

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER	3
2.1 Algemeen.....	3
2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	3
2.3 Pieken in het verkeersaanbod.....	5
3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING	6
3.1 Verkeerspatroon na aanleg rijksweg 73.....	6
3.2 Verzorgingsgebied.....	6
3.3 Externe veiligheid	7
3.4 Monitoring- en evaluatieprogramma.....	7
4. AANBEVELINGEN VOOR VERBETERINGEN IN TOEKOMSTIGE MER'EN	8

1. INLEIDING

BAA McArthurGlen Uk Ltd. (BMG) heeft het voornemen om een *Designer Outlet Centre* (DOC) en een megabioscoop te bouwen op het terrein van de voormalige Ernst Casimirkazerne in Roermond. Voor een besluit in het kader van artikel 19 van de Wet RO is conform de Wet milieubeheer (Wm) een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Bij brief van 4 april 2000¹ heeft de gemeente Roermond de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het MER. Het MER is op 12 april 2000 ter inzage gelegd²; gedurende vier weken waren daarop reacties mogelijk. Op 9 mei 2000 vond een hoorzitting plaats.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld op 29 februari 2000;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit ingevolge artikel 19 van de Wet ruimtelijke ordening.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Tijdens de toetsing heeft op 30 mei 2000 een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie, de gemeente Roermond en BAA MacArthurGlen. Daar heeft de Commissie (mede naar aanleiding van de inspraakreacties) kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig was. Naar aanleiding daarvan heeft de gemeente de initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld om aanvullende informatie bij het MER te verschaffen. De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom is in dit advies inspraak over de aanvulling niet beschouwd. De Commissie adviseert de aanvulling bij de het artikel-19-besluit ter visie te leggen.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER inclusief de aanvulling.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER plus de Aanvulling aanwezig** is. Zij merkt daarbij op dat de toetsing moeizaam is verlopen vanwege onduidelijke en op enkele punten inconsistente gegevens.

De Commissie heeft tijdens de toetsing aangegeven dat het haars inziens op twee punten in het MER aan essentiële informatie ontbrak:

- bij het meest milieuvriendelijk alternatief (zie § 2.2);
- bij de voorspellingen voor het autoverkeer (zie § 2.3).

Hieronder wordt aangegeven op welke punten de kritiek zich richtte, welke aanvullende informatie inmiddels verkregen is, en hoe de uiteindelijke beoordeling daarvan is.

2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het belangrijkste gevolg van het initiatief is de automobiliteitstoename en de daaraan gerelateerde milieueffecten. De richtlijnen vragen bij de ontwikkeling van een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) in te gaan op:

- de mogelijkheden om gebruik van openbaar vervoer en fiets te stimuleren;
- de mogelijkheden van zuinig ruimtegebruik. De richtlijnen vragen om de haalbaarheid van een boven- of ondergrondse parkeergarage of een split-level parkeerdak in ieder geval voor het mma te onderzoeken.
- Ook vragen de richtlijnen om de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven met elkaar te vergelijken.

Ad 1. Van maatregelen ter beperking van de automobiliteitsgroei (stimulering collectief en openbaar vervoer) stelt het MER dat er mogelijkheden voor bestaan en dat (ten aanzien van het opzetten van een pendeldienst) de behoefte wordt afgewacht. Het MER stelt verder dat terugdringing van het autogebruik *“niet direct binnen de competentie van BMG”* ligt. De Commissie is van mening dat het wél tot de competentie van de initiatiefnemer behoort om – bij de keuze van het mma – dergelijke initiatieven te nemen. Uit het MER blijkt ook niet welk aandeel van de automobiliteitsgroei met dergelijke maatregelen voorkomen kan worden, en in hoeverre dit kan leiden tot vermindering van leefbaarheidsproblemen (met name geluid en luchtverontreiniging) binnen de stad.

Ad 2. Ten aanzien van zuinig ruimtegebruik en aanleg van een parkeergarage stelt het MER dat deze op dit moment financieel niet haalbaar is. Bovendien wordt als argument gegeven dat voor de belangrijkste doelgroep, vrouwen, parkeergarages sociaal onveilig kunnen zijn. De Commissie meent dat er mogelijkheden bestaan om bij een project met *“architectonische uitstraling, goede vormgeving en detaillering van bebouwde én onbebouwde ruimte, aansluiting op de omgeving”*⁸ een sociaal veilige parkeergarage te ontwerpen. Zij vindt dat

⁸ MER, blz. 97: opmerkingen in het kader van het mma.

het kostenargument te makkelijk wordt aangegrepen om de mogelijkheid van een parkeergarage niet eens verder te verkennen.

Ad 3. Het MER stelt dat van vergelijking van alternatieven op basis van milieueffecten geen sprake kan zijn omdat er geen inrichtingsalternatieven bestaan, en het vergelijkt alleen situaties met verschillende aantallen bezoekers (4 en 6 miljoen) en verschillende herkomst van bezoekers. De Commissie beschouwt die aanpak als bijdrage voor een discussie over splitsing van de eerste en de tweede fase⁹, respectievelijk voor een gevoeligheidsanalyse bij de voorspelde verkeerseffecten.

Zij concludeerde dat een werkelijke uitwerking van het mma, gecombineerd met vergelijking van de effecten van dat mma met de effecten van het voorkeursalternatief, ontbrak in het MER.

Aanvullende informatie

Ad 1.

Inmiddels is duidelijk geworden

- dat BA MacArthurGlen het wel degelijk tot zijn competentie rekent om maatregelen te treffen die de automobiliteitsgroei ten gevolge van het DOC en de megabioscoop kunnen remmen, en dat de terughoudendheid die het MER uitademt gebaseerd is op de onduidelijkheid in hoeverre de maatregelen effectief zullen zijn;
- dat dergelijke maatregelen in andere outlet centres in Europa – weliswaar onder zeer verschillende sociale, geografische, politieke omstandigheden – beperkt effect hebben op de modal split;
- dat de voornemens van de gemeente om de aanpassing van enkele onderdelen van het wegennet te starten niet overbodig zijn als BAA MacArthurGlen de automobiliteitsgeleidende maatregelen neemt.

? De Commissie heeft daarom geconcludeerd dat het noch voor de directe besluitvorming (het artikel-19-besluit) noch voor andere, in verband met de eerste fase van het DOC en de megabioscoop te treffen voorzieningen, essentieel is om vóóraf nadere informatie te hebben over de effectiviteit van de automobiliteitsgeleidende maatregelen die BA MacArthurGlen treft.

Ad 2.

Tevens is gebleken dat

- de voornaamste overweging tegen de aanleg van een parkeerdek of parkeergarage voor de eerste (en tweede) fase bestaat uit de overweging dat de situering op een locatie die ook bij realisering van een derde fase van het outlet centre gehandhaafd kan blijven zou betekenen dat het zo ver mogelijk van de eerste-fase-bebouwing af zou liggen en daardoor weinig aantrekkelijk zou zijn, terwijl op dat moment nog voldoende open ruimte op het perceel beschikbaar is;
- voor de tweede en een derde fase wel degelijk wordt overwogen om tot aanleg van een parkeergarage over te gaan, juist omdat in die situatie een deel van het terreinoppervlak dat in de eerste fase voor parkeren gebruikt kan worden, wordt bebouwd voor winkels;

⁹ Uit het MER wordt niet duidelijk of het mma bedoeld is als alternatief voor de eerste of voor beide fasen (zie bijv. tabel 7.14 op blz. 104). De Commissie gaat ervan uit dat zowel voor de eerste fase als voor beide fasen een mma mogelijk is.

- het verhard oppervlak niet mag worden beperkt op dit terrein vanwege de voorschriften in verband met de bodemverontreiniging.

? De Commissie acht hiermee voldoende duidelijk gemaakt dat in het kader van het meest milieuvriendelijke alternatief de bouw van een parkeergarage of parkeerdek voor de eerste fase niet aan de orde is, omdat er geen milieuwinst met beperking van het verhard oppervlak is te boeken. Voor de tweede en derde fase kan de milieuwinst vooral bestaan uit voorkomen van parkeer- en leefbaarheidsproblemen in aanliggende straten. De Commissie adviseert de gemeente om ten behoeve van de besluitvorming over (een) volgende fase(n) te bezien hoeveel parkeergelegenheid gewenst is om enerzijds een aanzuigende werking te voorkómen, anderzijds leefbaarheidsproblemen in aanliggende straten vanwege parkeeroverlast te voorkomen, en om in overleg met BGM te bezien hoe deze parkeercapaciteit verantwoord kan worden vormgegeven.

Ad 3.

? Omdat de Aanvulling voldoende duidelijk heeft gemaakt dat de mogelijkheden voor een milieuvriendelijker aanpak beperkt zijn en de milieuwinst ook kan worden geboekt in een later stadium, beschouwt de Commissie het ontbreken van een kwantitatieve vergelijking van de milieueffecten van voorkeursalternatief en meest milieuvriendelijk alternatief bij dit project nog wel als tekortkoming, die echter niet meer essentieel is voor de besluitvorming.

2.3

Pieken in het verkeersaanbod

De belangrijkste effecten van het outlet centre en de megabioscoop zijn de (gevolgen van de) verkeersbewegingen die hierdoor worden gegenereerd. Het MER bevat hiervoor voorspellingen. De Commissie beschouwt de “herkomst-variant” niet als een variant of alternatief in die zin, dat het binnen de competentie van de initiatiefnemer ligt om de herkomst van de bezoekers (v/m) van het outlet centre te kiezen; wel is het een goede aanzet om te bezien of bij een andere herkomstverdeling knelpunten zouden ontstaan.

Zij meent dat een ander element bij de verkeersprognoses echter wel eens belangrijker zou kunnen zijn bij de analyses van knelpunten. Er lijkt in het MER bij de verkeersprognoses uitgegaan van een voldoende spreiding over de dag en over het seizoen. Aangezien het fenomeen outlet centre voor Nederland nieuw is kan echter moeilijk worden aangegeven of die gelijkmatige spreiding een goede aanname is, zeker niet als onduidelijkheid bestaat over de begintijden van de films in de megabioscoop. Het MER geeft aan dat wat dit betreft er nog een grote mate van onzekerheid bestaat. Zo wordt gesteld *“Vooralsnog wordt in het kader van dit MER aangenomen dat de bioscoop dagelijks van 12.00 uur tot 03.00 uur geopend is.”* Naar de mening van de Commissie zou inzicht moeten worden gegeven in de gevolgen van een situatie waarin er duidelijke pieken en dalen bij het totale bezoek aan DOC en megabioscoop zouden optreden.

Hoewel de aanvullende informatie geen consistent beeld geeft van pieken en dalen in het verkeersaanbod, is wel aannemelijk gemaakt dat de effecten zijn berekend op basis van een "worst case" prognose en dat op grond van ervaringen van BGM elders lagere aantallen bezoekers (m/v) waarschijnlijk zijn.

? De Commissie adviseert de gemeente om, na een artikel-19-besluit, de mogelijkheid open te houden op grond van monitoringsgegevens nadere afspraken te maken met BGM over spreiding of bundeling van filmtijden in de megabioscoop, met het doel daarmee pieken in verkeersbelasting (en de bijbehorende leefbaarheidsproblemen) te verminderen.

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

3.1 Verkeerspatroon na aanleg rijksweg 73

De richtlijnen vragen om in het kader van de beschrijving van de voorgenomen activiteit en alternatieven ook aan te geven *“hoe de verkeersstromen zich na 2007 ontwikkelen, aangezien verwacht mag worden dat de A73 van grote invloed zal zijn op de verkeersstromen.”*¹⁰

Het MER bevat wel (een kopie uit het MER voor rijksweg 73 met) een kaartje met verkeersprognoses¹¹ na aanleg van deze rijksweg, maar het geeft niet aan hoe de aanleg van rijksweg 73 en de vestiging van het DOC/de megabioscoop tezamen zullen (kunnen) inwerken op de verkeersstromen.

In het rapport over Verkeers- en parkeeraspecten van het Outlet Centre wordt gesteld dat ten gevolge van de aanleg van de rijksweg 73 (2003 – 2007) zowel de vormgeving als ook de intensiteiten op de kruispunten N280 – St. Wirosingel en Elmpsterweg – St. Wirosingel wijzigen, en dat deze toekomstige ontwikkeling niet in het onderzoek is meegenomen. Verder wordt gesteld dat *“dit betekent dat het doorgaande verkeer op de N280 verder zal toenemen.”*¹²

De initiatiefnemer heeft aangegeven dat het verkeerspatroon na aanleg van de A73 niet is berekend omdat de landelijke verkeersmodellen (op grond waarvan tot deze rijksweg is besloten) en gemeentelijke verkeersmodellen verschillen en tot verschillende uitkomsten zouden leiden. Vanwege het verschil in de modellen, en het feit dat de aanleg van rijksweg 73 pas in 2007 voltooid zou zijn, heeft de initiatiefnemer ervoor gekozen om geen voorspellingen in het MER op te nemen.

? De Commissie acht het verschil in modellen geen argument om voorspellingen achterwege te laten. Zij beoordeelt het ontbreken van voorspellingen over verkeersstromen na aanleg van rijksweg 73 in het kader van de besluitvorming over de eerste fase niet essentieel. Zij adviseert de gemeente om ten behoeve van de besluitvorming over de tweede fase alsnog een analyse op te (laten) stellen van deze verkeerspatronen.

3.2 Verzorgingsgebied

De beschouwing op het verzorgingsgebied is gebaseerd op nabijheid in fysieke kilometers. De ervaring met andere verkeersaantrekkende evenementen leert dat de reistijd een belangrijker factor is dan de afstand. Dit betekent dat – ge-

¹⁰ Richtlijnen, § 4.3.

¹¹ Bijlage 7 bij het MER.

¹² Arcadis Heidemij Advies/Gemeente Roermond Outlet Centre Roermond: Verkeers- en parkeeraspecten , 24 maart 2000, pag. 23.

voegd bij de bevolkingsdichtheid en wellicht nog sociaal-economische factoren) waarschijnlijk een ander verzorgingsgebied (en dus ook een ander verkeerspatroon) zal ontstaan.

? De Commissie adviseert om indien wordt besloten tot de eerste fase van het outlet centre en de megabioscoop de monitoring van verkeersbewegingen en bezoekersonderzoek tevens te richten op herkomstanalyse en op pieken en dalen in verkeersaanbod¹³, opdat voor besluitvorming over de volgende fase voldoende informatie beschikbaar is voor besluiten over dimensionering van wegen en kruispunten.

3.3 Externe veiligheid

De richtlijnen gaan niet in op de externe veiligheid. In een inspraakreactie heeft *Van der Sluijs Tankopslag* gewezen op de wenselijkheid om een veiligheidsanalyse te verrichten voor de op- en overslag van minerale oliën op haar vestiging aan de Schipperswal, en te bezien of in verband met veiligheidsvoorschriften de uitbreidingsmogelijkheden van de tankopslag worden beperkt. Het MER bevat geen nadere informatie over de veiligheid voor bezoekers van het outlet centre of de megabioscoop. Gezien de richtlijnen is dit niet aan te merken als lacune waarvoor het MER zou moeten worden aangevuld. Het voorontwerp-bestemmingsplan geeft aan dat uit de vergunningen wordt afgeleid dat “*de afstand voor het aspect ‘gevaar’ toereikend is*”.

Ook ten aanzien van de veiligheidsaspecten bij het tankstation aan de Maasbrug geeft het voorontwerp-bestemmingsplan aan dat aan de bestaande afstandsvoorschriften wordt voldaan.

? De Commissie adviseert om in aanvulling op het MER nadere informatie over de externe veiligheid te betrekken bij de besluitvorming over de tweede (en derde) fase.

3.4 Monitoring- en evaluatieprogramma

Het MER bevat een aanzet voor een evaluatieprogramma. In het voorontwerp-bestemmingsplan wordt gesproken over een monitoringsprogramma dat gegevens dient op te leveren op basis waarvan B&W een wijzigingsbesluit kan nemen om de tweede fase van het outlet centre planologisch mogelijk te maken. Terwijl in het MER – zoals verwacht – enkele milieuaspecten worden genoemd die in de evaluatie kunnen worden betrokken, is

- het aantonen van de behoefte;
- het criterium dat er geen duurzame ontwrichting van de bestaande distributieve voorzieningen van Roermond plaatsvindt of naar verwachting zal gaan plaatsvinden

in het voorontwerp-bestemmingsplan centraal geplaatst.

? De Commissie adviseert de gemeente om programma's voor monitoring en evaluatie op elkaar af te stemmen en om analyses en prognoses van verkeerspatronen¹⁴, de externe veiligheid¹⁵, en de binnenstedelijke leefbaarheid (vooral wat betreft geluidshinder en luchtverontreiniging) ook een criterium te maken voor de beslissing over de tweede (en derde) fase.

¹³ Zie § 2.3

¹⁴ Zie § 3.1 en 3.2.

¹⁵ Zie § 3.3

4. AANBEVELINGEN VOOR VERBETERINGEN IN TOEKOMSTIGE MER'EN

Het MER maakt een onderscheid tussen een eerste fase en een tweede fase. Het beschrijft dat de gronden voor de tweede fase als parkachtig groengebied zullen worden ingericht, en dat de achterzijde van de winkels in de eerste fase door een tijdelijke oplossing aan het zicht worden onttrokken. Het verschaft echter geen duidelijkheid over waar en hoe deze maatregelen worden genomen, hoe de besluitvorming over de tweede fase zal plaatsvinden, hoe ervaringen van de eerste fase kunnen of zullen worden gebruikt. Ook verschaft het geen inzicht in de vraag of de tijdelijke oplossingen van de eerste fase ook als langeretermijnoplossing kan dienen, indien besloten zou worden de tweede fase uit te stellen dan wel af te blazen.

Uit de toelichting van BMG en het ontwerp-bestemmingsplan is duidelijk geworden hoe in de eerste fase de voor de volgende fasen gereserveerde gebieden zullen worden ingericht en hoe aan de hand van een evaluatie- en monitoringprogramma de besluitvorming over (de) volgende fase(n) zal verlopen.

? De Commissie adviseert om deze informatie bij toekomstige MER'en op te nemen in het MER zelf.

De richtlijnen vragen te beschrijven wat de belangrijkste ingrepen in de waterhuishouding in het gebied zijn, en rekening te houden met kwantiteits- en kwaliteitsaspecten. In het MER is weinig informatie geboden over andere milieuaspecten dan geluid, luchtverontreiniging en landschap (waarvan de Commissie overigens verwacht dat het de belangrijkste effecten zijn).

De initiatiefnemer heeft aangegeven dat de ophoging van het terrein ook zou moeten plaatsvinden als een andere bestemming dan outlet centre/megabioscoop zou worden gegeven.

? De Commissie heeft begrepen dat dit juist is, maar meent dat dit geen reden is om beschrijving in het MER af te wijzen. Zij adviseert in mogelijke toekomstige MER'en aandacht te besteden aan milieuveranderingen, ook als die zouden plaatsvinden zónder dat het voornemen wordt uitgevoerd. Omdat het in dit geval hoogstwaarschijnlijk niet om ernstige milieueffecten gaat acht zij het geen lacune in het MER die consequenties heeft voor de besluitvorming.