hertogenbosch en Rosmalen voor het gebied De Vliert/Hintham-Noord is opgesteld worden voorstellen gedaan voor de ruimtelijke en functionele invulling van het gebied. Voor het gebied De Vliert behoort de aanleg van een nieuw sportcluster tot de eerste fase van het plan [3].

De gemeente 's-Hertogenbosch en het bestuur van FC Den Bosch zijn voornemens het stadion van FC Den Bosch te verbouwen. Er is een basisovereenstemming over een klein, compact en modern stadion, met een kleinere bezoekerscapaciteit dan het huidige stadion. De locatie van het stadion blijft daarbij gehandhaafd [4].

4.3 Verkeer, ontsluiting en parkeren

Huidige situatie*Het openbaar vervoer*

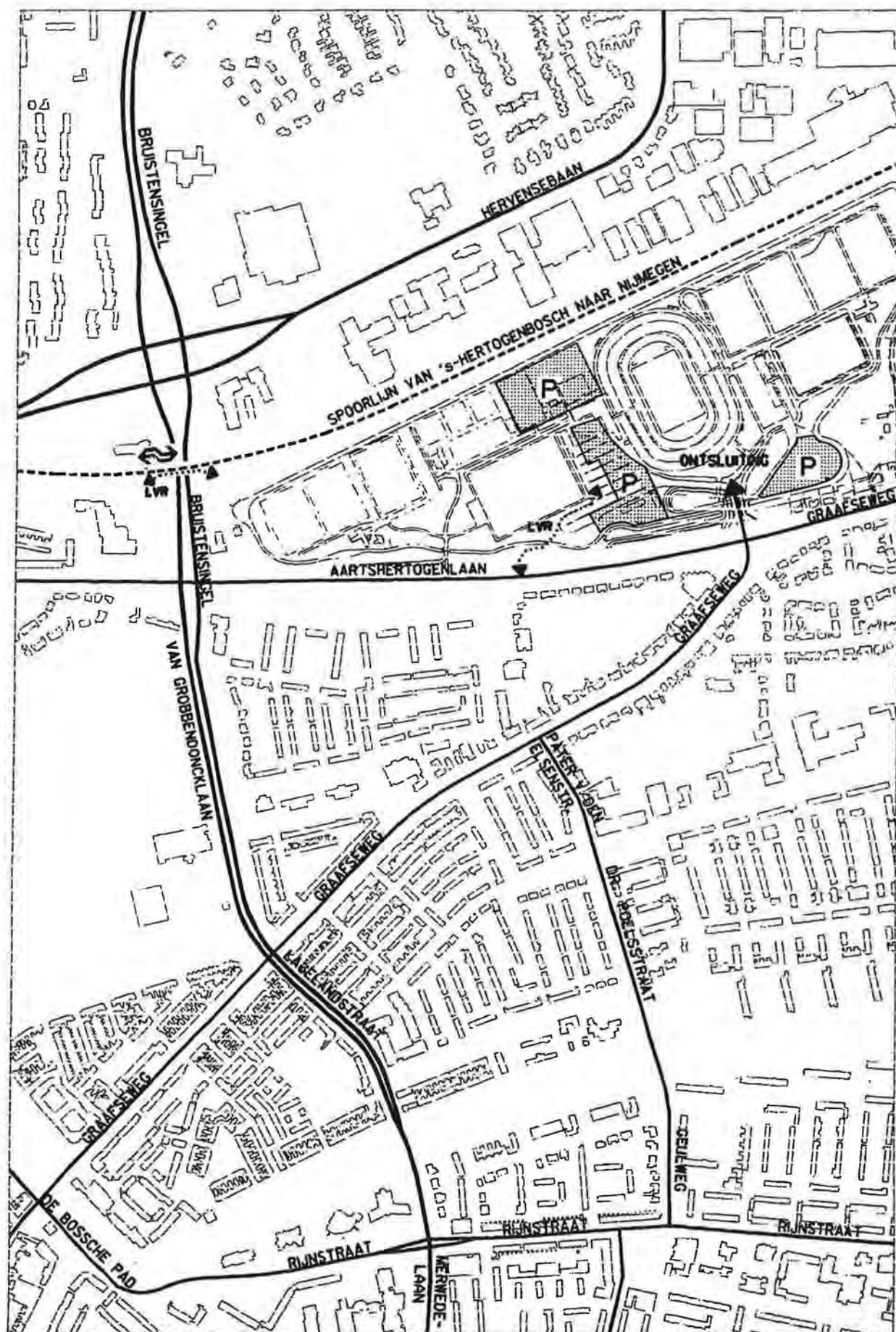
De locatie ligt op loopafstand (ca. 500 m) van het NS-station 's-Hertogenbosch-Oost. Bij dit station bevindt zich tevens een bushalte voor zowel stad- als streekvervoer. Bovendien rijdt er een regionale busdienst via de Aartshertogenlaan met een halte nabij het sportpark. De locatie is in de huidige situatie goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

De auto

De bestaande entree van het sportpark ligt aan het kruispunt Aartshertogenlaan/Graafseweg. In figuur 4.3 is de ontsluiting van de locatie weergegeven. Eerder onderzoek geeft aan dat het verkeer van zowel het stadion als het SVC via de bestaande infrastructuur kan worden afgewerkt.

Het langzaamverkeer

De bereikbaarheid per (brom)fiets en te voet is goed. Het sportpark is via de Graafseweg en de Aartshertogenlaan aangesloten op het netwerk van fietspaden in de stad. Bovendien grenst de locatie aan woonwijken en een schoolcomplex. De centrale ligging en de kwaliteit van de bestaande infrastructuur zorgen voor een goede bereikbaarheid.



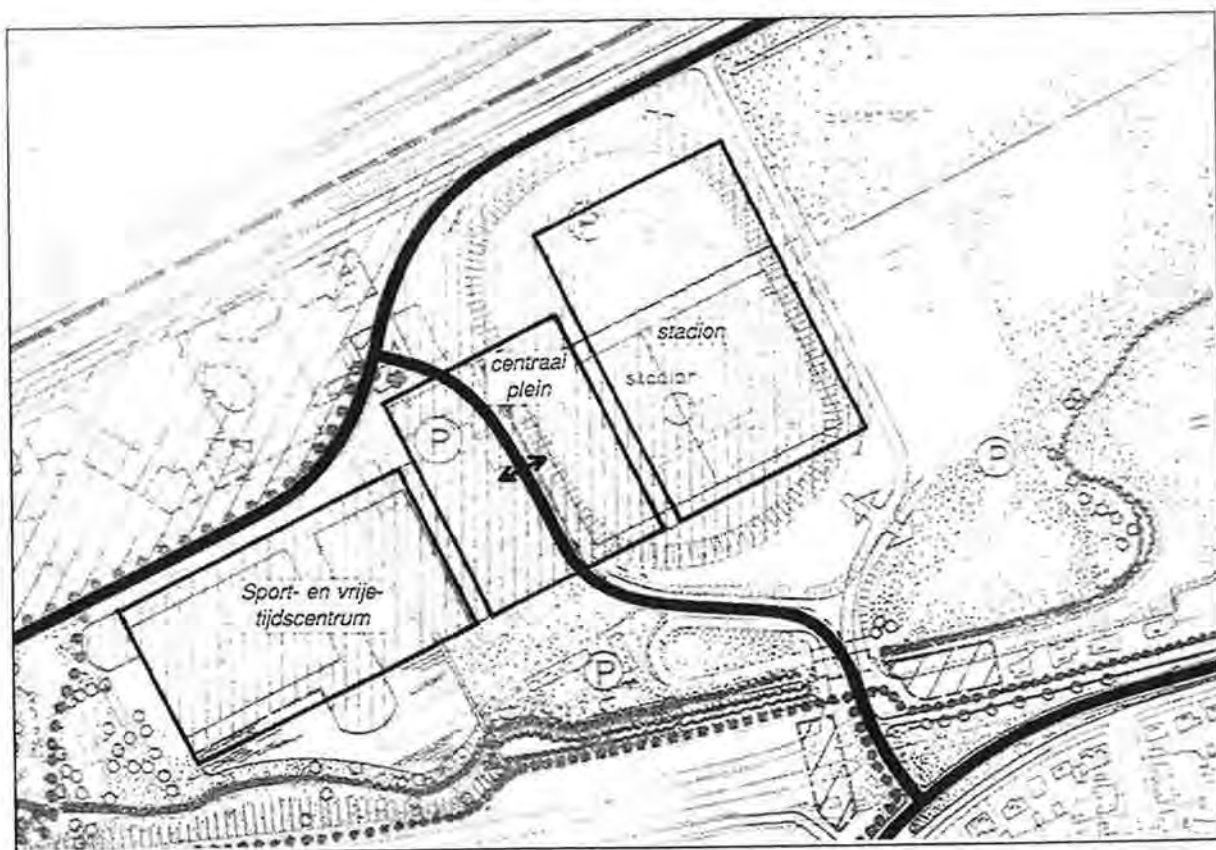
Figuur 4.3: Ontsluiting locatie de Vliert

Parkeergelegenheid

In de bestaande situatie zijn er rondom het stadion van FC Den Bosch circa 400 parkeerplaatsen aanwezig. Jaarlijks zijn er een aantal piekmomenten waarop er sprake is van overlast van parkerende auto's in de directe (woon)omgeving van de entree van het stadion. Een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is gewenst [3]. Ook ten aanzien van het aantal stallingsplaatsen voor fietsers en bromfietzers is uitbreiding gewenst.

Autonome ontwikkeling

Reeds enige tijd speelt de wens om de doorgaande verkeersroute langs De Vliert en door Hintham om te leggen. Een voorstel in de structuurvisie die door de gemeenten 's-Hertogenbosch en Rosmalen is opgesteld voor het gebied De Vliert/Hintham-Noord is om een nieuwe structuurweg langs het spoor aan te leggen [3]. De komst van deze weg aan de noordzijde van De Vliert verlicht de autodruk van het bestaande tracé van de Aartshertogenlaan en de Graafsebaan. De barrièrewerking van de weg door Hintham zal dan sterk verminderen. Opgemerkt dient te worden dat de komst van deze nieuwe weg samenhangt met de overige ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in het gebied De Vliert/Hintham-Noord (o.a. samenhangend met de voorgenomen uitbreiding van het woongebied Hintham-Noord, zie Structuurvisie). Een planologische reservering van de ruimte is echter voorwaarde bij verdere ruimtelijke ontwikkelingen in sportpark De Vliert.



Figuur 4.4: Toekomstige situatie met mogelijke ontsluiting

In het beleidsplan Verkeer en Vervoer van de gemeente 's-Hertogenbosch is aangegeven dat het openbaar vervoer en het fietsverkeer wordt gestimuleerd [5].

Verder zijn er de eerdergenoemde plannen voor de verbouw van het stadion van FC Den Bosch. Het verbouwde stadion zal ca. 4.500 zitplaatsen hebben. Bij de raming van de parkeerbehoefte is hiermee rekening gehouden.

4.4 Abiotische aspecten

4.4.1 Bodem en water

Huidige situatie

De locatie bestaat voornamelijk uit een zandige ondergrond afgedekt met een laag teelaarde en gemengde grond. Het gebied heeft een gemiddelde terreinhoogte van 2,90 m +NAP [3].

In het kader van de locatie-keuze is een bodem- en grondwateronderzoek verricht [2]. Op de bouwlocatie is geen verontreiniging aangetroffen. Wel zijn sporen gevonden op een drietal locaties rondom het bouwterrein, namelijk op de westelijke lobbe van het parkeerterrein en op twee plaatsen bij het ijsstadion. Er is sprake van lichte verontreiniging die momenteel verder wordt onderzocht.

De locatie valt onder het waterkwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het waterschap de Maaskant. Het waterpeil in de waterloop rondom het sportcomplex bedraagt ca. 1,80 m +NAP. Het gebied wordt momenteel onderbemalen [3]. Handhaving van de waterlopen is in principe nodig ten behoeve van de waterhuishoudkundige toestand.

Autonome ontwikkeling

Ten aanzien van het aspect bodem en water worden vooralsnog geen relevante autonome ontwikkelingen verwacht.

4.4.2 Lucht en geluid

Huidige situatie

Er zijn geen gegevens bekend over de luchtkwaliteit in de huidige situatie. In het kader van het MER zullen gegevens worden opgevraagd bij gemeente- en provinciale overheden.

De locatie valt binnen de 300 m geluidszone van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen. Ter indicatie van de huidige geluidssituatie kan worden aangegeven dat op een afstand van 100 m van het spoor sprake is van 62.73 Db(A) [3].

De geluidsbelasting van de omliggende wegen in de huidige situatie (1993) is door de gemeente 's-Hertogenbosch berekend [7].

Autonome ontwikkeling

Er zijn momenteel geen autonome ontwikkelingen bekend die kunnen leiden tot een relevante wijziging in de huidige lucht- en geluidssituatie.

4.4.3 Landschap, cultuurhistorie en geomorfologie

Huidige situatie

De ruimtelijke kwaliteit van locatie De Vliert wordt in de huidige situatie voornamelijk bepaald door het aanwezige water (de gracht rondom het sportpark), het groen en de bomengroepen en de aanwezige hoogteverschillen langs de Aartshertogenlaan.

De Graafseweg en de Vliertsesteeg zijn historisch geografisch belangrijke elementen.

Autonome ontwikkeling

De voorgenomen verbouw van het stadion zal het ruimtelijk beeld van de locatie De Vliert veranderen.

4.5 Biotische aspecten

Huidige situatie*Flora en vegetatie*

Vooralsnog wordt er op basis van beschikbare gegevens van uitgegaan dat de vegetatie die in de huidige situatie in het park voorkomt geen grote natuurwaarde heeft. De belangrijkste reden voor het afwezig zijn van natuurwaarden is het beheer dat is gericht op sportief en recreatief gebruik. In het MER zal worden nagegaan of deze aanname correct is.

Fauna

Op basis van beschikbare gegevens wordt er vooralsnog van uitgegaan dat het park geen belangrijke, moeilijk vervangbare rol heeft als broed-, foerageer- of verblijfplaats voor vogels of andere fauna. In het MER zal worden nagegaan of deze aanname correct is.

Autonome ontwikkeling

Relevante autonome ontwikkelingen voor vegetatie en fauna zijn niet te verwachten.

5 Varianten en alternatieven

5.1 Varianten

De voorgenomen activiteit is beschreven in hoofdstuk 2. In het MER zal worden nagegaan of er varianten voor onderdelen van de voorgenomen activiteit kunnen worden ontwikkeld. Hierbij wordt gedacht aan de volgende aspecten:

Beheer en inrichting

Ten aanzien van beheer en inrichting kunnen verschillende varianten worden ontwikkeld die betrekking hebben op aspecten zoals watergebruik en energiegebruik.

Verkeer en vervoer

Voor het aspect verkeer en vervoer zullen verschillende varianten worden ontwikkeld die betrekking hebben op de kwaliteit van de openbaar vervoervoorzieningen, de ontsluitingsroute voor het autoverkeer en de omvang en ligging van de parkeervoorzieningen.

Van deze varianten zullen de effecten worden beschreven en vergeleken. Op basis van de effectvergelijking kan worden bepaald hoe het voorkeurs-alternatief eruit ziet. Daarnaast kan uit de varianten een meest milieuvriendelijk alternatief worden samengesteld.

5.2 Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief kan worden gedefinieerd als het alternatief waarbij de nadelige milieu-effecten het kleinst zijn. Het meest milieuvriendelijk alternatief is in dit verband een verdere optimalisatie van aspecten met betrekking tot verkeer en vervoer en inrichting van het terrein die vanuit milieu-oogpunt het meest gunstig is. Het meest milieuvriendelijk alternatief kan pas worden samengesteld na de beschrijving en vergelijking van de milieu-effecten.

Bij het opstellen van het meest milieuvriendelijke alternatief zal onder andere aandacht worden besteed aan de mogelijkheden van:

- optimalisering openbaar vervoer;
- optimalisering ontsluitingsroute autoverkeer;
- optimalisering ontsluiting langzaam verkeer (fiets, voet, brommer);
- optimalisering parkeervoorzieningen;
- inrichting en beheer: energiezuinige voorzieningen, milieuvriendelijk water- en afvalstelsel.

5.3 Nulalternatief

Naast een meest milieuvriendelijk alternatief en een voorkeursalternatief dient een nulalternatief te worden beschreven. Het nulalternatief kan worden gedefinieerd als de situatie waarin de voorgenomen activiteit niet zal worden uitgevoerd. In dit geval betekent dat handhaving van de huidige situatie met (verouderde) sportvoorzieningen verspreid over de stad. De ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente zullen in dat geval beperkt blijven tot de ontwikkelingen waarover reeds bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Het nulalternatief zal de functie vervullen van referentiesituatie voor de beschrijving van de effecten van de voorgenomen activiteit en de varianten en alternatieven.

6 Effecten

6.1 Algemeen

In het MER zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden beschreven. In de studie naar de milieu-effecten van het sport- en vrijetijdscentrum zijn vooral de milieu-effecten als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het SVC van belang. Het betreft met name de volgende effecten:

- bereikbaarheid van de locatie;
- overlast als gevolg van parkeren in de omgeving van het SVC;
- geluidhinder als gevolg van toename van het verkeer;
- luchtverontreiniging langs de weg.

Daarnaast zal aandacht worden besteed aan de effecten als gevolg van de inrichting van het terrein, zoals effecten op bodem en (grond)water als gevolg van aanlegwerkzaamheden en de effecten van het gebruik van de inrichting, zoals geluidemissie vanuit de inrichting.

In het MER zal worden aangegeven of de effecten tijdelijk of permanent, omkeerbaar of onomkeerbaar, op korte of op lange termijn spelen en of cumulatie van effecten optreedt. Zowel de positieve als de negatieve effecten worden aangegeven. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de milieu-effecten die per variant of alternatief verschillend (onderscheidend) zijn.

De beschrijving van de effecten zal wat betreft het detailniveau worden afgestemd op het niveau dat relevant is voor het (m.e.r.-plichtige) besluit. Bij de beschrijving van de ingrepen zal voor zover relevant onderscheid worden gemaakt naar "aanleg" en "gebruik". Indicatief zal ook aandacht worden besteed aan de periode na gebruik (sluiting, afbraak, afwerking).

Bij de beschrijving van de effecten en de vergelijking van alternatieven dient de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (het nulalternatief) als referentiekader.

6.2 Verkeer, vervoer en ontsluiting

In het MER wordt een beschrijving gegeven van de effecten van het SVC op het verkeer- en vervoersysteem binnen een straal van ongeveer 10 km rond de locatie.

Ontsluiting

In het MER wordt voor de verschillende vervoersvormen nagegaan welke ontsluitingsroute het meest gunstig is en in hoeverre met behulp van een goede bewegwijzering de gewenste ontsluiting van de locatie kan worden gerealiseerd. Daarbij zal onderscheid worden gemaakt tussen bezoekers uit 's-Hertogenbosch en bezoekers uit de grotere regio.

Bereikbaarheid

Voor het aspect bereikbaarheid wordt op basis van de intensiteit-capaciteitverhouding aangegeven waar op het wegennet zich knelpunten voor zullen doen.

Mobiliteit

Het aspect mobiliteit wordt beschreven door de auto-intensiteiten op wegvakniveau in beeld te brengen. Het openbaar-vervoergebruik wordt per lijn weergegeven.

Veiligheid

De verkeersveiligheid in de omgeving kan door een toename van de verkeersintensiteit afnemen. In het MER zal hieraan aandacht worden besteed.

Parkeerverlast

Ten behoeve van de bezoekers van het SVC is voldoende parkeercapaciteit noodzakelijk om hinder voor de woonomgeving te voorkomen. In het MER zal onder andere worden nagegaan of ook bij een piekbelasting voldoende parkeercapaciteit aanwezig is om parkeerhinder te voorkomen. Daarbij zal rekening worden gehouden met de effecten als gevolg van het gelijktijdig plaatsvinden van evenementen in het stadion van FC Den Bosch.

6.3 Abiotische aspecten

6.3.1 Bodem en water

In het MER zal een beschrijving worden gegeven van de effecten van aanleg en gebruik op bodem en water. Daarbij wordt aandacht besteed aan de gevolgen van specifieke ingrepen zoals grondwaterstandverandering, ophoging van het terrein, afgravingen en de aanleg van voorzieningen. Ook zal aandacht worden geschonken aan de effecten in de gebruiksfase op de bodem-en grondwaterkwaliteit van de locatie en de omgeving.

6.3.2 Lucht en geluid

De effecten op lucht en geluid als gevolg van werkzaamheden op de locatie tijdens de aanlegfase worden kwalitatief beschreven. Ook de geluidbelasting van de sportieve en recreatieve activiteiten op en rond het SVC tijdens de gebruiksfase worden besproken, inclusief de cumulatie van geluid als gevolg van gebruik van het stadion.

Verder zal in het MER worden ingegaan op de invloed van het verkeer dat door het SVC wordt gegenereerd op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit in het studiegebied. Op basis van prognoses ten aanzien van verkeer en vervoer zal hierover in het MER informatie worden gegeven.

6.3.3 Landschap, cultuurhistorie en geomorfologie

In het MER zal bij de beschrijving van de gevolgen een overzicht worden gegeven van de optredende veranderingen in de visueel-ruimtelijke kwaliteit van het landschap als gevolg van de aanleg en de aanwezigheid van het SVC. Daarnaast wordt nagegaan of cultuurhistorisch of geomorfologisch waardevolle elementen of patronen worden aangetast als gevolg van de voorgenomen activiteit.

6.3.4 Woon- en leefmilieu

In het MER zal aandacht worden besteed aan de effecten van de voorgenomen activiteit op het woon- en leefmilieu in de directe omgeving van het SVC. De effecten zullen voor een deel samenvallen met de toename van de verkeersintensiteit en de activiteit rond het SVC door het aankomen en vertrekken van bezoekers. Daarbij moet gedacht worden aan lokale rustverstoring, geluidhinder en aspecten met betrekking tot sociale veiligheid.

Daarnaast is er ook op een hoger schaalniveau (stad en regioniveau) sprake van wijzigingen in het woon- en leefmilieu bijvoorbeeld door verbetering van sportieve- en recreatieve voorzieningen voor een grote groep gebruikers.

6.4 Biotische aspecten

Wanneer het terrein wordt ingericht en aangelegd kunnen in principe bepaalde ecologische relaties in het gebied verstoord raken. Ook worden ter plaatse vegetaties verwijderd. Gezien de beperkte waarde van de aanwezige vegetaties in de huidige situatie zijn de effecten naar verwachting gering. Indien zinvol worden ook de indirecte effecten op de natuur beschreven, bijvoorbeeld als gevolg van verstoring door geluidhinder of visuele hinder.

6.5 Effectvergelijking

De verschillende alternatieven worden ten aanzien van de effecten onderling vergeleken. De huidige situatie en de autonome ontwikkeling dient hierbij als referentiekader.

7 Procedures en besluiten

Algemeen

De verplichting tot het opstellen van een MER richt zich op het te nemen besluit omtrent het verlenen van vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de ruimtelijke ordening.

Vooruitlopend op de actualisering van het vigerende bestemmingsplan, middels partiële herziening, dienen Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant in de vrijstellingsprocedure vooraf een zogenaamde verklaring van geen bezwaar af te geven. Het college van burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch (danwel de gemeenteraad indien zich de situatie voordoet als bedoeld in artikel 19 lid 3 Wro waarbij de gemeenteraad de bevoegdheid naar zich toetrekt) beslist uiteindelijk omtrent het verlenen van vrijstelling.

Naast verlening van vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan is een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer noodzakelijk. Daarnaast moeten nog de volgende vergunningen worden aangevraagd:

- bouwvergunning;
- vergunning voor lozing op het gemeentelijk vuilwaterriool.

Procedure milieu-effectrapportage

De procedure ex artikel 19 Wro en de m.e.r.-procedure zijn op elkaar afgestemd. In figuur 3.1 is de te volgen procedure schematisch weergegeven [6]. Hierin zijn de wettelijke termijnen en de globale planning aangegeven. Het schema wordt in deze paragraaf kort toegelicht.

Opstellen en bekendmaken startnotitie

Het voornemen wordt door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag gepresenteerd in de vorm van een startnotitie. Het bevoegd gezag maakt vervolgens het voornemen publiekelijk bekend en legt de startnotitie gedurende vier weken ter inzage. De startnotitie wordt tevens aan de wettelijke adviseurs gezonden en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.).

Inspraak, advies en vaststellen richtlijnen

Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld schriftelijke opmerkingen in te dienen bij het bevoegd gezag. Aan de hand van de startnotitie en de ingekomen opmerkingen adviseert de Commissie m.e.r. het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER. Ook de overige wettelijke adviseurs brengen een advies uit. Mede op basis van ingekomen adviezen stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast.

Opstellen MER

De initiatiefnemer stelt vervolgens het MER op. Hierin wordt inzicht verschaft in het doel van het voornemen en de mogelijke alternatieven en varianten. Verder worden op een zo objectief mogelijke wijze de (milieu)gevolgen van het voornemen en de mogelijke alternatieven in beeld

gebracht. De informatie in het MER dient als hulpmiddel bij de besluitvorming.

Voorlichting, inspraak, toetsing en advisering

Het MER moet vervolgens door het bevoegd gezag aanvaardbaar bevonden worden. Hierna wordt het MER ter inzage gelegd en aan de wettelijke adviseurs en de Commissie m.e.r. gezonden. In deze fase is er opnieuw gelegenheid tot inspreken. De gemaakte opmerkingen kunnen worden toegelicht tijdens een hoorzitting. De Commissie m.e.r. toetst het MER op volledigheid en juistheid, mede aan de hand van de inspraakreacties, en adviseert het bevoegd gezag hierover.

Besluitvorming

Het m.e.r.-plichtige besluit is de vrijstelling ex. artikel 19 van de Wro (vooruitlopend op de actualisering van het bestemmingsplan).

Evaluatie

Indien het besluit wordt genomen moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiervoor wordt gelijktijdig met het besluit een evaluatieprogramma opgesteld. Het evaluatieverslag zal ter inzage worden gelegd.

Betrokkenen

Initiatiefnemer

De Verhuurmaatschappij De Vliert NV is initiatiefnemer voor het SVC.

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag is het college van burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch. Het bevoegd gezag heeft als functie het publiceren van de startnotitie, het vaststellen van de richtlijnen, het aanvaarden en publiceren van het MER en het nemen van het besluit.

Commissie m.e.r.

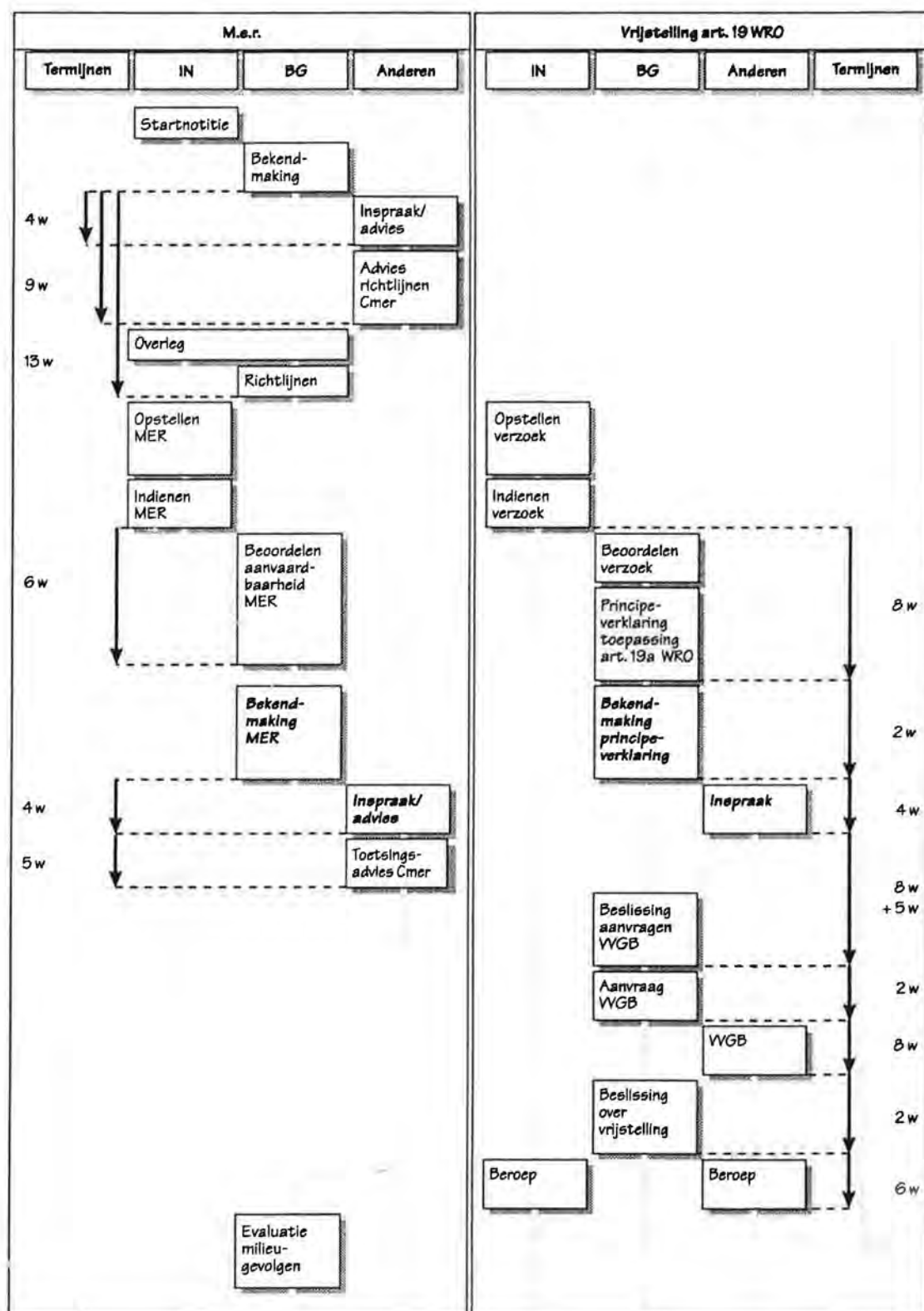
De Commissie m.e.r. is een commissie bestaande uit onafhankelijke deskundigen. De Commissie adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen en de kwaliteit en de volledigheid van het MER. Zij neemt daarbij ook de inspraakreacties in beschouwing.

Overige wettelijke adviseurs

Deze adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen, de kwaliteit van het MER en de alternatieven.

Insprekers

Burgers, belangengroeperingen, bedrijfsleven etc. Deze kunnen inspreken op de startnotitie en het MER.



Figuur 7.1: M.e.r.- procedure en artikel 19 Wro-procedure [6]

Literatuur

1. Clusteronderzoek 's-Hertogenbosch. Definitiefrapport deel I. Economisch Research Consultants b.v., 1988.
2. Sport- en vrijetijdscentrum 's-Hertogenbosch. Markt- en exploitatieonderzoek t.a.v. clustering. Grontmij, 1990.
3. Structuurvisie Hintham-Noord/Sportpark de Vliert. Gemeente 's-Hertogenbosch en gemeente Rosmalen, 1991.
4. Voortgang ontwikkeling stadionplannen en vaststelling gemeentelijke randvoorwaarden. Raadsvoorstel gemeente 's-Hertogenbosch, 16 februari 1995.
5. Beleidsplan verkeer en vervoer. Gemeente 's-Hertogenbosch, november 1991.
6. Handleiding Milieu-effectrapportage, besluiten voor een leefbaar Nederland. Ministerie van VROM, LNV, 1994.
7. Geluidconsequenties sportcluster De Vliert - Wegverkeerslawaaï. Gemeente 's-Hertogenbosch, 1994 (interne rapportage).
8. Ontwerp-bestemmingsplan Sport- en Vrijetijdscentrum De Vliert, gemeente 's-Hertogenbosch, 1994.
9. Locatiekeuze sportclustering. Collegebesluit gemeente 's-Hertogenbosch, 12 december 1989.
10. Bouw Sport- en Vrijetijdscentrum op de Vliert en oprichting van de Ontwikkelingsmaatschappij Sport en Vrije Tijd 's-Hertogenbosch NV, Raadsvoorstel gemeente 's-Hertogenbosch, 16 september 1993.
11. Realisatie van het Sport- en Vrijetijdscentrum De Vliert: de publiek-private samenwerking met Libéma Vrijetijdsparken B.V., Raadsvoorstel gemeente 's-Hertogenbosch, 22 december 1994.