



Goudappel Coffeng

Adviseurs, reflecteert en verbindt

Multi Veste 102 bv

Factory Outlet Center Heerlen

Startnotitie milieu-effectrapportage

Postbus 161
7400 AD Deventer

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer

Telefoon
0570 666 222
Fax
0570 666 888

E-mail
goudappel@goudappel.nl
Internet
www.goudappel.nl



Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Multi Veste 102 bv

Factory Outlet Center Heerlen

Startnotitie milieu-effectrapportage

Datum	28 januari 1999
Kenmerk	MVG009/Bkd/076
Eerste versie	25 november 1999



Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) Multi Veste 102 bv

Titel rapport Factory Outlet Center Heerlen
Startnotitie milieu-effectrapportage

Kenmerk MVG009/Bkd/076

Datum publicatie 28 januari 2000

Projectteam opdrachtgever(s) de heer P. Arntz, de heer B. Driesse

Projectteam Goudappel Coffeng de heer H.M. Golstein (projectleider), de heer B.P.A. Peters en de heer D. van Beusekom

Projectomschrijving Deze notitie beschrijft het voornemen om in Heerlen in het te ontwikkelen gebied Centrum Noord een Factory Outlet Center te realiseren. De startnotitie is het begin van de m.e.r.-procedure.

Trefwoorden startnotitie, m.e.r., MER, Factory Outlet Center



	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Achtergrond, doel en plaats van de startnotitie	1
2	Voorgenomen activiteit	3
2.1	Doel van de activiteit	3
2.2	Beschrijving Centrum Noord	4
2.3	Vervoersaspecten	6
2.4	Locatie	7
2.5	Alternatieven	9
3	Procedures en besluiten	11
4	Effecten	12
4.1	Algemeen	12
4.2	Uitwerking verkeerseffecten	12

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Deze startnotitie betreft de schriftelijke mededeling van Multi Vastgoed bv te Gouda (de initiatiefnemer) aan de raad van de gemeente Heerlen (het bevoegd gezag) over het voornemen een Factory Outlet Center te realiseren in Heerlen. Het betreft een ligging in het gebied Zeswegen als onderdeel van het plangebied Centrum Noord. Het Factory Outlet Center zal bestaan uit een clustering van verschillende fabriekswinkels. Door een gevarieerd aanbod van fabriekswinkels wordt beoogd een aantrekkelijke vorm van recreatief winkelen te realiseren. Gedacht kan worden aan 50 à 60 winkels met een gezamenlijke bruto vloeroppervlakte van 15.000 m².

De initiatiefnemer maakt door het toezenden van deze startnotitie aan het bevoegd gezag bekend dat hij een activiteit wil uitvoeren waarvoor een milieu-effectrapportage (m.e.r.) weliswaar strikt genomen niet verplicht is, maar om een aantal redenen wel gewenst is (zie paragraaf 1.2). Het publiceren van de startnotitie door het bevoegd gezag vormt vervolgens de formele start van het proces voor het opstellen van het milieu-effectrapport (MER).

In deze startnotitie wordt nadere informatie gegeven over het te nemen initiatief. Naar aanleiding hiervan wordt gelegenheid gegeven tot het inspreken op de vast te stellen richtlijnen, waaraan de MER-studie en het rapport daarover moeten voldoen. Het verloop van de procedure wordt in hoofdstuk 3 nader uiteengezet. De startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de advertentie(s) vermelde termijn. Schriftelijke reacties kunnen binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar het bevoegd gezag, te weten:

- De raad van de gemeente Heerlen
Postbus 1
6400 AA Heerlen

Het adres van de initiatiefnemer is:

- Multi Veste 102 bv
Hanzeweg 16
Postbus 875
2800 AW Gouda

1.2 Achtergrond, doel en plaats van de startnotitie

Noodzaak tot opstellen van de MER

In artikel 7.2 van de Wet Milieubeheer is geregeld dat bij Algemene Maatregel van Bestuur activiteiten kunnen worden aangewezen door de wetgever die belangrijke

gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Daarbij worden een of meer besluiten van overheidsorganen aangewezen, bij de voorbereiding waarvan een MER moet worden gemaakt. Deze bedoelde aanwijzing van activiteiten is te vinden in het Besluit milieu-effectrapportage. In bijlage C van dit besluit wordt als activiteit onder andere genoemd 'de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening'. Daarbij is vastgesteld dat er een MER moet worden gemaakt 'in gevallen waarin de activiteit 500.000 bezoekers of meer per jaar aantrekt, of betrekking heeft op een oppervlakte van 50 ha of meer'. Als besluit van een overheidsorgaan ter voorbereiding waarvan een MER moet worden gemaakt, is aangewezen de 'vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet'.

Het Factory Outlet Center is weliswaar een detailhandelsvoorziening, maar heeft een aantal toeristisch-recreatieve bezoekenmerken, welke mensen over grote afstand trekt. Op jaarbasis wordt het Factory Outlet Center in ieder geval door meer dan de hiervoor genoemde 500.000 mensen bezocht. Derhalve wordt de uitvoering van een MER wenselijk geacht teneinde te komen tot een zorgvuldige inpassing van het concept in het plangebied.

Doel startnotitie

Het door de initiatiefnemer (Multi Vastgoed) op te stellen MER moet voldoen aan de richtlijnen die door het bevoegd gezag (gemeente Heerlen) dienen te worden vastgesteld.

Ten behoeve van een zinvolle inspraak, advisering over en vaststelling van de richtlijnen voor het MER moet de initiatiefnemer een startnotitie opstellen. In deze startnotitie dienen, conform de regeling startnotitie m.e.r. van november 1993, de volgende aspecten aan de orde te komen:

- het doel van de activiteit (realisatie van het Factory Outlet Center);
- de aard en omvang van de te ondernemen activiteit;
- een beschrijving van de locatie waar de activiteit wordt gedacht;
- een globale aanduiding van de mogelijke milieugevolgen;
- een overzicht van de relevante overheidsbesluiten ten aanzien van de activiteit.



2 Voorgenomen activiteit

2.1 Doel van de activiteit

De detailhandelssector wordt gekenmerkt door een grote dynamiek. Dit heeft ertoe geleid dat de traditionele hiërarchisch gestructureerde opbouw van het detailhandelsapparaat nog maar ten dele valide is. Nieuwe ordeningsprincipes, gebaseerd op het aankoopmoment en aankoopmotief van de consument, vormen steeds meer de leidraad voor de opbouw van ons winkelapparaat. Daarnaast doen zich ook aan de aanbodzijde van de markt veranderingen voor die mede de basis vormen voor de snel opeenvolgende wijzigingen die zich in de distributiestructuur openbaren.

Een van de nieuwe fenomenen die zich thans in Nederland aandient, is het Factory Outlet Center. Dit is een nieuwe detailhandelsvorm die in Amerika al ruim 20 jaar bekend is, zich in Engeland al circa 10 jaar manifesteert en waarvan de laatste 2 jaar ook elders in Europa de eerste voorbeelden zijn gerealiseerd.

Ook in Nederland wordt dit concept nu actueel. Voor de MER betekent dit dat er geen Nederlands referentiemateriaal beschikbaar is voor het functioneren daarvan. Daarom zal voor de analyse niet alleen gekeken worden naar in Nederland bekende detailhandelsconcepten, maar wordt ook een wissel getrokken op buitenlandse referenties.

Een Factory Outlet Center is een zeer specifiek gepositioneerd detailhandelsconcept. Het Factory Outlet Center is een conceptmatig samenhangende concentratie van 'fabriekswinkels'. In een stringente managementopzet wordt bewaakt dat de individuele aanbieders zich beperken tot gedateerde modellen en artikelen, 'out of season'-partijen, test-runs, artikelen met lichte beschadiging etc.: kortom artikelen die via de reguliere detailhandel niet tot nauwelijks meer verkoopbaar blijken. Dit betreft dan met name modische artikelen (kleding, schoenen, lederwaren, accessoires) die dan ook de boventoon voeren in het aanbod. Daarnaast gaat het in beperkte mate om overige non-food artikelen met trendgevoelig karakter zoals cadeau-artikelen, parfumerie-artikelen, boeken, woonaccessoires, (huishoud-)textiel etc. Tot slot maakt ook winkelondersteunende horeca onderdeel uit van het concept. Door de consument wordt een Factory Outlet Center tevens als toeristisch-recreatieve trekker ervaren door de relatief grote afstand die men ervoor aflegt, door de geringe bezoekersfrequentie en door de specifieke formule en verschijningsvorm: het bezoek aan een Factory Outlet Center wordt tevens gezien als 'een dagje uit'.

Factory Outlet Centers worden over het algemeen op solitaire, perifere locaties gesitueerd. In Heerlen doet zich evenwel de mogelijkheid voor dit concept te realiseren op steenworp afstand van de binnenstad, met aansluiting op het belangrijke knooppunt van openbaar vervoer. Hierdoor kan enerzijds in economische zin een wederzijds versterkende wisselwerking met de binnenstad tot stand gebracht worden, en ontstaat



anderzijds in de zin van mobiliteit goede mogelijkheden om het gebruik van het openbaar vervoer maximaal te stimuleren.

Een en ander laat onverlet dat een Factory Outlet Center om optimaal te functioneren als een samenhangende en zelfstandige entiteit ervaren moet kunnen worden en dat op autobereikbaarheid een belangrijke nadruk blijft liggen omwille van het marktbe-reik (50 km, soms uitlopend tot 100 km) en het incidentele en recreatieve karakter van het bezoek (1 tot 2 maal per jaar).

Voor het Factory Outlet Center wordt uitgegaan van een omvang van circa 12.000 m² (verhuurbaar oppervlak circa 9.600 m² vvo) met een uitbreidingsmogelijkheid van circa 3.000 m² verhuurbaar oppervlak, waardoor het totaal op termijn zou komen op circa 15.000 m² (circa 12.000 m² vvo). Dit plafond wordt gehanteerd om conceptmatige zuiverheid te kunnen waarborgen en de winkelfunctie in het stadscentrum te respecteren.

Een van de aanleidingen om een Factory Outlet Center in het plan op te nemen, is dat dit concept aanvullend is op het bestaande aanbod in het centrum, dat hiermee extra consumenten uit een groter marktgebied naar Heerlen getrokken worden (versterking van de binnenstad en verbetering van het imago van de gehele stad) en dat het veel bezoekers in Centrum Noord en op de verbinding met het stadscentrum genereert waardoor de kwaliteit van de stationsomgeving substantieel verbeterd kan worden. Voorts wordt door de voorgestelde ligging van het Factory Outlet Center op effectieve wijze gebruikgemaakt van reeds aanwezige infrastructurele voorzieningen en het openbaar vervoer.

De ontwikkeling van het Factory Outlet Center maakt deel uit van een integraal en samenhangend ontwikkelingsplan voor Centrum Noord. Verschillende typen kantoorconcepten, winkelconcepten, leisure-/entertainmentconcepten en ook woningbouw maken onderdeel uit van deze ontwikkeling. Wat betreft volume is het Factory Outlet Center een ondergeschikt planelement in het totale ontwikkelingsprogramma dat (exclusief de parkeervoorzieningen) vooralsnog ruim 150.000 m² beslaat.

2.2 Beschrijving Centrum Noord

Bij de ontwikkeling van het Factory Outlet Center moet uiteraard een relatie worden gelegd met de overige functies in het plangebied. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben betrekking op de volgende deelgebieden:

- stationsgebied;
- Grasbroek;
- Zeswegen (gesegmenteerd in deellocaties).

In deze gebieden zullen volgens de huidige inzichten - naast infrastructuur - de volgende functies worden gerealiseerd:

- nieuwe stationsomgeving met bijbehorende kleinschalige winkels, bijvoorbeeld in de vorm van kiosken;
- horeca;
- kantoren, waaronder een World Trade Center (WTC);
- winkels (enkele grootschalige detailhandel-formules (GDV))
- een Factory Outlet Center (FOC);
- recreatie en ontspanning, waaronder een megabioscoop en een muziektheater;
- woningen;
- hotelaccommodatie.

Deze ontwikkeling zal bijdragen aan een forse kwaliteitssprong van het centrum van Heerlen, waardoor naast bezoekers vanuit Heerlen ook bezoekers worden getrokken op regionaal en zelfs bovenregionaal niveau. Hiermee wordt ingezet op de economische ambities van de stad en wordt de centrumfunctie voor een grote regio gecreëerd. Centrum Noord wordt gezien als een nieuw stadskwartier in een ruime, moderne en groene sfeer. Door een hoogwaardige en aantrekkelijke verbinding met de binnenstad ontstaat een wisselwerking, waardoor het centrum als geheel op een hoger niveau met een groter bereik kan gaan functioneren.

Centrum Noord wordt dus een multifunctioneel gebied met een grootschalig programma, dat anders geheel of gedeeltelijk in de periferie terecht zou komen. Vanuit het locatiebeleid is dat laatste niet gewenst. Immers, het principe van het locatiebeleid is, dat bedrijven en instellingen met veel werknemers of bezoekers worden gevestigd op locaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Het is daarom gewenst dat Centrum Noord goed bereikbaar zal zijn met zowel de fiets, het openbaar vervoer als de auto.

Met de beoogde integrale ontwikkeling van Centrum Noord, waarin een samenhangend en in diverse opzichten complementair programma van substantiële omvang wordt gerealiseerd met een aanzienlijke bezoekersstroom gespreid over alle momenten van de dag/week, worden samengevat de volgende doelen nagestreefd:

- opheffen van de sociale en veiligheidsproblematiek in het stationsgebied;
- economische impuls voor de stadsregio en imagoverbetering voor de stad Heerlen;
- versterking van de binnenstad door realisatie van diverse publiekstrekkingen in de directe nabijheid daarvan;
- bieden van grootschalige, publieksgerichte programma's met perifere kenmerken op een locatie met directe aansluiting op de binnenstad en op diverse vormen van openbaar vervoer;
- maximale benutting van openbaar-vervoervoorzieningen voor bezoek aan publieksgerichte functies.

Deze ruimtelijke ontwikkelingen genereren extra verkeer en zullen de verkeersafwikkeling in en rond het centrum beïnvloeden. In het navolgende wordt daarop verder ingegaan.

2.3 Vervoersaspecten

Als gevolg van de functie zal het Factory Outlet Center een belangrijke verkeersaan-trekkende werking hebben. Voor het bepalen van de effecten hiervan is het belangrijk inzicht te hebben in:

- de aantallen bezoekers die verwacht worden;
- het vervoermiddel waarmee ze komen;
- indien men met de auto komt: het gemiddeld aantal personen per auto.

Uitgegaan zal worden van een complex met circa 12.000 m² verhuurbaar oppervlak (circa 9.600 m² vvo) met een uitgroeimogelijkheid tot circa 15.000 m² verhuurbaar oppervlak (circa 12.000 m² vvo). Voor dit concept zal worden uitgegaan van een zon-dagopenstelling. Dat zal de bezoekpiek van met name de zaterdag afvlakken.

Verdeling vervoerswijzen

Bij de vervoerswijzekeuze is voor een Factory Outlet Center normaal gesproken de auto dominant. Het hoge aandeel van de auto heeft te maken met het concept, het incidentele bezoek, het grote marktbereik en de matige openbaar-vervoer kwaliteit op de gemiddelde Factory Outlet Center-locatie.

Bij de ontwikkeling van het gebied Centrum Noord moet ernaar gestreefd worden om het aandeel van het vervoer per fiets en openbaar vervoer zo groot mogelijk te laten zijn. Door hoogwaardige voorzieningen te realiseren voor deze vervoerswijzen, zal de bereikbaarheid van het Factory Outlet Center per openbaar vervoer en fiets beter zijn dan in de gemiddelde situatie zou mogen worden verwacht. Door middel van goede communicatie over de toekomstige kwaliteit van het openbaar vervoer en aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld betaald parkeren) moet het mogelijk zijn om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te bevorderen.

Gemiddelde autobezetting

De gemiddelde autobezetting is van grote invloed op de te verwachten hoeveelheid verkeer. Er wordt uitgegaan van een gemiddeld aanzienlijke bezettingsgraad, aangezien het Factory Outlet Center een recreatief karakter heeft. Er zullen daarom weinig bezoekers het Factory Outlet Center alleen bezoeken. Uit onderzoek is gebleken dat vergelijkbare Factory Outlet Centers en Ikea-vestigingen ongeveer dezelfde gemiddelde bezettingsgraad voor een auto hebben.

Herkomsten bezoekers

Van de bezoekers van soortgelijke Factory Outlet Centers is bekend dat zij gemiddeld een aanzienlijke reistijd per auto hebben. Het Factory Outlet Center in Heerlen zal een sterke regionale functie krijgen voor met name Zuid-Limburg, Belgisch Limburg en Duitsland. Deze regio wordt gekenmerkt door een hoge urbanisatiegraad.



Figuur 2.2: Wegennet rond megabioscoop



2.4 Locatie

Locatie-eisen

Aan een voorziening als het Factory Outlet Center kunnen een aantal locatie-eisen gesteld worden. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft onlangs laten weten dat een vestigingsplaats voor een Factory Outlet Center ten minste moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- het Factory Outlet Center moet gelegen zijn in een stedelijk knooppunt;
- het Factory Outlet Center moet een aansluiting hebben op het bestaande winkelgebied;
- er moet een goede bereikbaarheid zijn per openbaar vervoer.

Daarnaast zal er ook een adequate ontsluiting moeten zijn voor auto en fiets.

De locatie Centrum Noord zal aan deze eisen voldoen. Heerlen vormt samen met een aantal omliggende gemeenten een stadsgewest. Het gebied is bovendien gelegen op geringe (loop-)afstand van het bestaande stadscentrum. Bovendien is er sprake van een fijnmazig netwerk van bussen en een verbindend netwerk van treinen. In het voorstel van de NS voor de exploitatie van de hogesnelheidstrein wordt het station van Heerlen opgenomen in het Intercitynetwerk Max. Op dit netwerk zullen snelle nieuwe treinen (maximaal 160 km/h) gaan rijden, die op bepaalde trajecten geïntegreerd zullen worden met de hogesnelheidslijnen. Daardoor is Heerlen ook van buiten de regio goed te bereiken met het openbaar vervoer.

Bereikbaarheid autoverkeer

Het gebied waar het Factory Outlet Center zal worden gerealiseerd, is goed bereikbaar vanaf de N281 (Antwerpseweg) en de aantakende structuur Beersdalweg, Kloosterweg, Looierstraat. Het wegennet zoals dat door de bezoekers van het Factory Outlet Center zal worden gebruikt is opgenomen in figuur 2.2.

In de huidige situatie doen zich in de spitsuren afwikkelingsproblemen voor op de Beersdalweg - Kloosterweg. Door de ontwikkelingen zoals die in het voorgaande zijn verwoord, zal de verkeersdruk op deze wegen en op het wegennet in en rond het centrum toenemen. Om de huidige en toekomstige problemen op te lossen, zal een beleid worden gevoerd en zullen maatregelen worden getroffen om de omvang van het autoverkeer te verminderen door de vervoerswijzen fiets en openbaar vervoer krachtig te stimuleren en dat gedeelte van het autoverkeer dat geen relatie heeft met de binnenstad en omgeving af te leiden naar wegen die daarvoor meer geschikt zijn c.q. door een selectieve uitbreiding van de infrastructuur voor het autoverkeer. Momenteel wordt hiernaar nader onderzoek verricht.

Over de te verwachten verkeersproductie en -attractie van Factory Outlet Centers is - omdat dit in Europa nog een relatief nieuwe voorziening is - nog weinig bekend. Daarnaast verschillen de locaties en bereikbaarheidsvoorzieningen van de bekende FOC's onderling sterk. Om die reden zal in de fase van het opstellen van de MER aanvullend onderzoek plaatsvinden naar de te verwachten aantallen bezoekers, de ver-

voerswijzeverdeling, het aantal personen per auto (als gemiddelde), de omvang van de opgeroepen autobewegingen en de tijdstippen waarop maximale verkeersbewegingen plaatsvinden. Door vergelijking en beredenering zullen uitgangspunten worden geformuleerd met betrekking tot bovengenoemde aspecten, die met elkaar de omvang van de te verwachten verkeersbewegingen bepalen. Belangrijk daarbij is dat de maximale invloed van het openbaar vervoer wordt bepaald en van bijbehorende maatregelen wordt voorzien. Niettemin blijft de auto voor de bereikbaarheid van het Factory Outlet Center verreweg het belangrijkste.

Bereikbaarheid openbaar vervoer

Treinverbindingen

Heerlen is een intercitystation en wordt ontsloten door de treinverbindingen Heerlen - Sittard - Den Haag, Kerkrade - Heerlen - Maastricht en Aachen - Heerlen.

De frequentie van de intercity richting het noorden is één keer per uur. Tevens is er een stoptrein richting Sittard met een frequentie van één keer per uur, alwaar overstapt kan worden op de intercity naar Amsterdam. De lijn Heerlen - Maastricht - Eijsden wordt bereden door zowel een stop- als een sneltrein. Deze twee treinen tezamen hebben een frequentie van twee keer per uur. De lijn tussen Heerlen en Kerkrade wordt bereden door stoptreinen en heeft een frequentie van twee stoptreinen per uur. Na 19.00 uur heeft de trein een frequentie van nog slechts één keer per uur. De lijn Heerlen - Aachen heeft een frequentie van één stoptrein per uur.

Busverbindingen

Momenteel rijden in Heerlen vier stadsdiensten en wordt de gemeente door 25 streekdiensten ontsloten. Tevens zijn er twee streeklijnen richting Aachen/Duitsland. Een directe verbinding met België is niet aanwezig. Het station van Heerlen is een belangrijk overstappunt tussen bus en trein in de regio.

Light rail

Naast de eerdergenoemde aansluiting op het Intercitynetwerk Max zal er ook geïnvesteerd worden in het regionale railvervoer. Potentiële light-railverbindingen worden of zijn onderzocht. De huidige plannen zullen gefaseerd worden gerealiseerd. In de eerste fasen gaat het om:

- Ontwikkeling van een light-railverbinding in oost-westrichting tussen Maastricht, Heerlen en Kerkrade. Er wordt gebruikgemaakt van bestaand spoor. De planning is uitgegaan van ingebruikname in 2003.
- Een light-railverbinding vanaf het NS-station Heerlen via het themacentrum Wonen (In de Cramer) en verder.
- Verbinding Heerlen - grensoverschrijdend bedrijventerrein - Aachen

Deze hoogwaardige vorm van openbaar vervoer zal de bereikbaarheid voor de Heerlense binnenstad en omgeving per openbaar vervoer in belangrijke mate vanuit de regio verbeteren.



Bereikbaarheid fietsverkeer

Naast de bereikbaarheid voor de auto en het openbaar vervoer is de bereikbaarheid van het Factory Outlet Center voor de fiets van belang. Voor bezoekers vanuit Heerlen, Landgraaf, Hoensbroek en Kerkrade ligt het Factory Outlet Center op fietsafstand. De fietsstructuur is vooral in en rond het centrum goed ontwikkeld en zal in de plannen voor Centrum Noord worden uitgebreid en kwalitatief worden verbeterd.

Aanwezige parkeercapaciteit

Een eerste indicatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen is circa 800. Dit cijfer is gerelateerd aan de omvang van het parkeerterrein van het studiegebied. Naast parkeerplaatsen voor de auto zullen er ook parkeerplaatsen voor bussen gerealiseerd moeten worden. De verwachting is dat het Factory Outlet Center ook veel georganiseerde reizen zal aantrekken. Bij het hiervoor genoemde aantal is ervan uitgegaan dat er in hoge mate sprake zal zijn van een vorm van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld omdat bezoekers van het Factory Outlet Center ook kunnen parkeren bij andere voorzieningen elders in het Centrum Noord-gebied. Het is gewenst om zoveel mogelijk parkeerlocaties in het gebied met elkaar te combineren, zodat er efficiënt met de beschikbare ruimte omgegaan wordt. In het MER dient verder onderzocht te worden welke combinaties denkbaar zijn, wat de omvang zou moeten zijn van het aantal parkeerplaatsen en welk parkeerregime wenselijk is in Centrum Noord.

Tijdscomplementair bezoek

Een eerste belangrijk gegeven van de Centrum Noord-ontwikkeling is de uitstekende openbaar-vervoerbereikbaarheid van de locatie door de nabijheid op loopafstand van het Centraal Station en het regionaal busknooppunt en daarnaast door de voorgenomen ontwikkeling van een regionaal light-railsysteem.

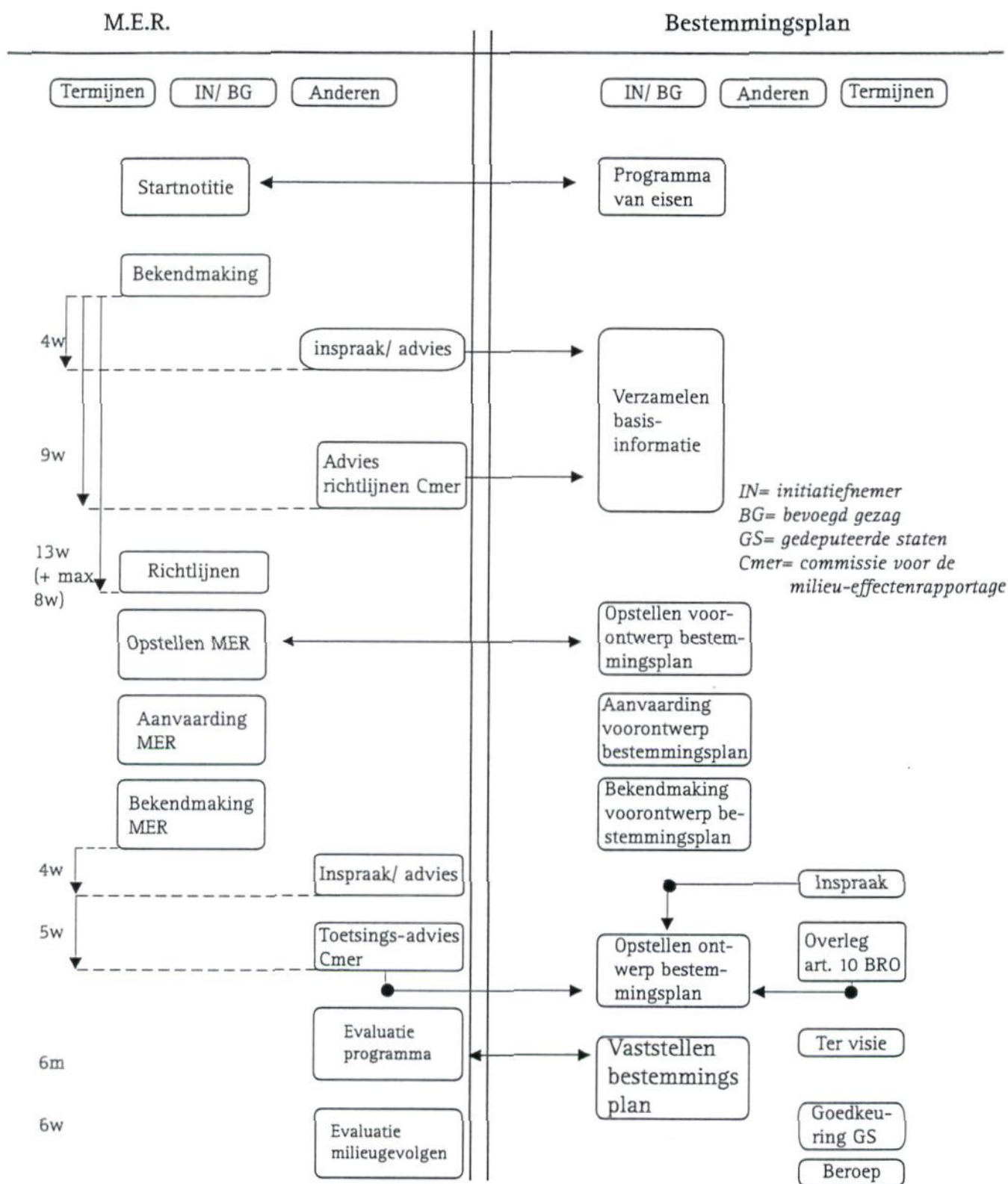
Een tweede gegeven van grote betekenis is het multifunctionele programma met sterke tijdscomplementaire werking. Er worden diverse, ook niet MER-plichtige, bezoekerstrekkende functies gerealiseerd die op uiteenlopende momenten hun piekbezetting hebben. Hieronder worden piekbelastingen van verkeersbewegingen gespreid en kan in hoge mate dubbelgebruik van parkeervoorzieningen worden bereikt. Het Factory Outlet Center voegt op het piekmoment van andere functies (kantoren, bioscoop, uitgaansvoorzieningen) in slechts beperkte mate extra overlast toe. Daarentegen vindt een spreidend effect plaats naar minder drukke momenten waardoor effectief gebruik wordt gemaakt van diverse reeds aanwezige infrastructurele voorzieningen.

2.5 Alternatieven

In het MER zullen de volgende alternatieven voor het te realiseren Factory Outlet Center in beschouwing worden genomen:

1. Het nulalternatief

In het nulalternatief wordt de autonome ontwikkeling van het studiegebied uitgevoerd zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd.



KIN00301/99-06/Lrb

Figuur 3.1: Procedureschema M.E.R. en bestemmingsplan



2. Het planalternatief

In het planalternatief is de voorgenomen activiteit, de realisatie van het Factory Outlet Center in Heerlen, uitgewerkt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in een aantal varianten:

- een variant waarbij de effecten van een normale situatie worden onderzocht en waar mogelijk berekend op een werkdag;
- een variant waarbij de effecten van een veel voorkomende situatie worden doorberekend (bijvoorbeeld een zaterdag);

Deze varianten kunnen worden gezien als scenario's die bij hun beschrijving en effectbepaling duidelijkheid geven over de 'bandbreedte' van optredende effecten.

3. Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma)

Er zal, mede op basis van de resultaten van de alternatieven 1 en 2, een alternatief worden ontwikkeld dat gericht is op het voorkomen/beperken van de verkeers(leefbaarheids)problemen en de bereikbaarheidsproblemen. Bij dit alternatief zullen, uitgaande van de beschreven locatie en omvang daarvan, maatregelen ter stimulering van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer behoren. Het gaat om een pakket maatregelen in combinatie met autoregulerende maatregelen.

Voorgesteld wordt om het bepalen van de effecten van deze alternatieven vooral te richten op verkeer en de milieugevolgen daarvan. Aspecten zoals bodem, water, ecologie en landschap, duurzaamheidsaspecten en stedenbouw worden wel beschreven, doch moeten worden gezien in de totale planvorming van het gebied Centrum Noord.

Studiegebied

De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de invloed van het verkeer dat door het Factory Outlet Center wordt veroorzaakt. Als studiegebied wordt beschouwd het gebied zoals afgebeeld in figuur 2.2. Voor de overige aspecten beperkt het studiegebied zich tot het gebouw van het Factory Outlet Center.



3 Procedures en besluiten

Procedure milieu-effectrapportage

De procedure voor de m.e.r. is weergegeven in figuur 3.1. De toezending van deze startnotitie, opgesteld door de initiatiefnemer (Multi Vastgoed), is het begin van de m.e.r.-procedure. Op basis van de startnotitie, de inspraakreacties en de adviezen van de Commissie m.e.r. (Cmer) en de overige adviseurs, stelt het bevoegd gezag (de gemeente Heerlen) vervolgens de richtlijnen voor het MER op.

Nadat het MER is opgesteld, zal dit bekendgemaakt worden en wordt de mogelijkheid geboden tot inspraak met betrekking tot de inhoud van dit rapport. Tevens wordt het rapport ter toetsing aan de Cmer gezonden en worden ten slotte de milieugevolgen geëvalueerd.

4 Effecten

4.1 Algemeen

De milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven zullen in het MER worden beschreven. In de studie naar de milieu-effecten van het Factory Outlet Center zijn vooral de milieu-effecten die door de verkeersaantrekkende werking van dit centrum worden veroorzaakt van belang. Deze zijn:

- bereikbaarheid van het gebied;
- gevolgen van het parkeren bij het Factory Outlet Center;
- geluidshinder als gevolg van de toename van het verkeer;
- luchtverontreiniging langs de weg.

In paragraaf 4.2 wordt een eerste indruk gegeven van de te onderzoeken verkeers-effecten.

4.2 Uitwerking verkeerseffecten

Bereikbaarheid van het gebied

De effecten voor de bereikbaarheid van het gebied zijn gericht op de directheid, snelheid, reisafstand en reistijd van de verschillende mogelijke vervoerswijzen, te weten auto, openbaar vervoer en fiets.

Gevolgen parkeren

Wat betreft de parkeersituatie wordt nader bestudeerd welke effecten de sterke verkeersaantrekkende werking van het Factory Outlet Center heeft op de parkeergelegenheid bij het centrum, het station en op het overige deel van het plangebied. Dit vindt plaats voor de verschillende alternatieven/varianten.

Milieu-effecten

Als gevolg van de toename van de verkeersintensiteiten op een aantal wegvakken, zal er sprake zijn van een toename van het aantal milieu-effecten. Het betreft hier een toename van de geluidshinder en luchtverontreiniging langs deze wegvakken. In het MER zullen deze effecten nader worden onderzocht voor de wegen waar sprake is van een toename van het autoverkeer als gevolg van het Factory Outlet Center met meer dan 20%.

Instrumentarium

Het berekenen van de toekomstige verkeerseffecten zal onder andere met behulp van het verkeersmodel van Heerlen worden gerealiseerd. Het model van Heerlen is voldoende fijnmazig om de verkeersbelastingen voor het gehele wegennet goed te berekenen. Het model is onderdeel van het grofmaziger regionale verkeers- en vervoersmodel en houdt dus optimaal rekening met bovenlokale ontwikkelingen.

Postbus 161
7400 AD Deventer

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer

Telefoon
0570 666 222
Fax
0570 666 888

E-mail
goudappel@goudappel.nl
Internet
www.goudappel.nl