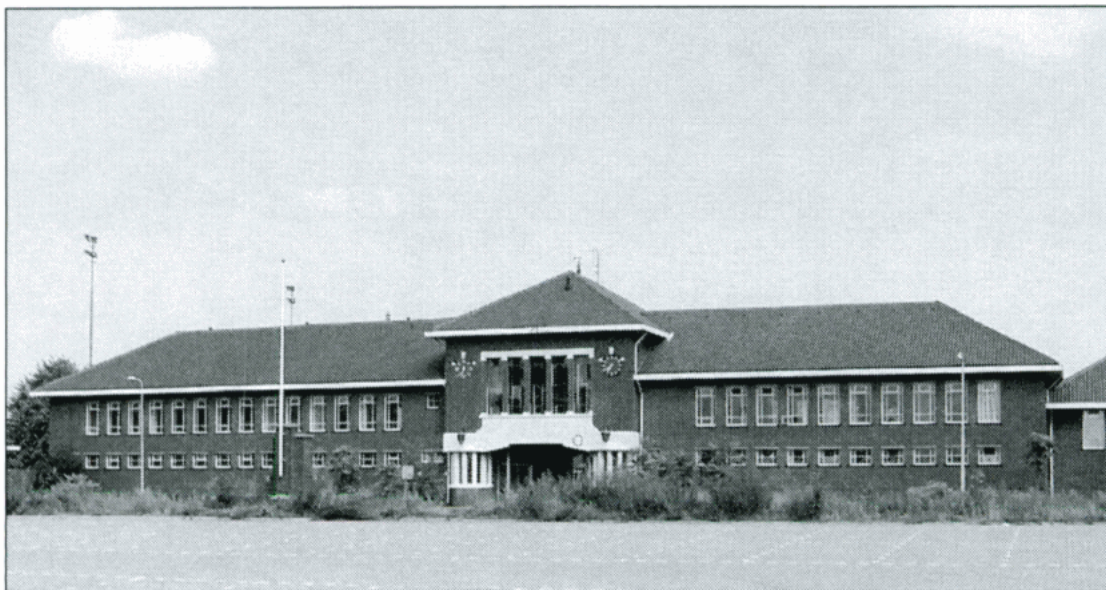


DESIGNER OUTLET CENTRE ROERMOND



MILIEUEFFECTRAPPORT HOOFDRAPPORT

MAART 2000



HASKONING
Ingenieurs- en
Architectenbureau



**INHOUDSOPGAVE**

	blz.
1. INLEIDING	1
1.1 Aanleiding tot de milieueffectrapportage	1
1.2 Doelstelling milieueffectrapportage	3
1.3 Leeswijzer	3
2. WAT IS EEN OUTLET CENTRE?	4
3. ACHTERGROND EN DOEL	6
3.1 Achtergrond	6
3.2 Vestigingsplaatscriteria	6
3.3 Doel	8
4. BELEID EN BESLUITEN	9
4.1 Kader ten aanzien van verkeer en vervoer	9
4.1.1 Rijk	9
4.1.2 Provincie Limburg	10
4.1.3 Gemeente Roermond	11
4.2 Kader ten aanzien van ruimtelijke ordening	12
4.2.1 Rijk	12
4.2.2 Provincie Limburg	14
4.2.3 Gemeente Roermond	16
4.3 Kader ten aanzien van milieu	17
4.3.1 Rijk	17
4.3.2 Provincie Limburg	20
4.4 Kader ten aanzien van detailhandel	20
4.4.1 Rijk	20
4.4.2 Provincie Limburg	27
4.4.3 Gemeente Roermond	27
4.5 Overige plannen Gemeente Roermond	28
4.6 Reeds genomen besluiten	29
4.7 Nog te nemen besluiten	30
4.8 Procedurele aspecten	30
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING	32
5.1 Locatie	32
5.2 Verkeer en vervoer	34
5.2.1 Inleiding	34
5.2.2 Bestaande situatie Verkeer en Vervoer	36
5.2.3 Autonome ontwikkeling Verkeer en Vervoer	45
5.3 Lucht	51
5.3.1 Bestaande toestand	51
5.3.2 Autonome ontwikkeling	54
5.4 Geluid	55
5.5 Landschap en cultuurhistorie	57



6.	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	59
6.1	Voorgenomen activiteit	59
6.1.1	Uitwerking activiteit	59
6.1.2	Bezoekersaantallen	62
6.1.3	Herkomst bezoekers	65
6.1.4	Verkeer en vervoer	67
6.1.5	Parkeren	75
6.2	Herkomstvariant	78
6.2.1	Verkeer en vervoer	78
6.3	Nulalternatief	80
6.4	Meest milieuvriendelijk alternatief	80
7.	MOGELIJKE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	81
7.1	Voorgenomen activiteit	81
7.1.1	Effecten op verkeer en vervoer	81
7.1.2	Effecten op lucht	85
7.1.3	Effecten op geluid	88
7.1.4	Effecten op landschap en cultuurhistorie	91
7.2	Herkomstvariant	92
7.2.1	Effecten op verkeer en vervoer	92
7.2.2	Effecten op lucht	94
7.2.3	Effecten op geluid	95
7.3	Meest milieuvriendelijk alternatief	96
7.3.1	Duurzaam bouwen	97
7.3.2	Terugdringen autogebruik	99
7.3.3	Beperken parkeeroverlast	100
7.3.4	Parkeergarage	100
7.4	Vergelijking mogelijke gevolgen	101
8.	LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIEPROGRAMMA	105
8.1	Leemten in kennis	105
8.2	Evaluatieprogramma	107

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding tot de milieueffectrapportage

BAA McArthurGlen UK Ltd, heeft het plan om op het terrein van de voormalige Ernst Casimir Kazerne in Roermond een Designer Outlet Centre en een megabioscoop te ontwikkelen. BAA McArthurGlen UK Ltd. (BMG) heeft inmiddels acht soortgelijke Outlet Centres in Europa. De locatie in Roermond is opgenomen in figuur 1.1.

Een Designer Outlet Centre (DOC) is een bouwproject van winkelunits voor de verkoop rechtstreeks aan het publiek van toegestane handelsgoederen, waarbij inbegrepen een centrale horecavoorziening (food court) of afzonderlijke eet- en (alcoholische) drinkgelegenheden/faciliteiten, kantoorruimte voor het management en (gratis) parkeerplaatsen, zoals verder uitgewerkt in de definitie die door de Gemeenteraad van Roermond is aanvaard (zie bijlage 3). DOC's bieden fabrikanten de mogelijkheid restpartijen en seizoenoverschotten te verkopen zonder het aanzien van het merk te schaden. Dus artikelen die niet meer helemaal de laatste mode vertegenwoordigen, artikelen met mankementen of bijvoorbeeld extra grote maten. Het aanbod bestaat voor 80% uit kleding, schoeisel en sportartikelen: voor het overige uit interieurartikelen en mode-accessoires. Een DOC biedt geen goederen of diensten aan die voorzien in de dagelijkse behoeften. Er zijn dan ook geen supermarkten, drogisterijen en dergelijke.

Het DOC vormt de kern van de activiteit, waarbij aansluiting zal worden gezocht met bestaande recreatieve of toeristische voorzieningen ter plaatse en tevens wordt het DOC zelf gekarakteriseerd als toeristisch recreatieve activiteit, nu een bezoek aan het DOC voor veel mensen een dagje uit is. Op basis van ervaringen met bestaande DOC's wordt het aantal bezoekers voor het DOC ingeschat op twee tot vijf miljoen per jaar. Bij de megabioscoop worden jaarlijks 1 miljoen bezoekers verwacht.

Het vigerende bestemmingsplan is niet toegesneden op de ontwikkeling van de voorgenomen activiteit. Er is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding waarin de bestemming DOC en megabioscoop kunnen worden opgenomen.

In het Besluit Milieueffectrapportage is aangegeven welke activiteiten moeten worden aangemerkt als m.e.r.-plichtig. De activiteit die in het Besluit als m.e.r.-plichtig is omschreven betreft de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening die jaarlijks meer dan 500.000 bezoekers aantrekt. Op grond van de te verwachten aantallen bezoekers moet de in de Wet milieubeheer vastgelegde procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) worden doorlopen.



Figuur 1.1: Locatie-aanduiding

1.2 Doelstelling milieueffectrapportage

De m.e.r.-procedure is erop gericht een goed beeld te krijgen van de verwachte milieueffecten die optreden als gevolg het voornemen dat wordt ontwikkeld zodat de mogelijke gevolgen voor het milieu in de besluitvorming kunnen worden meegewogen. Dit doel wordt bereikt door het verzamelen van milieuinformatie die direct gerelateerd is aan de te nemen besluiten. Deze informatie wordt vastgelegd in een milieueffectrapport (MER).

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van het ruimtelijk plan dat als eerste in de aanleg voorziet. In dit geval is dit ruimtelijk plan de vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daarnaast wordt overigens een bestemmingsplanprocedure doorlopen.

Bevoegd gezag zijn de Burgemeester en Wethouders van Roermond. Onder bevoegd gezag wordt de overheidsinstantie verstaan die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. Voor het bevoegd gezag bestaan in de m.e.r.-procedure de belangrijkste besluiten uit het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER en het beoordelen van het MER. Op 17 januari 2000 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage advies uitgebracht over de richtlijnen voor het opstellen van het MER. Burgemeester en Wethouders van Roermond hebben vervolgens op 29 februari 2000 de richtlijnen vastgesteld

1.3 Leeswijzer

Dit MER bestaat uit acht hoofdstukken. Hoofdstuk 1 betreft deze inleiding. In hoofdstuk 2 wordt uitgelegd wat een outlet centre is en hoe deze zijn ontstaan. Hoofdstuk 3 gaat in op de achtergrond en het doel van de voorgenomen activiteit vanuit het oogpunt van de initiatiefnemer. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het relevante beleid de op de genomen en te nemen besluiten. Hoofdstuk 5 geeft vervolgens een beschrijving van de bestaande milieutoestand en de autonome ontwikkeling. Dit laatste betekent de ontwikkeling zonder de komst van het outlet centre. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de voorgenomen activiteit en de redelijk in beschouwing te nemen alternatieven en varianten. Vervolgens worden in hoofdstuk 7 de mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven/varianten beschreven. Het MER wordt afgesloten met hoofdstuk 8 waarin de leemten in kennis zijn weergegeven en het daaraan gekoppeld evaluatieprogramma.

Daar waar in dit MER gesproken wordt over een DOC wordt naast het Designer Outlet Centre tevens de megabioscoop bedoeld tenzij nadrukkelijk anders is vermeld.



2. WAT IS EEN OUTLET CENTRE?

In aanvang was een outlet centre feitelijk alleen een vorm van partijenverkoop. Restpartijen en b-keuze producten werden bij de productieplaats tegen sterk gereduceerde prijs in een magazijnverkoopachtige ambiance aan consumenten aangeboden. Van dit oorspronkelijke gegeven –detailhandelsverkoop via de achterdeur van de fabrikant- is vandaag de dag weinig overgebleven, maar de associatie van velen die de term outlet voor het eerst horen, is vaak nog wel van dien aard.

Een absoluut onderscheidend en door velen veronachtzaamd uitgangspunt bij een outlet is dat het eigenlijk een initiatief is van (merk) fabrikanten om meer greep te krijgen op het distributieproces binnen de bedrijfskolom. Traditioneel is het binnen de bedrijfskolom de detailhandel die producten aan de finale consument aanbiedt. Hiertoe wordt – al dan niet via de groothandel – ingekocht bij fabrikanten of producenten. Door dominantie uit inkoopkracht en schaalvergroting in de detailhandel heeft het zakelijk verkeer rond consumentenproducten in Nederland (maar ook op veel plaatsen daarbuiten) het karakter van een buyersmarkt gekregen. Detaillisten dicteren de markt en zowel merkfabrikanten als b-labelproducenten ondervinden daarvan de gevolgen. De grote inkoopkracht van belangrijke partijen leidt er toe dat de detailhandel haar condities op kan leggen aan de fabrikanten en producten. Het is tegenwoordig haast regel dat zo een belangrijk deel van het productierisico teruggesluisd wordt naar de producent. Traditioneel proberen fabrikanten deze (soms verplicht) terug te nemen niet verkochte producten, samen met b-keuze artikelen met kwaliteitsfoutjes of kleurverschillen en andere productieoverschotten buiten hun directe marktgebied af te zetten voor prijzen die vaak flink onder de gangbare marktprijs en soms zelfs onder de kostprijs liggen. Alles wat deze goederen voor de fabrikant nog aan kostendekking opleveren is immers meegenomen.

Deze goederenstroom van restpartijen is met het steeds mondialer worden van onze wereldeconomie doelwit van marktpartijen, die deze goederen via het grijsimportkanaal weer terugsluizen naar de oorspronkelijke markt. Op zich gaat het hier overigens om volstrekt legale praktijken, maar overschotpartijen waarvan de fabrikant het doel heeft ze uit het circuit te halen, verschijnen zo binnen de kortst mogelijke tijd toch weer via tal van parallelle verkoopkanalen op de markt. Het resultaat van dit proces is natuurlijk dat detaillisten klagen over prijsbederf (consumenten krijgen voor een lagere prijs toegang tot dezelfde producten), maar ook dat fabrikanten zien dat er zo geknabbeld wordt aan een vaak met veel zorg en kosten opgebouwd merkimago.

Het antwoord vanuit fabrikanten is dan ook ervoor te zorgen dat de restpartijen en teruggenomen goederen niet meer via het grijze circuit beschikbaar kunnen komen, met als oplossing dan zelf maar een verkoopkanaal te gaan exploiteren. Hiermee was de geboorte van de factory outlet een feit. Outlets zijn vanuit de fabrikanten geredeneerd dus een oplossing van een distributieprobleem om te voorkomen dat hun belangrijkste



afzetmarkt – de vaste afzetpunten binnen het reguliere detailhandelskanaal gefrustreerd wordt door distributiepunten die in uitingsvorm en kwaliteit niet aansluiten op het door hen nagestreefde merkbeeld.

Naarmate de fabrikanten hun eigen outlet gingen exploiteren ontstond al snel het idee deze nieuwe aanbodsvormen te clusteren en daarmee was ook het eerste outlet centre een feit. Inmiddels hebben outlet centres in de Verenigde Staten een vaste plaats binnen het distributieproces weten te verwerven. Tegenwoordige outlet centres zijn detailhandelsvormen, die op professionele wijze rond merken zijn opgebouwd. Er is weinig meer overgebleven van het beeld van magazijnverkoop. Integendeel, tegenwoordige outlets zijn in feite volwaardige merkpresentaties van topfabrikanten. Een dergelijke dominante merkpresentatie is binnen de traditionele detailhandel zelden zichtbaar. Daar kiest men doorgaans zelf voor een assortiment dat is opgebouwd uit verschillende merken en leveranciers. Het uitdragen van een merkbeeld is bij uitstek het onderscheiden vermogen van outlet centres en op deze wijze weten outlet centres ook nieuwe vragen op te roepen. (D&P, 1999).



3. **ACHTERGROND EN DOEL**

3.1 **Achtergrond**

McArthurGlen is een van oorsprong Amerikaans bedrijf dat zich bezig houdt met de ontwikkeling van Designer Outlet Centres. Dergelijke Centres hebben gezien het aanbod aan activiteiten (winkels, bioscoop, eetgelegenheden) een sterk toeristisch recreatief karakter. Tot voor een aantal jaren geleden was McArthurGlen voornamelijk gericht op de Amerikaanse markt. Inmiddels is ook de Europese markt als potentieel ontdekt. Voor de ontwikkeling van deze Europese markt is een joint venture aangegaan met de Engelse luchthaven exploitant British Airports Authorities onder de naam BAA McArthurGlen UK Ltd (BMG).

Om haar marktpositie in Europa te verstevigen is BMG op zoek naar uitbreidingsmogelijkheden. Inmiddels zijn door BMG bedrijven opgericht in Groot Brittannië, Oostenrijk, Duitsland, Italië en in Frankrijk. In Nederland is nog geen DOC opgericht.

3.2 **Vestigingsplaatscriteria**

BMG hanteert een aantal criteria die door de loop der jaren op basis van ervaringen met andere outlet centres zijn vastgesteld. Bij haar zoektocht naar een geschikte locatie in Nederland heeft BMG getracht zoveel mogelijk deze criteria aan te houden.

Stadsgrootte

Een van de belangrijke criteria is dat BMG geen outlet centres wenst nabij grote steden. Immers er bestaat een relatie tussen de omvang (inwoneraantal) van een plaats en het aanbod merkkleding. Grote steden hebben in de regel een groot aantal verkooppunten van merkkleding waardoor een outlet centre een te grote concurrent zou worden en derhalve geen merkkledingfabrikanten bereid zouden zijn in een dergelijk centre plaats te nemen. In dit kader heeft BMG eerst vastgesteld wat volgens de Nederlandse normen een 'grote' stad is, althans gezien vanuit het aanbod merkkleding. Gebleken is dat een 'grote' stad kan worden omschreven als een stad met tenminste 60.000 inwoners. Kortom, de geschikte locatie moet een stad zijn met minder dan 60.000 inwoners. Roermond heeft ongeveer 46.000 inwoners en voldoet dus aan dit criterium en heeft daarbij ook een ander kledingaanbod dan naar verwachting het outlet centre zal aanbieden.

Ontsluiting

Een outlet centre heeft een bovenregionaal karakter. Dit gecombineerd met het feit dat bezoekers als winkelend publiek moeten worden beschouwd, zal de auto als meest waarschijnlijke vervoermiddel worden gekozen. Dit betekent dat de locatie goed moet zijn ontsloten.



De locatie in Roermond is goed ontsloten vanwege de directe ligging aan de N280 met een goede verbinding naar het heersende snelwegennet, ook naar België en Duitsland.

Openbaar vervoer

Daar waar mogelijk wil BMG het openbaar vervoer promoten. De nabijheid van het NS-station van Roermond (± 750 m) vormt hier een goede mogelijkheid toe. Daarnaast bevindt zich een bushalte aan de rand van de locatie.

Locatiegrootte

BMG heeft goede ervaringen met het ontwikkelen van outlet centres met een omvang van 10.000 – 30.000 m² vvo. Voor de realisatie van dergelijke centres dient een geschikte locatie 10 – 20 ha groot te zijn. Dit heeft met name te maken met de aanleg van parkeervoorzieningen (zie verder).

Dergelijke locaties zijn niet ruim voorhanden. Het voormalige kazerneterrein te Roermond met een omvang van circa 16 ha past binnen dit criterium.

Attractiviteit

De plaats waar een outlet centre wordt gesitueerd moet als attractief kunnen worden beschouwd. Immers de doorsnee bezoeker reist $\frac{1}{2}$ - 2 uur om het centre te bezoeken. Doorgaans verblijft men een tot twee uur winkelend op het centre. Om een relatief (althans voor te winkelen) lange reis te ondernemen is het belangrijk dat men na het winkelen andere mogelijkheden voor vermaak heeft zodat het bezoek aan het outlet centre als een 'dagje uit' kan worden beschouwd. Dit stimuleert de bezoekersaantallen. Deze mogelijkheden biedt Roermond. Roermond staat bekend om zijn toeristische attractiviteit. Het beleid van de Provincie Limburg richt zich zelfs op de stimulering hiervan. Als belangrijk voorbeeld hiervan gelden de Maasplassen.

Megabioscoop

Reeds hiervoor is gesteld dat de ligging van de locatie maar ook de locatie zelf aantrekkelijk moeten zijn, willen potentiële bezoekers daadwerkelijk komen. De combinatie van het outlet centre met een megabioscoop verhoogt de aantrekkelijkheid van de locatie. Enerzijds omdat hiermee invulling wordt gegeven aan de mogelijkheden van een dagje uit: winkelen in het outlet centre, eten in de food-court en aansluitend een film bekijken. Anderzijds omdat een familie naar de locatie kan gaan waarbij de familieleden diverse activiteiten kunnen ondernemen (winkelen, eten of naar de film gaan).

Daarnaast zal de megabioscoop er voor zorgdragen dat de locatie (en dus ook het outlet centre) meer met de stad wordt geïntegreerd.

Parkeergarage

Reeds hiervoor is al aangegeven dat attractiviteit erg belangrijk is. In dit kader zijn spelen de parkeervoorzieningen een belangrijke rol. BMG heeft ervoor gekozen in eerste instantie geen parkeergarage aan te leggen. Hierbij speelt een aantal factoren een rol.



Het outlet centre moet een uitnodigende uitstraling hebben. Dit kan worden versterkt door een open parkeerplaats waarmee de bezoekers vlakbij de winkels kunnen parkeren en zich direct naar de winkels kunnen begeven. Een parkeergarage zou de uitstraling van het centre kunnen belemmeren tenzij deze ondergronds wordt gebouwd.

De doelgroep is de vrouwelijke consument (met of zonder kleine kinderen). Met name deze consument voelt zich aangetrokken door het concept (dit geldt overigens ook voor het winkelen in de binnenstad). Het is daarom van belang de visuele en auto-toegang van het terrein van het DOC zo aantrekkelijk mogelijk te maken. De meest consument-vriendelijke inrichting van het parkeerterrein is gelijkvloers en op een zo dicht mogelijke loopafstand van de winkels. Ook uit veiligheidsoverwegingen heeft gelijkvloers parkeren eveneens de voorkeur boven een parkeergarage vanwege het open karakter (sociale controle). Niet voor niets worden in parkeergarages steeds vaker plaatsen dichtbij uitgangen/liften gereserveerd voor vrouwen.

Tot slot spelen financiën een rol. In eerste instantie wordt slechts een deel van het outlet centre gerealiseerd met relatief weinig verkooppunten (huurders van verkoopruimten). Dit maakt de haalbaarheid van een parkeergarage klein. Het betreft namelijk een grote investering waarvan nog niet duidelijk is of en op welke termijn deze kan worden terugverdiend. Wanneer het outlet centre is zijn volledige omvang is gerealiseerd en jaarlijks grote hoeveelheden bezoekers komen en het centre voor de fabrikanten een groot succes is, kan alsnog overwogen worden een parkeergarage te bouwen.

3.3

Doel

Het doel van de voorgenomen activiteit is het ontwikkelen van een toeristische recreatieve activiteit die bestaat uit een Designer Outlet Centre en een megabioscoop op het terrein van de voormalige Ernst Casimir Kazerne te Roermond.

Vanwege de te verwachten bezoekersaantallen zal BMG erop toezien de hinder ten gevolge van de aan- en afvoer van deze bezoekers tot een minimum te beperken. Dit betekent dat aandacht zal worden besteed aan een voldoende doorstroming van het verkeer en het realiseren van voldoende parkeergelegenheden.

Het terugdringen van de emissies die worden veroorzaakt door het door de bezoekers gekozen vervoermiddel ligt echter niet direct binnen de competentie van BMG.



4. **BELEID EN BESLUITEN**

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid (rijk, provinciaal en gemeentelijk) dat kaderstellend werkt voor de voorgenomen activiteit. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het aspect verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, milieu en detailhandel.

Voorts wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven van de genomen en te nemen besluiten.

4.1 **Kader ten aanzien van verkeer en vervoer**

4.1.1 Rijk

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (V&W, 1990)

In het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) is het landelijke verkeers- en vervoerbeleid verwoord. Eén van de uitgangspunten van dit beleid is het beperken van de groei en geleiden van de mobiliteit, en het stimuleren van de alternatieven voor de auto.

Om dit te bereiken is een doordacht integraal beleid op onder meer het gebied van wonen, werken en recreëren van groot belang. Bij de planning van wonen, werken en (recreatie)voorzieningen moeten de aanwezige en geplande openbaar vervoerverbindingen richtinggevend zijn. Ook dient aandacht te worden besteed aan bereikbaarheid voor langzaam verkeer, zoals fietsverbindingen en aantrekkelijke looproutes.

De geleiding van de mobiliteit dient over vele sporen te worden aangepakt, waarvan het parkeren er één is. Een stringent parkeerbeleid met getrapte parkeertarieven en een variabel aanbod aan parkeerplaatsen moet het gebruik van de auto verminderen op die vervoersrelaties waarvoor goede alternatieve vervoerwijzen voorhanden zijn.

Bij grote toeristische attracties is de parkeercapaciteit vaak volledig afgestemd op de bereikbaarheid per auto, wat tot massaal autoverkeer leidt en overlast kan verzorgen. Het SVV II wil dit aanpakken door het financieel ondersteunen van projecten waarbij de parkeervoorziening wordt beperkt, de bereikbaarheid per openbaar vervoer vergroot en eventueel aanvullende mitigerende maatregelen worden genomen.

Meerjarenprogramma Infrastructuur en transport 1999 – 2003 (V&W, 1999)

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) geeft jaarlijks een toelichting op de hoofdlijnen en uitvoeringsprogramma's van het verkeers- en vervoerbeleid van de rijksoverheid alsmede op de begroting van het infrastructuurfonds.

In december 1998 heeft Provincie Limburg met de minister van Verkeer en Waterstaat overeenstemming bereikt over het MIT-pakket aangaande Rijks-



weg 73-zuid, Rijksweg 74, N280-Oost en de Oosttangent Roermond. Dit pakket zit in de zogenaamde 'Planstudiefase', de fase waarin de planvorming en voorbereiding van de uitvoering plaatsvindt. In het tweede kwartaal van 2002 dienen de procedures hiervoor rond te zijn. Het pakket behoort tot categorie 1 waarvoor geldt dat het voornemen bestaat ze uit te voeren in de periode tot 2010.

De aanleg van deze wegen betekent een significante verbetering van de bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer in Midden-Limburg. De verbinding met Duitsland zal hierdoor ook verbeteren.

4.1.2 Provincie Limburg

Provinciaal Mobiliteitsplan (Limburg, 1996)

Het provinciaal mobiliteitsplan geeft uitwerking aan het tweede structuurschema Verkeer en vervoer (SVV II), het vormt daarmee het belangrijkste richtsnoer voor het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid.

In Limburg vinden bovenmatig veel verplaatsingen met de auto plaats; het openbaar vervoergebruik ligt met name in Midden-Limburg sterk onder het nationaal gemiddelde. In heel Limburg komt als verplaatsingsmotief het vrijetijdsverkeer veel voor.

Mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel dienen op elkaar aan te sluiten. Bedrijven en instellingen die veel personenverplaatsingen genereren dienen zich bij voorkeur in de nabijheid van knooppunten voor openbaar vervoer te vestigen. Het ABC-locatiebeleid wordt voor Limburg echter te grof geacht; realisering van de gestelde normen is op korte termijn niet reëel. De grens-regionale ligging, de huidige "modal-split", de huidige opbouw en beperkte omvang van de Limburgse steden rechtvaardigen dit beleid niet.

De provincie beschouwt het woon-werkverkeer, het woon-winkelverkeer en het toeristisch-recreatieve verkeer als belangrijke doelgroepen, wanneer het gaat om de beperking van het autogebruik. Aanpak van het woon-winkelverkeer dient voornamelijk plaats te vinden aan de bestemmingszijde te gebeuren (regulerend parkeer beleid, betere condities voor fiets en collectief vervoer). Voor geleiding van het toeristisch-recreatieve verkeer bestaan enkel mogelijkheden in het geval van geconcentreerde vervoersstromen.

In het kader van het parkeerbeleid, ter ondersteuning van het locatiebeleid, wordt een onderscheid gemaakt tussen regulerend parkeerbeleid, gericht op een betere organisatie van de beschikbare parkeercapaciteit (o.a. door tarifiering en vergunningen) en sturend parkeerbeleid, gericht op het beperken van de parkeervolume en daarmee direct ingrijpend in de vervoermiddelkeuze. Voor het winkelen verkeer wordt gekozen voor regulerend beleid, evenals voor het toeristisch-recreatieve verkeer (met name vanwege de grote auto-afhankelijkheid van dergelijke voorzieningen).

Bij de in het plan opgenomen beleidsvoornemens is Rijksweg 73-zuid en de vergroting van de capaciteit van de N68 (of N280-oost) als realisatieproject

vermeld in het kader van de complementering en uitbouw van het nationaal verbindend wegennet.

Beide Rijkswegen zijn belangrijk voor een goede ontsluiting van Roermond en daarmee van het Designer Outlet Centre dat nabij het toekomstige knooppunt van de N280-oost de geplande Rijksweg 73-zuid is gesitueerd. Uitbreiding en aanleg van Rijksweg 73-zuid en Rijksweg 68 bevinden zich momenteel procedureel in de voorbereidende fase. Voorlopig wordt gedacht aan het in gebruik nemen van de A73-zuid in 2007. Enige tijd later zal de uitbreiding van de N280-oost in gebruik moeten worden genomen.

4.1.3 Gemeente Roermond

Verkeersstructuurplan (Roermond, 1994b)

Het lokale verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Roermond is met name verwoord in het Verkeersstructuurplan (VSP). De belangrijkste speerpunten voor het beleid worden gevormd door het waarborgen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. De gemeente conformeert zich daarmee aan de doelstellingen zoals die ook door de hogere overheden zijn gesteld.

In het "Verkeersstructuurplan" van maart 1994 wordt de Wilhelminasingel (N280) tot de hoofdwegenstructuur van Roermond gerekend. Zoals ook in de strategienota is aangegeven, wordt een verbetering van de externe bereikbaarheid via de aanleg van N280 (voorheen A68) als verbinding naar Duitsland, een openbaar vervoerverbinding tussen Roermond en Mönchengladbach en de elektrificatie en verdubbeling van het baanvak Roermond-Venlo-Nijmegen voor met name de functie van Roermond als economisch en recreatief centrum van essentieel belang geacht.

De A73 heeft naast zijn belang voor de externe bereikbaarheid tevens wezenlijke gevolgen voor de interne bereikbaarheid, hetgeen in de nota wordt uiteengezet.

In het plan wordt ten aanzien van de vestiging van activiteiten met hoge aantallen werknemers en/of bezoekers gesteld dat deze in principe direct dienen te worden ontsloten via de hoofdstructuurwegen van Roermond. Bij nieuwe vestigingen en verplaatsingen van bestaande activiteiten zal het locatiebeleid daarbij moeten aansluiten.

Medio 2000 verschijnt er een nieuw/bijgesteld verkeersstructuurplan.

Parking, our business (Roermond, 1996)

De gemeentelijke parkeernota "Parking, our business" van januari 1996 behelst een uitwerking van het door bureau Twijnstra en Gudde opgestelde parkeerplan voor de binnenstad (april 1995).

De huidige parkeervoorziening op de locatie Kazerneterrein wordt in de nota aangewezen voor de opvang van het langparkeren op werkdagen en het bezoekersparkeren op koopavonden en zaterdag. Om het terrein voor beide categorieën parkeerders aantrekkelijk te maken is een systeem van achteraf betalen en bewaking gewenst.



Wat betreft nieuwe ontwikkelingen wordt gedacht wordt aan een parkeergarage in combinatie met kantoren. Hiermee wordt bereikt dat door het multifunctioneel gebruik een optimale bezettingsgraad en rendement wordt behaald. In omvang wordt uitgegaan van een parkeergarage met een capaciteit van 600 parkeerplaatsen.

4.2 Kader ten aanzien van ruimtelijke ordening

4.2.1 Rijk

Het nationaal ruimtelijk beleid is in de *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra* (Vinex, VROM, 1993) en in de *Actualisering* daarvan (Vinac, deel 4, VROM, 1999a) weergegeven. Inmiddels is nieuw ruimtelijk rijksbeleid in voorbereiding en zal in de loop van het jaar 2000 de *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening* van het Ministerie van VROM verschijnen. De *Startnota voor de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening* (VROM, 1999b) biedt een eerste inzicht in het mogelijke nieuwe beleid.

De relevante beleidsthema's uit het huidige beleid voor het Designer Outlet Centre zijn het *bundelingsbeleid* en het daarmee samenhangend beleid met betrekking tot stadsgewesten en stedelijke gebieden, het beleid voor de *vestiging van detailhandel*, het beleid inzake *toerisme en recreatie*, en het *mobiliiteitsbeleid*.

Bundelingsbeleid

Een centraal uitgangspunt van het ruimtelijk beleid is het bundelingsprincipe, wat inhoudt dat voorzieningen met een "het lokale niveau overschrijdende draagvlak" (zoals het outlet centre) moeten worden gevestigd binnen de stadsgewesten. Roermond is echter geen stadsgewest, maar door de Provincie Limburg is het wel aangewezen als stedelijk gebied. Het bundelingsbeleid – ook wel 'compacte stad' beleid genoemd – is ook op stedelijke gebieden van toepassing.

Bij de inrichting van de stadsgewesten en stedelijke gebieden dient het beleid erop gericht te zijn de nieuwe woon-, werk- en recreatiegebieden zo dicht mogelijk bij de grote en middelgrote steden te realiseren. Hierbij gelden de volgende criteria:

- De ligging ten opzichte van het centrum van de stad, waarbij eerst het stedelijk gebied, daarna de randen en tenslotte de ruimten buiten de stad worden ontwikkeld;
- De bereikbaarheid, vooral voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer;
- Samenhang tussen de verschillende functies;
- Behoud van open ruimte ten behoeve van natuur, landbouw, landschap en openluchtrecreatie;
- Uitvoerbaarheid op financieel, milieuhygiënisch en bestuurlijk/maatschappelijk gebied.

Bij deze locatiecriteriën moet tevens worden gestreefd naar een zo intensief mogelijk ruimtegebruik, rekening houdend met mogelijkheden tot handhaving of versterking van de ruimtelijke kwaliteit, waarbij een zuinig ruimtegebruik het uitgangspunt is. Volgens de *Vinex* kan dit worden nagestreefd door onder andere het herinrichten van buiten gebruik geraakte kazerneterreinen.

In de *Vinac* (VROM, 1999a) is het 'compacte stad' beleid genuanceerd tot het zogenaamde 'complete stad' beleid. In dit beleid is meer aandacht voor de kris-kraspatronen die zijn ontstaan door stadsuitbreidingen en nieuwe centra. Dit betekent een erkenning van de zorg voor bereikbaarheid van meer gebieden dan alleen het stadscentrum. Er is meer aandacht voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van secundaire centra.

Het realiseren van een DOC aan de rand van het stadscentrum is niet strijdig met het bundelingsbeleid. Bij de ontwikkeling van het designer outlet centre dient wel rekening gehouden te worden met een aantal eisen zoals het goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, en een goede inpassing in de omgeving. Ten aanzien van een zuinig ruimtegebruik dient er bij het ontwerp van het DOC aandacht te worden besteed aan meervoudig ruimtegebruik.

Toerisme

Het DOC kan opgevat worden als een toeristisch-recreatieve voorziening. Ten aanzien van het toerisme is in de *Nota Ruimtelijk Economisch Beleid* (EZ, 1999) vermeldt dat deze sector ruimte moet krijgen voor bedrijfsuitbreiding, omdat anders niet kan worden voldaan aan de heersende internationale kwaliteitsnormen van de consument, en daarmee voor het behoud van de concurrentiepositie.

Steden moeten ook rekening houden met de ontwikkeling van toeristische bedrijven, waarbij de aandacht niet sec op de toeristische bedrijvigheid gericht moet zijn, maar er moet gestreefd worden naar een integrale benadering, waarbij de omgeving in relatie met de toeristische ontwikkeling moet worden gebracht.

Het DOC is een goede toeristisch-recreatieve voorziening, die vanuit ruimtelijk economisch standpunt dan ook de ruimte moet krijgen, echter zonder dat dit ten koste gaat van de bestaande stadsstructuur, en zonder dat het een te grote concurrentie vormt voor de bestaande voorzieningen.

Mobiliteit

Mobiliteitsgeleiding is een peiler van het ruimtelijke ordeningsbeleid in de *Vinex*. Het beleid is gericht op het verbeteren van de leefbaarheid van steden en stadsgewesten door het terugdringen van het autogebruik. Dit gebeurt door het voeren van een locatiebeleid voor de vestiging van bedrijven, het tot stand brengen van hoogwaardige voorzieningen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer, en door een stringent parkeerbeleid.

Gemeenten wordt gevraagd een stringent parkeerbeleid te voeren, gericht op de beperking van niet noodzakelijke automobiliteit. Met een locatiegerichte

benadering kan de gemeente sturen in de mobiliteitsvraag, waarbij langparke-
ren moet worden ontmoedigd ten gunste van (betaald) kort parkeren.

Bij een toeristisch-recreatieve voorziening als het DOC, maar ook bij winke-
lend publiek zal de auto als belangrijkste vervoermiddel dienen. Dit is inherent
aan de activiteit.

Nieuw Ruimtelijk Beleid

Het rijk bereidt momenteel de vijfde nota over de ruimtelijke ordening voor.
De contouren van het nieuwe ruimtelijk rijksbeleid zijn al zichtbaar door de
Startnota Ruimtelijke Ordening 'De Ruimte van Nederland' die door de be-
trokken ministeries van VROM, EZ, LNV en V&W begin 1999 is gepubli-
ceerd. Uit de nota blijkt dat het rijk nog altijd een compacte verstedelijking
nastreeft.

Voor grootschalige recreatief-toeristische voorzieningen als het Outlet Centre
zijn in de startnota geen specifieke beleidsuitgangspunten opgenomen, maar
het voornemen is in lijn met de voorgenoemde compacte verstedelijking

Beleid landelijke gebieden

Omdat het voornemen een activiteit in het stedelijk gebied is, is het beleid
tot bescherming en ontwikkeling van het landelijk gebied niet van toepassing
op het voornemen uit dit MER. De locatie van het DOC ligt aan de rand van
de stad, maar grenst niet aan het landelijk gebied. Tussen het terrein voor
het DOC en het landelijk gebied ligt een bedrijventerrein met haven. De ach-
ter de haven gelegen Maasplassen behoren echter tot 'waterrecreatiegebie-
den van (inter)nationale betekenis', waarvoor door de regionale overheden
een eigen beleidsprogramma wordt opgesteld.

Het beleid voor het landelijk gebied is vervat in de *Structuurnota Groene
Ruimte* (LNV, 1995). Naast de Maasplassen, heeft ook het gehele gebied
Midden-Limburg een bijzondere status. Midden-Limburg, met daarin Roer-
mond, is aangewezen als 'waardevol cultuurlandschap', wat inhoudt dat het
gebied grote natuur- en landschappelijke waarden heeft, een recreatieve aan-
trekkelijkheid, en een markant eigen karakter heeft. Voor dit gebied dient
door de Provincie en andere betrokken organisaties een geïntegreerde ont-
wikkeling te worden ontworpen. Gezien de stedelijke ligging van de locatie
voor het DOC is het beleid niet van toepassing op dit voornemen.

4.2.2 Provincie Limburg

Streekplan Noord- en Midden-Limburg (Limburg, 1995)

Op de streekplankaart behorende bij het "Streekplan Noord- en Midden-
Limburg", zoals dat door Provinciale Staten op 27 oktober 1995 is vastge-
steld, is het onderhavige plangebied aangeduid als "overig stedelijk gebied"
binnen de begrenzing van het stedelijk gebied. Op die kaart is het geprojec-
teerde tracé van de A73 ten oosten van Roermond aangegeven, evenals de
geplande doortrekking van de A68 in de richting van Duitsland.

In de ruimtelijke schets wordt het kazerneterrein evenals het stationsgebied
als "reconversiegebied aansluitend aan de binnenstad" aangeduid (zie gelijk-



namige afbeelding). Voor dergelijke gebieden wordt een omschakeling naar een ander ruimtegebruik nagestreefd. Het kazerneterrein komt daarbij in aanmerking voor stedelijke functies. Inzake stedelijke functies kan gedacht worden aan perifere detailhandel, hoogwaardige niet-milieubelastende bedrijvigheid en kantoren, maar ook aan functies die naar schaal en/of omvang niet meer in een historische binnenstad thuishoren, zoals een megabioscoop of Designer Outlet Centre (inclusief bijbehorende grootschalige parkeeraccommodatie).

Limburg maakt werk van: toerisme en recreatie (Limburg, 1997)

In dit beleidsplan heeft Provincie Limburg naast een visie inzake toerisme en recreatie ook de uitgangspunten geformuleerd voor de verdere ontwikkeling van toeristisch Limburg. Dit beleidsplan dient mede ter beoordeling van subsidieaanvragen en procedures in het kader van de wet op de ruimtelijke ordening.

Het belang van toerisme en recreatie wordt onderkend vanwege ondermeer de economische betekenis in de zin van werkgelegenheid en regionale inkomensvorming. Hierbij spelen aspecten als consumentgericht denken, professionalisering, kwaliteitsverbetering en grensoverschrijdend bezig zijn, een grote rol als het gaat om de bestaande bezoekersstromen vast te houden en nieuwe gasten te interesseren.

De hoofddoelstelling van het provinciaal toeristisch-recreatief beleid is in het plan als volgt gedefinieerd:

"Het ontwikkelen en optimaliseren van het toeristisch-recreatief product op een zodanige wijze dat de werkgelegenheid vergroot en het regionaal toeristisch inkomen verhoogd wordt, met inachtneming van een duurzame sector die natuur- en milieuwaarden respecteert".

Provinciaal Omgevingsplan (POL)

Op dit moment is een Provinciaal Omgevingsplan (POL) in voorbereiding waarin voor de hele provincie de integrale ontwikkeling vanuit verschillende sectoren wordt vastgelegd in één document. Roermond neemt in de eerste concepten samen met Sittard-Geleen en de Vinex-steden Venlo, Maastricht en Heerlen een speciale plaats in als "Vitale Stad".

Ten aanzien van Roermond wordt verder gemeld dat het een historische en compacte stad is met tal van voorzieningen en diensten op het gebied van bestuur, detailhandel en dergelijke. Voorts is vermeld dat het westelijke deel van Roermond een centrumfunctie zal dienen te vervullen voor het (water)toerisme.

In het voorontwerp Provinciaal Omgevingsplan Limburg "Investeren in Limburg" (regiegroep POL, d.d. februari 2000) wordt in het kader van de nieuwe vormen van detailhandel ingegaan op de vestiging van "factory outlets" in de provincie Limburg. De provincie geeft aan deze nieuwe vorm onder voorwaarde te steunen, om daarmee de dynamiek te ondersteunen en aan te sluiten op de consumentenvoorkeuren. De voorwaarden betreffen dat zoveel mogelijk aangehaakt moet worden aan het kernwinkelapparaat, een goede

bereikbaarheid moet zijn met het openbaar vervoer en middels onderzoek moet zijn aangetoond dat er geen onevenredige schade wordt toegebracht aan het kernwinkelapparaat.

Tenslotte wordt in het document gesteld dat wat betreft de initiatieven in de provincie en vlak over de grens, de ontwikkeling van een factory outlet centre in Roermond prioriteit heeft boven vestigingen elders in de provincie.

4.2.3 Gemeente Roermond

Hoofdzakenplan (Roermond, 1949)

Op de locatie waar BMG het DOC wil vestigen is het Hoofdzakenplan uit 1949 van kracht. In dit plan is voor het deel waar de kazerne is gevestigd de bestemming bebouwde kom van kracht. De voormalige stormbaan is aangewezen als militair oefenterrein terwijl het Sportpark Stadsweide de bestemming heeft: gebied van landschappelijke waarde.

Het Hoofdzakenplan is niet toegesneden op de ontwikkeling van een DOC. Er wordt een bestemmingsplan voorbereid dat voorziet in een daar op toegesneden bestemming (bestemmingsplan 'Stadsweide').

Bestemmingsplan Binnenstad Roermond (Roermond, 1999)

Voor de binnenstad van Roermond is per 23 september 1999 een bestemmingsplan vastgesteld. Het bestemmingsplan is een uitwerking van de nota "Centrum in-Zicht" (zie ook paragraaf 4.4). Het bestemmingsplan beoogt enerzijds een flexibel kader te bieden aan de dynamiek van de binnenstad, anderzijds wordt met het bestemmingsplan een conserverend kader geboden dat de bestaande historische waarden van het stadsgezicht van Roermond beschermt en voor aantasting behoedt (zie ook paragraaf 2.2. "Ruimtelijke en functionele structuur, onder Beschermd Stadsgezicht).

De "Atlas voor de Ruimtelijke Kwaliteitszorg" (zie bijlage 1) vormt in samenhang met de voorschriften, het ruimtelijk-planologisch toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen en bouwinitiatieven.

De Grotekerkstraat wordt in het geldende bestemmingsplan beschouwd als een aanloopstraat vanaf het Kazerneterrein naar het kernwinkelgebied. Ten aanzien van de Grotekerkstraat en de voetgangers- en fietstunnel onder de Wilhelminasingel wordt in de toelichting gemeld dat deze deel uitmaken van het ontwikkelingsgebied (Markt, Luifelstraat, Kraanpoort en Pastoorswal). De Grotekerkstraat en de tunnel zullen als aanloopstraat tussen de Markt en het kazerneterrein worden verbeterd, onder andere door het korter en veiliger maken van de tunnel, het verbeteren van de trap naar de Pastoorswal en door het toelaten van kleinschalige detailhandel en publieke dienstverlening.

In het bestemmingsplan wordt aandacht geschonken aan mogelijke ontwikkelingen op het kazerneterrein. Er wordt gemeld dat in functioneel opzicht het beleid zich richt op nieuwe ontwikkelingen die de centrumfuncties van de binnenstad ondersteunen, aanvullen en versterken. Daaronder wordt ook begrepen de eventuele uitbouw van de parkeerfunctie. In ruimtelijk en steden-

bouwkundig opzicht dient een goede synthese te worden verkregen met het historische stadsbeeld.

4.3 Kader ten aanzien van milieu

4.3.1 Rijk

Interim-beleid inzake bouwen in het winterbed van en langs de Maas

Door Rijkswaterstaat is interim-beleid ontwikkeld voor het bouwen in het winterbed van en langs de Maas, vanwege de hoogwaterproblematiek van de Maas. Het beleid wordt geëffectueerd via instrumenten van de wet op de Ruimtelijke Ordening en de Rivierenwet. Dit beleid wordt na afronding van de Maaswerken (medio 2015) geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

De locatie van het DOC is gelegen in het zogenaamde 'contourengedied'. Binnen dit gebied mag nu worden gebouwd mits een beschermingsniveau wordt gegeven van 1:1250 jaar. Dit beschermingsniveau kan gehaald worden door uit te gaan van een terreinhoogte van 21,25 m à 21,30 m + NAP. Een andere mogelijkheid is het aanbrengen van een waterkering waarbij dezelfde hoogte aangevuld met 50 cm waakhogte wordt gehanteerd. Een derde mogelijkheid is alleen bebouwing en gebruik voor schadegevoelige functies toe te staan op het peilniveau van 21,25 m à 21,30 m + NAP (bouwen op kolommen).

Luchtkwaliteit

In het nationale Milieubeleidsplan zijn doelstellingen vastgelegd ten aanzien van de emissies van verkeer en de luchtkwaliteit. Wat betreft de verkeersemissie is het beleid met name gericht op een terugdringing van de emissie van CO₂, in verband met klimaatverandering, en een terugdringing van de NO_x-, SO₂- en VOS-emissies in verband met verzuring. Naast onder andere de beïnvloeding van het rij- en aankoopgedrag en de verbetering van vervoersalternatieven, is het beleid voornamelijk gericht op een internationale, Europese aanpak van de bron. Het bronbeleid is daarmee nationaal en internationaal van aard. De verwachte ontwikkelingen zijn dat de emissie van CO₂ tot 2010 zich zal stabiliseren, maar dat de emissie van NO_x tot 2010 sterk zal dalen, ondanks een geringe volumegroei.

Met betrekking tot de lokale luchtkwaliteit zijn enkele doelstellingen vastgelegd. Één van de doelen betreft een lokale aanpak van schadelijke concentraties waaronder NO₂, benzeen en zwarte rook (PM₁₀). Afhankelijk van de mate waarin mensen worden blootgesteld, kunnen luchtverontreinigingsemissies van verkeer leiden tot negatieve effecten op de volksgezondheid. Om deze effecten zoveel mogelijk te voorkomen zijn door de rijksoverheid grens-, richt- en streefwaarden geformuleerd voor stoffen in de buitenlucht. Deze waarden hebben een wettelijke status en zijn vastgelegd in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Een grenswaarde mag niet overschreden worden en bij een richtwaarde dient overschrijding zoveel mogelijk voorkomen te worden. Streefwaarden zijn waarden die voor de verdere toekomst nage-



streefd worden. Er zijn momenteel wettelijke grenswaarden vastgesteld in de vorm van een AMvB voor NO₂, CO, benzeen en zwarte rook. Naast grens- en richtwaarden zijn ook streefwaarden geformuleerd. Deze hebben geen wettelijke status en worden daarom verder buiten beschouwing gelaten.

De meest kritische componenten die vrijkomen door wegverkeer in relatie tot de kans op overschrijding van luchtkwaliteitsnormen (rekening houdend met achtergrond concentraties) zijn NO₂, CO, benzeen en mogelijk zwarte rook (fijn stof). Voor NO₂ en benzeen is de weglengte in Nederland waarlangs normoverschrijding optreedt de laatste jaren constant. In Tabel 4.1 zijn de wettelijke luchtkwaliteitsgrenswaarden voor de meest kritische componenten weergegeven.

Tabel 4.1: Grens- en richtwaarden voor de luchtkwaliteit

Component	Concentratie [µg/m ³]	Status	Omschrijving ¹⁾
CO	6.000	Grenswaarde	98-percentiel van 8-uurwaarden
NO ₂	135	Grenswaarde	98-percentiel van uurwaarden
	120	Toetswaarde ²⁾	98-percentiel van uurwaarden
	80	Richtwaarde	98-percentiel van uurwaarden
Benzeen	10	Grenswaarde	Jaargemiddelde concentratie
	5	Richtwaarde	Jaargemiddelde concentratie
Zwarte rook (PM ₁₀)	150	Grenswaarde	Jaargemiddelde concentratie
	90	Grenswaarde	98-percentiel

- 1) De percentielwaarde geeft die concentratie aan die gedurende de aangegeven jaarfractie (in dit geval 98%) juist niet wordt overschreden;
- 2) Overschrijding van de grenswaarde voor NO₂ dient in elk jaar vermeden te worden. Door variatie in meteorologische condities van jaar tot jaar, kan het zijn dat in een voor de verspreiding van luchtverontreiniging ongunstig jaar toch feitelijk overschrijding van de grenswaarde optreedt, hoewel de berekende concentraties geen overschrijding aangeven. Deze variatie bedraagt circa 10%, zodat door formulering van een "veilige" afgeleide grenswaarde, de zogenaamde toetswaarde, die circa 10% lager ligt dan de grenswaarde, te allen tijde overschrijding van de grenswaarde voor NO₂ voorkomen wordt.

Geluid

Ten aanzien van het wettelijk kader voor geluid zijn de volgende aspecten belangrijk: geluid van wegverkeer en industrielawaai. Bij wegverkeer gaat het om geluid geproduceerd door het verkeer van en naar het outlet centre. Bij industrielawaai gaat het om geluid geproduceerd door activiteiten die in het outlet centre zelf plaatsvinden en voertuigbewegingen op de parkeerplaats.

Geluid van wegverkeer

De relevantie van geluid door wegverkeer volgt uit de Wet geluidhinder (artikel 74). In deze wet is opgenomen dat sprake is van een reconstructie van een weg wanneer de geluidbelasting in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie met 2 dB(A) of meer toeneemt door wijzigingen op of aan die weg. Bij de effectvoorspelling wordt deze 2 dB(A) als norm gehanteerd. Indien sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder,

dan dient te worden nagegaan of er maatregelen genomen kunnen worden, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidschermen of het toepassen van een ander wegdektype, om de toename in de geluidbelasting onder de 2 dB(A) te brengen. Een andere mogelijkheid is om een wettelijke procedure te volgen, waarbij het College van burgemeester en wethouders aan het College van gedeputeerde staten van de provincie een verzoek moet indienen om een ten hoogste toelaatbare waarde vast te stellen. Omdat eisen worden gesteld aan het toelaatbaar binnenniveau kan een gevelonderzoek deel uit maken van de procedure.

Voor de toename van de geluidbelasting wordt in dit kader alleen de dag- en nachtperiode beoordeeld. De avondperiode, gelegen tussen 19.00 en 23.00 uur blijft hierbij buiten beschouwing.

Industrielawaai

Voor de vestiging van het outlet centre is een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer vereist. De gemeente Roermond is hierbij het bevoegde gezag en dient daarvoor de kaders te stellen. Het terrein van het outlet centre grenst aan het door een in het kader van de Wet geluidhinder, gezoneerd industrieterrein "Willem Alexander". Het terrein maakt geen deel uit van het gezoneerde industrieterrein zodat de geluidproductie niet behoeft te worden getoetst aan de zonegrens.

Cumulatie van geluid

In de toekomst zal de wijze van beoordelen van geluidhinder gaan veranderen. Het nieuwe geluidbeleid is beschreven in de in 1998 verschenen nota Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG). Op dit moment bestaat er geen richtlijn hoe verschillende soorten geluid gecumuleerd dienen te worden. Vooralsnog is voor cumulatie van de verschillende soorten geluid gebruik gemaakt van de momenteel gebruikelijke methode Miedema. Hierbij worden de geluidniveaus ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrielawaai gecumuleerd en uitgedrukt in een zogenaamde milieukwaliteitsmaat (MKM).

Monumentenwet

In het kader van de Monumentenwet hebben de toenmalige Minister van WVC en VROM op 22 december 1986 het centrum van Roermond aangewezen als beschermd stadsgezicht. Als noordelijke grens van dit gebied wordt het hart van de Wilhelminasingel (N280) aangehouden.

Het doel van deze aanwijzing is de karakteristieke en met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als een zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen het gebied. Op deze manier beoogt de aanwijzing basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikt maakt en daarop voortbouwt.

Deze aanwijzing zal volgens artikel 37, lid 5 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) geëffectueerd moeten worden door vaststelling in een bestemmingsplan voor het betreffende gebied.



Het geplande outlet centre is aan de noordelijk grens, buiten het gebied van het beschermd stadsgezicht gesitueerd (zie ook figuur 1.1).

4.3.2 Provincie Limburg

In het Milieubeleidsplan voor de Provincie Limburg 1995-1998 is een aantal (algemene) doelstellingen vastgelegd met betrekking tot de luchtkwaliteit. De Provincie richt zich daarbij onder andere op overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. Hierbij zijn geen specifieke doelstellingen aangegeven voor eventuele overschrijding van luchtkwaliteitsnormen ten gevolge van (druk) verkeer, maar beperkt de Provincie zich tot stimulering en uitvoering van het rijksbeleid in deze.

In het milieubeleidsplan is voorts voor verkeerslawaaï gesteld dat een vermindering van de geluidsbelasting moet optreden, dat wil zeggen:

- geen toename oppervlak van geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) door interlokaal verkeer;
- beperking aantal woningen met gevelbelasting van meer dan 55 dB(A) door wegverkeerslawaaï.

4.4 **Kader ten aanzien van detailhandel**

4.4.1 Rijk

De concentratiegedachte van detailhandel wordt door het Rijk tot op heden nog steeds onderschreven. Niet alleen omdat dit vanuit ruimtelijk oogpunt, maar vanuit economisch oogpunt wenselijk wordt geacht. De redenering "dat het geheel meer is dan de som der delen" biedt met name economisch meer perspectief.

In Nederland wordt op planmatige wijze met winkelvoorzieningen omgegaan. Het planningsprincipe, gebaseerd op de gedachte van concentratie van winkels in een functionele hiërarchie, heeft geleid tot het huidige niveau en dichtheid aan verzorging.

De opbouw en spreiding van de winkelcluster zien er voor het stedelijk gebied als volgt uit:

- stedelijk centrum (kernwinkelgebied);
- stadsdeelcentrum;
- wijkwinkelcentrum;
- buurtwinkelcentrum.

Het primaat van het detailhandelsbeleid ligt bij het handhaven c.q. ontwikkelen van kernwinkelgebieden en andere reguliere hoofdwinkelconcentratiegebieden. De gemeente heeft inzake dit beleid de hoofdverantwoordelijkheid. Rijk en provincie flankeren.

Gelet op de gewenste locatie, zou kunnen worden gesteld dat sprake is van "perifere vestiging". Uit het hierna volgende blijkt echter dat daarvan geen



sprake is. In brieven van 19 augustus en 19 juli 1993 van de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening & Milieu en Economische Zaken aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal, is het begrip perifere vestiging gedefinieerd als:

"de vestiging op alle terreinen of locaties binnen de bebouwde kom die niet binnen een bestaand of gepland winkelgebied of het onmiddellijk daaraan grenzende gebied liggen."

Voor de goede orde; het gaat in die brieven met name om perifere vestiging van detailhandel. In die brieven is dus rijksbeleid neergelegd.

Gelet op de ligging van de onderhavige locatie direct grenzend aan de binnenstad, op 300 meter van het stadhuis, de Markt en het centrale winkelgebied, kan worden gezegd dat geen sprake is van een perifere vestiging maar eerder van een verlenging van binnenstedelijke activiteiten, mede gelet op de bestemming van het gebied tussen het kazerneterrein en het centrale winkelgebied.

Hiermee zou de kous af zijn, zij het dat het voor een goed begrip van waarover we het nu eigenlijk hebben, misschien wel van belang is de verdere ontwikkeling van met name detailhandelsvestigingen in de periferie te beschrijven. Dat zal dan ook hierna geschieden.

Perifere detailhandelsvestigingen (PDV)

In voormelde brieven is tevens als beleid neergelegd dat vanwege het handhaven van de winkelfunctie van de binnensteden en andere bestaande winkelconcentraties en het bevorderen van de dynamiek van de detailhandel, perifere vestiging van detailhandel ongewenst is.

Van dit algemene uitgangspunt kan worden afgeweken in geval van:

- detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke stoffen en
- winkelformules die vanwege de omvang en aard van de gevoerde artikelen een grote oppervlakte nodig hebben voor de uitstalling (auto's, boten, caravans, tuincentra, bouwmarkten, grove bouwmaterialen, keukens en sanitair alsmede woninginrichting waaronder meubels: de zgn. ABC-goederen (auto's/boten/caravans) zoals later aangevuld met bouwmarkten, tuincentra en meubels).

Laatstvermelde categorie wordt normaliter "volumineuze detailhandel" genoemd, als een verbijzondering van het algemene begrip perifere detailhandel, in de praktijk vaak afgekort als "PDV". Bij perifere detailhandel gaat het dus eigenlijk om een vrij breed begrip, zij het dat door de beleidsbeperkingen, "PDV" ook wel vaak gelijk gesteld wordt met de verbijzondering ervan, met name voor wat betreft de volumineuze detailhandel. Strikt genomen echter bestaat er dus geen onderscheid.

Historie

In 1973 heeft de Regering voor het eerst haar standpunt ten aanzien van perifere detailhandel bekendgemaakt. Eerst werd geconstateerd dat een algemeen geldend oordeel over de wenselijkheid van detailhandelsactiviteiten in de stedelijke periferie niet kon worden gegeven omdat de toelaatbaarheid af-



hankelijk van de situatie zou moeten worden beoordeeld aan de hand van distributie-planologisch onderzoek. Toch is toen een algemeen standpunt ingenomen. Perifere detailhandelsvestigingen zouden slechts aanvaardbaar zijn:

- op industrieterreinen en aan de rand van de bebouwde kom voor zover zij een complementaire functie vervullen naast de voorzieningen in de (binnen)steden;
- in de buitengebieden (op de groene weide) slechts in het uitzonderingsgeval waarin zij een trekkersrol vervullen voor een aanvaardbare uitbreiding van de woonbebouwing.

Voormeld beleid is nader uitgewerkt in 1984 en verduidelijkt in 1990. In de beleidsbrief van 19 augustus 1992 van de Minister van VROM en EZ zijn vervolgens de resultaten van een evaluatieonderzoek weergegeven.

Daarbij is nogmaals uiteengezet dat perifere vestiging van detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke stoffen en van winkelformules die vanwege de omvang en aard van de gevoerde artikelen een groot oppervlak nodig hebben voor de uitstalling, mogelijk blijft (auto's, boten, caravans, tuincentra, bouwmarkten, grove bouwmaterialen, keukens en sanitair, alsmede woning-inrichting waaronder meubels).

De uitwerking van die branchegroepen en aanverwante artikelen en assortimenten rekenden de Regering tot de verantwoordelijkheid van Gemeenten en Provincies.

Verder staat in deze beleidsbrief:

"Zoals hiervoor reeds opgemerkt is de Regering van oordeel dat Gemeenten en Provincies hierbij in de naaste toekomst hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Dit houdt concreet in dat zij daadwerkelijk het beleid inzake de vestiging van detailhandel op lokaal en regionaal niveau verder vormgeven en ontwikkelen, met als uitgangspunt dat de detailhandel gevestigd is en blijft in bestaande of nieuwe winkelconcentraties".

Op 19 juli 1993 volgt dan uiteindelijk een afsluitende brief waarin de hoofdlijnen van het beleid zijn vastgelegd. In dat kader is een aantal vragen gesteld, waarop door de Ministers antwoord is gegeven. Eén van die antwoorden behelst het volgende:

*"In de brief wordt in feite uitgesproken dat de bestaande lijn goed is en moet worden gehandhaafd, maar dat moet worden opgepast bij de veranderingen die worden aangebracht. Men moet niet vanuit Den Haag voorschrijven dat een bepaalde branche zich in de periferie kan vestigen en welk bij-assortiment mag worden gevoerd. Er is daarom gekozen voor besluitvorming op regionaal of lokaal niveau."*¹

Evenzo de Minister van Economische Zaken:

"De Minister van Economische Zaken was van mening dat er nu een redelijke ruimte wordt geschapen, maar sloot niet uit dat die ruimte te zijner tijd nog groter zal moeten worden. In grote lijnen is aangegeven

¹ Tweede Kamer, Vergaderjaar 1992-1993, 18 786, nr. 28, blz. 4



welke categorieën perifeer gevestigd kunnen worden. Verder is besloten dat de beslissing daarover goeddeels decentraal moet worden genomen, met een zekere invloed daarop van de Rijksconsulenten EZ en Inspecteurs R.O.

(...)

Hij waarschuwde ertegen als het ware allerlei economische criteria op te nemen. Een oppervlaktecriterium is in dit verband een goed criterium. Hier en daar zal misschien een zekere assortimentsbeschrijving moeten worden opgenomen. Het vraagt wel van Gemeenten dat zij een zekere visie op deze vorm van beleid ontwikkelen. De Rijksoverheid moet daarvoor ruimte bieden door geen strakke richtlijnen te geven.”²

Volgens de verslaglegging van de vaste Commissies terzake³ zou in 1997 het PDV- en GDV-beleid worden geactualiseerd.

In deze is verder van belang dat de Afdeling bestuursrechtspraak niet lang geleden (23 oktober 1997, inzake het bestemmingsplan “Postil 1993” van de Gemeente Winschoten) heeft geoordeeld dat Gemeenten niet onverkort gebonden zijn aan het rijksbeleid maar daarvan kunnen afwijken, mits daartoe zwaarwegende planologische motieven aanleiding geven.

Grootschalige detailhandelsvestigingen (GDV)

Naast het beleid aangaande het toestaan van verkoop van volumineuze detailhandelsgoederen op perifere vestigingen, is ook rijksbeleid bepaald ten aanzien van de zogenaamde grootschalige detailhandelsvestigingen. In tegenstelling tot de categorie van volumineuze goederen gaat het hier om “veel klein spul op een grote oppervlakte”, 1500 m² of meer, de zogenaamde grootschalige detailhandelsformules, afgekort GDV’s.

In het kort komt het standpunt van de regering ten aanzien van deze GDV’s erop neer dat deze slechts op de 13 stedelijke knooppunten mogen worden gerealiseerd (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Breda, Eindhoven, Maastricht/Heerlen, Arnhem/Nijmegen, Enschede/Hengelo, Zwolle, Groningen, Leeuwarden, Tilburg).

Tot aanwijzing van dergelijke GDV-locaties kan slechts daadwerkelijk worden overgegaan, indien voldaan is aan de volgende voorwaarden:

- 1 er moet een Detailhandelsstructuurvisie voor de betreffende regio zijn opgesteld waaruit blijkt dat er economische ruimte is voor een dergelijke GDV-locatie;
- 2 de voorstellen moeten worden ontwikkeld in samenspraak met de Inspectie RO van VROM en het Rijksconsulentschap EZ;
- 3 de locatie moet passen binnen het Locatiemobiliteitsbeleid van het Rijk, hetgeen betekent dat alleen de zogenaamde B-locaties (locaties die niet alleen per auto doch ook met openbaar vervoer goed bereikbaar zijn) voor het vestigen van een GDV-locatie in aanmerking komen.

² Tweede Kamer, Vergaderjaar 1992-1993, 18 786, nr. 28 blz. 5

³ Tweede Kamer, Vergaderjaar 1995-1996, 18 786, nr. 30, blz. 10



De regering zegt met nadruk in het standpunt van 1993 dat daar waar het Rijk terugtreedt, de Gemeenten en Provincies hun verantwoordelijkheid moeten nemen en het PDV- en GDV-beleid nader dienen uit te werken en in te vullen.

De beleidsbrief uit 1993 is nog gevolgd in 1995 door een nieuwe brief. Daarin werd de mogelijkheid om een GDV-locatie te ontwikkelen definitief voorbehouden aan de 13 stedelijke knooppunten in Nederland. Voor het overige blijft het rijksbeleid ongewijzigd gehandhaafd. Wel wordt nog eens expliciet opgemerkt dat het de taak is van de Provincies om buiten de stadsgewesten van de stedelijke knooppunten, grootschalige ontwikkelingen tegen te gaan die strijdig zijn met het GDV-beleid. De Regering merkt daarbij op dat het Streekplan hiervoor bij uitstek het kader biedt.

De onderhavige plannen vallen niet onder het begrip "GDV" omdat niet iedere detailhandelsvestiging op zichzelf (dat wil zeggen niet iedere winkel) een vloeroppervlak heeft van 1000/1500 m² of meer. Er is geen sprake van "veel klein spul op een grote oppervlakte" maar van "veel klein spul op een kleine oppervlakte". De winkelvestigingen beslaan ca 150 m² à 200 m² per winkel.

Conclusie

Het Designer Outlet Centre zou wanneer het perifeer gelegen is, dus wel onder het begrip "perifere detailhandel" kunnen vallen maar niet onder het begrip "volumineuze detailhandel" noch onder het begrip "grootschalige detailhandel". Het concept van een Designer Outlet Centre is ook niet te vergelijken met de gewone detailhandel, ten eerste omdat het hier gaat om afzetmogelijkheden van producenten zelf en ten tweede omdat de aangeboden producten niet in de binnensteden te koop zijn. Juist ook door dit laatste raakt het concept van een Designer Outlet Centre niet aan de grondslag van het bestaand beleid. Dat is immers gericht op het beschermen van de winkeliers in de binnenstad, althans het gaat daarbij om het volgende.

Volgens de rechtspraak kan op grond van "markttechnische of concurrentieargumenten" via de ruimtelijke ordening eigenlijk alleen regulerend worden opgetreden (en dus bijvoorbeeld een bouwmogelijkheid worden onthouden) wanneer sprake zal zijn van een *"duurzame ontwrichting van de bestaande distributieve voorzieningen"* of *"een ernstige verstoring van de verzorgingsstructuur, zodanig dat sprake is van een in planologisch opzicht onaanvaardbare situatie"*.

Deze rechtspraak is met name geënt op wetgeving die tot 1 maart 1986 gold. Daarvoor was het namelijk verplicht wanneer bij de voorbereiding van een bestemmingsplan distributieve voorzieningen in het geding waren, een distributie-planologisch onderzoek (DPO) op te stellen. Sinds 1 maart 1986 is het instellen van een distributie-planologisch onderzoek niet meer wettelijk verplicht. Toch worden dit soort onderzoeken nog wel vaak gedaan, met name wanneer sprake is van het benodigen van een vrijstelling of wanneer een bepaalde beleidswijziging nodig is, nu immers bij dat soort beslissingen een belangenafweging plaatsvindt.



Uiteindelijk gaat het om de vraag of op basis van objectieve gegevens gevreesd moeten worden voor het plaatselijke voorzieningenniveau als zodanig. Wanneer dat het geval is bestaat aanleiding om via de ruimtelijke ordening op basis van markttechnische instrumenten regulerend op te treden. Wanneer niet kan worden vastgesteld dat sprake is van zo'n duurzame ontwrichting, is het dus zeker de vraag of via de ruimtelijke ordening regulerend kan worden opgetreden. Daar komt nog bij dat gelet op het bovenstaande een Designer Outlet Centre niet valt onder de middels rijksbeleid uitgewerkte vormen van perifere detailhandel, en overigens niets daarmee van doen heeft als geen sprake is van perifere ligging.⁴

Op dit moment vindt een discussie plaats over de herijking van het bestaande beleid. Daartoe is ook een onderzoek ingesteld naar de huidige PDV/GDV-situaties, waarbij ook zal worden voorzien in een standpunt over factory outlet centres, voorzover in de periferie gelegen.

Ten aanzien van factory outlet centres is recentelijk door de minister van VROM, mede namens de minister van EZ, een brief⁵ verzonden als antwoord op het verzoek uit de Tweede Kamer om het beleid terzake uiteen te zetten:

"Ik beschouw FOC's als een voor Nederland nieuwe vorm van groot-schalige detailhandel. Dat zij vaak als deel van een toeristisch concept worden gepresenteerd en dat zij bestaan uit talrijke kleine winkeleenheden, doet hieraan niet af.

(...)

Zoals ik de Kamer eerder heb bericht, acht ik een apart beleidskader voor de FOC's niet nodig. De beoordeling van FOC-initiatieven vindt plaats op basis van het algemeen nationaal ruimtelijk en milieubeleid (onder andere bundeling van verstedelijking) en het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC-locatiebeleid). Overigens vindt in het kader van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening een heroverweging plaats van het ABC-locatiebeleid. Voor zover FOC-initiatieven perifeer zijn gedacht, zijn de regels van het perifere en grootschalige detailhandelsvestigingsbeleid (PDV/GDV) van toepassing.

(...)

De gemeenten zijn binnen het nationale ruimtelijke beleid als eerste verantwoordelijk voor de locatie van detailhandelsvoorzieningen. Zij dienen hierbij gebruik te maken van het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en bij hun lokale afweging rond FOC-initiatieven naast aspecten als lokale economische structuur en werkgelegenheid, nadrukkelijk ook de effecten van nieuwe ontwikkelingen op de bestaande detailhandelsstructuur, het milieu en de verkeersinfrastructuur te betrekken. Vanwege de bovenlokale effecten van FOC's als nieuwe vorm van detailhandel is het van belang dat de provincies in hun

⁴ Zie voor de parlementaire stukken: Tweede Kamer, vergaderjaar 1984-1985, 18 786, nrs. 1-2; Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 18 786, nr. 19 Tweede Kamer, vergaderjaar 1991-1992, 18 786, nr. 24; zie bijl 1 en 2

⁵ Zie brief van Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, d.d. 2 februari 2000.



streekplannen regionale criteria voor de beoordeling en afstemming van grootschalige detailhandel formuleren.

(...)

In het kader van een lopend project Marktwerving, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW) vindt momenteel een herbezinning plaats op het huidige beleid inzake perifere en grootschalige detailhandelsvoorzieningen. Het kabinetsstandpunt over de resultaten van dit project zal ik betrekken bij de voorbereiding van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Ik ben mij ervan bewust dat een aantal FOC-initiatieven, na afweging op lokaal en provinciaal niveau, thans reeds om een rijksstandpunt vraagt. Vooralsnog zal ik deze initiatieven beoordelen op basis van het hiervoor geschetste ruimtelijke beleid."

Gelet op dat in eerder vermelde beleidsdocumenten grootschalige detailhandel (GDV) op perifere locaties wordt gekenmerkt als een vestiging van 1.500 m² of meer en hier sprake is van producentendetailhandel met een recreatief-toeristisch karakter op een vloeroppervlakte van gemiddeld 150 m² per vestiging, dient dus de conclusie te worden getrokken dat het bestaande beleid niet voorziet in de regulering van Factory Outlet Centres. De mening van minister Pronk dat een Factory Outlet Centre een nieuwe vorm van GDV is, strookt dus op dit punt niet met de blijkbaar eerder door het parlement geaccepteerde definitie van GDV.

Mede in dit verband heeft op 17 februari 2000 een extra vergadering plaatsgevonden van de Vaste Kamercommissie met minister Pronk, waarin onder meer ook deze vraag aan de orde is gekomen. Minister Pronk bevestigde in die vergadering dat hij vanuit ruimtelijk oogpunt vooralsnog niet hecht aan een nadere definitie van een Factory Outlet Centre. De kenmerken daarvan zijn reeds voldoende in zijn brief van 2 februari 2000 verwoord. De Factory Outlet Centre wordt gezien als een "hele grote winkel met een bepaald assortiment". In de komende paar maanden zal in het kader van het MDW-traject een totale evaluatie van het PDV/GDV-beleid tot stand worden gebracht. Daarbij zullen ook de grote winkels worden meegenomen. Het gaat daarbij niet (meer) om de vraag of een Factory Outlet Centre op zichzelf wenselijk is. Dat is immers geen ruimtelijke orderingsvraag maar eerder een economische vraag en daarover heeft minister Jorritsma al te kennen gegeven dat wanneer geen sprake is van een duurzame ontwrichting van het bestaande distributieve voorzieningen patroon, uit haar optiek geen bezwaren bestaan tegen een Factory Outlet Centre. De vraag resteert dan, waar een Factory Outlet Centre het beste gerealiseerd zou kunnen worden gelet op algemene ruimtelijke criteria. Het antwoord van Pronk daarop is dat een Factory Outlet Centre binnen het "stedelijk gebied" moet komen, dat wil zeggen binnen de rode contour, die wordt getrokken door gemeente en provincie. Onder 'het stedelijk gebied' zal dan naar alle waarschijnlijkheid moeten worden verstaan de bebouwde kom in de meeste ruime zin. Daarbij zal sprake moeten zijn van een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Ook benadrukte Pronk dat er een regierol ligt bij de provincie. Verder is duidelijk geworden dat het niet juist is dat Factory Outlet Centres alleen in de stedelijke knooppunten zouden zijn toegestaan.

De conclusie luidt dan ook dat de onderhavige locatie en vestiging van een Factory Outlet Centre in overeenstemming is met het rijksbeleid.

4.4.2 Provincie Limburg

Beleidsnota detailhandel (1^o herziening)

In deze beleidsnota wordt het rijksbeleid vertaald naar de situatie in Limburg, ter completering van het detailhandelsbeleid in de huidige streekplannen en ter vervanging van de nota perifere detailhandelsvestigingen uit 1985.

De toenemende dynamiek in de detailhandel speelt een grote rol, zoals de filialisering (onderdeel uit maken van een grote keten), specialisering (beperkt diep assortiment), verruiming van de mogelijkheden in het kader van de regelgeving inzake sluitingstijden, thematisering (concentratie van winkels met een specifiek assortiment) schaalvergroting en perifere vestigingstendenzen. Deze verschillende tendensen roepen vragen en knelpunten op die van een adequaat antwoord dienen te worden voorzien. De nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot een onevenwichtige detailhandelsstructuur. De provincie is de eerst aangewezen bestuurslaag om dat beleid te ontwikkelen.

Ten aanzien van de reguliere detailhandel wordt gesteld dat winkelvestigingen geconcentreerd dienen te worden in een afgebakend en herkenbaar winkelgebied. De ruimtelijke kwaliteit, compactheid en bereikbaarheid van de winkelgebieden dienen gehandhaafd en waar nodig verbeterd te worden.

Aan verkoopvloeroppervlakte van het stadscentrum in een stedelijk centrum als Roermond worden in principe geen bovengrenzen gesteld. Om het primaat van de verzorgingsfunctie van de stedelijke centra ten opzichte van de regionale kernen te handhaven, zullen de vestigingsmogelijkheden voor grootschalige detailhandelsontwikkelingen juist moeten worden gezocht in en om die stedelijke centra.

In de provinciale nota wordt aanvullend beleid geformuleerd ten aanzien van perifere en grootschalige detailhandelsvestigingen (PDV en GDV). In de onderhavige situatie is dit beleid echter niet van toepassing.

4.4.3 Gemeente Roermond

Roermond, visie op de detailhandelsstructuur

In het IMK-rapport van november 1997 wordt het winkelapparaat van de binnenstad van Roermond onderverdeeld in drie deelgebieden:

- kernwinkelgebied-Noord: Markt, Marktstraat, Varkensmarkt, Schoenmakersstraat en Steenweg;
- kernwinkelgebied-Zuid: Munsterplein, Hamstraat, Joep Nicolaasstraat, Kloosterwandplein, Kruisherenstraat en de Graaf Gerardstraat;
- een noordelijke en zuidelijk deel van de schil, waarbij de scheiding ter hoogte van het Munsterplein ligt.

Het kernwinkelgebied bestaat feitelijk uit twee polen (halter), met het Munsterplein als ruimtelijke verbinding tussen beide.



Op basis van vergelijking van het destijds (1997) aanwezige aanbod met andere regionale koopcentra wordt door het IMK vermeld dat in de reguliere detailhandel in de binnenstad van Roermond enige uitbreiding in omvang en schaalgrootte gewenst is in diverse modische en andere keuzegevoelige branches. Hierbij moet niet in eerste instant worden gedacht aan traditionele handelsconcepten maar meer aan nieuwe combinaties en concepten (vervlechting) die de diversiteit in aanbod en "verblijfskwaliteit" (fun & leisure) versterken.

Het IMK-rapport onderstreept in het kader van een concentratie van het traditionele PDV-segment de mogelijkheden voor een PDV-ontwikkeling op het kazerneterrein (woninginrichting, wonen, keukens). Omdat herstructurering van bestaand aanbod daarbij centraal staat, zijn geen nadelige effecten voor Roermond-centrum en andere winkelgebieden te verwachten. Voor zover er effecten optreden is dit het gevolg van een verplaatsing van een vestiging in een PDV-branche met ruimteproblemen uit het centrum of van een andere locatie binnen Roermond.

Een PDV-ontwikkeling op het kazerneterrein sluit aan bij het door de provincie voorgestane beleid, waarin wordt uitgegaan van concentratie van bestaande en solitair gelegen PDV-vestigingen op een door de gemeente aan te wijzen locatie. Ook constateert het IMK ruimte voor een eventuele ontwikkeling rond het thema land en water op het kazerneterrein.

Het kazerneterrein vormt volgens het IMK geen attractieve optie en geen echt alternatief voor de parkeerfunctie van de Markt vanwege de ligging buiten de singels en het ontbreken van een (aantrekkelijke) fysieke en zichtrelatie met het kernwinkelgebied. Bovendien is er de barrière van de Wilhelminasingel, waarvoor een voetgangerstunnel volgens het IMK geen adequate oplossing biedt. Wenselijk acht het IMK een combinatie van detailhandel in de vorm van een PDV-concentratie samen met parkeerfaciliteiten, waar vrij (gratis) geparkeerd kan worden.

4.5 Overige plannen Gemeente Roermond

Roermond aan zet: Strategienota Roermond (Roermond, 1993)

In deze strategienota zijn de volgende relevante beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- Bevorderen van de woon- en leefkwaliteit van de wijken;
- Versterken van de functie van koopstad;
- Concentratie van stedelijke voorzieningen;
- Verbeteren van interne en externe bereikbaarheid;
- Benutten van toeristisch-recreatieve functies;
- Ontwikkelen van Roermond als compacte stad

Roermond aan zet II: Strategienota Roermond (Roermond, 1998)

Met de bovengenoemde tweede strategienota van 12 januari 1998 is de tussenbalans opgemaakt van de voorgaande gelijknamige nota uit 1993. Aan de

hand van nieuwe informatie en nieuwe inzichten en reacties uit de gehele Roermondse samenleving zijn de volgende relevante beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- een sterke economische ontwikkeling in regionaal verband;
- Roermond op de kaart als centrum voor toerisme en recreatie;
- terugdringen van de werkeloosheid en vergroten van de sociale participatie;
- een sterke binnenstad; versterking van de binnenstedelijke functies en kwaliteit;
- leefbare wijken en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat.

Als onderdeel van de versterking van de binnenstad wordt daarbij gedacht aan het kazerneterrein als "herontwikkelingslocatie" door ontwikkelaars en potentiële investeerders

Nota 'Centrum In-Zicht.....' (Roermond, 1994a)

In de nota "Centrum In-Zicht" van februari 1994 zijn een beleidsvisie en uitgangspunten geformuleerd om de van oudsher belangrijke rol van de binnenstad als economisch verzorgingscentrum te kunnen waarmaken en in de toekomst te kunnen waarborgen. Hiertoe zal voldaan moeten worden aan hedendaagse ruimtelijke en functionele voorwaarden, waarbij bereikbaarheid en verblijfskwaliteit van groot belang zijn. Als essentieel onderdeel van de verblijfskwaliteit wordt hierbij het behoud en de versterking van historisch karakter van de binnenstad gezien.

Het kazerneterrein maakt deel uit van het centrum. Met betrekking tot het kazerneterrein bevat de nota de volgende uitgangspunten:

- geen binnenstedelijke detailhandelsontwikkeling;
- vooralsnog geen ontwikkeling in de horecasector als hoofdfunctie;
- in de eerste tien jaren geen grootschalige kantoorontwikkeling;
- als gevolg van zowel verkeers- als industrielawaai geen grootschalige ontwikkelingen in de woonsfeer;
- de definitieve invulling afhankelijk stellen van nader onderzoek ten aanzien van de volgende ontwikkelingsopties c.q. combinaties daarvan:
 - een (grootschalig) toeristisch-recreatief attractiepunt, al dan niet rechtstreeks in relatie tot de watersport;
 - perifere detailhandel van regionaal niveau;
 - een 4^e generatie-bedrijfsterrein, dat wil zeggen hoogwaardige niet-milieubelastende werkgelegenheid.

4.6 Reeds genomen besluiten

De genomen (relevante) besluiten zijn:

- Besluit van Gemeente Roermond tot het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst met BAA McArthurGlen UK Ltd teneinde tot realisering van een DOC met megabioscoop te komen;

- Besluit van Gemeente Roermond inzake de definitie van interpretatie van wat een Designer Outlet Centre precies is (zie ook bijlage 3);
- Besluit van Gemeente Roermond tot wijziging bestemmingsplan;
- Besluit van Gedeputeerde Staten van Limburg tot goedkeuring van een saneringsplan voor de Ernst Casimir Kazerne.
- Besluit van Gemeente Roermond tot sanering/bouwrijp maken van het kazerneterrein en Sportpark Stadsweide;
- Overeenkomst d.d. 17 juni 1999 tussen BMG, Gemeente Roermond en REO Midden-Limburg BV inzake Project Kazerneterrein C.A.;
- Besluit van de initiatiefnemer tot realisatie van een Designer Outlet Centre met megabioscoop.

4.7 Nog te nemen besluiten

De te nemen (relevante) besluiten zijn:

- Besluit van de Gemeente Roermond op de aanvraag voor Vrijstelling artikel 19 WRO;
- Besluit Gedeputeerde Staten van Limburg tot verlening van een verklaring van geen bezwaar in het kader van de procedure ex artikel 19 WRO;
- Besluit van de Gemeente Roermond tot vaststelling van het bestemmingsplan;
- Besluit Gedeputeerde Staten van Limburg inzake het saneringsplan voor Sportpark Stadsweide;
- Realiseringsovereenkomst tussen BMG, Gemeente Roermond en REO Midden-Limburg BV;
- Besluit van Gemeente Roermond op de aanvraag voor een milieuvergunning voor het DOC;
- Besluit op de aanvraag van een bouw- of aanlegvergunning van het Designer Outlet Centre en een megabioscoop.

4.8 Procedurele aspecten

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van de vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke ordening. Voorafgaande aan het verlenen van deze vrijstelling dienen Gedeputeerde Staten van Limburg een verklaring van geen bezwaar af te geven. Na ontvangst van deze verklaring van geen bezwaar kan de vrijstelling en de bouwvergunning worden verleend. De aanvraag voor de bouwvergunningen de vrijstelling zal naar verwachting eind maart 2000 worden ingediend. Na de tervisielegging van het voornemen vrijstelling te verlenen en van het MER (gedurende vier weken vanaf circa 12 april 2000) wordt de verklaring van geen bezwaar aangevraagd. Naar verwachting zullen de vrijstelling ex artikel 19 WRO en de bouwvergunning medio juni 2000 kunnen worden verleend.

Naast de procedure ex art. 19 WRO wordt het bestemmingsplan 'Stadsweide' in procedure gebracht. Nadat de raadscommissie ESO daarmee heeft in-



gestemd wordt het voorontwerp bestemmingplan gedurende vier weken onderworpen aan inspraak en wordt het verzonden aan de overlegpartners in het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (waaronder de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Plannen en de Inspectie Ruimtelijke Ordening). Na positief advies van de raadscommissie ESO wordt de procedure van de WRO gevolgd (tervisielegging ontwerpbestemmingsplan; vaststelling bestemmingsplan door gemeenteraad en tervisielegging vastgesteld bestemmingsplan; goedkeuring bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten en tervisielegging goedgekeurd plan; eventueel beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State). Gestreefd wordt naar vaststelling van het bestemmingsplan op 20 juli 2000.

5. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING**

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie in en om het terrein van de Ernst Casimir Kazerne. Vervolgens wordt de autonome ontwikkeling beschreven. Hier onder wordt verstaan de toekomstige ontwikkeling van het gebied zonder de komst van het Designer Outlet Centre (DOC) en de megabioscoop.

De beschrijving van de omgeving vindt in dit hoofdstuk plaats aan de hand van de volgende aspecten:

- verkeer en vervoer;
- lucht;
- geluid (met daarbij hinder);
- landschap en cultuurhistorie;

De aard van de voorgenomen activiteit heeft geen effect op de kwaliteit van bodem en water. Evenmin zullen ecologische effecten optreden omdat ecologisch waardevol gebied (een ecologische verbindingszone) zich op meer dan twee kilometer ten noorden van de locatie bevindt. Beide aspecten worden derhalve in dit MER buiten beschouwing gelaten.

Voordat in dit hoofdstuk een beschrijving wordt gegeven van de verschillende relevante aspecten, wordt eerst de huidige locatie beschreven.

5.1 **Locatie**

De huidige locatie bestaat uit de voormalige Ernst Casimir Kazerne en het Sportpark Stadsweide. De locatie ligt in het noordwesten van Roermond, aan de N280 (Wilhelminasingel), een regionale ontsluitingsweg, en binnen een afstand van 750 meter van het station (zie ook figuur 1.1). Het terrein ligt bovendien op een afstand van 300 meter tot het centrum. Vanaf het terrein kan dit stadscentrum door middel van een fiets- en voetgangerstunnel bereikt worden.

Het gebied wordt begrensd door de Maas/Maashaven, de N280 (Wilhelminasingel) en het noordelijk gelegen industrieterrein Willem-Alexander, aan de Willem Alexanderhaven.

Het beoogde terrein heeft een oppervlak van circa 16 ha en was in gebruik als kazernecomplex, Sportpark Stadsweide (met twee voetbalverenigingen en bijbehorende gebouwen) en als parkeerplaats. Op het voormalige kazerneterrein bevinden zich een tweetal verontreinigingen, te weten op het voorterrein (voormalig brandstofafleverpunt) dat thans in gebruik is als parkeerplaats en op het achterterrein (voormalig Boshok). In een overeenkomst met het Ministerie van defensie is vastgelegd dat na beëindiging van de activiteiten van defensie de terrein zonder grondvervuiling worden opgeleverd.



Ten behoeve van de sanering van het kazerneterrein is een saneringsplan opgesteld en door Provincie Limburg goedgekeurd (Cauberg, 2000). Voor het Sportpark is het saneringsplan ter goedkeuring ingediend.

De sanering maakt overigens geen deel uit van de voorgenomen activiteit. Immers de locatie moet gesaneerd worden onafhankelijk van de komst van het DOC. Mocht het DOC namelijk niet gerealiseerd worden dan worden mogelijk andere activiteiten gerealiseerd, aldus de beleidsvoornemens van Gemeente Roermond. Derhalve vindt in de MER alleen een korte beschrijving plaats van de voorgenomen sanering.

In het kader van de sanering wordt een aantal maatregelen genomen. In eerste instantie zijn de opstallen en verhardingen verwijderd met uitzondering van de monumentale opstallen, te weten het vlagmonument, het poortgebouw en het eerste legeringsgebouw.

Daarnaast zijn/worden van apart te onderscheiden deellocaties van bodemverontreinigingen verwijderd om toekomstige verspreiding (uitloging) te voorkomen. Voorts vindt ophoging van delen van het terrein plaats met zo'n 1,5 m zodat het maaiveldniveau komt tot liggen op een niveau waarop gebouwd mag worden gezien de richtlijnen die gelden voor het bouwen in het winterbed van de Maas (21.30 m + NAP).

In het kader van deze ophoging wordt ruim 170.000 m³ grond aangevoerd. Deze partij wordt in lagen van 50 cm aangebracht en verdicht. Deze grond is afkomstig van werken van Gemeente Roermond en Rijkswaterstaat. Deze ophoging wordt beschouwd als een leeflaag met isolerende werking die dikker is dan 1 m. Tussen het bestaande maaiveld en de ophoging wordt een signaallaag aangebracht zodat bij toekomstige graafwerkzaamheden duidelijk wordt wanneer in de bestaande (verontreinigde) bodem wordt gegraven.

Aansluitend wordt in het kader van de sanering de volgende maatregelen getroffen:

- De locatie wordt voorzien van verharding in de vorm van bebouwing en bestrating;
- Rond de locatie wordt een interceptiesysteem aangebracht zodat met een hydrologische damwand ongewenste verspreiding van verontreinigingen tot buiten de locatie wordt voorkomen;
- Op de locatie wordt een monitoringsnetwerk aangelegd, zodat door middel van periodiek monsternemingen de kwaliteit van het grondwater gemonitord kan worden.

5.2 Verkeer en vervoer

5.2.1 Inleiding

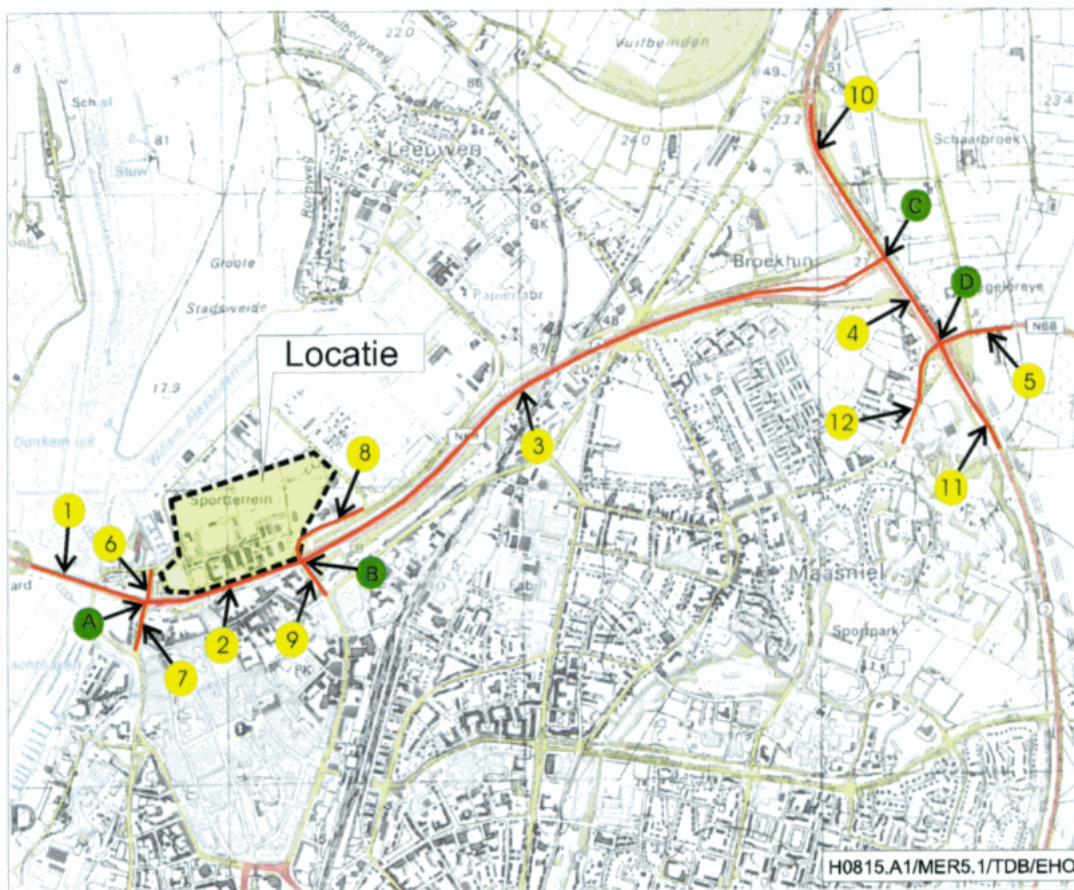
Studiegebied

Voor het aspect Verkeer en Vervoer bestaat het studiegebied tenminste uit het plangebied en de wegen die daarop aansluiten. In eerste instantie worden alle wegen die direct aansluiten op de twee toegangen tot het beoogde DOC-terrein en de wegvakken die aansluiten op de twee kruispunten tussen de N280 en de N271 in de studie betrokken. Van deze wegen kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de intensiteit ten gevolge van de voorgenomen activiteit met 20% zal stijgen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Verderop zal blijken dat dit een goede aanname is. Van andere wegen zijn op basis van het gebruikte model geen intensiteiten bekend en deze worden derhalve buiten beschouwing gelaten. Het studiegebied voor het aspect Verkeer en Vervoer is weergegeven in Figuur 5.1, de verwijzing naar de getoonde wegvakken is toegelicht in Tabel 5.1.

Tabel 5.1: Relevante wegen

Wegnummer	Naam van het wegvak	Vanaf kruising met:	Tot kruising met:
<i>Hoofdroute</i>			
1	N280/Hornerweg	Hatenboer	Buitenop(noord) en Buitenop (zuid)
2	N280/Wilhelminasingel	Buitenop (noord) en Buitenop (zuid)	Mijnheerkensweg en Wilhelminasingel
3	N280	Mijnheerkensweg en Wilhelminasingel	N271/Sint Wirosingel
4	N280/N271 Sint Wiro-singel	N280	Elmpterweg en N68/Elmpterweg
5	N68/Elmpterweg	N271/Sint Wirosingel	TEGELARIJE (inrit)
<i>Aansluitende wegvakken</i>			
6	Buitenop (noord)	N280	Maashaven en Looskade
7	Buitenop (zuid)	N280	Kraanpoort en Looskade
8	Mijnheerkensweg	N280	Schipperswal
9	Wilhelminasingel	N280	Venloseweg en Venlosepoort
10	N271 (noord)	N280	Broekhin noord en Schaarbroekerweg
11	N271 (zuid)	N68/Elmpterweg en Elmpterweg	Laatweg
12	Elmpterweg	N280/N271	TENNISBAAN (inrit)

Figuur 5.1 : Studiegebied voor het aspect Verkeer en Vervoer



Legenda:

● Wegvakken (zie tabel 5.1)

● Kruispunten

A: N280 / Hornerweg - Buitenop (noord)

B: N280 / Wilhelminasingel - Mijnheerkensweg

C: N280 - N280 / N271 Sint Wirosingel

D: N280 / N271 Sint Wirosingel - N68 / Elmpsterweg





Verantwoording verkeerscijfers

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden in het kader van deze m.e.r. wordt door de gemeente Roermond het Integraal Verkeers- en Vervoerplan (IVVP) opgesteld. Eén van de activiteiten in dat kader betreft het actualiseren van het verkeersmodel voor het wegennet van de gemeente en de omliggende regio's. De resultaten van deze actualisatie zijn tijdens het opstellen van voorliggend MER echter (nog) niet beschikbaar. De verkeersintensiteiten voor het basisjaar 1999 zijn daarom afgeleid uit een kruispuntanalyse die in opdracht van de gemeente is uitgevoerd, waarbij telcijfers hebben gediend als input voor de berekening van de verkeersstromen in de huidige situatie. Deze telcijfers hebben betrekking op ochtend- (11.00 – 12.00) en avondspits (15.00 – 16.00) op een gemiddelde zaterdag en de avondspits (16.00 – 17.00) op een gemiddelde koopavond (ARCADIS, 1999).

Omdat in een aantal gevallen etmaalintensiteiten benodigd zijn, is op basis van algemene kentallen (CROW, ASVV 1996, tabellen 6.2/27 en 6.2/28) en de hiervoor bedoelde telcijfers een etmaalwaarde bepaald. De etmaalwaarde voor een zaterdag is bepaald door het avondspitsuur (8% van etmaalwaarde) te vermenigvuldigen met een factor 12,5. De etmaalwaarde voor een gemiddelde werkdag/koopavond is bepaald door het avondspitsuur (9% van etmaalwaarde) te vermenigvuldigen met een factor 11.

De gemiddelde verkeersintensiteiten per dag-, avond- of nachtperiode, die benodigd zijn voor geluidberekeningen, zijn voor de wegvakken op de provinciale weg N280 afgeleid van de dagverdeling die is geconstateerd op basis van provinciale telcijfers (Limburg, 1999). Een complete set provinciale telcijfers is voor 1999 beschikbaar voor het wegvak N280/Hornerweg, omdat daar een permanent telpunt ligt. Voor de wegvakken N280/Wilhelminasingel en N280 zijn telcijfers van periodieke tellingen uit respectievelijk 1995 en 1998 beschikbaar. De waargenomen dagverdeling bij deze tellingen is in de analyse gebruikt. Voor de overige wegen is een verdeling over de drie perioden toegepast die is gebaseerd op algemene kentallen (CROW, ASVV 1996, tabellen 6.2/27 en 6.2/28).

De verkeersintensiteiten voor de autonome situatie in het planjaar 2007 zijn eveneens bepaald op basis van de hiervoor bedoelde telcijfers van 1999. De intensiteiten voor 2007 zijn – conform de door Gemeente Roermond in haar verkeersmodel toegepaste methode – voor alle wegvakken met 2% per jaar opgehoogd voor de tussenliggende periode. In deze ophoging zijn zowel de huidige groeicijfers als de regionale groeicijfers verdisconteerd. De totale mobiliteitstoename in de periode 1999 – 2007 komt daarmee op ongeveer 17,2%.

5.2.2 Bestaande situatie Verkeer en Vervoer

Wegenstructuur

De hoofdwegstructuur van Roermond bestaat uit een kleine centrumring om het historische deel van de stad en een grotere stadsring, waarvan de centrumring deel uit maakt. Radialen in zes richtingen (west, noord, oost,

zuidoost, zuid en zuidwest) vormen de externe hoofdverbindingen. Een rasterstructuur van interne gebiedsontsluitingswegen verbindt de hoofdwegenstructuur met elkaar en de wijken van Roermond met de centrumring en de stadsring. De wegenstructuur van Roermond is weergegeven op Figuur 5.2.

Een belangrijke externe verbinding wordt gevormd door de provinciale weg N280 in westelijke richting naar Weert en de A2. De N280 vormt de ruggengraad van de wegenstructuur van Roermond en is de belangrijkste verkeersader langs de noordrand van de bebouwde kom van de stad. De weg gaat ten oosten van Roermond, via de stadsring, over in de N68 in oostelijke richting naar Mönchengladbach (D).

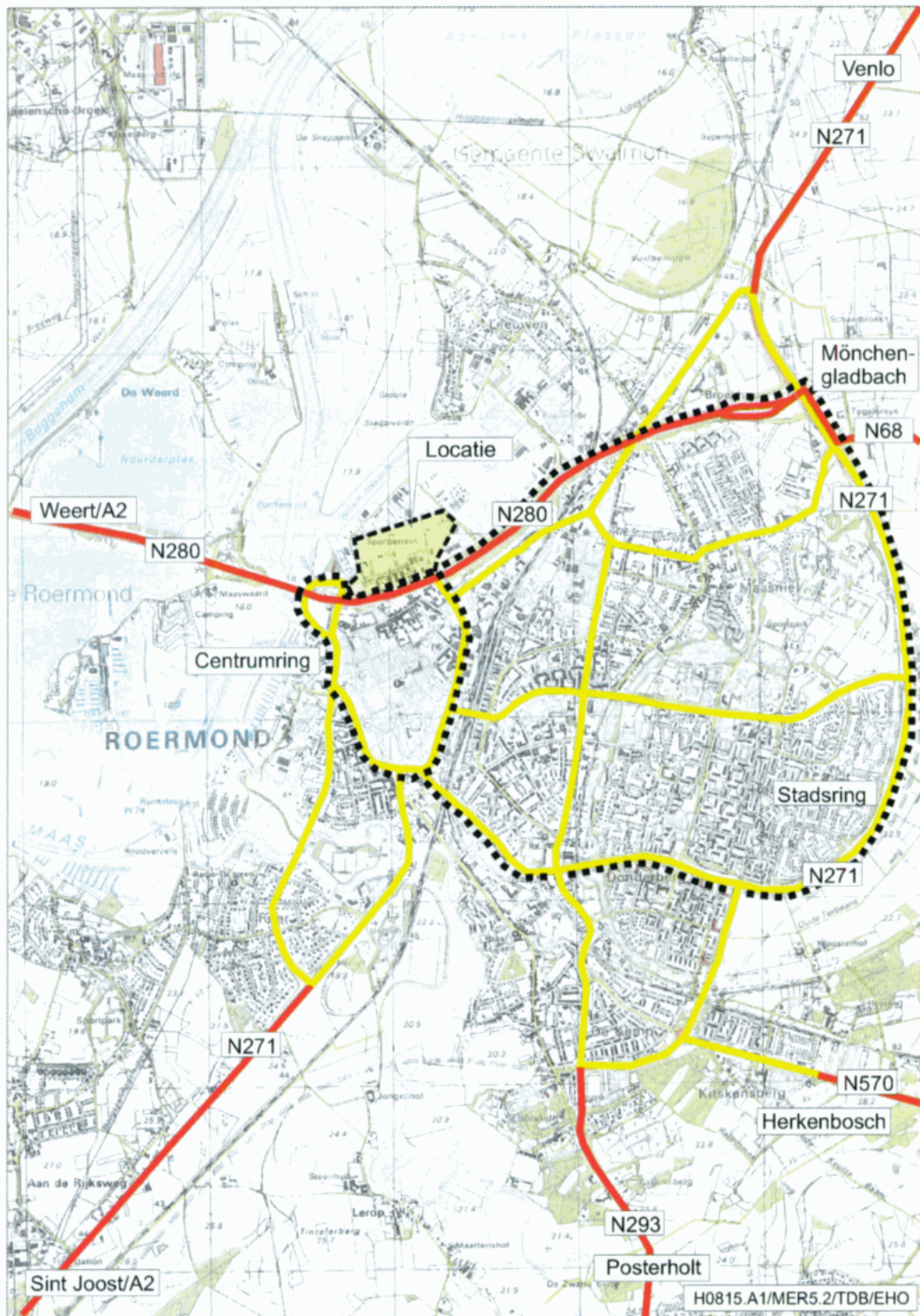
Een andere belangrijke externe verbinding wordt gevormd door de provinciale weg N271. Deze verbindt Roermond in noordelijke richting met Venlo. De weg ligt tevens langs de oostrand van Roermond en vormt daarmee de helft van de stadsring. Ten zuiden van Roermond kan via lokale hoofdwegen de provinciale weg N570 worden bereikt in zuidoostelijke richting naar Herkenbosch, nationaal park De Meinweg en Wassenberg (D).

Via de N293 kan in zuidelijke richting Posterholt en uiteindelijk het Duitse Heinsberg worden bereikt. Nog weer wat verder naar het zuidwesten ligt het vervolg van de N271 in zuidwestelijke richting, waar deze tenslotte aansluit op de A2 bij Sint Joost. Via lokale wegen van de stadsring ten westen van Roermond is het zuidelijke deel van de N271 tevens verbonden met de N280.

Langs de N280 liggen vier kruispunten die voor de richtingkeuze van regionaal verkeer van groot belang zijn. Het betreft van west naar oost (zie tevens Figuur 5.1):

- De kruising van de N280 (Hornerweg) met Buitenop (noord) en Buitenop (zuid), via deze kruising wordt de westzijde van de centrumring ontsloten op de stadsring en wordt verder in zuidelijke richting de N271 ontsloten op het hoofdwegennet van de stad.
- De kruising van de N280 (Wilhelminasingel) met Mijnheerkensweg (noord) en Wilhelminasingel (zuid); via deze kruising wordt de oostzijde van de centrumring ontsloten op de stadsring en wordt eveneens verder in zuidelijke richting de N271 ontsloten op het hoofdwegennet van de stad.
- De kruising van de N280 met de N271/Sint Wirosingel; via deze kruising kan de richting Venlo, of de stadsring richting Mönchengladbach, Roerstreek en Roermond worden gekozen.
- De kruising van de N280/N271 Sint Wirosingel met de Elmpsterweg (west) en de N68/Elmpsterweg (oost); via deze kruising worden de wijken in het oosten van Roermond ontsloten en kan de N68 in oostelijke richting naar Mönchengladbach worden gekozen.

Figuur 5.2 : Hoofdwegenstructuur van Roermond



Legenda:

- Provinciale wegen
- Gemeentelijke wegen
- - - Centrum- en stadsring



De beoogde locatie voor de realisatie van het DOC wordt ontsloten via toegangen langs de Maashaven en de Mijnheerkensweg. De Maashaven kan op haar beurt weer worden bereikt via Buitenop (noord). Deze is aan de westzijde van de locatie direct aangesloten op de N280 ter hoogte van de hiervoor reeds beschreven kruising. De Mijnheerkensweg is aan de oostzijde van de locatie direct aangesloten op de N280. De Maashaven en de Mijnheerkensweg bieden daarnaast toegang tot het industrieterrein Willem Alexander, dat rondom de locatie is gelegen. Via het lokale wegennet op het industrieterrein (Maashaven, Schipperswal, Scheepvaartweg en Mijnheerkensweg) zijn de twee toegangswegen en dus ook beide kruispunten met elkaar verbonden.

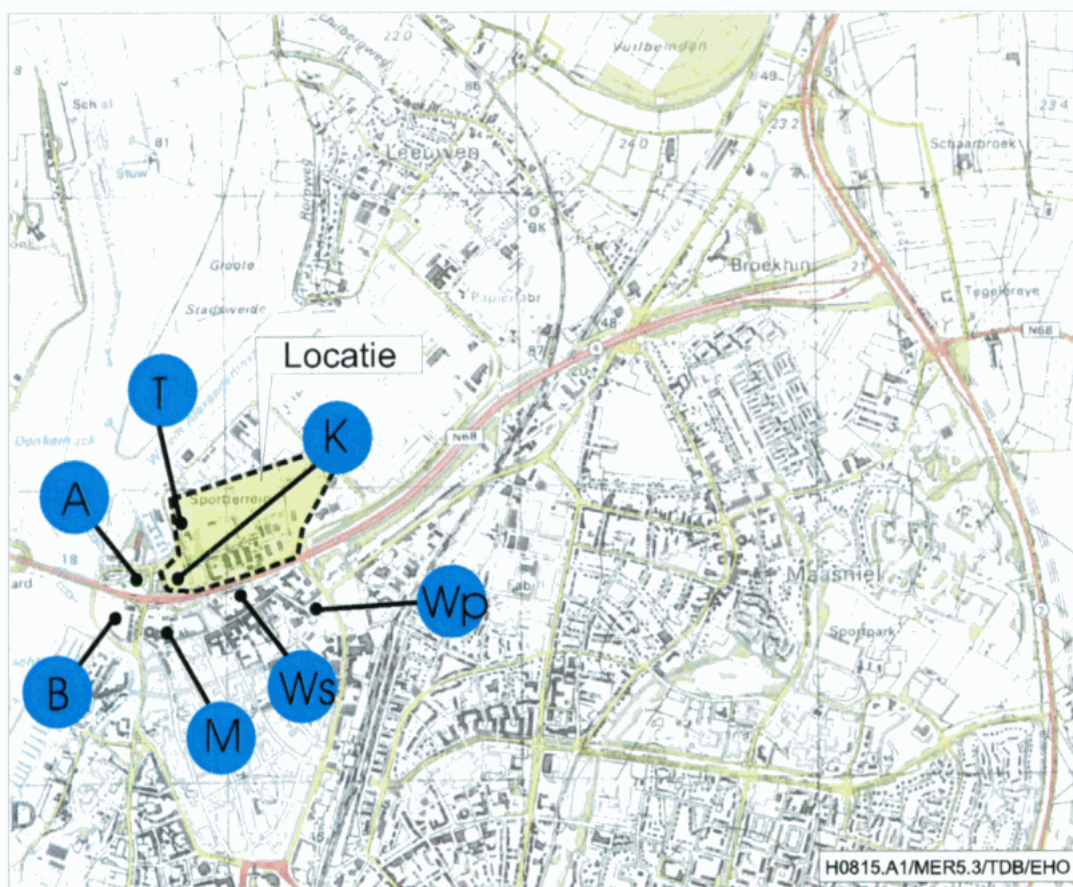
Parkeervoorzieningen

In de directe omgeving van de locatie liggen enkele parkeervoorzieningen. Direct ten westen van de locatie ligt op het voorterrein van de voormalige Ernst Casimir Kazerne, tussen Buitenop en het zogenaamde poortgebouw, het parkeerterrein Kazerne. Dit terrein biedt plaats aan 350 betalende auto's. Ten westen Buitenop ligt in de lus die wordt omsloten door Buitenop en Looskade ten noorden van de N280/Hornerweg het parkeerterrein Arlo. Dit terrein biedt plaats aan 50 betalende auto's. Ten zuiden van de N280/Hornerweg lag tot voor kort het tijdelijke parkeerterrein Buitenop, met 250 parkeerplaatsen. Op deze locatie wordt momenteel onder andere een nieuwe parkeergarage gebouwd. Langs de Wilhelminasingel kan op de zuidelijke parallelrijbaan eveneens worden geparkeerd. Langs de Maashaven is een parkeerterrein voor touringcars ter hoogte van het parkeerterrein voor de sportvelden van sportpark Stadsweide. Iets verder van de locatie liggen de parkeerterreinen Markt, van waar de locatie via het fiets- en voetgangerstunneltje eenvoudig te bereiken is, en Wilhelminaplein.

De maximale parkeerduur op de genoemde terreinen bedraagt 24 uur, met uitzondering van de Markt, waarvoor de maximale parkeerduur tot 2 uur is beperkt. Het Kazerneterrein en het Wilhelminaplein zijn tevens bestemd voor houders van een maandabonnement.

Figuur 5.3 geeft de parkeervoorzieningen in de omgeving van de beoogde locatie weer. De parkeertarieven bedragen f 1,- tot f 2,- per uur, met een maximum van f 5,- per dag; een maandabonnement voor een parkeerterrein kost f 40,- (prijspeil april 1998). De parkeerautomaten accepteren Nederlands, Duits en Belgisch muntgeld.

Figuur 5.3 : Parkeervoorzieningen



Legenda:



 Locatie parkeerterrein

T : Touringcars
K : Kazerne
A : Auto
B : Buitenop
M : Markt
Ws : Wilhelminasingel
Wp : Wilhelminaplein

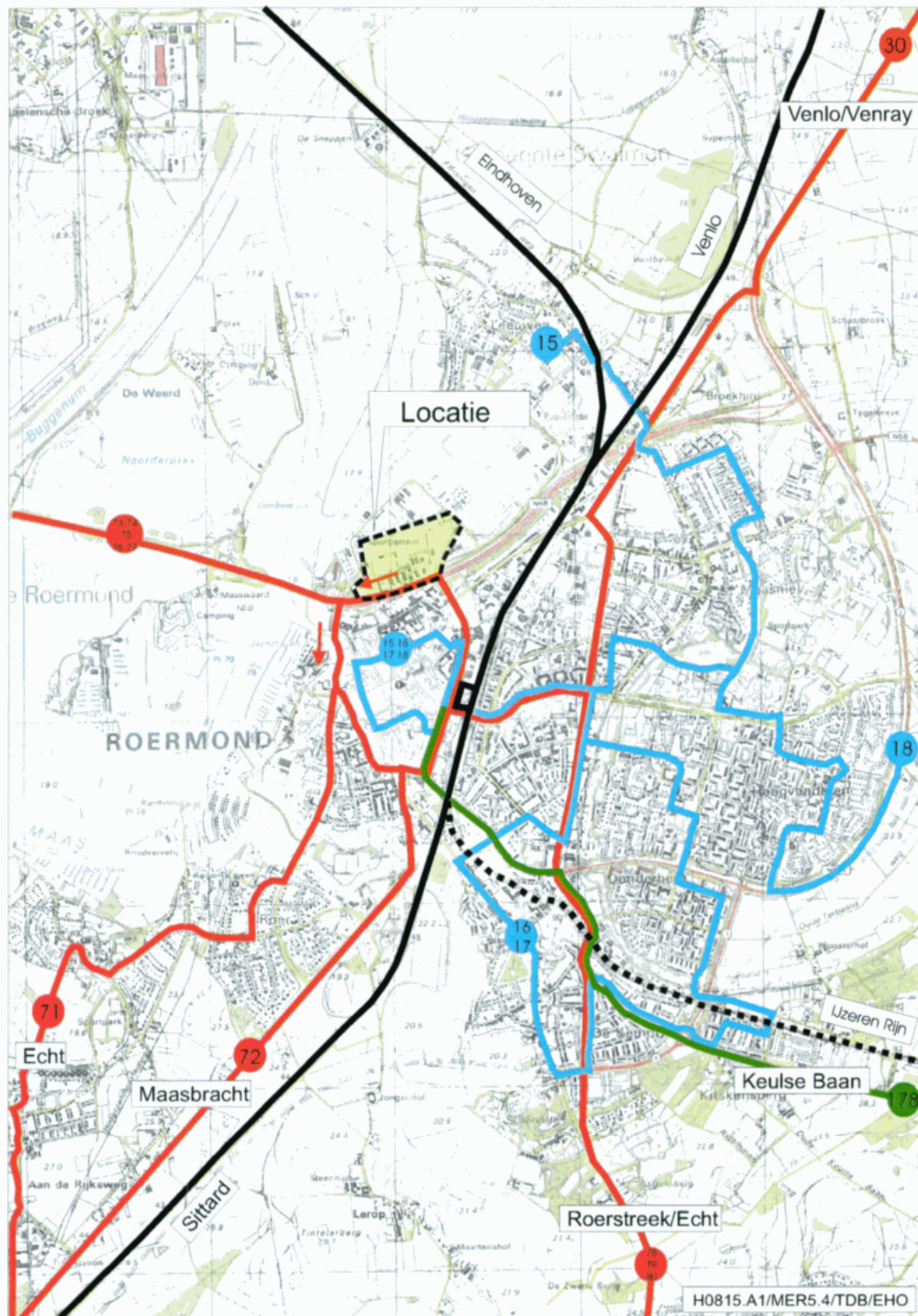
**Openbaar Vervoerstructuur**

In de regio Midden Limburg lopen enkele spoorlijnen voor personenverkeer. De belangrijkste spoorlijnen zijn de (internationale) intercityverbindingen van Eindhoven via Venlo en Mönchengladbach naar Köln en van die van Eindhoven via Roermond naar Maastricht. Omliggende intercitystations (Eindhoven, Venlo en Sittard) zijn vanaf NS-station Roermond (op 10 minuten loopafstand van het DOC) allen via een halfuursdienst per intercitytrein te bereiken. In de richting van Sittard rijdt tussendoor tevens ieder halfuur een stoptrein. Tussen Roermond en Venlo wordt een regelmatige halfuursdienstregeling onderhouden met sneltreinen (ieder halfuur) en stoptreinen (ieder halfuur).

Roermond heeft op Nederlands grondgebied directe busverbindingen met vrijwel alle dorpen en steden in haar directe omgeving. De streekbussen 78 en 79 onderhouden relaties met de Roerstreek. Lijn 80 rijdt via Sint Odiliënberg naar Echt. Via de N271 wordt door lijn 30 een directe busverbinding met Venlo onderhouden en tussen het NS-station Roermond en het industrieterrein Keulsebaan wordt sneldienst 178 geëxploiteerd. Lijnen 71 en 72 rijden in zuidelijke richting de stad uit naar respectievelijk Echt en Maasbracht. Vanaf het NS-station rijden de streekbussen 73 tot en met 77 via verschillende routes naar de dorpen en steden aan de westzijde van de Maas. Alle lijndiensten passeren daarbij tevens de bushalte aan de N280/Wilhelminasingel, ter hoogte van het fiets- en voetgangerstunneltje onder de provinciale weg.

De openbaar vervoerstructuur van Roermond is weergegeven in Figuur 5.4. Vanuit Roermond worden geen regionale busdiensten onderhouden met dorpen en steden in Duitsland. De meest directe openbaar vervoerverbinding tussen Roermond en bijvoorbeeld Mönchengladbach betreft een spoorverbinding via Venlo. Voor deze rit per openbaar vervoer dient echter wel in Venlo te worden overstapt.

Figuur 5.4 : Openbaar Vervoerstructuur van Roermond



Legenda:

-  spoorlijn/station
-  goederenspoor
-  stadsbus
-  sneldienst
-  streekbus

1000 M



Langzaam verkeersstructuur

De noordzijde van de N280/Wilhelminasingel is voorzien van een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Ook langs andere wegen van de hoofdweegenstructuur, zoals de N280/Hornerweg, Buitenop (zuid) en de Wilhelminasingel, zijn (vrijliggende) fietsvoorzieningen aanwezig. Ook het vrijliggende tweerichtingen fietspad langs de Mijnheerkensweg naar het industrieterrein en de wijk Leeuwen, behoort tot de hoofdfietsstructuur. De beoogde locatie op het voormalige kazerneterrein is via een fiets- en voetgangerstunnel onder de N280/Wilhelminasingel direct verbonden met de wegen binnen de centrumring van Roermond. De hoofdfietsstructuur van Roermond is weergegeven in Figuur 5.5.

Verkeersafwikkeling en doorstroming

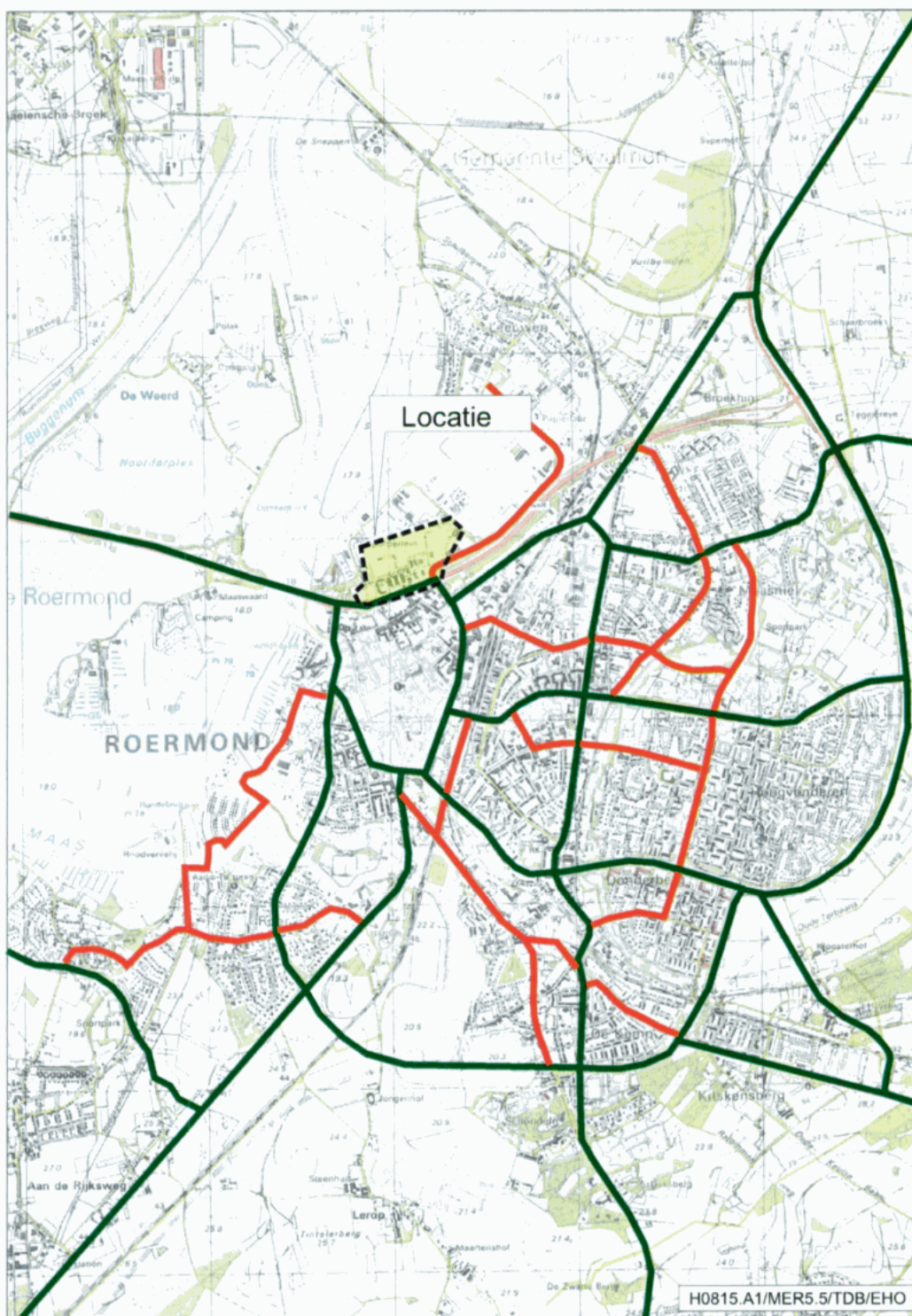
Op basis van telcijfers zijn voor de wegen in het studiegebied de wegvakintensiteiten bepaald zoals weergegeven in Tabel 5.2. De nummering verwijst naar de nummers op Figuur 5.1

Tabel 5.2: Verkeer in het studiegebied (voertuigbewegingen/etmaal 1999, beide richtingen)

Nr.	Wegvak	Gemiddelde werkdag		Gemiddelde zaterdag	
Hoofdroute		Etmaal	Spits	Etmaal	Spits
1	N280/Hornerweg	40.260	3.660	32.238	2.579
2	N280/Wilhelminasingel	35.563	3.233	28.488	2.279
3	N280	20.240	1.840	15.963	1.277
4	N280/N271 Sint Wirosingel	25.000	2.273	20.000	1.600
5	N68 Elmpterweg	13.375	1.216	10.700	856
Aansluitende wegvakken		Etmaal	Spits	Etmaal	Spits
6	Buitenop (noord)	4.686	426	4.900	392
7	Buitenop (zuid)	22.154	2.014	20.000	1.600
8	Mijnheerkensweg	5.841	531	2.138	171
9	Wilhelminasingel	20.108	1.828	15.263	1.221
10	N271 (noord)	22.688	2.063	18.150	1.452
11	N271 (zuid)	19.313	1.756	15.450	1.236
12	Elmpterweg	8.875	807	7.100	568

Opvallend is met name de relatief hoge intensiteit op de Buitenop (zuid), omdat de omgevingsfactoren langs deze weg niet lijken aan te sluiten bij een dergelijke hoge verkeersintensiteit. De weg heeft het karakter van een boulevard tussen de historische binnenstad en de jachthaven terwijl de verkeersintensiteit past bij een drukke gebiedsontsluitingsweg. Verder is opvallend dat de verkeersintensiteit op de Mijnheerkensweg in het weekend minder dan de helft bedraagt van de intensiteit op een werkdag. Dit hangt samen met het feit dat de Mijnheerkensweg toegang geeft tot het industrieterrein Willem Alexander, waar met name op doordeweekse dagen veel bedrijvigheid plaatsvindt.

Figuur 5.5 : Hoofd fietsstructuur van Roermond



Legenda:

— Vrijliggende paden

— Overig

1000 M



Een zelfde verhouding tussen weekend en werkdagen is op Buitenop (noord) niet te vinden, omdat deze weg tevens toegang verschaft tot de sportvelden en een aantal parkeerterreinen, die juist druk worden bezocht in het weekend en minder op doordeweekse dagen. De doordeweekse en weekendintensiteiten zijn daardoor op Buitenop (noord) vrijwel gelijk.

Voor de vier kruispunten in de N280 is door ARCADIS in opdracht van Gemeente Roermond de afwikkelingskwaliteit onderzocht (ARCADIS, 1999). Geconstateerd is dat de kruispuntvormen in de huidige toestand voldoen en dat de huidige verkeersregelinstanties nog voldoende restcapaciteit bieden om enkele jaren mobiliteitsgroei te kunnen verwerken. De vormgeving van de kruispunten is geschematiseerd weergegeven in de figuren van bijlage 4.

Verkeersveiligheid

Voor de periode tussen 1993 en 1998 zijn voor de N280 de wegvakken en de kruispunten geanalyseerd ten aanzien van de aard en het aantal ongevallen dat er heeft plaatsgevonden; een overzicht van de ongevallenanalyse is weergegeven in bijlage 5. Voor de wegvakken is geconstateerd dat aan het westelijke uiteinde van de N68/Elmpteweg het aantal ongevallen groter is dan op basis van kentallen mag worden verwacht. Op dit kruispunt vinden relatief veel kop-staart ongevallen plaats in de wachtrij voor de verkeerslichten en de inrit naar Tegelarij. De exacte oorzaak is onbekend, maar heeft wellicht te maken met de korte opeenvolging van de inrit en het kruispunt in combinatie met het (onoverzichtelijke) vrijliggend fietspad langs de N68/Elmpteweg.

Het kruispunt tussen de N280/Hornerweg en Buitenop is relatief veiliger dan op grond van kentallen mag worden verwacht. Mogelijk heeft dit te maken met de lay-out van het kruispunt. Een aantal afslaanrichtingen is gescheiden van het kruisingsvlak. Verder is één overstekende richting niet aanwezig (van noord naar zuid) en is het kruisingsvlak ruim en overzichtelijk opgezet.

Een overzicht van de ongevallocaties is weergegeven in Figuur 5.6.

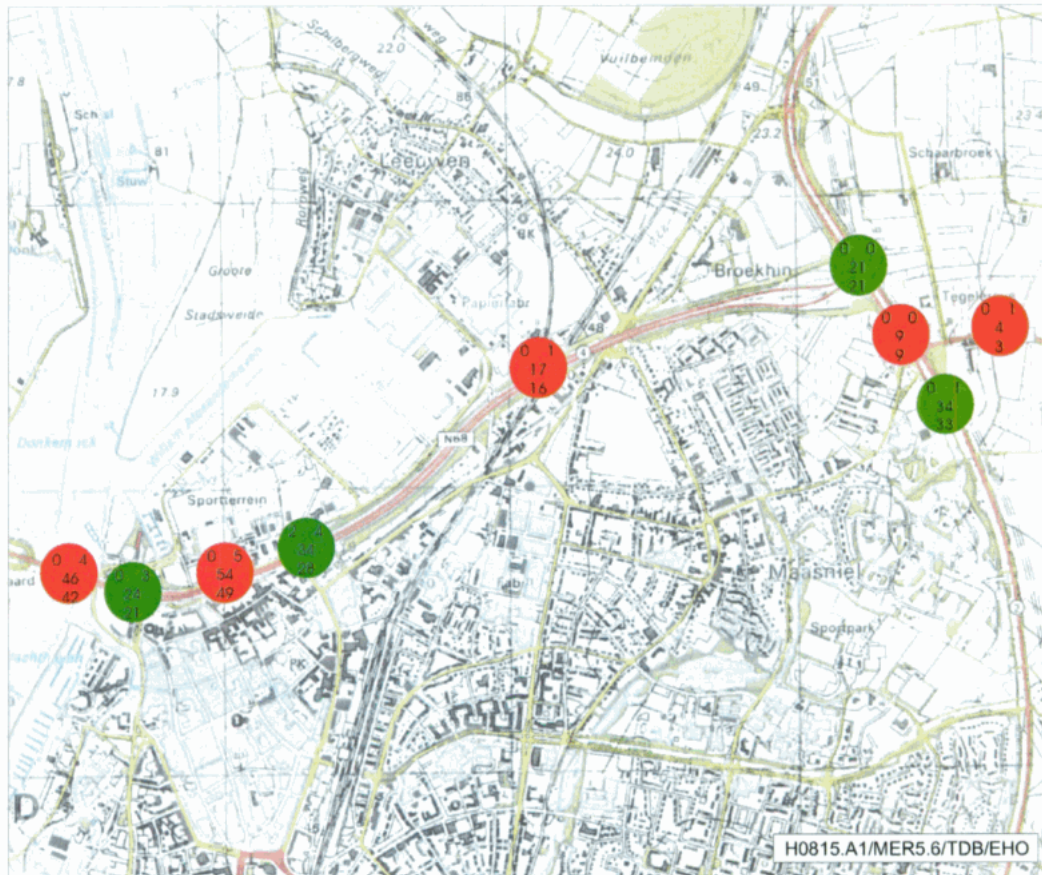
5.2.3 Autonome ontwikkeling Verkeer en Vervoer

Ontwikkeling Infrastructuur

Omdat de infrastructuur op de middellange termijn (2007 – 2010) grondig zal wijzigen en het de bedoeling is om al ruim voor die tijd het DOC in gebruik te nemen, wordt in dit MER uitgegaan van een autonome situatie in het jaar 2007 net voordat de A73-zuid zal worden opgesteld.

Hierna worden enkele wijzigingen in de infrastructuur beschreven die noodzakelijk zouden zijn bij een autonome ontwikkeling tot 2007. Over deze maatregelen heeft overigens nog geen bestuurlijke besluitvorming plaatsgehad.

Figuur 5.6 : Ongevallenlocatie langs de N280 in de periode 1993-1998



Legenda:

Dodelijke ongevallen
Letselongevallen
Totaal
Materiële schade ongeval

● = Wegvakken
● = Kruispunten

1000 M



Voor de vier kruispunten in de N280 is in opdracht van de gemeente Roermond de afwikkelingskwaliteit onderzocht (ARCADIS, 1999). Geconstateerd is dat niet alle kruispuntvormen in de huidige toestand voldoen in de autonome situatie van 2007.

Ter plaatse van het kruispunt tussen de N280 en Buitenop dient de recht-doorgaande richting van de noordelijke rijbaan van de N280 te worden voorzien van een extra deceleratiestrook (of opstelstrook). Deze strook is benodigd om de cyclustijd⁶ van de verkeersregeling binnen een acceptabele tijd van 120 seconden en met een verzadigingsgraad⁷ van minder dan 90% te kunnen afwerken. Daardoor is tevens een acceleratiestrook (of afrijstrook) benodigd ten westen van het kruispunt, om het verkeer dat van de drie opstelstroken in westelijke richting rijdt te kunnen stroomlijnen. Deze acceleratiestrook kan na enkele tientallen meters worden afgestreept, zodat de hoofdrijbaan doorgaat met 2 stroken in westelijke richting. In het bestaande dwarsprofiel is aan de westzijde van het kruispunt voor deze uitbreiding geen ruimte. Met name aan de zuidzijde van de bestaande verharding kan geen ruimte worden vrijgemaakt, er zal daarom enig oppervlak van het terrein van het benzinestation (Esso) moeten worden opgeofferd om deze aanpassing te kunnen realiseren.

Voor het kruispunt tussen de N280, de Mijnheerkensweg en de Wilhelminasingel geldt een soortgelijke noodzakelijke aanpassing van de lay-out van het kruispunt in de autonome situatie. De noordelijke rijbaan heeft een derde deceleratie- en acceleratiestrook nodig. Deze kan na enkele tientallen meters worden afgestreept. De bestaande keermuur en het fietspad langs de noordelijke rijbaan moeten vanwege deze uitbreiding maximaal 5 meter in noordelijke richting over een lengte van ongeveer 100 meter worden verschoven. Deze ruimte gaat ten koste van het beoogde terrein voor het DOC. Daarnaast is het bij dit kruispunt noodzakelijk om de bestaande opstelstroken vanaf de Mijnheerkensweg (één rechtsaf, en één gecombineerde linksaf en rechtdoor), te splitsen in drie opstelstroken (één voor elke afzonderlijke richting).

Voor de overige kruispunten geldt dat de huidige verkeersregelinstallaties nog voldoende restcapaciteit bieden om de autonome tot 2007 te kunnen verwerken. Hierbij wordt aangetekend dat met name de kruising tussen de N280/N271 en de N68/Elmpteweg geen restcapaciteit meer heeft. Bij een calamiteit of een ongebruikelijk hoog verkeersaanbod zal bij dit kruispunt congestie ontstaan.

⁶ Cyclustijd: de tijd die benodigd is om op een met verkeerslichten geregeld kruispunt alle richtingen ten minste één maal groen te geven.

⁷ Verzadigingsgraad: een maat voor het gebruik van de capaciteit van de verkeerslichtenregeling. Hoe hoger dit percentage hoe groter de kans is dat een voertuig dat op een bepaald ogenblik het kruispunt nadert, niet in dezelfde cyclus zal kunnen passeren (dit noemen we 'overstaan'). Bij een maximale verzadigingsgraad van 90% is de kans op overstaan nog acceptabel, namelijk relatief klein.

De vormgeving van de kruispunten in de autonome situatie is geschematiseerd weergegeven in de figuren van bijlage 4.

Parkeervoorzieningen

De gemeente Roermond heeft het voornemen om op de locatie van het huidige parkeerterrein Kazerne een parkeergarage te bouwen, met een capaciteit van ongeveer 600 auto's. De parkeergarage wordt geïntegreerd in het multifunctionele voorterrein van de voormalige Ernst Casimir Kazerne. In de directe omgeving zal tevens een voorziening voor het parkeren en stallen van fietsen worden aangelegd.

Ook langs de Roersingel wordt momenteel door de gemeente een parkeergarage gerealiseerd. Deze voorziening zal plaats bieden aan 400 tot 500 auto's.

Mobiliteitsontwikkeling

De totale mobiliteitstoename in de periode 1999 – 2007 bedraagt ongeveer 17,2% (zie ook paragraaf 5.2.1). In Tabel 5.3 zijn de verkeersintensiteiten op etmaalbasis en voor de maatgevende spitsperiodes weergegeven.

Tabel 5.3: Verkeer in het studiegebied (voertuigbewegingen/etmaal 2007, beide richtingen)

Nr.	Wegvak	Gemiddelde werkdag		Gemiddelde zaterdag	
<i>Hoofdroute</i>		<i>Etmaal</i>	<i>Spits</i>	<i>Etmaal</i>	<i>Spits</i>
1	N280/Hornerweg	47.171	4.288	37.772	3.022
2	N280/Wilhelminasingel	41.668	3.788	33.378	2.670
3	N280	23.714	2.156	18.703	1.496
4	N280/N271 Sint Wirosingel	29.291	2.663	23.433	1.875
5	N68 Elmpterweg	15.671	1.425	12.537	1.003
<i>Aansluitende wegvakken</i>		<i>Etmaal</i>	<i>Spits</i>	<i>Etmaal</i>	<i>Spits</i>
6	Buitenop (noord)	5.490	499	5.741	459
7	Buitenop (zuid)	25.957	2.360	23.433	1.875
8	Mijnheerkensweg	6.844	622	2.505	200
9	Wilhelminasingel	23.560	2.142	17.883	1.431
10	N271 (noord)	26.582	2.417	21.266	1.701
11	N271 (zuid)	22.628	2.057	18.102	1.448
12	Elmpterweg	10.398	945	8.319	666

Verkeersveiligheid

Als gevolg van de mobiliteitstoename en het nauwelijks wijzigen van de infrastructuurle situatie, zal in het studiegebied in de autonome situatie 2007 het aantal ongevallen zijn toegenomen ten opzichte van 1999. Inherent aan de berekeningsmethodiek van de verkeers(on)veiligheid zal deze toename gelijke tred houden met de mobiliteitstoename in dezelfde periode.

Doorkijk naar 2010

Voor de hoofdstructuur van het wegennet in en vooral om Roermond staan voor de middellange termijn (tot 2010) enkele grote veranderingen gepland,

die van invloed zullen zijn op de vervoerstromen. Deze maatregelen zijn voortgekomen uit bestuurlijk overleg tussen het Rijk en Provincie Limburg, naar aanleiding van het verschijnen van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1999-2003 en inmiddels opgenomen in het MIT 2000 – 2004 als categorie 1 project, waarvoor een realisatie in de periode tot 2010 is voorzien. De realisatie van het zogenaamde MIT-pakket zal de bereikbaarheid van de regio Midden Limburg aanzienlijk verbeteren en het regionale en nationale verbindende wegennet completeren. Tot het MIT-pakket behoren de volgende wegen:

- A74, deze weg sluit de A67 bij Venlo kort op de Duitse A61;
- A73-zuid, deze weg completeert de hoofdverbinding A73 tussen Nijmegen en de A2, via Venlo en Roermond;
- Oosttangent, de omleiding van de A73-zuid om Roermond heen, inclusief de aansluiting daarvan op het lokale wegennet;
- N280-oost, de capaciteitsverruiming van de grensoverschrijdende regionale hoofdroute tussen Roermond en Mönchengladbach (D). De realisatie van deze weg vindt plaats in samenwerking tussen de Provincie Limburg en het Duitse Landschaftsverband Rheinland, die tegelijkertijd het Duitse deel van de weg (B230) aanpakken.

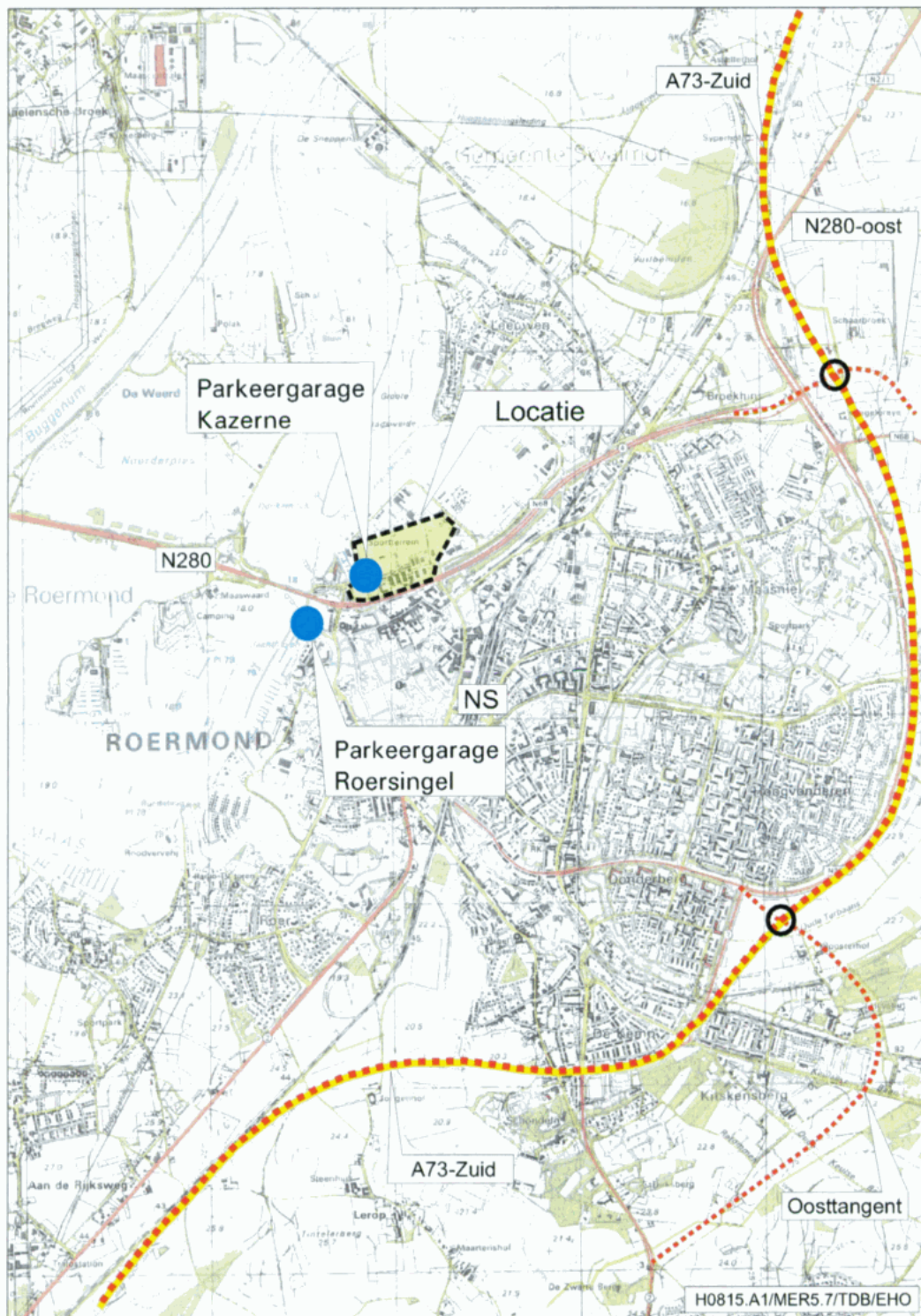
Als gevolg van de uitbreiding van de infrastructuur zal tevens het tracé van de N280 wijzigen. De aansluiting op de N271/Sint Wirosingel zal weliswaar blijven bestaan, maar zal veel meer dan nu het geval is een lokale functie krijgen. De N280 zal worden verlengd en aangesloten op de A73-zuid door middel van een Haarlemmermeeraansluiting aan de westzijde en een halfklaverblad-aansluiting aan de oostzijde van de A73-zuid. De N280 zal vervolgens worden doorgetrokken en aansluiten op het nieuwe tracé van de N280-oost, die de huidige N68 zal vervangen. De bestaande bajonet-aansluiting van de N280 en de N68/Elmpteweg op de N271/Sint Wirosingel komt in deze nieuwe situatie te vervallen (zie tevens bijlage 7).

De aanpassingen van de infrastructuur zijn weergegeven in Figuur 5.7.

Voor alle maatregelen is gepland om ze voor 2010 te hebben uitgevoerd en in gebruik te nemen. Voor de A73-zuid geldt vooralsnog een planning om de weg in 2007 in gebruik te kunnen nemen.

Door Rijkswaterstaat Directie Limburg is voor de situatie in 2020 met de infrastructuur uit het MIT-pakket een verkeersprognose gemaakt, waaruit blijkt dat de verkeersintensiteiten op de hoofdwegen meer toeneemt dan op basis van het verder weg liggende planjaar (2020 ten opzichte van 2007) mag worden verwacht. Een kopie van de prognose is weergegeven in bijlage 7. Kennelijk heeft de realisatie van de A73-zuid en de N280-oost een verkeersaanzuigende werking voor de N280. Onduidelijk is echter welke gevolgen dit eventueel heeft voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de wegvakken en kruispunten in Roermond. Voor onder andere de N280-oost loopt momenteel een tracéstudie/m.e.r.-procedure waarvoor nog geen alternatieve tracés zijn vastgesteld. De verkeerskundige gevolgen zijn daarom vooralsnog niet goed in te schatten.

Figuur 5.7 : Wijzigingen in de infrastructuur op de middellange termijn



Legenda:

- Autosnelweg (indicatief)
- Nieuw tracé (indicatief)
- Nieuwe aansluiting (indicatief)



5.3 Lucht

5.3.1 Bestaande toestand

Bepalend voor de luchtkwaliteit zijn de aanwezige achtergrondconcentratie en de bijdrage van het verkeer. De uitlaatgassen van verkeer bestaan uit een mengsel van verbindingen. Elke verbinding kan afhankelijk van de mate van blootstelling leiden tot negatieve effecten op de volksgezondheid, hinder, verzuring, smogvorming en klimaatverandering. De meest kritische componenten die vrijkomen door wegverkeer, in relatie tot de kans op overschrijding van luchtkwaliteitsnormen, zijn stikstofdioxide, koolmonoxide, zwarte rook en benzeen. Stikstofdioxide, koolmonoxide en zwarte rook komen vrij bij de verbranding van brandstoffen. Benzeen komt met name vrij door verdamping uit (warme) motoren.

Voor het bepalen van de concentratie van luchtverontreinigende componenten zijn nationaal erkende berekeningsmodellen beschikbaar. Zo is voor de berekeningen van de concentraties NO₂, CO en benzeen (C₆H₆) op aan- en toewegen gebruik gemaakt van het computermodel CAR-AMvB, ontwikkeld door VROM, TNO en RIVM. Voor de bepaling van de concentratie zwarte rook op deze wegen is gebruik gemaakt van het computermodel CAR-International, ontwikkeld door TNO en RIVM. Bij de berekeningen wordt rekening gehouden met omgevingsfactoren zoals bebouwing, groenvoorziening, snelheidstypering en achtergrondconcentraties. Voor het vaststellen van de concentratie aan luchtverontreinigende componenten in de directe omgeving van parkeerterreinen en parkeergarages is gebruik gemaakt van de computermodellen CAR-Parking (RIVM) en CAR-International. CAR-International is geschikt voor berekeningen bij wegen. Om een vertaling te maken van de emissies van wegverkeer naar de emissies van voertuigen op het parkeerterrein dient rekening gehouden te worden met koude start van motoren. Het model is voor deze extra emissie gecorrigeerd door een correctiefactor toe te passen, zoals dit in een onderzoeksrapport van ECN⁸ staat beschreven.

De hierboven beschreven modellen geven een indicatie van de mogelijke concentratie aan verontreinigende componenten in de buitenlucht.

De concentraties van luchtverontreinigende componenten worden in de huidige situatie met name bepaald door de heersende achtergrondconcentraties en de invloed van het verkeer. In de Tabel 5.4 zijn de achtergrondconcentraties voor de regio Limburg weergegeven.

Tabel 5.4: Achtergrondconcentraties regio Limburg⁹ (µg/m³)

Component	Gemiddelde concentratie	Omschrijving
CO	750-1000	98-percentiel van 8-uurwaarden
NO ₂	68-80	98-percentiel van uurwaarden
Benzeen	1-2	Jaargemiddelde concentratie
Zwarte rook (PM ₁₀)	40-50	98-percentiel

⁸ ECN, CO en NO₂ luchtverontreinigingen bij parkeervoorzieningen, juli 1990

⁹ RIVM, Luchtkwaliteit, Jaaroverzicht 1997

Uit de tabel blijkt dat de gemiddelde achtergrondconcentratie van NO₂ ongeveer gelijk is aan de richtwaarde. (zie ook Tabel 4.1) Dit betekent dat de richtwaarde in de directe nabijheid van industrieën of verkeer al snel overschreden zal worden.

In de directe nabijheid van de aan- en toevoerwegen wordt de luchtkwaliteit beïnvloed door de verkeersintensiteit. Voor de huidige situatie zijn berekeningen uitgevoerd met de huidige intensiteiten op deze wegen. De resultaten van deze berekening is in Tabel 5.5 weergegeven. Er is geen rekening gehouden met parkeerfaciliteiten.

De volgende wegen zijn hierbij in beschouwing genomen waarbij het getal tussen haakjes correspondeert met het wegvak zoals dat in Figuur 5.8 is weergegeven en zoals gehanteerd in Figuur 5.1:

- (1) Hornerweg tot N280 Wilhelminasingel;
- (2) N280 Wilhelminasingel
- (3) N280 tot aan kruising St. Wirosingel;
- (6) Buitenop (noord);
- (7) Buitenop (zuid);
- (8) Mijnheerkensweg;
- (9) Wilhelminasingel;

Per wegvak is de verkeersintensiteit weergegeven. Hierbij correspondeert de groene kleur met de bestaande situatie en de rode kleur met de autonome ontwikkeling.

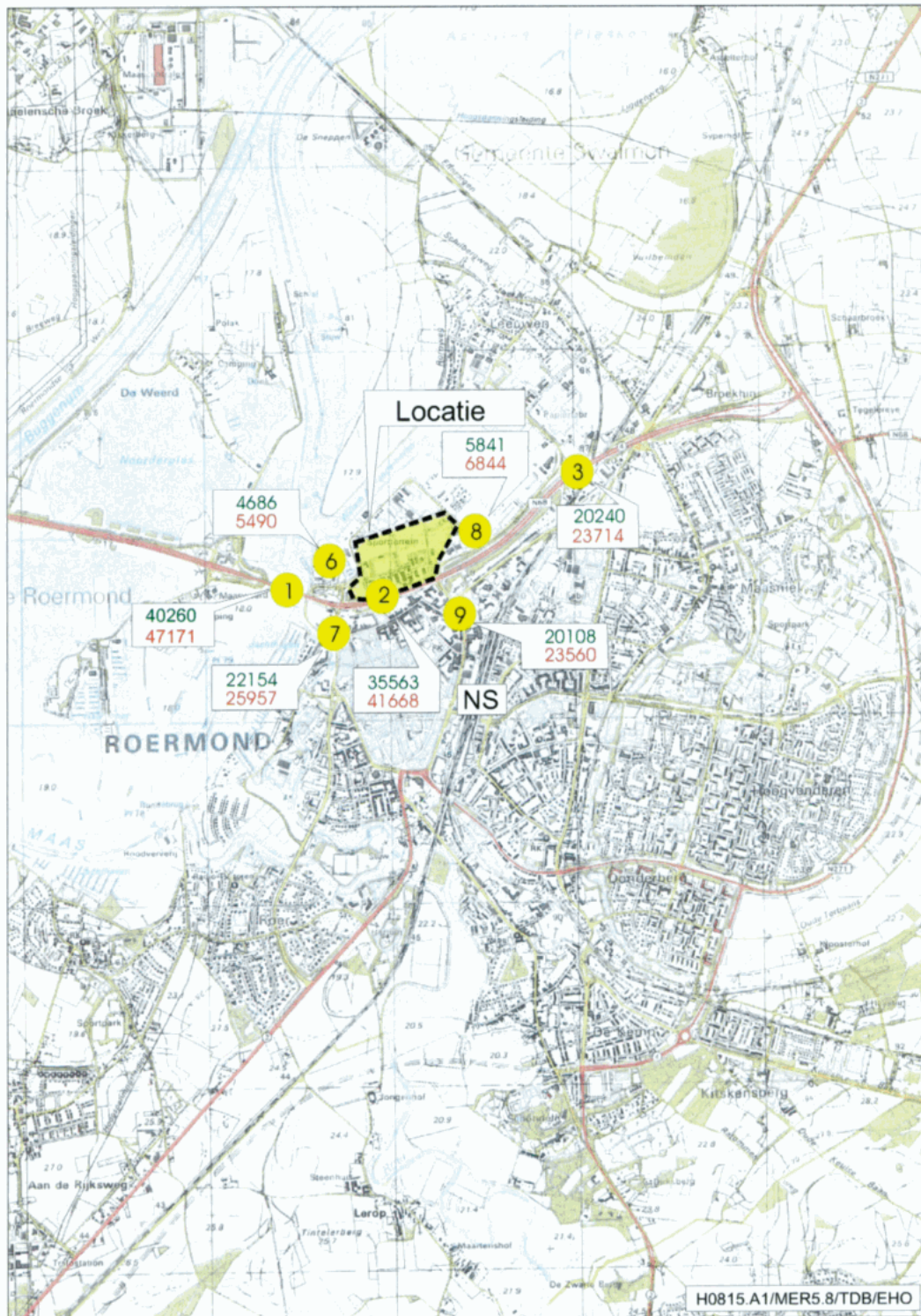
Tabel 5.5: Overschrijdingsafstanden bestaande toestand

Wegvak	OVERSCHRIJDINGSAFSTANDEN [m]					
	NO ₂		CO	Benzeen		Zwarte rook
	Grenswaarde	Toetswaarde	Grenswaarde	Grenswaarde	Richtwaarde	Grenswaarde
	135 µg/m ³	120 µg/m ³	6.000 µg/m ³	10 µg/m ³	5 µg/m ³	150 µg/m ³
1	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
2	< 5	< 5	< 5	< 5	< 15	< 5
3	< 5	< 5	< 5	< 5	< 10	< 5
6	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
7	< 5	< 5	< 5	< 10	< 20	< 5
8	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
9	< 5	< 5	< 5	< 10	< 20	< 5

Uit voorgaande tabel blijkt dat met uitzondering van benzeen alle overschrijdingsafstanden geringer zijn dan 5 meter vanaf het hart van de rijbaan (nauwkeuriger kan het model overigens niet bepalen).

Voor benzeen geldt echter dat op wegvak 5 (Buitenop Zuid) en 7 (Wilhelminasingel) de overschrijdingsafstand minder dan 10 meter bedraagt.

Figuur 5.8 :Etmaalverkeersintensiteiten



Legenda:

40260 Bestaande toestand
47171 Autonome ontwikkeling



Gezien de geringe verspreiding van de luchtmissies op de beschouwde wegen zijn geen wegen die verder van de locatie verwijderd zijn, in beschouwing genomen.

5.3.2 Autonome ontwikkeling

Aanvoerwegen

In de autonome situatie (2007) zal de verkeersintensiteit toenemen met circa 17%.

Op basis van de verkeersintensiteiten zijn de overschrijdingsafstanden berekend. Deze zijn in Tabel 5.6 opgenomen. Opgemerkt dient te worden dat bij de berekeningen van de concentraties bij de aan- en toevoerwegen gebruik is gemaakt van dezelfde emissiekentallen als in de situatie 1999. Doordat deze emissiekentallen in de autonome situatie enigszins lager zullen zijn (ten gevolge van beleidsvoornemens inzake emissies van auto's), kunnen de uitkomsten enige overschatting geven van de werkelijke concentratie.

Tabel 5.6: Overschrijdingsafstanden autonome ontwikkeling

Wegvak	OVERSCHRIJDINGSAFSTANDEN [m]					
	NO ₂		CO	Benzeen		Zwarte rook
	Grenswaarde	Toetswaarde	Grenswaarde	Grenswaarde	Richtwaarde	Grenswaarde
	135 µg/m ³	120 µg/m ³	6.000 µg/m ³	10 µg/m ³	5 µg/m ³	150 µg/m ³
1	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
2	< 5	< 5	< 5	< 5	< 15	< 5
3	< 5	< 5	< 5	< 5	< 15	< 5
6	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
7	< 5	< 5	< 5	< 10	< 20	< 5
8	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
9	< 5	5	< 5	< 10	< 20	< 5

Uit voorgaande tabel blijkt dat met uitzondering van benzeen alle overschrijdingsafstanden geringer zijn dan 5 meter vanaf het hart van de rijbaan (nauwkeuriger kan het model overigens niet bepalen).

Voor benzeen geldt echter dat op wegvak 5 (Buitenop Zuid) en 7 (Wilhelminasingel) de overschrijdingsafstand minder dan 10 meter bedraagt.

Parkeergarage

De gemeente Roermond is voornemens een parkeergarage te realiseren op het bestaande parkeerterrein, naast het geplande DOC. Door deze realisatie kan de emissie van met name benzeen, koolmonoxide en stikstofdioxide toenemen. De parkeergarage zal gaan bestaan uit twee lagen, waarvan één beneden maaiveld en de bovenste laag staat in open verbinding met de buitenlucht. De parkeergarage biedt plaats aan circa 600 voertuigen, waarvan 400 op de eerste parkeerlaag onder de grond. De resterende 200 bevinden zich op maaiveldniveau. Met behulp van de modellen CAR-Parking en CAR-

International (met correctie voor koude start van motoren) is de concentratie van de genoemde componenten berekend uitgaande van een gemiddelde bezettingsgraad van 3 auto's per parkeerplaats per dag.

De benzeenconcentratie in de directe nabijheid van de parkeergarage (0,5 meter) bedraagt maximaal $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde en is daarmee gelijk aan de richtwaarde. De concentratie CO en NO₂ op 5 meter afstand van de parkeergarage bedragen respectievelijk circa $3.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als 98-percentiel 8-uurgemiddelde en circa $110 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als 98-percentiel uurgemiddelde. De concentraties liggen daarmee beneden de grenswaarden en toetswaarden.

Voor de autonome ontwikkeling kan evenals voor de huidige situatie geconcludeerd worden dat, op een afstand van 10 meter vanaf het hart van de rijbaan de grenswaarden voor de componenten niet worden overschreden. Ook de toetswaarde voor NO₂ wordt op deze afstand niet overschreden.

Bij de parkeergarage wordt geen overschrijding van de grenswaarden en toetswaarde geconstateerd.

5.4 Geluid

In het kader van dit MER is een akoestisch onderzoek opgesteld. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 8. In het kader van dit onderzoek is de geluidbelasting in een aantal rekenpunten bepaald. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat één rekenpunt niet altijd overeenstemt met één woning. In een aantal gevallen is het rekenpunt zodanig gelegen dat sprake is van meerdere woningen.

In dit MER is voornamelijk gekeken naar de *toename* van de geluidbelasting om een indicatie te geven over de *toename* van het aantal gehinderden.

Voor de autonome situatie zijn op het terrein geen activiteiten voorzien omdat er op dit moment niet bekend is of en welke activiteiten/voorzieningen gerealiseerd zullen worden. Dit houdt impliciet een onderschatting van de autonome situatie in.

Ten aanzien van de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling kunnen uit dit akoestisch onderzoek de volgende conclusies worden getrokken.

Verkeerslawaaï

De verkeerssituatie in de bestaande toestand is in paragraaf 5.2.2 beschreven. Op basis van de in deze paragraaf vernoemde verkeersintensiteiten is de geluidbelasting in de verschillende rekenpunten bepaald (zie ook annex 4 uit bijlage 8). De ligging van de waarneempunten is weergegeven in figuur 3a t/m 3e van het akoestisch onderzoek.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaaï in de toekomst toeneemt door de toename van de verkeersintensiteiten. Uit annex 4 kan worden opgemaakt dat de toename voor

alle waarneempunten in de orde ligt van 0 tot 1 dB(A). Dit kan als gering worden beschouwd.

Industrielawaai

Voor de locatie waar het DOC gevestigd wordt is op dit moment geen sprake van een huidige dan wel autonome situatie voor Industrielawaai. Op dit moment is niets op de locatie gevestigd en het is onbekend wat in de autonome ontwikkeling (als het DOC er niet komt) op het terrein zal worden gevestigd.

Het nabij gelegen industrieterrein Willem Alexander is een gezoneerd industriegebied. In figuur 1 van bijlage 8 zijn de geluidcontouren opgenomen.

In het kader van de autonome ontwikkeling kan wel vermeld worden dat naast het DOC de gemeente een parkeergarage (600 auto's waarvan 400 ondergronds en 200 op maaiveld) gaat bouwen. Deze garage draagt weliswaar bij aan het Industrielawaai, maar de mate waarin is zeer gering te meer daar op dit moment nabij de toekomstige garage al een parkeerplaats is gesitueerd die met de komst van de garage zal komen te vervallen.

Gebaseerd op dit gegeven zal de geluidbelasting ten gevolge van het Industrielawaai in de autonome situatie niet wijzigen ten opzichte van de bestaande toestand.

Railverkeerlawaaï

Voor railverkeerlawaaï zal bij autonome ontwikkeling geluidbelasting toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. Echter gezien de omvang van de overige geluidbronnen (wegverkeer en Industrielawaai) is deze toename nauwelijks van invloed op de MKM waarde.

Milieukwaliteitsmaat

Om een uitspraak te kunnen doen over de mate van hinder in de huidige en autonome situatie zijn de geluidbelastingen, veroorzaakt door verschillende typen geluidbronnen gecumuleerd en uitgedrukt in een milieukwaliteitsmaat (MKM-waarde). In het kader van deze MER is voor de bepaling van de MKM uitgegaan van verkeerslawaaï, Industrielawaai en railverkeerslawaaï.

Daar voor het gezoneerde industrieterrein Willem Alexander geen rekenmodel voor Industrielawaai beschikbaar is, is voor de bepaling van de MKM een inschatting gemaakt van de gevelbelasting op de waarneempunten door de door GS van Limburg vastgestelde zonegrens te interpreteren.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt (zie laatste tabel van annex 7) dat bij verschillende waarneempunten de MKM-waarde zodanig toeneemt dat voor de beoordeling van de hinder deze rekenpunten in een lagere klasse uitvallen. Met name wijzigt veelvuldig de beoordeling van 'tamelijk slecht' in 'slecht'.

In Tabel 5.7 wordt een overzicht gegeven van het aantal waarneempunten uitgesplitst naar toename in MKM-waarde bij autonome ontwikkeling ten opzichte van de bestaande toestand.



Tabel 5.7: Toename MKM-waarde bij autonome ontwikkeling ten opzichte van de bestaande toestand

Toename MKM	Autonome ontwikkeling		
	Dag	avond	nacht
0	55	49	34
1	4	10	12
2	-	-	-
3	-	-	-
4	-	-	-
5	-	-	-
6	-	-	-

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in een beperkt aantal rekenpunten de MKM-waarde toeneemt. Er kan derhalve gesteld worden dat in de autonome situatie een beperkte toename van hinder ontstaat door toename van geluid. Ten aanzien van de MKM-waarde moet worden opgemerkt dat bij autonome ontwikkeling (dus zonder komst van het DOC) mogelijk andere activiteiten op het terrein worden ontwikkeld. Daar onbekend is of en zo ja wat er gerealiseerd wordt, is deze vorm van industrielawaai bij de bepaling van de MKM-waarde buiten beschouwing gelaten. Dit betekent dat vernoemde MKM-waarde een onderschatting zijn voor de autonome ontwikkeling.

5.5 Landschap en cultuurhistorie

Sinds oktober 1999 zijn de eerste werkzaamheden gestart om de bestaande activiteiten/opstallen (grotendeels) van het terrein te verwijderen. De voormalige kazerne (inclusief verhardingen) is gesloopt met uitzondering van de het vlagmonument, het poortgebouw en het eerste legeringsgebouw, welke als monumentaal moeten worden beschouwd. Dit is conform het advies van de Rijksdienst Monumentenzorg en de beslissing van de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap van 27 juli 1999.

Vanwege de aanwezige sportverenigingen is bekend dat Swift is gefuseerd met SV Victoria en daardoor naar sportpark De Wijher in Maasniel verhuist. RFC verhuist naar een nieuwe accommodatie aan de Maastrichterweg.

De locatie is gelegen aan de noordzijde van het stadsgebied dat in de zin van artikel 20 van de Monumentenwet is aangewezen en in het vigerend bestemmingsplan (Roermond, 1999) vastgelegd als beschermd stadsgezicht. De noordgrens van dit beschermd stadsgezicht is gelegen op het hart van de Wilhelminasingel (N280). Aan de overige zijden wordt de locatie begrensd door het industrieterrein Willem Alexander.

In het kader van de autonome ontwikkeling mag worden aangenomen dat de locatie een nieuwe functie krijgt. Op dit moment is het echter niet duidelijk welke functie voorzien wordt. Uit beleidsdocumenten van Roermond kan echter worden opgemaakt dat de voorkeur uitgaat naar onder andere: een (grootschalig) recreatief attractiepunt, perifere detailhandel op regionaal ni-



veau en/of een 4e generatie-bedrijventerrein, hetgeen betekent niet-milieubelastende werkgelegenheid (Roermond, 1994a). Vanwege de onzekere autonome situatie wordt dit vooralsnog in dit MER buiten beschouwing gelaten. Dit betekent dat bij de bepaling van de milieugevolgen geen rekening wordt gehouden met een mogelijke toekomstige ontwikkeling en derhalve dus sprake is van een onderschatting van de mogelijke milieugevolgen bij autonome ontwikkeling.

6. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de voorgenomen activiteit voor de ontwikkeling van een Designer Outlet Centre met megabioscoop (DOC). Daarnaast wordt aandacht besteed aan het meest milieuvriendelijk alternatief.

In de Richtlijnen voor het opstellen van onderhavig MER komt de Commissie voor de milieueffectrapportage tot de conclusie dat er geen onderscheidende inrichtingsalternatieven bestaan.

Daarnaast wordt geconstateerd dat er geen sprake is van een reëel nulalternatief. In het MER zal derhalve voor de effectvergelijking als referentiesituatie worden uitgegaan van de situatie dat het DOC en de megabioscoop niet worden gerealiseerd.

6.1 Voorgenomen activiteit

6.1.1 Uitwerking activiteit

De voorgenomen activiteit bestaat in feite uit twee onderdelen, te weten de ontwikkeling van een Designer Outlet Centre en de ontwikkeling van een megabioscoop. Voor de situering van beide activiteiten op het terrein van de voormalige Ernst Casimir Kazerne wordt verwezen naar Figuur 6.1. Het gehele terrein heeft een omvang van circa 16 ha.

Designer Outlet Centre

Eenmaal volledig gerealiseerd, zal het DOC bestaan uit circa 150 – 200 winkels met een gezamenlijk verkoopvloeroppervlak van circa 26.000 m². Dit wijkt overigens af van hetgeen in de startnotitie was vermeld (35.000 m²). Deze afwijking is het gevolg van een gedetailleerdere planvorming dan ten tijde van de startnotitie beschikbaar was.

Het verkoopvloeroppervlak komt overeen met ruim 30.000 m² bruto vloeroppervlak. Hierbij zullen 500 à 1.000 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Het geheel wordt in twee fasen ontwikkeld waarbij de eerste fase een omvang heeft van circa 12.500 m². De ontwikkeling van de andere fase is afhankelijk van het succes van de eerste fase. Op basis van ervaringen met overige outlet centres van BMG (met name in Groot Brittanië) verwacht BMG de tweede fase ongeveer 1 ½ jaar na de eerste fase te ontwikkelen.

Naast de winkels worden de eerste fase de volgende voorzieningen gerealiseerd:

- food court (horeca): 2.500 m²;
- kantoren voor het management: 500 m²;
- speeltuin: 500 m²
- parkeerplaatsen: 2.000
- busparkeerplaatsen: 30 à 40 stuks.



Het DOC zal op werkdagen voor het publiek geopend zijn van 09.00 – 18.00 uur en op koopavond (donderdag) tot 21.00 uur. Op zaterdag is het DOC geopend van 09.00 tot 17.00 uur. Op zondag (uitgezonderd de koopzondagen) is het DOC gesloten. De bevoorrading vindt plaats van 06.00 – 23.00 uur.

Megabioscoop

De megabioscoop zal bestaan uit 8 – 12 filmzalen. Vooralsnog wordt in het kader van dit MER aangenomen dat de bioscoop dagelijks van 12.00 tot 03.00 uur geopend is. Dit betekent niet dat alle zalen ook deze gehele periode films zullen draaien. Aangenomen mag worden dat de activiteiten langzaam op gang komen (starten met een paar zalen). Met name in de avonden wanneer de meeste bezoekers verwacht worden zullen alle zalen geopend zijn. In de nachtelijke uren zal het aantal bezoekers teruglopen en zullen derhalve ook minder zalen nog films vertonen.

Een exacte invulling kan op dit moment nog niet gegeven worden daar dit afhankelijk is van de bioscoop-exploitant welke op dit moment nog niet bekend is.

Buitenruimte

Het streven is om voor het buitenterrein een meer dan normaal kwaliteitsniveau te bereiken voor wat betreft toepassing van groen, bestratingsmaterialen en straatmeubilair. Een niveau in overeenstemming met de hoogwaardige uitstraling van het gehele DOC.

Ten aanzien van het parkeerterrein wordt voor wat betreft de indeling en aanleiding rekening gehouden met riante voetgangersroutes waardoor op een veilige manier de afstand tussen de geparkeerde auto en de ingang van het DOC afgelegd kan worden. Elementen als pergola's, bomen en plantvakken zullen het grote parkeerterrein in schaal verkleinen. Langs het industrieterrein zal een groenwal het zicht aan de naastliggende bedrijven afschermen.

De fiets- en voetgangersroutes in en om het DOC zullen helder worden verlicht. De aanplant en inrichting ervan zal in verband met sociale veiligheid zodanig zijn dat er geen onoverzichtelijke, niet controleerbare hoeken ontstaan. Er wordt veel aandacht geschonken aanverlicht, zowel langs de paden als op het parkeerterrein. Er wordt gestreefd naar een minimaal verlichtingsniveau van 2 - 25 lux.

De filosofie van het DOC is introvert. Het winkelcircuit is naar binnen gericht en doorgaans een bouwlaag hoog. De buitenrand, in de richting van de stad, is forser van uitstraling en ook hoger als antwoord op de grote schaal van de omliggende infrastructuur. Deze hogere bouwvolumes zijn over het algemeen tot 12 m hoog met hier en daar elementen die tot 16 m hoogte gaan. De buitenkant vormt de achterzijde van de winkels die in deze buitenste rand zijn gevestigd. Er zal derhalve geen sprake zijn van lichtreclame die lichthinder veroorzaakt, mede gelet op het beschermd stadsgezicht. Daarnaast zal eventuele lichtreclame aan de winkels geen lichthinder veroorzaken vanwege de



hogere buitenrand van het DOC en het feit dat deze naar binnen toe gericht is.

Gedurende de bouw van de eerste fase zullen de gronden bestemd voor de tweede fase als een parkachtig groengebied worden ingericht. De achterzijde van de winkels in de eerste fase zal door middel van een tijdelijke oplossing aan het zicht worden onttrokken.

6.1.2 Bezoekersaantallen

Om een inschatting te kunnen maken van de bezoekersaantallen dient eerst het bezoekersprofiel verduidelijkt te worden omdat het DOC-concept nieuw is in Nederland. Dit geldt overigens niet voor de megabioscoop. Hiervoor wordt uitgegaan van 1 miljoen bezoekers per jaar.

Dit bezoekersprofiel is vastgesteld in het kader van de Economische Impact Analyse zoals deze door D&P Onderzoek en Advies is vastgesteld ten behoeve van de komst van het DOC (D&P, 1999).

Outlet centres zijn behalve aankoopplaats ook een vorm van amusement. Mensen gaan er heen om recreatief te winkelen. In de Verenigde Staten behoren outlet centres tot de populairste toeristenattracties. Het bezoekgedrag heeft qua afstand, frequentie, verblijfsduur en doelgerichtheid vooral een dagrecreatief karakter, zo blijkt onder andere in Groot Brittannië. De herkomst van de consument speelt wel een rol: mensen die van dichterbij komen hebben een hogere bezoekfrequentie. Doorgaans wordt een outlet centre echter 2 à 3 keer per jaar bezocht. De consument spendeert er over het algemeen enkele uren.

Ook in Nederland geldt dat winkelen een belangrijke invulling van de dagtochten is. Bijna 15% van de dagtochten heeft als belangrijkste activiteit het recreatief winkelen. Ter vergelijking: het bezoek aan een attractiepunt maakt 10% van de dagtochten uit (D&P, 1999).

Uit het D&P-onderzoek blijkt duidelijk dat het DOC een bovenregionaal karakter heeft. Het omzetaandeel van mensen uit het gebied van verder weg dan 20-30 km bedraagt meer dan 50%, aldus praktijkervaring in het Britse Swindon en Cheshire. Ter vergelijking: het huidige marktbereik van Roermond-centrum is op 30 km nihil. Daarnaast geldt voor de modesector (de belangrijkste sector voor een outlet centre) dat 10% van de bestedingen afkomstig is van buitenlandse bezoekers.

Voorts blijkt dat vrouwen de overhand hebben. Mannen voelen zich minder aangesproken tot het concept. Overigens geldt dat ook voor de traditionele detailhandelsvormen. De auto is veruit het meest gebruikte vervoermiddel.

Op basis van bovengenoemd bezoekersprofiel wordt door D&P de verwachting uitgesproken dat jaarlijks tot 1,5 tot 2,3 miljoen mensen het DOC zullen



bezoeken wanneer de eerste fase (12.500 m² vvo) is gerealiseerd. (D&P, 1999).

Omdat de bezoekfrequentie aan een DOC laag ligt in vergelijking met traditionele detailhandelsvormen, moet het te bestrijken marktgebied over een groot draagvlak beschikken. Ervaringen in het buitenland wijzen uit dat binnen een straal van één uur rijden tenminste 2 miljoen mensen moeten wonen wil het centrum economisch kunnen functioneren. Voor de Roermondse situatie is dit zeker het geval. Binnen een straal van één uur rijden wonen ruim acht miljoen mensen. Dit is inclusief België en Duitsland.

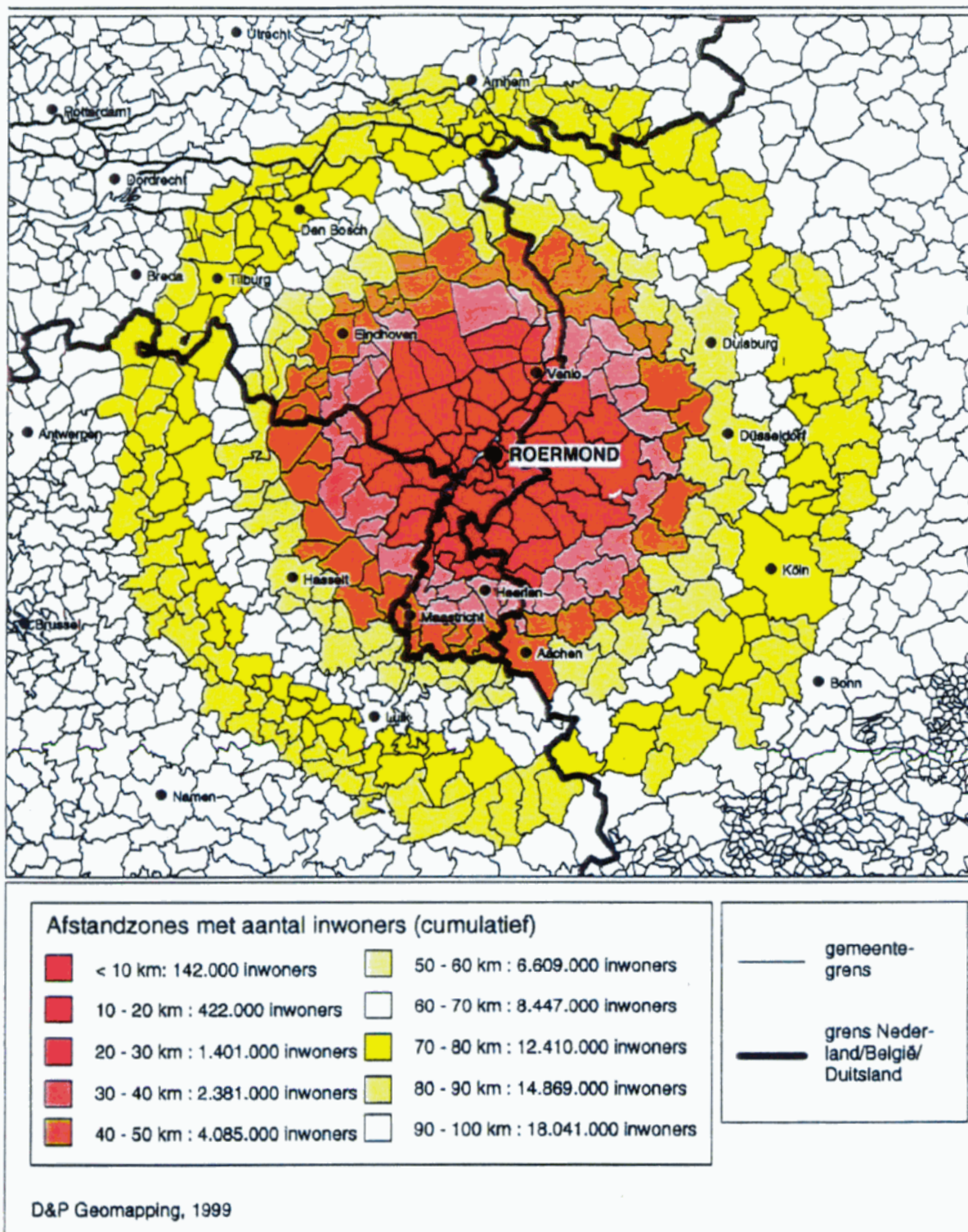
Voor vergelijkbare Britse outlet centres in Cheshire en Derby geldt dat binnen één uur rijden 6,2 resp. 6 miljoen mensen wonen. In Cheshire (reeds vijf jaar geopend met ongeveer 22.5000 m² vvo) komen jaarlijks bijna vijf miljoen bezoekers. In Derby, welke één jaar geleden is geopend, zijn in het eerste jaar 2 miljoen bezoekers gekomen.

In Troyes, Frankrijk (± 19.000 m²) omvat het verzorgingsgebied één miljoen mensen waarbij op jaarbasis anderhalf miljoen mensen het centre bezoeken. Tot slot een Oostenrijks voorbeeld: het verzorgingsgebied van Pandorf (± 19.000 m²) omvat drie miljoen inwoners terwijl op jaarbasis 800.000 mensen het centre bezoeken.

Qua omvang en inwoners in het één uurs verzorgingsgebied is Cheshire het beste te vergelijken met Roermond met die uitzondering dat het verzorgingsgebied van Roermond internationaal is.

In Figuur 6.2 is schematisch het verzorgingsgebied weergegeven. Ter indicatie kan als één uurs verzorgingsgebied 80 km worden aangehouden.

Op basis van het bovenstaande wordt door BMG verwacht dat bij realisatie van de eerste fase jaarlijks circa drie miljoen bezoekers zullen komen. Deze cijfers liggen iets hoger dan het D&P-onderzoek omdat BMG ervan uitgaat dat landsgrenzen geen barriërewerking hebben op de bezoekersaantallen. Een duidelijk bewijs voor het een (D&P) of het ander (BMG) is niet aanwezig. In het kader van dit MER wordt derhalve van de hoogste inschatting zijnde drie miljoen bezoekers op jaarbasis na realisatie van de eerste fase uitgaan.



Figuur 6.2 : Verzorgingsgebied

Als het centre eenmaal compleet is gerealiseerd verwacht BMG jaarlijks vijf miljoen bezoekers analoog aan Chesire in Groot Brittannië.

Het totaal aantal bezoekers (inclusief de megabioscoop) komt daarmee op 6 miljoen per jaar. Dit is hoger dan in eerste instantie in de startnotitie is ingeschat. Dit heeft te maken met de uitvoerige analyse van overige outlet centres in het kader van deze MER.

Op een indruk te krijgen van de omvang van het aantal bezoekers wordt in Tabel 6.1 een overzicht gegeven van de bezoekersaantallen bij bestaande toeristische attracties in Nederland.

Tabel 6.1: Plaatsbepaling Designer Outlet Centre ten opzichte van enkele vergelijkbare attracties in Nederland.

Attractie	Oppervlakte (in ha.)	Bezoekersaantallen (1997)
Efteling	72	2.700.000
Noorder Dierenpark	16	1.700.000
Madurodam	6,5	940.000
Keukenhof Lisse	32	850.000
Hortus Haren	21	345.000
Openluchtmuseum	44	340.000
Kasteeltuinen Arcen	32	338.000
Miniatuur Walcheren	7	92.000
Miniatuurpark Appelscha	4	80.000
Archeon	7	80.000

Bron: NEI, 1999, aangevuld door HASKONING (HASKONING, 1999)

6.1.3 Herkomst bezoekers

In de door D&P opgestelde economische impactanalyse is uitvoerig ingegaan op de huidige marktsituatie van Roermond in relatie tot haar omgeving. Hierbij is ingegaan op de vraag wie koopt welke producten en waar komt deze persoon vandaan. Hiervoor is door D&P ondermeer een telefonische enquête gehouden onder 800 consumenten woonachtig in Roermond en omgeving.

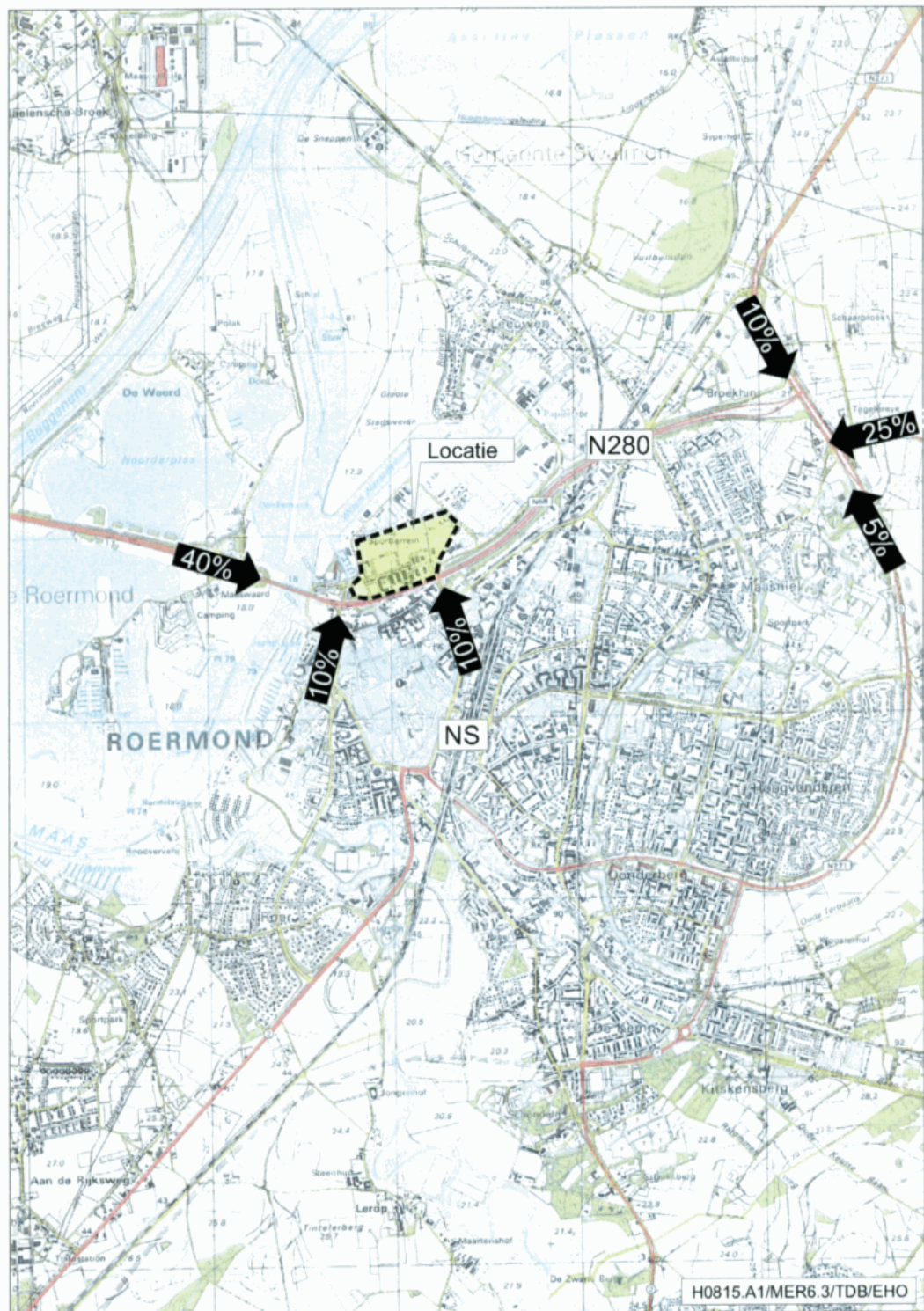
Op basis van dit onderzoek en kijkend naar de invalswegen van Roermond is D&P tot de conclusie gekomen dat de bezoekers (grotweg gezien) uit drie richtingen komen, te weten:

- 40% uit het westen (via de N280);
- 40% uit het oosten (via de N280/Wirosingel);
- 20% uit het zuiden (10% via Buitenop/Looskade en 10% via Wilhelminasingel).

Telefonische navraag bij D&P resulteerde vervolgens in een nadere uitwerking van de oostelijke richting. D&P verwacht namelijk dat 25% afkomstig zal zijn uit Duitsland (via de N68). Aansluitend is aangenomen dat de overige 15% verdeeld over de N271 Noord en Zuid komt in de verhouding 10% resp. 5%.

Ter verduidelijking wordt verwezen naar Figuur 6.3.

Figuur 6.3 : Procentuele herkomstverdeling bezoekers bij voorgenomen activiteit



Legenda:

10% Procentuele herkomstverdeling

1000 M





6.1.4 Verkeer en vervoer

Omdat in Nederland (nog) geen vergelijkbare activiteiten zijn gevestigd wordt bij de bepaling van het aantal te verwachten bezoekers en de verdeling daarvan over de dagen en de verschillende vervoerwijzen uitgegaan van beschikbare gegevens bij outlet centra in Engeland. Voor de onderbouwing van het totale aantal bezoekers per jaar wordt verwezen naar paragraaf 6.1.2.

De hierna volgende analyse moet niet beschouwd worden als een exacte voorspelling van de toekomstige situatie. Er bestaat immers een aantal onzekerheden ten aanzien van bezoekersaantallen en bezoekersprofiel. Gekozen is voor een benadering waarin een prognose wordt gegeven van de toekomstige situatie, uitgaande van een bepaald scenario. Uiteraard zijn deze prognoses en scenario's wel degelijk gebaseerd op feiten en waarschijnlijke ontwikkelingen. Daar waar onzekerheden bestaan over de juistheid van cijfers en aannames wordt zoveel mogelijk een veilige waarde aangehouden. In die gevallen worden de gevolgen van het verkeer op het milieu bewust te hoog ingeschat.

Vervoervraag

Om de vervoervraag te bepalen is het noodzakelijk een uitspraak te kunnen doen over de verdeling van het aantal bezoekers over het jaar en de dagen van de week. Gebaseerd op ervaringen in Engeland wordt aangenomen dat de verdeling van het aantal bezoekers over de weken van het jaar redelijk gelijkmatig verloopt. Uiteraard zijn hierbij kantekeningen te plaatsen, bijvoorbeeld dat er in bepaalde periodes van het jaar minder of juist meer bezoekers dan gemiddeld zullen komen. Het ontbreken van een goed inzicht in de tijdgebonden effecten op de toestroom van bezoeker heeft er al eerder en in andere studies in het kader van het DOC toe geleid om uit te gaan van een gelijkmatige verdeling van het aantal bezoekers per week. Voor een inzicht van de verdeling van het aantal bezoekers over de dagen van de week wordt aangesloten bij waarnemingen van centra in Engeland. Tabel 6.2 geeft de bezoekersaantallen per dag weer.

Tabel 6.2: Bezoekersaantallen per dag

Bezoekers per jaar		Megabioscoop		Outlet Centre		Outlet Centre	
		1.000.000		3.000.000		5.000.000	
Bezoekers per week		19.231		57.692		96.154	
Bezoekers per	Ma	8%	1.538	12,0%	6.955	12,0%	11.538
	Di	11%	2.115	14,6%	8.115	14,6%	14.038
	Wo	11%	2.115	14,6%	8.115	14,6%	14.038
	Do	15%	2.885	19,0%	11.013	19,0%	18.269
	Vr	15%	2.885	14,6%	8.115	14,6%	14.038
	Za	25%	4.808	25,0%	14.491	25,0%	24.039
	Zo	15%	2.885	0,2%	116	0,2%	192

Vervoerwijze

In Nederland bestaan (nog) geen vergelijkbare activiteiten als het DOC, zeker niet op de geplande schaal. Het is dan ook niet mogelijk om voor een inschatting van de vervoerwijzekeuze van bezoekers af te gaan op bestaande Nederlandse gegevens. Wel zijn gegevens beschikbaar van waargenomen vervoerstromen rond centra in Engeland met een vergelijkbare omvang van het geplande DOC in Roermond. De inschatting van de te verwachten vervoerwijzekeuze en de bezettingsgraad per voertuig wordt daarom met de Engelse situatie vergeleken. Door uit te gaan van deze cijfers en daarop gebaseerde aannames wordt tevens aangesloten bij de werkwijze die in eerder verschenen studies van D&P naar de economische impact van het Outlet Centre (in opdracht van initiatiefnemer BMG) en een studie van ARCADIS naar het effect van de vervoerstromen op de kruispunten in de N280 (in opdracht van het bevoegd gezag Gemeente Roermond).

Er wordt onderscheid gemaakt tussen bezoekers van de megabioscoop en bezoekers van het DOC, omdat de twee activiteiten afwijkende openingsuren kennen en omdat wordt aangenomen dat het verzorgingsgebied van de bioscoop kleiner is dan dat van het Outlet Centre zelf. Het afzonderlijk behandelen van de bezoekersgroepen zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot een overschatting van de vervoerstromen, omdat mag worden aangenomen dat een groot deel van de bioscoopbezoekers tevens een bezoek brengt aan het Outlet Centre en dus worden dubbelgeteld. Door de initiatiefnemer wordt verder geschat dat het DOC aan zo'n 500 tot 1.000 mensen werk zal bieden. Gezien de bijdrage van het aantal werknemers op het totaal aantal bezoekers en gezien de verwachting dat het hoofdzakelijk lokale werknemers betreft, worden hiervoor geen separate vervoerberekeningen gemaakt. Aangenomen wordt dat de onderschatting van de vervoervraag die hierdoor optreedt wordt gecompenseerd door de overschatting als gevolg van dubbeltellingen. Voor de vervoerberekeningen betekent dit dat er van wordt uitgegaan dat de werknemers integraal deel uitmaken van de bezoekersaantallen.

Op basis van ervaringscijfers wordt aangenomen dat zo'n 80% van de bioscoopbezoekers per auto naar de megabioscoop komt en dat de gemiddelde bezettingsgraad 2 personen per voertuig bedraagt. Van de overige bezoekers wordt aangenomen dat zij veelal uit de directe omgeving van de locatie komen en hun lokale rit per openbaar vervoer (stads- en streekbus), fiets of lopend afleggen. Het veronderstelde percentage autobezoekers is hoger dan op grond van kentallen (bijvoorbeeld CBS-dagrecreatie) mag worden verwacht. Gezien het regioverzorgende karakter van de megabioscoop lijkt dit echter geen vreemde aanname.

Voor de bezoekers van het Outlet Centre wordt een percentage autobezoekers gehanteerd van 100% en een gemiddelde bezettingsgraad van 2,95 personen per voertuig. Deze waarden zijn gebaseerd op waarnemingen in Engeland. Een groot verschil met de Engelse situatie is echter de relatief goede bereikbaarheid van de locatie per openbaar vervoer. De activiteit lijkt daarnaast bij uitstek geschikt voor het organiseren van groepsreizen per touringcar, mede vanwege het toeristische karakter van Roermond. Ook zullen met

name lokale bezoekers mogelijk gebruik maken van andere vervoerwijzen dan de auto. Het percentage autobezoekers zal in die gevallen dalen ten opzichte van de aangenomen 100%. Omdat vooralsnog geen harde gegevens beschikbaar zijn en door de initiatiefnemer nauwelijks invloed kan worden uitgeoefend op de vrije vervoerwijzekeuze van bezoekers en de exploitatie van toeroperators wordt het percentage autobezoekers bewust te hoog ingeschat. In Tabel 6.3 zijn de aantallen autobezoeken per dag weergegeven.

Tabel 6.3: Autobezoeken per dag

Bezoekers per jaar		Megabioscoop		Outlet Centre		Outlet Centre	
		1.000.000		3.000.000		5.000.000	
Bezoekers per week		19.231		57.692		96.154	
Autobezoekers		80%		100%		100%	
Bezettingsgraad		2,0		2,95		2,95	
Autobezoeken	Ma	8%	615	12,0%	2.347	12,0%	3.911
	Di	11%	846	14,6%	2.855	14,6%	4.759
	Wo	11%	846	14,6%	2.855	14,6%	4.759
	Do	15%	1.154	19,0%	3.716	19,0%	6.193
	Vr	15%	1.154	14,6%	2.855	14,6%	4.759
	Za	25%	1.923	25,0%	4.889	25,0%	8.149
	Zo	15%	1.154	0,2%	39	0,2%	65

Van de overige 20% bioscoopbezoekers zal een deel lopend, een deel per fiets en een deel per openbaar vervoer of andere vervoerwijzen de rit naar en van de bioscoop afleggen. Aangenomen dat voor deze vervoerwijzen geldt dat de bijdrage in de modal-split zo'n 5 tot 10% bedraagt, dan wordt de locatie dagelijks tevens door enkele honderden fietsen en openbaar vervoerreizigers bezocht. Indien van de Outlet Centre-bezoekers eveneens enkele procenten via andere vervoerwijzen dan de auto de locatie zullen bezoeken, dan kunnen deze aantallen oplopen tot een paar duizend fietsen en openbaar vervoerreizigers per dag, afhankelijk van het scenario en de dag van de week.

De megabioscoop zal volgens de plannen elke dag geopend zijn van 12 uur 's middags tot 3 uur 's nachts. Voor de inschatting van de verdeling van het aantal bezoekers over de dag is de volgende redenering gehanteerd:

- De openingsperiode is ingedeeld in 6 blokken van 2,5 uur, wat ongeveer gelijk staat aan de gemiddelde duur van een bezoek aan de bioscoop;
- De blokken duren van 12.00 tot 14.30 uur, vervolgens van 14.30 tot 17.00 uur, enzovoorts tot het laatste blok van 0.30 tot 3.00 uur;
- Per blok is een percentage van het aantal bezoekers per dag vastgesteld op basis van inschatting:
 - . Van 12.00 tot 14.30 uur: 10% van dagtotaal;
 - . Van 14.30 tot 17.00 uur: 15% van dagtotaal;
 - . Van 17.00 tot 19.30 uur: 15% van dagtotaal;
 - . Van 19.30 tot 22.00 uur: 25% van dagtotaal;



- . Van 22.00 tot 0.30 uur: 25% van dagtotaal;
- . Van 0.30 tot 3.00 uur: 10% van dagtotaal.
- Uit deze toedeling per blok is vervolgens een uurverdeling per heel uur gedestilleerd. Per middagspitsuur (16.00 tot 17.00 uur op werkdagen en 15.00 tot 16.00 uur op zaterdagen) bedraagt de uurintensiteit 6% van het totaal aantal bezoekers en dus ook van het aantal autobezoe-ken;
- Voor aankomende bezoekers wordt een zelfde intensiteit gehanteerd als voor vertrekkende bezoekers: eveneens 6%.

Voor de inschatting van het aantal voertuigbewegingen per spitsuur wordt gebruik gemaakt van de waargenomen spitscijfers bij vergelijkbare outlet centra in Engeland. Gedurende het werkdagavondspitsuur (tussen 16.00 en 17.00 uur) bedraagt het aantal vertrekkende auto's bij het DOC ongeveer 17,5% van het totaal aantal vertrekkende auto's per etmaal. Het aantal voertuigen dat gedurende hetzelfde uur nog aankomt bedraagt de helft daarvan. Op zaterdagmiddag (tussen 15.00 en 16.00 uur) bedraagt het aantal vertrekkende voertuigen ongeveer 20%. Ook nu weer is het aantal aankomende voertuigen ongeveer gelijk aan de helft van het aantal vertrekkende voertuigen. Overigens is op zaterdagmiddag de totale verkeersbelasting gedurende 14.00 en 15.00 uur ongeveer even groot als gedurende tijdens het daarop volgende uur. De verkeersstroom is dan echter gelijkmatiger verdeeld over de richtingen (vertrekkend en aankomend). Omdat de situatie tussen 15.00 en 16.00 uur hogere piekbelastingen oplevert is met dit uur rekening gehouden. Tabel 6.4 vertoont de piekuurbelastingen ten gevolge van het DOC-gerelateerde autoverkeer.

Controleberekening verkeersproductie

Ter controle van de inschatting van de omvang van de vervoerstromen wordt een benaderingsmethode gehanteerd die in Engeland normaal gesproken wordt gebruikt om de verkeersattractie van activiteiten zoals het DOC te voorspellen. Hierbij wordt uitgegaan van het aantal voertuigbewegingen per 100m² vloeroppervlak op basis van kentallen en wordt vervolgens teruggerekend naar het aantal potentiële bezoekers per jaar.

Voor enkele outlet centra in Engeland (Cheshire Oaks met 25.000 m² en 2 fasen Bridgend van respectievelijk 13.500 m² en 19.200 m²) zijn de volgende 'trip-rates' (verkeersproductie) bekend:

- Aankomsten en vertrekken tijdens werkdagspits: 3,4 – 4,2 per 100 m²;
- Aankomsten en vertrekken tijdens zaterdagspits: 8,0 – 8,9 per 100 m².

De kleine verschillen tussen de 'trip-rates' zijn onder andere te verklaren door het aantal mensen dat binnen een bepaalde afstand en reistijd van de locatie woont. Het aantal inwoners binnen een bepaalde reistijd van de locatie is van invloed op het uiteindelijke bezoekersaantal. Hoe meer mensen er rondom de locatie wonen, hoe groter het bezoekerspotentieel is. Duidelijk is te zien dat de centra op zaterdag meer bezoekers trekken dan doordeweeks; tot tweemaal zoveel bezoekers.



Tabel 6.4: DOC gerelateerde voertuigbewegingen per piekuur

Bezoekers per jaar		Megabioscoop		Outlet Centre		Outlet Centre	
		1.000.000		3.000.000		5.000.000	
Auto's per weekdag		846		2.855		4.759	
Auto's per koopdag		1.154		3.716		6.193	
Auto's per zaterdag		1.923		4.889		8.149	
Vtb./uur	Weekdag	%-aank.	Abs.	%-aank.	Abs.	%-aank.	Abs.
		6	51	8,8	251	8,8	419
		%-vert.	Abs.	%-vert.	Abs.	%-vert.	Abs.
		6	51	17,5	500	17,5	833
		Totaal		Totaal		Totaal	
		102		751		1.252	
	Koopdag	%-aank.	Abs.	%-aank.	Abs.	%-aank.	Abs.
		6	69	8,8	327	8,8	545
		%-vert.	Abs.	%-vert.	Abs.	%-vert.	Abs.
		6	69	17,5	650	17,5	1.084
		Totaal		Totaal		Totaal	
		138		977		1.629	
	Zaterdag	%-aank.	Abs.	%-aank.	Abs.	%-aank.	Abs.
		6	115	10,1	494	10,1	823
		%-vert.	Abs.	%-vert.	Abs.	%-vert.	Abs.
		6	115	20,1	983	20,1	1.638
		Totaal		Totaal		Totaal	
		230		1.477		2.461	

Het bezoekerspotentieel voor de locatie in Roermond is groter dan voor de twee in beschouwing genomen locaties in Engeland. Afhankelijk van welke isochroon wordt bekeken wonen rondom Roermond 1,5 tot zelfs 5 maal zoveel mensen, met name vanwege de nabijheid van het Duitse Rhein- en Ruhrgebied. Rekening houdend met de verminderde bereidheid van Nederlanders om voor het bezoeken van activiteiten lange tijd onderweg te zijn en de verhoogde barrière van de landsgrens voor Duitse bezoekers, dienst er voor het Roermondse DOC op basis van (Engelse) ervaringscijfers rekening te worden gehouden met 'trip-rates' die zo'n 10 tot 20% hoger liggen dan in de genoemde voorbeelden het geval is:

- Aankomsten en vertrekken tijdens werkdagspits: 3,7 – 5,0 per 100 m²;
- Aankomsten en vertrekken tijdens zaterdagspits: 8,8 – 10,7 per 100 m².

De omvang van fase 1 en 2 in Roermond bedraagt ongeveer 26.000m² verkoop vloeroppervlak. Op grond hiervan is het totaal aantal aankomende en vertrekkende voertuigen per spitsuur te berekenen ('trip-rate' x vloeroppervlak):

- Aankomsten en vertrekken tijdens werkdagspits: 962 – 1.300;
- Aankomsten en vertrekken tijdens zaterdagspits: 2.288 – 2.782.

Vervolgens is het aantal voertuigbewegingen per etmaal vast te stellen door de spitswaarden te delen door het spitsaandeel per etmaal (hiervoor dient eerst de verhouding tussen bioscoop- en outlet-verkeer te worden vastgesteld en te worden verdisconteerd in de spitswaarde):

- Voertuigbewegingen per werkdag (11% van dag): 8.745 – 11.818;



- Voertuigbewegingen per zaterdag (12% van dag): 19.067 – 23.183.

Om vervolgens het aantal voertuigbewegingen per week te verkrijgen dienen de etmaalwaarden te worden gedeeld door de bijdrage die zij leveren in het weektotaal:

- Vtb. per week o.b.v. weekdag (11% van week): 79.500 – 107.436;
- Vtb. per week o.b.v. zaterdag (25% van week): 76.268 – 92.732.

Tot slot is het aantal bezoekers per jaar te bepalen door de weekintensiteiten te vermenigvuldigen met 52 weken:

- Vtb. per jaar o.b.v. weekdag (52 weken): 4,1 tot 5,6 miljoen;
- Vtb. per jaar o.b.v. zaterdag (52 weken): 4,0 tot 4,8 miljoen.

Op basis van de controleberekeningen kan worden geconcludeerd dat de geschatte bezoekersaantallen voor het te ontwikkelen outlet centre overeenstemmen met verkeersproductiecijfers die bij de Engelse centra worden waargenomen. Een jaarlijks bezoekersaantal van 4 à 5 miljoen bezoekers bij de volledige ontwikkeling van fase 1 en 2 lijkt daarmee reëel.

Ontsluiting

De ontsluiting van het terrein voor autoverkeer vindt plaats vanaf de N280. Vanuit westelijke richting is het terrein toegankelijk via de kruising N280 (Hornerweg) / Buitenop (noord), dan aan het eind van Buitenop rechtsaf en vervolgens voorbij de ingang van de gemeentelijke parkeergarage Kazerne en via de ingang van het terrein langs de Maashaven. Vanuit oostelijke richting is het terrein toegankelijk via de kruising N280 / Mijnheerkensweg. In het verlengde van de Mijnheerkensweg direct ten noorden van de kruising wordt een nieuwe toegangsweg gerealiseerd die direct toegang geeft tot het DOC-terrein. De Mijnheerkensweg wordt via een nieuwe aansluiting verbonden met deze weg, zodat de relatie tussen N280 en de Mijnheerkensweg wordt gehandhaafd. De kruispunten in de N280 dienen deels als gevolg van autonome ontwikkelingen en deels door de komst van het DOC enige aanpassingen te ondergaan om de capaciteit te vergroten.

De ontsluiting voor openbaar vervoer vindt plaats via tenminste twee bushaltes, in ieder geval ter hoogte van de toegangen tot het DOC-terrein. Hier dienen zowel stads- als streekbussen te halteren. In de bestaande situatie is er slechts één halte die voor deze functie geschikt: langs de noordelijke rijbaan van de N280 (Wilhelminasingel) ter hoogte van het fiets- en voetgangerstuneltje. Deze halte wordt gebruikt door de streekbussen 73 tot en met 77 die vanaf het NS-station de stad uit rijden in de richting van de Maasbruggen. Voor dezelfde streekbussen, echter voor de richting stad inwaarts, kan een halte worden gerealiseerd langs Buitenop (noord). De route gaat vervolgens aan het eind van Buitenop linksaf en via de Looskade terug naar de Roersingel, vanwaar de reguliere route kan worden vervolgd. Voor stadsbus 15 kan worden overwogen om de route enigszins aan te passen en via de bushalte langs de toegangsweg tot het DOC-terrein te laten lopen. Wellicht valt hetzelfde te overwegen voor streekbus 30.



Langs de (uitgaande rijbaan van de) toegangsweg ter hoogte van de Mijnheerkensweg wordt een taxistandplaats gecombineerd met de bushalte. Vanaf deze halte kunnen DOC-bezoekers zonder overige infrastructuur te hoeven oversteken direct het terrein op- en aflopen.

De ontsluiting van het terrein voor langzaam verkeer vindt eveneens plaats via meerdere toegangen tot het terrein. Via het fiets- en voetgangerstunneltje onder de N280 (Wilhelminasingel) wordt het multifunctionele voorterrein aan de westzijde van de locatie ontsloten. Op dit plein wordt tevens een (bewaakte) stalling voor fietsen en dergelijke gevestigd. Via het tunneltje heeft het DOC-terrein een directe verbinding met de historische binnenstad van Roermond. Via hetzelfde tunneltje is de binnenstad verbonden met het zogenaamde Waterfront langs Maashaven. Deze relatie wordt versterkt door de inrichting van het multifunctionele plein op het voormalige voorterrein van de Ernst Casimir Kazerne. Ter hoogte van de kruising N280 (wilhelminasingel) / Mijnheerkensweg verzorgen de fiets- en voetgangersoversteken de verbinding tussen het DOC-terrein en de binnenstad in de richting van het NS-station. De fietsroutes langs de noordzijde van de N280 (Wilhelminasingel) en langs de zuidzijde van de Mijnheerkensweg blijven gehandhaafd. Ter hoogte van de taxi-/bushalte langs de toegangsweg tot het DOC-terrein wordt tevens een (bewaakte) stalling voor fietsen en dergelijk gerealiseerd.

De bevoorrading van de verschillende ondernemingen op het DOC-terrein vindt plaats via route die zoveel mogelijk gescheiden zijn van het voetgangersgebied. De route begint bij de toegang ter hoogte van de Mijnheerkensweg. Vervolgens wordt de toegangsweg genomen in de richting van de parkeerplaats. De rotonde wordt driekwart of geheel genomen, afhankelijk van de plek van de te bevoorraden ondernemingen. Via de aansluitingen van de expeditieroute op de toegangsweg ter hoogte van de taxi-/bushalte en langs de interne ontsluitingsroute worden vervolgens de verschillende laad- en losplaatsen bereikt. Er zijn in totaal drie éénrichtingsroutes die langs de verschillende ondernemingen leiden. Twee routes komen uiteindelijk bij de westelijke toegang van het DOC-terrein uit, waarna het expeditieverkeer de locatie via de kruising N280 / Buitenop verlaat. De derde route verlaat het terrein weer via de kruising N280 (wilhelminasingel) / Mijnheerkensweg.

Toedeling

Op basis van de Economische Impactanalyse, die in opdracht van initiatiefnemer BAA McArthurGlen is uitgevoerd en opgesteld door D&P, wordt aangenomen dat de herkomsten en bestemmingen van het DOC-gerelateerde wegverkeer zijn verdeeld over de richtingen, zoals reeds aangegeven in paragraaf 6.1.3:

- 40% uit het westen, via N280 (Hornerweg);
- 40% uit het oosten, via N280, waarvan
 - . 10% uit het noorden via N271 (noord),
 - . 25% uit het oosten via N68 (Elmpterweg) en
 - . 5% uit het zuiden via de N271 (zuid);
- 20% uit het zuiden, waarvan



- . 10% via Buitenop (zuid) en
- . 10% via Wilhelminasingel.

Voor de navolgende toedeling wordt aangenomen dat verkeer dat komt vanuit westelijke en zuidwestelijke richting (N280 Hornerweg en Buitenop zuid) het terrein betreedt via de westelijke toegang tot het terrein. Verkeer dat komt vanuit oostelijke of zuidoostelijke richting (N280 en Wilhelminasingel) betreedt het terrein via de oostelijke toegang. Dit betekent dat aan het tussenliggende wegvak van de N280 Wilhelminasingel geen DOC-gerelateerd verkeer wordt toegedeeld.

In Tabel 6.5 zijn de berekende vervoerstromen toegedeeld aan de verschillende wegvakken. Voor de ligging van de wegvakken wordt verwezen naar Figuur 5.1. De intensiteiten zijn voor het bioscoopverkeer en het Outlet Centre verkeer tezamen.

Tabel 6.5 DOC verkeer toegedeeld naar omliggende wegvakken

Nr.	Naam	Periode	4 mln		6 mln	
			Etmaal	spits	Etmaal	Spits
1	N280 Hornerweg	Werkdag	2.961	340	4.484	540
		Koopdag	3.896	446	5.877	706
		Zaterdag	5.450	682	8.057	1.075
2	N280 Wilhelminasingel	Werkdag	0	0	0	0
		Koopdag	0	0	0	0
		Zaterdag	0	0	0	0
3	N280	Werkdag	2.961	340	4.484	540
		Koopdag	3.896	446	5.877	706
		Zaterdag	5.450	682	8.057	1.075
4	N280 N271 Sint Wirosingel	Werkdag	2.221	255	3.363	405
		Koopdag	2.922	334	4.408	529
		Zaterdag	4.087	511	6.043	806
5	N68 Elmpsterweg	Werkdag	1.851	213	2.802	338
		Koopdag	2.435	278	3.673	441
		Zaterdag	3.406	426	5.036	672
6	Buitenop (noord)	Werkdag	3.701	426	5.605	675
		Koopdag	4.870	557	7.347	882
		Zaterdag	6.812	852	10.072	1.344
7	Buitenop (zuid)	Werkdag	740	85	1.121	135
		Koopdag	974	111	1.469	176
		Zaterdag	1.362	170	2.014	269
8	Mijnheerkensweg	Werkdag	3.701	426	5.605	675
		Koopdag	4.870	557	7.347	882
		Zaterdag	6.812	852	10.072	1.344
9	Wilhelminasingel	Werkdag	740	85	1.121	135
		Koopdag	974	111	1.469	176
		Zaterdag	1.362	170	2.014	269
10	N271 (noord)	Werkdag	740	85	1.121	135
		Koopdag	974	111	1.469	176
		Zaterdag	1.362	170	2.014	269
11	N271 (zuid)	Werkdag	370	43	560	68
		Koopdag	487	56	735	88
		Zaterdag	681	85	1.007	134
12	Elmpsterweg	Werkdag	0	0	0	0
		Koopdag	0	0	0	0
		Zaterdag	0	0	0	0



Inrichting

Vanaf de kruising N280 (Wilhelminasingel) / Mijnheerkensweg wordt een nieuwe toegangsweg naar het DOC-terrein gerealiseerd. Op deze toegangsweg sluit eveneens de Mijnheerkensweg aan. Vanaf de Mijnheerkensweg kan het DOC-terrein niet worden bereikt en vice versa. De toegangsweg gaat rechtdoor en komt uit op een rotonde. Op de rotonde sluit tevens een rondweg aan. Vanaf deze rondweg wordt het grote parkeerterrein in de noord-oostelijke hoek van de locatie bereikt. Indien de rotonde in z'n geheel wordt genomen dan wordt de uitgaande rijbaan van de toegangsweg bereikt. Langs deze rijbaan liggen een gecombineerde taxistandplaats en bushalte. Aan het einde van de bushalte is een aansluiting voorzien van twee bevoorradingsroutes. De eerste daarvan voert langs een deel van de ondernemingen uit de eerste bouwfase, dan langs de noordzijde van de bebouwing en via de achterzijde van bebouwing uit de noordelijke tweede bouwphase via de westelijke toegang tot het DOC-terrein weer naar de openbare weg. De tweede route voert langs de achterzijde van ondernemingen uit de zuidelijke tweede bouwphase, langs de N280 (Wilhelminasingel). Deze route voert vervolgens voor het Kazernegebouw langs en komt uit bij de toegangsweg tot de gemeentelijke parkeergarage. De derde bevoorradingsroute is toegankelijk via de rondweg en begint aan de noordzijde van de bebouwing. Deze route komt uit ter hoogte van de rotonde, waarna via de uitgaande rijbaan van de toegangsweg de openbare weg weer kan worden bereikt.

Langs de noordzijde van de bebouwing ligt een verbindingsweg die de parkeerterreinen aan de oostzijde en de westzijde van het terrein met elkaar verbindt. Via deze interne route zijn tevens de twee toegangen met elkaar verbonden.

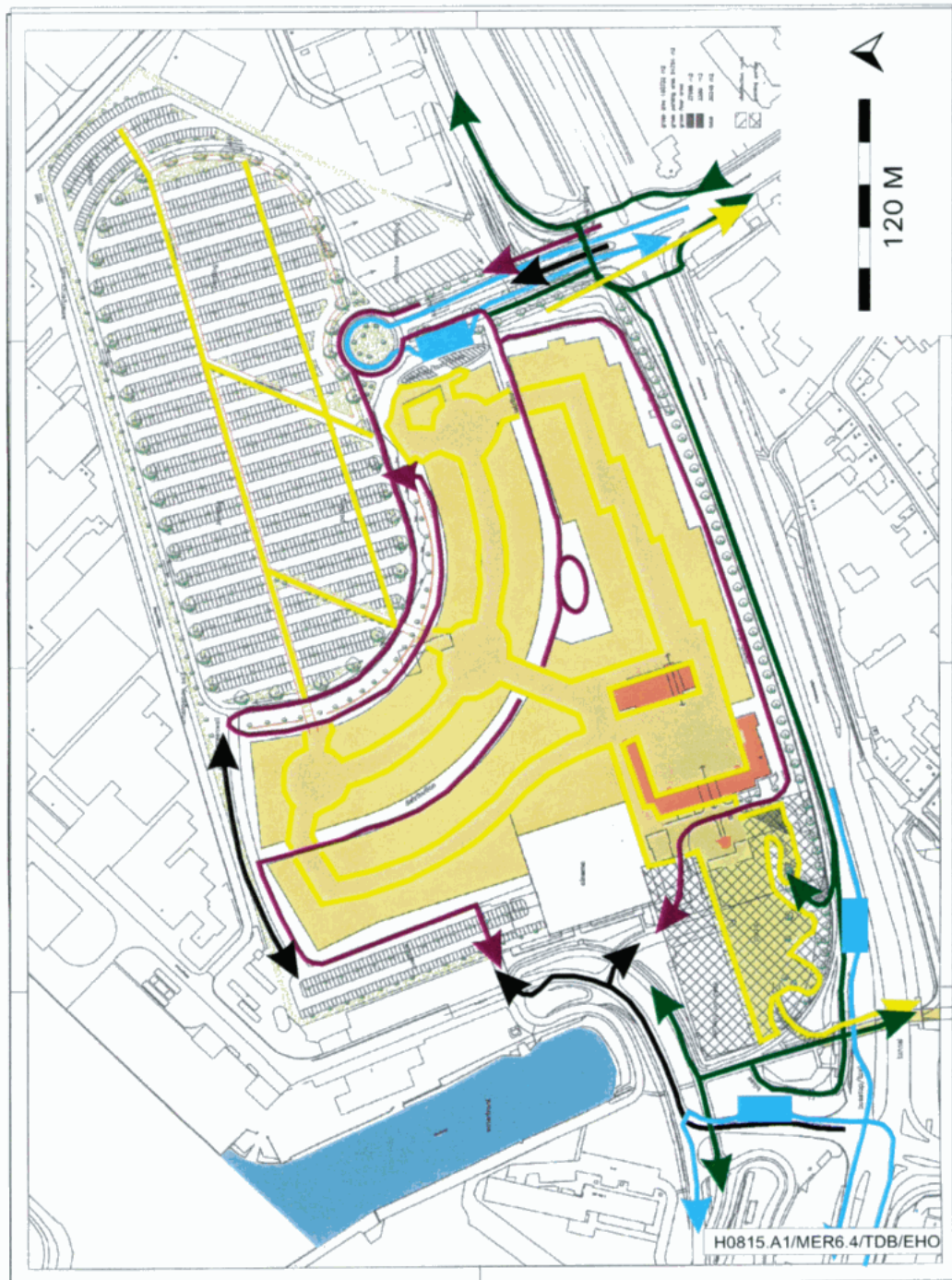
Ten noordoosten van de bebouwing op het DOC-terrein is een hoofdparkeerplaats voorzien voor circa 1.800 auto's. De hoofdparkeerplaats die wordt omsloten door de rondweg. Ten zuiden van deze parkeerplaats is een parkeerterrein voor ongeveer 35 touringcars voorzien. Ten westen van de DOC-bebouwing ligt langs Maashaven eveneens een parkeerterrein. Dit terrein biedt plaats aan bijna 200 auto's. In totaal is er op eigen terrein ruimte voor ruim 2.000 voertuigen. De parkeerterreinen zijn via de rondweg en de verbindingroute met elkaar verbonden, zodat bij volle vakken op eigen terrein naar een andere locatie kan worden uitgeweken. In geval van eventuele calamiteiten kan aan de noordzijde van de locatie van tenminste twee nooduitgangen gebruik worden gemaakt. Deze uitgangen komen uit op de Scheepvaartweg en zijn te bereiken via de rondweg.

Figuur 6.4 vertoont de externe en interne ontsluiting van het DOC-terrein.

6.1.5 Parkeren

De benodigde parkeerruimte voor het DOC-terrein wordt ingeschat met behulp van landelijke kentallen volgens CROW-publicatie 110: ASVV 1996. In het ASVV worden geen kentallen vermeld van de activiteit Designer Outlet Centre. Wel worden parkeernormen vermeld van streekverzorgende winkels.

Figuur 6.4 : Schematisering van de externe en interne ontsluiting



Legenda:

-  Voetgangers
-  Fietzers
-  Auto's
-  Bussen
-  Bevoorrading



Voor dergelijke ondernemingen wordt een parkeerbehoefte vermeld van 3,5 tot 5 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak (inclusief werknemers). Aangenomen dat het verkoop vloeroppervlak 75% van het b.v.o. bedraagt, dan komt daarmee de parkeerbehoefte op 4,7 tot 6,7 parkeerplaats per 100 m² v.v.o. Omdat een Designer Outlet Centre gekenmerkt wordt door een relatief lange verblijfstijd, zeker in combinatie met het grote aanbod overige voorzieningen en de binnenstad van Roermond op loopafstand, lijkt het niet meer dan reëel om een hoge norm aan te houden. Bij vergelijkbare centra in het buitenland worden zelfs parkeernormen van 10 parkeerplaatsen per 100 m² v.v.o. gehanteerd. Vanwege de relatief goede OV-bereikbaarheid van de locatie wordt voor het DOC-terrein in Roermond vooralsnog een parkeernorm van 7 parkeerplaatsen per 100 m² aangehouden.

Conform de kentallen uit het ASVV geldt voor een bioscoop een parkeerbehoefte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaatsen per zitplaats plus 0,4 parkeerplaats per arbeidsplaats.

De totale parkeerbehoefte op het DOC-terrein bedraagt:

- Parkeerbehoefte voor het Outlet Centre (1^e en 2^e fase):
 - . 26.000 m² v.v.o. waarvoor als norm 7 p.p. per 100 m² geldt;
 - . 1.820 parkeerplaatsen;
- Parkeerbehoefte voor de bioscoop:
 - . Megabioscoop met 10 schermen en geschat 2.500 zitplaatsen;
 - . Geldende norm bedraagt 0,2 p.p. (inclusief werknemers);
 - . 500 parkeerplaatsen, waarop vanwege de stadgrootte en de kwaliteit van de OV-bereikbaarheid een reductiefactor van 0,8 van toepassing is;
 - . 400 parkeerplaatsen;
- Totale parkeerbehoefte 2.220 parkeerplaatsen op eigen terrein.

De topdrukke van de bioscoop valt grotendeels buiten de periode van grote drukke tijdens de openingsuren van het Outlet Centre. Daarnaast zal een deel van het bioscooppubliek tevens een bezoek brengen aan het outlet centre. Tussen de parkeerbehoefte voor het Outlet Centre en de bioscoop bestaat dus overlap. Het genoemde aantal parkeerplaatsen is daarom aan de ruime kant. De beoogde aanleg van 2.000 parkeerplaatsen wordt derhalve als voldoende beschouwd voor de realisatie van de 26.000 m² vvo.

Het DOC-terrein zal (bij gebleken succes) een veel gekozen reisdoel zijn van georganiseerde daguitstapjes per touringcar. Op het terrein dient daarom tevens ruimte te worden gereserveerd voor het parkeren van zo'n 35 touringcars. Dit aantal is gebaseerd op centra in het buitenland van vergelijkbare omvang.

6.2

Herkomstvariant

Als variant op de herkomst van de bezoekers bij de voorgenomen activiteit wordt in het kader van de herkomstvariant een andere herkomst aangehouden. Kortweg komt dit neer op het volgende:

- 16% uit het westen (via de N280);
- 75% uit het oosten (via de N280/Wirosingel);
- 9 % uit het zuiden (4 ½ % via Buitenop/Looskade en 4 ½ % via Wilhelminasingel).

Deze variant is meegenomen omdat Gemeente Roermond een onderzoek heeft laten uitvoeren naar de verkeers- en parkeeraspecten waarbij deze herkomstpercentages zijn gehanteerd (ARCADIS, 1999).

Deze variant kan als een soort robuustheidscontrole beschouwd worden waarbij wordt aangegeven wat er gebeurt indien een extreem grote hoeveelheid bezoekers uit één richting (in dit geval Duitsland) komt. Deze variant is ingegeven door het feit dat het binnen het verzorgingsgebied (zowel op 1 als op 2 uur reisafstand) het merendeel van de mensen in Duitsland woont waarbij de culturele barrière van de landsgrens als nihil is verondersteld. Dit is een 'worst-case' situatie want op dit moment bepalen de buitenlandse toeristen niet het straatbeeld van Roermond terwijl men dat op grond van de ligging van Roermond ten opzichte van bevolkingscentra zou mogen verwachten. De landsgrens speelt dus kennelijk toch een belangrijke rol.

In het kader van de herkomstvariant wordt ingegaan op de verkeersstromen, de belasting van kruispunten, luchtemissies en geluidemissies.

6.2.1

Verkeer en vervoer

Bij deze herkomstvariant wordt, enerzijds voor de overzichtelijkheid van de studie en anderzijds door gebrek aan meer gedetailleerde informatie, aangenomen dat met uitzondering van de toedeling over de herkomsten en bestemmingen, verder alle overige variabelen gelijk zijn aan de hiervoor reeds beschreven situatie. Dit geldt zowel voor de modal-split als voor de wijze waarop het verkeer het DOC-terrein betreedt. Aan het wegvak tussen de twee kruispunten in de N280 (Wilhelminasingel) worden dus ook in deze variant geen DOC-gerelateerde voertuigbewegingen toegeedeeld.

In Tabel 6.6 zijn de DOC-gerelateerde wegvakintensiteiten weergegeven, bij een toedeling van het verkeer over de richtingen conform de herkomstvariant.



Tabel 6.6: DOC verkeer herkomstvariant toegedeeld aan omliggende wegvakken

Nr.	Naam	Periode	4 mln		6 mln	
			Etmaal	spits	Etmaal	spits
1	N280 Hornerweg	Werkdag	1.184	136	1.794	216
		Koopdag	1.558	178	2.351	282
		Zaterdag	2.180	273	3.223	430
2	N280 Wilhelminasingel	Werkdag	0	0	0	0
		Koopdag	0	0	0	0
		Zaterdag	0	0	0	0
3	N280	Werkdag	5.552	638	8.407	1.013
		Koopdag	7.304	835	11.020	1.323
		Zaterdag	10.218	1.279	15.108	2.016
4	N280 N271 Sint Wirosingel	Werkdag	5.552	638	8.407	1.013
		Koopdag	7.304	835	11.020	1.323
		Zaterdag	10.218	1.279	15.108	2.016
5	N68 Elmpteweg	Werkdag	5.552	638	8.407	1.013
		Koopdag	7.304	835	11.020	1.323
		Zaterdag	10.218	1.279	15.108	2.016
6	Buitenop (noord)	Werkdag	1.518	174	2.298	277
		Koopdag	1.997	228	3.012	362
		Zaterdag	2.793	349	4.129	551
7	Buitenop (zuid)	Werkdag	333	38	504	61
		Koopdag	438	50	661	79
		Zaterdag	613	77	906	121
8	Mijnheerkensweg	Werkdag	5.885	677	8.912	1.074
		Koopdag	7.743	886	11.681	1.402
		Zaterdag	10.831	1.355	16.014	2.137
9	Wilhelminasingel	Werkdag	333	38	504	61
		Koopdag	438	50	661	79
		Zaterdag	613	77	906	121
10	N271 (noord)	Werkdag	0	0	0	0
		Koopdag	0	0	0	0
		Zaterdag	0	0	0	0
11	N271 (zuid)	Werkdag	0	0	0	0
		Koopdag	0	0	0	0
		Zaterdag	0	0	0	0
12	Elmpteweg	Werkdag	0	0	0	0
		Koopdag	0	0	0	0
		Zaterdag	0	0	0	0



6.3

Nulalternatief

Het nulalternatief beschrijft in principe de situatie waarin de voorgenomen activiteit of een der alternatieven niet wordt ontwikkeld. Deze situatie wordt ook wel de referentiesituatie genoemd. In het kader van deze m.e.r.-procedure wordt de situatie dat geen outlet centre wordt ontwikkeld als niet reëel beschouwd. Wel zal een beschrijving van de referentiesituatie plaatsvinden hetgeen in feite de autonome ontwikkeling is zoals deze is beschreven in hoofdstuk 5. Deze referentiesituatie dient ter vergelijking van de milieueffecten van de voorgenomen activiteit of een der alternatieven met de effecten die optreden in de referentiesituatie. Dit gebeurt door middel van een beschrijving van de autonome ontwikkeling van het gebied zoals dit in hoofdstuk 5 is gedaan.

6.4

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief gaat uit van een zo min mogelijke belasting van het milieu. Dit alternatief zal in dit MER worden ontwikkeld op basis van nader onderzoek van de te verwachten effecten (geluid, lucht, verkeer, en parkeren). Het meest milieuvriendelijk alternatief dient ter verkrijging van inzicht in de doelmatigheid van te nemen milieubescherpende maatregelen. Belangrijk bij het MMA is dat de te nemen maatregelen binnen de competentie van de initiatiefnemer moeten liggen.

In het kader van dit MER zal ten behoeve van het MMA worden ingegaan op de volgende aspecten:

- duurzaam bouwen;
 - terugdringen autogebruik;
 - beperking parkeeroverlast;
 - parkeergarage.
-



7. MOGELIJKE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de mogelijke gevolgen voor het milieu die kunnen optreden bij de realisering van de voorgenomen activiteit. Daarnaast wordt ingegaan op de herkomstvariant en het meest milieuvriendelijk alternatief.

Voor wat betreft de gevolgen voor het nulalternatief (in feite de autonome ontwikkeling) wordt verwezen naar hoofdstuk 5 waar een beschrijving is opgenomen van de autonome ontwikkeling.

De effecten worden beschreven aan de hand van de volgende (milieu)aspecten:

- verkeer en vervoer;
- lucht;
- geluid (en daarmee hinder);
- landschap en cultuurhistorie;

Naast de effecten die kunnen optreden bij de voorgenomen activiteiten is ook sprake van tijdelijke effecten die kunnen optreden bij de bouw van het outlet centre. Deze effecten zijn overigens niet uniek voor de bouw van het outlet centre. Mocht de voorgenomen activiteit geen doorgang vinden dan zal volgens de autonome ontwikkeling het terrein een andere bestemming krijgen (zie ook paragraaf 4.5). Ook deze bestemmingen vergen bouwactiviteiten en daaraan gerelateerd mogelijk gevolgen voor het milieu

De start van de bouw van het outlet centre is voorzien in 2000 zal naar verwachting circa 12 maanden in beslag nemen. Gedurende deze relatief korte periode kan hinder ontstaan ten gevolge van vrachtverkeer (geluid en lucht). Daarnaast kan verkeershinder ontstaan bij de aanleg van de ontsluiting van de locatie.

Gezien de tijdelijkheid van deze activiteiten worden de effecten in het kader van deze MER buiten beschouwing gelaten.

7.1 Voorgenomen activiteit

7.1.1 Effecten op verkeer en vervoer

Mobiliteit en bereikbaarheid

De effecten van de exploitatie van het DOC op de verkeersstromen in het studiegebied zijn geanalyseerd voor zowel de wegvakken als voor de vier kruispunten in de N280.

Voor de bepaling van de uiteindelijke wegvakintensiteiten in 2007 worden de aan de verschillende richtingen toegedeelde verkeersstromen (zie ook Tabel

6.5) gesommeerd met de vastgestelde autonome ontwikkeling (zie ook Tabel 5.3). De resultaten hiervan zijn vermeld in Tabel 7.1.

Tabel 7.1: Etmaalintensiteiten voorgenoemen activiteit in 2007

Nr.	Wegvak	Gemiddelde werkdag		Gemiddelde zaterdag	
		4 miljoen	6 Miljoen	4 miljoen	6 Miljoen
1	N280/Hornerweg	50.132	51.655	43.222	45.829
2	N280/Wilhelminasingel	41.668	41.668	33.378	33.378
3	N280	26.675	28.198	24.153	26.760
4	N280/N271 Sint Wirosingel	31.512	32.654	27.520	29.476
5	N68 Elmpterweg	17.522	18.473	15.943	20.979
6	Buitenop (noord)	9.191	11.095	12.553	15.813
7	Buitenop (zuid)	26.697	27.078	24.795	25.447
8	Mijnheerkensweg	10.545	12.449	9.317	12.577
9	Wilhelminasingel	24.300	24.681	19.245	19.897
10	N271 (noord)	27.322	27.703	22.628	23.280
11	N271 (zuid)	22.998	23.188	18.783	19.109
12	Elmpterweg	10.398	10.398	8.319	8.319

In Tabel 7.2 zijn de spitsuurintensiteiten weergegeven voor de geprognosticeerde situatie in 2007.

Tabel 7.2: Spitsuurintensiteiten voorgenoemen activiteit in 2007 (beide richtingen samen)

Nr.	Wegvak	Gemiddelde werkdag		Gemiddelde zaterdag	
		4 miljoen	6 Miljoen	4 miljoen	6 Miljoen
1	N280/Hornerweg	4.628	4.828	3.704	4.097
2	N280/Wilhelminasingel	3.788	3.788	2.670	2.670
3	N280	2.496	2.696	2.178	2.571
4	N280/N271 Sint Wirosingel	2.918	3.068	2.386	2.681
5	N68 Elmpterweg	1.638	1.763	1.429	1.675
6	Buitenop (noord)	925	1.174	1.311	1.803
7	Buitenop (zuid)	2.445	2.495	2.045	2.144
8	Mijnheerkensweg	1.048	1.297	1.052	1.544
9	Wilhelminasingel	2.227	2.277	1.601	1.700
10	N271 (noord)	2.502	2.552	1.871	1.970
11	N271 (zuid)	2.100	2.125	1.533	1.582
12	Elmpterweg	945	945	666	666

De geïndexeerde toename van de wegvakintensiteiten als gevolg van het DOC-gerelateerde verkeer zijn weergegeven in Tabel 7.3.

Tabel 7.3: Geïndexeerde toename voorgenomen activiteit per wegvak in 2007 (beide richtingen samen)

Nr.	Wegvak	Gemiddelde werkdag				Gemiddelde zaterdag			
		4 miljoen		6 Miljoen		4 miljoen		6 Miljoen	
		Etm	Spits	Etm	Spits	Etm	Spits	Etm	Spits
1	N280/Hornerweg	106	108	110	113	114	123	121	136
2	N280/Wilhelminasingel	100	100	100	100	100	100	100	100
3	N280	112	116	119	125	129	146	143	172
4	N280/N271 St. Wirosingel	108	110	111	115	117	127	126	143
5	N68 Elmpterweg	112	115	118	124	127	142	167	167
6	Buitenop (noord)	167	185	202	235	219	286	275	393
7	Buitenop (zuid)	103	104	104	106	106	109	109	114
8	Mijnheerkensweg	154	168	182	209	372	526	502	772
9	Wilhelminasingel	103	104	105	106	108	112	111	119
10	N271 (noord)	103	104	104	106	106	110	109	116
11	N271 (zuid)	102	102	102	103	104	106	106	109
12	Elmpterweg	100	100	100	100	100	100	100	100

Toelichting: 106 betekent een stijging van 6% ten opzichte van de autonome ontwikkeling

Uit Tabel 7.3 kan worden afgeleid dat de mobiliteitstoename ten gevolge van het DOC-gerelateerde verkeer zich met name zal manifesteren op de N280. Gezien de vormgeving en de functie van deze weg is de verwachting dat de mobiliteitstoename ten gevolge van het DOC op wegvakniveau niet zal zorgen voor capaciteitsproblemen en de daarmee gepaard gaande congestie. Verder zijn de toename van de verkeersstromen op Buitenop (noord) en de Mijnheerkensweg opvallend. Ook voor deze twee wegen geldt echter dat het niet waarschijnlijk is dat er congestie zal optreden. Voor Buitenop geldt dat deze weg nog voldoende restcapaciteit heeft om de verkeersstroom te verwerken. De Mijnheerkensweg zal vanaf de kruising met de N280 in de richting van het DOC-terrein worden heringericht. De nieuwe situatie zal zodanig worden vormgegeven dat deze voldoende capaciteit heeft om de verkeersstromen goed te kunnen verwerken.

Naast het effect van de mobiliteitstoename op de verkeersafwikkeling op wegvakken is tevens onderzocht welke effecten zich voordoen ter plaatse van de vier kruispunten in de N280. In opdracht van de gemeente Roermond is door ARCADIS op basis van de bestaande verkeerslichtenregelingen onderzocht of de geprognosticeerde verkeersstromen kunnen worden verwerkt. In aanvulling daarop zijn, in opdracht van HASKONING door ARCADIS enkele verwante verkeerssituaties doorgerekend. De resultaten van dit laatste onderzoek zijn bijgevoegd als bijlage 9. Conclusie van het onderzoek en de daarop volgende analyses is dat voor alle vier de kruispunten infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn, om de verkeersstromen in goede banen te kunnen leiden en het verkeer binnen acceptabele randvoorwaarden te kunnen afwerken. De exacte aanpassingen verschillen per scenario en zijn schematisch weergegeven in bijlage 6.



Parkeersituatie

De realisatie van ruim 2.000 (gratis) parkeerplaatsen op het DOC-terrein, in de directe nabijheid van de binnenstad van Roermond, is van invloed op de parkeerbalans van de stad indien de gemeente voor haar eigen terreinen betaald parkeren handhaaft en voor de parkeergarages betaald parkeren invoert. Verwacht mag worden dat met name langparkeerders die de binnenstad willen gaan bezoeken (ongeoorloofd) gebruik zullen maken van het parkeerterrein op het DOC-terrein. Dit zorgt voor een onevenwichtige situatie die zowel voor de gemeente als voor de exploitant van het DOC zeer ongunstig is. Voor de gemeente omdat de (betaalde) parkeerplaatsen minder goed worden benut en voor de exploitant van het DOC-terrein omdat er mogelijk een overbezetting van het parkeerterrein plaatsvindt als gevolg van de 'wildparkeerders'. Zowel de gemeente als de exploitant zijn er dus bij gebaat wanneer alleen bezoekers en werknemers van het DOC parkeren op het DOC-terrein.

Om in deze situatie te kunnen sturen is voor het DOC-terrein regulerend parkeerbeleid noodzakelijk. Hierbij kan worden gedacht aan het invoeren van parkeertarieven voor het DOC-terrein, die gelijk zijn aan of zelfs hoger zijn dan de tarieven in de binnenstad. Dit levert vanuit de marketingstrategie van de exploitant van het DOC echter een ongewenste situatie op en kan er in het uiterste geval zelfs toe leiden dat potentiële bezoekers wegblijven of dat DOC-bezoekers buiten het terrein een parkeerplek zoeken.

Bij een alternatieve vorm van regulering kan worden gedacht aan het gebruik van een kaartjessysteem met tijdregistratie. Bij aankoop van een product in het Outlet Centre (eventueel van een product boven een bepaalde prijs) kan dan vervolgens door de winkelier een vrijkaartje worden verstrekt, waarmee het parkeren gratis wordt.

Over het parkeerbeleid vindt nader overleg plaats tussen de gemeente Roermond en de initiatiefnemer.

Verkeersveiligheid

Als gevolg van de realisatie van het DOC in Roermond, zal de verkeersveiligheid afnemen ten opzichte van de autonome situatie. Deze afname heeft eenvoudigweg te maken met de toename van de verkeersintensiteiten, waardoor de statistische kans op het voorkomen van een ongeval groter wordt. De toename van het aantal te verwachten ongevallen loopt daarom in de pas met de procentuele toename van de verkeersintensiteiten. Er is echter geen reden om aan te nemen dat ook de ongevalsfrequentie zal toenemen. Deze geeft inzicht in het aantal (dodelijke en letsel-) ongevallen dat statistisch gezien plaatsvindt per afgelegde kilometers.

Wel is mogelijk een lichte stijging van de subjectieve onveiligheid te verwachten, met name ter plaatse van de kruispunten in de N280. Door de toename van het aantal opstelvakken per kruispunt neemt de overzichtelijkheid af en dit kan bij verkeersdeelnemers een onbehaaglijk gevoel veroorzaken. Het is echter niet gezegd dat dit ook automatisch een onveilige situatie ople-

vert. De verlaging van de subjectieve veiligheid heeft namelijk als gevolg een verhoogde attentie van de verkeersdeelnemers, waardoor de ongevalkans kan afnemen.

De situatie kan met betrekking tot de verkeersveiligheid nog wel worden verbeterd door verscherpte controle op rood-licht negatie ter plaatse van de kruispunten in de N280. Uit de ongevalstatistieken (periode 1993 – 1998) blijkt namelijk dat het merendeel van de ongevallen wordt veroorzaakt door weggebruikers die door rood licht rijden. Een zichtbare en aangekondigde controle hierop bijvoorbeeld met behulp van camera's kan een aanzienlijke veiligheidstoename tot gevolg hebben.

Ook voor langzaam verkeer zijn verbeteringen mogelijk bijvoorbeeld door de fiets- en voetgangersoversteek ter hoogte van de kruising tussen de N280 (Wilhelminasingel) en de Mijnheerkensweg ongelijkvloers te laten plaatsvinden. Deze aanpassing staat op het verlanglijstje van de gemeente en zal van positieve invloed zijn op het aantal ongevallen, met name voor de categorie langzaam verkeer.

De verkeersveiligheid in met name het oostelijke deel van het studiegebied zal in de toekomst – na openstelling van de wegen die behoren tot het MIT-pakket – verder verbeteren. Door de realisatie van de A73-zuid, de Oosttangent en de N280-oost, zal een aanzienlijk deel van het DOC-gerelateerde externe verkeer via relatief veilige wegen zijn weg vinden. Deze wegen beschikken namelijk over ongelijkvloerse kruisingen en gescheiden rijbanen, wat in de huidige en de autonome situatie tot 2007 slechts gedeeltelijk het geval is.

7.1.2 Effecten op lucht

Voor de effecten op lucht wordt evenals bij de beschrijving van de bestaande toestand en de autonomen ontwikkeling uitgegaan van de effecten ten gevolge van het verkeer op de wegen en ten gevolge van verkeersactiviteiten op de parkeerplaatsen.

Aanvoerwegen

De verkeersintensiteiten die in de voorgenomen activiteit optreden zijn weergegeven in Figuur 7.1. Per wegvak zijn een tweetal intensiteiten weergegeven. De rode kleur correspondeert met 4 miljoen bezoekers (inclusief megabioscoop) en de groene kleur met 6 miljoen bezoekers (inclusief megabioscoop).

Figuur 7.1 :Etmaalverkeersintensiteiten (lucht en stoffen)



Legenda:

40260 6 miljoen

47171 4 miljoen

1000 M



In Tabel 7.4 en Tabel 7.5 zijn de resultaten weergegeven van de berekening van de overschrijdingsafstanden die zijn gemaakt op basis van de in Figuur 7.1 weergegeven intensiteiten, voor NO₂, CO, benzeen en zwarte rook.

Tabel 7.4: Overschrijdingsafstanden bij 4 miljoen bezoekers (1e fase)

Vak	OVERSCHRIJDINGSAFSTANDEN [m]					
	NO ₂		CO	Benzeen		Zwarte rook
	Grenswaarde	Toetswaarde	Grenswaarde	Grenswaarde	Richtwaarde	Grenswaarde
	135 µg/m ³	120 µg/m ³	6.000 µg/m ³	10 µg/m ³	5 µg/m ³	150 µg/m ³
1	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
2	< 5	< 5	< 5	< 5	< 15	< 5
3	< 5	< 10	< 5	< 5	< 15	< 5
6	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
7	< 5	< 5	< 5	< 10	< 25	< 5
8	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
9	< 5	< 10	< 5	< 10	< 20	< 5
8A	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
8B	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5

Tabel 7.5: Overschrijdingsafstanden bij 6 miljoen bezoekers (incl. 2e fase)

Vak	OVERSCHRIJDINGSAFSTANDEN [m]					
	NO ₂		CO	Benzeen		Zwarte rook
	Grenswaarde	Toetswaarde	Grenswaarde	Grenswaarde	Richtwaarde	Grenswaarde
	135 µg/m ³	120 µg/m ³	6.000 µg/m ³	10 µg/m ³	5 µg/m ³	150 µg/m ³
1	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
2	< 5	< 5	< 5	< 5	< 15	< 5
3	< 5	5	< 5	< 5	< 15	< 5
6	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
7	< 5	< 5	< 5	< 10	< 25	< 5
8	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
9	< 5	< 10	< 5	< 10	< 25	< 5
8A	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
8B	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat nauwelijks verschil in overschrijdingsafstand is waar te nemen. Dit komt overeen met de verwachting, aangezien nauwelijks verschil in etmaalintensiteiten optreedt. Verder blijkt uit de berekeningen dat op een afstand van 10 meter vanaf het hart van de rijbaan de grenswaarden niet worden overschreden. Ook de toetswaarde voor NO₂ wordt op deze afstand niet overschreden. Bij de wegvakken 2 (N280 Wilhelminasingel), 3 (N280 tot aan Wirosingel), 7 (Buitenop Zuid) en 9 (Wilhelminasingel) worden de hoogste concentraties berekend. De richtwaarden voor benzeen worden bij geen van de wegvakken overschreden op een afstand van minder dan 25 meter.



Parkeerterrein

In de voorgenomen activiteit zal een parkeerterrein bij het DOC worden aangelegd (zie Figuur 6.1). Hierdoor kan de emissie van met name benzeen, koolmonoxide en stikstofdioxide in de directe nabijheid van de parkeervoorzieningen toenemen.

Het parkeerterrein zal bestaan uit circa 2.000 parkeerplaatsen. Uitgaande van 6 miljoen bezoekers (inclusief 1 miljoen voor de megabioscoop) worden circa 10.000 parkerende bezoekers per etmaal verwacht.

Uit de berekeningen blijkt dat de benzeenconcentratie in de directe nabijheid van het parkeerterrein (0,5 meter) circa $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt en daarmee onder de grenswaarde (zijnde $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) maar boven de richtwaarde (zijnde $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ligt. De richtwaarde voor benzeen wordt niet meer overschreden op een afstand van circa 1 tot 1,5 meter van het parkeerterrein.

De concentraties NO_2 en CO op 5 meter afstand van het terrein liggen ruim beneden de grenswaarden. Ook de toetswaarde voor NO_2 wordt op deze afstand niet overschreden.

7.1.3 Effecten op geluid

In dit MER is voor wat betreft het aspect geluid voornamelijk gekeken naar de *toename* van de geluidbelasting om een indicatie te geven over de *toename* van het aantal gehinderden.

Koopzondagen zijn niet apart beschouwd omdat deze niet als maatgevend worden beoordeeld. Voor activiteiten op zondag is evenwel de zonagswet van toepassing.

Wegverkeerslawaaï

De resultaten van de berekening van het wegverkeerslawaaï bij de herkomst-variant zijn opgenomen in bijlage 8. De in deze bijlage gehanteerde varianten 2 en 4 hebben betrekking op de voorgenomen activiteit waarbij wordt uitgegaan van 4 resp. 6 miljoen bezoekers.

Uit de analyse van de rekenresultaten voor wegverkeerslawaaï (zie annex 4 van bijlage 8) kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Ten gevolge van de komst van het DOC zullen de woningen die gelegen zijn langs de route Mijnheerkensweg – N280 Wilhelminasingel (WV3) – St. Wiro-singel – Elmpsterweg, met name tijdens de koopavond op donderdag (avond-periode) een hogere geluidbelasting gaan ondervinden ten opzichte van de toekomstige situatie zonder DOC (de autonome ontwikkeling).

Uitgaande van 4 miljoen bezoekers bedraagt de toename maximaal 1 dB(A). In de nachtperiode wordt slechts in een enkele situatie een verhoging van 1 d(BA) geconstateerd bij de waarneempunten aan de Elmpsterweg. In de dag-periode treedt geen effect op.



Uitgaande van de verwachte 6 miljoen bezoekers wanneer fase 1 en 2 zijn gerealiseerd zal deze toename in de avondperiode in een aantal gevallen kunnen oplopen tot 2 dB(A). Voor de dag- en nachtperiode is het effect vergelijkbaar met de effecten bij 4 miljoen bezoekers.

Voor woningen gelegen langs andere dan de hierboven genoemde en in dit MER beschouwde wegen, treedt geen of nauwelijks effect op (toename max. 1dB).

Industrielawaai

In het kader van de voorgenomen activiteit zal de inrichting geluid veroorzaken dat beschouwd moet worden als Industrielawaai. Dit lawaai wordt enerzijds veroorzaakt door het DOC (ventilatoren, airco's, etc.) en anderzijds door verkeersbewegingen op het terrein door zowel personenauto's als vrachtauto's.

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling betekent de komst van het DOC altijd een toename van het Industrielawaai. In het kader van de autonome ontwikkeling kan namelijk geen uitspraak worden gedaan wat de toekomstige bestemming van de locatie zal worden. Derhalve kan ook geen uitspraak worden gedaan over het autonome Industrielawaai van de locatie in het geval het DOC niet zal worden gerealiseerd.

Dit Industrielawaai is met name van invloed op de woningen in directe omgeving van het DOC zoals de flat Arlo en woningen aan de Scheepvaartweg en de Schipperswal. In deze punten is namelijk een geluidbelasting van 50 dB(A) of hoger vastgesteld

In Tabel 7.6 wordt een overzicht gegeven van het Industrielawaai zoals dat in deze waarneempunten is berekend. In deze tabel zijn reeds de correctiefactoren voor de avond en nachtperiode (5 resp. 10 dB(A))toegepast op de berekende resultaten uit annex 5.

Tabel 7.6: Etmaalwaarde Industrielawaai bij de voorgenomen activiteit

Punt	Adres	Hoogte (m)	4 miljoen	6 miljoen
1	Arlo 1-144	40	50	53
20 en 21	Scheepvaartweg 15-17 en 13	5	52	54
22	Schipperswal 4	5	53	58
	Overige waarneempunten (*)	5	< 50	< 50

(*) kantoren zijn voor de avond en nachtperiode buiten beschouwing gelaten daar aangenomen mag worden dat in deze perioden geen mensen aanwezig zullen zijn.

Conform de in 1998 verschenen Handreiking Industrielawaai kan een gemeente als ten hoogste toelaatbare waarde op gevels van woningen een equivalent geluidniveau van 55, 50 en 45 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nacht aangehouden, overeenkomend met een etmaalwaarde van 55 dB(A). Indien dit wordt aangehouden bij de analyse van Tabel 7.6 dan



kan worden geconstateerd dat alleen Schipperswal 4 gelegen op industrieterrein Willem Alexander een te hoge belasting krijgt wanneer de tweede fase van het DOC is gerealiseerd en 6 miljoen bezoekers komen. Aangezien deze woning op een industrieterrein is gesitueerd geeft voornoemde Handreiking gemeenten de mogelijkheid hogere waarden in het gemeentelijke beleid op te nemen (etmaalwaarde maximaal 65 dB(A)). In hoofdstuk 4 is reeds aangegeven dat Gemeente Roermond een kader dient vast te stellen.

Milieukwaliteitsmaat

In Tabel 7. wordt een overzicht gegeven van het aantal waarneempunten uitgesplitst naar toename in MKM-waarde bij de voorgenomen activiteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In deze tabel wordt onderscheid gemaakt tussen 4 en 6 miljoen bezoekers van het DOC. Een uitgebreid overzicht van de toename in MKM-waarde is opgenomen in bijlage 8, annex 7).

Tabel 7.7: Toename MKM-waarde bij voorgenomen activiteiten opzichte van de autonome ontwikkeling

Toename MKM	4 miljoen bezoekers			6 miljoen bezoekers		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
0	58	22	56	46	17	56
1	-	36	3	12	36	3
2	1 (*)	-	-	-	5	-
3	-	1 (*)	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	1 (*)	-
6	-	-	-	1 (*)	-	-

(*) Schipperswal 4

Uit bovenstaande tabel blijkt dat bij de voorgenomen activiteit de MKM-waarde in bijna alle situaties met de waarde 1 toeneemt. Een dergelijke toename is in de praktijk niet tot nauwelijks waarneembaar. Daarnaast blijkt dat er in bijna alle situaties één rekenpunt is waarbij de MKM-waarde een grotere toename vertoont en waarbij dus duidelijk sprake is van een verslechtering van de situatie dan die ontstaat bij autonome ontwikkeling. Met name bij 6 miljoen bezoekers (wanneer ook fase twee gerealiseerd is) is sprake van een sterke toename van de MKM-waarde. Overigens geldt zowel bij 4 als bij 6 miljoen bezoekers dat voor wat betreft dit waarneempunt de situatie in zoverre verslechterd dat in plaats van 'tamelijk slechte' nu sprake is van 'slechte' situatie.

Hierbij moet wel worden opgemerkt dat in de autonome situatie geen activiteit is voorzien op het terrein en dat derhalve de komst van het DOC altijd leidt tot een hogere waarde.

In alle gevallen betreft het dezelfde woning, namelijk Schipperswal 4. Deze woning is gelegen op het gezonde industrieterrein. De verslechtering treedt op door het autoverkeer op het terrein van het DOC dat zich tussen de

twee parkeerplaatsen begeeft en daarbij met name het verkeer dat via de westelijke ingang (bij de megabioscoop) achterlangs naar de grote parkeerplaats oostelijk van het DOC rijdt (industrielawaai dus).

Hiermee is tevens de mogelijkheid aangegeven mitigerende maatregelen te nemen. De verbindingsweg tussen de twee parkeerplaatsen kan worden afgeschermd met een geluidwal, muur, of iets dergelijks om de geluidbelasting in waarneempunt Schipperswal 4 te reduceren. Voorgesteld wordt deze maatregel pas te nemen wanneer meer inzicht is ontstaan in de daadwerkelijke geluidbelasting en dus in de bezoekersaantallen en herkomst van deze bezoekers. In dit MER is namelijk eerder aangegeven dat hieromtrent nog leemten in kennis bestaan.

De woning Schipperswal 4 neemt in de normstelling voor geluid een bijzondere positie in. Omdat deze woning is gelegen op het industrieterrein Willem Alexander, is deze woning niet gelegen binnen de zone van dat industrieterrein. Op grond van de Wet geluidhinder worden formeel geen grenswaarden gesteld voor deze woning, voor zover het geluid afkomstig is van de op het industrieterrein aanwezige bedrijven. Er geldt voor deze woning, op grond van de handreiking industrielandwaai en vergunningverlening, een streefwaarde van 65 dB(A), uitgedrukt als etmaalwaarde.

Het terrein van het DOC maakt géén deel uit van het van een geluidszone voorziene industrieterrein. Hierdoor ontstaat de situatie dat de woning Schipperswal 4 voor wat het DOC betreft beoordeeld moet worden overeenkomstig de Wet milieubeheer. In dat geval geldt volgens de handreiking een streefwaarde van 55 dB(A). Uit annex 5 van bijlage 8 blijkt dat ten gevolge van het industrielandwaai een etmaalwaarde van maximaal 53 dB(A) bij 4 miljoen bezoekers en 58 dB(A) bij 6 miljoen bezoekers is bepaald. Deze etmaalwaarde is bepaald door de rekenresultaten uit annex 5 te vermeerderen met 0, 5 en 10 voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

7.1.4 Effecten op landschap en cultuurhistorie

Het effect van de voorgenomen activiteit op het landschap en de cultuurhistorie zal nauwelijks aanwezig zijn. Enerzijds doordat de monumentale panden die op het terrein aanwezig zijn worden gehandhaafd en in het ontwerp van het outlet centre worden geïntegreerd.

Anderzijds doordat de filosofie van het DOC voor wat betreft het bezoekend publiek sterk introvert is. Het winkelcircuit is naar binnen gericht: dit betekent dat intern de architectuur en belevingswereld voor de bezoekers kleinschalig, vriendelijk en uitnodigend zal zijn. De bebouwing zal hier meestal een laag hoog zijn met hier en daar verticale accenten. Buiten in de richting van de stad is de architectuur kloek en fors als antwoord op de grote schaal van de omliggende infrastructuur. Langs de buitenranden worden daarom hogere bouwvolumes voorzien, gerelateerd aan de historische defensiebebouwing.

7.2 Herkomstvariant

7.2.1 Effecten op verkeer en vervoer

Mobiliteit en bereikbaarheid

Voor de bepaling van de uiteindelijke wegvakintensiteiten in 2007 worden de aan de verschillende richtingen toegedeelde verkeersstromen (zie ook Tabel 6.6 gesommeerd met de vastgestelde autonome ontwikkeling (zie ook Tabel 5.3) De resultaten hiervan zijn vermeld in Tabel 7.8.

Tabel 7.8: Etmaalintensiteiten herkomstvariant 2007

Nr.	Wegvak	Gemiddelde werkdag		Gemiddelde zaterdag	
		4 miljoen	6 Miljoen	4 miljoen	6 Miljoen
1	N280/Hornerweg	48.355	48.965	39.952	40.995
2	N280/Wilhelminasingel	41.668	41.668	33.378	33.378
3	N280	29.266	32.121	28.921	33.811
4	N280/N271 Sint Wirosingel	34.843	37.698	33.651	38.541
5	N68 Elmpsterweg	21.223	24.078	22.755	27.645
6	Buitenop (noord)	7.008	7.788	8.534	9.870
7	Buitenop (zuid)	26.290	26.461	24.046	24.339
8	Mijnheerkensweg	12.729	15.756	13.336	18.519
9	Wilhelminasingel	23.893	24.064	18.496	18.789
10	N271 (noord)	26.582	26.582	21.266	21.266
11	N271 (zuid)	22.628	22.628	18.102	18.102
12	Elmpsterweg	10.398	10.398	8.319	8.319

In Tabel 7.9 zijn de spitsuurintensiteiten weergegeven voor de geprognosticeerde situatie in 2007.

Tabel 7.9: Spitsuurintensiteiten herkomstvariant in 2007 (beide richtingen samen)

Nr.	Wegvak	Gemiddelde werkdag		Gemiddelde zaterdag	
		4 miljoen	6 miljoen	4 miljoen	6 miljoen
1	N280/Hornerweg	4.424	4.504	3.295	3.452
2	N280/Wilhelminasingel	3.788	3.788	2.670	2.670
3	N280	2.794	3.169	2.775	3.512
4	N280/N271 Sint Wirosingel	3.301	3.676	3.154	3.891
5	N68 Elmpsterweg	2.063	2.438	2.282	3.019
6	Buitenop (noord)	673	776	808	1.010
7	Buitenop (zuid)	2.398	2.421	1.952	1.996
8	Mijnheerkensweg	1.299	1.696	1.555	2.337
9	Wilhelminasingel	2.180	2.203	1.508	1.552
10	N271 (noord)	2.417	2.417	1.701	1.701
11	N271 (zuid)	2.057	2.057	1.448	1.448
12	Elmpsterweg	945	945	666	666

De geïndexeerde toename van de wegvakintensiteiten als gevolg van het DOC-gerelateerde verkeer zijn weergegeven in Tabel 7.10.

Tabel 7.10: Geïndexeerde toename intensiteiten herkomstvariant per wegvak in 2007 (beide richtingen samen)

Nr.	Wegvak	Gemiddelde werkdag				Gemiddelde zaterdag			
		4 miljoen		6 miljoen		4 miljoen		6 miljoen	
		Etm	Spits	Etm	Spits	Etm	Spits	Etm	Spits
1	N280/Hornerweg	103	103	104	105	106	109	109	114
2	N280/Wilhelminasingel	100	100	100	100	100	100	100	100
3	N280	123	130	135	147	155	185	181	235
4	N280/N271 St Wirosingel	119	123	129	138	144	168	164	208
5	N68 Elmpsterweg	135	145	154	171	182	228	221	301
6	Buitenop (noord)	128	135	142	156	149	176	172	220
7	Buitenop (zuid)	101	102	102	103	103	104	104	106
8	Mijnheerkensweg	186	209	230	272	532	778	739	1169
9	Wilhelminasingel	101	102	102	103	103	105	105	108
10	N271 (noord)	100	100	100	100	100	100	100	100
11	N271 (zuid)	100	100	100	100	100	100	100	100
12	Elmpsterweg	100	100	100	100	100	100	100	100

Toelichting: 103 betekent een toename van 3% ten opzichte van de autonome ontwikkeling

Uit bovenstaande tabel kan worden afgeleid dat de mobiliteitstoename ten gevolge van het DOC-gerelateerde verkeer zich met name zal manifesteren op de N280. Gezien de vormgeving en de functie van deze weg is de verwachting dat de mobiliteitstoename tengevolge van het DOC niet zal zorgen voor capaciteitsproblemen en de daarmee gepaard gaande congestie. Verder zijn de toename van de verkeersstromen op Buitenop (noord) en de Mijnheerkensweg opvallend. Ook voor deze twee wegen geldt echter dat het niet waarschijnlijk is dat er congestie zal optreden. Voor Buitenop geldt dat deze weg nog voldoende restcapaciteit heeft om de verkeersstroom te verwerken. De Mijnheerkensweg zal vanaf de kruising met de N280 in de richting van het DOC-terrein worden heringericht. De nieuwe situatie zal zodanig worden vormgegeven dat deze voldoende capaciteit heeft om de verkeersstromen goed te kunnen verwerken.

Naast het effect van de mobiliteitstoename op de verkeersafwikkeling op wegvakken is tevens onderzocht welke effecten zich voordoen ter plaatse van de vier kruispunten in de N280. In opdracht van de gemeente Roermond is door ARCADIS op basis van de bestaande verkeerslichtenregelingen onderzocht of de geprognosticeerde verkeersstromen kunnen worden verwerkt. In aanvulling daarop is, in opdracht van HASKONING door ARCADIS enkele verwante verkeerssituaties doorgerekend. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 9. Conclusie van het onderzoek en de daarop volgende analyses is dat voor alle vier de kruispunten infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn, om de verkeersstromen in goede banen te kunnen leiden en het verkeer binnen acceptabele randvoorwaarden te kunnen afwer-

ken. De exacte aanpassingen verschillen per scenario en zijn schematisch weergegeven in bijlage 4.

Parkeersituatie

Voor de herkomstvariant gelden ten aanzien van het aspect parkeren geen andere overwegingen dan voor de variant volgens de voorgenomen activiteit. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 7.1.1.

Verkeersveiligheid

Voor de herkomstvariant gelden ten aanzien van het aspect verkeersveiligheid geen andere overwegingen dan voor de variant volgens de voorgenomen activiteit. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 7.1.1.

Voor de situatie in de toekomst – na de ingebruikname van de infrastructuurele maatregelen volgens het MIT-pakket, dus na 2007 – geldt dat de verkeersveiligheid verder zal verbeteren ten opzichte de variant volgens de voorgenomen activiteit. Dit ten gevolge van de grotere verkeersstromen ten oosten van Roermond, juist in het gebied waar het merendeel van de maatregelen is geprojecteerd.

7.2.2 Effecten op lucht

De effecten op de lucht zijn bij de herkomstvariant gelijk aan de voorgenomen activiteit. Dit kan verklaard worden door het feit dat de etmaalverkeersintensiteiten tussen de voorgenomen activiteit en de herkomstvariant nauwelijks onderling verschillen. Ter verduidelijking wordt verwezen naar Tabel 7.11.

Tabel 7.11: Overzicht etmaalverkeersintensiteiten gemiddelde werkdag

wegvak	4 miljoen bezoekers		6 miljoen bezoekers	
	Herkomst variant	Voorgenomen Activiteit	Herkomst variant	Voorgenomen activiteit
1	48.355	50.132	48.965	51.655
2	41.668	41.668	41.668	41.668
3	29.267	26.676	32.122	28.198
4	7.008	9.192	7.788	11.095
5	26.290	26.697	26.461	27.078
6	6.844	6.844	6.844	6.844
7	23.893	24.300	24.064	24.681
8	12.729	10.545	15.756	12.449
9	5.885	3.701	8.912	5.605

7.2.3 Effecten op geluid

Wegverkeerslawaaai

De resultaten van de berekening van het wegverkeerslawaaai bij de herkomstvariant zijn opgenomen in bijlage 8. De in deze bijlage gehanteerde varianten 1 en 3 hebben betrekking op de herkomstvariant waarbij wordt uitgegaan van 4 resp. 6 miljoen bezoekers.

Uit de analyse van de rekenresultaten voor wegverkeerslawaaai (zie annex 4 van bijlage 8) kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Ten gevolge van de komst van het DOC zullen de woningen die gelegen zijn langs de route Mijnheerkensweg – N280 Wilhelminasingel – St. Wirosingel – Elmpsterweg, met name tijdens de koopavond op donderdag (avondperiode) een hogere geluidbelasting gaan ondervinden ten opzichte van de toekomstige situatie zonder DOC (de autonome ontwikkeling).

Uitgaande van 4 miljoen bezoekers bedraagt de toename maximaal 2 dB(A). Deze situatie doet zich alleen in de avondperiode voor. In de dag- en nachtperiode bedraagt de toename maximaal 1 dB(A).

Uitgaande van de verwachte 6 miljoen bezoekers wanneer fase 1 en 2 zijn gerealiseerd bedraagt deze toename in de avondperiode maximaal 3 dB(A). Voor de dag- en nachtperiode is het effect vergelijkbaar met de effecten bij 4 miljoen bezoekers.

Voor woningen gelegen langs andere dan de hierboven genoemde en in dit MER beschouwde wegen, treedt geen of nauwelijks effect op (toename max. 1dB).

Industrielawaai

Ook bij de herkomstvariant geldt dat het Industrielawaai met name van invloed is op de woningen in directe omgeving van het DOC zoals de flat Arlo en woningen aan de Scheepvaartweg en de Schipperswal. In deze punten is namelijk een geluidbelasting van 50 dB(A) of hoger vastgesteld.

In Tabel 7.12 wordt een overzicht gegeven van het Industrielawaai zoals dat in deze waarneempunten is berekend. In deze tabel zijn reeds de correctiefactoren voor de avond en nachtperiode (5 resp. 10 dB(A)) toegepast op de berekende resultaten uit annex 5.

Tabel 7.12: Etmaalwaarde Industrielawaai bij de herkomst variant

Punt	Adres	Hoogte (m)	4 miljoen	6 miljoen
1	Arlo 1-144	40	50	51
20 en 21	Scheepvaartweg 15-17 en 13	5	54	55
22	Schipperswal 4	5	55	56
	Overige waarneempunten (*)	5	< 50	< 50

(*) kantoren zijn voor de avond en nachtperiode buiten beschouwing gelaten daar aangenomen mag worden dat in deze perioden geen mensen aanwezig zullen zijn.

Evenals bij de voorgenomen activiteit geldt ook bij de herkomstvariant dat in de meeste waarneempunten kan worden voldaan aan de etmaalwaarde van 55 dB(A), zeker in de eerste fase bij 4 miljoen bezoekers. In een enkele situatie (punt 22) wordt blijkens Tabel 7.12 hier niet aan voldaan. Deze situatie doet zicht echter pas voor bij 6 miljoen bezoekers welke bij de realisatie van de tweede fase worden verwacht. De gemeente heeft de mogelijkheid om een dergelijke hoge waarde te accepteren (maximaal tot een etmaalwaarde van 65 dB(A)).

Milieukwaliteitsmaat

In Tabel 7.13 wordt een overzicht gegeven van het aantal waarneempunten uitgesplitst naar toename in MKM-waarde bij de herkomstvariant opzichte van de autonome ontwikkeling. In deze tabel wordt onderscheid gemaakt tussen 4 en 6 miljoen bezoekers van het DOC. Een uitgebreid overzicht van de toename in MKM-waarde is opgenomen in bijlage 8, annex 7).

Tabel 7.13: Toename MKM-waarde bij herkomst variant opzichte van de autonome ontwikkeling

Toename MKM	4 miljoen bezoekers			6 miljoen bezoekers		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
0	54	25	54	39	21	54
1	4	27	4	19	22	4
2	1	6	1	-	13	1
3	-	-	-	1	2	-
4	-	1	-	-	1	-
5	-	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-	-

Uit bovenstaande tabel blijkt dat bij de herkomstvariant een duidelijke toename van de MKM-waarde ontstaat met de komst van het DOC ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat in de autonome situatie geen activiteit is voorzien op het terrein en dat derhalve de komst van het DOC altijd leidt tot een hogere waarde.

Bij vergelijking met de voorgenomen activiteit wordt eveneens eens toename geconstateerd. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het verkeer vanuit Duitsland (75% van de bezoekers) en daarmee dus een toename van de hinder voor bewoners langs de toegangswegen vanuit Duitsland.

7.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

In het kader van de vorming van het meest milieuvriendelijk alternatief worden de volgende aspecten beschouwd;

- duurzaam bouwen;
- terugdringen autogebruik;
- beperking parkeeroverlast;
- parkeergarage.

7.3.1 Duurzaam bouwen

Het MMA wordt zo samengesteld dat de effecten op het woon- en leefmilieu zo beperkt mogelijk zijn, en er sprake is van zo min mogelijk hinder en risico voor omwonenden. Om deze doelen te realiseren, kan een aantal middelen worden ingezet. Een aantal aandachtspunten daarbij, waarbij een duurzame inrichting voorop staat, worden in deze paragraaf aangegeven.

Intensief ruimtegebruik

Intensief ruimtegebruik (bijvoorbeeld hogere bouwhoogte, gestapeld bouwen, meervoudig grondgebruik) van het terrein kan er op korte én lange termijn voor zorgen dat zo min mogelijk terrein gebruikt hoeft te worden. Dit kan echter conflicteren met de ruimtelijke inpassing in relatie tot het beschermd stadsgezicht.

Ruimtelijke kwaliteit

Maak (en hou!) het DOC zo (tijdloos) mooi, dat aanpassingen voorlopig niet nodig zijn. Aandacht aan de architectonische uitstraling, goede vormgeving en detaillering van bebouwing en onbebouwde ruimte, aansluiting bij de omgeving, zijn daarbij kernbegrippen. Beheer van het park (parkmanagement-constructies) moet er vervolgens voor zorgen dat de gerealiseerde kwaliteit ook langdurig gehandhaafd wordt.

Water

Voor de waterhuishouding geldt als uitgangspunt dat het DOC-terrein zo zelfstandig mogelijk moet kunnen functioneren. Dit betekent dat:

- zo min mogelijk water het gebied wordt binnengelaten;
- zo min mogelijk water uit het gebied wordt afgevoerd.

De toevoer kan bijvoorbeeld worden beperkt door neerslagwater te gebruiken in een grijswatersysteem (voor de sprinklerinstallatie, de toiletten) en water langer vast te houden binnen het gebied, waardoor groenvoorzieningen er mee berekend kunnen worden.

De afvoer kan worden beperkt door binnen het terrein infiltratiemogelijkheden te vinden, in de vorm van onverhard terrein (groen, water, grasdaken, half-verharding).

Het vervuilde afstromend regenwater (bijvoorbeeld van de wegen en parkeervoorzieningen) kan op een verbeterd gescheiden riool worden geloosd, om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen.

Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie

Binnen het gebied van het DOC wordt in het MMA zoveel mogelijk van het bestaande landschap (watergangen, groen), geomorfologie (bodempopbouw), cultuurhistorie (bestaande bebouwing, vooral langs de randen van het terrein) en archeologie gehandhaafd, voor zover dit aanwezig is. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat met de architectuur van de bebouwing van het DOC aan



wordt gesloten op de bebouwing van het aangrenzende monumentale stadsgezicht van Roermond.

Verkeer en vervoer

Om de verkeerseffecten in het MMA nog verder te beperken, kunnen maatregelen getroffen worden om met name het gemotoriseerde verkeer zoveel mogelijk terug te dringen. Gedacht kan worden aan:

- een goede fietsverbinding met het centrum en het NS-station van Roermond (direct, comfortabel, voorrang, veilig e.d.);
- goede fietsstalvoorzieningen;
- goede haltevoorzieningen (droog, comfortabel, ruim genoeg);
- carpoolplan of -organisatie voor de werknemers;
- voor het autoverkeer: verkeersveilige routes, duidelijk vormgeving van de parkeervoorzieningen ('duurzaam veilig').

Geluid en trillingen

De geluidcontour van het DOC dient zo weinig mogelijk over de grens van het DOC zelf te komen, met name daar waar zich buiten het terrein geluidgevoelige bestemmingen bevinden. Maatregelen om hieraan tegemoet te komen zijn bijvoorbeeld:

- bronmaatregelen: 'stil' verhardingsmateriaal (liever dubbellaags ZOAB dan klinkers);
- geluidafschermende maatregelen langs de geluidbron dan wel de rand van het DOC. Dit zou met name van belang kunnen zijn voor de woning aan Schipperswal 4 en in mindere mate voor Scheepvaartweg 15 en 17. Door het verkeer op het terrein dat tussen de twee parkeerplaatsen heen en weer rijdt ontstaat op deze woning een hoge geluidbelasting welke verminderd kan worden door het plaatsen van een geluidscherm of -wal;
- eventueel geluidisolatie aan de geluidgevoelige bestemmingen zelf.

Deze maatregelen bij voorkeur ook in deze volgorde toepassen.

Externe veiligheid

Het aspect van externe veiligheid speelt, in tegenstelling tot 'geluid en trillingen' niet van binnen naar buiten, maar juist van buiten naar binnen. Om ervoor te zorgen dat die locaties van het DOC waar zich vaak veel mensen bevinden (en waar dus sprake kan zijn van een groepsrisico) zich buiten de 10⁶-contour bevinden, dienen maatregelen buiten het terrein te worden getroffen, of dient hiermee rekening te worden gehouden bij de inrichting van het terrein.

Het DOC is naast een industrieterrein gesitueerd. Op basis van de huidige informatie van de aanwezige bedrijven is het bij de initiatiefnemer niet bekend in hoeverre het aspect externe veiligheid een belangrijke rol speelt. Dit aspect moet derhalve als leemte in kennis worden beschouwd.

Sociale veiligheid

De sociale veiligheid op en rondom het terrein dient optimaal te zijn. Onoverzichtelijke, donkere hoeken dienen voorkomen te worden. Hierbij kan worden gedacht aan:

- geen struikgewas naast de langzaamverkeervoorzieningen (voet- en fietspaden, fietsstallingen, bushaltes e.d.);
- goede verlichting op locaties waar zich mensen moeten / willen bevinden;
- zorgen voor sociale controle bij locaties waar zich mensen moeten / willen bevinden, dus bijvoorbeeld een kiosk of iets dergelijks bij de bushaltes en fietsstallingen.

Lichthinder

De ongewenste lichtuitstraling, met name als het donker is, dient tot een minimum beperkt te blijven. Aanlichting van de entree's dan wel de parkeerplaats mogen geen hinder opleveren voor de omwonenden. De hiervoor aangegeven beoogde sociale veiligheid mag hier echter niet onder lijden. Maatregelen die hierbij kunnen worden ingezet zijn:

- zorgvuldige positionering van de lichtpunten / reclame-uitingen;
- beperkt houden van masthoogtes;
- beperkt houden van branduren;
- toepassing van geschikte armaturen, die het licht de gewenste kant op richten.

Energie

Bij de inrichting en uitvoering van het DOC dient ook zuinig energiegebruik als uitgangspunt meegenomen te worden. Enkele mogelijkheden voor ofwel zuinig gebruik ofwel gebruik van duurzame bronnen zijn:

- goede isolatie voor de gebouwen (energieprestatienormen);
- energiewinning uit asfaltverwarming;
- toepassing van zonnecollectoren.

Bouwmaterialen

Tot slot is de materiaalkeuze, zowel voor de bebouwing, de verharding, de inrichting van de openbare ruimte en aanleg van het groen, een moment waarop bewust duurzaam te werk kan worden gegaan. Daarbij moet aandacht worden besteed aan de herkomst van het materiaal (liever hergebruik van materiaal dan gebruik van tropisch hardhout), de invloed van het productieproces op het milieu, en de invloed van de toepassing ervan op het milieu (uitspoeling en dergelijke), en de duurzaamheid dan wel onderhoudsaspecten ervan.

7.3.2 Terugdringen autogebruik

Het terugdringen van het gebruik van auto's ligt niet direct binnen de competentie van BMG. BMG kan wel een aantal stimulerende acties ondernemen.

In eerste instantie kan BMG touringcarbedrijven/reisorganisaties benaderen om groepsreizen te promoten. Ervaringen van met name de BMG-vestiging in

Troyes, Frankrijk tonen aan dat groepsreizen een aanzienlijk deel van de bezoekersaantallen kunnen uitmaken.

Een tweede mogelijkheid is het vervoer per trein te bevorderen. Dit aspect op zich ligt buiten de invloedssfeer van BMG. BMG kan echter het transport van en naar het NS-station van Roermond vergemakkelijken door een pendeldienst in te zetten. Een dergelijke pendeldienst zou met een proefperiode kunnen starten om na te gaan of de bezoeker van het outlet centre behoefte heeft aan een dergelijke voorziening. Dit is op dit moment niet bekend.

Mocht er behoefte bestaan aan een dergelijke pendeldienst dan heeft dit positieve gevolgen voor de lucht- en geluidsemissies. Immers het gebruik van auto's wordt teruggedrongen.

7.3.3 Beperken parkeeroverlast

Het beleid van de initiatiefnemer is er op gericht de parkeeroverlast in de omgeving van de locatie te minimaliseren. Dit wordt gerealiseerd door ruime parkeervoorzieningen aan te leggen.

Het succes van het outlet centre staat of valt met het parkeergemak, aldus ervaringen bij buitenlandse centra. Dit betekent dat bij de bepaling van de parkeervoorzieningen ruime kengetallen worden aangehouden bij de bepaling van de parkeerbehoefte.

Op basis van de omvang van de eerste en tweede fase zou volgens kentallen een parkeeromvang van zo'n 2.000 plaatsen voldoende zijn. BMG gaat echter nu reeds bij de realisering van de eerste fase uit van de aanleg van parkeervoorzieningen met een totale omvang van 2.000 plaatsen. Parkeeroverlast is zeker in de eerste fase dan ook niet te verwachten. Deze parkeerplaats zou ook voldoende moeten zijn bij realisering van de tweede fase. Ervaring met de bezoekersaantallen tijdens de eerste fase maakt het mogelijk de parkeerbehoefte voor de tweede fase uit te breiden indien dit nodig mocht blijken.

Een onderdeel hiervan vormen de parkeerplaatsen voor touringcars. Door middel van gerichte acties met touringcar bedrijven zal BMG trachten groepsreizen te bevorderen. Dit beperkt het gebruik van auto's en daarmee een eventuele parkeeroverlast. In hoeverre touringcar-bedrijven of reisorganisaties voornemens zijn het outlet centre in hun programma op te nemen ligt buiten de competentie van BMG. Daar waar mogelijk zal BMG echter zoveel mogelijk ondersteuning verrichten.

7.3.4 Parkeergarage

Reeds in paragraaf 3.2 is ingegaan op de redenen waarom (vooralsnog) geen parkeergarage is voorzien. In het kader van het MMA zou een parkeergarage kunnen worden overwogen. Op dit moment is de bouw van een dergelijke garage echter financieel niet haalbaar voor de initiatiefnemer. Dit wordt ver-



oorzaakt door het gegeven dat de initiatiefnemer het outlet centre is eerste instantie beperkt opzet (12.500 m²) met een mogelijke doorgroei naar zo'n 26.000 m². Reeds in paragraaf 3.2 is aangegeven dat de financiële haalbaarheid van een parkeergarage wordt vergroot naarmate de omvang van het centre (en dus het succes) toeneemt.

7.4

Vergelijking mogelijke gevolgen

In de voorafgaande paragrafen is ingegaan op de mogelijke gevolgen voor het milieu bij de voorgenomen activiteit en de herkomstvariant. Daarnaast is een beschrijving gegeven van het meest milieuvriendelijk alternatief waarbij getracht is aan te geven op welke wijze de geconstateerde milieugevolgen gereduceerd kunnen worden.

Van een daadwerkelijke vergelijking van alternatieven kan geen sprake zijn omdat geen inrichtingsalternatieven bestaan zoals ook de Commissie voor de milieueffectrapportage wordt beaamd in de Richtlijnen. In deze paragraaf wordt derhalve alleen inzicht gegeven de verschillen die kunnen ontstaan bij verschillende bezoekersaantallen (4 versus 6 miljoen) en bij een verschillende herkomst van deze bezoekers.

Indien alle mogelijkheden met elkaar worden vergeleken dan kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Aspect verkeer en vervoer

Het is duidelijk dat de verkeerskundige situatie in en om Roermond met betrekking tot de mobiliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid verslechteren ten opzichte van de autonome situatie, indien de exploitatie van het DOC niet gepaard gaat met het treffen van een aantal infrastructurele maatregelen. Ook voor de autonome situatie dienen echter al enkel ingrijpende maatregelen te worden getroffen, omdat is gebleken dat de restcapaciteit van met name de kruispunten in de N280 vrij beperkt is.

Bij een verkeersverdeling conform de voorgenomen activiteit en met 6 miljoen bezoekers per jaar, nemen de intensiteiten op de N280 (Hornerweg) op een gemiddelde zaterdag met iets meer dan 20% toe ten opzichte van de autonome situatie. De intensiteiten blijven echter onder de waarden die op een gemiddelde werkdag worden bereikt, waarvoor de mobiliteitstoename ten opzichte van de autonome ontwikkeling in de orde van 10% ligt. Ook op de wegvakken van de N280 in oostelijke richting (N280, N280/N271 Sint Wirosingel en N68/Elmpteweg) zal de mobiliteit, met name op een gemiddelde zaterdag, met meer dan 20% toenemen ten opzichte van de autonome situatie.

Bij een verkeersverdeling conform de herkomstvariant wordt de mobiliteitstoename van 20% overschreden voor alle oostelijke wegvakken van de N280. De toename bedraagt voor deze wegvakken ongeveer 30 tot 50%. Dit



is met name het gevolg van de grote veronderstelde bezoekersstroom uit Duitsland.

Voor de aanpassing van de kruispunten in de N280 betekent dit, dat voor het kruispunt N280 (Hornerweg) / Buitenop de variant volgens de voorgenomen activiteit maatgevend is. Voor de overige drie kruispunten is de herkomstvariant maatgevend.

Ten aanzien van het aspect verkeersveiligheid valt te concluderen dat een verkeersverdeling conform de voorgenomen activiteit veiliger is dan de herkomstvariant. Dit is het gevolg van de relatief veilige kruising N280 (Hornerweg) / Buitenop en het relatief onveilige begin van de N68 (Elmpteweg). Wanneer echter de wegen uit het MIT-pakket in gebruik worden genomen, zal de grootste verbetering optreden in de herkomstvariant, omdat in dat geval veel meer verkeer gebruik zal gaan maken van de veilige nieuwe infrastructuur.

Aspect lucht

Uit de luchtberekeningen blijkt dat ten opzichte van de autonomen ontwikkeling weinig verschillen ontstaan. De verspreidingsafstanden van de beschouwde componenten blijft in alle gevallen beperkt tot maximaal 25 m uit het hart van de rijbaan.

Aspect geluid

Op basis van het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat voor de dag- en nachtperiode geen tot nauwelijks sprake is van een toename van de geluidbelasting.

Tijdens de koopavond treedt wel een merkbaar effect op. Wanneer de herkomstvariant zich voordoet dan zal bij de 1e fase van het DOC (verwachting 4 miljoen bezoekers per jaar) het equivalente geluidniveau door wegverkeer met 1-2 dB(A) toenemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Bij realisatie van de 2e fase en met de komst van de verwachte 6 miljoen bezoekers, zal de toename 2-3 dB(A) bedragen. Deze toename vertaalt zich ook in een toename van de MKM-waarde die zich het sterkst manifesteert bij de herkomstvariant.

Ten gevolge van industrielawaai zal alleen de woning Schipperswal 4 een merkbare toename ondervinden in de geluidbelasting. Dit wordt veroorzaakt door het verkeer op het terrein dat zich verplaatst tussen de westelijk ingang en de grote parkeerplaats. Dit effect is het duidelijkst bij de situatie zoals beschreven in het kader van de voorgenomen activiteit. In die situatie gebruikt namelijk 50% van de bezoekers de westelijke ingang terwijl bij de herkomstvariant dit percentage 20 bedraagt.

Voor Scheepvaartweg 13 en 15-17 geldt dit ook maar in mindere mate.

Bij het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) kan de initiatiefnemer in feite alleen de geluiduitstraling van het DOC-terrein reduceren. Met name het plaatsen van geluidisolierende voorziening bij de verbindingsweg tussen de



twee parkeerplaatsen levert hierdoor een positieve bijdrage, wat met name effect heeft op Schipperswal 4.

Voorts kan binnen het kader van het MMA het wegverkeerlawaaï worden gereduceerd indien bereikt kan worden dat bezoekers met het openbaarvervoer komen. Alhoewel dit niet direct binnen de invloedssfeer van de initiatiefnemer ligt, kan de initiatiefnemer wel maatregelen nemen om het openbaarvervoer te bevorderen. In dit kader zal de initiatiefnemer een shuttle-dienst opzetten welke tussen het NS-station en het DOC pendelt. Daarnaast zal de initiatiefnemer touringcarorganisaties benaderen voor het stimuleren van groepsreizen.

Aspect landschap en cultuurhistorie

Het aspect landschap en cultuurhistorie is moeilijk te vergelijken met de autonome situatie. Immers mocht het DOC niet gerealiseerd worden dan is vooralsnog onduidelijk wat wel op het terrein gerealiseerd wordt. Het referentiekader ontbreekt dus.

Een positief aspect van de komst van het DOC ten opzichte van de autonome situatie is dat de bodemverontreiniging op het voormalige kazerneterrein versneld is gesaneerd. Als de initiatiefnemer geen interesse had voor het terrein dan was de sanering niet nu al uitgevoerd omdat de locatie gezien de aard van de verontreinigingen geen hoge saneringsprioriteit had.

Bij een onderlinge vergelijking van de beschouwde alternatieven kan echter geconcludeerd worden dat de impact in alle gevallen beperkt en van een gelijke omvang is. Immers bij alle alternatieven wordt uitgegaan van het zelfde architectonisch ontwerp waarbij een zo goed mogelijke inpassing in de omgeving wordt gewaarborgd.

Het meest milieuvriendelijk alternatief 'scoort' enigszins beter omdat bij dit alternatief nadrukkelijker dan bij de andere aandacht wordt besteed aan het beperken van lichthinder vanaf parkeerplaatsen omdat de branduren worden beperkt (gekoppeld aan openingstijden van het DOC).

Resumé

Met name bij het aspect geluid is sprake van een toename van de belasting c.q. hinder ten opzichte van de autonome situatie. Dit geluid wordt enerzijds veroorzaakt door het wegverkeer en anderzijds door het geluidbronnen op het terrein van het DOC.

De mate waarin sprake is van een toename is afhankelijk van de daadwerkelijk optredende bezoekersaantallen en van de herkomst van deze bezoekers. Beide aspecten zijn reeds eerder als leemten in kennis aangemerkt.

Of en in hoeverre er derhalve sprake zal zijn van een toename van geluidbelasting kan pas worden vastgesteld wanneer het DOC een aantal jaren is geopend.

Het DOC start in beperkte opzet met 12.500 m² met een doorgroei naar 26.000 m² in de tweede fase. Monitoring van deze eerste fase geeft inzicht in de bezoekersaantallen en hun herkomst. Op basis van deze informatie is het mogelijk om mitigerende maatregelen te nemen zoals deze eerder zijn geschetst (geluidschermen op het terrein, verkeer dwingend een bepaalde ingang laten gebruiken, stimulering openbaar vervoer, etc.).

In Tabel 7.14. is een overzicht opgenomen van de waardering van de effecten ten opzichte van de autonome ontwikkeling (dus zonder komst van het DOC).

Tabel 7.14: Waardering effecten ten opzichte van de autonome ontwikkeling

Aspect	4 miljoen	4 miljoen	6 miljoen	6 miljoen	MMA
	40/40/20	16/75/9	40/40/20	16/75/9	
Verkeer en vervoer	-	-	-	-	-
Lucht	0	0	0	0	0
Geluid (*)	--	-	--	-	0/-
Landschap&cultuurhistorie	+ /0	+ /0	+ /0	+ /0	+

(*) de negatieve waardering ten opzichte van de autonome situatie wordt voornamelijk bepaald door industrielawaai dat in de autonome situatie niet is voorzien (althans is onbekend) en dus resulteert in een onderschatting van de autonome situatie.

8. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIEPROGRAMMA

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke informatie tijdens het opstellen van het MER niet beschikbaar was en welke onzekerheden bij de beschrijving van de milieueffecten bestonden. Het gaat om inzicht in de zogenoemde 'leemten in kennis'. Doel hiervan is om aan te geven in hoeverre ontbrekende of onvolledige informatie van invloed is op de voorspelling van de milieueffecten in dit MER. Dit hoofdstuk geeft een indicatie van de mate van volledigheid van de informatie op basis waarvan het besluit, de vaststelling van het bestemmingsplan, zal worden genomen.

Dit hoofdstuk bevat tevens een eerste aanzet voor een evaluatieprogramma. Het bevoegd gezag is op basis van de Wet milieubeheer verplicht zo'n programma op te stellen. Bij het besluit over de voorgenomen activiteit moet zij bepalen hoe en op welke termijn de effecten op het milieu zullen worden geëvalueerd. Het evaluatieprogramma heeft tot doel om de voorspelde effecten te kunnen vergelijken met de daadwerkelijk optredende effecten. De aanzet voor het programma in paragraaf 8.2 is mede gebaseerd op de geconstateerde leemten in kennis.

8.1 Leemten in kennis

Bezoekersaantallen

De bezoekersaantallen zijn in eerste instantie ingeschat op basis van een economische studie en de ervaringscijfers van de initiatiefnemer. Omdat een fenomeen Designer Outlet Centre nieuw is in Nederland is onduidelijk hoe de Nederlandse consument zal reageren. De bezoekersaantallen moeten derhalve beschouwd worden als inschatting gedaan op basis van beschikbare kennis en gegevens.

Herkomst

Op basis van een economische studie is een aanname gedaan van de herkomst van de bezoekers. Deze aanname heeft geleid tot inschattingen van verkeersintensiteiten ten gevolge van de voorgenomen activiteit. Gezien het bovenregionale karakter van het initiatief is echter niet met zekerheid te zeggen hoe dit zich zal ontwikkelen. Zo kan bijvoorbeeld niet met zekerheid worden gesteld hoeveel bezoekers komend vanuit het zuiden door de stad Roermond zullen rijden dan wel via de A2 of de N271 om Roermond heen zullen rijden om vervolgens via de N280 naar het Centre te rijden.

Daarnaast spelen ontwikkelingen in de aanleg van snelwegen nog een rol. Op dit moment is namelijk de studie voor de aanleg van de A73-Zuid (ten oosten van Roermond) al afgerond en is de studie voor de Oosttangent (ten zuidoosten van Roermond) bijna afgerond. Wanneer deze wegen zijn gerealiseerd zou dit van invloed kunnen zijn op de toevoerwegen die bezoekers zullen volgen. Op dit moment kan daar nog geen uitspraak over worden gedaan.



Ontwikkeling 2e fase outlet centre

In het MER is aangegeven dat de 1e fase van het centre bestaat uit circa 12.500 m² vvo. De planning van de volgende fase is afhankelijk van het succes van het centre. Dit succes zal door de initiatiefnemer gemeten worden in bezoekersaantallen, verkoopcijfers en behoefte aan verkoopruimte. Op basis van ervaringen van met name in Groot Brittanië stelt de initiatiefnemer dat de volgende fase mogelijk na 1,5 jaar ontwikkeld zal worden. Dit betekent dat ook de stijging van de bezoekersaantallen tot jaarlijks vijf miljoen na 1,5 jaar optreedt.

Het is echter onbekend in hoeverre het koperspubliek in de omgeving van Roermond vergelijkbaar is met Groot Brittanië en derhalve ook wanneer de volgende fase wordt gerealiseerd.

Vervoermiddel

In het MER is aangenomen dat van het bioscooppubliek 80% met de auto komt. De overige 20% zal andere vervoermiddelen gebruiken waaronder met name de fiets (vooral door mensen uit Roermond).

Ten aanzien van het outlet publiek is aangenomen dat iedereen per auto komt. Dit stelling is genomen om een 'worst-case' te kunnen bepalen ten aanzien van milieubelasting maar ook ten aanzien van de belasting van de wegen. Met name dit laatste vormt voor de initiatiefnemer een belangrijk aspect. Bij de herinrichtingen van de kruispunten en wegen is maximale doorstroming van belang voor het aanvangssucces van het outlet centre. Immers indien het publiek reeds kort na opening gefrustreerd wordt door de slechte bereikbaarheid zal het succes uitbleven. De infrastructuur is derhalve dan ook ontworpen op basis van deze aannamen.

Dit laat onverlet dat de initiatiefnemer maatregelen zal nemen om het vervoer per bus of trein zal stimuleren. De invloed van de initiatiefnemer is echter beperkt. Het effect is dan ook moeilijk in te schatten en moet zich in de loop der tijd nog bewijzen.

Verkeersmodel

Berekening van de verkeersprognose heeft plaatsgevonden op basis van een verkeersmodel dat Gemeente Roermond heeft laten ontwikkelen. De input is gebaseerd op tellingen op donderdag en zaterdag gedurende spijstijden. Op basis hiervan is met kentallen een omrekening gemaakt naar uur- en etmaalintensiteiten. Voorts is in het model een groei van de intensiteit geprognosticeerd die uitkomt op 2% per jaar tot 2007. De werkelijke ontwikkeling van de verkeersintensiteiten is echter een leemte in kennis en zal gecontroleerd moeten worden.

Luchtemissie

Bij de bepaling van de luchtemissies is uitgegaan van emissiekentallen voor voertuigen zoals deze nu bekend zijn. Naar verwachting zal door technologische ontwikkeling van verbrandingsmotoren de emissie in de toekomst afnemen. In welke mate dit gebeurt is op dit moment niet vast te stellen en

derhalve is de huidige situatie aangehouden. Hiermee is voor de bepaling van luchtemissies een 'worst-case' situatie berekend.

Daarnaast geldt dat de luchtemissies afhankelijk zijn het aantal bezoekers dat per auto komt. Reeds eerder is aangegeven dat het aantal bezoekers onzeker is. De vaststelling van de luchtemissies derhalve ook. Echter uit het MER blijkt wel dat de luchtemissies zelfs bij 5 miljoen bezoekers niet of nauwelijks relevant zijn.

Geluidemissie

Evenals bij de luchtemissie geldt voor geluid dat aangenomen mag worden dat voertuigen in de toekomst stiller worden. De mate waarin is nu niet bekend en zal pas later duidelijk worden.

Voorts geldt evenals bij de luchtemissies dat de omvang afhankelijk is van het aantal bezoekers dat per auto komt. Reeds eerder is aangegeven dat het aantal bezoekers onzeker is. De vaststelling van de geluidemissies derhalve ook. Monitoring zal moeten uitwijzen hoe de geluidemissie zich in de toekomst ontwikkeld en of mitigerende maatregelen nodig zijn

8.2

Evaluatieprogramma

Het evaluatieprogramma kan enerzijds worden gericht op het verzamelen van informatie voor de geconstateerde leemten in kennis. Daarnaast kan met het evaluatieprogramma worden getoetst in hoeverre de daadwerkelijk optredende effecten overeenkomen met de in het MER voorspelde effecten. Wanneer de daadwerkelijke effecten (sterk) afwijken van de voorspelde effecten, dan kan het evaluatieprogramma voor het bevoegd gezag aanleiding geven om effecten ongedaan te maken, bijvoorbeeld door het nemen van (aanvullende) mitigerende maatregelen.

Voor de vergelijking van de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten bestaan verschillende evaluatiemethoden:

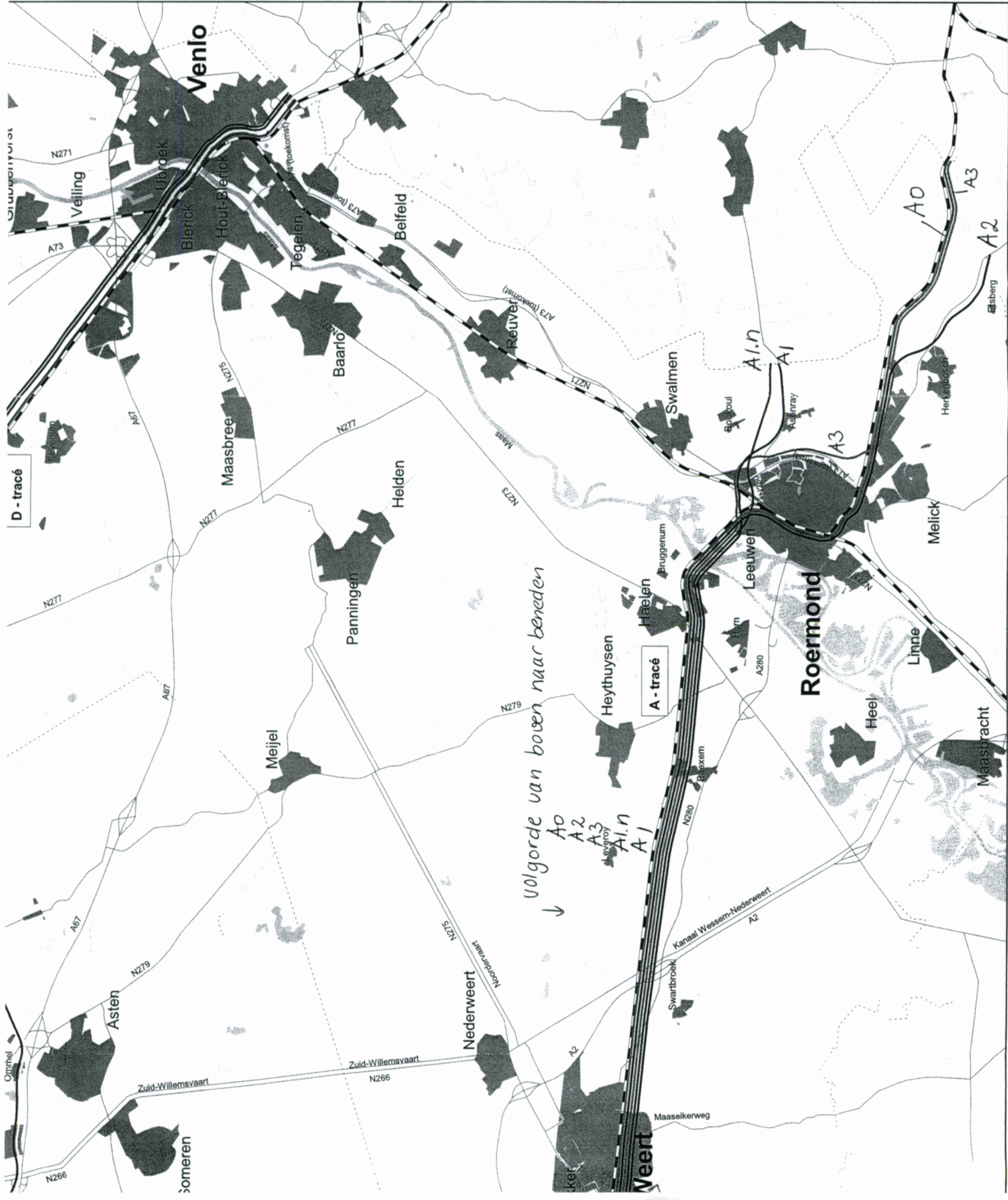
- periodieke metingen en toetsing van de werkelijke effecten in de vorm van geluidsmetingen, tellingen van verkeersintensiteiten en -ongevallen en soortinventarisaties;
- controle op naleving van vergunningen, onder andere door een periodieke controle;
- uitvoeren van een leefbaarheidsonderzoek onder direct omwonenden en in de woongebieden in de omgeving, waarbij aandacht wordt besteed aan aspecten als verkeersveiligheid, geluidhinder en beleving;
- opstelling en uitvoering van mitigerende maatregelen als blijkt dat bepaalde milieueffecten ernstiger zijn dan voorspeld.



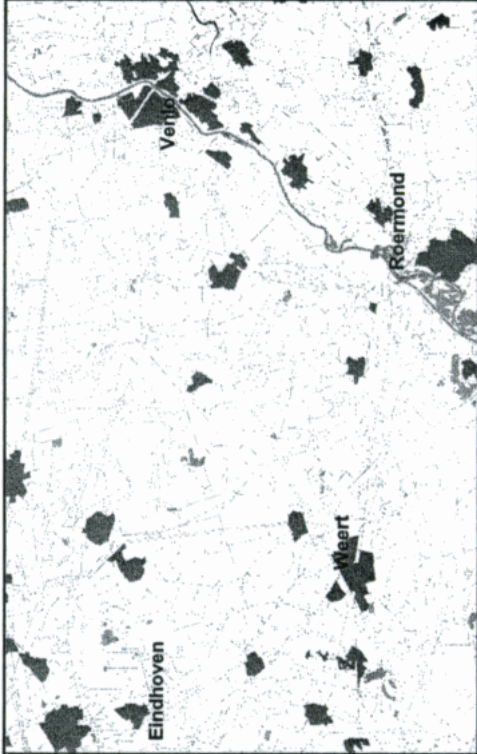
Hierna is voor dit MER aangegeven waarop de evaluatie zich in ieder geval moet richten.

1. Controle bezoekersaantallen
2. Controle herkomst bezoekers
3. Controle verkeersprognose (inschatting van intensiteiten)
4. Controle verkeersveiligheid (aantal ongevallen)
5. Geluidbelasting aan de gevels van woningen in de directe omgeving van (ontsluitingswegen van) het outlet centre.
6. Parkeerproblemen in directe omgeving van het outlet centre.

- Alternatief A1
- Alternatief A3
- Bestaand spoor



topografische ondergrond © Topografische Dienst Nederland 1995-1999



IJZEREN RIJN Trajectnota / MER	
Overzicht alternatieven en varianten	
schaal: 1:125.000	0 1000 2000 3000 4000 5000 Meters
datum: 11 - 4 - 2001	productie: TCE Transport Consultants and Engineers
Railinfrabeheer Nieuwbouwprojecten, Projectteam IJzeren Rijn, telefoon 030-2358822, fax 030-2358036	



- op langere termijn (na 2020) bieden de D-alternatieven (via Venlo) een wat grotere kans op een potentiële bijdrage aan het regionaal logistiek product dan de A-alternatieven (via Roermond).

Negatieve effecten

Naast mogelijke positieve effecten op de regionale economie, zijn er ook negatieve effecten te verwachten. Het gaat dan met name om de gevolgen van de IJzeren Rijn op het recreatief product. Het gehele studiegebied heeft immers een sterke recreatieve functie, hetgeen ook tot uitdrukking komt in streekplannen.

4.5.7 Samenvattende conclusie

De belangrijkste eindconclusies met betrekking tot de vergelijking van alternatieven en varianten op doelmatigheid, robuustheid, uitvoering en fasering, kosten en regionale economie zijn:

doelmatigheid

de alternatieven via Roermond scoren beter vanwege de geringere lengte spoor en significant kortere rijtijd;

robuustheid

vanuit de invalshoek toekomstvastheid is een tracé door Roermond ongunstig omdat op termijn grote aanpassing van de lokale spoorinfrastructuur noodzakelijk kan zijn;

uitvoering en fasering

vanuit de invalshoek fasering en uitvoering zijn de alternatieven niet onderscheidend.

regionale economie

- structurele economische effecten als gevolg van de IJzeren Rijn zijn niet voor 2020 te verwachten omdat de IJzeren Rijntreinen niet op Nederlands grondgebied stoppen. Voor de kans op eventuele effecten op langere termijn scoren de alternatieven via Venlo vanuit regionaal economisch perspectief beter dan die via Roermond;
- tijdelijke werkgelegenheid door de aanleg en reactivering van de IJzeren Rijn is bij de alternatieven via Venlo groter dan bij de alternatieven via Roermond; de IJzeren Rijn beïnvloedt het recreatief product in de regio negatief.

4.6 Bundeling met de geprojecteerde N280-Oost

Voor de besluitvorming over zowel de IJzeren Rijn (Trajectnota/MER) als de N280-Oost/A52 (Tracénota/MER-UVS) wordt de m.e.r.-procedure doorlopen. Deze procedures lopen vrijwel parallel. Voor beide projecten is besluitvorming voorzien in 2001. Het studiegebied voor de nieuwbouw van de N280-Oost tot een 2x2 baans autoweg valt samen met

het studiegebied voor alternatief A1 en variant A1.n uit de studie voor de IJzeren Rijn. Daarmee is het zinvol in een verkennende studie na te gaan of er voor- en/of nadelen zijn voor beide projecten indien de tracés gebundeld worden aangelegd. De achterliggende gedachte is dat bundeling van de IJzeren Rijn en de N280-Oost tot voordeel kan leiden ten aanzien van milieu-effecten en ruimtelijke inpassing. Hiertoe is in opdracht van Railinfrabeheer een verkennend onderzoek uitgevoerd [lit 33].

In het verkennend onderzoek zijn de effecten van een gebundelde en een niet-gebundelde aanleg van de IJzeren Rijn en N280-Oost met elkaar vergeleken. In afbeelding 4.7. is het studiegebied van het bundelingsonderzoek en de globale ligging van de gebundelde alternatieven van de IJzeren Rijn en de N280-Oost weergegeven. De effecten op mens en natuur zijn onderzocht aan de hand van drie aspecten, die een rol spelen bij het al dan niet bundelen van tracés: areaalverlies, versnippering en verstoring.

Conclusies

Totaalbeeld

De resultaten van de verkennende studie naar bundeling wijzen uit dat een bundeling van de IJzeren Rijn met de N280-Oost in het noorden van het studiegebied (BA1.n/N1) kleine voordelen biedt ten opzichte van de andere alternatieven. De verschillen tussen het wel of niet bundelen zijn echter klein.

Ecologie, landschap en bodem

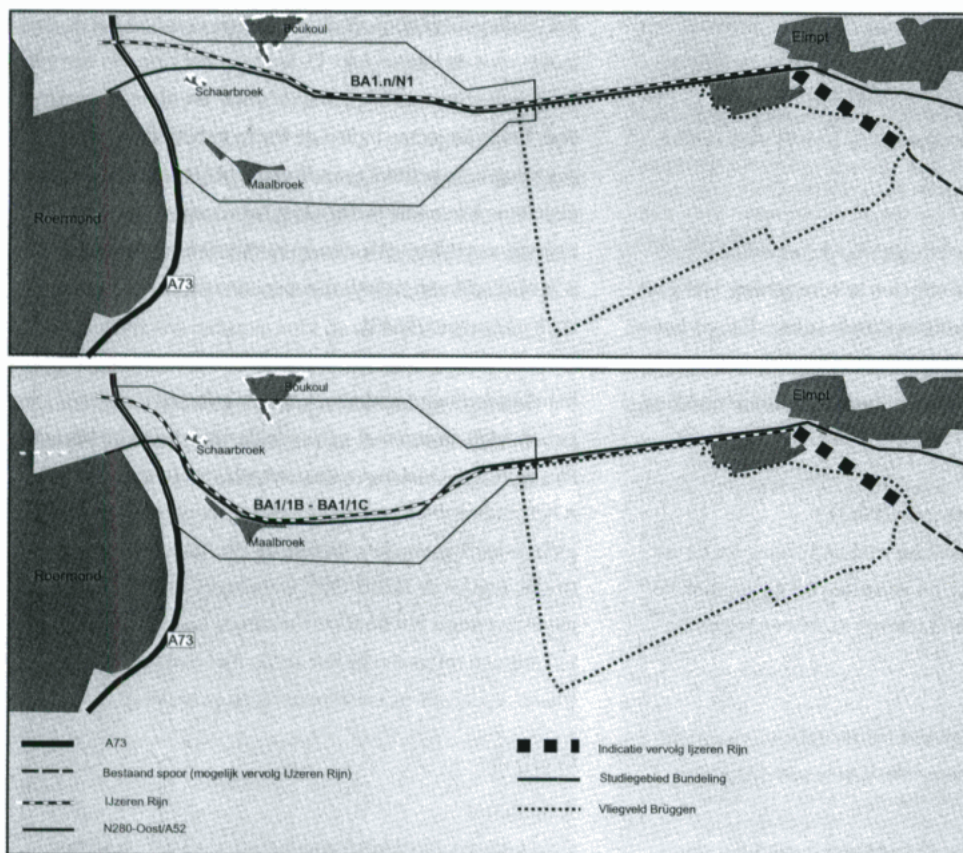
Voor de natuurgerichte thema's ecologie, landschap en bodem komt een bundeling van de IJzeren Rijn en de N280-Oost op of langs de huidige N68 als gunstigste naar voren (BA1/1B of BA1/1C).

Geluid, wonen en werken

Voor de mensgerichte thema's geluid, wonen en werken scoort een bundeling in het noorden van het studiegebied het gunstigst (BA1.n/N1).

Areaalverlies

Wanneer bij zowel de mens- als de natuurgerichte thema's aan het aspect areaalverlies het meeste belang wordt gehecht, dan heeft de afzonderlijke aanleg van de IJzeren Rijn en de N280-Oost de meeste voordelen. Voor de IJzeren Rijn is in dit geval aanleg langs de bestaande N68 (alternatief A1) het gunstigst.



Afbeelding 4.7 Globale ligging van de bundelingsalternatieven

Versnippering en verstoring

Wanneer bij zowel de mens- als de natuurgerichte thema's aan de aspecten versnippering en verstoring het meeste belang wordt gehecht, komt een bundeling in het noorden van het studiegebied als beste alternatief naar voren (BA1.n/N1).

4.7 Beoordeling bij toepassing beschermingsformules

4.7.1 Inleiding

In Nederland zijn er gebieden die op grond van hun natuurlijke en/of landschappelijke kenmerken worden beschermd.

Deze bescherming komt voort uit Europese en/of uit nationale wet- en regelgeving:

- de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn;
- het Structuurschema Groene Ruimte (SGR), te weten de
 - ecologische hoofdstructuur (EHS) en
 - 'Gebieden Behoud en Herstel bestaande landschapskwaliteit' (GBH) [lit. 24].
- de Natuurbeschermingswet en de Vogelwet.

Daar waar het aantasting van deze gebieden betreft geldt een 'nee, tenzij' principe. Dit houdt in dat ingrepen in deze gebieden die leiden tot aantasting, in principe niet zijn toegestaan. Alleen in geval van een zwaarwegend maatschappelijk belang mag hiervan worden afgeweken. Dit kan het geval zijn indien er geen alternatieven zijn die het betreffende gebied niet aantasten.

Tijdens deze studie is gebleken is dat alle A- en D-alternatieven en varianten voor reactivering van de IJzeren Rijn gebieden doorsnijden c.q. beïnvloeden die beschermd worden. Dit betekent dat géén van de A- of D-alternatieven de beschermde gebieden volledig ontziet. Vanuit dit perspectief is het zinvol de alternatieven en varianten apart te toetsen aan de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, de Natuurbeschermingswet, de Vogelwet en het SGR.

Met deze toetsen wordt per alternatief of variant inzichtelijk gemaakt om welke aantasting het gaat, of mitigatie mogelijk is en zo ja, in welke vorm. Op deze wijze wordt inzicht geboden in het realiteitsgehalte van de alternatieven tegen de achtergrond van de beschermingsformules.