



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Fortuna Stadion e.o. te Sittard-Geleen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

23 april 2009 / rapportnummer 2124-95



1. OORDEEL OVER HET MER

De Afbouw Stadion B.V. en de Afbouw Stadion Omgeving B.V. hebben het voornemen om rond het Fortuna Stadion activiteiten te ontwikkelen op het gebied van sport, (sport)retail, leisure, horeca, onderwijs en kantoren. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken is een herziening van het huidige bestemmingsplan nodig. Hiertoe wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. De gemeenteraad van Sittard-Geleen is bevoegd gezag voor de herziening van het bestemmingsplan.¹

De Commissie is van mening dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is voor besluitvorming over het bestemmingsplan Fortuna Stadion e.o. Het is een toegankelijk en overzichtelijk MER. Het kaartmateriaal is echter niet goed leesbaar. In het algemeen zijn effectbeschrijvingen voldoende, maar mitigerende maatregelen waartoe besloten zou moeten worden om gesignaleerde knelpunten op te lossen (verkeer en vervoer, parkeren, en de geluidsbelasting ter plaatse van de school), zijn niet of nauwelijks uitgewerkt. Het MER laat daarmee nog veel over aan het bevoegd gezag om in een later stadium uit te werken.

Uit het MER blijkt dat er als gevolg van het voornemen (en de autonome ontwikkeling) knelpunten ontstaan in de afwikkeling van het autoverkeer en het parkeeraanbod. Daarnaast blijkt het voornemen de afwikkeling en veiligheid van langzaam verkeer negatief te beïnvloeden. Kansen voor langzaam verkeer en voor het openbaar vervoer worden (vooralsnog) niet benut. Maatregelen om deze knelpunten op te lossen (zoals uitbreiden van het fietsnetwerk en opwaarderen kruispunten) worden in het MER wel genoemd, maar niet concreet uitgewerkt. Hierdoor heeft de Commissie de effectiviteit en de realiseerbaarheid van deze maatregelen niet kunnen beoordelen. Omdat eventueel te treffen maatregelen niet onder de verantwoordelijkheid vallen van de initiatiefnemers, beschouwt de Commissie het ontbreken van informatie op deze punten niet als essentieel.

Bij de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting zijn niet alle relevante wegen beschouwd. In het MER zijn uitsluitend die wegen beschouwd waarbij een relevante wijziging optreedt van de verkeerintensiteit ten gevolge van het initiatief, aangevuld met de Bergerweg. Op sommige locaties zal de gecumuleerde geluidbelasting daardoor zijn onderschat.

Uit het MER blijkt dat het groepsrisico aanzienlijk toeneemt als gevolg van het voornemen. De Verantwoording Externe Veiligheid is in het MER niet opgenomen en is in de toetsing van het MER door de Commissie dus ook niet meegenomen. De Commissie gaat er van uit dat de Verantwoording vóór de besluitvorming bij het bestemmingsplan is gevoegd.

¹ Voor technische informatie over de m.e.r.-procedure, de rol van de Commissie, samenstelling van de werkgroep en een overzicht van de door de initiatiefnemer aangeleverde stukken wordt verwezen naar bijlage 1. In bijlage 2 is een overzicht van de zienswijzen opgenomen.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Bezoekersaantallen

In het MER is op basis van kengetallen een onderbouwing gegeven van het bezoekersaantal per alternatief. Uit een vergelijking van de voorziene bezoekersaantallen met bezoekersaantallen van vergelijkbare andere initiatieven, blijkt dat de voorziene bezoekersaantallen aan de hoge kant zijn. De Commissie deelt deze constatering. Dit betekent dat met de gegeven bezoekersaantallen van het maximum alternatief in ieder geval de *worst case* van milieueffecten beschreven wordt.

2.2 Verkeer en vervoer

Autoverkeer

In het MER (en een aanvullende toelichting op de wegcapaciteiten²) wordt correct inzichtelijk gemaakt wat de huidige verkeerssituatie is, wat de verkeerssituatie in de referentiesituatie is en wat de verkeerssituatie is als gevolg van de verschillende alternatieven.

Uit het MER blijkt dat er enkele in de autonome ontwikkeling verwachte knelpunten in de afwikkeling van het autoverkeer, (licht) zullen worden vergroot als gevolg van het voornemen. Daarnaast zullen er nieuwe knelpunten ontstaan. Het uitgangspunt bij de effectbepaling is dat de infrastructuur niet wijzigt.

In het MER worden enkele mogelijke mitigerende maatregelen voorgesteld om de knelpunten in het autoverkeer op te lossen:

- het opwaarderen van wegvakken en kruispunten;
 - het stimuleren van fietsverkeer met aanpassingen aan de infrastructuur en extra voorzieningen;
 - het vergroten van de bereikbaarheid van het gebied met openbaar vervoer.
- Deze maatregelen worden in het MER niet concreet uitgewerkt waardoor niet inzichtelijk wordt in welke mate de maatregelen effectief zijn. De Commissie acht het evenwel aannemelijk dat met de genoemde mitigerende maatregelen de knelpunten als gevolg van het voornemen kunnen worden opgelost. Of de maatregelen ook haalbaar en (ruimtelijk) mogelijk zijn, heeft de Commissie daarbij niet kunnen beoordelen.

■ De Commissie adviseert om bij de verdere uitwerking van het voornemen een gevoeligheidsanalyse uit te voeren, op basis waarvan de effectiviteit van de maatregelen nader kan worden beoordeeld en indien gewenst, maatregelen getroffen kunnen worden. Beschouw daarbij ook de herkomst van het autoverkeer om te bepalen in hoeverre dit vervangen kan worden door fietsverkeer en openbaar vervoer.

Parkeren

Uit het MER blijkt dat op basis van het huidige plan er een dermate groot tekort aan parkeerplaatsen is dat omliggende wijken hiervan overlast zullen ondervinden. Extra parkeervoorzieningen om dit tekort op te lossen zijn in het MER niet uitgewerkt. Wel worden zij als voorwaarde voorgesteld voor de bouwvergunning. In het ontwerp-bestemmingsplan zijn hiertoe bepalingen

² Deze heeft de Commissie ontvangen in een mailwisseling.

opgenomen waarmee burgemeester en wethouders eisen kunnen stellen aan het aantal te realiseren (extra) parkeerplaatsen.

- De Commissie adviseert de mogelijkheden voor de aanleg van extra parkeervoorzieningen nader uit te werken ten behoeve van de bouwvergunning.

Langzaam verkeer en openbaar vervoer

Uit het MER blijkt dat de wegenstructuur en voorzieningen (aparte fietspaden, stallingsplaatsen etc.) voor fietsers niet worden uitgebreid/ aangepast. Het netwerk van fietspaden houdt daarmee, evenals in de huidige situatie, een beperkte aansluiting op het netwerk buiten het plangebied en het blijft intern niet sluitend. Met een toename van de hoeveelheid fietsverkeer en autoverkeer, vermindert bovendien de verkeersveiligheid.

Ten aanzien van openbaar vervoer wordt in het MER aangenomen dat het aanbod zal toenemen naarmate er vanuit het gebied een grotere vraag ontstaat. Het effect op de bereikbaarheid van het gebied met openbaar vervoer wordt in het MER daarom neutraal beoordeeld.

De Commissie acht het echter niet onwaarschijnlijk dat (private) vervoersbedrijven zich terughoudend zullen opstellen bij het opzetten van nieuwe lijndiensten als deze (nog) niet rendabel zijn. Bovendien kan juist als gevolg van het ontbreken van een dienst, de vraag ernaar onderschat worden omdat deze mede afhankelijk is van het aanbod van die dienst.³ Omdat het aanbod van openbaar vervoer dus niet automatisch meegroeit met de potentiële vraag, zijn maatregelen nodig om een neutraal effect te sorteren op het gebied van openbaar vervoer.

Ter vermindering van de verkeers- en parkeerdruk wordt gesteld dat het gebruik van het openbaar vervoer (OV) gestimuleerd kan worden door in te zetten op voor- en natransport vanaf het station. In het MER is niet onderzocht welke maatregelen op dit gebied mogelijk zijn en wat het effect hiervan is op de verkeers- en parkeerdruk.

De Commissie constateert dat in het MER maatregelen ter bevordering van de bereikbaarheid van het gebied voor langzaam verkeer en openbaar vervoer, niet concreet zijn uitgewerkt en niet zijn voorzien. Zij beschouwt dit als een gemiste kans.

- De Commissie onderschrijft de conclusie in het MER dat met maatregelen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer de bereikbaarheid van het gebied verbeterd kan worden en de knelpunten voor het autoverkeer en de parkeerdruk verminderd kunnen worden. Zij adviseert daarom het bevoegd gezag, mede gezien de in het MER beschreven beleidsuitgangspunten⁴, mogelijkheden te onderzoeken ter bevordering van het openbaar vervoer en ter bevordering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor langzaam verkeer.

Bereikbaarheid van het gebied voor hulpdiensten

In het MER worden geen maatregelen voorzien ten behoeve van de bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied voor hulp- en veiligheidsdiensten.

³ Het huidige buslijnnet kent bijvoorbeeld geen directe verbinding tussen het plangebied en Geleen. De vraag is wanneer een vervoersbedrijf op dit traject uit zicht zelf een rechtstreekse verbinding zou aanbieden.

⁴ Het voornemen is beleidsmatig ingekaderd in de Stadsvisie waarin de wens is vastgelegd om het Middengebied tussen Sittard en Geleen te transformeren tot een centrale en verbindende schakel tussen de twee kernen. Daarnaast zijn ten aanzien van duurzaamheid doelen geformuleerd om het langzaam verkeer en het openbaar vervoer te stimuleren.

Vanwege het toenemen van knelpunten in de afwikkeling van het autoverkeer (zowel in de referentiesituatie als bij de verschillende alternatieven), wordt het effect van het voornemen als licht negatief beoordeeld.

- De Commissie adviseert dit effect mee te wegen in de Verantwoording Externe Veiligheid en zo nodig maatregelen te treffen.

2.3 Geluid

Industrielawaai

De voorgenomen inrichtingen zullen naar verwachting ressorteren onder het Activiteitenbesluit. Voor de geprojecteerde inrichtingen wordt in het MER op basis van een maximaal toegestane geluidsbelasting van 50 dB(A) op een afstand van 50 meter van de inrichting, een maximaal toelaatbaar geluidsvermogen per inrichting bepaald. De Commissie constateert dat de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit in de onderhavige situatie niet gelden op 50 meter afstand van de inrichting, maar ter hoogte van de nabijgelegen geluidgevoelige bestemmingen (buitenplanse geluidgevoelige bestemmingen liggen verder weg dan 50 meter).⁵ De maximaal toelaatbare geluidsvermogens op basis daarvan liggen feitelijk dus hoger dan in het MER beschreven.

Daarbij dient tevens in aanmerking genomen te worden dat het maximaal toelaatbare geluidsvermogen *per inrichting* wordt bepaald, en dat daarom de geluidsbelasting van alle inrichtingen ter hoogte van geluidgevoelige bestemmingen *in cumulatie* in theorie meer kan zijn dan 50 dB(A). De Commissie acht het echter niet aannemelijk dat (alle) voorgenomen inrichtingen in de onderhavige situatie een geluidsvermogen zullen emitteren dat gelijk is aan het maximaal toelaatbare geluidsvermogen. In de praktijk zal deze geluidemissie aanzienlijk lager zijn.

Overigens is bij het bepalen van het gecumuleerde industrielawaai vanuit het plangebied geen rekening gehouden met het geluid afkomstig van het stadion.

Uitgaande van het huidige gebruik van het stadion⁶ en de in het MER gehanteerde maximale geluidsvermogens per inrichting, is de Commissie echter van mening dat de geluidsbelasting zoals beschreven in het MER, als basis kan dienen voor de besluitvorming.

- Voor het bepalen van de noodzakelijke geluidsbeperkende maatregelen voor de te realiseren school (en eventueel andere geluidgevoelige bestemmingen binnen het plangebied⁷), adviseert de Commissie om rekening te houden met de bovengenoemde overwegingen.

Wegverkeerslawaai

In het MER wordt de geluidsbelasting van het wegverkeer bepaald tengevolge van wegen waar de verkeersintensiteit (ongeveer) met 30 % toeneemt of 20 % afneemt ten gevolge van het initiatief. Voor het bepalen van de gecumuleerde geluidssituatie, dienen echter alle relevante wegen te worden beschouwd die invloed hebben op het studiegebied. Door het ontbreken van geluidsbijdrage van enkele wegen zal op sommige locaties sprake kunnen zijn van een onderschatting van de gecumuleerde geluidsbelasting. Voor de gecumuleerde ge-

⁵ De grenswaarden op 50 meter afstand van de inrichting gelden alleen voor gezoneerde bedrijventerreinen.

⁶ Dit zijn 18 voetbalwedstrijden per jaar, met een publiek van ca. 2000 personen. (Mondelinge mededeling van het bevoegde gezag.)

⁷ Zie hiervoor ook de zienswijze opgesteld door Kerckhoffs advocaten, nr. 5 in bijlage 2 van dit advies.

luidsbelasting gelden echter geen geluidgrenswaarden op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen. Wel worden eventuele eisen ten aanzien van gevelwering van geluidgevoelige bestemmingen bepaald op basis van deze gecumuleerde geluidsbelasting.

- De Commissie adviseert ten behoeve van eventuele gevelwering van geluidgevoelige bestemmingen de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van alle relevante wegen⁸ voor het studiegebied opnieuw te bepalen.

2.4 Archeologie

In 2005 is door RAAP bureauonderzoek en inventariserend booronderzoek uitgevoerd naar aanwezige archeologische waarden in het gebied. Op basis daarvan werd vervolgonderzoek in delen van het plangebied⁹ noodzakelijk geacht voor de planrealisatie. De richtlijnen voor het MER laten toe dat dit onderzoek wordt uitgesteld tot na het vaststellen van het bestemmingsplan, mits beargumenteerd kan worden dat de inrichting van het plangebied de archeologische waarden niet zal aantasten.

Het vervolgonderzoek is nog niet uitgevoerd. Het MER stelt dat archeologische waarden waarschijnlijk niet 'in situ' kunnen worden bewaard. Het vervolgonderzoek is geborgd in een aanlegvergunningstelsel in het bestemmingsplan. Dit is niet conform de richtlijnen.¹⁰ In de verschillende alternatieven en in het bestemmingsplan zijn echter bebouwingspercentages voorzien tot 80 en 100 %. Afwegingen om bepaalde delen van bebouwing uit te sluiten teneinde aanwezige archeologische waarden te behouden lijken daarom niet of nauwelijks aan de orde. Daarom kan de Commissie instemmen met de voor het MER gevolgde handelswijze.

- De Commissie adviseert het vervolgonderzoek voor archeologie in een zo vroeg mogelijk stadium in het vervolgtraject uit te voeren. In het geval dat de bebouwingspercentages lager zijn dan maximaal, kan dan met het ontwerp van de inrichting mogelijk alsnog rekening gehouden worden met het behoud van archeologische waarden 'in situ'.

2.5 Externe Veiligheid

Uit het MER blijkt dat in geen van de alternatieven de contour van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico zal worden overschreden.

Voor het groepsrisico blijkt dat de oriëntatiewaarde zowel in de referentiesituatie als bij de verschillende alternatieven zal worden overschreden. Met name in het maximum alternatief neemt de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico aanzienlijk toe (tot een factor 15 van de oriëntatiewaarde).

In een eerder stadium is een Verantwoording Externe Veiligheid doorlopen en een zonering opgesteld waaraan nieuwe planontwikkeling moet voldoen. Deze

⁸ Dit betreft met name de geluidsbelasting op de woonwijk Sanderbout van de wegvakken Westelijke Randweg (tussen de Middenweg en de Rijksweg Zuid) en de Middenweg (tussen de Veestraat en Rijksweg Noord).

⁹ De delen van het gebied waarin de grond relatief onverstoorde is.

¹⁰ De richtlijnen stellen immers ofwel dat het archeologisch onderzoek dient te zijn opgenomen in het MER, ofwel dat in het MER beargumenteerd moet worden dat archeologische waarden niet zullen worden aangetast (behoud in situ).

Verantwoording Externe Veiligheid wordt nu geactualiseerd ten behoeve van het initiatief. Omdat deze geactualiseerde Verantwoording nog niet beschikbaar is, wordt in het MER uitgegaan van de voorgaande Verantwoording en de daaruit voortkomende zonering. In het MER wordt bovendien gesteld dat het nieuwe Verantwoordingsrapport vóór de besluitvorming over het bestemmingsplan beschikbaar is. Eventuele consequenties hieruit voor het voornemen zullen worden doorvertaald in het ruimtelijke ordeningstraject.

Daarmee voldoet het MER niet aan de door de gemeente vastgestelde richtlijnen, maar wel aan de wettelijke eisen van de Verantwoordingsplicht Externe Veiligheid. De Commissie ziet dit daarom niet als een essentiële tekortkoming van het MER.

■ De Commissie onderstreept gezien de aanzienlijke toename van het groepsrisico het belang van consultatie van de hulp- en veiligheidsdiensten, opname van de geactualiseerde Verantwoording Externe Veiligheid bij het bestemmingsplan vóór de besluitvorming en een doorwerking van de consequenties van deze Verantwoording in het bestemmingsplan. Ga hierbij ook in op de in het plangebied aanwezige aardgas-transportleidingen.¹¹

Voorts worden in het MER enkele suggesties gegeven voor risicobeperkende maatregelen op basis waarvan de nieuwe verantwoording zal worden opgesteld.

■ De Commissie adviseert dat bij het opstellen van het Verantwoordingsrapport, in aanvulling op de genoemde risicobeperkende maatregelen, ingegaan wordt op aspecten zoals de zelfredzaamheid van in het gebied aanwezige personen en de bestrijdbaarheid van een eventuele ramp.¹²

¹¹ Zie hiervoor de zienswijze van de Gasunie, nr. 3 in bijlage 2 van dit advies.

¹² Zie ook Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (Ministerie VROM, 2007).

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Afbouw Stadion B.V. en Afbouw Stadion Omgeving B.V.

Bevoegd gezag: gemeenteraad van de gemeente Sittard-Geleen

Besluit: vaststellen van een bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 10.1

Activiteit: het ontwikkelen van activiteiten op het gebied van sport, retail, leisure, horeca, onderwijs en kantoren rond het Fortuna stadion te Sittard.

Betrokken documenten:

- Milieueffectrapport Fortuna Stadion e.o. (Arcadis, januari 2009);
- Bestemmingsplan Fortuna Stadion e.o. (Arcadis, januari 2009);
- Milieuvergunning Fortuna Stadion. (Gemeente Sittard-Geleen, 1998).

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in: "De Trompetter" d.d. 18 juni 2008

aanvraag richtlijnenadvies: 18 juni 2008

ter inzage legging startnotitie: 18 juni t/m 30 juli 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 19 augustus 2008

richtlijnen / notitie reikwijdte en detailniveau vastgesteld: 18 september 2009

kennisgeving MER in "De Trompetter" d.d. 11 februari 2009

aanvraag toetsingsadvies: 17 februari 2009

ter inzage legging MER: 12 februari t/m 25 maart 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 23 april 2009

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER 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.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing. E.H.A. de Beer

drs. D.F.J. Bel

ir. M.J. Fabery de Jonge

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

ir. D. Wiebes

drs. H. Woesthuis (secretaris)

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Brinkhof advocaten, namens Vereniging Eigenaren van Commerciële Ruimten in de Salmstraat, Geleen
2. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort
3. N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen
4. KBS Accountants, Geleen
5. Kerckhoffs Advocaten Maastricht/Geleen, namens Plus Vastgoed BV te De Bilt; Ronald de Bruijn Sport BV te Sittard; Marmini Geleen BV te Geleen; Schuitema Vastgoed BV te Amersfoort; Supermarkt Hilkens Sittard BV te Sittard; Super de Boer Moonen te Sittard; Ruud Camps Holding BV te Sittard; Galago Trading BV te Limbricht; De Stichting Ondernemers Binnenstad Sittard te Sittard; Foodspec Cadier en Keer BV te Buchten; Rupa BV te Maastricht; Hertogsland BV te Maastricht; Do-Ti BV te Maastricht
6. Matchpoint Sports Geleen, Geleen
7. MKB Limburg afdeling Westelijke Mijnstreek, Venlo
8. ProRail, Eindhoven
9. WML, Maastricht

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Fortuna Stadion e.o. te Sittard-Geleen

De Afbouw Stadion B.V. en de Afbouw Stadion Omgeving B.V. hebben het voornemen om rond het Fortuna Stadion activiteiten te ontwikkelen op het gebied van sport, (sport)retail, leisure, horeca, onderwijs en kantoren. Voor de besluitvorming over de benodigde herziening van het bestemmingsplan is een MER opgesteld. De gemeenteraad van Sittard-Geleen is het bevoegd gezag in deze besluitvorming. In dit toetsingsadvies geeft de Commissie voor de m.e.r. weer of het MER de benodigde informatie bevat voor de besluitvorming.

ISBN: 978-90-421-2690-9



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

