

# DESIGNER OUTLET CENTRE ROERMOND



## MILIEUEFFECTRAPPORT SAMENVATTING

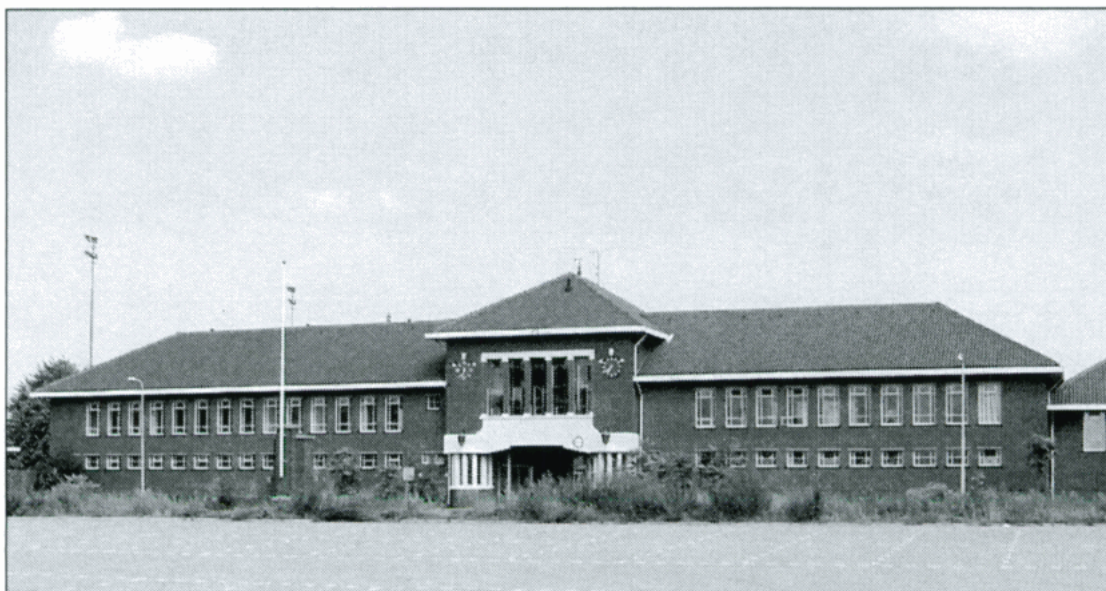
MAART 2000



**HASKONING**  
Ingenieurs- en  
Architectenbureau



# DESIGNER OUTLET CENTRE ROERMOND



## MILIEUEFFECTRAPPORT SAMENVATTING

MAART 2000



**HASKONING**  
Ingenieurs- en  
Architectenbureau



**INHOUDSOPGAVE**

|                                                      | blz. |
|------------------------------------------------------|------|
| 1. INLEIDING                                         | 1    |
| 2. ACHTERGROND EN DOEL                               | 3    |
| 2.1 Locatiekeuze Roermond                            | 3    |
| 2.2 Doel                                             | 3    |
| 3. BESLUITEN                                         | 4    |
| 3.1 Genomen besluiten                                | 4    |
| 3.2 Nog te nemen besluiten                           | 4    |
| 3.3 Procedure                                        | 4    |
| 4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING | 6    |
| 4.1 Inleiding                                        | 6    |
| 4.2 Verkeer en vervoer                               | 7    |
| 4.3 Lucht                                            | 11   |
| 4.4 Geluid                                           | 11   |
| 4.5 Landschap en cultuurhistorie                     | 11   |
| 5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN           | 12   |
| 5.1 Voorgenomen activiteit                           | 12   |
| 5.1.1 Uitwerking activiteit                          | 12   |
| 5.1.2 Aantallen en herkomst bezoekers                | 14   |
| 5.1.3 Verkeer en vervoer                             | 14   |
| 5.2 Herkomstvariant                                  | 16   |
| 5.3 Meest milieuvriendelijk alternatief              | 16   |
| 6. MOGELIJKE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU                | 18   |
| 6.1 Verkeer en vervoer                               | 18   |
| 6.2 Lucht                                            | 19   |
| 6.3 Geluid                                           | 19   |
| 6.4 Landschap en cultuurhistorie                     | 20   |
| 6.5 Resumé                                           | 20   |
| 7. LEEMTEN IN KENNIS                                 | 22   |





## 1.

**INLEIDING**

BAA McArthurGlen UK Ltd (BMG) heeft het plan om op het terrein van de voormalige Ernst Casimir Kazerne in Roermond een Designer Outlet Centre (DOC) en een megabioscoop te ontwikkelen (zie figuur 1.1).

Een 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. DOC's bieden fabrikanten de mogelijkheid restpartijen en seizoensoverschotten 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.

Op basis van ervaringen met bestaande DOC's wordt het aantal bezoekers voor het DOC ingeschat op drie tot vijf miljoen per jaar. Bij de megabioscoop worden jaarlijks 1 miljoen bezoekers verwacht. 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. Deze 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 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.

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.



Figuur 1.1: Locatie-aanduiding





## 2. **ACHTERGROND EN DOEL**

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. Voor de ontwikkeling van de Europese markt is een joint venture aangegaan met de Engelse luchthaven exploitant British Airports Authorities onder de naam BAA McArthurGlen UK Ltd (BMG).

### 2.1 **Locatiekeuze Roermond**

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.

De beoogde locatie in Roermond is geschikt vanwege zijn omvang (circa 16 ha), goede onsluiting (N280) die noodzakelijk is omdat een DOC een bovenregionaal karakter heeft en de nabijheid NS-station dat zich op een loopafstand van ongeveer 10 min. bevindt

### 2.2 **Doel**

Het doel van de voorgenomen activiteit is het ontwikkelen van een toeristisch 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 (verkeerhinder, lucht en geluid) ten gevolge van de aan- en afvoer van deze bezoekers tot een minimum te beperken.



### 3. **BESLUITEN**

#### 3.1 **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;
- 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.

#### 3.2 **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.

#### 3.3 **Procedure**

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 ingestemd 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.





#### 4. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING**

##### 4.1 **Inleiding**

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling op en rond de locatie is beschreven aan de hand van vier thema's:

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

De locatie, met een omvang van circa 16 ha bestaat uit twee delen, te weten het deel van de voormalige Ernst Casimir Kazerne en het deel waarop sportpark Stadsweide is gesitueerd.

Op dit moment vindt door de gemeente Roermond sanering van de locatie plaats. De voormalige kazerne is inmiddels gesloopt uitgezonderd de monumentale opstallen (vlagmonument, poortgebouw en eerste legeringsgebouw). De op twee plaatsen aanwezige bodemverontreiniging wordt gesaneerd.

Het saneringsplan van het deel waarop het sportpark is gesitueerd ligt op dit moment ter goedkeuring bij de Provincie Limburg. In het kader van dit saneringsplan wordt een deel van het terrein opgehoogd met circa 1,5 m grond. Deze ophoging wordt als leeflaag met isolerende werking beschouwd.

De hiervoor vermelde saneringen hebben overigens geen relatie met de voorgenomen activiteit. Mocht het DOC immers niet gerealiseerd worden dan zou sanering evengoed moeten plaatsvinden. Mogelijk had de sanering dan echter nog niet plaatsgevonden vanwege de lage prioriteit.



## 4.2

### Verkeer en vervoer

Voor het studiegebied voor verkeer en vervoer wordt verwezen naar Figuur 4.1. De volgende wegen maken hiervan deel uit:

Tabel 4.1: Relevante wegen

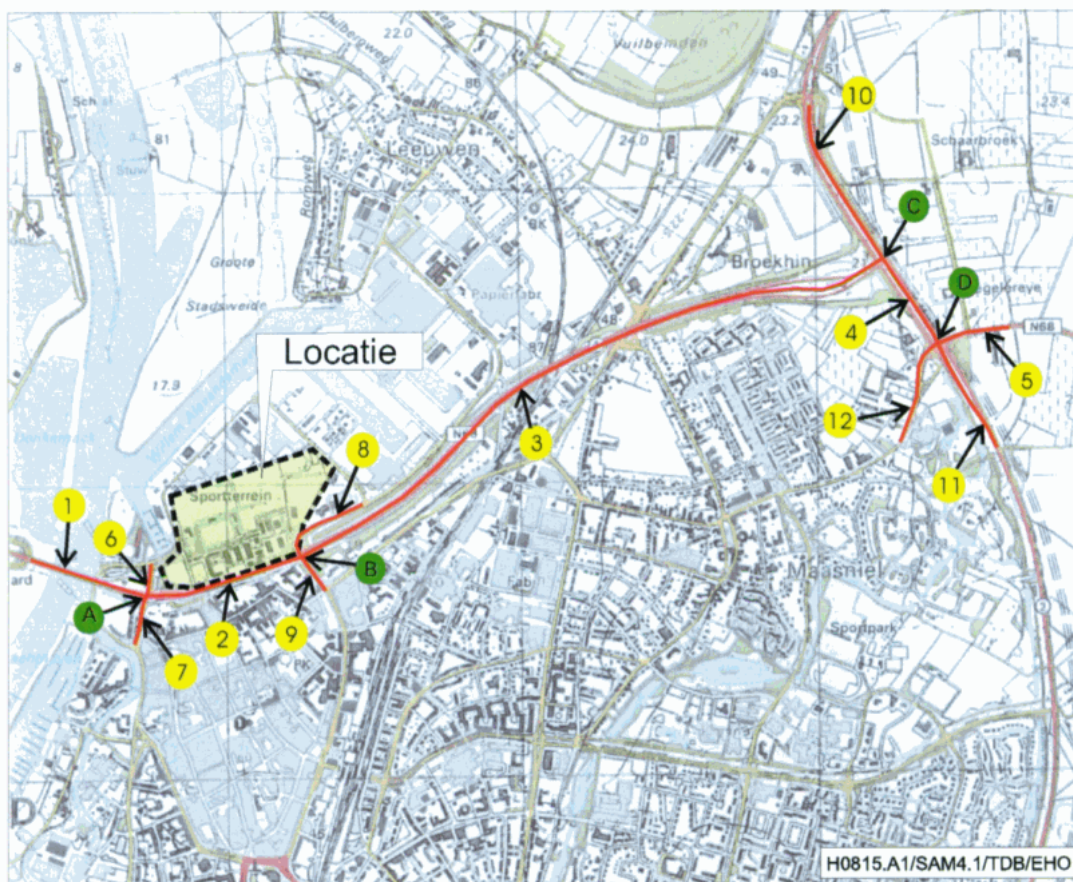
| Wegnummer                     | Naam van het wegvak        | Vanaf kruising met:                 | Tot kruising met:                   |
|-------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <i>Hoofdroute</i>             |                            |                                     |                                     |
| 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)                  |

Op basis van diverse bronnen (verkeersmodel Gemeente Roermond, telcijfers Gemeente Roermond en verkeerstellingen Provincie Limburg) zijn voor de relevante wegen de verkeersintensiteiten bepaald (1999). Op basis van de uitgangspunten zoals deze door Gemeente Roermond in haar verkeersmodel worden gebruikt, is een inschatting gemaakt van de autonome ontwikkeling van de verkeersintensiteiten (2007).

Aan de hand van de verkeersintensiteiten zijn kruispuntanalyses gemaakt van de kruispunten:

1. N280 (Hornweg) / Buitenop:
2. N280 / Mijnheerkensweg;
3. N280 / Sint Wirosingel
4. Sint Wirosingel / Elmpterweg.

**Figuur 4.1** : Studiegebied voor het aspect Verkeer en Vervoer



Legenda:

● Wegvakken (zie tabel 4.1)

● Kruispunten

A: N280 / Hornerweg - Buitenop (noord)

B: N280 / Wilhelminasingel - Mijnheerkensweg

C: N280 - N280 / N271 Sint Wirosingel

D: N280 / N271 Sint Wirosingel - N68 / Elmpsterweg







Hieruit blijkt alle beschouwde kruispunten voldoen en de huidige verkeersregelin-  
stallaties nog voldoende restcapaciteit hebben om nog enkele jaren de  
mobiliteitsgroei te kunnen verwerken.

Echter voor het planjaar 2007 voldoen niet alle kruispunten meer. Zo zal  
kruispunt N280 / Buitenop aan de noordzijde moeten worden uitgebreid met  
een extra opstelstrook voor de rechtdoorgaande richting. Deze strook kan na  
enkele tientallen meters na de kruising afgestreept worden.

Een dergelijke uitbreiding is eveneens noodzakelijk voor het kruispunt N280 /  
Mijnheerkensweg. Hierdoor moet de bestaande keermuur ten noorden van de  
rijbaan en het fietspad enkele meters in noordelijke richting worden ver-  
plaatst. Daarnaast moeten de twee bestaande opstelstroken vanaf de Mijn-  
heerkensweg gesplitst worden in drie stroken, voor elke richting een.

De overige kruispunten behoeven voor het planjaar 2007 niet gewijzigd te  
worden. Na 2007 zijn grote veranderingen te verwachten in de hoofdstruc-  
tuur van het wegennet om Roermond. Zo zal de A73-zuid medio 2007 in ge-  
bruik genomen moeten worden. Voorts is voorzien in de Oosttangente, de  
omleiding van de A73-zuid om Roermond heen, inclusief de aansluiting op  
het lokale wegennet. De benodigde MER is hiervoor reeds opgesteld. Besluit-  
vorming moet echter nog plaatsvinden. Daarnaast zal de N280-oost (Elmp-  
terweg) worden uitgebreid. Hiervoor loopt momenteel een tracéstudie/MER.  
Beide wegen moeten voor 2010 gerealiseerd zijn. Vooralsnog is onduidelijk  
welke gevolgen dit alles heeft voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling  
op de wegvakken en kruispunten in Roermond.

Voor de toekomstige infrastructuur wordt verwezen naar Figuur 4.2.

**Figuur 4.2 : Wijzigingen in de infrastructuur op de middellange termijn**



Legenda:

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

1000 M





**4.3****Lucht**

Op basis van de vastgestelde verkeersintensiteiten is met rekenmodellen een inschatting gemaakt van de luchtmissies (NO<sub>2</sub>, CO, Benzeen en zwarte rook). Hierbij is bepaald op welke afstand van het hart van de rijbaan de grenswaarde van de beschouwde componenten niet meer wordt overschreden.

Uit deze berekeningen blijkt dat zowel in de bestaande toestand als bij autonome ontwikkeling de grenswaarden voor CO<sub>2</sub>, CO en zwarte rook op minder dan 5 m uit het hart van de rijbaan al niet meer worden overschreden. Voor benzeen bedraagt deze afstand minder dan 10 m en dan nog alleen voor

Buitenop Zuid (wegvak 7) en Wilhelminasingel (wegvak 9).

**4.4****Geluid**

In het kader van het MER is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in wegverkeerslawaai, industrielawaai en railverkeerslawaai. Om een uitspraak te kunnen doen over de mate van hinder die bij omwonenden ontstaat vindt cumulatie van geluid plaats veroorzaakt door verschillende typen geluid. Deze cumulatie resulteert in een zogenaamde Milieu Kwaliteits Maat (MKM) – waarde.

Uit dit akoestisch onderzoek blijkt dat bij autonome ontwikkeling in verschillende beschouwde punten de MKM-waarde zodanig toeneemt dat voor de beoordeling van de hinder deze waarneempunten in een lagere klasse uitvallen. Voor de meeste van deze punten geldt overigens dat qua MKM-systematiek de beoordeling als 'tamelijk slecht' moet worden beschouwd en in de autonome situatie wijzigt in 'slecht'.

**4.5****Landschap en cultuurhistorie**

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.

Op de locatie zelf bevinden zich monumentale opstallen, te weten het vlagmonument, het poortgebouw en het eerste legeringsgebouw.

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.





## 5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

In de Richtlijnen voor het opstellen van het 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.

Gezien het bovenstaande is derhalve in het MER naast de beschrijving van de voorgenomen activiteit en zogenaamde herkomstvariant beschreven. Deze variant gaat uit van een andere herkomst van de bezoekers van het DOC dan bij de voorgenomen activiteit.

### 5.1 Voorgenomen activiteit

#### 5.1.1 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 5.1.

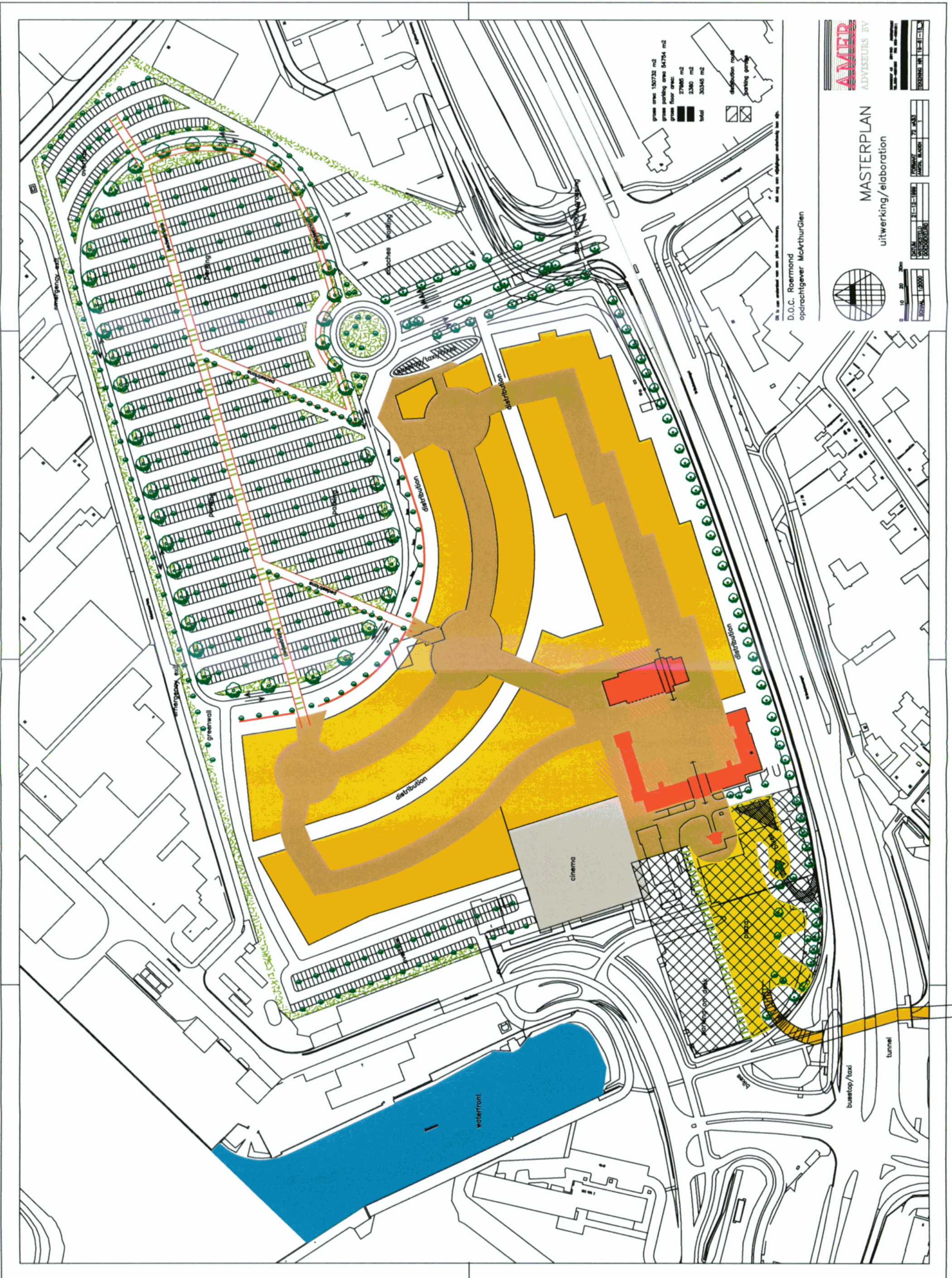
##### **Designer Outlet Centre**

Het DOC omvat een verkoopvloeroppervlak van 26.000 m<sup>2</sup> (overeenkomend met circa 30.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak). De realisering zal in twee fasen plaatsvinden. De eerste fase krijgt een omvang van 12.500 m<sup>2</sup> verkoopvloeroppervlak, de tweede fase het resterende deel. De ontwikkeling van de tweede fase is afhankelijk van het succes van de eerste fase. Naar verwachting zal de tweede fase ongeveer 1,5 jaar na de eerste fase worden gerealiseerd.

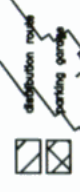
Het DOC zal bestaan uit 150 – 200 winkels. Daarnaast worden voorzieningen gerealiseerd voor horeca, kantoren, speeltuin en parkeerplaatsen.

Het DOC zal op werkdagen in principe van 09.00 – 18.00 uur geopend zijn en op koopavond (donderdag) tot 21.00 uur. Op zaterdag is het DOC geopend van 09.00 – 17.00 uur. Uitgezonderd de koopzondagen is het DOC op zondag gesloten.



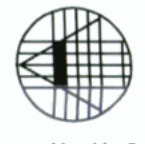


gross area 150732 m<sup>2</sup>  
gross parking area 54754 m<sup>2</sup>  
gross floor area 27685 m<sup>2</sup>  
gross floor area 2380 m<sup>2</sup>  
total 303465 m<sup>2</sup>



dit is een voorstudie van een plan in uitvoering. het mag niet worden gebruikt voor andere doeleinden.

D.O.C. Roermond  
opdrachtgever McArthurGlen



**AMER**  
ADVISEURS BV

MASTERPLAN  
uitwerking/elaboration

|               |               |
|---------------|---------------|
| PROJECT       | 1-1-1998      |
| OPDRACHTGEVER | McARTHUR GLEN |
| OPDRACHT      | 72-1433       |
| OPDRACHTGEVER | 1-1-1998      |



**Megabioscoop**

Naast het DOC wordt een megabioscoop gepland bestaande uit 8 – 12 za-  
len. 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.

Aangenomen wordt dat de bioscoop dagelijks van 12.00 – 03.00 uur geo-  
pend zal zijn

**5.1.2 Aantallen en herkomst bezoekers**

Om het aantal bezoekers in te schatten is gebruik gemaakt van buitenlandse  
ervaringscijfers van BMG omdat het DOC-concept in Nederland nieuw is. Op  
grond hiervan wordt verwacht dat na realisering van de eerste fase jaarlijks 3  
miljoen mensen het DOC zullen bezoeken en 1 miljoen mensen de megabios-  
coop. Na realisering van de tweede fase zal het DOC-bezoek naar verwach-  
ting toe kunnen nemen tot 5 miljoen per jaar.

Voor de vaststelling van de herkomst van deze bezoekersaantallen is een  
economische studie verricht. De resultaten zijn weergegeven in Figuur 5.2.

**5.1.3 Verkeer en vervoer****Vervoerwijze**

Voor de vertaling van het aantal bezoekers naar voertuigbewegingen zijn de  
volgende aannames gedaan:

- 100% van de outlet bezoekers komen met de auto met een bezettings-  
graad van 2,95 mensen per auto (waarnemingen bij Britse outlets). Dit is  
wellicht voor de Roermondse situatie een overschatting vanwege de na-  
bijheid van het NS-station;
- 80% van de bioscoop bezoekers komen met de auto met een bezetting-  
graad van 2 mensen per auto. De rest maakt gebruik van openbaarver-  
voer, fiets of komt te voet.

**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.

Daarnaast worden taxistandplaatsen gerealiseerd, bushalte(n) en fietsroutes  
naar de fietsstallingen die nabij beide ingangen worden gesitueerd.



**Figuur 5.2 : Procentuele herkomstverdeling bezoekers bij voorgenomen activiteit**



Legenda:

**10%** → Procentuele herkomstverdeling



**Parkeren**

Op het terrein wordt een hoofdparkerplaats voorzien voor circa 1.800 auto's alsmede voor ongeveer 40 bussen. Daarnaast wordt nabij de westelijke ingang een kleine parkeerplaats van ongeveer 200 auto's voorzien.

Op basis van kentallen kan worden vastgesteld dat voor de realisering van 26.000 m<sup>2</sup> verkoopvloeroppervlak en de megabioscoop 2.000 parkeerplaatsen voldoende is.

Daarnaast moet worden opgemerkt dat Gemeente Roermond een parkeergarage gaat bouwen nabij de westelijke ingang voor 600 auto's (dit is overigens een autonome ontwikkeling).

**5.2 Herkomstvariant**

Bij de herkomstvariant wordt er vanuit gegaan het overgrote deel van de bezoekers uit Duitsland zal komen. Aangenomen is dat 75% via de Elmpsterweg uit Duitsland komt. Daarnaast zal 16% via de N280 uit het westen komen. De resterende 9% komt uit het zuiden (4,5% via Buitenop / Looskade en 4,5% via Wilhelminasingel).

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

Daarnaast is deze variant meegenomen omdat het merendeel van de mensen in het verzorgingsgebied van het DOC in Duitsland woont en wordt de grens als culturele barrière als nihil verondersteld. Dit in tegenstelling tot de economische studie waar de grens als barrière wordt gekenmerkt.

**5.3 Meest milieuvriendelijk alternatief**

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gaat uit van een zo min mogelijke belasting van het milieu. Belangrijk bij het MMA is dat de te nemen maatregelen binnen de competentie van de initiatiefnemer moeten liggen.

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

**Duurzaam bouwen**

In het kader van duurzaam bouwen zijn diverse aspecten uitgewerkt die toegepast zouden kunnen worden op het DOC-concept. Hierbij kan gedacht worden aan ruimtelijke kwaliteit, sociale veiligheid, lichthinder, energieverbruik en toepassing bepaalde bouwmaterialen.



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 door ondermeer touringcar-bedrijven te benaderen voor groepsreizen en het instellen van een pendeldienst tussen het DOC en het NS-station van Roermond.

Beperking 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.

Parkeergarage.

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 veroorzaakt door het gegeven dat de initiatiefnemer het outlet centre is eerste instantie beperkt opzet (12.500 m<sup>2</sup>) met een mogelijke doorgroei naar zo'n 26.000 m<sup>2</sup>. De financiële haalbaarheid van een parkeergarage wordt vergroot naarmate de omvang van het centre (en dus het succes) toeneemt. De noodzaak van een parkeergarage wordt derhalve door toekomstige ontwikkelingen van het DOC bepaald.



## 6. MOGELIJKE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

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

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

### 6.1 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 ge-





val veel meer verkeer gebruik zal gaan maken van de veilige nieuwe infrastructuur.

## 6.2 Lucht

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

## 6.3 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 wegverkeerlawaaai 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.

#### 6.4 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 voorsnog 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).

#### 6.5 Resumé

Met name bij het aspect geluid is sprake van een toename van de belasting c.q. hinder ten opzichte van de autonome situatie maar dan alleen in de avondperiode. Dit geluid wordt enerzijds veroorzaakt door het wegverkeer en anderzijds door het geluidbronnen op het terrein van het DOC. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de inschatting van het industrielawaai in de autonome situatie een onderschatting is omdat niet bekend is wat in de toekomst met het terrein gebeurd indien het DOC niet gerealiseerd wordt.

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 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 m<sup>2</sup> met een doorgroei naar 26.000 m<sup>2</sup> 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 6.1 is een overzicht opgenomen van de waardering van de effecten ten opzichte van de autonome ontwikkeling (dus zonder komst van het DOC).

Tabel 6.1: Waardering effecten ten opzichte van de autonome ontwikkeling

| Aspect                    | 4 miljoen   | 4 miljoen  | 6 miljoen   | 6 miljoen  | MMA |
|---------------------------|-------------|------------|-------------|------------|-----|
|                           | voorg. act. | herk. var. | voorg. act. | herk. var. |     |
| 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.



7.

**LEEMTEN IN KENNIS**

Tijdens het opstellen van het MER is gebleken dat op onderdelen van de voorgenomen activiteit onvoldoende kennis en/of informatie voorhanden was. Het betreft met name kennis en/of informatie inzake bezoekersaantallen, de herkomst van deze bezoekers en de wijze van vervoer van de bezoekers,

zowel in de eerste als in de tweede fase van de ontwikkeling van het DOC.

Daarnaast is gebruik gemaakt van verkeersmodellen waarin de groei van het verkeer geprognosticeerd is. De werkelijke groei is echter onbekend en zal in de toekomst moeten blijken. Ook de toekomstige ontwikkeling van grote infrastructuurprojecten (A73-zuid, Oosttangens en de N280-oost) kunnen hierin een rol gaan spelen welke op dit moment onduidelijk is.

Deze leemten in kennis zijn van invloed op de effectvoorspelling. Ten einde de maximale gevolgen te onderzoeken zijn zogenaamde 'worst-case' aannamen gedaan (bezoekersaantallen, wijze van vervoer, etc.).

Gezien de geringe milieueffecten vormen de leemten in kennis, naar het oordeel van de initiatiefnemer geen probleem bij het besluitvormingsproces. Te meer daar het DOC gefaseerd wordt ontwikkeld en mitigerende maatregelen (met name ten aanzien van geluid) indien nodig in de toekomst kunnen worden genomen.