

Milieueffectrapport Bestemmingsplan Jazz City, Roermond

Definitief

Jazz City Leisure BV, Jazz City BV en MGE-RB Roermond phase 4 BV

juni 2013
Definitief

Milieueffectrapport Bestemmingsplan Jazz City, Roermond

Definitief

dossier : BA4427

registratienummer : IS-MA20130432

versie : 3

classificatie : Openbaar

Jazz City Leisure BV, Jazz City BV en MGE-RB Roermond phase 4 BV

juni 2013

Definitief

SAMENVATTING

Aanleiding

Jazz City Leisure BV, Jazz City BV en MGE-RB Roermond Phase 4 BV, hebben het voornemen in Roermond het plan Jazz City te realiseren. Het betreft de herontwikkeling van een deel van het gebied dat van oudsher 'Stadsweide' wordt genoemd, gelegen ten noorden van de N280 langs de Maas in Roermond. Hiervoor wordt een nieuw bestemmingsplan "Jazz City" opgesteld. Het plan voorziet in het veranderen van een deel van het bedrijventerrein 'Willem-Alexander' tot een aantrekkelijk leefgebied met een Designer Outlet (hierna DOC)¹- en leisuervoorzieningen, woningen, een hotel, horeca, gebouwde parkeervoorzieningen en openbare ruimte. Onderdeel van Jazz City is de uitbreiding van het Designer Outlet Centre. Zie Figuur 0-1 voor het plangebied en de planonderdelen. Vooruitlopend op het bestemmingsplan is voor één deel, Roermond Yumble (voorheen Cartoon Studios genaamd en als zodanig genaamd in enkele figuren in voorliggend rapport en in enkele rapporten waarnaar verwezen wordt), een omgevingsvergunning met planologische afwijking aangevraagd.

Figuur 0-1: Plangebied bestemmingsplan 'Jazz City' en planonderdelen (bron: gebaseerd op Ontwikkelingsvisie Jazz City/City Meadow, juni 2012)



Bij het bestemmingsplan is voorliggend MER opgesteld. De voorziene activiteiten in het plangebied van Jazz City worden genoemd in bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage. De activiteiten overschrijden echter niet de drempelwaarden van de in bijlage D genoemde activiteiten. Het plan is strikt genomen niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Wel bestaat de plicht tot een vormvrije m.e.r.-beoordeling, waaruit de noodzaak van een (volledige) m.e.r. kan voortkomen. In samenhang beschouwd met het in de tijd eerder mogelijk te maken en m.e.r.-beoordelingsplichtige themapark Roermond Yumble, trekken de activiteiten in het bestemmingsplan een groot aantal extra bezoekers naar het gebied (verwachting ruim 2 miljoen extra in 2020 t.o.v. huidig). Vanwege de daarmee samenhangende milieueffecten is geconcludeerd dat een volledige m.e.r.-procedure wordt doorlopen bij het bestemmingsplan Jazz City, waarin ook de eerder te vergunnen activiteiten in het plangebied zijn meegenomen.

¹ Daar waar in dit rapport, het bestemmingsplan, dan wel in de daarbij behorende rapporten, onderzoeken en bijlagen over de middelen dit bestemmingsplan mogelijk te maken winkelvevoorzieningen wordt gesproken wordt het DOC bedoeld.

Onderzochte alternatieven

In de m.e.r. zijn twee alternatieven onderzocht.

Het Jazz City Voorkeursalternatief

Dit is het plan zoals de initiatiefnemer dit voornemens is te ontwikkelen. De onderdelen van het plan zijn aangegeven in figuur 0-1. In het kort gaat het om:

- uitbreiding van het DOC met circa 18.375 m² bruto vloeroppervlak DOC, horeca en bijbehorende magazijnen.
- appartementen in de bovenste lagen van blokken A, B en C (in figuur 0-1). Het gaat om maximaal 330 appartementen in verschillende prijssegmenten.
- horeca met een bruto vloeroppervlakte van circa 2.000 m². Dit is gepland in blok C zoals weergegeven in figuur 0-1.
- Een hotel met circa 138 kamers (die middels een wijzigingsbevoegdheid wordt mogelijk gemaakt)
- een overdekt entertainment centre met hightech attracties (Roermond Yumble) met een bruto vloeroppervlakte van circa 9.000 m².
- In totaal worden circa 4.335 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deels onder de geplande bebouwing (woonblokken en Roermond Yumble) en op de grote parkeerplaats, Big Triangle genaamd. Hierin zijn 1.600 parkeerplaatsen inbegrepen die nodig zijn voor de autonome groei van de huidige opzet van het DOC (fases 1, 2 en 3).
- Diverse benodigde aanpassingen ten behoeve van de waterhuishouding (waaronder maatregelen t.b.v. hoogwaterveiligheid) en aanpassingen aan de infrastructuur.

Het Jazz City Plus-alternatief

Dit alternatief is gebaseerd op het Jazz City Voorkeursalternatief. Op basis van de uitgevoerde milieubeoordeling zijn in dit alternatief extra maatregelen (afgezien van wettelijk vereiste maatregelen) genomen om negatieve effecten van het voornemen op het milieu zo veel mogelijk te beperken. Het gaat om de volgende verschillen ten opzichte van het Jazz City Voorkeursalternatief beschreven:

- Openbaar vervoer: De 'shopbus' tussen de verschillende winkellocaties in Roermond verdwijnt in de autonome ontwikkeling. In het Plus-alternatief blijft deze gehandhaafd. Hierdoor worden bezoekers, met name vanuit Roermond, aangespoord om per openbaar vervoer naar Jazz City te reizen.
- Langzaam verkeer: Er wordt een extra langzaam verkeer verbinding aan de oostzijde van het plangebied gerealiseerd in de vorm van een voetgangers-/fietsverbinding ter hoogte van het kruispunt N280 – Mijnheerkensweg. Deze brug sluit aan op een fiets-/voetpad richting de meest oostelijke ingang van het DOC waar tevens een fietsenstalling wordt gerealiseerd in het Plus-alternatief. In de huidige situatie is ter hoogte van de Mijnheerkensweg een oversteek gelegen zonder verbinding richting het DOC. Deze oversteek verdwijnt volgens de autonome ontwikkeling. Ook bevat het Plus-alternatief een verbetering van de fietsroute over de Maashaven. Door een doortrekking van de fietsroute door Jazz City worden de fietsers van de rijbaan gehaald en verbetert het fietscomfort.
- Verkeersveiligheid: Op de Maashaven wordt een scheiding aangebracht tussen het autoverkeer en het fietsverkeer. In het Plus-alternatief wordt de fietsroute door het plangebied aangesloten op het fietspad komend vanuit de tunnel onder de N280 aan de westzijde van het plangebied. Hiermee wordt de verkeersveiligheid verhoogd. In het Plus-alternatief is tevens een fiets-/voetgangersbrug over het N280 kruispunt met de Mijnheerkensweg opgenomen. Deze brug is een verkeersveilige oplossing om een oostelijke toegang voor langzaam verkeer mogelijk te maken.
- Parkeren: In het Jazz City Plus-alternatief wordt het gelijke aantal parkeerplaatsen gerealiseerd als in het voorkeursalternatief. In het Plus-alternatief wordt met behulp van het parkeerverwijssysteem

een andere verdeling over de parkeerplaatsen gehanteerd. Getracht wordt eerst de parkeerplaatsen aan de oostzijde van het plangebied te vullen en vervolgens de garages aan de westzijde. Hiermee wordt de verkeersbelasting voor de huidige en toekomstige appartementen rondom de Maashaven beperkt en wordt, alleen als de overige parkeerplaatsen vol zijn, bewust verkeer naar de garages gestuurd.

- Geluid: In het Jazz City Voorkeursalternatief geldt dat ter plaatse van de nieuwe woningen hogere waardes moeten worden verleend vanwege industrielawaai en wegverkeerslawaai. Wel wordt aan de maximale ontheffingswaarde voldaan. Om deze situatie van hoge geluidbelasting te verminderen/voorkomen, wordt in het Plus-alternatief de geluidsuitstraling van industrieterrein Willem-Alexander verminderd. Dit betekent dat, op kosten van de ontwikkelende partij, de geluidsuitstraling van de maatgevende bedrijven wordt gereduceerd (bijv door geluidsschermen).
- Externe veiligheid: De aanwezige vuurwerkopslag wordt verplaatst naar buiten het plangebied, waardoor er een risicobron minder in het plan aanwezig is.
- Barrièrewerking: Door de eerder aangegeven nieuwe brug over de N280 gerealiseerd ter hoogte van de Mijnheerkensweg wordt de barrièrewerking van deze weg verminderd. Ook wordt extra aandacht besteed aan de verbinding aan de westzijde van het plangebied tussen het centrum van Roermond en Jazz City en het achterliggende landschap. Het verblijfsgebied en de route van/naar het centrum wordt verder vormgegeven zodat er een zichtbare relatie gelegd wordt tussen het centrum en Jazz City (in beleving vormt gebied meer één functioneel geheel).
- Natuur: Aanvullend op verplichte maatregelen, wordt de aantrekkelijkheid van het plangebied vergroot voor vleermuizen (zoals de watervleermuis) door het realiseren van lijnvormige groenelementen (bomenrijen) in het plangebied en een vleermuizenverblijfplaats aan de Maas (bijv. in één van de nieuwe gebouwen) die in verbinding staat met deze elementen. De uitstraling van licht richting de Maas wordt op zijn minst beperkt tot het huidige niveau door toepassing van armaturen die uitstraling richting Maas voorkomen/beperken.
- Water: Regenwater afkomstig van daken wordt benut door middel van een grijswatercircuit. Hierbij wordt het regenwater opgevangen in een ondergrondse opslagtank en kan het worden benut als bijvoorbeeld toiletspoeling of waswater. Na benutting wordt het water als vuilwater (droogweerafvoer) afgevoerd naar het vuilwaterriool. Deze maatregel bespaart drinkwater. Naast een grijswatercircuit worden in het plangebied waar mogelijk vegetatiedaken toegepast. Dit zorgt voor een vertraging in de afvoer van het regenwater naar het rioleringsstelsel en oppervlaktewater, maar kan ook een positieve bijdrage leveren aan hittestress in de stad (klimaatsontwikkelingen) en het geeft een groenere uitstraling aan het plangebied.

Beoordelingsmethode en milieueffecten

In het MER zijn de alternatieven van Jazz City beoordeeld op drie thema's: 'verkeer en vervoer', 'woon- en leefmilieu' en 'natuurlijk milieu'. Binnen deze thema's zijn milieuaspecten en beoordelingscriteria te onderscheiden. Per thema zijn de effecten van de referentiesituatie en alternatieven beschreven. Milieueffecten kunnen zowel tijdelijk als permanent optreden. Het accent ligt op de effecten die optreden als het themapark, het DOC en appartementen in gebruik zijn genomen. Voor de beoordeling van de effecten van de voorgenoemde activiteiten en de alternatieven is gebruik gemaakt van een plus-/ minwaardering via een 5-puntsschaal van – (negatief effect) tot + (positief effect). Daardoor kunnen de effecten van de alternatieven vergeleken worden. De alternatieven zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (de situatie als het plan niet doorgaat). De effecten van de referentie zijn per definitie neutraal. In onderstaande tabel is de effectbeoordeling voor alle milieuaspecten per criterium weergegeven.

Samenvattende tabel milieueffecten

Thema: Verkeer en vervoer			
Aspect	Criterium	JC VKA	JC Plus
Bereikbaarheid	Afwikking autoverkeer	0	0
	Openbaar vervoer	0	0/+
	Langzaam verkeer	0/+	+
	Landbouwverkeer	0	0
	Hulpdiensten	0	0
Verkeersveiligheid	Algemene verkeersveiligheid	0/+	+
Parkeren	Parkeerbalans plangebied	0/+	+
Thema: Woon- en leefmilieu			
Luchtkwaliteit	Maximale concentraties NO ₂ en PM ₁₀	0	0
	Maximale planbijdragen NO ₂ en PM ₁₀	0	0
Geluid	Wegverkeergeluid bestaande bebouwing	0	0
	Industriegeluid bestaande bebouwing	0	0
	Scheepvaartgeluid bestaande bebouwing	0	0
	Wegverkeersgeluid nieuwe bebouwing	0/-	0/-
	Industriegeluid nieuwe bebouwing	0/-	0
Externe veiligheid	Scheepvaartgeluid nieuwe bebouwing	0/-	0/-
	Plaatsgebonden risico	0	0
	Groepsrisico	-	-
Sociale aspecten	Aantal risicobronnen in en nabij plangebied	0	0/+
	Sociale veiligheid	0/+	0/+
	Barrièrewerking	0	+
Thema: Natuurlijk milieu			
Bodem en water	Bodemverontreinigingen	0/+	0/+
	Grondverzet	0/-	0/-
	Waterkwaliteit	0	0
	Waterkwantiteit	0/+	+
	Hoogwaterveiligheid	+	+
Natuur	Aantasting beschermde natuurgebieden	0	0
	Aantasting besch. planten- en diersoorten	0	0/+
Landschap/ stedenbouwkundige kwaliteit	Ruimtelijke samenhang	0/+	0/+
	Belevingswaarde	+	+
Cultuurhistorie en archeologie	Cultuurhistorische waarden	0	0
	Archeologische waarden	0	0

Op basis van voorgaande tabel met effecten, kan worden geconcludeerd dat beide alternatieven over het algemeen geen grote negatieve effecten hebben op de onderzochte milieuaspecten. Wanneer het een negatief effect betreft gaat het, op één criterium na, om een beperkt negatief effect (0/-). De meeste negatieve effecten treden op bij het thema woon- en leefmilieu. Als gevolg van het plan voldoet de geluidintensiteit ter hoogte van nieuwe woonbebouwing niet aan de voorkeursgrenswaarde en neemt het groepsrisico toe als gevolg van een toename van het aantal aanwezige mensen in het plangebied. Alleen op het criterium groepsrisico treedt een negatief effect op (-). Dit effect geldt voor beide alternatieven.

Het plan draagt positief bij aan de situatie in en rond het plangebied ten aanzien van het thema verkeer en vervoer. Ook treden er onder andere positieve effecten op ten aanzien van het natuurlijk milieu: waterkwaliteit, hoogwaterveiligheid en landschap/ stedenbouwkundige kwaliteit.

Wanneer beide alternatieven worden vergeleken blijkt dat het Jazz City Plus-alternatief op diverse criteria beter scoort dan het Jazz City Voorkeursalternatief. Het gaat daarbij meestal om een licht positief effect (0/+) tegenover een neutraal effect (0) of een positief effect (+) ten opzichte van een licht positief effect (0/+). Negatieve (of licht negatieve) effecten worden alleen weggelaten door het Plus-alternatief wanneer het gaat om industriegeluid op nieuwe bebouwing. In het Plus-alternatief wordt de geluidbelasting die optreedt op nieuw te bouwen woningen als gevolg van maatgevende bedrijven op het industrieterrein Willem-Alexander verlaagd. Daarnaast vormt het Plus-alternatief vooral een verbetering op criteria onder het thema verkeer en vervoer. Op deze thema's scoort het Jazz City Voorkeursalternatief overal neutraal of licht positief. De verbetering van neutraal (0) in het Voorkeursalternatief naar positief (+) in het Plus-alternatief op het criterium barrièrewerking onder het thema sociale aspecten wordt veroorzaakt door de aanleg van een brug voor fietsers en voetgangers over de N280 ter hoogte van de Mijnheerkesweg.

Voorkeursalternatief

Zoals blijkt uit het voorgaande scoort het Jazz City Plus-alternatief beter op diverse beoordeelde milieucriteria. Het gaat op één criterium na om criteria waarop het Jazz City Voorkeursalternatief neutraal of licht positief scoort. De verbeteringen die het Plus-alternatief biedt ten opzichte van het Voorkeursalternatief zijn niet noodzakelijk voor een beter uitvoerbaar bestemmingsplan. Het Jazz City Voorkeursalternatief wordt, op één uitzondering na, als geheel gekozen als voorkeursalternatief vanwege financiële uitvoerbaarheid en doelbereik en het ontbreken van grote negatieve (onoverkomelijke) effecten ten opzichte van het Plus-alternatief. De uitzondering betreft het treffen van enkele maatregelen ten behoeve vleermuizen, zoals opgenomen in het Plus-alternatief. Deze maatregelen zijn niet verplicht, maar de initiatiefnemer heeft aangegeven hier wel aan mee te willen werken.

Verplichte maatregelen voor uitvoerbaar Voorkeursalternatief

De milieuonderzoeken hebben inzicht gegeven in een aantal verplichte maatregelen/handelingswijzen voor een uitvoerbaar bestemmingsplan (om te kunnen voldoen aan wettelijke (milieu)eisen). Deze maatregelen moeten worden geborgd in het bestemmingsplan en zijn uitvoerig beschreven in het laatste hoofdstuk van het MER. Verplicht zijn maatregelen/handelingen ten aanzien van:

- Geluid: aanvraag hogere waarden voor nieuwe woningen vanwege industrielawaai en wegverkeerslawaai (voorkeursgrenswaarde wordt overschreden). Voor zowel wegverkeerslawaai als industrielawaai worden de maximale ontheffingswaarden niet overschreden. Tegelijkertijd met het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan wordt het ontwerp van het besluit tot vaststellen van hogere waarden ter inzage gelegd. Naast de motivering van de aanvraag wordt hierin een analyse beschreven van de mogelijke maatregelen en bijbehorende geluidsreducties. De technische uitwerking van de maatregelen vindt plaats in een later stadium (bijv. in kader van bouwvergunning),
- Externe veiligheid: Er geldt een plicht tot verantwoording van het groepsrisico (VGR) voor diverse risicobronnen. Het groepsrisico neemt toe t.o.v. de referentiesituatie (als gevolg van. grotere aantallen mensen in plangebied). Deze VGR is reeds opgesteld en is als bijlage bij het bestemmingsplan (bijlage 6) opgenomen.
- Bodem: Aangezien er bodemverontreinigingen aanwezig zijn in het plangebied, moet duidelijk zijn wat hiermee moet gebeuren voordat de voorziene functies gerealiseerd worden. Voor het gehele plangebied wordt een plan van aanpak opgesteld waarin is aangegeven hoe wordt omgegaan met welke verontreinigingen op het moment dat op een locatie van een verontreiniging,

- werkzaamheden in de bodem zijn gepland. Deze integrale aanpak zal de risico's op negatieve effecten van aanwezige bodemverontreinigingen verlagen.
- Water: Met het doorlopen van de watertoets heeft afstemming tussen het waterbelang en het bestemmingsplan plaatsgevonden (zie rapport Watertoets bij bestemmingsplantoelichting). Daaruit komen diverse maatregelen naar voren die nodig zijn voor een goede ruimtelijke ordening:
 - Voor het verleggen van de bestaande riolering moet aangetoond worden dat het verleggen van de riolering geen negatief effect heeft op het functioneren van het rioolstelsel. Ook moet getoetst worden of de riolering bestand is tegen de extra gronddruk door het ophogen van het plangebied.
 - Het afstromende regenwater van Big Triangle is onvoldoende schoon om rechtstreeks af te voeren naar oppervlaktewater en wordt afgevoerd via een olie-afscheider met een bergingsvoorziening die een neerslaggebeurtenis van 1 keer per 2 jaar kan verwerken (bui 08 van de Leidraad Riolering). Dit betekent een benodigde berging van 950 m³. Het overige water mag zonder voorzuivering worden geloosd op oppervlaktewater. De lozing van al het water is vergunningsplichtig in het kader van de Waterwet.
 - Hoogwaterveiligheid: de hoogwaterbeschermingsmaatregelen die voor het plangebied worden getroffen moeten robuust en toekomstgericht zijn. Daarom wordt een beschermingsniveau van 22,40 meter boven NAP gerealiseerd door ophoging van een groot deel van het plangebied en realisatie van een nieuwe waterkering voor bescherming van parkeergarage Big Triangle (naar verwachting ophoging bestaande Schipperswal). De locatie van de nieuwe waterkering, inclusief bijbehorende beschermingszones, moet opgenomen worden in de verbeelding en planregels van het bestemmingsplan. De huidige waterkering blijft minimaal gehandhaafd tot het moment dat de nieuwe waterkering en de ophoging zijn gerealiseerd en blijft mogelijk gehandhaafd als (water en grond)kering.
 - De bescherming van de bodembeschermingszone Roerdalslenk zone III is geregeld in de Provinciale Omgevingsverordening Limburg. Hier mag geen grond geroerd worden of dieper geboord worden dan 80 meter (bovenkant van Bovenste Brunsemklei), zodat er geen risico is op het verspreiden van de aanwezige bodemvervuilingen in het plangebied naar de watervoerende laag onder de diepe kleilagen.
 - Natuur: Een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is niet nodig mits rekening gehouden wordt met de (mogelijke) aanwezigheid van broedvogels en vleermuizen. Voorafgaand aan de ingreep moeten maatregelen worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken (zorgplicht Flora- en Faunawet). Het gaat om de volgende maatregelen:
 - Vleermuizen: tref mitigerende maatregelen voorafgaand en tijdens de sloop om eventuele schade te voorkomen. Ten behoeve van de werkzaamheden voor en tijdens de sloopwerkzaamheden door onaantrekkelijke omstandigheden (licht, kou, tocht) te creëren om vestiging van vleermuizen te ontmoedigen en de sloop van opstallen volgens een stappenplan en in gunstige perioden. Indien tijdens de sloop toch vleermuizen worden aangetroffen dient de sloop tijdelijk te worden stilgelegd. Bij de realisatie van de gebouwen worden voorzieningen zoals kasten opgehangen en lijnvormige beplantingen gerealiseerd in overleg met de gemeente.
 - Vogels: In de Flora en faunawet worden alle broedende vogels beschermd. Versturende werkzaamheden (t.a.v. nesten) dienen buiten de broedperiode uitgevoerd te worden of broedgevallen dienen voorafgaand aan de sloop uitgesloten te worden.
- De initiatiefnemers hebben aangegeven de maatregelen en aanbevelingen op te volgen, inclusief enkele (niet verplichte) maatregelen ten behoeve vleermuizen ná de bouw. Het gaat om voorzieningen voor vleermuizen (vleermuizenverblijfplaatsen) in de nieuw te bouwen opstallen. Dit

kan combinatie met het aanbrengen van lijnvormige groenelementen (bomenrijen) die in verbinding staan met de vleermuizenverblijfplaats(en).

- Archeologie: Archeologisch vervolgonderzoek is niet nodig. Wel moeten aangetroffen archeologische materialen en/of sporen altijd gemeld worden bij de gemeente Roermond (conform Monumentenwet 1988).

INHOUD

BLAD

SAMENVATTING	3	
1	INTRODUCTIE: JAZZ CITY MOGELIJK MAKEN	12
1.1	Aanleiding: een nieuw bestemmingsplan voor Jazz City	12
1.2	Doel van de m.e.r.-procedure	13
1.3	Waarom een m.e.r.-procedure voor Jazz City?	13
1.4	De m.e.r.-procedure	14
1.5	Rolverdeling: initiatiefnemer en bevoegd gezag	15
1.6	Mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen	15
1.7	Leeswijzer	15
2	JAZZ CITY: WINKELLEN, WONEN EN RECREËREN AAN DE MAAS	16
2.1	Het plangebied	16
2.2	De voorgeschiedenis van Jazz City	17
2.3	Het voornemen Jazz City uitgelegd	17
2.4	Economische en beleidsmatige onderbouwing van Jazz City	19
3	VAN PLAN MER: ALTERNATIEVEN OPSTELLEN EN BEOORDELEN	20
3.1	De systematiek van m.e.r.	20
3.2	De referentiesituatie	20
3.3	Omschrijving Jazz City Voorkeursalternatief	21
3.4	Omschrijving Jazz City Plus-alternatief	21
3.5	Beoordelingsmethode milieueffecten	24
4	EFFECTBEOORDELING VERKEER EN VERVOER	25
4.1	Overzicht effectbeoordeling	25
4.2	Verkeersontwikkeling/-productie	25
4.3	Bereikbaarheid	26
4.3.1	Inleiding	26
4.3.2	Afwikkeling autoverkeer	26
4.3.3	Openbaar vervoer	27
4.3.4	Routenetwerk langzaam verkeer	28
4.3.5	Landbouwverkeer	30
4.3.6	Hulpdiensten	31
4.4	Verkeersveiligheid	32
4.5	Parkeren	33
5	EFFECTBEOORDELING WOON- EN LEEFMILIEU	35
5.1	Overzicht effectbeoordeling	35
5.2	Luchtkwaliteit	35
5.2.1	Inleiding	35
5.2.2	Maximale concentraties en maximale planbijdrage NO ₂ en PM ₁₀	37
5.3	Geluid	40
5.3.1	Inleiding	40
5.3.2	Wegverkeerslawaaï	41
5.3.3	Industrielawaai	42

5.3.4	Scheepvaartgeluid	43
5.3.5	Cumulatie	44
5.4	Externe veiligheid	44
5.4.1	Inleiding	44
5.4.2	Plaatsgebonden risico	44
5.4.3	Groepsrisico	47
5.4.4	Aantal risicobronnen in en nabij plangebied	48
5.5	Sociale aspecten	49
5.5.1	Sociale veiligheid	50
5.5.2	Barrièrewerking	51
6	EFFECTBEOORDELING NATUURLIJK MILIEU	53
6.1	Overzicht effectbeoordeling	53
6.2	Bodem en water	53
6.2.1	Bodemverontreiniging	53
6.2.2	Grondverzet (tijdelijke effecten werkverkeer)	54
6.2.3	Waterkwaliteit	55
6.2.4	Waterkwantiteit	56
6.2.5	Hoogwaterveiligheid	58
6.3	Natuur	60
6.3.1	Beschermde gebieden	60
6.3.2	Beschermde planten- en diersoorten	63
6.4	Landschap	66
6.4.1	Inleiding	66
6.4.2	Ruimtelijke samenhang	66
6.4.3	Belevingswaarde	67
6.5	Cultuurhistorie en archeologie	69
6.5.1	Inleiding	69
6.5.2	Cultuurhistorische waarden	69
6.5.3	Archeologie	71
7	CONCLUSIES	74
7.1	Samenvatting en vergelijking milieueffecten	74
7.2	Keuze voorkeursalternatief	75
7.3	Conclusies voor het bestemmingsplan	76
7.3.1	Verkeer	76
7.3.2	Woon- en leefmilieu	77
7.3.3	Natuurlijk milieu	78
7.4	Leemten in kennis	82
8	COLOFON	83

BIJLAGEN

1	Procedurestappen van de m.e.r.-procedure en gekoppeld aan het bestemmingsplan
2	Verklarende woordenlijst en afkortingen
3	Referenties
4	Overzicht kaderstellend beleid en wetgeving

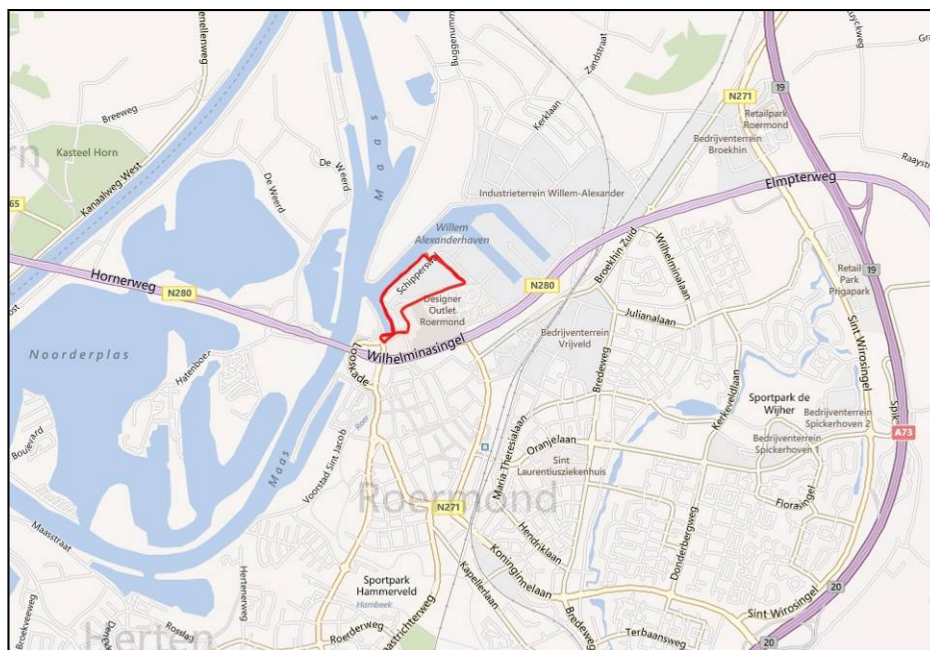
1 INTRODUCTIE: JAZZ CITY MOGELIJK MAKEN

1.1 Aanleiding: een nieuw bestemmingsplan voor Jazz City

Jazz City Leisure BV, Jazz City BV en MGE-RB Roermond Phase 4 BV, hebben het voornemen in Roermond het plan Jazz City te realiseren. Het betreft de herontwikkeling van een deel van het gebied dat van oudsher 'Stadsweide' heet en is gelegen ten noorden van de N280 langs de Maas in Roermond. Dit alles valt gemeentelijk in het nieuwe bestemmingsplan genaamd "Jazz City". De ligging van het plangebied in de omgeving is weergegeven in Figuur 1-1.

Het plangebied is globaal begrensd door de Maashaven, de Schipperswal en de Scheepvaartweg. Het plan voorziet in het veranderen van een deel van het bedrijventerrein 'Willem-Alexander' tot een aantrekkelijk leefgebied. Onderdeel van Jazz City is de uitbreiding van het Designer Outlet Centre (hierna DOC).

Figuur 1-1 Ligging plangebied in omgeving



De functionele invulling van het gebied bestaat uit DOC²- en leisurevoorzieningen, woningen, een hotel³, horeca, gebouwde parkeervoorzieningen en openbare ruimte. In Figuur 2-1 (hoofdstuk 2) is het plangebied in meer detail aangegeven.

Omdat het huidige bestemmingsplan de realisatie van dit plan niet mogelijk maakt, is een bestemmingsplanwijziging nodig. Het voorliggende MER ondersteunt de besluitvorming over deze bestemmingsplanwijziging.

² Waar in de overige rapporten winkelvoorzieningen staat, dient DOC te worden gelezen.

³ Het hotel wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan middels een wijzigingsbevoegdheid.

Vooruitlopend op het van kracht worden van het nieuwe bestemmingsplan wordt voor één deel, Roermond Yumble (voorheen Cartoon Studios genaamd en als zodanig genaamd in enkele figuren in voorliggend rapport en in enkele rapporten waarnaar verwezen wordt), een omgevingsvergunning met planologische afwijking aangevraagd. De geplande opening van Roermond Yumble is namelijk eerder voorzien dan de overige de onderdelen van het plan. Voor de omgevingsvergunning voor Roermond Yumble dient in het kader van de Wet milieubeheer een m.e.r.-beoordeling te worden verricht.

Het onderdeel Roermond Yumble is beschouwd in zowel de m.e.r.-beoordeling voor de omgevingsvergunning als in voorliggend MER voor het gehele bestemmingsplan Jazz City, zodat de milieueffecten van alle onderdelen ook in cumulatie worden beoordeeld. De gemeente Roermond is bereid om planologische medewerking te verlenen aan het voornemen om het plan Jazz City te realiseren door middel van een herziening van het vigerende bestemmingsplan.

Indien het vanwege een voortvarende voortgang van het bestemmingsplan en het MER mogelijk is, kan de besluitvorming over het onderdeel Roermond Yumble ook alleen het MER worden gebruikt. Dus zonder afzonderlijke m.e.r.-beoordeling.

1.2 Doel van de m.e.r.-procedure

Het doel van deze m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het voornemen. De procedure heeft geleid tot het voorliggende milieueffectrapport (MER) waarin wordt aangegeven welke (nadelige) gevolgen het voornemen kan hebben voor het milieu en met welke maatregelen deze gevolgen kunnen worden beperkt. Het MER dient formeel ter ondersteuning van de besluitvorming over de noodzakelijke wijziging van de vigerende bestemmingsplannen, te weten het bestemmingsplan Stadsweide (inclusief wijzigingen en uitwerkingen), het bestemmingsplan Bedrijventerrein Willem-Alexander en het bestemmingsplan 'Schipperswal 32-36 en Mijnheerkensweg 5'.

1.3 Waarom een m.e.r.-procedure voor Jazz City?

De verplichting voor een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage zoals gewijzigd per 1 april 2011, als de activiteit in omvang minimaal een bepaalde omvang heeft (drempelwaarde), en als de activiteit mogelijk wordt gemaakt met een in het Besluit m.e.r. genoemd plan of besluit.

Ook kan het zijn dat het bevoegde gezag moet beoordelen of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Van een m.e.r.-beoordelingsplicht is sprake als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r., als de activiteit minimaal een bepaalde omvang heeft (drempelwaarde), en als de activiteit direct mogelijk wordt gemaakt met een in het Besluit m.e.r. genoemd besluit. Als de activiteit wel genoemd staat in de Bijlage D, maar de drempelwaarde niet overschrijdt, bestaat de plicht tot een vormvrije m.e.r.-beoordeling

De activiteiten die met Jazz City worden ontwikkeld, worden genoemd in bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage zoals gewijzigd per 1 april 2011. De bestemmingsplanwijziging kan bovendien gezien worden als een besluit waarop de m.e.r.-(beoordelings)plicht van toepassing kan zijn. De activiteiten van Jazz City die met het gewijzigde bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, overschrijden echter niet de drempelwaarden van bijlage D van het Besluit m.e.r. Het plan is daarom strikt genomen niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Wel bestaat de plicht tot een vormvrije m.e.r.-beoordeling, waaruit een plicht tot een (volledige) m.e.r.-beoordeling of m.e.r. kan voortkomen.

Echter, in samenhang beschouwd met het m.e.r.-beoordelingsplichtige themapark Roermond Yumble, trekken de activiteiten in het bestemmingsplan een groot aantal extra bezoekers. Het aantal bezoekers stijgt van ongeveer 4,1 miljoen bezoekers per jaar (2011), naar ongeveer 6,3 miljoen in 2020. Vanwege de daarmee samenhangende milieueffecten is geconcludeerd de volledige m.e.r.-procedure te doorlopen voor de bestemmingsplanwijziging, waarin ook de eerder vergunde activiteiten zijn opgenomen.

Zie Tabel 1-1 voor een nadere specificatie van de activiteiten in het kader van het Besluit m.e.r.

Tabel 1-1: activiteiten en omvang van Jazz City en het Besluit m.e.r.

Omschrijving activiteit + categorie D-lijst Bestluit m.e.r.	Drempelwaarde op D-lijst Besluit m.e.r. (minimum omvang)	Omschrijving activiteit Jazz City	Omvang activiteit Jazz City
D10: De aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. t/m d. n.v.t.; e. themaparken.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. 250.000 bezoekers of meer per jaar; 2° t/m 4° n.v.t.	Themapark Roermond Yumble	Ca 450.000 bezoekers per jaar; (9.000 m ²)
D11.2: De aanleg wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeervoorzieningen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 ha of meer; 2° een aangesloten gebied en meer dan 2000 woningen omvat, of; 3° een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	Woningen; Uitbreiding Designer Outlet Centre inclusief horeca; Hotel; Horeca; Wellness; Parkeren.	330 appartementen; Uitbreiding totaal (DOC) 18.375 m ² ; 138 kamers; 2.000 m ² ; 2.000 m ² ; ca 4.335 plaatsen.

1.4 De m.e.r.-procedure

Volgens de Wet milieubeheer moeten in een m.e.r.-procedure de volgende stappen worden doorlopen:

1. Openbare kennisgeving van het voornemen;
2. Terinzagelegging van informatie over het voornemen met de daarbij behorende inspraakmogelijkheden;
3. Raadplegen van betrokken overheidsorganen over de reikwijdte en detailniveau van het MER en eventueel raadplegen van de Commissie voor de m.e.r.;
4. Bepalen reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport (MER);
5. Opstellen van het MER;
6. Kennisgeving, terinzagelegging van het MER en het voorontwerp bestemmingsplan met de daarbij behorende inspraakmogelijkheden;
7. Raadpleging Commissie voor de milieueffectrapportage;
8. Opnemen van motivatie in het bestemmingsplan van wat met de uitkomsten van het MER is gedaan;

9. Bekendmaking en mededeling van het bestemmingsplanplan;
10. (Monitoring) en evaluatie.

Deze stappen zijn nader toegelicht in bijlage 1 van het MER. Ook is hierin een schema opgenomen waarmee de link met de Wro-procedure voor het bestemmingsplan is weergegeven.

1.5 Rolverdeling: initiatiefnemer en bevoegd gezag

Jazz City Leisure BV, Jazz City BV en MGE-RB Roermond Phase 4 BV treden als initiatiefnemer van dit project op. De contactgegevens van de initiatiefnemer zijn:

Jazz City Leisure BV
T.a.v. de heer L. van Horen
Postbus 293
6040 AG Roermond

De gemeenteraad van de gemeente Roermond treedt op als het bevoegde gezag voor de bestemmingsplanwijziging. De contactgegevens van het bevoegd gezag zijn:

Gemeenteraad van Gemeente Roermond
Postbus 900
6040 AX Roermond

1.6 Mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen

Gedurende de periode van terinzagelegging van dit MER kan door een ieder schriftelijk een zienswijze worden ingediend bij de gemeenteraad van Roermond, Postbus 900, 6040 AX in Roermond. Zienswijzen kunnen gaan over de inhoud van het MER, over eventuele onjuistheden in het MER of het al dan niet voldoen aan de vereisten die volgens artikel 7.23 van de Wetmilieubeheer aan een MER worden gesteld.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat een beschrijving van het plan Jazz City. In hoofdstuk 3 is beschreven hoe milieueffectrapportage werkt en hoe op basis van het plan Jazz City alternatieven zijn geformuleerd, waarmee de milieueffecten worden beoordeeld. In de hoofdstukken 4, 5 en 6 vindt de feitelijke beoordeling plaats van de alternatieven op verschillende milieuaspecten. Tot slot worden in hoofdstuk 7 de verschillende alternatieven met elkaar vergeleken en worden conclusies getrokken uit de effectbeoordeling ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan. In bijlage 2 van het MER is een verklarende lijst van gebruikte termen en afkortingen weergegeven.

2 JAZZ CITY: WINKELN, WONEN EN RECREËREN AAN DE MAAS

2.1 Het plangebied

Het plangebied van Jazz City ligt globaal ten noorden van het centrum van Roermond, tussen de Schippershaven en de Maashaven. Aan de zuidzijde van het gebied ligt het huidige DOC, aan de noordoostzijde bevindt zich het industriegebied Willem-Alexander. Het plangebied wordt door de Schipperswal en de Scheepvaartweg ontsloten naar de Wilheminasingel/ N280, welke aansluit op de A73. Het huidige ruimtegebruik bestaat onder andere uit opslag van bouwmaterialen en grondstoffen, overslag van grondstoffen en groothandel. Een aantal bedrijfslocaties is niet meer in gebruik. Voorts zijn in het plangebied tijdelijke parkeervoorzieningen ingericht.

Figuur 1-1 geeft de ligging van het plangebied weer binnen Roermond. Figuur 2-1 geeft een meer gedetailleerde weergave van het plangebied. De parkeerplaats Big Triangle maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan. Het huidige DOC (fase 1-2-3) is ook weergegeven ter informatie.

Figuur 2-1: plangebied 'Jazz City'



2.2 De voorgeschiedenis van Jazz City

Met de ontwikkeling van het DOC op de voormalige terreinen van de Ernst Casimirkazerne te Roermond is in 2001 een aanvang gemaakt met de herontwikkeling van het gebied ten noorden van de Wilhelminasingel/N280. De bouw van een complex op het Kazernevoortterrein met ondermeer woningen, kantoren, een megabioscoop, leisure, horeca en een openbare parkeergarage, is in de tweede helft van 2006 van start gegaan. De oplevering van dit complex, dat als schakel tussen het Designer Outlet Centre en de Roermondse binnenstad fungeert, vond plaats in de zomer van 2009. Voorts is in dat jaar een passage onder de N280 ingericht die de binnenstad en het Kazernevoortterrein met elkaar verbindt: de Ernst Casimirpassage.

In april 2007 heeft de gemeenteraad het masterplan Jazz City vastgesteld voor de verdere ontwikkeling van het gebied. De gemeenteraad heeft daarbij verzocht bij de verdere planuitwerking te worden betrokken. Sinds de vaststelling van het Masterplan in 2007 zijn de initiatiefnemers (Jazz City Leisure BV, Jazz City BV en MGE-RB Roermond Phase 4 BV), in overleg met de gemeente verder gegaan met het uitwerken van het plan in stedenbouwkundige zin en het uitwerken van het programma. Het resultaat is uitgewerkt in de Ontwikkelingsvisie Jazz City/City Meadow (Jazz City BV, juni 2012) dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Roermond op 27 september 2012.

Dit bestemmingsplan is de uitwerking van deze visie, met uitzondering van de wellnessboot en de optimalisaties van de jachthaven. Vooruitlopend op de voorgenomen bestemmingsplanwijziging voor Jazz City, wordt het onderdeel Roermond Yumble door middel van een omgevingsvergunning (met bijbehorende mer-beoordeling) mogelijk gemaakt.

2.3 Het voornemen Jazz City uitgelegd

Ambitie

Doel van het onderhavige project is bij te dragen aan het (verder) omvormen van het gebied tussen de N280 en de Maashaven/Willem-Alexanderhaven, tot een markant gebied dat de oude binnenstad van Roermond en het achterliggende landschap (weer) met elkaar verbindt. Het project vormt daarbij in functionele en ruimtelijke zin een aanvulling op de stad buiten de stadswallen. De met elkaar samenhangende individuele ontwikkelingen, zoals woningbouw, de vierde fase van het DOC, Roermond Yumble en Big Triangle, vormen samen met het bestaande DOC en het Kazerneplein een nieuw stadsdeel dat in ruimtelijke zin sterk aansluit op de bestaande stadsstructuur van het centrum van Roermond.

Nadere planomschrijving Jazz City

De uitbreiding van het DOC voorziet in circa 18.375 m² bruto vloeroppervlak DOC, horeca en bijbehorende magazijnruimte. Er wordt een overdekt entertainment centre met hightech attracties gerealiseerd (Roermond Yumble), met een bruto vloeroppervlakte van circa 9.000 m². Zie Figuur 2-2 voor de ligging van Roermond Yumble en de hierna genoemde planonderdelen.

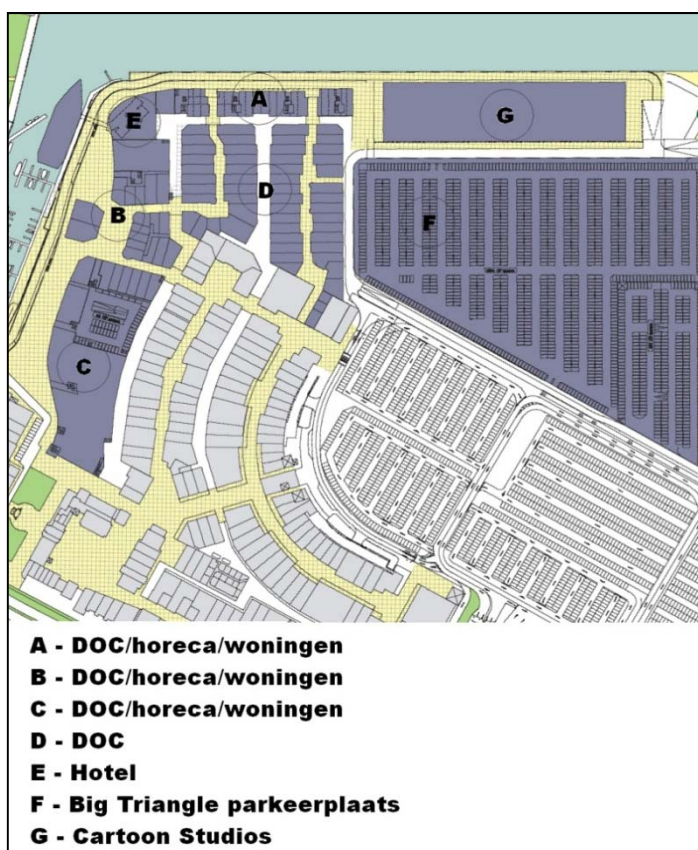
Daarnaast wordt horeca met een bruto vloeroppervlakte van circa 2.000 m² mogelijk gemaakt. Dit is gepland in blok C zoals weergegeven in Figuur 2-2. In blokken A, B en C is op de begane grond een deel van het DOC voorzien met appartementen in de bovenste lagen. In blok D is uitsluitend het DOC voorzien.

Binnen het plangebied worden maximaal 330 woningen gerealiseerd. Het betreft appartementen in verschillende prijssegmenten. Verder wordt een hotel met circa 138 kamers gerealiseerd.

In totaal worden circa 4.335 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deels onder de geplande bebouwing (woonblokken en Roermond Yumble) en op de grote parkeerplaats, Big Triangle genaamd. Hierin zijn 1.600 parkeerplaatsen inbegrepen die nodig zijn voor de autonome groei van de huidige opzet van het Designer Outlet Centre (fases 1, 2 en 3).

Door de realisatie van Jazz City verliezen een deel van de Schipperswal en een deel van de Scheepvaartweg hun functie als openbare weg. Het plangebied wordt voor auto's bereikbaar via de Maashaven die vervolgens via de kruising met Buitenop en de Looskade aansluit op de N280. De parkeergarages voor de blokken A, B en C zijn bereikbaar via deze zijde. Het oostelijke gedeelte van het plangebied is toegankelijk via de Schipperswal en Mijnheerkensweg. Deze wegen vormen de aansluiting tussen de N280 en het bestaande parkeerterrein van het DOC, het nieuwe parkeerterrein Big Triangle en de parkeergarage voor Roermond Yumble. Het bevoorradingsverkeer maakt gebruik van dezelfde routes als het autoverkeer maar mag ook over het voetgangersgebied. Voor de hulpdiensten is het volledige plangebied vanaf beide zijden bereikbaar. Door de realisatie van een calamiteitenweg langs de kade is het plangebied bereikbaar voor hulpdiensten.

Figuur 2-2: Planonderdelen (bron: gebaseerd op Ontwikkelingsvisie Jazz City/City Meadow, juni 2012) (Onderdeel G – Cartoon Studios heet nu Roermond Yumble).



2.4 Economische en beleidsmatige onderbouwing van Jazz City

Marktonderzoek

Jazz City Leisure BV, Jazz City BV en MGE-RB Roermond Phase 4 BV hebben marktonderzoeken uitgevoerd. Hierin is op basis van het verzorgingsgebied van het DOC en Roermond Yumble het bezoekersaantal bepaald dat verwacht kan worden. De verwachting is dat de te ontwikkelen activiteiten voldoende bezoekers trekken om economisch rendabel te zijn. In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt uitgebreider ingegaan op de marktpotentie van het plan.

Beleid

De ontwikkeling past binnen het ruimtelijke en economische beleid van de gemeente Roermond, de Provincie Limburg en het Rijk om het gebied tussen de binnenstad en de Maas te herontwikkelen. In bijlage 4 van het MER is een overzicht gegeven van relevante beleidskaders.

3 VAN PLAN MER: ALTERNATIEVEN OPSTELLEN EN BEOORDELEN

3.1 De systematiek van m.e.r.

Voor dit MER zijn de mogelijke effecten van het plan Jazz City op het milieu onderzocht in het studiegebied. Dat is het gebied waarin zich relevante milieueffecten kunnen voordoen.⁴

Het MER is in samenhang opgesteld met het ontwerp bestemmingsplan. Het bestemmingsplan legt in grote mate van detail vast hoe het plan wordt gerealiseerd. Er blijven echter altijd onzekerheden bestaan waar, voor het MER, aannames voor worden gedaan. Bijvoorbeeld de daadwerkelijke bezoekersaantallen. Het bestemmingsplan is vertaald naar waarschijnlijke, maar hypothetische uitwerkingen van het plan. Voor het milieu bepalende kenmerken van het plan zijn daarin gespecificeerd. Dit zijn de alternatieven voor het milieuonderzoek.

In het MER voor Jazz City wordt een alternatief beoordeeld met de meest waarschijnlijke uitwerking van het bestemmingsplan Jazz City (het Jazz City Voorkeursalternatief) en een alternatief met extra ambitie op het gebied van duurzaamheid en milieu (het Jazz City Plus-alternatief).

In het onderzoek naar de milieueffecten wordt de milieusituatie die ontstaat als gevolg van deze alternatieven, vergeleken met de milieusituatie zoals die zou zijn zonder het voornemen; de referentiesituatie.

3.2 De referentiesituatie

De referentiesituatie ontstaat op basis van de huidige milieusituatie in het studiegebied en alle (toekomstige) autonome ontwikkelingen. Dat zijn ontwikkelingen waarvan met zekerheid kan worden gezegd dat ze worden uitgevoerd of (gaan) plaatsvinden. Te denken valt aan ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen zoals het voornemen van de Provincie Limburg om de N280 op te waarderen tot stroomweg. Maar ook aan milieuontwikkelingen zoals het schoner worden van de lucht in Nederland doordat generieke maatregelen zijn genomen. Samen schetsen de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkelingen een beeld van hoe het studiegebied er in de toekomst uit zal zien als het voornemen Jazz City niet wordt uitgevoerd. In de milieuonderzoeken is er van uitgegaan dat de plannen binnen de komende 10 jaar (de looptijd van het bestemmingsplan) gerealiseerd worden. De referentiesituatie laat daarbij de situatie zien die ontstaat wanneer het plan niet doorgaat in de komende circa 10 jaar.

Een beschrijving van de referentiesituatie in het studiegebied voor de verschillende te onderzoeken milieuaspecten vindt plaats in de hoofdstukken 4, 5 en 6 waarin ook de effecten van de alternatieven op deze specifieke milieuaspecten aan bod komen. In het navolgende wordt ingegaan op de 'algemene' referentiesituatie: welke functies hebben het plangebied en haar omgeving nu en welke (ruimtelijke) ontwikkelingen komen zeker tot stand in de komende 10 jaar (vastgestelde plannen).

Het plangebied is nu in gebruik als bedrijventerrein met enkele havengerelateerde functies. Het grootste deel van het plangebied valt onder 'Bestemmingsplan Schipperswal 32 36 en Mijnheerkensweg 5' en heeft

⁴ Het studiegebied is in de regel groter dan het plangebied. De exacte omtrek van het studiegebied is echter afhankelijk van het milieuaspect dat in beschouwing genomen wordt: zo heeft het voornemen tot in de wijde omtrek van het plangebied mogelijk gevolgen voor de verkeerssituatie, maar gevolgen voor archeologische vindplaatsen zullen slechts ter plaatse optreden.

de aanduiding 'bedrijventerrein'. Er vindt onder andere opslag van bouwmaterialen en grondstoffen, overslag van grondstoffen en groot- en detailhandel plaats. Een aantal bedrijfslocaties is niet meer in gebruik.

Het plangebied wordt omgeven door havengebied/bedrijventerrein (zuidwesten en noordoosten; o.a. kleine jachthaven), het huidige DOC en de Maas en natuurgebied stadswide (westen). Iets verder naar het zuiden/zuidoosten ligt het centrum van Roermond. Het gebied wordt ontsloten (via lokale wegen) door de N280 welke onder andere aansluit op de A73.

Als het voornemen, zoals omschreven in paragraaf 2.3 niet plaatsvindt, zal het plangebied de komende jaren een bedrijventerrein met havenfuncties blijven. Uit het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (Actualisatie 2010) en de Structuurvisie kwaliteitsbijdrage gemeente Roermond (februari 2012) blijken geen doelstellingen voor het plangebied welke leiden tot een andere autonome ontwikkeling. Wel wordt het wegennet in de komende jaren op een aantal plaatsen aangepast en zijn er vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de verkeersintensiteit. Deze aanpassingen/ontwikkelingen hebben invloed op de milieusituatie in de referentiesituatie. De aanpassingen zijn meegenomen in het verkeersmodel en daarmee ook in de gegevens berekeningen die zijn gedaan voor de beoordeling van de diverse milieuaspecten (zoals bereikbaarheid, luchtkwaliteit en geluidbelasting). Het gaat om de volgende relevante ontwikkelingen:

- Opwaardering huidige N280 tussen Roermond en Weert, volgens een variant waarbij de doorstroming wordt verbeterd, maar de weg een maximumsnelheid houdt van 80 en 100 km/u, gelijk aan de huidige situatie.
- Eenrichtingsverkeer op de Singelring om het centrum van Roermond.
- Ongelijkvloers maken van de N280 ter hoogte van het centrum en de splitsing in een hoofd en parallelrijbaan.
- Woningbouwprojecten, zoals Roerdelta en Oolderveste.

3.3 Omschrijving Jazz City Voorkeursalternatief

Het Jazz City Voorkeursalternatief is het plan zoals de initiatiefnemer dit voornemens is te ontwikkelen. In opzet is dit hetzelfde als het plan zoals beschreven in paragraaf 2.3. Op deze plaats wordt deze beschrijving dan ook niet herhaald.

Op basis van de milieuonderzoeken kan blijken dat er maatregelen nodig zijn om aan wettelijke eisen te voldoen. Een voorbeeld is het 'vaststellen van hogere waarden' voor bepaalde geluidgevoelige bestemmingen als gevolg van een toename van de geluidintensiteit.

In hoofdstuk 7 worden alle benodigde maatregelen opgesomd die nodig zijn om het uiteindelijke gekozen (voorkeurs)alternatief te laten voldoen aan wettelijke milieueisen. Dat alternatief wordt doorvertaald naar het bestemmingsplan.

3.4 Omschrijving Jazz City Plus-alternatief

Het Jazz City Plus-alternatief is gebaseerd op het Jazz City Voorkeursalternatief. Op basis van de uitgevoerde milieubeoordeling van het Jazz City Voorkeursalternatief is geïnventariseerd welke extra maatregelen (afgezien van de wettelijk vereiste maatregelen, zoals bedoeld in paragraaf 3.3) genomen kunnen worden om negatieve effecten van het voornemen op het milieu zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast is gekeken of er maatregelen zijn waarmee kansen voor het milieu kunnen worden benut. Deze maatregelen vormen onderdeel van het Jazz City Plus-alternatief. In het navolgende worden de verschillen van het Jazz City Plus-alternatief ten opzichte van het Jazz City Voorkeursalternatief beschreven.

Verkeer en vervoer

Openbaar vervoer

In het Jazz City Plus-alternatief wordt de 'shopbus' tussen de verschillende winkellocaties in Roermond gehandhaafd. De shopbus verdwijnt in de autonome ontwikkeling. Door de bus te handhaven worden bezoekers, met name vanuit Roermond, aangespoord om per openbaar vervoer naar Jazz City te reizen.

Langzaam verkeer

In het Plus-alternatief wordt een extra langzaam verkeer verbinding aan de oostzijde van het plangebied gerealiseerd in de vorm van een voetgangers-/fietsverbinding ter hoogte van het kruispunt N280 – Mijnheerkensweg. Deze brug sluit aan op een fiets-/voetpad richting de meest oostelijke ingang van het DOC waar tevens een fietsenstalling wordt gerealiseerd in het Plus-alternatief. In de huidige situatie is ter hoogte van de Mijnheerkensweg een oversteek gelegen zonder verbinding richting het DOC. Deze oversteek verdwijnt volgens de autonome ontwikkeling.

Ook bevat het Plus-alternatief een verbetering van de fietsroute over de Maashaven. Door een doortrekking van de fietsroute door Jazz City worden de fietsers van de rijbaan gehaald en verbeterd voor hen het fietscomfort.

Verkeersveiligheid

In het Jazz City Plus-alternatief is op de Maashaven een scheiding aangebracht tussen het autoverkeer en het fietsverkeer. In het Plus-alternatief wordt de fietsroute door het plangebied aangesloten op het fietspad komend vanuit de tunnel onder de N280 aan de westzijde van het plangebied. Hiermee wordt in het Plus-alternatief de verkeersveiligheid verhoogd. In het Plus-alternatief is tevens een fiets-/voetgangersbrug over het N280 kruispunt met de Mijnheerkensweg opgenomen. Deze brug is een verkeersveilige oplossing om een oostelijke toegang voor langzaam verkeer mogelijk te maken.

Parkeren

In het Jazz City Plus-alternatief wordt het gelijke aantal parkeerplaatsen gerealiseerd als in het voorkeursalternatief. In het Plus-alternatief wordt met behulp van het parkeerwijssysteem een andere verdeling over de parkeerplaatsen gehanteerd. Getracht wordt eerst de parkeerplaatsen aan de oostzijde van het plangebied te vullen en vervolgens de garages aan de westzijde. Hiermee wordt de verkeersbelasting voor de huidige en toekomstige appartementen rondom de Maashaven beperkt en alleen als de overige parkeerplaatsen vol zijn, bewust verkeer naar de garages aldaar gestuurd.

Woon- en leefmilieu

Effecten ten aanzien van geluid, lucht en externe veiligheid hangen onder andere samen met de verkeersintensiteit in en rond het plangebied. Het verlagen van de verkeersintensiteit op wegen in en rond het plangebied is geen realistische optie (N280 is belangrijke stroomweg). De hiervoor omschreven maatregelen ten aanzien van openbaar vervoer en langzaam verkeer kunnen eventueel voor een lichte vermindering van het autoverkeer zorgen, maar dat kan niet worden gezien als relevante maatregel ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit of externe veiligheid.

Geluid

In het Jazz City Voorkeursalternatief geldt dat ter plaatse van de nieuwe woningen hogere waardes moeten worden verleend vanwege industrielawaai en wegverkeerslawaai. Wel wordt aan de maximale ontheffingswaarde voldaan. Om deze situatie van hoge geluidbelasting te verminderen/voorkomen, wordt in het Plus-alternatief de geluidsuitstraling van industrieterrein Willem-Alexander verminderd. Dit betekent dat, op kosten van de ontwikkelende partij, de geluidsuitstraling van de maatgevende bedrijven wordt

gereduceerd. Hierbij valt te denken aan maatregelen als het plaatsen van geluidsdempers en geluidsschermen.

Externe veiligheid

In het plangebied ligt een vuurwerkopslag (Sanchari) waarvoor een veiligheidsafstand in acht genomen moet worden. Getracht is deze opslag voor het bestemmingsplan een andere locatie te geven, buiten het plangebied. De onderhandelingen daarover hebben niet voor de besluitvorming over het bestemmingsplan tot een positief resultaat geleid. Niettemin, kan deze maatregel onder wellicht andere marktomstandigheden (te zijner tijd) alsnog worden uitgevoerd, waardoor er een risicobron minder in het plan aanwezig is.

Sociale veiligheid

Ten opzichte van het voorkeursalternatief zijn geen extra maatregelen voorzien om het plan sociaal veiliger te maken.

Barrièrewerking

Zoals aangegeven onder 'langzaam verkeer' wordt ter hoogte van de Mijnheerkensweg een ongelijkvloerse voetgangers-/fietsverbinding (een brug) over de N280 gerealiseerd. Daarmee wordt de barrièrewerking van deze weg verminderd. Aandachtspunt is dat de nieuwe verbinding/brug voor fietsers en voetgangers wordt vormgegeven op een manier dat deze aantrekkelijk genoeg is om daadwerkelijk veel gebruikt te worden.

In het Plus-alternatief wordt ten opzichte van het Voorkeursalternatief extra aandacht besteed aan de verbinding aan de westzijde van het plangebied tussen het centrum van Roermond en Jazz City en het achterliggende landschap. In de huidige situatie is reeds een langzaam verkeertunnel onder de N280 aangelegd, waarmee de verbinding tussen het centrum en het DOC is gelegd. Met het voorkeursalternatief wordt het verblijfsgebied in Jazz City aansluitend op deze tunnel (langs de jachthaven) verder vormgegeven. In het Plus-alternatief wordt het verblijfsgebied en de route van/naar het centrum verder vormgegeven zodat er een zichtbare relatie gelegd wordt tussen het centrum en Jazz City. Daarmee wordt de barrièrewerking van de N280 in de beleving van mensen mogelijk minder (gebied vormt meer één functioneel geheel).

Natuurlijk milieu

Natuur

Aanvullend op maatregelen om aan wet- en regelgeving te voldoen (zie hiervoor ook paragraaf 6.3), kunnen enkele maatregelen worden getroffen om de inrichting van het plangebied te verbeteren voor flora en fauna. Het realiseren van lijnvormige groenelementen (bomenrijen) in het plangebied en een vleermuizenverblijfplaats aan de Maas (bijv. in één van de nieuwe gebouwen) die in verbinding staat met deze elementen, wordt de aantrekkelijkheid van het plangebied vergroot voor vleermuizen (zoals de watervleermuis). Daarbij wordt de uitstraling van licht richting de Maas op zijn minst beperkt tot het huidige niveau door het toepassen van armaturen die uitstraling richting Maas voorkomen/beperken. Er zijn geen kansen om het gebied te verbinden met het leefgebied van bevers (Roerdal) en dassen.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Hiervoor worden geen (relevante) maatregelen getroffen in het Plus-alternatief waarmee het voornemen verbeterd wordt.

Bodem en Water

In het Plus-alternatief wordt regenwater afkomstig van daken benut door middel van een grijswatercircuit. Hierbij wordt het regenwater opgevangen in een ondergrondse opslagtank en kan het worden benut als bijvoorbeeld toiletspoeling of waswater. Na benutting wordt het water als vuilwater (droogweerafvoer) afgevoerd naar het vuilwaterriool. Deze maatregel bespaart drinkwater.

Voor de toepassing van een grijswatercircuit in het appartementencomplex en openbare gebouwen, dient gebruik gemaakt te worden van een collectief systeem. Dit moet in de bouwkundige inrichting worden opgenomen. Aangezien een tweede leidingnet en een opslagtank worden aangebracht, is dit systeem duurder dan een traditioneel systeem. Een ander aandachtspunt bij toepassing van een benuttingsysteem is de volksgezondheid (risico). Scheiding van het benuttingsysteem en de drinkwaterleiding dient strikt te geschieden om de kans op consumeren van regenwater uit te sluiten. Dit gaat in de praktijk niet altijd goed, waardoor een benuttingsysteem vaak niet (meer) wordt toegepast. Een gedegen controle van de aansluitingen moet gewaarborgd kunnen worden.

Naast een grijswatercircuit worden in het plangebied waar mogelijk vegetatiedaken toegepast. Dit zorgt voor een vertraging in de afvoer van het regenwater naar het rioleringsstelsel en oppervlaktewater, maar kan ook een positieve bijdrage leveren aan hittestress in de stad (klimaatontwikkelingen) en het geeft een groenere uitrusting aan het plangebied.

Ten aanzien van bodem worden geen maatregelen getroffen.

3.5 Beoordelingsmethode milieueffecten

In het MER zijn de alternatieven van Jazz City beoordeeld op drie thema's: 'verkeer en vervoer', 'woon- en leefmilieu' en 'natuurlijk milieu'. Binnen deze thema's zijn milieuaspecten en beoordelingscriteria te onderscheiden. Het onderzoek voor deze thema's, aspecten en beoordelingscriteria komen in de hoofdstukken 4, 5 en 5.1 aan de orde.

Milieueffecten kunnen zowel tijdelijk als permanent optreden. Het accent ligt op de effecten die optreden als het themapark, het DOC en appartementen in gebruik zijn genomen.

Per thema worden de effecten van de referentiesituatie en alternatieven beschreven. Voor de beoordeling van de effecten van de voorgenomen activiteiten en de alternatieven is gebruik gemaakt een plus-/minwaardering via een 5-puntsschaal van – (negatief effect) tot + (positief effect). Om de alternatieven te kunnen beoordelen en vergelijken wordt de referentiesituatie gebruikt. De effecten van de referentie zijn per definitie neutraal: de effecten van de alternatieven worden hieraan gerelateerd.

Tabel 3-1: 5-puntsschaal effectscores en bijhorende beoordeling

Effectscore	Effectbeoordeling
-	Negatief effect
0/-	Beperkt negatief effect
0	Neutraal effect
0/+	Beperkt positief effect
+	Positief effect

4 EFFECTBEOORDELING VERKEER EN VERVOER

4.1 Overzicht effectbeoordeling

Het thema verkeer en vervoer is beoordeeld op de aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren. In Tabel 4-4-1 zijn de beoordeelde criteria binnen de aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren aangegeven. Ook zijn de effectscores van het Jazz City voorkeursalternatief en het Jazz City Plus-alternatief op deze criteria al gegeven. De onderbouwing van deze scores volgt in de rest van dit hoofdstuk. Als input voor de beoordeling is een analyse gemaakt van de verkeersontwikkeling als gevolg van de ontwikkeling van Jazz City. Deze ontwikkeling is niet beoordeeld.

Tabel 4-4-1: beoordelingstabel verkeer en vervoer

Thema: Verkeer en vervoer			
Aspect	Beoordelings criterium	JC VKA	JC Plus-altern
Bereikbaarheid	Afwikkeling autoverkeer	0	0
	Openbaar vervoer	0	0/+
	Langzaam verkeer	0/+	+
	Landbouwverkeer	0	0
	Hulpdiensten	0	0
Verkeersveiligheid	Algemene verkeersveiligheid	0/+	+
Parkeren	Parkeerbalans plangebied	0/+	+

4.2 Verkeersontwikkeling/-productie

De aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren hangen samen met de hoeveelheid verkeer in het gebied en op welke manier deze wordt gefaciliteerd (wegen, paden, voorzieningen etc.). De hoeveelheid verkeer wordt uitgedrukt in het aantal voertuigen dat gedurende bijvoorbeeld een etmaal een wegdoorsnede passeert. Het gaat niet alleen om vervoersbewegingen met de auto, maar ook om verkeer per fiets, per openbaar vervoer en te voet. De verdeling tussen de vervoerswijzen is de modal split.

Het plan heeft een verkeersaantrekkende werking (beoogde functies trekken veel bezoekers). De verkeersintensiteiten nemen toe en er treden mogelijk veranderingen op in de modal split. Op zichzelf zijn dit geen milieuaspecten die in een MER beoordeeld moeten worden. Wel zijn ze bepalend voor effecten op de luchtkwaliteit, geluidsbelasting, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van en in het gebied. Daarom is voor het MER bepaald hoeveel extra verkeer de ontwikkeling van het Jazz City voorkeursalternatief genereert, tot welke verschillen in verkeersintensiteiten dit in het gebied leidt en hoe de verdeling tussen de vervoerswijzen is (zie ook bijlage 3 bij het bestemmingsplan).

Als gevolg van de ontwikkeling van het Jazz City voorkeursalternatief ontstaat een toename van verkeer in Roermond en omgeving. De toename hangt af van de aantallen/oppervlaktes van de verschillende beoogde functies (aantal woningen, m² BVO e.d.) en is bepaald op basis van CROW publicatie 256 (Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden) en 272 (verkeersgeneratie voorzieningen). De totale (extra) verkeersproductie van alle ontwikkelingen in Jazz City, inclusief de groeiprognose van het bestaande DOC bedraagt circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op een werkdag. Daarbij is de avondspitsperiode beduidend drukker dan de ochtendspitsperiode, omdat de meeste DOC-winkels nog niet zijn geopend in de ochtendspits. Ook de N280 is drukker in de avondspits. De avondspits is dan ook

de maatgevende periode voor een werkdag (ca. 860 mvt/uur, waarvan 360 aankomsten en 500 vertrekken).

In het weekend genereren de ontwikkelingen samen beduidend meer verkeer dan op een werkdag (woningen minder, maar Jazz City, DOC en Roermond Yumble meer). Op een weekenddag bedraagt de totale (extra) verkeersproductie circa 17.000 mvt/etm. Uit verkeerstellingen van de gemeente en het DOC blijkt dat het drukste uur op een weekenddag tussen 13:00u en 14:00u ligt. De totale verkeersproductie bedraagt dan 2.100 mvt/uur (ca. 1.100 aankomsten en ca. 1.000 vertrekken).

Inmiddels is een nieuwe CROW publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" beschikbaar. Het uitvoeren van het verkeersonderzoek voor Jazz City, inclusief bijhorende modelberekeningen, het opstellen van het MER'en het publicatietijdstip van de nieuwe CROW cijfers vielen samen. De berekende verkeersproductie van Jazz City is met een gevoeligheidsanalyse getoetst aan de nieuwe CROW kencijfers. De berekeningen hiervoor zijn bijlage 3 van het bestemmingsplan terug te vinden. De conclusie is dat Jazz City volgens de nieuwe normen tot een lagere verkeersproductie leidt. De huidige berekening van het MER wordt gezien als een worst case scenario.

Meer gedetailleerde informatie over de verkeersontwikkeling en de bepaling daarvan is opgenomen in bijlage 3 bij het bestemmingsplan. Deze informatie is gebruikt bij de beoordeling van de milieuaspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren.

4.3 Bereikbaarheid

4.3.1 Inleiding

Bij het aspect bereikbaarheid gaat het om de mate waarin het plangebied en overige locaties in het studiegebied bereikbaar zijn. Een goede bereikbaarheid is van belang voor alle gebruikers van het plangebied en haar omgeving. De bereikbaarheid is afhankelijk van de mobiliteit (intensiteit van verkeer) en de aanwezige infrastructuur. Ook is het relevant onderscheid te maken tussen verschillende soorten mobiliteit: autoverkeer, openbaar vervoer, langzaam verkeer. Voor dit project is ook de bereikbaarheid voor landbouwverkeer en hulpdiensten aan de orde. Voor het aspect bereikbaarheid gelden daarom de volgende beoordelingscriteria:

- Afwikkeling van het autoverkeer;
- Aanbod openbaar vervoer;
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten;
- Routenetwerk langzaam verkeer;
- Routenetwerk landbouwverkeer.

4.3.2 Afwikkeling autoverkeer

Toelichting bij beoordelingscriteria bereikbaarheid

Voor de afwikkeling van autoverkeer zijn in de eerdergenoemde Verkeerskundige toets de toe- en afname van verkeersintensiteiten ten opzichte van de referentiesituatie (2022) berekend per weg(vak). De effecten van Jazz City zijn kwalitatief beoordeeld op basis van de in paragraaf 4.2 beschreven kwantitatieve gegevens.

Referentiesituatie en beoordeling alternatieven

Het overgrote deel van het extra gegenereerde verkeer (zie paragraaf 4.3.1) rijdt via de N280 van en naar het plangebied waarbij er een sterke relatie ligt richting het oosten (Duitsland). Daarbij worden vooral de

aansluitingen van het plangebied op de N280 zwaar belast. Dit zijn de kritische punten ten aanzien van doorstroming van autoverkeer. Deze en andere kruispunten zijn de maatgevende schakels in het verkeersnetwerk en zijn bepalend voor de doorstroming op de wegvakken.

In de huidige situatie sluit het DOC aan op twee kruispunten met verkeerslichten op de N280. Deze kruispunten hebben nu op verschillende momenten van de dag al capaciteitsproblemen. De gemeente Roermond en de Provincie Limburg hebben besloten om deze situatie te verbeteren, door de N280 op te splitsen in een hoofd- en parallelrijbaan en vervolgens de kruispunten ongelijkvloers te maken. Bij de nieuwe kruispuntontwerpen is rekening gehouden met de ontwikkelingen van Jazz City, zodat de nieuwe kruispunten al het toekomstige verkeer kunnen afwikkelen. De uitvoering van de aanpassingen aan de N280 en bijbehorende kruispunten staan gepland voor de periode 2014 t/m 2017. Deze periode valt deels samen met de periode waarin de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in het Bestemmingsplan Jazz City.

Het is mogelijk dat onderdelen van Jazz City eerder openen dan dat de werkzaamheden aan de N280 gereed zijn. Hierdoor krijgt de N280 al tijdens de werkzaamheden extra verkeer te verwerken. Hoe de verkeerssituatie (inrichting) tijdens de werkzaamheden er uit komt te zien is echter nog niet bekend. Indien deze situatie zich voordoet, dient in overleg met de provincie en gemeente bepaald te worden hoe tijdens werkzaamheden aan de N280 het extra verkeer afgewikkeld wordt.

Ook wanneer de plannen voor Jazz City niet doorgaan, zal de doorstroming op de N280 worden verbeterd. Wanneer de voorgenomen ontwikkelingen doorgaan, zal de nieuwe ontsluitingsstructuur van en naar Jazz City in ieder geval voldoende zijn om de huidige capaciteitsproblemen op te lossen.

Voor het Jazz City Voorkeursalternatief en het Jazz City Plus-alternatief is de ontsluitingsstructuur voor autoverkeer gelijk. Er zal een hogere verkeersgroei optreden op de wegen in en rond het plangebied dan in de referentiesituatie. Echter, de hiervoor beschreven aanpassingen aan de ontsluitingsstructuur van het gebied lossen de (reeds bestaande) capaciteitsproblemen op en bieden genoeg ruimte voor toekomstige uitbreidingen. In de referentiesituatie, zonder de beoogde ontwikkelingen in plan Jazz City, zullen tegenover de lagere verkeersgroei toch dezelfde ingrepen aan de verkeersstructuur van de N280 uitgevoerd worden. Beide alternatieven krijgen een neutrale beoordeling (0) op het criterium 'afwikkeling autoverkeer' ten opzichte van de referentiesituatie.

4.3.3 Openbaar vervoer

Toelichting bij beoordelingscriterium

Voor het criterium openbaar vervoer is specifiek gekeken naar de bereikbaarheid van het plangebied voor het openbaar vervoer. Gekeken is naar het huidige vervoersaanbod en de plannen op het gebied van openbaar vervoer in de toekomst. De bereikbaarheid voor het openbaar vervoer is kwalitatief beschreven.

Referentiesituatie

In de referentiesituatie is het terrein bereikbaar per bus via een bushalte aan de B280 aan de westzijde van het plangebied. Bij deze halte stoppen zeven buslijnen per richting welke in verbinding staan met kernen aan de westzijde van de Maas en het treinstation van Roermond. Ook is er een bushalte op de Maashaven aan de westzijde van het plangebied (stadsbuslijn 14). Deze vormt op werkdagen ook een verbinding tussen het treinstation en het plangebied.

Het treinstation ligt op circa 1 kilometer van het midden van plangebied Jazz City en voorziet in intercityverbindingen met Eindhoven, Maastricht en Heerlen en in een stoptreinverbinding met Venlo en Nijmegen.

Van en naar het plangebied reed tot december 2012 op zaterdag en zondag tevens een zogenaamde “shopbus”. Deze shopbus verbindt de verschillende winkellocaties in Roermond met elkaar (Retailpark, Huis & Tuin boulevard, DOC en de binnenstad).

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

In het Jazz City Voorkeursalternatief blijven alle bovenstaande openbaar vervoer verbindingen gehandhaafd, met uitzondering van de ‘shopbus’. Deze is opgeheven, evenals in de autonome ontwikkeling. Het alternatief scoort neutraal op het criterium ‘openbaar vervoer’ (0) ten opzichte van de referentiesituatie.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

In het Jazz City Plus-alternatief wordt de ‘shopbus’ tussen de verschillende winkellocaties in Roermond opnieuw ingevoerd. Door de uitbreiding van het DOC en het winkelgebied rondom Jazz City zijn er meer potentiële gebruikers. Wanneer de bus gratis is, zo leert ervaring uit 2010 en 2011, zit deze vol. (Tegen betaling, zoals in 2012, kiezen minder mensen deze bus). Dit waren voornamelijk inwoners uit de stad zelf. Door de bus opnieuw in te voeren worden deze bezoekers, vanuit Roermond, aangespoord om minder gebruik te maken van de auto om Jazz City te bezoeken en de bus als alternatief te gebruiken. Per saldo zal dit een afname van het aantal verkeersbewegingen van en naar Jazz City binnen Roermond zelf tot gevolg hebben. Het Plus-alternatief scoort positief op het criterium ‘openbaar vervoer’, door het terugbrengen van de shopbus (0/+).

4.3.4 Routenetwerk langzaam verkeer

Toelichting bij beoordelingscriterium

Bij de verkeersafwikkeling voor langzaam verkeer is gekeken naar de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers door de aan- of afwezigheid van een langzaam verkeer netwerk. Uitgangspunt voor alle alternatieven is dat het plangebied bereikbaar en toegankelijk moet zijn voor fietsers en voetgangers. De bereikbaarheid voor langzaam verkeer is kwalitatief beoordeeld.

Huidige situatie en referentiesituatie

In de huidige situatie is de wegenstructuur vooral gericht op autoverkeer. De meeste parkeerplaatsen liggen nu en in de toekomst aan de oostzijde van het DOC. Hier zijn nauwelijks voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Er zijn wel voorzieningen voor voetgangers om veilig van de parkeerplaatsen naar de functies te lopen. Langzaam verkeer wordt nu en in de nieuwe situatie ontmoedigd om zich langer dan noodzakelijk te bevinden op en rondom de drukke parkeerterreinen. Het DOC zelf is een voetgangerszone.

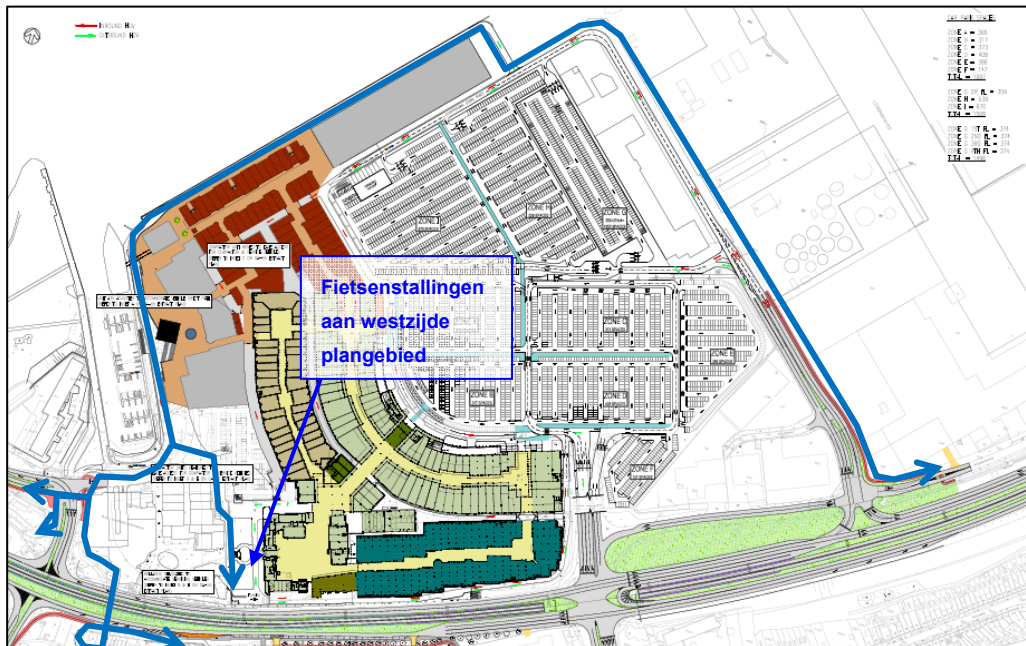
De belangrijkste toegang voor langzaam verkeer tot het plangebied ligt aan de westzijde van het DOC. Daar bevinden zich fietsenstallingen en een fiets-/voetgangerstunnel onder de N280 richting het centrum en de rest van de stad. Via de tunnel bestaat er een aaneengesloten voetgangerszone tussen de het DOC en de binnenstad.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

In de nieuwe situatie wordt het aantal fietsenstallingen aan de westzijde van het DOC uitgebreid. In Figuur 4-1 zijn de voorgestelde routes voor fietsers weergegeven (Chapman Taylor, 2012). Ook in de nieuwe situatie ligt de belangrijkste toegang voor langzaam verkeer aan de westzijde van het DOC. De geprojecteerde fietsroute aan de oostzijde, via de Schipperwal naar het westen, betekent een behoorlijke

omrijdafstand voor fietsers en is dan ook voornamelijk bedoeld om de aldaar gelegen bedrijven voor fietsers bereikbaar te houden.

Figuur 4-1 Ligging fietsenstallingen en beoogde fietsroutes



In het plan wil men autoverkeer en fietsverkeer zo veel als mogelijk van elkaar scheiden. Bewust is gekozen om alle langzaam verkeerverbindingen via de westzijde (via de fietstunnel onder de N280) toegang te geven tot Jazz City en het autoverkeer voornamelijk via de oostzijde.

Een groot deel van het plangebied in het bestemmingsplan zal tot een voetgangerszone behoren. De huidige voetgangerszone van het DOC wordt uitgebreid naar diverse andere functies in plangebied Jazz City. Hier is alleen tijdens de (rustige) ochtenduren bevoorradingsverkeer toegestaan. De toegang tot het gebied via de fiets-/voetgangerstunnel aan de westzijde van het plangebied sluit in de nieuwe situatie naadloos aan op de uitgebreide voetgangerszone van Jazz City, het DOC en de binnenstad.

De bereikbaarheid van en binnen het plangebied is voor langzaam verkeer over het algemeen groter dan in de referentiesituatie. Er worden voorzieningen toegevoegd aan het netwerk voor langzaam verkeer en het voetgangersgebied wordt groter (zonder de voorgenomen ontwikkelingen zou er overigens ook minder vraag zijn naar een groter voetgangersgebied). Het Jazz City Voorkeursalternatief wordt beoordeeld als licht positief (0/+) ten aanzien van langzaam verkeer.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

In het Jazz City Plus-alternatief is een extra langzaam verkeer verbinding aan de oostzijde van het plangebied opgenomen. Dit in de vorm van een voetgangers-/fietsverbinding ter hoogte van het kruispunt N280 – Mijnheerkensweg. In de huidige situatie is hier een oversteek gelegen, maar vervolgens geen verbinding richting het DOC. Deze oversteek verdwijnt volgens de autonome ontwikkeling. Uit constatering in de praktijk blijkt deze verbinding wenselijk gezien het ontstane pad in de groenvoorziening (zie Figuur 4-2).

Figuur 4-2 Looppad langs N280 ter hoogte van kruispunt met Mijnheerkensweg (fotostandpunt richting zuiden)



In het Plus-alternatief wordt deze verbinding volledig mogelijk gemaakt door de aanleg van een fiets-/voetgangersbrug over de N280⁵ en vervolgens fiets-/voetpad richting de meest oostelijke ingang van het DOC. Tevens realiseert het Plus-alternatief hier een fietsenstalling. Op deze manier zal een bezoeker uit de stad zelf eerder geneigd zijn met de fiets of te voet richting Jazz City te gaan. Deze optie is nog niet technisch uitgewerkt en waarschijnlijk kostbaar.

In het Plus-alternatief is tevens een verbetering van de fietsroute over de Maashaven opgenomen. Door een doortrekking van de fietsroute door Jazz City worden de fietsers van de rijbaan gehaald en verbeterd voor hen het fietscomfort (verdere toelichting hierop is terug te vinden onder "verkeersveiligheid"). Het Plus-alternatief scoort positief op het criterium 'langzaam verkeer' (+).

4.3.5 Landbouwverkeer

Toelichting bij beoordelingscriterium

Het plangebied ligt op een doorgaande route voor landbouwverkeer tussen Roermond en de gemeenten aan de westzijde van de Maas. Van deze route maken dagelijks circa 10 landbouwvoertuigen gebruik. De route is echter wel van groot belang, omdat het een van de weinige maasoversteken in de regio is. Voor het MER is beoordeeld in hoeverre de route geschikt blijft voor het landbouwverkeer. Er is een kwalitatieve beoordeling van routemogelijkheden uitgevoerd.

Huidige situatie en referentiesituatie

Op de N280 bij Roermond is landbouwverkeer in de huidige situatie niet toegestaan. Op de Maasbrug moet het landbouwverkeer gebruik maken van de fietspaden en in de stad van de overige wegen. Landbouwverkeer van de oostzijde naar de westzijde van de Maas moet over het bedrijventerrein Willem Alexander rijden via de Schipperswal en de Maashaven. In de andere richting (vanuit de Maasbrug naar het oosten) rijdt het verkeer via de Roerkade (eenrichtingsverkeer) en andere kleinere wegen.

⁵ Een tunnel is hier niet mogelijk vanwege de doorgaande rijbanen van N280 die onderlangs met de Mijnheerkensweg kruisen.

Deze situatie gaat veranderen. Na de maatregelen aan de N280 met een splitsing in een hoofd- en parallelrijbaan, mag het landbouwverkeer op de nieuwe parallelrijbaan rijden tussen de kruispunten N280 – Mijnheerkensweg en N280 – Hatenboer. Het landbouwverkeer rijdt na realisatie van de maatregelen aan de N280 dus niet meer via de hiervoor beschreven routes.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

In het Jazz City Voorkeursalternatief is de situatie voor landbouwverkeer gelijk aan de referentiesituatie. Het landbouwverkeer mag gebruik gaan maken van de aan te leggen parallelbanen van de N280. Mogelijk zal landbouwverkeer tijdens de werkzaamheden aan de N280 wel tijdelijk gebruik (moeten) maken van een calamiteitenweg door het plangebied. De bereikbaarheid voor landbouwverkeer verandert niet. Het alternatief scoort neutraal op het criterium 'landbouwverkeer' (0).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

In het Jazz City Plus-alternatief is de situatie voor landbouwverkeer gelijk aan het Voorkeursalternatief. Het Plus-alternatief scoort dan ook eveneens neutraal (0) op het criterium 'landbouwverkeer'.

4.3.6 Hulpdiensten

Toelichting bij beoordelingscriterium

Jazz City trekt grote aantallen bezoekers aan. Het is voor de veiligheid daarvan belangrijk om rekening te houden met een situatie waarin vanwege een calamiteit een weg in of direct rondom het plangebied is afgesloten. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is kwalitatief beschreven, waarbij een relatie is gelegd met de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op en robuustheid van het omliggende wegennet en de interne bereikbaarheid van het plangebied.

Referentiesituatie

In de huidige situatie is het plangebied intern goed bereikbaar voor hulpdiensten. De capaciteitsproblemen op de twee kruispunten waar het huidige Designer Outlet Centre aansluit op N280 zijn nadelig voor de bereikbaarheid van het plangebied voor hulpdiensten. Zoals aangegeven hebben de gemeente en Provincie Limburg besloten om deze situatie te verbeteren. Daarbij wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen van Jazz City. Echter, ook zonder de ontwikkeling zal de N280 worden opgewaarderd. Met deze verbeteringen is een goede bereikbaarheid geborgd.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

Zoals hiervoor aangegeven wordt de bereikbaarheid van het plangebied verbeterd door een nieuwe ontsluitingsstructuur van en naar de N280 te creëren. Deze aanpassing houdt rekening met de ontwikkeling van Jazz City en zal gereed zijn als de verschillende functies in Jazz City openen.

In de Ontwikkelingsvisie zijn de toekomstige routes voor hulpdiensten aangegeven. Het volledige plangebied zal vanaf beide zijden bereikbaar zijn (Mijnheerkensweg/Schipperswal en Buitenop/Maashaven) via het calamiteitenpad/fietspad langs de kade aan de noordzijde van het plangebied. Hulpdiensten kunnen hierdoor in geval van een calamiteit op de ene toegangsweg, altijd het plangebied bereiken via een andere toegangsweg. Binnen het plangebied kunnen hulpdiensten ook bevoorradingsroutes gebruiken en indien nodig hebben zij ook toegang tot de voetgangerszones. De interne bereikbaarheid is daarmee gewaarborgd. Het Jazz City Voorkeursalternatief krijgt een neutrale beoordeling (0) ten opzichte van de referentiesituatie, waarin de bereikbaarheid voor hulpdiensten ook is geborgd.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

In het Jazz City Plus-alternatief zijn geen extra maatregelen ten behoeve van de hulpdiensten opgenomen ten opzichte van het Voorkeursalternatief. De bereikbaarheid voor hulpdiensten moet in beide alternatieven goed zijn. Het Plus-alternatief scoort dan ook eveneens neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie.

4.4 Verkeersveiligheid

Toelichting bij beoordelingscriterium

De invloed van de ontwikkeling op de verkeersveiligheid wordt kwalitatief in beeld gebracht. Bij de ontwerpen van het plangebied wordt zoveel mogelijk getracht dit op een zo verkeersveilig mogelijke manier te doen. Het kwantificeren van de verkeersveiligheid aan de hand van risicocijfers voor verkeersveiligheid is weinig zinvol omdat er sprake is van nieuwe, qua ontwerp nog niet uitgekristalliseerde infrastructuur.

Huidige situatie en referentiesituatie

In de huidige situatie bevindt het belangrijkste aandachtspunt qua verkeersonveiligheid zich op de N280 ter hoogte van de kruispunten N280 – Mijnheerkensweg en N280 – Buitenop. Op deze kruispunten ontstaan vaak kleine aanrijdingen als gevolg van de drukke verkeerssituatie. De gemeente en Provincie Limburg zijn daarom van plan deze kruispunten verkeersveiliger te maken door het verkeer te scheiden op een hoofd- en parallelrijbaan en de kruispunten te herinrichten.

Een tweede verkeersonveilig punt bevindt zich in de huidige situatie aan de westzijde van het DOC. Hier is parkeren naast de rijbaan nog mogelijk en zijn de (tijdelijke) parkeerterreinen niet optimaal ingericht. Ook maken fietsers, voetgangers en autoverkeer gebruik van dezelfde rijbaan.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

In het Jazz City Voorkeursalternatief is er voor gekozen om de langzaam verkeersstromen zoveel mogelijk te scheiden van de autoverkeersstromen. Autoverkeer moet parkeren op verkeersveilig ingerichte terreinen (Big Triangle, Roermond Yumble) of in één van de parkeergarages. De parkeerterreinen en garages in Jazz City hebben directe uitgang op de voetgangerszone of zijn direct gelegen bij de bestemming (Roermond Yumble). Het parkeerterrein Big Triangle voorziet in goede voetgangersverbindingen met het plangebied.

Het is aan te bevelen een parkeercirculatie te creëren (bijvoorbeeld met behulp van bebording en dynamisch parkeerverwijssysteem) waarbij het weggrijpende verkeer vanaf de Big Triangle en Roermond Yumble niet met het inrijdend op de nieuwe rotonde in de Scheepvaartweg in conflict komt. Dit verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid ter plaatse van de in- en uitgangen.

Het fietsverkeer wordt in het voorkeursalternatief via de bestaande voetgangerstunnel onder de N280 door naar de nieuwe stallingen geleid. Buiten de aansluiting van de huidige parkeergarage Kazerneplein en de nieuwe parkeergarages in Jazz City, is nu geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk. Fietsers worden dus alleen gecombineerd met het bestemmingsverkeer voor Jazz City.

De situatie voor het landbouwverkeer richting de westzijde van de Maas is gelijk aan de referentiesituatie. Het alternatief scoort licht positief op het criterium 'verkeersveiligheid' (0/+).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

In het Jazz City Plus-alternatief is op de Maashaven een scheiding aangebracht tussen het autoverkeer en het fietsverkeer. In het Plus-alternatief wordt de fietsroute door het plangebied aangesloten op het fietspad komend vanuit de tunnel onder de N280 aan de westzijde van het plangebied. Hiermee wordt in het Plus-alternatief de verkeersveiligheid verhoogd.

In het Plus-alternatief is tevens een fiets-/voetgangersbrug over het N280 kruispunt met de Mijnheerkensweg opgenomen. Deze brug is een verkeersveilige oplossing om een oostelijke toegang voor langzaam verkeer mogelijk te maken. Hiermee wordt voorkomen dat langzaam verkeer illegaal en onveilig de N280 oversteekt.

De situatie voor het landbouwverkeer richting de westzijde van de Maas is gelijk aan de referentiesituatie en het Voorkeursalternatief. Het alternatief scoort positief op het criterium 'verkeersveiligheid' als gevolg van verbeteringen voor het langzaam verkeer (+).

4.5 Parkeren

Toelichting bij beoordelingscriterium

De gemeente Roermond heeft een parkeerbeleidsplan vastgesteld waarin parkeernormen voor verschillende functies zijn opgenomen. Op basis van deze normen is voor het plan Jazz City met alle verschillende functies een parkeerbalans opgesteld van vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen. Daarbij is rekening gehouden met uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen voor functies die op verschillende momenten bezoekers trekken. Voor dit aspect is gekeken in welke mate de parkeervraag binnen het plangebied wordt opgelost.

Huidige situatie en referentiesituatie

In de huidige situatie waarin alleen het DOC (fase 1, 2 en 3) en het Kazernevoortterrein geopend zijn, is de parkeercapaciteit in de weekenden vaak niet toereikend. De extra parkeerplaatsen, gelegen op het toekomstige terrein van Jazz City en het in maart 2012 geopende deel van de Big Triangle, zijn op die momenten hard nodig.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

De maximale parkeervraag van alle nieuwe functies in het Jazz City Voorkeursalternatief in het plangebied bedraagt samen circa 3750 parkeerplaatsen. Wanneer rekening wordt gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen bedraagt de extra parkeerbehoefte van Jazz City maximaal circa 3500 plaatsen. Met de aanleg van ruim 4300 nieuwe parkeerplaatsen wordt ruimschoots aan de groei van de parkeervraag voldaan.

Aandachtspunt is dat Roermond Yumble een parkeertekort heeft van circa 275 plaatsen. Op één van de overige parkeerterreinen in de nabije omgeving zal normaal gesproken altijd voldoende restcapaciteit aanwezig zijn om het tekort van Roermond Yumble te kunnen opvangen. Alleen op bijzondere piekdagen zou incidenteel een tekort aan parkeerplaatsen kunnen ontstaan, maar dit tekort geldt dan voor de gehele stad Roermond.

In het voorkeursalternatief is voor een goede begeleiding van het verkeer naar de vrije parkeerplaatsen als advies een dynamisch parkeerverwijssysteem opgenomen. Hiermee wordt onnodig zoekverkeer tussen de verschillende parkeerterreinen voorkomen.

Naar huidig inzicht voorziet het plan in voldoende parkeerplaatsen om aan de (extra) parkeervraag als gevolg van de beoogde ontwikkelingen in het Jazz City Voorkeursalternatief te kunnen beantwoorden. Het alternatief scoort licht positief op het criterium 'parkeren' (0/+).

Nieuwe parkeernormen

De gemeente Roermond wil in mei/ juni van 2013 de parkeernormen vernieuwen, omdat eind 2012 de CROW richtlijnen voor parkeren zijn vernieuwd. Ten tijde van het opstellen van dit MER zijn de nieuwe gemeentelijke normen nog niet vastgesteld. Bij toepassing van de nieuwe CROW normen zijn er circa 100 parkeerplaatsen minder nodig voor de beoogde ontwikkelingen dan hierboven aangegeven. Dit kan reden zijn om minder parkeerplaatsen te realiseren. In het Jazz City Voorkeursalternatief worden echter ruim 4300 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit is zowel rekeninghoudend met de huidige gemeentelijke normen (alook met dubbelgebruik) als ook met de nieuwe CROW – richtlijnen ruim voldoende ten opzichte van het benodigd aantal parkeerplaatsen.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

In het Jazz City Plus-alternatief wordt het gelijke aantal parkeerplaatsen gerealiseerd als in het voorkeursalternatief. Bij de aanleg van de parkeerplaatsen moet in beide alternatieven aan de gestelde normen voldaan worden.

In het Jazz City Plus-alternatief wordt met behulp van het parkeerverwijssysteem een andere verdeling over de parkeerplaatsen gehanteerd. Getracht wordt eerst de parkeerplaatsen aan de oostzijde van het plangebied te vullen en vervolgens de garages aan de westzijde. Hiermee wordt de verkeersbelasting voor de huidige en toekomstige appartementen rondom de Maashaven beperkt. Alleen als de overige parkeerplaatsen vol zijn, wordt het verkeer bewust naar de garages aldaar gestuurd. Het Plus-alternatief scoort positief op het criterium 'parkeren' (+).

5 EFFECTBEOORDELING WOON- EN LEEFMILIEU

5.1 Overzicht effectbeoordeling

Het plan Jazz City is binnen het thema woon- en leefmilieu beoordeeld op de aspecten luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en sociale aspecten. In

Tabel 5-1 is een overzicht gegeven van de effectscores van het Jazz City Voorkeursalternatief en het Jazz City Plus-alternatief op deze aspecten ten opzichte van de referentiesituatie.

Tabel 5-1: beoordelingstabel woon- en leefmilieu

Thema: Woon- en leefmilieu			
Aspect	Beoordelingscriterium	JC VKA	JC Plus-altern
Luchtkwaliteit	Maximale concentraties NO ₂ en PM ₁₀	0	0
	Maximale planbijdragen NO ₂ en PM ₁₀	0	0
Geluid	Wegverkeergeluid bestaande bebouwing	0	0
	Industriegeluid bestaande bebouwing	0	0
	Scheepvaartgeluid bestaande bebouwing	0	0
	Wegverkeersgeluid nieuwe bebouwing	0/-	0/-
	Industriegeluid nieuwe bebouwing	0/-	0
	Scheepvaartgeluid nieuwe bebouwing	0/-	0/-
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	0
Groepsrisico		-	-
Aantal risicobronnen in en nabij plangebied		0	0/+
Sociale aspecten	Sociale veiligheid	0/+	0/+
	Barrièrewerking	0	+

Geur

Alvorens in het gaan op de genoemde aspecten in bovenstaande tabel, wordt kort stilgestaan bij het aspect geur. De voorgenomen ontwikkelingen zorgen niet voor (extra) geurbelasting in en om het plangebied. De enige relevante bron van geurbelasting met invloed op de nieuwe geurgevoelige functies in het plangebied (woningen) is de asfaltfabriek ten noorden van het plangebied (Asfaltfabriek Roermond B.V.; Schipperswal nr. 19). In een eerder geuronderzoek (december 2009; Provincie Limburg) is de geuremissie van dit bedrijf beschouwd en gekwantificeerd. De gehanteerde onderzoeksmethode (en het model) zijn nog actueel en bruikbaar. De grenswaarden voor een 'acceptabel hinderniveau' worden niet overschreden ter hoogte van de geurgevoelige bestemmingen in het plangebied. Ter hoogte van de dichtstbijzijnde bestaande woningen is een geurcontour van 0,5 OUg/m³ berekend (grenswaarde 2 OUe/m³ als 98-percentiel) en bij de nieuwe woningen in het plangebied een waarde van 0,3 tot 0,4 OUe/m³ (grenswaarde van 1 OUe/m³ als 98-percentiel). Kortom, het aspect geur speelt geen relevante rol bij de ontwikkelingen in het plangebied van het bestemmingsplan Jazz City en wordt niet nader beschouwd in dit MER.

5.2 Luchtkwaliteit

5.2.1 Inleiding

Bij het aspect luchtkwaliteit gaat het om concentraties (verontreinigende) stoffen in de lucht die gevolgen kunnen hebben voor de volksgezondheid of natuur. Effecten van Jazz City op de luchtkwaliteit ontstaan

door de uitstoot van verontreinigende stoffen door het verkeer van, naar en in het plangebied. De stoffen NO₂ en PM₁₀ zijn maatgevend voor de emissies door verkeer. Concentraties hiervan zijn getoetst aan wettelijke grenswaarden en toe- en afnamen van concentraties zijn beoordeeld. Overige luchtverontreinigende stoffen zijn óf niet aan de orde bij emissies door verkeer óf zijn minder onderscheidend dan NO₂ en PM₁₀. Andere stoffen worden dan ook niet beschouwd. Er is geen doorrekening van stikstofemissies uitgevoerd voor natuurbelastende depositie omdat er geen voor stikstof gevoelige beschermde natuur in de nabijheid van het plangebied aanwezig is. De beoordelingscriteria voor luchtkwaliteit in dit MER zijn:

- Maximale concentraties NO₂ en PM₁₀
- Maximale planbijdragen NO₂ en PM₁₀

In het navolgende wordt eerst kort ingegaan op het gehanteerde onderzoeksgebied en de rekenmethode voor beide criteria. Vervolgens worden de effecten voor beide criteria beschreven. De effectanalyse voor het aspect luchtkwaliteit is meer in detail terug te lezen in bijlage 4 bij het bestemmingsplan.

Onderzoeksgebied

In dit onderzoek zijn de wegen binnen en rond het plangebied van het bestemmingsplan Jazz City beschouwd. Binnen dit gebied vinden de maatgevende wijzigingen van verkeersstromen en verkeersaantrekkende werking plaats. Buiten het plangebied treden geringe wijzigingen in verkeersstromen op. Op grond van de Monitoringstool versie 2011 zijn op de wegen buiten het plangebied geen overschrijdingen van grenswaarden te verwachten⁶.

De volgende wegen zijn in de berekeningen meegenomen:

- N280 - Hornerweg (1);
- N280 – Wilhelminasingel (2, 3, 4);
- Mijnheerkensweg (5);
- Schipperswal (6, 7);
- Maashaven (8);
- Looskade (9).

De nummers achter de wegen representeren de wegvakken (gerepresenteerd door toetspunten) zoals weergegeven in Figuur 5-1.

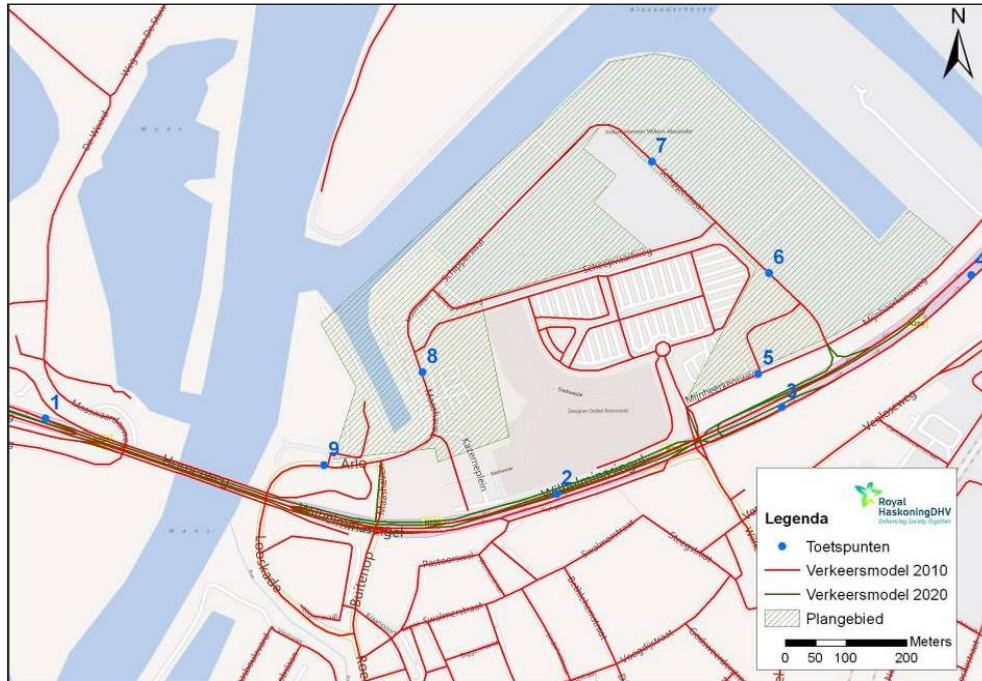
Rekenmethoden en modeltoepassing

Langs de wegen in het plangebied is bebouwing aanwezig. Voor de luchtkwaliteitsberekeningen wordt de situatie dan ook gedefinieerd als 'binnenstedelijk'. De berekeningen worden derhalve uitgevoerd met 'standaardrekenmethode 1', overeenkomstig de voorschriften uit de ministeriële regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hierbij is gebruik gemaakt van de implementatie middels het rekenmodel CAR II (Calculation of Air-pollution Road-traffic), versie 11.0. Dit rekenmodel bepaalt de concentraties langs wegen op basis van een aantal wegkenmerken als etmaalintensiteit, voertuigverdeling, wegtype, snelheidstype, bomenfactor en afstand tot de wegas.

De gebruikte (grootschalige) achtergrondconcentraties bevatten de bijdragen van alle overige relevante bronnen in de omgeving.

⁶ Op basis van de invoergegevens uit de Monitoringstool worden de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend voor het achterliggende kalenderjaar en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2011, 2015 en 2020). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU. De Monitoringstool wijst uit dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ in de omgeving van het plangebied van Jazz City in 2011 (PM₁₀) en 2015 (NO₂) ruim onder de grenswaarden blijven. Daarmee zijn overschrijdingen ten gevolge van het plan buiten het plangebied redelijkerwijs uitgesloten.

Figuur 5-1 Onderzochte wegvakken



5.2.2 Maximale concentraties en maximale planbijdrage NO₂ en PM₁₀

Toelichting op beoordelingscriteria

Maximale concentraties NO₂ en PM₁₀

In de Nederlandse situatie zijn de concentraties NO₂ en PM₁₀ kritisch ten opzichte van de wettelijke normen. Voor deze stoffen is de maximale jaargemiddelde concentratie bepaald, evenals het aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde grenswaarde (PM₁₀). Op basis van de maximale concentraties is per alternatief bepaald of er overschrijding van grenswaarden uit de Wet Milieubeheer plaatsvindt en in welke mate.

Maximale planbijdragen NO₂ en PM₁₀

Per alternatief zijn voor NO₂ en PM₁₀ de maximale planbijdragen aan de jaargemiddelde concentraties en het aantal overschrijdingen van respectievelijk de uur- en etmaalgrenswaarde boven de grenswaarde bepaald. Op basis van de planbijdragen wordt bepaald of een alternatief in betekenende mate (IBM) bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Wanneer een alternatief meer dan 3% ten opzichte van de jaargemiddelde grenswaarden voor de NO₂ en PM₁₀ concentraties bijdraagt (3% komt overeen met 1,2 µg/m³), is er conform het 'Besluit in betekenende mate bijdragen' sprake van een IBM-planbijdrage.

De in het navolgende weergegeven resultaten zijn weergegeven per wegvak (zie Figuur 5-1 voor wegvakken). De PM₁₀ concentraties zijn niet gecorrigeerd voor zeezout.

Huidige situatie en referentiesituatie

In de huidige situatie vindt er geen overschrijding plaats van de (tijdelijke) jaargemiddelde NO₂ grenswaarde. De hoogste NO₂-concentraties komen voor langs de Wilhelminasingel (maximaal 36,1

$\mu\text{g}/\text{m}^3$). Uit statistische analyse blijkt dat in het algemeen een overschrijding van het aantal toegestane overschrijdingen van de uurgemiddelde NO_2 -grenswaarde plaatsvindt bij een jaargemiddelde NO_2 -concentratie van $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of hoger⁷. De tabel toont aan dat concentraties van deze hoogte niet voorkomen, waarmee het aantal toegestane overschrijdingen van de uurgemiddelde NO_2 -grenswaarde niet overschreden wordt.

De grenswaarden voor de PM_{10} concentraties worden niet overschreden. De hoogste jaargemiddelde PM_{10} -concentraties doen zich voor langs de Wilhelminasingel (maximaal $28,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$) evenals het maximale aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM_{10} grenswaarde (24 keer).

De jaargemiddelde grenswaarde voor NO_2 wordt in 2023 in de referentiesituatie niet overschreden. De hoogste NO_2 -concentraties doen zich voor langs de Wilhelminasingel (maximaal $25,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Uit statistische analyse blijkt dat in het algemeen een overschrijding van het aantal toegestane overschrijdingen van de uurgemiddelde NO_2 -grenswaarde plaatsvindt bij een jaargemiddelde NO_2 -concentratie van $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of hoger. De tabel toont aan dat concentraties van deze hoogte niet voorkomen, waarmee het aantal toegestane overschrijdingen van de uurgemiddelde NO_2 -grenswaarde niet overschreden wordt.

De grenswaarden voor PM_{10} (jaargemiddeld en etmaalgemiddeld) worden niet overschreden. De hoogste PM_{10} -concentraties doen zich voor langs de Wilhelminasingel ($23,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) evenals het maximale aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM_{10} grenswaarde (13 keer).

Tabel 5-2 Toetsingswaarden huidige situatie en referentiesituatie 2023

Gebied	Maximale concentratie 2011			Maximale concentratie 2023		
	NO_2 jg [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM_{10} jg [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM_{10} etm [# dagen]	NO_2 jg [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM_{10} jg [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM_{10} etm [# dagen]
<i>Grenswaarde</i>	40	40	35	40	40	35
1 N280 - Hornerweg	35,0	27,4	22	23,9	22,7	11
2 N280 - Wilhelminasingel	36,1	28,1	24	25,5	23,5	13
3 N280 - Wilhelminasingel	32,8	27,4	22	24,8	23,5	13
4 N280 - Wilhelminasingel	30,3	26,8	20	23,1	22,8	11
5 Mijnheerkensweg	27,3	26,2	19	16,7	21,4	9
6 Schipperswal	22,8	25,4	17	17,6	21,2	9
7 Schipperswal	22,8	25,3	16	16,1	21,0	9
8 Maashaven	25,5	26,0	18	18,3	21,7	10
9 Lookade	27,2	26,2	19	21,5	22,5	11

Effecten Jazz City Voorkeursalternatief

In onderstaande tabel zijn de berekende waarden weergegeven voor het Jazz City voorkeursalternatief in 2023.

⁷ De genoemde indicator van $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is gebaseerd op de Europese grenswaarde voor de uurgemiddelde NO_2 concentratie van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, welke maximaal 18 keer per overschreden mag worden. In 2010 geldt de tijdelijke grenswaarde van $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$, welke maximaal 18 keer per jaar overschreden mag worden. De gebruikte indicator van $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is daarom worstcase.

Tabel 5-3 Toetsingswaarden Jazz City Voorkeursalternatief 2023

Gebied	Maximale concentratie			Maximale planbijdrage t.o.v. referentiesituatie		
	NO ₂ jg [µg/m ³]	PM ₁₀ jg [µg/m ³]	PM ₁₀ etm [# dagen]	NO ₂ jg [µg/m ³]	PM ₁₀ jg [µg/m ³]	PM ₁₀ etm [# dagen]
<i>Grenswaarde</i>	40	40	35	1,2	1,2	-
1 N280 - Hornerweg	24,0	22,7	11	0,1	0,0	0
2 N280 - Wilhelminasingel	25,9	23,7	13	0,4	0,2	0
3 N280 - Wilhelminasingel	25,1	23,6	13	0,3	0,1	0
4 N280 - Wilhelminasingel	23,2	22,8	11	0,1	0,0	0
5 Mijnheerkensweg	16,9	21,5	9	0,2	0,1	0
6 Schipperswal	17,0	21,1	9	-0,6	-0,1	0
7 Schipperswal	16,1	21,0	9	0,0	0,0	0
8 Maashaven	17,2	21,6	10	-1,1	-0,1	0
9 Looskade	21,5	22,6	11	0,0	0,1	0

In dit alternatief vinden geen overschrijdingen plaats van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂. De hoogste NO₂-concentraties doen zich voor langs de Wilhelminasingel (maximaal 25,9 µg/m³). Uit statistische analyse blijkt dat in het algemeen een overschrijding van het aantal toegestane overschrijdingen van de uurgemiddelde NO₂-grenswaarde plaatsvindt bij een jaargemiddelde NO₂-concentratie van 82 µg/m³ of hoger. De tabel toont aan dat concentraties van deze hoogte niet voorkomen, waarmee het aantal toegestane overschrijdingen van de uurgemiddelde NO₂-grenswaarde niet overschreden wordt.

De grenswaarden voor PM₁₀ (jaargemiddeld en etmaalgemiddeld) worden niet overschreden. De hoogste PM₁₀-concentraties doen zich voor langs de Wilhelminasingel (23,7 µg/m³) evenals het maximale aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM₁₀ grenswaarde (13 keer).

De jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ nemen maximaal met respectievelijk 0,4 en 0,2 µg/m³ toe ten opzichte van de referentiesituatie (Wilhelminasingel). Hiermee is sprake van een niet in betekende mate (NIBM) bijdrage aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat naast het concentratieverhogende effect, de wijzigingen lokaal ook een positief effect hebben op de luchtkwaliteit (met name op NO₂). Door de wijzigingen is er een daling van de jaargemiddelde NO₂ en PM₁₀-concentraties langs de Schipperswal en de Maashaven.

Effecten Jazz City Plus-alternatief

De verkeersaantrekkende werking van dit alternatief is gelijk aan de verkeersaantrekkende werking van het voorkeursalternatief. De maatregelen in het Plus-alternatief ten aanzien van openbaar vervoer en langzaam verkeer kunnen eventueel zorgen voor een lichte vermindering van het aandeel autoverkeer in het totale verkeer van en naar het plangebied. Dit verwachte effect is echter te beperkt om invloed te kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Dit betekent dat de effecten op het gebied van luchtkwaliteit voor beide alternatieven gelijk zijn.

Beoordeling effecten

De in paragraaf 3.5 aangegeven beoordelingsschaal is voor luchtkwaliteit als volgt gehanteerd:

Effectscore	Effectbeoordeling	Maximale concentratie NO ₂ en PM ₁₀	Maximale planbijdragen
-	Negatief effect	toename boven grenswaarde	IBM toename*
0/-	Beperkt negatief effect	toename onder grenswaarde	NIBM toename*
0	Neutraal effect	gelijk aan AO	Geen planbijdrage
0/+	Beperkt positief effect	afname onder grenswaarde	NIBM afname
+	Positief effect	afname boven grenswaarde	IBM afname

*IBM: in betekende mate; NIBM: niet in betekende mate

Op basis van deze beoordelingsschaal worden beide alternatieven voor beide beoordelingscriteria beoordeeld als neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie. De alternatieven zijn niet onderscheidend. De jaargemiddelde concentraties op een aantal plaatsen nemen iets toe, maar blijven ruim onder de grenswaarden. De maximale planbijdrage ligt in beide alternatieven ruim onder de criteria voor een NIBM-toename. Daarnaast nemen de jaargemiddelde NO₂ en PM₁₀-concentraties langs de Schipperswal en de Maashaven af.

5.3 Geluid

5.3.1 Inleiding

Bij dit aspect wordt beschouwd tot welke geluidsbelasting het voornemen leidt op bestaande bebouwing als gevolg van het (toenemende) wegverkeer, de industrie en het scheepvaartverkeer. Ook wordt beoordeeld of de geluidsbelasting op de nieuwe woningbouw als gevolg van het (toenemende) wegverkeer, de industrie en het scheepvaartverkeer niet boven de wettelijke grenswaarden uitkomt. Als studiegebied is gehanteerd het industrieterrein Willem-Alexander, alsmede de nabij de nieuwe woningen en bestaande woningen (aan de N280) gelegen wegen. De effectanalyse voor het aspect geluid is in meer detail terug te lezen in bijlage 5 bij het bestemmingsplan.

Er berekeningen uitgevoerd naar de optredende geluidsniveaus volgens Standaardrekenmethode II (specialistische rekenmethode; met het rekenprogramma Geomilieu).

Voor de beoordeling van de criteria wordt de in paragraaf 3.5 aangegeven beoordelingsschaal als volgt gehanteerd:

Effectscore	Effectbeoordeling	Optredende geluidsbelasting
-	Negatief effect	toename boven grenswaarde
0/-	Beperkt negatief effect	toename onder grenswaarde
0	Neutraal effect	gelijk aan AO
0/+	Beperkt positief effect	Afname, wel boven streefwaarde
+	Positief effect	afname tot onder streefwaarde

5.3.2 Wegverkeerslawaai

Toelichting op beoordelingscriterium

Voor wegverkeerslawaai geldt volgens de Wet geluidhinder een voorkeursgrenswaarde voor een geluidsgevoelige bestemming (zoals een woning) van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt, voor woningen binnen de bebouwde kom, 63 dB.

Geluidsbelasting op bestaande gevoelige bestemmingen

Er gelden, conform de Wet geluidhinder, geen eisen voor de optredende geluidsbelasting ter plaatse van de bestaande woningen. Daarvan zou sprake zijn indien er mogelijk een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder zou kunnen optreden. Daarvoor is het echter nodig dat er (relevante) wijzigingen plaatsvinden aan aanwezige (zoneringsplichtige) wegen. Daarvan is hier (in het kader van dit plan) geen sprake. Wel is het nuttig te berekenen of er, vanwege de planontwikkelingen, mogelijk een relevante toename van de geluidsbelasting optreedt, om te kunnen beoordelen of onderhavige ontwikkeling past binnen het principe van een goede ruimtelijke ordening. Een eventuele toename van geluid kan optreden als gevolg van een toename in verkeerscijfers. Onderstaande tabel geeft de gebruikte verkeerscijfers voor de berekening van de geluidintensiteit in de referentiesituatie (2023 zonder plan) en in de situatie waarin het plan wordt uitgevoerd (ook in 2023). De nummers verwijzen naar de wegvakken uit Figuur 5-1.

Tabel 5-4 Etmaalintensiteiten verkeer

Weg	Etmaalintensiteit [motorvoertuigen per etmaal]		
	2011 actueel	2023 autonoom (referentiesituatie)	2023 plan+autonoom
1 N280 – Hornerweg	40.431	59.003	59.572
2 N280 – Wilhelminasingel	37.258	55.484	58.931
8 Maashaven	889	3.081	2.901
9 Looskade	2.296	13.504	14.989

Op basis van deze verkeerscijfers zijn de (gecumuleerde) geluidsniveaus bepaald voor diverse maatgevende gevoelige locaties. Deze resultaten zijn weergegeven in Tabel 5-5.

Tabel 5-5. Gecumuleerde geluidsbelastingen (in dB, exclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder)

Locatie	2011 actueel	2023 autonoom (referentiesituatie)	2023 Plan+autonoom
Arloflat, oostzijde	60	62	63
Arloflat, zuidzijde	64	67	67
Wernerstraat	68	70	70
Swalmerstraat	67	69	69

Uit de resultaten blijkt dat in de referentiesituatie een duidelijke toename van het geluidsniveau optreedt van 2 à 3 dB ten opzichte van de huidige situatie. In de plansituatie is er niet of nauwelijks sprake van een toename van het geluidsniveau ten opzichte van de referentiesituatie. Dit geldt voor beide alternatieven. De maatregelen in het Plus-alternatief ten aanzien van openbaar vervoer en langzaam verkeer kunnen eventueel zorgen voor een lichte vermindering van het aandeel autoverkeer in het totale verkeer van en naar het plangebied. Dit verwachte effect is echter te beperkt om invloed te kunnen hebben op het

geluidsniveau. Beide alternatieven krijgen een neutrale beoordeling (0) ten aanzien van het criterium 'wegverkeersgeluid bestaande bebouwing'.

Geluidsbelasting op nieuwe woningen

In de huidige situatie en de referentiesituatie zijn de geplande woningen nog niet aanwezig. In het Voorkeursalternatief en het Jazz City Plus-alternatief zijn deze wel aanwezig. De effecten in het Voorkeursalternatief en het Jazz City Plus-alternatief zijn identiek. De maatregelen in het Plus-alternatief ten aanzien van openbaar vervoer en langzaam verkeer zorgen mogelijk voor een lichte vermindering van het aandeel autoverkeer in het totale verkeer in en rond het plangebied, maar dit verwachte effect is te beperkt om invloed te hebben op het geluidsniveau.

Voor wegverkeerslawaai geldt dat ten hoogste de volgende geluidsbelastingen optreden op nieuwe woningen:

- 60 dB vanwege de N280;
- 57 dB vanwege de Maashaven/Looskade.

Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder overschreden⁸. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Beide alternatieven krijgen een licht negatieve beoordeling (0/-) ten aanzien van het criterium 'wegverkeersgeluid nieuwe bebouwing'.

5.3.3 Industrielawaai

Toelichting op beoordelingscriterium

Voor de diverse solitaire inrichtingen (inrichtingen die niet zijn gelegen op het gezoneerde industrieterrein) geldt dat voldaan moet worden aan de eisen uit de Wet milieubeheer. Hiervoor luiden de eisen als volgt:

Voor de maximale geluidsniveaus:

- 70 dB(A) in de dagperiode (tussen 7 en 19 uur);
- 65 dB(A) in de avondperiode (tussen 19 en 23 uur);
- 60 dB(A) in de nachtperiode (tussen 23 en 7 uur).

Voor de maximale geluidsniveaus:

- 50 dB(A) in de dagperiode (tussen 7 en 19 uur);
- 45 dB(A) in de avondperiode (tussen 19 en 23 uur);
- 40 dB(A) in de nachtperiode (tussen 23 en 7 uur).

Industrieterrein Willem-Alexander is in het kader van de Wet geluidhinder gezoneerd. Om het terrein ligt een 50 dB(A) geluidzone. Als daarbinnen geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, geldt voor de geluidsbelasting een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (etmaalwaarde) en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A).

Geluidsbelasting op bestaande gevoelige bestemmingen

Bij Industrielawaai is, zoals aangegeven, zowel de geluidsbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein Willem-Alexander als vanwege solitaire inrichtingen van belang. Hierover kunnen uitspraken worden gedaan op basis van het rekenmodel van het industrieterrein en een lijst met solitaire

⁸ In het geluidonderzoek, dat is bijgevoegd als bijlage 5 bij het bestemmingsplan, is als uitgangspunt gehanteerd dat de Maashaven een 50 km/uur weg is. De Looskade is een 50 km/uur weg, maar is niet van invloed op het plangebied.

bedrijven. Vanwege de planontwikkeling wordt de grootte van het gezoneerde industrieterrein verkleind. De zone wordt echter niet aangepast. De bestaande zone geldt zowel voor de actuele situatie als voor de referentiesituatie, en zowel voor het Jazz City Voorkeursalternatief als voor het Jazz City Plus-alternatief. De planontwikkeling heeft geen invloed op de geluidsniveaus die ontstaan door de solitaire bedrijven en het industrieterrein op de omliggende bebouwing. Beide alternatieven krijgen een neutrale beoordeling (0) ten aanzien van het criterium 'industriegeluid bestaande bebouwing'.

Geluidsbelasting op nieuwe woningen

Van de solitaire inrichtingen het Designer Outlet Centre (DOC, fase 4), de Big Triangle en Roermond Yumble is de geluidsbelasting bepaald op de nieuw te realiseren woningen. Uit de berekeningen blijkt dat Roermond Yumble en de parkeerplaats Big Triangle ter plaatse van de woningbouw voldoen aan de richtwaarden. Naar verwachting geldt dit ook voor de uitbreiding van het DOC. Vanwege de zeer korte afstand tot de nieuwe woningbouw dient in verband met laden, lossen en muziekgeluid bij de verdere uitwerking van het plan, rekening te worden gehouden met de nabijheid van de woningen.

De jachthaven vormt evenmin een probleem. De kortste afstand tot de woningen bedraagt circa 18 meter. De Handreiking bedrijven en milieuzonering geeft voor "Jachthavens met diverse voorzieningen" een richtafstand geluid van 50 meter. Indien gekozen wordt voor de gebiedstypering "woonwijk in de stad", in plaats van "rustige woonwijk" bedraagt de richtafstand 30 meter (de huizen mogen dan dichterbij de jachthaven staan). De gemeente Roermond heeft aangegeven dat de jachthaven voorziet in aanlegplaatsen waar geen werkzaamheden aan boten worden verricht. De geluidsuitstraling van de haven is daardoor gering. Er hoeven geen aanvullende maatregelen getroffen te worden om ter plaatse van de nieuwe woningen te kunnen voldoen aan de geluidsnormen.

Vanwege het gezoneerde industrieterrein Willem-Alexander treedt op de nieuwe woningen een geluidsbelasting op van ten hoogste 54 dB(A). Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden, de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden.

Het Jazz City Voorkeursalternatief krijgt een licht negatieve beoordeling (0/-) ten aanzien van het criterium 'industriegeluid nieuwe bebouwing', omdat voor diverse gevels van woningen niet voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde voor de geluidzone van industrieterrein Willem-Alexander.

In het Plus-alternatief wordt de geluidsuitstraling van industrieterrein Willem-Alexander verminderd. Dit betekent dat, op kosten van Jazz City BV, de geluidsuitstraling van de maatgevende bedrijven wordt gereduceerd. Hierbij valt te denken aan maatregelen als het plaatsen van geluidsdempers en geluidsschermen. Het Jazz City Plus-alternatief krijgt een neutrale beoordeling (0) ten aanzien van het criterium 'industriegeluid nieuwe bebouwing', omdat de (licht) negatieve effecten zoals hiervoor beschreven voor het Voorkeursalternatief worden voorkomen.

5.3.4 Scheepvaartgeluid

Toelichting op beoordelingscriterium

Voor scheepvaartlawaaï gelden in Nederland geen normen. De optredende geluidsniveaus worden in dit MER vergeleken met de normen voor wegverkeerslawaaï.

Geluidsbelasting op bestaande gevoelige bestemmingen

Scheepvaartlawaaï kan relevant zijn in verband met het nabijgelegen kanaal dat industrieterrein via het water ontsluit. Er is niet bekend hoeveel scheepvaartbewegingen hierop aanwezig zijn.

De planontwikkeling heeft geen invloed op de aantallen en geluidsniveaus vanwege scheepvaartbewegingen. Deze niveaus zijn dus gelijk voor de referentiesituatie en de beide alternatieven. Zowel voor het Jazz City Voorkeursalternatief als het Jazz City Plus-alternatief krijgen een neutrale beoordeling (0) op het criterium 'scheepvaartgeluid bestaande bebouwing'.

Geluidsbelasting op nieuwe woningen

Indicatief is berekend wat de ten hoogste optredende geluidsbelasting is ten gevolge van scheepvaartlawaai. Volgens onze berekeningen bedraagt deze ten hoogste circa 50 dB. Er zijn geen eisen voor scheepvaartlawaai. Echter, vergeleken met de normen voor wegverkeerslawaai kan geconcludeerd worden dat de streefwaarde (48 dB) wordt overschreden en de maximaal aanvaardbare waarde (63 dB) niet. Beide alternatieven krijgen een licht negatieve beoordeling (0/-) ten aanzien van het criterium 'scheepvaartgeluid nieuwe bebouwing'.

5.3.5 Cumulatie

Zoals in de vorige subparagrafen weergegeven is er niet of nauwelijks een toename van het geluid te verwachten bij de bestaande omliggende woningen vanwege wegverkeerslawaai, industriellawaai en scheepvaartlawaai. Cumulatief zal dit dus ook niet het geval zijn.

Voor nieuwe woningen geldt wel dat op enkele locaties (vrij) hoge geluidsniveaus optreden. Echter, het optreden van significant hogere geluidsniveaus als gevolg van cumulatie van diverse geluidsbronnen is nauwelijks aan de orde. De hoogste geluidsbelastingen als gevolg van de genoemde bronnen treden namelijk op op verschillende gevels:

- Vanwege wegverkeerslawaai treden met name hoge(re) geluidsniveaus op op de westgevels (vanwege de Looskade) en op de zuidgevels (vanwege de N280).
- Vanwege industriellawaai treden met name hoge(re) geluidsniveaus op de oostgevels.
- Vanwege scheepvaartlawaai treden met name hoge(re) geluidsniveaus op de noordgevels.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Inleiding

Bij externe veiligheid worden de risico's beoordeeld van risicobronnen in en in de omgeving van het plangebied. Risicobronnen zijn inrichtingen en transportassen waar zich gevaarlijke stoffen bevinden. Voor dit MER is zowel het risico van inrichtingen als het risico van transportassen relevant.

Het aspect externe veiligheid is beoordeeld op de criteria plaatsgebonden risico, groepsrisico en het aantal risicobronnen in het plangebied. Voor een meer uitgebreide toelichting op gevolgen van het plan voor externe veiligheid wordt verwezen naar de rapporten 'Risicoberekeningen Externe Veiligheid' en 'Verantwoording groepsrisico' (bijlage 6 bij het bestemmingsplan).

5.4.2 Plaatsgebonden risico

Toelichting op beoordelingscriterium

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een plaats naast een risicobron verblijft (een inrichting of een transport-as), overlijdt als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen in/op die risicobron. Daar waar het risico ten minste 10^{-6} is, mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn gebouwd. Dit wordt ook wel de 'PR 10^{-6} contour' genoemd.

Referentiesituatie

In en om het plangebied bevinden zich de volgende relevante risicobronnen:

- Provinciale weg N280 (vervoer gevaarlijke stoffen);
- Spoorlijnen door Roermond, ten oosten van plangebied: delen van drie trajecten Sittard-Roermond Noord, Roermond Noord-Venlo en Weert-Roermond (vervoer gevaarlijke stoffen);
- Consumenten Vuurwerk Sanchari;

De vergunning van het tankstation "Esso Maasbrug" voor de opslag en verkoop van LPG is inmiddels ingetrokken. Het intrekingsbesluit is onherroepelijk. Daarom wordt deze risicobron niet in de beoordeling meegenomen.

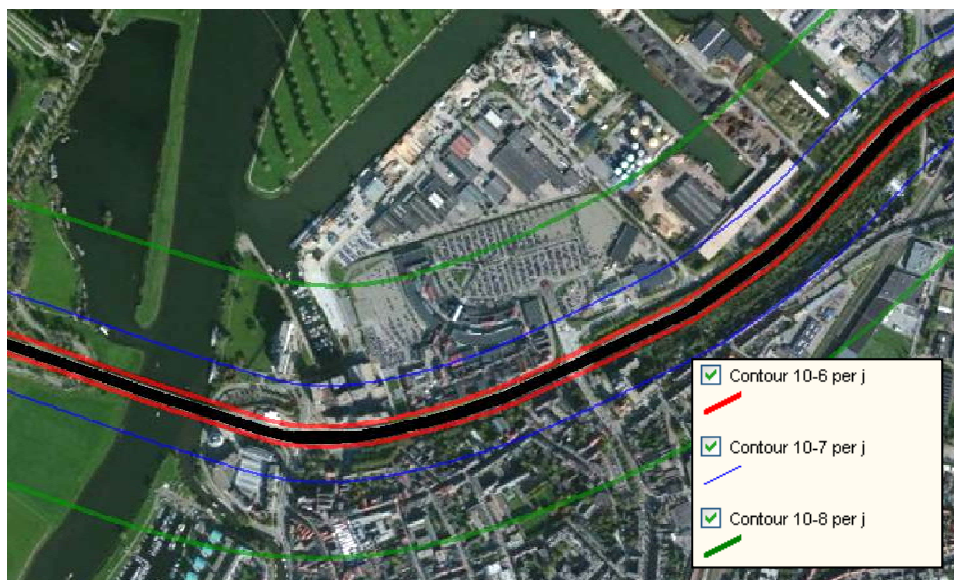
Op ongeveer 170 meter van het plangebied bevindt zich de inrichting Argos Storage BV - Terminal Roermond (voormalig North Sea Group B.V. en eerder bekend als Van der Sluijs Tankopslag B.V.). Het invloedsgebied van deze inrichting bedraagt 150 meter, Het gehele plangebied van Jazz City bevindt zich hierbuiten. Deze inrichting is vanuit het oogpunt van externe veiligheid derhalve niet relevant.

Op ongeveer 50 meter van het plangebied bevindt zich het kanaal naar de Maashaven. Hierover vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Over deze vaarweg worden dusdanig lage hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd dat deze hoeveelheden nauwelijks invloed hebben op het plaatsgebonden risico en groepsrisico (vaarweg valt niet onder bijlage 2 van Circulaire RNVGS; Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen). Deze vaarweg is dan ook niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

Op ongeveer 1.600 meter van het plangebied bevindt zich de Maas. Uit de circulaire RNVGS blijkt dat er over de Maas gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen bedraagt circa 1.070 meter. Het plangebied bevindt zich hierbuiten. Deze risicobron is dan ook niet relevant voor het plangebied vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

In de referentiesituatie overlapt de berekende PR 10^{-6} contour van de N280 het plangebied niet. Wel is de contour volgens de autonome ontwikkeling iets ruimer dan in de huidige situatie. Dit is het gevolg van een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N280 (verwachte transporten in 2020). In figuur 5-2 is de berekende PR 10^{-6} contour van de N280 weergegeven voor het jaar 2020.

Figuur 5-2 plaatsgebonden risicocontour Provinciale weg N280 (2020)



De spoorlijntrajecten ten oosten van het plangebied maken deel uit van Basisnet spoor. Volgens de Circulaire RNVGS geldt voor dit traject een veiligheidsafstand van 10 meter vanaf de as van het spoor. Deze veiligheidsafstand overlapt het plangebied niet.

Op basis van het Vuurwerkbesluit geldt in principe voor de vuurwerkinrichting een veiligheidsafstand van tenminste 8 meter waarbinnen geen (beperkt kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd.

De N280 en de spoorlijnen ten oosten van het plangebied zorgen in de referentiesituatie niet voor knelpunten (in het plangebied) ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

De PR 10⁻⁶ contour van de N280 verandert niet als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen in plangebied Jazz City. Het plan heeft wel een verkeersaantrekkende werking, maar heeft geen invloed op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast worden geen gevoelige objecten geplaatst binnen de contour van de N280. Het plangebied en daarmee de voorziene ontwikkelingen, liggen niet binnen de veiligheidsafstand van de spoorlijnen ten oosten van het plangebied.

Het plaatsgebonden risico vormt, evenals in de referentiesituatie, geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkelingen. Het effect van Jazz City Voorkeursalternatief wordt beoordeeld als neutraal (0).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

In het Jazz City Plus-alternatief worden ten opzichte van het Jazz City Voorkeursalternatief geen maatregelen getroffen die invloed hebben op het plaatsgebonden risico. De effecten zijn dan ook gelijk aan het Voorkeursalternatief. De beoordeling van het effect is neutraal (0).

5.4.3 Groepsrisico

Toelichting op beoordelingscriterium

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per jaar dat een aantal personen dat aanwezig is in het invloedsgebied van een risicobron, overlijdt door een ongeluk met gevaarlijke stoffen in/ op die risicobron. Een verandering in het GR kan optreden door uitbreiding/afname van risicovolle activiteiten en/of door een verandering van de personendichtheid. Voor het groepsrisico bestaat geen wettelijke norm waaraan getoetst wordt. In plaats daarvan wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

Bij iedere relevante verandering van het groepsrisico, zowel boven als onder de oriëntatiewaarde, geldt een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico. Daarin worden maatregelen gegeven om het risico te beperken. Binnen de verantwoording kan het bevoegd gezag van de oriëntatiewaarde afwijken.

Referentiesituatie

Voor het groepsrisico zijn de risicobronnen N280 en de spoorlijnen door Roermond ten oosten van plangebied relevant. Conform het vuurwerkbesluit geldt voor de vuurwerkinrichting Sanchari geen verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Deze bron is alleen relevant voor het plaatsgebonden risico.

Voor de N280 geldt dat in de huidige situatie de oriëntatiewaarde van het groepsrisico fors wordt overschreden. Het groepsrisico bedraagt maximaal 3,50 maal de oriëntatiewaarde. Ook in de autonome situatie wordt de oriëntatiewaarde overschreden. Het GR bedraagt maximaal 3,52 maal de oriëntatiewaarde.

Van de drie spoorlijnen ten oosten van het plangebied is het groepsrisico alleen berekend voor het traject Sittard-Roermond Noord en een klein deel ten noorden daarvan. De trajecten Weert- Roermond en Roermond Noord-Venlo liggen dusdanig ver van het plangebied dat deze geen invloed hebben op de hoogte van het GR. Voor het spoor bedraagt het GR in de huidige situatie maximaal 1,21 maal de oriëntatiewaarde. Dit verandert niet in de autonome situatie.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

Voor de N280 wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico ook in de nieuwe situatie overschreden en neemt deze overschrijding toe. Het groepsrisico bedraagt maximaal 3,65 maal de oriëntatiewaarde. De toename ontstaat doordat het aantal personen in het plangebied binnen het invloedsgebied van de N280 toeneemt als gevolg van de voorziene ontwikkelingen in het plangebied en doordat het transport van gevaarlijke stoffen naar verwachting toeneemt.

Voor het spoor geldt dat het GR licht toeneemt tot maximaal 1,22 maal de oriëntatiewaarde als gevolg van een toename van het aantal personen in het plangebied binnen het invloedsgebied van het spoor.

Het groepsrisico neemt voor beide risicobronnen toe. Conform het BEVI en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen heeft het bevoegd gezag de plicht om deze toenames te verantwoorden. Vanwege de toename van het GR voor beide risicobronnen en het feit dat het GR de oriëntatiewaarde al overschrijdt voor deze bronnen, wordt het Jazz City Voorkeursalternatief wordt als negatief (-) beoordeeld ten aanzien van het criterium groepsrisico.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

Ten aanzien van het groepsrisico zijn de effecten van het Jazz City Plus-alternatief gelijk aan het Jazz City Voorkeursalternatief. Het alternatief krijgt een negatieve beoordeling (-).

5.4.4 Aantal risicobronnen in en nabij plangebied

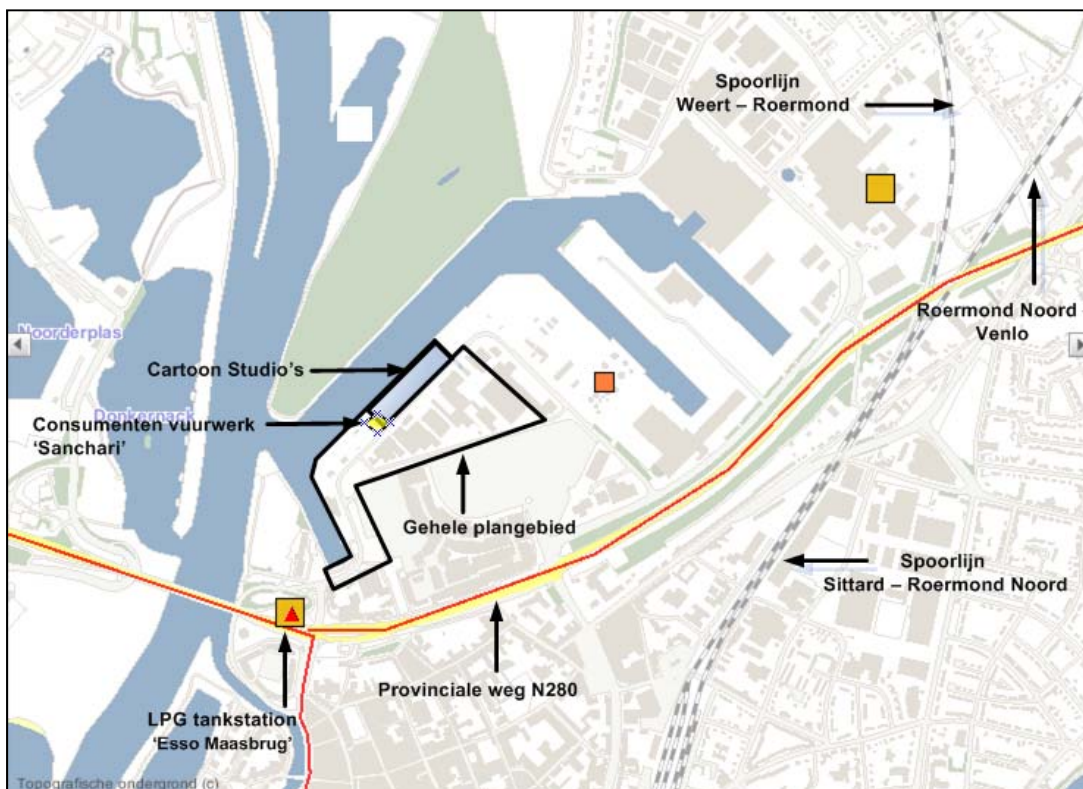
Toelichting op beoordelingscriterium

De wettelijk relevante beoordelingscriteria ten aanzien van externe veiligheid zijn in de voorgaande paragrafen behandeld. Met het oog op het milieuvriendelijker maken van het plan is ook gekeken naar maatregelen/onderdelen van het plan die los staan van deze wettelijk relevante beoordelingscriteria. Vanuit een common sense benadering kan worden gesteld dat het toevoegen of wegnemen van een risicobron aan/uit het gebied of de directe omgeving daarvan tot een toename of afname van risico's leidt.

Referentiesituatie

In en in de directe omgeving van het plangebied liggen diverse risicobronnen met het oog op externe veiligheid. Deze bronnen zijn weergegeven in Figuur 5-2 en worden in het navolgende kort toegelicht. Zoals eerder aangegeven zijn de risicobronnen 'tankstation Esso Maasbrug' (zie ook Figuur 5-3), Argos Storage BV - Terminal Roermond, de Maas en het genoemde kanaal naar de Maashaven niet (meer) relevant voor Jazz City.

Figuur 5-2 Risicobronnen in en nabij plangebied Jazz City



Vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale weg N280

Het plangebied ligt binnen 150 meter van de provinciale weg N280. Over deze weg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het invloedsgebied van de N280 wordt bepaald door het vervoer van toxische vloeistoffen en bedraagt 880 meter.⁹ De N280 is daarmee een relevante risicobron.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijnen Sittard-Roermond Noord, Roermond Noord-Venlo en Weert-Roermond

Op respectievelijk circa 600, 800 en 800 meter van het plangebied bevinden zich de spoortrajecten Sittard-Roermond Noord, Roermond Noord-Venlo en Weert-Roermond. Over deze trajecten worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het invloedsgebied van deze trajecten bedraagt circa 995 meter. Deze spoortrajecten zijn daarmee een relevante risicobron.

Consumentenvuurwerk 'Sanchari'

In het plangebied is de inrichting Sanchari gelegen. Daar wordt maximaal 10.000 kg consumentenvuurwerk geslagen en valt daarmee onder het Vuurwerkbesluit.¹⁰ Op basis van het Vuurwerkbesluit geldt in eerste instantie voor deze inrichting een veiligheidsafstand van tenminste 8 meter¹¹. Aangezien de inrichting Sanchari in het plangebied is gelegen, is de inrichting relevant ten aanzien van externe veiligheid.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

In het Jazz City Voorkeursalternatief blijven alle relevante risicobronnen in het plangebied en de nabije omgeving, zoals beschreven onder de referentiesituatie, gehandhaafd. Het effect van dit alternatief op het criterium 'aantal risicobronnen in en nabij het plangebied' is dan ook neutraal (0).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

In het Plus-alternatief wordt vuurwerkopslag Sanchari, waarvoor een veiligheidsafstand in acht genomen moet worden, verplaatst naar een locatie buiten het plangebied. In het Plus-alternatief is dan ook geen sprake meer van relevante risicobronnen binnen het plangebied. De eerdergenoemde risicobronnen buiten het plangebied blijven bestaan. Het Plus-alternatief scoort licht positief (0/+) op het criterium 'aantal risicobronnen in en nabij het plangebied'.

5.5 Sociale aspecten

Voor sociale aspecten is beoordeeld of Jazz City gevolgen heeft voor de sociale veiligheid in de publieke ruimte en voor de barrièrewerking waardoor mensen belemmerd worden sociale en functionele relaties te onderhouden.

⁹ Op basis van RBMII, versie 1.3 voor stofcategorie LT2, zeer toxische vloeistoffen.

¹⁰ Bron: Milieuvergunning Sanchari van 10 juli 2007.

¹¹ Van de veiligheidsafstand kan worden afgeweken indien tussen de deuropening van de (buffer)bewaarplaats en het object een scheidingsconstructie aanwezig is waarvan de brandwerendheid niet lager is dan 60 minuten, waarin zich geen opening, raam of deur bevindt en die voor zover het een scheidingsconstructie betreft, vervaardigd is van metselwerk, beton of cellenbeton.

5.5.1 Sociale veiligheid

Toelichting op beoordelingscriterium

Sociale veiligheid heeft betrekking op de kans dat iemand iets wordt aangedaan in de openbare ruimte (bijvoorbeeld geweld), of de beleving van die kans. Het toetsingscriterium sociale veiligheid heeft ten eerste betrekking op de aan- of afwezigheid van stille en anonieme plekken. Op stille en anonieme plekken zijn geen anderen aanwezig waardoor er geen sociale controle is op wat zich daar afspeelt. Daarnaast heeft sociale veiligheid betrekking op de overzichtelijkheid van de openbare ruimte in de zin dat ruimtes voorspelbaar zijn, dat er geen obstakels zijn waardoor onzichtbare plekken ontstaan, en dat het er voldoende licht is. Hierdoor bestaat er geen onzekerheid over eventuele onaangename verrassingen. Hiermee hangt samen dat er voor een gevoel van veiligheid ook voldoende mogelijkheid moet zijn om te vluchten als dat nodig is. Voor het criterium is een kwalitatieve analyse uitgevoerd op basis van expert judgement.

Referentiesituatie

In de huidige situatie is het plangebied nog gedeeltelijk ingericht als bedrijventerrein. Op een bedrijventerrein is minder sprake van (een gevoel van) sociale controle dan in bijvoorbeeld een woonwijk. Met name buiten werktijden kan dit gebrek aan sociale controle zorgen voor een onveilig gevoel.

Zoals eerder aangegeven staan bovendien diverse panden leeg in de huidige situatie. Er zullen minder werkende mensen aanwezig zullen zijn op het terrein en mogelijk is sprake van achterblijvend onderhoud. Dit is niet bevorderlijk voor het gevoel van veiligheid. Aan het oostelijke deel van de scheepvaartweg liggen enkele bedrijfswoningen. Buiten werktijden kunnen deze woningen mogelijk zorgen voor (een gevoel van) sociale controle. Bij de ingang van het bedrijventerreingedeelte hangt een (klein) bord waarop is aangegeven dat het terrein wordt beveiligd.

Ook voor het DOC geldt dat er weinig sociale controle zal zijn wanneer de winkels gesloten zijn. Wel zijn er appartementencomplexen gevestigd aan het Kazerneplein en Maashaven. Ook is hier een bioscoop gevestigd. Hierdoor wordt (het gevoel van) de sociale controle aan de westzijde van het DOC verhoogd. Daarnaast beschikt het DOC over camerabeveiliging en een eigen beveiligingsdienst. Wanneer mensen hier bewust van zijn, voelen zij zich wellicht veiliger.

Het grootste deel van het plangebied is verlicht. De omgeving van het DOC is verlicht, maar ook het deel van het terrein dat nu in gebruik is als bedrijventerrein is volledig voorzien van straatverlichting. Deze verlichting en het ontbreken van dichte begroeiing langs de wegen, zorgen er voor dat er niet of nauwelijks sprake is van 'donkere hoekjes' op het terrein. De (jacht)haven is niet verlicht. Havens kunnen, zeker wanneer er weinig sociale controle en verlichting aanwezig is, als onveilig worden ervaren. De aanwezigheid van de woonflat (Arloflat) aan de westzijde van de jachthaven zorgt mogelijk voor enig gevoel van sociale controle.

Onderdoorgangen (tunnels) voor fietsers en voetgangers zijn vanwege het gebrek aan licht en overzichtelijkheid normaal gesproken minder sociaal veilig dan kruispunten of bruggen. De voetgangers-/fietsstunnel onder de N280 in het westen van het plangebied is echter zeer breed en goed verlicht. Ook beschikt de tunnel over een lichtkoepel.

Er zijn geen autonome ontwikkelingen die de situatie voor sociale veiligheid op een relevante manier wijzigen.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

In de nieuwe situatie zal het bedrijventerreingedeelte van het plangebied worden omgezet in diverse andere functies. Deze functies zullen, mits de straten goed zijn verlicht, niet zorgen voor een lager of hoger gevoel van veiligheid dan in de huidige situatie. Ook in de nieuwe situatie zal er al met al weinig sociale controle zijn buiten werk-/winkeltijden in het deel van het plangebied dat nu als bedrijventerrein in gebruik is. Vooral de grote nieuwe parkeerterreinen en -garages verdienen aandacht. Deze omgevingen (anonieme plekken) kunnen zorgen voor een onveilig gevoel op rustige tijden wanneer deze locaties niet goed zijn verlicht of onoverzichtelijk zijn.

In het westelijk deel van het plangebied worden extra woningen (appartementen), een hotel en diverse functies die mogelijk tot in de avonduren geopend zijn (horeca) ontwikkeld. Dit zorgt voor een verhoging van activiteit/levendigheid en sociale controle in het westen van het plangebied en rond de jachthaven (welke zelf ook wordt opgewaardeerd). Aan de oostzijde van de jachthaven wordt een plein met gebouwen er omheen gerealiseerd dat gedeeltelijk aan de jachthaven komt te liggen. Dit fungeert als een 'focuspunt' in de openbare ruimte (Chapman Taylor (2012)). Aan de noordzijde van dit plein komt een hotel te liggen (mogelijk met wellness faciliteiten) en aan de westzijde (de waterzijde) een paviljoen. De hoeken van het plein zijn open om connectiviteit binnen het gehele gebied te bevorderen. Op de nieuwe straten/paden in het westen worden 'achterkantsituaties' vermeden.

De beste inschatting van sociale veiligheid is te maken wanneer de voorgenomen ontwikkelingen gerealiseerd zijn. Echter, naar huidig inzicht zal de sociale veiligheid gezien de voorgenomen ontwikkeling met name in het westelijk deel van het plangebied (rond de jachthaven) verbeteren. Over het geheel genomen wordt het effect op sociale veiligheid beoordeeld als licht positief (0/+).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

De effecten van het Jazz City Plus-alternatief komen nagenoeg overeen met de effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief. De mogelijkheid om de N280 gelijkvloers over te steken vervalt in de referentiesituatie. In het Plus-alternatief wordt in aanvulling op de bestaande voetgangers-/fietsstunnel onder de N280 in het westen van het plangebied ter hoogte van de Mijnheerkensweg, ook een brug voor voetgangers-/fietsers tussen het DOC en het oostelijk deel van het centrum gerealiseerd. Ten aanzien van sociale veiligheid is een (smalle) brug voor langzaam verkeer mogelijk een aandachtspunt. Een eventueel gevoel van onveiligheid hangt daarbij sterk af van de vormgeving en verlichting van de brug. De brug moet zo vormgegeven worden dat geen onoverzichtelijke plekken ontstaan in de verblijfsruimte en dat zo min mogelijk contact mogelijk is met de onderliggende N280 om een mensvriendelijk klimaat te realiseren. Voorts moet de route over de brug goed zijn verlicht en moeten 'hangplekken' voorkomen worden. De aanleg van de brug voor langzaam verkeer wordt op voorhand niet bestempeld als negatief ten aanzien van sociale veiligheid. Het Plus-alternatief scoort, evenals het Voorkeursalternatief, licht positief (0/+).

5.5.2 Barrièrewerking

Toelichting op beoordelingscriterium

Bij barrièrewerking ligt de focus op langzaam verkeer in het studiegebied. Barrièrewerking treedt op als langzaam verkeer tussen stadsdelen of buurten, door een kruisende weg gehinderd wordt. Barrièrewerking is een indicator voor de mate waarin het voor omwonenden mogelijk is om functionele en sociale relaties te onderhouden.

Voor de effectbeoordeling is ten eerste relevant hoeveel directe verbindingen er aanwezig zijn tussen verschillende buurten. Hiervoor zijn de oversteekmogelijkheden voor langzaam verkeer over de N280

geteld. Daarnaast is ook de kwaliteit van de verbindingen van belang. Een verbinding moet aantrekkelijk genoeg zijn om daadwerkelijk gebruikt te worden. Zo kan bijvoorbeeld een groot hoogteverschil (steile hellingen van een brug), een onveilig gevoel door onoverzichtelijkheid en donkerte in een tunnel of (subjectieve) verkeersonveiligheid, mensen ervan weerhouden om een verbinding te gebruiken. Zowel het aantal verbindingen als de kwaliteit ervan worden beoordeeld bij barrièrewerking. Voor het criterium is een kwalitatieve analyse uitgevoerd op basis van expert judgement.

Huidige situatie en referentiesituatie

Het plangebied wordt gescheiden van (het centrum van) Roermond door de N280. De N280 kan worden gezien als een barrière. De verbinding van het plangebied met het centrum van Roermond is niet alleen relevant voor bezoekers van het plangebied, maar zeker ook voor de bewoners van de appartementen in het westen van het plangebied.

Langzaam verkeer kan in de huidige situatie op drie locaties de N280 redelijkerwijs oversteken van en naar het plangebied. De N280 kan worden overgestoken middels een tunnel voor fietsers en voetgangers aan de westzijde van het plangebied. Daarnaast is er een gelijkvloerse oversteekplaats op de kruising met de Mijnheerkensweg. Laatstgenoemde mogelijkheid vervalt in de referentiesituatie. Het westen van het plangebied kan ook bereikt worden via de Looskade welke ook onder de N280 door gaat. De kruising van de N280 met Buitenop is niet geschikt gemaakt voor langzaam verkeer.

In de referentiesituatie is de verbinding van de westzijde van het plangebied met het centrum wel geborgd. Aan de oostzijde verdwijnt in de autonome ontwikkeling de mogelijkheid om de N280 over te steken en wordt de N280 een grotere barrière.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

De barrière van de N280 zal door het plan niet weggenomen worden. De oversteekplaats die in de referentiesituatie verdwijnt op het kruispunt van de N280 met de Mijnheerkensweg wordt niet vervangen in dit alternatief. Met het plan wordt wel gepoogd de verbinding tussen het centrum van Roermond en het natuurgebied en de Maas aan de noordwestzijde van het plangebied te verbeteren. Het plangebied moet een schakel worden tussen de binnenstad en het achterliggende landschap. Deze connectie is in de loop der tijd verloren gegaan. Deze verbinding moet met name tot stand komen door een aaneenschakeling van open ruimtes langs de oostzijde van de jachthaven met daar omheen diverse nieuwe functies. Het is onzeker of de barrière van de N280 zelf hiermee ook vermindert. Het alternatief wordt beoordeeld als neutraal (0) ten aanzien van barrièrewerking.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

Zoals aangegeven vervalt de mogelijkheid om de N280 ter hoogte van de Mijnheerkensweg gelijkvloers over te steken in de referentiesituatie. In het Plus-alternatief wordt hier, in aanvulling op de bestaande voetgangers-/fietsstunnel onder de N280 in het westen van het plangebied, een brug voor voetgangers en fietsers aangelegd. Daarmee wordt een verbinding gelegd tussen het DOC en het oostelijk deel van het centrum. Deze verbinding vermindert de barrière van de N280, mits de verbinding (brug) wordt vormgegeven op een manier dat deze aantrekkelijk genoeg is om daadwerkelijk veel gebruikt te worden. In het Plus-alternatief wordt, evenals in het Voorkeursalternatief beoogd de verbinding tussen centrum en achterliggend landschap te verbeteren. In dit alternatief wordt extra aandacht besteed aan deze verbinding om deze tot een succes te maken. In het centrum van Roermond zal de verbinding ook zichtbaar zijn. Het alternatief wordt in totaal beoordeeld als positief (+) ten aanzien van barrièrewerking.

6 EFFECTBEOORDELING NATUURLIJK MILIEU

6.1 Overzicht effectbeoordeling

Het plan Jazz City is binnen het thema woon- en leefmilieu beoordeeld op de aspecten bodem en water, natuur, landschap en cultuurhistorie en archeologie. In Tabel 6-1 treft u een overzicht van de effectscores van het Jazz City voorkeursalternatief en het Jazz City Plus-alternatief op deze aspecten ten opzichte van de referentiesituatie.

Tabel 6-1: beoordelingstabel natuurlijk milieu

Thema: Natuurlijk milieu			
Aspect	Beoordelingscriterium	JC VKA	JC Plus-altern
Bodem en water	Bodemverontreinigingen	0/+	0/+
	Grondverzet	0/-	0/-
	Waterkwaliteit	0	0
	Waterkwantiteit	0/+	+
	Hoogwaterveiligheid	+	+
Natuur	Aantasting beschermde natuurgebieden	0	0
	Aantasting beschermde planten- en diersoorten	0	0/+
Landschap/stedebouwkundige kwaliteit	Ruimtelijke samenhang	+	+
	Belevingswaarde	+	+
Cultuurhistorie en archeologie	Cultuurhistorische waarden	0	0
	Archeologische waarden	0	0

6.2 Bodem en water

Het aspect bodem en water wordt beoordeeld met criteria die enerzijds ingaan op kwaliteit: bodemverontreinigingen en waterkwaliteit. Anderzijds worden kwantitatieve criteria beschouwd: grondverzet, waterkwantiteit en hoogwaterveiligheid.

6.2.1 Bodemverontreiniging

Toelichting op beoordelingscriterium

Dit criterium gaat in op de invloed van het plan op de bodemkwaliteit (wordt deze beter of slechter), het risico dat mensen in contact komen met vervuilingen en het risico dat bodemvervuilingen zich verspreiden.

Huidige situatie en referentiesituatie

In voorgaande jaren is een groot aantal bodemonderzoeken uitgevoerd in het plangebied, waaronder onderzoek ten behoeve van DOC fase 3 en diverse onderzoeken voor de ontwikkelingen van bestemmingsplan Jazz City. Het gaat om diverse vooronderzoeken/ verkennende onderzoeken en vervolgonderzoeken, zoals het onderzoek op locatie Kalle Bakker. De effectbeoordeling is gebaseerd op deze onderzoeken. De onderzoeksrapporten zijn opgesomd in de toelichting van het bestemmingsplan en zijn terug te vinden in bijlage 7 van het bestemmingsplan.

Uit de diverse uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat de bodem in het plangebied licht tot sterk verontreinigd is met zware metalen, PAK en minerale olie. De sterkte en het type vervuiling verschilt per locatie binnen het plangebied. De vervuilingen kunnen grotendeels als 'niet mobiel' worden beschouwd. Dat betekent dat zij zich relatief moeilijk verspreiden.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

Zoals hiervoor aangegeven is sprake van diverse bodemverontreinigingen in het plangebied. Er dient voorkomen te worden dat er contactmogelijkheden zijn met deze verontreinigingen. Door het aanleggen van betonnen vloeren en het ophogen van een groot deel van het plangebied (zie ook paragraaf 6.2.2) wordt voorkomen dat er contactmogelijkheden zijn. De vervuilde grond wordt gescheiden van het nieuwe maaiveld. Op de begane grond worden bovendien geen woningen gerealiseerd (schadelijke gevolgen van eventuele vervuilingen via bijv. een tuin treden niet op). Dit ophogen gebeurt voordat de voorziene functies worden gerealiseerd.

Gelet op de heterogeniteit van de verontreinigingen binnen het plangebied wordt, voordat de voorziene functies gerealiseerd worden, voor het gehele plangebied een plan van aanpak opgesteld waarin is aangegeven hoe wordt omgegaan met bepaalde verontreinigingen op het moment dat op de locatie van een verontreiniging, werkzaamheden in de bodem zijn gepland. In dit plan wordt onderscheid gemaakt in de verontreinigingen in het voormalige stortlichaam ter plaatse van het geplande DOC fase 4 en parkeerplaats Big Triangle en alle verontreinigingen daarbuiten. Deze integrale aanpak zal de risico's op negatieve effecten van aanwezige bodemverontreinigingen verlagen en de realisatie ten goede komen. Tevens kan in het integrale plan op adequate wijze aandacht gegeven worden aan nazorg.

In het algemeen kan gesteld worden dat de ontwikkeling van het plangebied een (licht) positief effect (0/+) heeft op de bodemkwaliteit (maatregelen plan van aanpak) ter plaatse, contactmogelijkheden met vervuilingen en het risico op verspreiding van bodemvervuilingen.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

Ten aanzien van bodemverontreinigingen worden geen extra maatregelen getroffen in het Plus-alternatief. Dit alternatief krijgt dan ook een licht positieve beoordeling (0/+).

6.2.2 Grondverzet (tijdelijke effecten werkverkeer)

Toelichting op beoordelingscriterium

Voor de ontwikkeling van Jazz City is grondverzet nodig (vooral voor ophoging). Bij grondverzet treden allerlei tijdelijke en permanente effecten op. Permanente effecten, zoals effecten van ophoging op de waterhuishouding, komen aan bod onder andere beoordelingscriteria in dit MER

Het gaat vooral om hinder (geluid, uitlaatgassen, opwaaiing van stof/fijn zand, verkeersoverlast) als gevolg van de benodigde transportbewegingen en werkzaamheden in het plangebied voor omwonenden en gebruikers van de omgeving van het plangebied en aanvoerroutes van materiaal en zand. In het kort kan gezegd worden: hoe meer grondverzet er is, hoe meer negatieve tijdelijke effecten te verwachten zijn.

Huidige situatie en referentiesituatie

In de referentiesituatie treedt geen grondverzet op in het plangebied.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

Om het plangebied te beschermen tegen hoogwater (en kwel) wordt het opgehoogd, met uitzondering van de calamiteitenweg, Roermond Yumble en de parkeergarage de Big Triangle. (Zie Figuur 6-1 in paragraaf 6.2.5)

Het op te hogen oppervlak is ongeveer 4,5 hectare groot en wordt deels verhoogd naar 22,40 meter boven NAP, waarbij een deel verloopt naar 21,80 meter boven NAP. Het huidige maaiveld in het op te hogen deel van het plangebied ligt gemiddeld op ongeveer 20 meter boven NAP. De gemiddelde ophoging bedraagt daarmee ongeveer 2 meter. Dit betekent dat het gebied opgehoogd moet worden met ongeveer 90.000 m³ zand (45.000 m² * 2 m hoogte).

Om dit zand aan te voeren zijn vervoersbewegingen nodig. Aangezien het plangebied aan de Maas ligt en in de huidige situatie nog geschikt is als aanlegplaats voor binnenvaartschepen, wordt aangenomen dat deze aanvoer per schip gebeurt. Het aantal vaarbewegingen dat hiervoor benodigd is, hangt sterk af van het type schip dat gebruikt wordt. Het laadvermogen van binnenvaartschepen varieert van circa 350 ton (Spits) tot wel 16.000 ton in een aantal gevallen (grote duwstellen). Als uitgegaan wordt van een gemiddeld laadvermogen van 1.200 ton en een gewicht van 1.500 kilogram (1,5 ton) voor 1 m³ ophoogzand, kan er 800 m³ zand vervoerd worden per aankomend schip.¹² Om 90.000 m³ (135.000 ton) ophoogzand aan te voeren zijn dan 113 scheepsladingen nodig (226 vaarbewegingen).

Vervoer over water heeft een licht negatief effect op de omgeving (open zetten van bruggen en enige uitstoot van uitlaatgassen en productie van geluid). Vervolgens moet het zand worden verwerkt in het plangebied. Het overslaan, verspreiden en egaliseren van het zand brengen werkzaamheden met bijvoorbeeld vrachtwagens en bulldozers in het plangebied met zich mee. Dit kan zorgen voor enige tijdelijke geluidsoverlast en opwaaiing van (fijn) zand.

Vervoer per schip heeft veel minder grote negatieve effecten dan vervoer over de weg. Voor het aanleveren van 90.000 m³ (135.000 ton) ophoogzand zijn circa 4.500 vrachtwagenladingen (9.000 vervoersbewegingen) nodig wanneer uitgegaan wordt van een laadvermogen van 30 ton per vrachtwagen. In dat geval is de verkeersoverlast en overlast van extra geluid, uitlaatgassen en stuiven van (fijn) zand vele malen groter voor met name gebruikers en omwonenden van de aanrijroutes.

De effecten van grondverzet worden beoordeeld als licht negatief (0/-) bij gebruik van transport over water. Indien het ophoogzand alsnog wordt aangevoerd over de weg, wordt het effect beoordeeld als negatief (-).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

De effecten van het Plus-alternatief ten aanzien van grondverzet zijn vergelijkbaar met het Voorkeursalternatief (0/-).

6.2.3 Waterkwaliteit

Toelichting op beoordelingscriterium

De effecten ten aanzien van grond- en oppervlaktewaterkwaliteit zijn onderzocht in het kader van de Watertoets. Een meer uitgebreide omschrijving van effecten is terug te vinden in het rapport 'Watertoets Jazz City en Roermond Yumble' dat als bijlage is opgenomen bij de bestemmingsplantoelichting. Dit geldt ook voor de criteria waterkwantiteit en hoogwaterveiligheid.

Referentiesituatie

Het grondwater in het plangebied is niet schoon te noemen. Uit de diverse uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat het grondwater in het plangebied licht tot plaatselijk sterk verontreinigd is met zware metalen en plaatselijk licht verontreinigd met vluchtige aromaten. Ter plaatse van Schipperswal 14 en 16 en Scheepvaartweg 19 zijn verhoogde benzeengehaltes in het grondwater aangetroffen.

¹² Gegeven informatie is verkregen via diverse websites: www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/vervoeren/logistieke-keten/mogelijkheden; <http://www.informatie.binnenvaart.nl/schepen/vlootstatistiek.html>; www.zandbestellen.nl/ophoogzand; www.vanvliet-sliedrecht.nl/transport_nl.html

Het plangebied is gelegen in een bodembeschermingsgebied (Roerdalslenk III) in verband met grondwaterwinning. Dit grondwater wordt gewonnen op grote diepte, onder dikke kleilagen. Deze kleilagen beschermen het diepe grondwater tegen de vervuilingen van bovenaf. Het gebied is vanwege deze beschermende kleilagen niet aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied, maar deze kleilagen moeten wel intact blijven. Dat betekent dat niet dieper geboord mag worden dan 80 meter (Bovenste Brunssemklei).

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

Bij de realisatie van het voornemen worden verharde oppervlakken zoveel mogelijk afgekoppeld van het (gemengde) rioolstelsel. Afstromend hemelwater richting watergangen moet voldoen aan de geldende eisen voor oppervlaktewaterkwaliteit. Waterschap Roer en Overmaas staat infiltratie van regenwater niet toe in het plangebied in verband met waterveiligheid (aantrekken kwelstromen vanuit Maas). Ook kan infiltratie van regenwater zorgen voor verspreiding van de eerder beschreven bodem- en grondwaterverontreinigingen. Regenwater wordt afgevoerd naar de Maas. Dit is afgestemd met Rijkswaterstaat. Door het afkoppelen is overstort via bergbezinkleiding niet meer nodig.

Om de kwaliteit van het afstromende regenwater te waarborgen, wordt de trits 'schoonhouden-scheiden-schoonmaken' toegepast. Voor het schoonhouden van het afstromende regenwater worden zoveel mogelijk bronmaatregelen toegepast, zoals het niet toepassing van uitlogende bouwmaterialen (zoals zoals zink en lood) en chemische onkruidbestrijding.

Het regenwater afkomstig van de parkeergarage Big Triangle wordt afgevoerd via een olie-afscheider (met tijdelijke bergingsfunctie bijhevige buien), omdat de verwachting is dat dit niet schoon genoeg is om rechtstreeks (zonder voorzuivering) af te voeren naar de Maas.

Bij de voorziene ontwikkelingen worden geen diepe boringen uitgevoerd, waardoor eventuele bodemvervuiling zich zou kunnen verplaatsen door de eerder genoemde kleilagen.

Het effect van het Jazz City Voorkeursalternatief op de waterkwaliteit wordt als neutraal beoordeeld (0).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

Het effect van het Jazz City Plus-alternatief op de waterkwaliteit verschilt niet van het Voorkeursalternatief en wordt eveneens als neutraal beoordeeld (0).

6.2.4 Waterkwantiteit

Toelichting op beoordelingscriterium

Bij het criterium waterkwantiteit gaat het om voorkomen van wateroverlast door grondwater of (hevige) neerslag. Ook wordt gekeken naar de invloed op het functioneren van het rioolstelsel (bijvoorbeeld hoeveelheid regenwater die wordt afgevoerd naar de waterzuivering).

Huidige situatie en referentiesituatie

Het plangebied grenst aan de Schippershaven, die in directe verbinding staat met de Maas. Ten zuiden van het plangebied ligt de kleine rivier de Roer (een primaire watergang van het waterschap Roer en Overmaas). De Roer mondt nabij het plangebied uit in de Maas.

Het hemelwater in het plangebied komt in de huidige situatie grotendeels terecht in het gemengde riool. Dit betekent dat afvalwater en regenwater via een gezamenlijke buis wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. Bij hevige neerslag wordt een deel van het water via een bergbezinkleiding in de Schipperswal geleid naar de Schippershaven, waardoor het water in bepaalde mate wordt gezuiverd. Het aan het plangebied grenzende bestaande DOC is voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Het regenwater van het bestaande DOC wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater (Maashaven).

Het grondwaterpeil (gemiddeld hoogste grondwaterstand) in het plangebied varieert in de huidige situatie ongeveer tussen de 2 en 3 meter onder het maaiveld. Dit komt ongeveer overeen met het Maaspeil. De grondwaterfluctuatie in het plangebied wordt beïnvloed door de fluctuatie van de Maas. Bij hoge Maasstanden is de grondwaterstand hoger en kan deze voor kweloverlast zorgen.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

Om regenwateroverlast zoveel mogelijk te voorkomen wordt in het algemeen de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren' toegepast. De aanwezige ruimte in het plangebied om water vast te houden is beperkt. Het plangebied wordt nagenoeg geheel verhard. Er is geen ruimte voor het aanbrengen van open infiltratievoorzieningen. Aan het huidige maaiveld ligt een zandlaag waar in principe water in kan infiltreren. Echter, bij hoge Maasstanden ontstaan kwelstromen richting het plangebied. Als infiltratievoorzieningen aangebracht worden, trekken deze kwelstromen aan en vergroot dit de kans op wateroverlast of zelfs onveilige situaties. Het waterschap staat dan ook geen infiltratie toe in het plangebied niet toe. Daarnaast is infiltratie, zoals eerder aangegeven, niet gewenst met het oog op mogelijke verspreiding van bodemverontreiniging zorgen. De grootte van het ontvangende oppervlaktewater (de Maas) is dermate groot dat in overleg met Rijkswaterstaat is bepaald dat het regenwater afkomstig van het plangebied rechtstreeks afgevoerd mag worden naar de Maas via de bestaande doorvoeren door de waterkering.

Het regenwater wordt in de nieuwe situatie dus niet meer afgevoerd naar het gemeentelijk rioolstelsel, maar richting de Schippershaven/Maas. Nieuwe aansluitingen op het gemengde riool (appartementen, DOC, Roermond Yumble en hotel) zorgen voor een toename in de afvoer van vuil water naar het riool. Dit is slechts een fractie van de afname van de afvoer van regenwater naar het riool. Dit betekent een forse ontlasting voor het gemengde gemeentelijke rioolstelsel en het transportriool van het Waterschapsbedrijf Limburg.

In de nieuwe situatie wordt afvalwater via een aan te leggen vuilwatersysteem afgevoerd naar het gemeentelijk rioolstelsel. Daarbij moeten delen van het huidige rioolstelsel verlegd worden. Met berekeningen moet worden aangetoond dat de wijzigingen aan het rioolstelsel geen negatief effect hebben op het functioneren hiervan. Ook moet getoetst worden of de riolering bestand is tegen de extra gronddruk door het ophogen van het plangebied. Na de ophoging moet het riool op gelijkwaardige wijze als in de huidige situatie bereikbaar blijven. Daarbij verdient de bestaande bergbezinkleiding in de Schipperswal extra aandacht wanneer een nieuwe waterkering wordt gerealiseerd middels het ophogen van de Schipperswal. In dat geval dienen passende maatregelen te worden getroffen voor de bereikbaarheid en extra gronddruk.

De huidige grondwaterstand is in principe laag genoeg voor het realiseren van bebouwing en verharding. Een groot deel van het plangebied wordt opgehoogd waardoor een nog lagere grondwaterstand wordt bereikt. De benodigde drooglegging wordt behaald.

De voorziene parkeergarages verdienen aandacht. Onder normale omstandigheden bevindt de grondwaterstand zich onder het kelderniveau. De grondwaterstand is dan geen belemmering. Bij hoge waterstand van de Maas zijn de grondwaterstanden in het plangebied ook hoger (kwel). Het waterschap bestrijdt deze kwel zoveel mogelijk door het water op te vangen en terug te pompen naar de Maas, maar desondanks kunnen de parkeergarages hier hinder van ondervinden. Overlast kan beperkt worden door kelders waterdicht en bestand tegen kweldruk te maken en te zorgen dat parkeerkelders zo min mogelijk zorgen voor (extra) wateroverlast in de omgeving door opstuwing (blokkade van kwelstromen).

Het voorziene watersysteem in het Jazz City Voorkeursalternatief heeft voldoende capaciteit om wateroverlast in en rond het plangebied tot het minimum te beperken. Daarnaast wordt zorgt het plan voor een ontlasting van het gemengde gemeentelijke rioolstelsel en het transportriool van het Waterschapsbedrijf Limburg. Het effect op waterkwantiteit wordt in het geheel beoordeeld als licht positief (0/+).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

In het Plus-alternatief wordt regenwater afkomstig van daken benut door middel van een grijswatercircuit in het appartementencomplex en openbare gebouwen (collectief systeem). Het in een ondergrondse opslagtank opgevangen water wordt zo vastgehouden in het gebied en kan worden benut als bijvoorbeeld toiletspoeling of waswater. Dit bespaart drinkwater. Na benutting moet het water wel naar het gemengd rioolstelsel afgevoerd worden. Aandachtspunt is dat het grijswatercircuit (benuttingsysteem) en de drinkwaterleiding strikt geschieden moeten zijn om de kans op consumeren van regenwater uit te sluiten. Dit is een risico voor de gezondheid en gaat in de praktijk niet altijd goed.

Naast een grijswatercircuit worden in het plangebied waar mogelijk vegetatiedaken toegepast. Regenwater wordt zo vertraagd afgevoerd richting rioleringsstelsel en oppervlaktewater. Bovendien kan het een positieve bijdrage leveren aan hittestress in de stad (effect klimaatverandering) en het geeft een groenere uitrusting aan het plangebied.

Deze maatregelen hebben een positief effect op ten aanzien van waterkwantiteit (langer vasthouden van water en sparen drinkwater). De effecten zijn verder vergelijkbaar met het Voorkeursalternatief. In totaal wordt het effect van het Plus-alternatief op waterkwantiteit beoordeeld als positief (+).

6.2.5 Hoogwaterveiligheid

Toelichting op beoordelingscriterium

Dit criterium behelst het effect van het voornemen op het overstromingsrisico van het plangebied en het achterland.

Huidige situatie en referentiesituatie

Het plangebied maakt deel uit van het rivierbed van de Maas. Hier is de Beleidslijn Grote Rivieren van toepassing. Nieuwe ingrepen in het rivierbed die kunnen leiden tot waterstandsverhoging, belemmering van toekomstige (vergroting van de) afvoercapaciteit of potentiële schade bij hoogwater zijn hier in principe niet toegestaan. Het plangebied is volgens het Waterbesluit (een uitwerking van bepalingen van de Waterwet) vanuit rivierkundig minder van belang. In het kort komt het er op neer dat bouwen in het plangebied mag, maar wel op eigen risico (Rijk is niet aansprakelijk).

Het plangebied grenst aan een primaire waterkering van het Waterschap Roer en Overmaas langs de Maas (onderdeel van dijkkring 76). De waterkering ter hoogte van het plangebied bestaat deels uit een groene kade, deels uit een kademuur en deels uit coupures. De waterkering moet een hoogwaterstand kunnen keren die eens per 250 jaar voorkomt (waterstand van 21,71 m +NAP). De waterkering voldoet nog niet aan dit beschermingsniveau (kan een waterstand keren van 20,41 tot 20,90 m +NAP; ca eens per 50 jaar). Daarmee is de hoogwaterveiligheid in het plangebied in de huidige situatie niet optimaal.

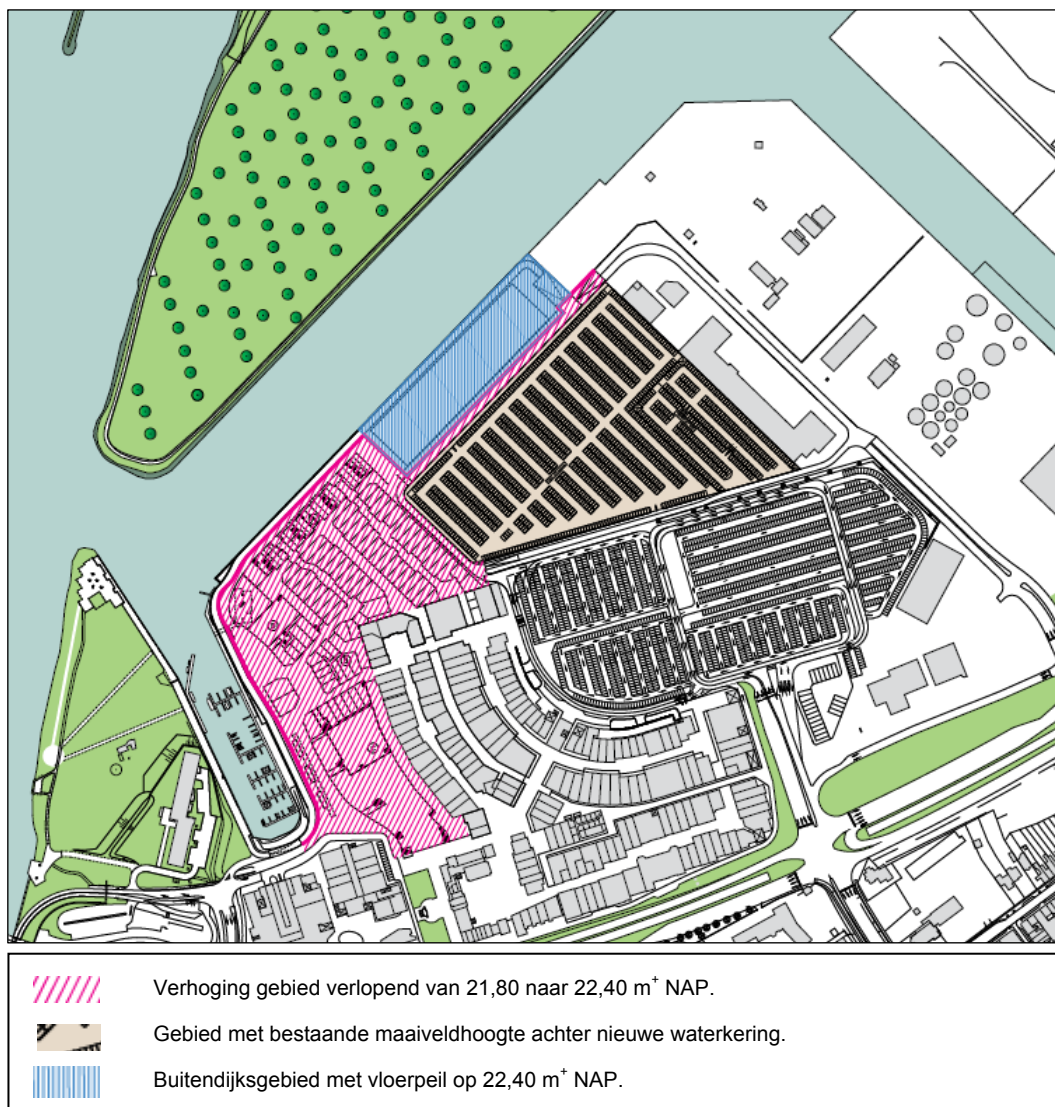
Bij de realisatie van het bestaande DOC is uitgegaan van de circulaire 'Bouwen langs de Maas' van de provincie Limburg (een uitwerking van de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier). In deze circulaire is ook een beschermingsniveau van eens per 250 jaar voorgeschreven (en 21,80 m +NAP). In principe geldt deze hoogte ook voor bouwen in het plangebied. Het is echter wenselijk dat hoogwaterbeschermingsmaatregelen robuust en toekomstgericht zijn. Gelet op de klimaatontwikkelingen is de genoemde norm voor de toekomst wellicht te laag in verband met een hogere te verwachten waterstand van de Maas. Het Waterschap Roer en Overmaas heeft een toekomstgericht beschermingsniveau van 22,40 meter boven NAP geadviseerd.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

Verhoging van de huidige waterkering is financieel, technisch en kwalitatief (verlies van contact met water vanuit plangebied) gezien niet wenselijk. Om het plangebied toekomstgericht te beschermen wordt het plangebied opgehoogd, verlopend van 21,80 naar 22,40 meter boven NAP, met uitzondering van de

calamiteitenweg, Roermond Yumble en parkeergarage Big Triangle. Bij de laatste twee blijft het huidige maaiveldniveau gehandhaafd. Big Triangle wordt beschermd door een nieuwe waterkering, waarschijnlijk in de vorm van een dijk door ophoging van de bestaande Schipperswal (tot 22,40 m⁺ NAP). Deze variant heeft de principe-goedkeuring van het Waterschap (zij heeft de verantwoordelijkheid), gemeente en de eigenaar van het DOC.

Figuur 6-1 Geplande ophoging plangebied t.b.v. hoogwaterveiligheid



bron: Masterplan City Meadow, juni 2012

Door de nieuwe waterkering ter hoogte van de Schipperswal komt Roermond Yumble buitendijks te liggen. Roermond Yumble wordt tegen hoogwater beschermd door het gebouw op palen te zetten en de begane grond op een niveau van circa 23 meter boven NAP te brengen. Het Waterschap heeft het bouwen van Roermond Yumble binnen 10 meter van de beschermingszone van de bestaande waterkering goedgekeurd in verband met de realisatie van een nieuwe waterkering met een hoger beschermingsniveau. Voor de voorziene parkeervoorziening onder Roermond Yumble dient een calamiteitenplan te worden opgesteld voor hoogwatersituaties (bestaande waterkering blijft waarschijnlijk wel behouden op deze locatie).

Langs de huidige waterkering wordt een calamiteitenweg aangebracht met toegang tot twee parkeergarages onder het veilige niveau van 22,40 meter boven NAP. Om te voorkomen dat deze onder water lopen worden de garages beschermd met waterdichte deuren en kunnen de parkeergarages tegen de waterdruk bij een hoogwatersituatie. Ook hiervoor dient een calamiteitenplan te worden opgesteld voor hoogwatersituaties.

De huidige waterkering blijft minimaal gehandhaafd tot het moment dat de nieuwe waterkering en de genoemde ophoging zijn gerealiseerd. Mogelijk blijft de huidige waterkering gehandhaafd als (water en grond)kering.

De hoogwaterveiligheid in het plangebied neemt door de voorgenomen maatregelen toe ten opzichte van de referentiesituatie. Het Voorkeursalternatief heeft een positief effect op de hoogwaterveiligheid (+). Wel moet daar bij gezegd worden dat het plangebied in de nieuwe situatie intensiever wordt gebruikt (door meer mensen) dan in de referentiesituatie.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

De effecten van het Plus-alternatief ten aanzien van hoogwaterveiligheid zijn identiek aan het Voorkeursalternatief (+).

6.3 Natuur

Bij de beoordeling van effecten op natuur wordt een onderscheid gemaakt in effecten op gebieden (EHS en Natura 2000) en effecten op dier- en plantensoorten (Flora- en Faunawet). Deze effecten worden in navolgende subparagrafen behandeld.

6.3.1 Beschermd gebieden

Toelichting op beoordelingscriterium

Er zijn in Nederland beschermingsregimes van kracht voor de bescherming van waardevolle natuurgebieden. Afnemend in belang en beschermingsniveau zijn dat de Vogel- en Habitat Richtlijn (uit Europese regelgeving; ook wel Natura 2000-gebieden genoemd), de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Natuurmonumenten (uit Nederlandse regelgeving) en op provinciaal niveau de Provinciale Ontwikkelingszone Groene waarden (POG).

De ontwikkeling van Jazz City kan gevolgen hebben voor deze beschermde gebieden als een deel van het plangebied binnen een beschermd natuurgebied valt, of als het voornemen via externe werking op afstand gevolgen heeft voor de natuur in de beschermde gebieden. Ten aanzien van Natura 2000 gebieden moet de zekerheid geboden worden dat een verstoring of een verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats, dan wel de verstoring van soorten niet optreedt (significant negatieve effecten moeten worden uitgesloten).

Tenslotte kent Nederland de Boswet en de bebouwde kom Boswet. Als voor het uitvoeren van een ontwikkeling buiten de bebouwde kom bomen gekapt worden geldt de Boswet. Wanneer dit binnen de bebouwde kom gebeurt (grens in bestemmingsplan vastgesteld), geldt de bebouwde kom Boswet en wordt getoetst of een meldings- en herplantingsplicht aan de orde is (kapvergunningstelsel van de gemeente). In het natuuronderzoek is alleen ingegaan op de natuurwaarde van houtopstanden (laanbeplanting). Voor een verdere toelichting op het wettelijk kader voor natuurwaarden wordt verwezen naar bijlage 4 van het MER en bijlage 9 bij het bestemmingsplan.

Voor het bestemmingsplan en MER is een onderzoek uitgevoerd (Bureau Meervelt, 2012) naar beschermde natuurwaarden (gebieden en flora en fauna) ter plaatse van het plangebied Jazz City, inclusief de locaties Roermond Yumble en Big Triangle. Dit onderzoek is bijgevoegd in bijlage 9 bij het bestemmingsplan. Hierin is onderzocht of het plangebied direct een beschermd gebied aantast door ruimtebeslag, of dit via externe werking het geval is en wat de ernst van eventuele aantasting is. Ook is naar eventuele bomenkap gekeken. Daarnaast is bepaald of er effecten zijn op beschermde soorten in het kader van de Flora- en Faunawet. Daartoe is een bureau-inventarisatie gedaan naar bestaande verspreidingsgegevens van soorten in het plangebied (o.a. op basis van verspreidingsatlassen). Daarnaast zijn veldbezoeken gedaan. Daarin is gekeken naar de aanwezigheid van beschermde planten en (sporen van) beschermde dieren op en rond de projectlocatie, en tevens is de potentiële geschiktheid als broedplaats van vogels en verblijfplaats en foerageergebied voor (met name vleermuizen) beoordeeld.

Referentiesituatie

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de EHS, de POG, Natura 2000 of een Beschermd Natuurmonument. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Roerdal) bevindt zich op circa 350 meter van het plangebied (zie figuur 6-2).

Het dichtstbijzijnde Beschermd natuurmonument (Sarsven & De Banen) ligt op meer dan 10 kilometer afstand van het plangebied.

Roerdal is aangewezen voor de habitattypen Beken en rivieren met waterplanten (waterranonkels), Stroomdalgraslanden, Glanshaver en Vossenstaarthoïlanden, Hoogveenbossen en Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen). Daarnaast is het gebied aangewezen voor de soorten Zeggekorfslak, Gaffellibel, Pimpernelblauwtje, Donker pimpernelblauwtje, Zeeprik, Beekprik, Rivierprik, Rivierdonderpad, Kamsalamander en Bever.

Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom. De Boswet is daarom niet van toepassing. De gemeentelijke APV is van toepassing in geval van kap van bomen. In het natuuronderzoek is alleen ingegaan op de natuurwaarde van houtopstanden (laanbeplanting). Deze waarde is zeer beperkt gezien de jonge leeftijd van de bomen (holten, die kunnen dienen als verblijfplaats voor bijvoorbeeld vleermuizen, ontbreken) en de geïsoleerde ligging van de bomen.

Figuur 6-2 Natura 2000-gebied Roerdal (geel) ten opzichte van globaal plangebied (rood)



Bron: gebaseerd op <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek2.aspx>

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

Het plangebied maakt geen deel uit van de EHS of de POG. Beschermde natuurmonumenten liggen op meer dan 10 kilometer van het plangebied. Op deze gebieden worden dan ook geen effecten verwacht. De natuurwaarde van houtopstanden (laanbeplanting) in het plangebied is zeer beperkt gezien de jonge leeftijd en de geïsoleerde ligging van de bomen.

Natura 2000-gebied Roerdal ligt op circa 350 meter afstand. Het plangebied en het Natura 2000-gebied worden van elkaar gescheiden door stedelijke bebouwing, enkele wegen en een plezierjachthaven. Verstoringfactoren tijdens de bouw beperken zich tot het plangebied en de directe omgeving en zijn tijdelijk van aard. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zijn geen versturende invloeden op het Natura 2000-gebied te verwachten. Gezien de aard van de voorgenomen ontwikkeling (sloop, nieuwbouw) en de ruimtelijke scheiding tussen Roerdal en het plangebied (stedelijke bebouwing, doorgaande wegen en jachthaven) zijn negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebied Roerdal uit te sluiten.

Het effect op van het Jazz City Voorkeursalternatief op beschermde natuurgebieden is neutraal (0).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

De effecten van het Jazz City Plus-alternatief op beschermde natuurgebieden zijn identiek aan de effecten van het VKA en daarmee neutraal (0).

6.3.2 Beschermden planten- en diersoorten

Toelichting op beoordelingscriterium

Naast de bescherming van natuurgebieden, geldt in Nederland ook een bescherming voor waardevolle (en bedreigde) diersoorten en plantensoorten in het kader van de Flora- en Faunawet. Hierin zijn (verbods)bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. het verstoren, beschadigen en verwijderen (vernietigen) van beschermde soorten en hun groei- of verblijfplaatsen. Onder voorwaarden kan worden afgeweken van deze bepalingen met een ontheffing of vrijstelling. De beschermde soorten zijn verdeeld in drie categorieën (tabellen) waarvoor verschillende toetsingscriteria gelden bij het kunnen verkrijgen van een ontheffing. Tabel 1 betreft algemeen voorkomende soorten, tabel 3 strikt beschermde soorten en tabel 2 overige beschermde soorten. De ontwikkeling van Jazz City kan gevolgen hebben voor deze beschermde planten- en diersoorten.

Zoals aangegeven is voor het MER een onderzoek uitgevoerd naar beschermde natuurwaarden (gebieden en flora en fauna) ter plaatse van het plangebied Jazz City (Bureau Meervelt, 2012). Dit onderzoek is bijgevoegd in bijlage 9 bij het bestemmingsplan. Door middel van dit onderzoek is bepaald of er effecten zijn op beschermde soorten in het kader van de Flora- en Faunawet.

Daartoe is een bureau-inventarisatie gedaan naar bestaande verspreidingsgegevens van soorten in en rond het plangebied (o.b.v. verspreidingsatlassen en internetbronnen, zoals Waarneming.nl). Daarnaast zijn veldbezoeken gedaan (in augustus en september 2011 en november 2012) waarin is gekeken naar de aanwezigheid van beschermde planten en (sporen van) beschermde dieren op en rond de projectlocatie. Daarnaast is de potentiële geschiktheid als broedplaats voor vogels en verblijfplaats en foerageergebied voor (met name) vlemmuizen beoordeeld.

Referentiesituatie

Flora

Het plangebied is nagenoeg vrij van vegetatie en bestaat vrijwel geheel uit verharding. Aanwezige groene elementen bestaan vooral uit gazon, bomen, struiken en perkplanten. Het plangebied is niet geschikt als groeiplaats voor beschermde plantensoorten.

Zoogdieren

Algemeen

Door de vrijwel aaneengesloten verharding lijkt het plangebied ongeschikt voor veel diersoorten. Tijdens de veldbezoeken is Konijn waargenomen in het plangebied en het plangebied maakt mogelijk deel uit van het leefgebied van enkele andere algemeen voorkomende soorten (bijv. muizen). Voor deze algemene soorten ('tabel 1 soorten') geldt bij ruimtelijke ingrepen een vrijstelling inzake de Flora- en Faunawet. Tabel 2 soorten ('overige beschermde soorten') komen niet voor in het plangebied.

Er zijn geen strikt beschermde grondgebonden zoogdieren waargenomen (uit tabel 3 Flora- en faunawet). Binnen één kilometer van het plangebied zijn sporen van bevers gevonden. Het plangebied zelf echter geheel ongeschikt als leefgebied voor de bever. Het plangebied grenst wel aan de ecologische verbindingzone tussen Natura 2000-gebied Roerdal (o.a. aangewezen voor de bever) en de natuurgebieden ten noorden van het plangebied.

Vleermuizen

Uit de geraadpleegde informatiebronnen blijkt dat vijf soorten vleermuizen in en rond het plangebied worden waargenomen. Op basis van de veldbezoeken (een avond- en een ochtendbezoek) is de betekenis van het plangebied voor vleermuizen nader ingeschat.

Langs de Schipperswal in het noorden van het plangebied (één maal) en net buiten het plangebied (twee maal) zijn foeragerende Gewone dwergvleermuizen waargenomen (strikt beschermd soort; tabel 3). Zwermende en in- of uitvliegende vleermuizen zijn tijdens de veldbezoeken niet aangetroffen. Gezien de grote mate van verharding en de zeer geringe aanwezigheid van groene elementen is het voedselaanbod (insecten) voor vleermuizen in het plangebied zeer gering. Het plangebied heeft een marginale betekenis als foerageergebied.

Sommige opstallen in het plangebied bieden potentieel geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen. De in het plangebied aanwezige bomen zijn niet geschikt als verblijfplaats (geen holten of spleten). Sporen van gebruik van verblijfplaatsen werden niet aangetroffen. Niet alle potentiële verblijfplaatsen kunnen echter worden overzien. Gezien het beperkte aantal waarnemingen tijdens de veldbezoeken en het geringe voedselaanbod is de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van betekenis niet aannemelijk.

Vogels

In de Flora en faunawet worden broedende vogels strikt beschermd. Er is geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het gaat erom of er een broedgeval is. In een aantal gevallen worden ook de nesten van een aantal soorten jaarrond beschermd. Wanneer deze nesten door een ruimtelijke ontwikkeling verdwijnen kan een ontheffingsaanvraag noodzakelijk zijn. De broedvogels zijn ingedeeld in drie typen: A (altijd ontheffingsaanvraag noodzakelijk), B (mogelijk ontheffingsaanvraag noodzakelijk) en C (ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk).

Tijdens de veldbezoeken in augustus en september 2011 is geconstateerd dat het terrein arm is aan broedvogels. Tijdens het veldbezoek van november 2012 zijn alleen twee nesten gevonden van de Zwarte Kraai (type B vogel) in bomen in het zuiden van het plangebied. Verder is in het plangebied wel potentieel broedbiotoop aanwezig voor een aantal soorten broedvogels. Alleen de Witte kwikstaart (type C) en de Zwarte roodstaart (type B) zijn als waarschijnlijke tot zekere broedvogel in en nabij het plangebied vastgesteld. Jaarronde bescherming van nesten is niet aan de orde.

Amfibieën

Uit de beschikbare gegevens blijkt alleen aanwezigheid van de Alpenwatersalamander in de omgeving van het plangebied. Het plangebied zelf is door het ontbreken van geschikte open wateren en de afwezigheid van geschikte overwinteringslocaties ongeschikt als leefgebied.

Reptielen

Uit de beschikbare gegevens blijkt alleen aanwezigheid van de Hazelworm in de omgeving van het plangebied. De kans op het voorkomen van reptielen in het plangebied zelf is nihil (onbereikbaar en ongeschikt).

Insecten

In de omgeving van het plangebied komt een aantal beschermde insectensoorten voor. Het plangebied is voor deze soorten niet van betekenis aangezien geschikt leefgebied ontbreekt. Voor enkele algemeen voorkomende insecten is het plangebied wel van geringe betekenis, waaronder de Huiskrekkel.

Vissen

In het plangebied komt geen open water voor en daarmee ook geen vissen.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

Flora

Het voorkomen van beschermde planten is op basis van de beschikbare informatie en het gebruik van het plangebied uit te sluiten. Voor planten is een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en Faunawet niet nodig.

Zoogdieren

Algemeen

De ecologische verbindingzone aan de westzijde van het plangebied kan door de Bever (tabel 3 soort Flora- en faunawet) gebruikt worden als migratieroute. Ten opzichte van de huidige situatie is geen verslechtering te verwachten van de kwaliteit van deze verbindingzone. Effecten door de voorgenomen ontwikkeling op huidige verblijfplaatsen van deze soort zijn uitgesloten.

Effecten op strikt beschermde (tabel 3) of overige beschermde diersoorten (tabel 2) zijn uitgesloten. Voor effecten op soorten uit tabel 1 is geen ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en Faunawet is nodig.

Vleermuizen

Uit de omgeving van het plangebied zijn waarnemingen van een aantal strikt beschermde vleermuissoorten bekend (tabel 3 soorten).

Gezien de grote mate van verharding en de zeer geringe aanwezigheid van groene elementen is het voedselaanbod (insecten) voor vleermuizen in het plangebied zeer gering. Het plangebied heeft een marginale betekenis als foerageergebied. Gezien het beperkte aantal waarnemingen tijdens de veldbezoeken en het geringe voedselaanbod is ook de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van betekenis niet aannemelijk. Een uitgebreid jaarrond onderzoek wordt niet nodig geacht.

Echter, de aanwezigheid van vleermuizen kan vanwege de verborgen leefwijze niet helemaal worden uitgesloten en daarmee ook niet de eventuele effecten op deze vleermuizen. Dwergvleermuizen hebben doorgaans een netwerk van 20 tot 40 verblijfplaatsen, die wisselend in plaats en duur worden gebruikt.

Vogels

In het plangebied zijn twee nesten gevonden van de Zwarte Kraai (type B vogel) in bomen in het zuiden van het plangebied. Naar verwachting blijven deze bomen behouden. Zwarte kraai is bovendien een veel voorkomende soort in de regio waarvan de staat van instandhouding niet in het geding komt, mochten deze nestplaatsen alsnog verloren gaan. Een ontheffing is niet noodzakelijk mits de bomen buiten het broedseizoen gekapt worden.

In het plangebied is potentieel broedbiotoop aanwezig voor een aantal soorten broedvogels. Jaarronde bescherming van nesten is niet aan de orde. Voor de Zwarte roodstaart (type B) blijft het plangebied ten dele geschikt als broedbiotoop. In de nabijheid van het plangebied is voor deze soort ook voldoende habitat aanwezig. De populatie komt op regionale- en landelijke schaal niet in het geding.

Voor de Witte kwikstaart (type C) geldt dat alleen rekening gehouden hoeft te worden met bescherming van (in gebruik zijnde) nesten tijdens de broedperiode.

Overige diersoorten

Er worden geen negatieve effecten verwacht op amfibieën, reptielen, insecten of vissen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en Faunawet is niet nodig.

Beoordeling

Er is hoogstwaarschijnlijk geen sprake van vaste verblijf- of broedplaatsen in het plangebied. Met inachtneming van enkele maatregelen/manieren van werken ten aanzien van vleermuizen en enkele broedvogels wordt het alternatief beoordeeld als neutraal (0). Deze maatregelen zijn aangegeven in paragraaf 7.3.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

Voor het Plus-alternatief gelden nagenoeg dezelfde effecten op flora en fauna als voor het Voorkeursalternatief. Ook hier geldt dat enkele maatregelen/manieren van werken ten aanzien van vleermuizen en enkele broedvogels in acht moeten worden genomen en negatieve effecten zo kunnen worden voorkomen.

Afwijkend van het Voorkeursalternatief worden in het Plus-alternatief enkele lijnvormige groenelementen (bomenrijen) gerealiseerd in combinatie met een vleermuizenverblijfplaats aan de Maas (bijv. in één van de nieuwe gebouwen). De verblijfplaats staat in verbinding met de groenelementen. Daarbij wordt de uitstraling van licht richting de Maas op zijn minst beperkt tot het huidige niveau door het toepassen van armaturen die uitstraling richting de Maas voorkomen/beperken. Hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van het plangebied met name vergroot voor vleermuizen (zoals de watervleermuis). Deze verbeterde aantrekkelijkheid leidt tot een licht positief effect (0/+) op het criterium beschermde planten- en diersoorten ten opzichte van de referentiesituatie.

6.4 Landschap

6.4.1 Inleiding

De effectbepaling op het aspect landschap heeft betrekking op de mate waarin het plangebied in vorm en structuur een eenheid vormt met het omringende (stads)landschap. Ook heeft betrekking op hoe gebied door gebruikers beleefd wordt.

6.4.2 Ruimtelijke samenhang

Toelichting op beoordelingscriterium

Het criterium ruimtelijke samenhang heeft betrekking op de mate waarin het plangebied op zichzelf en met haar omgeving een eenheid vormt in vorm en structuur. Het gaat om samenhang van het stratenpatroon, vorm en maat van (bebouwings)blokken en gebouwen, openbare ruimtes en groen. Zichtlijnen en mogelijk ook 'landmarks' (vaak hoge gebouwen) versterken de samenhang en oriëntatie binnen een gebied.

Referentiesituatie

Zoals eerder aangegeven wordt het plangebied gescheiden van het centrum van Roermond door de N280. Dit bemoeilijkt het creëren van een ruimtelijke eenheid van het plangebied en haar omgeving. De N280 kan wel op diverse locaties tussen het centrum en het DOC worden overgestoken door langzaam en gemotoriseerd verkeer. De huidige vormgeving van het plangebied sluit niet goed aan op haar omgeving. De structuur is anders dan de structuur aan de andere zijde van de N280. Ook is er geen koppeling met het achterliggende landschap (Maas en natuurgebied).

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

De Ontwikkelingsvisie Jazz City/City Meadow (2012) is mede gebaseerd op een studie van Chapman Taylor. Volgens deze visie moet de nieuwe inrichting van dit stadsdeel zo veel mogelijk samenhangen met

de structuur van de oude binnenstad en omgeving. Het stratenpatroon van het centrum van Roermond (consistente 'blokken' met een noordwest – zuidoost oriëntatie) wordt doorgetrokken in de verdere stadsuitbreiding rond het centrum dat tussen het plangebied en het centrum ligt. Gezien het huidige DOC en de maat van de beoogde functies is een soortgelijke vorm en maat van kavels in het plangebied voor Jazz City echter niet direct haalbaar. De structuur van het huidige DOC wordt doorgezet met de ontwikkeling van DOC fase 4.

De nieuwe functies (waaronder hotel en appartementen) zullen gevestigd worden in verschillende hoge bouwblokken die qua maat en schaal passen bij andere hoge elementen in het plangebied en omgeving (Kazernevoortterrein, Arlo flat en Natalinitoren).

Zoals reeds is aangegeven, is een doel van de ontwikkeling om de functionele samenhang tussen het centrum van Roermond, het plangebied en het achterland (Maas/ natuur) en de samenhang binnen het plangebied zelf te versterken. Hierbij wordt een aaneenschakeling van open ruimtes in het westen van het plangebied voorzien. Dit kan voor meer gevoel van ruimtelijke eenheid zorgen wanneer mensen gebruik maken van deze verbinding tussen centrum en Maas, afhankelijk van de vormgeving van dit gebied/deze vormgeving.

Met ontwikkeling van het plangebied volgens het Jazz City Voorkeursalternatief vormt het gebied een betere ruimtelijke eenheid met haar omgeving dan in de referentiesituatie. De structuur van kavels/straten sluit niet sterk aan bij het centrum en haar omgeving. Het effect van het alternatief wordt beoordeeld als licht positief (0/+).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

Er zijn geen aanvullende maatregelen ontworpen ten behoeve van een betere ruimtelijke samenhang van het plan zelf en met haar omgeving. Het effect van het Jazz City Plus-alternatief is daarom gelijk aan dat van het voorkeursalternatief.

6.4.3 Belevingswaarde

Toelichting op beoordelingscriterium

Belevingswaarde is zeer relevant voor gebieden waar veel mensen (gaan) verblijven, zoals het plangebied van Jazz City. De belevingswaarde van een (in dit geval stedelijk) landschap wordt in grote mate bepaald door invloeden die mensen krijgen via zicht en geluid. Door een ruimtelijke ingreep kan de belevingswaarde zowel positief als negatief beïnvloed worden. Om dit te bepalen is eerst inzicht nodig in de huidige belevingswaarde van het gebied. Is er in de huidige situatie bijvoorbeeld sprake van geluid- en zichtverstoringen en hoe worden de positieve eigenschappen (kwaliteiten) van het plangebied beleefd (zijn ze zichtbaar)? De beïnvloeding van de belevingswaarde wordt kwalitatief beoordeeld.

Huidige situatie en referentiesituatie

In de huidige situatie is een groot deel van het plangebied in gebruik als bedrijventerrein. Zoals eerder aangegeven staan bovendien diverse panden leeg in de huidige situatie. De panden en het havengedeelte (aan de Maas) in dit deel van het plangebied wordt in het algemeen als 'niet mooi' beschouwd.

In het westen van het plangebied, aansluitend op het huidige DOC, zijn recent appartementencomplexen gebouwd (Kazerneplein en Maashaven). Samen met het huidige DOC en de grote aanwezige parkeerplaatsen ziet dit deel van het plangebied er verzorgd uit. De ten westen van het DOC gelegen jachthaven is verouderd en niet bijzonder vormgegeven. In de stedelijke omgeving speelt geluidverstoring minder een rol. Het aanwezige landschap ontleent geen waarde aan rust en stilte.

Het plangebied beschikt volgens het Landschapkader Noord- en Midden-Limburg niet over bijzondere landschappelijke kwaliteiten en kan, evenals de N280 en het gebied ten zuidoosten daarvan, gekarakteriseerd worden als een besloten ruimte door gebouwen¹³. De maas en het natuur-/bosgebied aan de noordwestzijde van het plangebied (Stadsweide) zijn 'halfopen'. Wel heeft de provincie in het Landschapkader Noord- en Midden-Limburg ambities gedefinieerd voor een aantal randen van en gebieden nabij het plangebied (zie Figuur 6-3).

Figuur 6-3 Beoogde kwaliteitsimpulsen Landschapkader Noord- en Midden-Limburg (bron: Provincie Limburg)



Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

In de nieuwe situatie zal het bedrijventerreingedeelte van het plangebied worden omgezet in diverse andere functies. Deze functies zullen qua uiterlijk hoogstwaarschijnlijk zorgen voor een hogere belevingswaarde van het gebied. Aandachtspunt hierbij is vooral de vormgeving van de parkeergarage Grote Driehoek en overige parkeergelegenheden.

In het westelijk deel van het plangebied worden DOC fase 4, extra woningen (appartementen), een hotel en diverse andere functies ontwikkeld. Voor de nieuwe functies worden 'achterkantsituaties' vermeden.

¹³ <http://portal.prvlimburg.nl/agroportal/>

Woningen zullen een doorgaande wand langs de kade vormen. Ook vanaf het water (Maas of jachthaven) zal de beleving van het plangebied hierdoor waarschijnlijk beter worden.

De eerdergenoemde verbinding tussen het centrum van Roermond, via het plangebied, naar het natuurgebied en de Maas aan de noordwestzijde van het plangebied, dragen mogelijk bij aan een hogere belevingswaarde van de Maas(kade) mits langs deze kade ook voorzieningen komen die het 'beleven' van de Maas(kade) mogelijk maken.

Door de toename van activiteit in het plangebied, zal er waarschijnlijk ook een hogere geluidsintensiteit in en om het plangebied ontstaan. Het type geluid (mensen op straat) zal niet negatief werken op de belevingswaarde van het gebied en passen bij het 'levendige' karakter van het gebied dat nagestreefd wordt. Auto's zullen vooral in oosten van het plangebied rijden, van en naar de parkeerterreinen.

Gezien de huidige belevingswaarde van het plangebied, dat voor een groot deel uit bedrijventerrein en verouderde (jacht)haven bestaat, neemt de belevingswaarde van het plangebied toe ten opzichte van de referentiesituatie. Het Jazz City Voorkeursalternatief krijgt een positieve beoordeling (+) op het criterium belevingswaarde.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

In het Plus-alternatief worden specifiek ten behoeve van belevingswaarde geen extra maatregelen getroffen. Wel sluit de ontwikkeling van groene lijnelementen in het plangebied (met als doel kansen te bieden voor vleermuizen) goed aan bij de ambitie van de provincie, zoals weergegeven in Figuur 6-3, om meer evenwicht aan te brengen tussen rood en groen in gebieden met bebouwing en in verrommelde/verdichte gebieden door groenstructuren aan te brengen aan de langs de randen van het plangebied. Dit draagt echter alleen bij aan de beleving wanneer de groenstructuur daadwerkelijk toegankelijk en/of zichtbaar is. Het Plus-alternatief wordt eveneens beoordeeld als positief (+) ten aanzien van belevingswaarde.

6.5 Cultuurhistorie en archeologie

6.5.1 Inleiding

Voor de beoordeling van Jazz City op het criterium cultuurhistorie is bepaald welke cultuurhistorische waarden in het gebied aanwezig zijn en in hoeverre deze bedreigd, aangetast of versterkt worden. Een versterking is bijvoorbeeld denkbaar in de vorm van adaptatie aan een historisch (stads)landschap. Voor de beoordeling van Jazz City op het criterium archeologie is bepaald welke archeologische waarden in het gebied aanwezig zijn en in hoeverre deze bedreigd, aangetast of versterkt worden door bijvoorbeeld ontgravingen.

6.5.2 Cultuurhistorische waarden

Toelichting op beoordelingscriterium

Via de Monumentenwet 1988 worden alle tenminste vijftig jaar oude zaken beschermd die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde. Het gaat onder andere om cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en beschermde stads- en dorpsgezichten.

Provincie Limburg heeft ten behoeve van de bescherming van cultuurhistorische waarden de aanwezige archeologische, bouwhistorische en historisch geografische waarden geïnventariseerd en samengevoegd

op de Cultuur Historische Waardenkaart Limburg. Deze kaart heeft een informatieve en signaleringsfunctie met als doel de cultuurhistorische dimensie te betrekken bij ruimtelijke, toeristische en culturele ontwikkelingen en voornemens. Voorbeelden van waarden op deze kaart zijn beschermde dorpsgezichten, Rijksmonumenten, kapellen, cultuurhistorische lijnelementen (wegen) en oude topografische kaarten.

In Nederland zijn verder diverse Belvédère gebieden aangewezen. Hier worden aardkundige waarden en cultureel erfgoed extra beschermd. Indien cultuurhistorische waarden aanwezig zijn in of nabij het plangebied kunnen de voorgenomen ontwikkelingen hier een invloed op hebben. De waarden worden mogelijk aangetast of juist versterkt.

Huidige situatie en referentiesituatie

Het plangebied ligt ten noorden van de oorspronkelijke, historische bebouwing van Roermond en heeft in tot en met het begin van de twintigste eeuw altijd een onbebouwd, nat weilandgebied gevormd. In de zestiende en zeventiende eeuw werd het plangebied nog doorsneden door de Maas (ArcheoPro, 2012). Eind jaren 30 van de twintigste eeuw is de Ernst Casimirkazerne gebouwd. Vanaf de jaren 50 is het weidegebied verder omgevormd tot bedrijventerrein Willem-Alexander met de Schippershaven, waarbij het plangebied is opgehoogd en bebouwd met bedrijfsgebouwen.

In figuur 6-4 zijn de cultuurhistorische waarden nabij het plangebied aangegeven. In het plangebied liggen geen cultuurhistorische waarden. Ten zuidoosten van het plangebied liggen twee Rijksmonumenten (bruine stipjes op de kaart). Verder ten zuiden van het plangebied ligt de historische kern van Roermond. Dit is een beschermd stadsgezicht. Ten noordoosten van het plangebied heeft vroeger een weg gelegen welke de rand van de stadswaarde markeerde (zie onderste helft Figuur 6-4). Deze weg markeert nu enigszins de oostzijde van de haven, maar volgt niet meer exact haar vroegere ligging. Het plangebied is geen onderdeel van een Belvédère gebied.

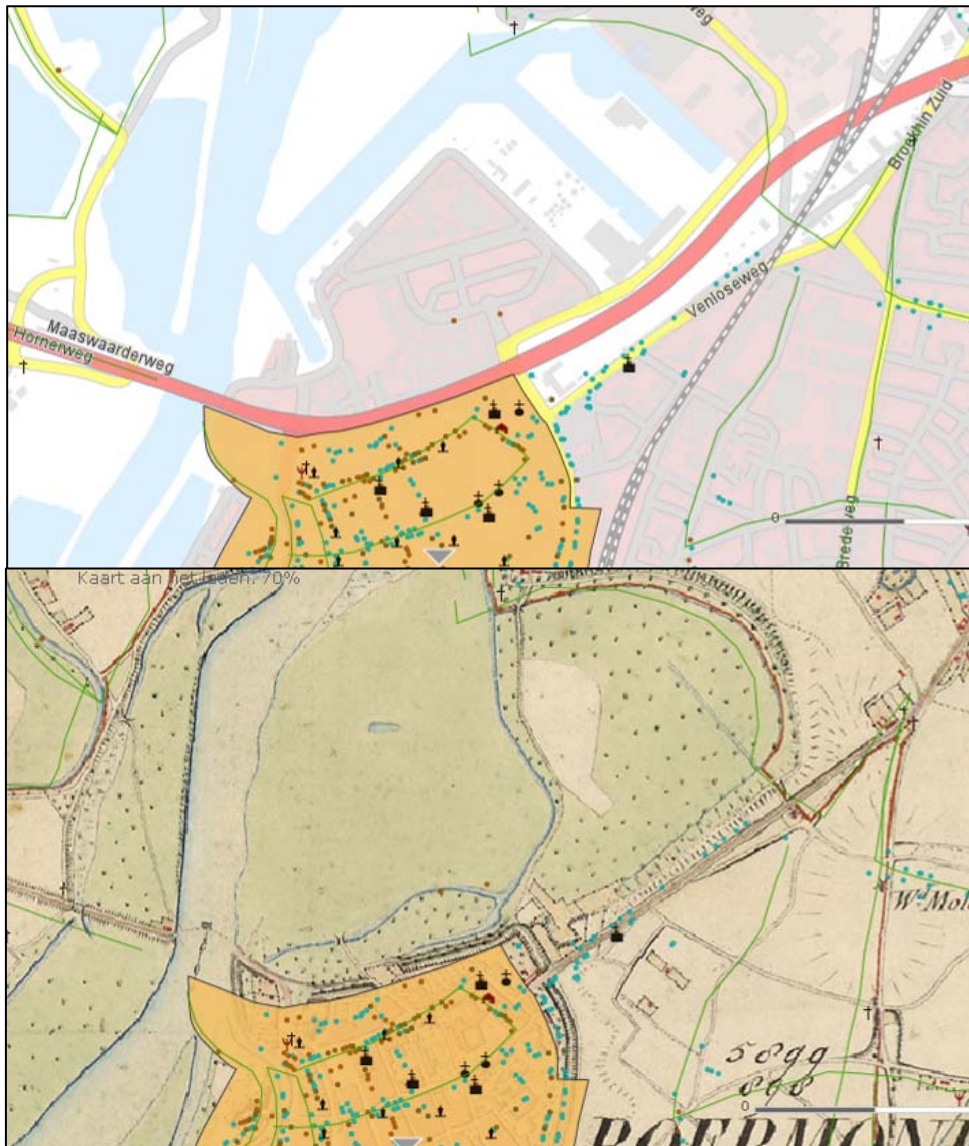
Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

In het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen of structuren aanwezig. De ontwikkelingen hebben dan ook geen invloed op dergelijke elementen in het plangebied. De voorgenomen ontwikkelingen hebben naar huidig inzicht ook geen invloed op waardevolle elementen en structuren in de omgeving van het plangebied, zoals het beschermde stadsgezicht van Roermond en de Rijksmonumenten direct ten zuidoosten van het plangebied aangezien de locatie die bebouwd wordt reeds bebouwd is in de referentiesituatie. De ontwikkeling draagt niet bij aan een versterking van cultuurhistorische waarden in en om het plangebied. Het Jazz City Voorkeursalternatief krijgt een neutrale beoordeling (0) ten aanzien van cultuurhistorische waarden.

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

De effecten van het Jazz City Plus-alternatief op cultuurhistorische waarden zijn identiek aan de effecten van het VKA en daarmee neutraal (0).

Figuur 6-4: Cultuurhistorische waarden (boven: huidige topografie; onder: topografie 1837-1844)



Bron: Cultuurhistorische waardenkaart Provincie Limburg

6.5.3 Archeologie

Toelichting op beoordelingscriterium

Per 1 september 2007 zijn de wijzigingen in de Monumentenwet 1988 van kracht. Dit betekent dat het Europees Verdrag inzake de Bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) in de Nederlandse wetgeving is geïmplementeerd. Doel van het Verdrag van Malta is de bescherming van het archeologisch erfgoed als bron van het gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Door opname van het Verdrag van Malta in de Monumentenwet wordt onder andere bepaald dat archeologische belangen tijdig worden betrokken bij het ruimtelijke orderingsbeleid en

dat bij grootschalige werken in de bodem archeologen moeten worden ingeschakeld. In dit MER wordt daarom nader ingegaan op (te verwachten) aanwezige archeologische waarden in het plangebied.

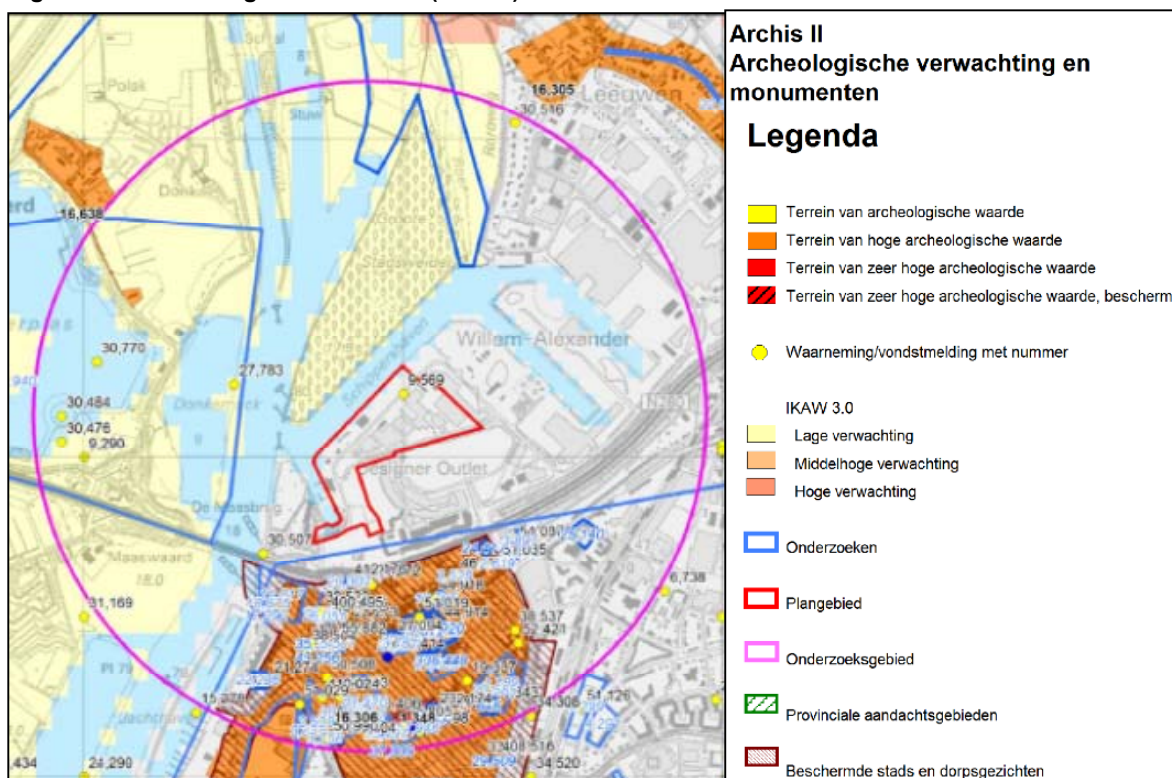
Voor het bepalen van de kans op aantasting of verlies van archeologische waarden wordt gebruik gemaakt van de resultaten uit een Inventariserend vooronderzoek (IVO; bureauonderzoek) dat is uitgevoerd voor het Jazz city-terrein door ArcheoPro (2012). De effectbeoordeling wordt bepaald aan de hand van de archeologische verwachtingswaarden van het gebied en de kans op aantasting van archeologische waarden, zoals aangegeven in het IVO.

Huidige situatie en referentiesituatie

Er is een Inventariserend vooronderzoek (bureauonderzoek) uitgevoerd voor het Jazz city-terrein om te bepalen of er binnen het plangebied archeologische waarden aanwezig (kunnen) zijn en of er een vervolgonderzoek (en/of planaanpassing) nodig is. Dit onderzoek is bijgevoegd bij het bestemmingsplan (zie bijlage 10).

Op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (zie figuur 6-5) en op de gemeentelijke verwachtingskaart is voor het plangebied geen archeologische verwachting aangegeven.

Figuur 6-5: Archeologische waarden (Archis)



Uit de aangegeven verwachtingen van aangrenzende gebieden is af te leiden dat voor het plangebied een lage archeologische verwachting zal gelden. Vrijwel alle bekende archeologische vindplaatsen nabij het plangebied liggen in de historische kern van Roermond. Deze zijn echter nauwelijks relevant voor het plangebied voor het bepalen van de archeologische verwachting binnen het plangebied. Hiervoor zijn met name vondsten op de laaggelegen 'Maasterassen' (lage delen, direct langs de Maas) van belang. Binnen het plangebied is een Romeins bord aangetroffen. Het gaat hier echter om een administratieve plaatsing van een vondst (coördinaten op hele kilometers afgerond) waarvan de echte vindplaats onzeker is. De

kans is groot dat het om een_rivier vondst gaat die tevoorschijn is gekomen bij het uitgraven van de Schippershaven. Op enkele andere laaggelegen delen nabij het plangebied zijn ook vondsten aangegeven. Het gaat met name om baggervondsten.

Op basis van de bekende vondsten geldt er een lage archeologische verwachting voor nederzettingsresten uit alle perioden. Indien dergelijke resten al ooit aanwezig zijn geweest, zullen deze door de Maas zijn verspoeld. Omdat het plangebied tot tenminste de zeventiende eeuw is blootgesteld aan erosie door de Maas en er talrijke baggervondsten uit deze periode zijn gedaan in de omgeving van het plangebied, geldt een middelhoge verwachting voor (door de Maas) verspoelde en her-afgezette resten uit de Romeinse tijd. Ook voor resten van paden en (perceels)afscheidingsresten uit de late middeleeuwen en de nieuwe tijd geldt een middelhoge verwachting.

De verspoelde en her-afgezette resten en resten van paden en perceelsafscheidingsresten zijn nauwelijks door middel van archeologisch prospectieonderzoek op te sporen (vooral losse vondsten). Het wetenschappelijk belang van dergelijke vondsten is gering. Daarnaast is de kans groot dat eventuele vondsten (oppervlakkig gelegen resten) tijdens de inrichting van het terrein, voorafgaand aan de ophoging aan het einde van de twintigste eeuw, verloren zijn gegaan.

Effecten van het Jazz City Voorkeursalternatief

Zoals aangegeven onder huidige situatie zullen de eventueel aanwezige archeologische resten niet of nauwelijks door middel van prospectieonderzoek zijn op te sporen. Het plangebied is reeds opgehoogd. Voorafgaand aan de geplande nieuwbouw wordt het gebied verder opgehoogd. De kans dat archeologische waarden worden aangetast is erg klein. Archeologisch vervolgonderzoek is dan ook niet nodig. Wel moeten aangetroffen archeologische materialen en/of sporen altijd gemeld worden bij de gemeente Roermond (conform Monumentenwet 1988). Het effect van het Jazz City Voorkeursalternatief op archeologische waarden is neutraal (0).

Effecten van het Jazz City Plus-alternatief

De effecten van het Jazz City Plus-alternatief op archeologische waarden zijn identiek aan de effecten van het VKA en daarmee neutraal (0).

7 CONCLUSIES

In dit hoofdstuk worden de milieueffecten van de onderzochte alternatieven, het Jazz City Voorkeursalternatief en het Jazz City Plus-alternatief, vergeleken met elkaar. Vervolgens wordt in paragraaf 7.2 het definitieve voorkeursalternatief bepaald dat de basis vormt voor het bestemmingsplan Jazz City. In paragraaf 7.3 worden de conclusies uit het MER voor het bestemmingsplan aangegeven. Daarbij worden ook de verplichte maatregelen genoemd die nodig zijn voor een uitvoerbaar voorkeursalternatief (het alternatief dat is beschreven in paragraaf 7.2). Tot slot wordt nog ingegaan op leemten in kennis bij het bepalen van de milieueffecten.

7.1 Samenvatting en vergelijking milieueffecten

In onderstaande tabel is de effectbeoordeling voor alle milieuaspecten per criterium weergegeven.

Tabel 7-1 Overzicht milieueffecten

Thema: Verkeer en vervoer			
Aspect	Criterium	JC VKA	JC Plus
Bereikbaarheid	Afwikkeling autoverkeer	0	0
	Openbaar vervoer	0	0/+
	Langzaam verkeer	0/+	+
	Landbouwverkeer	0	0
	Hulpdiensten	0	0
Verkeersveiligheid	Algemene verkeersveiligheid	0/+	+
Parkeren	Parkeerbalans plangebied	0/+	+
Thema: Woon- en leefmilieu			
Luchtkwaliteit	Maximale concentraties NO ₂ en PM ₁₀	0	0
	Maximale planbijdragen NO ₂ en PM ₁₀	0	0
Geluid	Wegverkeergeluid bestaande bebouwing	0	0
	Industriegeluid bestaande bebouwing	0	0
	Scheepvaartgeluid bestaande bebouwing	0	0
	Wegverkeersgeluid nieuwe bebouwing	0/-	0/-
	Industriegeluid nieuwe bebouwing	0/-	0
	Scheepvaartgeluid nieuwe bebouwing	0/-	0/-
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0
	Groepsrisico	-	-
	Aantal risicobronnen in en nabij plangebied	0	0/+
Sociale aspecten	Sociale veiligheid	0/+	0/+
	Barrièrewerking	0	+
Thema: Natuurlijk milieu			
Bodem en water	Bodemverontreinigingen	0/+	0/+
	Grondverzet	0/-	0/-
	Waterkwaliteit	0	0
	Waterkwantiteit	0/+	+
	Hoogwaterveiligheid	+	+
Natuur	Aantasting beschermde natuurgebieden	0	0
	Aantasting besch. planten- en diersoorten	0	0/+

Landschap/stedebouwkundige kwaliteit	Ruimtelijke samenhang	0/+	0/+
	Belevingswaarde	+	+
Cultuurhistorie en archeologie	Cultuurhistorische waarden	0	0
	Archeologische waarden	0	0

Op basis van de overzichtstabel met effecten, kan worden geconcludeerd dat beide alternatieven over het algemeen geen grote negatieve effecten hebben op de onderzochte milieuaspecten. Wanneer het een negatief effect betreft gaat het, op één criterium na, om een beperkt negatief effect (0/-). De meeste negatieve effecten treden op bij het thema woon- en leefmilieu. Als gevolg van het plan voldoet de geluidintensiteit ter hoogte van nieuwe woonbebouwing niet aan de voorkeursgrenswaarde en neemt het groepsrisico toe als gevolg van een toename van het aantal aanwezige mensen in het plangebied. Alleen op het criterium groepsrisico treedt een negatief effect op (-). Dit effect geldt voor beide alternatieven. Het plan draagt positief bij aan de situatie in en rond het plangebied ten aanzien van het thema verkeer en vervoer. Ook treden er onder andere positieve effecten op ten aanzien van het natuurlijk milieu: waterkwaliteit, hoogwaterveiligheid en landschap/stedenbouwkundige kwaliteit.

Wanneer beide alternatieven worden vergeleken blijkt dat het Jazz City Plus-alternatief op diverse criteria beter scoort dan het Jazz City Voorkeursalternatief. Het gaat daarbij meestal om een licht positief effect (0/+) tegenover een neutraal effect (0) of een positief effect (+) ten opzichte van een licht positief effect (0/+). Negatieve (of licht negatieve) effecten worden alleen weggenomen door het Plus-alternatief wanneer het gaat om industriegeluid op nieuwe bebouwing. In het Plus-alternatief wordt de geluidbelasting die optreedt op nieuw te bouwen woningen als gevolg van maatgevende bedrijven op het industrieterrein Willem-Alexander verlaagd.

Daarnaast vormt het Plus-alternatief vooral een verbetering op criteria onder het thema verkeer en vervoer. Op deze thema's scoort het Jazz City Voorkeursalternatief overal neutraal of licht positief. De verbetering van neutraal (0) in het Voorkeursalternatief naar positief (+) in het Plus-alternatief op het criterium barrièrewerking onder het thema sociale aspecten wordt veroorzaakt door de aanleg van een brug voor fietsers en voetgangers over de N280 ter hoogte van de Mijnheerkesweg.

7.2 Keuze voorkeursalternatief

Zoals blijkt uit voorgaande paragraaf scoort het Jazz City Plus-alternatief beter op diverse beoordeelde milieucriteria. Het gaat, op één criterium na, om criteria waarop het Jazz City Voorkeursalternatief neutraal of licht positief scoort. De verbeteringen die het Plus-alternatief biedt ten opzichte van het Voorkeursalternatief zijn niet noodzakelijk voor een beter uitvoerbaar bestemmingsplan.

Het Jazz City Voorkeursalternatief wordt, op één uitzondering na, als geheel gekozen als voorkeursalternatief vanwege financiële uitvoerbaarheid en doelbereik en het ontbreken van grote negatieve (onoverkomelijke) effecten ten opzichte van het Plus-alternatief. De uitzondering betreft het treffen van enkele maatregelen ten behoeve vleermuizen, zoals opgenomen in het Plus-alternatief. Deze maatregelen zijn niet verplicht, maar de initiatiefnemer heeft aangegeven hier wel aan mee te willen werken.

Verplichte maatregelen voor uitvoerbaar Voorkeursalternatief

De milieuonderzoeken en aanvullende afspraken met de gemeente¹⁴ hebben inzicht gegeven in een aantal verplichte maatregelen/handelingswijzen voor een uitvoerbaar bestemmingsplan. In de volgende

¹⁴ Daarnaast wordt in overleg met de gemeente ten behoeve van natuurcompensatie lijnvormige structuren aangeplant en vleermuiskasten geplaatst waaronder minimaal één 'kraamkast'.

paragraaf worden de conclusies uit het MER voor het bestemmingsplan aangegeven. Daarbij worden ook de verplichte maatregelen genoemd voor een uitvoerbaar voorkeursalternatief.

7.3 Conclusies voor het bestemmingsplan

Het gekozen voorkeursalternatief in paragraaf 7.2 vormt de basis voor een uitvoerbaar bestemmingsplan mits enkele maatregelen worden getroffen om te kunnen voldoen aan wettelijke (milieu)eisen. Deze maatregelen moeten worden geborgd in het bestemmingsplan. In het navolgende worden per milieuaspect de relevante conclusies voor het bestemmingsplan aangegeven en worden de benodigde maatregelen aangegeven.

7.3.1 Verkeer

Bereikbaarheid

Het project Jazz City heeft op werkdagen, maar voornamelijk in het weekend een grote verkeersproductie tot gevolg. Belangrijkste aan- en afvoerroute loopt via de N280. De gemeente Roermond en Provincie Limburg zijn voornemens om de kruispunten tussen de N280 en het plangebied op te waarderen. De kruispunten kennen nu capaciteitsproblemen, maar met deze opwaardering worden deze problemen weggelaten. Bij de nieuwe kruispunten is tevens rekening gehouden met de ontwikkelingen behorende bij Jazz City, waardoor er voldoende capaciteit is om in toekomst al het verkeer te kunnen verwerken.

Openbaar vervoer

Het plangebied is met het openbaar vervoer prima bereikbaar en ook in de toekomst zal dit zo blijven. Gezien de ligging aan de N280 en de Maasbrug zullen veel buslijnen die in verbinding staan met het treinstation blijven stoppen bij de bushaltes ter hoogte van Jazz City.

Langzaam verkeer

In het plangebied is een keuze gemaakt om de langzaam verkeersstromen te scheiden van de autoverkeerstromen. Langzaam verkeer is voornamelijk gesitueerd aan de westzijde van het plangebied en autoverkeer aan de oostzijde. De fietsenstallingen en voetgangerszones bevinden zich aan de westzijde van het plangebied. Hiermee creëert men een verkeersveilige situatie. De huidige fiets-/ en voetgangerstunnel onder de N280 vormt de verbinding tussen het plangebied en de stad. Het langzaam verkeer netwerk functioneert hiermee naar huidig inzicht naar behoren.

Landbouwverkeer

Door het plangebied loopt in de huidige situatie een belangrijke route voor het Landbouwverkeer. Deze verbinding heeft een lage intensiteit, maar kan niet geschrapt worden omdat hij de enige Maasovergang in de regio vormt. In de nieuwe situatie kan het landbouwverkeer, net als in de referentiesituatie (waarin de N280 ook wordt aangepast), gaan rijden over de nieuw aan te leggen parallelrijbanen langs de N280. Hiermee blijft de verbinding behouden. Het landbouwverkeer zal in de uiteindelijke situatie niet door het plangebied van Jazz City rijden. Voordat de uiteindelijke situatie gereed is (parallelbanen langs de N280 waar landbouwverkeer gebruik van kan maken) zal het landbouwverkeer ter hoogte van het plangebied tijdelijk op een andere manier rijden. Bijvoorbeeld over een calamiteitenweg door het plangebied van Jazz City of over de N280, waar dan tijdelijk een lagere maximum snelheid geldt.

Hulpdiensten

In het plangebied Jazz City is gezorgd dat hulpdiensten het gebied zowel vanuit de oostzijde als ook vanuit de westzijde kunnen bereiken. Ook hebben zij toegang tot de fietspaden, bevoorradingswegen en indien nodig de voetgangerszone. De gemeente en Provincie Limburg zorgen voor een goede aansluiting

op de N280 en de stad, waardoor de huidige knelpunten bij de kruispunten met de N280 opgelost worden. Op deze manier is de veiligheid in de plangebied gewaarborgd.

Verkeersveiligheid

In het plangebied wordt in het voorkeursalternatief een duidelijke een scheiding aangebracht tussen langzaam verkeer en het autoverkeer. Langzaam verkeer heeft voornamelijk een toegang aan de westzijde en autoverkeer aan de oostzijde. Met deze indeling ontstaat een verkeersveilige situatie.

Parkeren

In het plangebied wordt met de aanleg van ruim 4300 nieuwe parkeerplaatsen ruimschoots voldaan aan de parkeerbehoefte volgens de geldende normen voor de verschillende functies in Jazz City. Ook bij toepassen van de nieuwe CROW parkeernormen wordt voldaan aan parkeerbehoefte.

7.3.2 Woon- en leefmilieu

Luchtkwaliteit

In geen van de alternatieven is sprake van overschrijding van grenswaarden. Daarmee voldoen de alternatieven op grond van art. 5.16 lid 1 sub a aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Voor het milieuaspect luchtkwaliteit hoeven geen maatregelen getroffen te worden om de bestemmingsplanprocedure voor het plan Jazz City af te kunnen ronden.

Bij toetsing in vervolgproucedures kan een nadere beoordeling en toetsing aan wet- en regelgeving op basis van de definitieve planuitwerking, bouwfaserings, wegprofielen en de dan geldende wet- en regelgeving en modelinvoer noodzakelijk zijn. Aangezien ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan, is het niet waarschijnlijk dat een aanpassing van het plan zal leiden tot een overschrijding van de grenswaarden. Aanvullend onderzoek zal naar verwachting niet noodzakelijk zijn.

Geluid

Ter plaatse van de bestaande woningen worden de geluidsnormen niet overschreden. Bij bestaande woningen is ook niet of nauwelijks sprake van een verslechterde geluidssituatie als gevolg van de planontwikkeling. De alternatieven voldoen op dit punt aan de geldende geluidseisen uit de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer.

Ter plaatse van de nieuwe woningen geldt dat hogere waarden moeten worden verleend vanwege industrielawaai en wegverkeerslawaai (voorkeursgrenswaarde wordt overschreden). Voor zowel wegverkeerslawaai als industrielawaai worden de maximale ontheffingswaarden niet overschreden. De hogere waarde procedure wordt gevoerd. Tegelijkertijd met het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan wordt het ontwerp van het besluit tot vaststellen van hogere waarden ter inzage gelegd. Naast de motivering van de aanvraag wordt hierin een analyse beschreven van de mogelijke maatregelen en bijbehorende geluidsreducties. De technische uitwerking van de maatregelen vindt plaats in een later stadium (bijv. in kader van bouwvergunning),

Voor scheepvaartlawaai zijn de optredende geluidsniveaus acceptabel.

Bij toetsing in vervolgproucedures kan een nadere beoordeling en toetsing aan wet- en regelgeving op basis van de definitieve planuitwerking, bouwfaserings, wegprofielen en de dan geldende wet- en regelgeving en modelinvoer noodzakelijk zijn.

Externe veiligheid

Het plaatsgebonden risico vormt, evenals in de referentiesituatie, geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkelingen. Voor beide alternatieven moet een veiligheidsafstand van 8 meter in acht gehouden worden voor de vuurwerkopslag Sanchari.

Als gevolg van de voorziene ontwikkelingen in het voorkeursalternatief, geldt een plicht tot verantwoording van het groepsrisico (VGR) voor de risicobronnen zoals genoemd in paragraaf 5.4.3. Het groepsrisico neemt toe in de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie als gevolg van grotere aantallen aanwezige mensen in het plangebied. Deze verantwoording is reeds opgesteld en is als bijlage bij het MER opgenomen.

Sociale aspecten

Het plan leidt naar huidig inzicht tot een lichte verbetering van sociale veiligheid in het plangebied. Er bestaan geen wettelijke eisen ten aanzien van sociale veiligheid. Sociale aspecten leiden niet tot verplichte maatregelen om het bestemmingsplan mogelijk te maken.

Wel bestaan er mogelijkheden om de sociale veiligheid verder te verbeteren bij de inrichting/het gebruik van het plangebied. Een aantal algemene aandachtspunten/mogelijkheden zijn:

- Onoverzichtelijke, donkere situaties moeten voorkomen worden op plaatsen waar mensen moeten/willen bevinden. Voorbeelden zijn het niet plaatsen van goede verlichting en het niet plaatsen van struikgewas langs voet- en fietspaden of bijvoorbeeld bij bushaltes.
- Sociale controle geeft een groter gevoel van veiligheid. Dit kan vergroot worden door het plaatsen van functies waar mensen zijn buiten reguliere winkel-/kantoor tijden, zoals een café of een kiosk.
- Zorg er voor dat eventuele (camera)beveiliging zichtbaar of dat men weet dat het terrein hiervan voorzien is (bijv. door het plaatsen van borden).

Ook ten aanzien van barrièrewerking geldt dat er geen wettelijke eisen bestaan die invloed hebben op het bestemmingsplan. Het plan vergroot de barrière van de N280 niet ten opzichte van de referentiesituatie.

Geur

De voorgenomen ontwikkelingen zorgen niet voor (extra) geurbelasting in en om het plangebied. De enige relevante bron van geurbelasting met invloed op de nieuwe geurgevoelige functies in het plangebied (woningen) is de asfaltfabriek ten noorden van het plangebied (Asfaltfabriek Roermond B.V.; Schipperswal nr. 19). De grenswaarden voor een 'acceptabel hinderniveau' worden niet overschreden ter hoogte van de geurgevoelige bestemmingen in het plangebied.

7.3.3 Natuurlijk milieu

Bodem

Aangezien er bodemverontreinigingen aanwezig zijn in het plangebied, moet duidelijk zijn wat hiermee moet gebeuren voordat de voorziene functies gerealiseerd worden. Voor het gehele plangebied wordt een plan van aanpak opgesteld waarin is aangegeven hoe wordt omgegaan met welke verontreinigingen op het moment dat op een locatie van een verontreiniging, werkzaamheden in de bodem zijn gepland. Daarbij zijn bijvoorbeeld werkzaamheden ter plaatse van het voormalige stortlichaam relevant. Deze integrale aanpak zal de risico's op negatieve effecten van aanwezige bodemverontreinigingen verlagen. Ook kan zo op adequate wijze aandacht gegeven worden aan nazorg.

Water

Met het doorlopen van de watertoets heeft afstemming tussen het waterbelang en het bestemmingsplan plaatsgevonden (zie rapport Watertoets bij bestemmingsplantoelichting). Daaruit komen de navolgende

maatregelen naar voren waarmee de ontwikkeling in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening kan worden gebracht.

Riolering

Een gedeelte van de bestaande riolering moet verlegd worden. Daarbij moet aangetoond worden dat dit geen negatief effect heeft op het functioneren van het rioolstelsel. Ook moet getoetst worden of de riolering bestand is tegen de extra gronddruk door het ophogen van het plangebied. Indien de Schipperswal wordt opgehoogd moeten passende maatregelen worden getroffen in verband met bereikbaarheid (voor onderhoud e.d.) van en extra gronddruk op de daar aanwezige bergbezinkleiding. In het plangebied bevinden zich geen ruimtelijk relevante leidingen die opgenomen moeten worden in de verbeelding of planregels van het bestemmingsplan. Voor de afvoer van afvalwater wordt een vuilwatersysteem aangelegd dat afwatert naar het gemeentelijk rioolstelsel. Doordat geen regenwater meer wordt afgevoerd naar het gemengde riool, levert de kleine toename van de vuilwaterafvoer geen hydraulisch probleem op voor het gemeentelijke rioolstelsel.

Regenwater

Het regenwater mag rechtstreeks (zonder berging) worden afgevoerd naar de Maas, liefst via bestaande doorvoeren door de waterkering. Als deze doorvoeren onvoldoende capaciteit hebben, moet het water eerst geborgen en/of vertraagd afgevoerd worden of er moet een extra doorvoer worden gerealiseerd. De afvoercapaciteit moet groot genoeg zijn voor een neerslaggebeurtenis van 1 keer per 2 jaar. Het afstromende regenwater van Big Triangle is onvoldoende schoon om rechtstreeks af te voeren naar oppervlaktewater en wordt afgevoerd via een olie-afscheider met een bergingsvoorziening die een neerslaggebeurtenis van 1 keer per 2 jaar kan verwerken (bui 08 van de Leidraad Riolering). Dit betekent een benodigde berging van 950 m³. Het overige water mag zonder voorzuivering worden geloosd op oppervlaktewater. De lozing van dal het water eveneens vergunningsplichtig in het kader van de Waterwet.

Bodembeschermingszone

De bodembeschermingszone Roerdalslenk zone III behoeft niet te worden opgenomen. Dit wordt op provinciaal niveau geregeld. Hier mag geen grond geroerd of geboord worden dieper dan 80 meter (bovenkant van Bovenste Brunsemklei), zodat er geen risico is op het verspreiden van de aanwezige bodemvervuilingen in het plangebied naar de watervoerende laag onder de diepe kleilagen.

Hoogwaterveiligheid

Het is wenselijk dat de hoogwaterbeschermingsmaatregelen die voor het plangebied worden getroffen robuust en toekomstgericht zijn. Het huidige beschermingsniveau van 1 keer per 250 jaar (die nu niet gehaald wordt) is vanwege klimaatverandering wellicht te laag voor de toekomst (hogere waterstand Maas). Daarom wordt een beschermingsniveau van 22,40 meter boven NAP gerealiseerd door ophoging van een groot deel van het plangebied en realisatie van een nieuwe waterkering voor bescherming van parkeergarage Big Triangle (naar verwachting ophoging bestaande Schipperswal).

Het bestemmingsplan dient de bestaande waterkering en een aan te passen dan wel nieuwe waterkering mogelijk te maken. Deze variant heeft onder andere de principe-goedkeuring van het Waterschap en gemeente Roermond. De verantwoordelijkheid voor de nieuwe veilige beschermingshoogte ligt bij Waterschap Roer en Overmaas. Het door de nieuwe waterkering buitendijks gelegen Roermond Yumble wordt tegen hoogwater beschermd door het gebouw op palen te zetten. Het Waterschap heeft het bouwen van Roermond Yumble binnen 10 meter van de beschermingszone van de bestaande waterkering goedgekeurd in verband met de realisatie van een nieuwe waterkering met een hoger beschermingsniveau. In het kader van de Keur dient echter een vergunning te worden verleend om te bouwen binnen de beschermingszone,

Voor de parkeervoorziening onder Roermond Yumble dient een calamiteitenplan te worden opgesteld voor hoogwatersituaties (bestaande waterkering blijft waarschijnlijk wel behouden op deze locatie). Langs de huidige waterkering wordt een calamiteitenweg aangebracht met toegang tot circa drie parkeergarages onder het veilige niveau van 22,40 meter boven NAP. Om te voorkomen dat deze onder water lopen worden de garages beschermd met waterdichte deuren en kunnen de parkeergarages tegen de waterdruk bij een hoogwatersituatie. Ook hiervoor dient een calamiteitenplan te worden opgesteld voor hoogwatersituaties.

De huidige waterkering blijft minimaal gehandhaafd tot het moment dat de nieuwe waterkering en de ophoging zijn gerealiseerd en blijft mogelijk gehandhaafd als (water en grond)kering.

Natuur

Het plan zorgt niet voor negatieve effecten op beschermde natuurgebieden. Er zijn geen maatregelen nodig om te voldoen aan (wettelijke) eisen in verband met dergelijke gebieden.

Een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is niet nodig mits rekening gehouden wordt met de mogelijke aanwezigheid van broedvogels en vleermuizen.

In de Flora- en Faunawet is een zorgplicht opgenomen. Voorafgaand aan de ingreep moeten maatregelen worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht geldt altijd, ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend. In het navolgende wordt meer specifiek ingegaan op maatregelen voor verschillende diersoorten.

Vleermuizen

Zoals aangegeven wordt een uitgebreid jaarrond onderzoek niet nodig geacht. Echter, aangezien de aanwezigheid van vleermuizen vanwege de verborgen leefwijze niet helemaal kan worden uitgesloten worden uit oogpunt van het voorzorgsprincipe, de volgende mitigerende maatregelen voorgesteld om eventuele schade te voorkomen:

Maatregelen voorafgaand aan sloop

- Creëren van onaantrekkelijke omstandigheden (licht, kou, tocht) om eventueel aanwezige vleermuizen te ontmoedigen om zich te vestigen in de te slopen opstallen. Bijvoorbeeld gaten in buitenmuren maken enkele weken voorafgaand aan sloop en het onaantrekkelijk maken van daklijsten als verblijfplaats door delen te verwijderen (waardoor tocht optreedt). Hoe eerder dit gebeurt, hoe eenvoudiger ook gesloopt kan worden in voor vleermuizen minder gunstige sloopperiodes (zie navolgende);
- Slopen door middel van strippen en voorzichtig verwijderen van onderdelen van het dak voorafgaand aan verdere sloop.

Maatregelen tijdens sloop

- De voor vleermuizen meest gunstige periodes om te slopen zijn:
 - eind maart tot en met april, tijdens een warmere periode. De overwinteringsperiode is voorbij en de kraamperiode is nog niet begonnen.
 - half september tot eind oktober, tijdens een warmere periode. De paartijd is voorbij en de overwinteringsperiode is nog niet begonnen. Slopen kan eventueel nog in november, mits de temperatuur 's nachts niet meer dan vijf nachten achtereenvolgend onder de 3° Celsius en overdag onder de 8° Celsius komt.
- Indien tijdens de sloop vleermuizen worden aangetroffen, dienen de dieren met rust te worden gelaten en dient het sloopwerk op deze plek tijdelijk stilgelegd te worden, zodat de dieren op eigen kracht een andere verblijfplaats kunnen opzoeken.

Door het nemen van de voorgestelde mitigerende maatregelen voorafgaand en tijdens de sloopwerkzaamheden van de gebouwen en het op die manier betrachten van de zorgvuldigheid, treedt geen conflict op met de verbodsbepalingen uit de Flora- en Faunawet.

Maatregelen na bouw

Verder verdient de aanbeveling in de nieuw te bouwen opstallen voorzieningen aan te brengen voor vleermuizen (vleermuizenverblijfplaats(en) aan de Maas) vanwege gunstige situering van het plangebied voor het ontwikkelen van leefgebied voor vleermuizen (rand van de stad, grenzend aan open water en natuurgebied). Dit in combinatie met het aanplanten van lijnvormige groenstructuren (bomenrijen) die in verbinding staan met de vleermuizenverblijfplaats(en) en het aanbrengen van vleermuiskasten waaronder minimaal één kraamkast.

De initiatiefnemers hebben aangegeven de hiervoor genoemde maatregelen en aanbevelingen op te volgen, inclusief de (niet verplichte) maatregelen ten behoeve vleermuizen na de bouw.

Vogels

Jaarronde bescherming van nesten is niet aan de orde in het plangebied. In de Flora en faunawet worden alle broedende vogels echter beschermd.

Gezien de waarnemingen tijdens het veldbezoek van de Witte kwikstaart mag worden aangenomen dat in en aan de rand van het plangebied mogelijk territoria/broedgevallen van type C vogelsoorten voorkomen. Versturende werkzaamheden (t.a.v. nesten) dienen buiten de broedperiode uitgevoerd te worden of broedgevallen dienen voorafgaand aan de sloop uitgesloten te worden. Als richtlijn kan een broedperiode aangehouden worden van 15 maart tot en met 15 augustus.

Wat betreft de Zwarte roodstaart (type B vogelsoort) geldt dat de sloop van potentieel als broedlocatie geschikte gebouwen buiten de broedtijd uitgevoerd moet worden of broedgevallen dienen voorafgaand aan de sloop uitgesloten te worden. Als richtlijn kan een broedperiode aangehouden worden van 15 maart tot 15 juli.

De bomen waar twee nesten zijn gevonden van de Zwarte Kraai (type B vogel) in het zuiden van het plangebied blijven naar verwachting behouden. Aangezien Zwarte kraai een veel voorkomende soort is in de regio komt de instandhouding niet in het geding komt, mochten deze nestplaatsen alsnog verloren gaan. Een ontheffing is niet noodzakelijk mits de bomen buiten het broedseizoen gekapt worden.

Overige soorten

Voor overige beschermde dier- en plantensoorten zijn geen maatregelen nodig.

Landschap

Met de ontwikkeling van het plangebied volgens het gekozen voorkeursalternatief vormt het gebied een betere ruimtelijke eenheid met haar omgeving dan in de referentiesituatie. Gezien de huidige belevingswaarde van het plangebied, dat voor een groot deel uit bedrijventerrein en verouderde (jacht)haven bestaat, neemt de belevingswaarde van het plangebied ook toe. Ten aanzien van landschap zijn geen maatregelen nodig om te voldoen aan wettelijke eisen in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Cultuurhistorie en archeologie

In het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen of structuren aanwezig. De ontwikkelingen hebben dan ook geen invloed op dergelijke elementen in het plangebied. Ook is er naar huidige inzicht ook geen invloed te verwachten op waardevolle elementen en structuren in de omgeving van

het plangebied (zoals stadsgezicht van Roermond en Rijksmonumenten ten zuidoosten van plangebied) aangezien de locatie die bebouwd wordt reeds bebouwd is in de referentiesituatie.

Ten aanzien van archeologie geldt dat eventueel aanwezige archeologische resten niet of nauwelijks zijn op te sporen door middel van prospectieonderzoek. Het plangebied is reeds opgehoogd. Voorafgaand aan de geplande nieuwbouw wordt het gebied verder opgehoogd. De kans dat archeologische waarden worden aangetast is erg klein. Archeologisch vervolgonderzoek is dan ook niet nodig. Wel moeten aangetroffen archeologische materialen en/of sporen altijd gemeld worden bij de gemeente Roermond (conform Monumentenwet 1988).

7.4 Leemten in kennis

Bij de milieuonderzoeken zijn enkele leemten in kennis geconstateerd. Deze leemten leiden niet tot relevante onzekerheden in de milieueffectbeoordeling.

In het algemeen geldt dat voor nagenoeg alle milieuaspecten de daadwerkelijke milieugevolgen van de ontwikkeling beter zijn in te schatten wanneer de ontwikkeling is uitgevoerd. Bij de beoordeling van milieueffecten in dit MER is bijvoorbeeld gebruik gemaakt van aannames over te verwachten bezoekersaantallen en de daarmee samenhangende verkeersgroei.

Ook zijn zaken als de invloed op sociale veiligheid (zijn er bijv. 'donkere hoeken' in het plangebied) uiteraard beter te beoordelen wanneer de ontwikkeling al heeft plaatsgevonden.

Een concrete leemte in kennis ten aanzien van effecten op flora en fauna is dat niet alle potentiële verblijfplaatsen voor vleermuizen vooraf kunnen worden overzien. Met inachtneming van de aangegeven mitigerende maatregelen in paragraaf 7.3 vormt dit echter geen probleem.

8 COLOFON

Opdrachtgever	: Jazz City Leisure BV, Jazz City BV en MGE-RB Roermond phase 4 BV
Project	: Milieueffectrapport Bestemmingsplan Jazz City, Roermond
Dossier	: BA4427
Omvang rapport	: 83 pagina's
Auteur	: drs. Hugo Woesthuis, Stef Kampkuiper MSc
Bijdrage	: E. Philips-Jackson MSc
Interne controle	: drs H. Woesthuis
Projectleider	: mr. A Zebel-Vaudo 
Projectmanager	: drs. S. Grevink 81.
Datum	: 13 juni 2013
Naam/Paraaf	:

HaskoningDHV Nederland B.V.

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (088) 348 20 00

F (088) 348 28 01

E info@rhdhv.com

W www.royalhaskoningdhv.com

BIJLAGE 1 Procedurestappen van de m.e.r.-procedure en gekoppeld aan het bestemmingsplan

Stap 1: Openbare kennisgeving

Het bevoegde gezag¹⁵ geeft zo spoedig mogelijk openbaar kennis van het voornemen om een plan (bestemmingsplan) te gaan vaststellen. In die kennisgeving staat ook:

- waar en wanneer de stukken over het plan ter inzage liggen;
- of, wie, hoe en binnen welke termijn gelegenheid hebben om zienswijzen op het plan in te dienen;
- of de Commissie voor de milieueffectrapportage en/ of andere instanties gevraagd wordt advies uit te brengen over de voorbereidingen van het plan.

Stap 2: Reikwijdte en detailniveau plan-MER

Na de publicatie van de openbare kennisgeving wordt de reikwijdte en het detailniveau van het milieurapport bepaald. De reikwijdte geeft aan welke onderwerpen (milieuthema's) worden onderzocht; het detailniveau betreft de diepgang en methode van onderzoek (o.a. beoordelingscriteria). De manier waarop de reikwijdte en het detailniveau worden bepaald staat vrij. De gemeente Roermond heeft er voor het bestemmingsplan Jazz City voor gekozen om dit middels deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau te doen.

Stap 3: Raadplegen betrokken bestuursorganen

De gemeente Roermond vraagt betrokken bestuurlijke instanties om advies over de reikwijdte en het detailniveau. Dit zijn organisaties betrokken bij overleg in de planprocedure voor het bestemmingsplan, bijvoorbeeld: buurgemeenten, het waterschap, de provincie, Rijkswaterstaat en de Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed. De Commissie voor de milieueffectrapportage zal in een latere fase, na afronding het MER, om advies worden gevraagd.

Stap 4: Opstellen plan-MER

Dit Startdocument is de basis voor het milieurapport. Het milieurapport is het centrale onderdeel van de procedure waarin het voornemen en alternatieven worden beoordeeld op milieueffecten.

Stap 5: Kennisgeving, terinzagelegging en inspraak

Het bevoegde gezag geeft kennis van het MER en het ontwerpplan en legt beiden ter inzage. Iedereen kan gedurende een periode van 6 weken schriftelijk een reactie op beide documenten geven.

Stap 6: Raadpleging van de Commissie voor de milieueffectrapportage

De gemeente moet de Commissie voor de m.e.r. voor advies inschakelen. De Commissie beoordeelt dan of het MER voldoende informatie bevat om aan de besluitvorming over het bestemmingsplan ten grondslag te liggen.

Stap 7: Motiveren over het definitieve plan

De gemeente Roermond motiveert in het bestemmingsplan hoe de uitkomsten van het MER, de inspraakreacties en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. zijn verwerkt in het vastgestelde bestemmingsplan en eventueel in het MER.

Stap 8: Bekendmaking en mededeling van het plan

Conform de planprocedure maakt de gemeente het vastgestelde bestemmingsplan bekend en legt het ter inzage. Tegen het bestemmingsplan kunnen insprekers, die hun zienswijze hebben ingebracht (stap 5),

¹⁵ Het bevoegde gezag is in dit geval de gemeenteraad van de gemeente Roermond.

HaskoningDHV Nederland B.V.

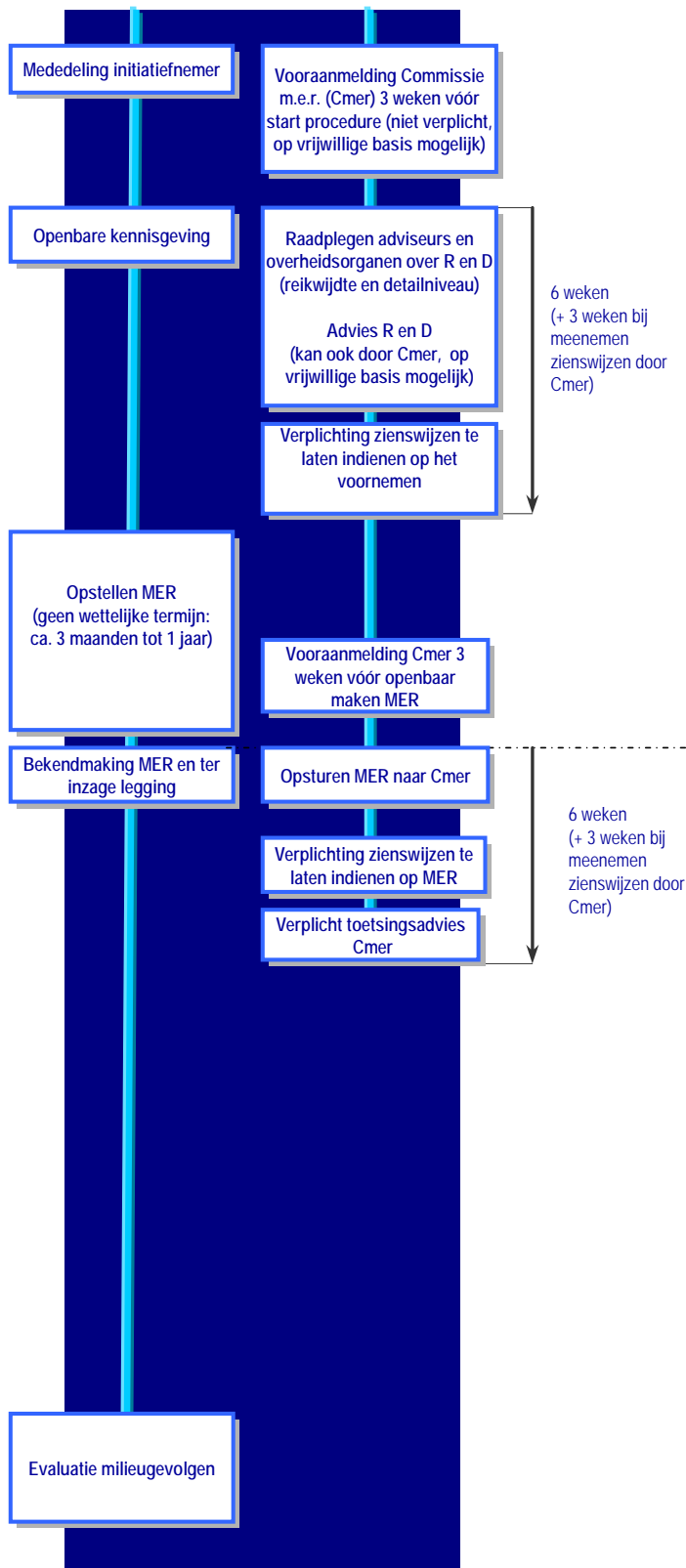
beroep aantekenen. Behalve op grond van het bestemmingsplan zelf, kan dit ook op grond van het MER als dit bijvoorbeeld niet voldoet aan de wettelijke inhoudelijke vereisten.

Stap 9: Evaluatie milieueffecten na uitvoering

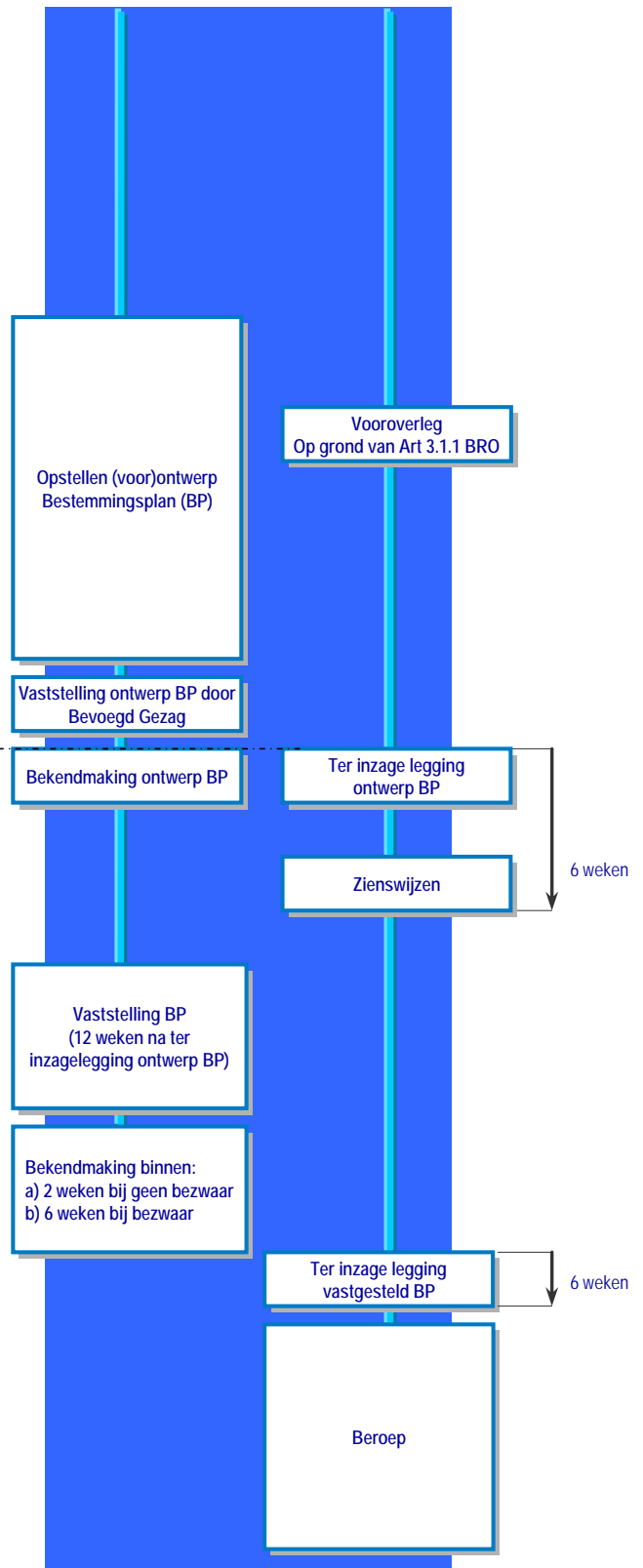
Het bevoegd gezag evalueert de werkelijk optredende milieugevolgen volgens de evaluatieparagraaf van het genomen besluit. Het bevoegd gezag neemt zo nodig aanvullende maatregelen om de gevolgen voor het milieu te beperken.

Zie ook Figuur 8-1: relatie m.e.r.-procedure en Wro-procedure op de volgende bladzijde voor de m.e.r.-procedurestappen in relatie tot de Wro-procedure voor het bestemmingsplan.

Uitgebreide m.e.r.- procedure



Bestemmingsplan



Figuur 8-1: relatie m.e.r.-procedure en Wro-procedure

BIJLAGE 2 Verklarende woordenlijst en afkortingen

Activiteit	Fysieke handeling met invloed op het milieu.
Advies Reikwijdte en Detailniveau	Een advies van het bevoegde gezag aan de initiatiefnemer over wat er in de MER moet worden onderzocht.
Alternatief	Andere uitwerking van de voorgenomen activiteit.
Autonome ontwikkeling	Op zich zelfstaande ontwikkeling (ontwikkeling die plaatsvindt indien de voorgenomen activiteit(en) niet worden uitgevoerd).
Beoordelingscriterium	Grootheid waaraan de effecten op de aspecten worden getoetst.
Bereikbaarheid	Manier waarop en de tijd waarin een locatie bereikbaar is.
Bestemmingsplan	Door de gemeenteraad vastgesteld plan, bestaande uit een kaart waarop de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen, en (zo nodig) voorschriften over het gebruik van deze gronden en de zich daarop bevindende bebouwing.
Bevi	Besluit externe veiligheid inrichtingen
Bevoegd gezag	De overheidsinstantie die het besluit moet nemen waarvoor het MER wordt opgesteld. Voor de MER gekoppeld aan het bestemmingsplan is dit de gemeenteraad van de gemeente Roermond.
BRZO	BRZO: Besluit Risico's Zware Ongevallen)
Commissie voor de Milieueffectrapportage	Een onafhankelijke door het Rijk ingestelde commissie, bestaande uit deskundigen, die belast is met het adviseren over de reikwijdte en het detailniveau voor de inhoud van een op te stellen milieueffectrapport (via vrijwillige raadpleging) en met de toetsing van een opgesteld milieueffectrapport op juistheid en volledigheid (verplicht).
Circulaire RNVGS	Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen
Compenserende maatregelen	Maatregelen waarmee nieuwe waarden worden gecreëerd die vergelijkbaar maatregelen zijn met de verloren gegane waarden.
Initiatiefnemer	De partij die de in deze notitie beschreven voornemens wil uitvoeren.
Milieueffectrapportage (m.e.r.)	De procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieurapport en het achteraf evalueren van de milieugevolgen die samenhangen met de uitvoering van het mede op basis van het milieurapport genomen besluit.
Milieueffectrapport (MER)	Document waarin de voorgenomen activiteiten en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven met de te verwachten gevolgen

HaskoningDHV Nederland B.V.

voor het milieu in hun samenhang op systematische en objectieve wijze worden beschreven.

Mitigerende maatregel	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen, te beperken of te compenseren.
Plangebied	Het gebied waar de voorgenomen activiteit wordt ondernomen.
Revi	Regeling externe veiligheid inrichtingen
Studiegebied	Het gebied waar de mogelijke gevolgen van de voorgenomen activiteit kunnen optreden (plangebied + omliggende omgeving)
Verkeersintensiteit	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt op een wegverbinding passeert.

BIJLAGE 3 Referenties

- Archeologisch onderzoek Jazz City, Roermond; Inventariserend Veldonderzoek (IVO), Bureauonderzoek, oppervlaktekartering en karterend booronderzoek. ArcheoPro Archeologisch, november 2012 (rapportnummer 11048)
- City Meadow Roermond (masterplanstudie/-brochure). Chapman Taylor, 2012
- Geuronderzoek Asfaltfabriek Roermond B.V. Provincie Limburg, december 2009
- Jazz City en Cartoon Studios; Verkeerskundige toets. Royal HaskoningDHV, april 2013
- Ontwikkelingsvisie Jazz City/City Meadow. Jazz City BV, juni 2012
- Onderzoek geluid en trillingen, Jazz City en Cartoon Studios. Royal HaskoningDHV, maart 2013
- Onderzoek luchtkwaliteit, Jazz City en Cartoon Studios. Royal HaskoningDHV, maart 2013
- Quickscan flora en fauna Jazz City, Roermond 2011/ Update 2012. (Bureau Meervelt, september 2011 en 2012)
- Risico berekeningen externe veiligheid, Jazz City en Cartoon Studios. Royal HaskoningDHV, april 2013
- Verantwoording Groepsrisico, Jazz City en Cartoon Studios, Royal HaskoningDHV, februari 2013
- Watertoets Jazz City en Cartoon Studios. Royal HaskoningDHV, april 2013
- Diverse bodemonderzoeken door diverse partijen. Deze onderzoeksrapporten zijn opgesomd in de toelichting van het bestemmingsplan

Internetsites Provincie Limburg:

- <http://portal.prvlimburg.nl/agroportal/> (Landschapkader Noord- en Midden-Limburg)
- http://limburg.nl/Beleid/Natuur_en_Landschap/Landschap/Landschapskader_Noord_en_Midden_Limburg (Landschapkader Noord- en Midden-Limburg)
- <http://portal.prvlimburg.nl/gisviewer/viewer.do?appCode=2b7ef4d2aba6c0c2163d6d9b2ad6a8f3#> (Cultuurhistorische waardenkaart)

Overige internetsites:

- <http://www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/vervoeren/logistieke-keten/mogelijkheden>
- <http://www.informatie.binnenvaart.nl/schepen/vlootstatistiek.html>
- <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek2.aspx> (Beschermd natuurgebieden/Alterra)
- http://www.vanvliet-sliedrecht.nl/transport_nl.html
- <http://www.zandbestellen.nl/ophoogzand>

BIJLAGE 4 Overzicht kaderstellend beleid en wetgeving

In deze bijlage is een overzicht van relevant (kaderstellend) beleid gegeven voor bestemmingsplan Jazz City en de ontwikkelingen die daarmee zijn voorzien. Dit overzicht is gebaseerd op het beleidskader zoals opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan Jazz City.

Europees- en Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteit- en ruimtelijke orderingsbeleid. Dit nieuwe beleid vervangt in ieder geval de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de structuurvisie Randstad 2040.

Het doel van de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Daarnaast versterkt de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De verantwoordelijkheid om te sturen in de ruimtelijke ordening wordt door de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte nog meer bij de provincie en gemeenten gelegd.

De doelen van de structuurvisie zijn verder vertaald in een dertiental nationale belangen. Deze belangen hebben een wettelijke verankering gekregen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) en aanpassingen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Het plan Jazz City heeft raakvlakken met vier nationale belangen. Deze zijn (in de nummering van SVIR):

1. Een excellente ruimtelijke economische structuur voor Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem en water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheid
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kader voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkelingen.

13. Zorgvuldig afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele projecten.

Het plan voor Jazz City heeft raakvlakken met het eerste nationale belang omdat Jazz City voorziet in een ontwikkeling die een bijdrage levert aan de economische structuur in Nederland en de euroregio. Uit onderzoek van het huidige Designer Outlet Centre blijkt dat bezoekers van ver buiten Europa komen om te winkelen in Nederland (Roermond). Door het plan Jazz City te realiseren wordt het mogelijk om (internationale) bezoekers voor een langere periode te laten verblijven door het aanbod aan voorzieningen te vergroten. Dit onderscheidende vermogen levert een positieve bijdrage aan de economie van Nederland.

Met betrekking tot het verbeteren van de milieukwaliteit is het concrete doel om te voldoen aan de geldende milieunormen. Uit de beoordeling van het plan aan de hand van het geldende milieu wet- en regelgeving blijkt dat het plan voldoet aan deze eisen.

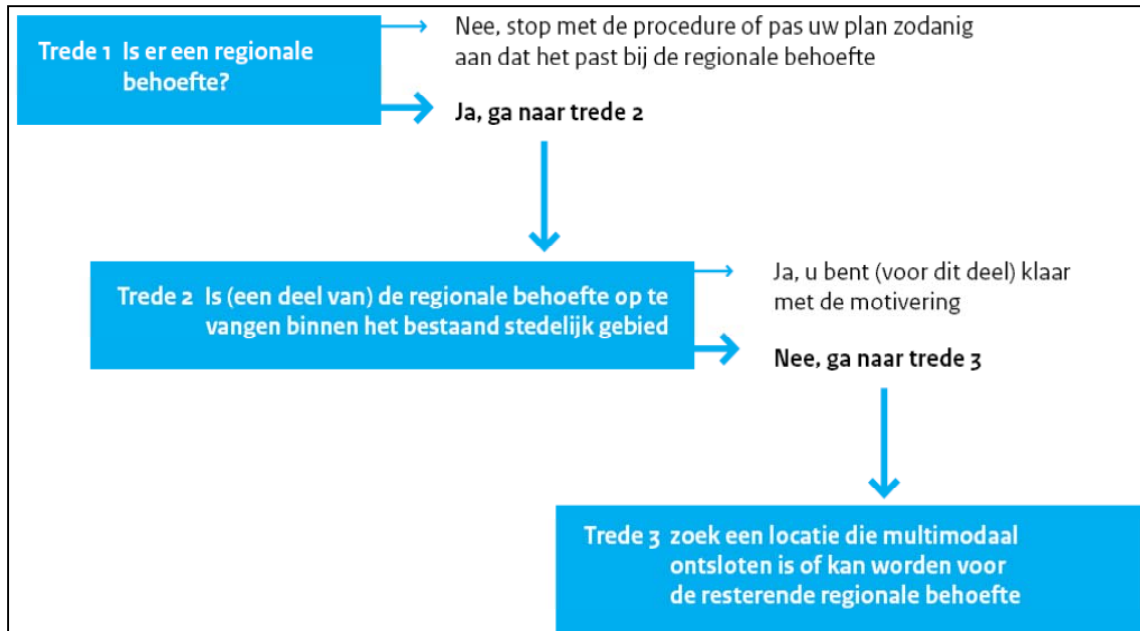
Nationaal belang 9 heeft betrekking op waterveiligheid en waterhuishouding. Uit de beoordeling van het plan aan de hand van het geldende waterbeleid en door het watertoetsproces te doorlopen blijkt dat hieraan kan worden voldaan.

Het laatste doel is vertaald in de ladder voor duurzame verstedelijking. Door het toepassen van de stappen wordt inzicht gegeven in de behoefte voor de ontwikkeling. De eerste vraag die moet worden beantwoord in dit proces is of de geplande ontwikkeling voorziet in een behoefte binnen de regio aan de geplande voorzieningen? Als de ontwikkeling hierin voorziet, heeft het de voorkeur om de ontwikkeling te realiseren binnen het bestaande stedelijk gebied.

Het laatste doel is vertaald in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), ook wel de ladder voor duurzame verstedelijking genoemd. Artikel 3.1.6 Bro bepaalt dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voldoen aan 3 voorwaarden genoemd in de lid 2 sub a, b en c. Door te onderzoeken of voldaan wordt aan deze voorwaarden wordt inzicht gegeven in de behoefte van de ontwikkeling. De eerste vraag die moet worden beantwoord in dit proces is of de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte binnen de regio (sub a). Als de ontwikkeling hierin voorziet, heeft het de voorkeur om de ontwikkeling te realiseren binnen het bestaande stedelijk gebied (sub b). Indien dit niet mogelijk is dient sprake te zijn van een passende ontsluiting (sub c). Eind oktober 2012 is de handreiking voor duurzame verstedelijking gepubliceerd.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De handreiking vertaalt de voorwaarden zoals genoemd in artikel 3.1.6 Bro in 3 tredes.

Figuur 1: tredes in de ladder voor duurzame verstedelijking (Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, oktober 2012)



Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

In trede 1 wordt de regionale behoefte aan stedelijke ontwikkelingen bepaald. Met stedelijke ontwikkelingen wordt bedoeld functies als wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke functies. Kortom gaat het erom of de ruimtevraag gelijk is aan de behoefte minus het aanbod. Een belangrijk onderdeel is het bepalen van de actuele behoefte in de regio, danwel het verzorgingsgebied, voor iedere functie.

De handreiking geeft aan dat de te nemen stappen géén blauwdruk zijn voor een optimale ruimtelijke inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen. Dat zou immers voorbij gaan aan de specifieke lokale omstandigheden die van invloed zijn op de inpassing van ruimtevragende functies en het regionale maatwerk dat overheden moeten kunnen leveren. Zo zijn er in de Handreiking geen handvatten opgenomen voor het bepalen van de behoefte voor een gemengde ontwikkeling zoals in het onderhavige plan waarbij sprake is of kan zijn van combinatie bezoek. Het is aan de initiatiefnemer om op een passende wijze aan te tonen dat sprake is van een actuele regionale behoefte. Uiteindelijk bepaalt de gemeenteraad bij het vaststellen van het betreffende bestemmingsplan of de actuele regionale behoefte voldoende is onderbouwd.

Voor de in het plangebied te realiseren functies zijn onderzoeken verricht naar de actuele regionale behoefte. In paragraaf 4.11. wordt nader ingegaan op onderbouwing van de actuele regionale behoefte van deze functies.

Indien sprake is van een actuele regionale behoefte, dient te worden beschreven in hoeverre in die behoefte in het bestaande stedelijke gebied van de regio kan worden voorzien. Dit kan bijvoorbeeld door benutting van beschikbare gronden en door herstructurering.

Het plangebied is gelegen binnen het stedelijke gebied van Roermond en is tevens aangegeven als stedelijke gebied binnen het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (perspectief 9). Een belangrijke pijler van de ontwikkeling is de uitbreiding van het DOC. Dit betekent dat het onderhavige project slechts plaats kan vinden direct aansluitend aan de huidige DOC. Verder is het, gelet op het beleid van de gemeente, van belang dat de ontwikkeling plaatsvindt direct aansluitend aan de binnenstad. Gelet hierop is de onderhavige locatie de meest geschikte locatie binnen de regio.

Gelet op het feit dat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, komt trede 3, niet aan de orde.

Onderhavig plan sluit aan bij de doelstellingen van de structuurvisie en de relevante nationale belangen zijn behartigd in dit bestemmingsplan voor Jazz City.

Het plan draagt bij aan het versterken van de economische structuur van Nederland, voldoet aan de geldende milieunormen, er is ruimte voor waterveiligheid en de behoefte is onderbouwd. Het is een aanvulling op de reeds aanwezige economische dragers in de omgeving die bezoekers aantrekken uit het buitenland. Tevens is bij het onderhavige project sprake van een zorgvuldig afweging en transparante besluitvorming.

Natuur

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. De Natuurbeschermingswet heeft betrekking op de Europees beschermde Natura-2000-gebieden (Europese Vogel- en Habitatrichtlijn) en de beschermde natuurmonumenten.

Daarnaast vindt beleidsmatig gebiedsbescherming plaats door middel van de ecologische hoofdstructuur (EHS), die is geïntroduceerd in het 'Natuurbeleidsplan' (1990) van het Rijk en op provinciaal niveau in het POL2006 uitgewerkt.

Vogel- en Habitatrichtlijn/Natura 2000

De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied (of beschermd Natuurmonument) zijn vergunningplichtig.

'Natura 2000' is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de EU. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het EU-beleid voor behoud en herstel van biodiversiteit.

EHS

De EHS is een robuust netwerk van natuurgebieden en tussenliggende verbindingzones. Dit netwerk bestaat uit bestaande natuurgebieden, nieuw aan te leggen natuur en verbindingzones tussen de gebieden. Ook de beheersgebieden voor agrarisch natuurbeheer behoren tot de EHS. De feitelijke beleidsmatige gebiedsbescherming vindt plaats door de uitwerking van het provinciaal beleid in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Water

Waterbeheer 21e eeuw

Aanleiding voor het opstellen van het rapport "Waterbeheer 21e eeuw" (WB21) is de wateroverlast gedurende de afgelopen jaren en de verwachte klimaatontwikkeling met meer neerslag en hevigere buien. In het rapport wordt het belang van het kunnen vasthouden en bergen van water benadrukt. Hiermee zal

de veiligheid van Nederland in de toekomst op peil moeten worden gehouden. Vergroten van de afvoercapaciteit is pas aan de orde wanneer de mogelijkheden voor het vasthouden en bergen van water zijn benut.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In de aard en omvang van de nationale waterproblematiek doen zich structurele veranderingen voor. Klimaatveranderingen, zeespiegelstijging, bodemdaling en verstedelijking maken een nieuwe aanpak in het waterbeleid noodzakelijk. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen hebben in het NBW onder andere het volgende afgesproken: Waterschappen en gemeenten zullen tezamen de wateropgave in beeld brengen, die als gevolg van de klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en verstedelijking benodigd is om in 2015 het watersysteem op orde te hebben. De watertoets is verwoord in het NBW, waaruit functionele eisen zijn afgeleid. De Watertoets is een procedure waarin de waterbeheerder en de initiatiefnemer (zoals gemeente en projectontwikkelaar) water een volwaardige plaats binnen het afwegingskader van ruimtelijke plannen geven. Het instrument heeft als doel om ruimtelijke ontwikkelingen in een vroegtijdig stadium te toetsen op effecten op de waterhuishouding. De grootste winst van dit instrument ligt bij de vroegtijdige, wederzijdse betrokkenheid en informatievoorziening. In het kader van dit project wordt een watertoets uitgevoerd. Daarmee voldoet dit project aan het beleid van het NBW.

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld voor de periode 2009 tot en met 2015. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de 4e Nota Waterhuishouding en is een structuurvisie zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. Zodoende vervangt het Nationaal Waterplan delen van de Nota Ruimte die betrekking hebben op het IJsselmeer, Noordzee en de rivieren. De doelen van het Nationaal Waterplan zijn om te beschermen tegen overstroming, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goed niveau van waterkwaliteit. Deze doelen vloeien onder andere voort uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

De stroomgebiedbeheersplannen voor ieder Nederlands deel van de grensoverschrijdende stroomgebieden van de Eems, Maas, Rijn en Schelde maken onderdeel uit van het Nationaal Waterplan. Deze plannen komen tot stand door interactieve planontwikkeling tussen rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. Zodoende worden de ambities op elkaar afgestemd en krijgt het beleid een effectieve doorwerking richting de uitvoering.

Het stroomgebiedbeheersplan voor de Maas omvat het geheel van de Provincie Limburg, een deel van de provincie Noord Brabant en een klein deel van de provincies Zuid Holland en Gelderland. Het ruimtelijke kenmerk binnen dit gebied is dat het grondgebied hoofdzakelijk in gebruik is als landbouwgrond.

Om de doelen voor waterkwaliteit en kwantiteit te bereiken worden basis- en aanvullende maatregelen genomen in de stroomgebiedbeheersplannen. De Basismaatregelen vloeien voort uit Europese verplichtingen en nationaal, generiek geldend beleid. De aanvullende maatregelen worden uitgevoerd omdat de basismaatregelen niet voldoende zijn om de doelen uit de kaderrichtlijn te bereiken. Deze maatregelen zijn regionaal en locatiegebonden en het grootste deel hiervan komt voor rekening van de waterbeheerders.

In het stroomgebiedbeheersplan voor de Maas is als aanvullende maatregel het afkoppelen van hemelwater dat op de verharde oppervlakte valt van het rioolstelsel genoemd. Hierdoor wordt de waterkwaliteit verbeterd door verontreiniging te verminderen.

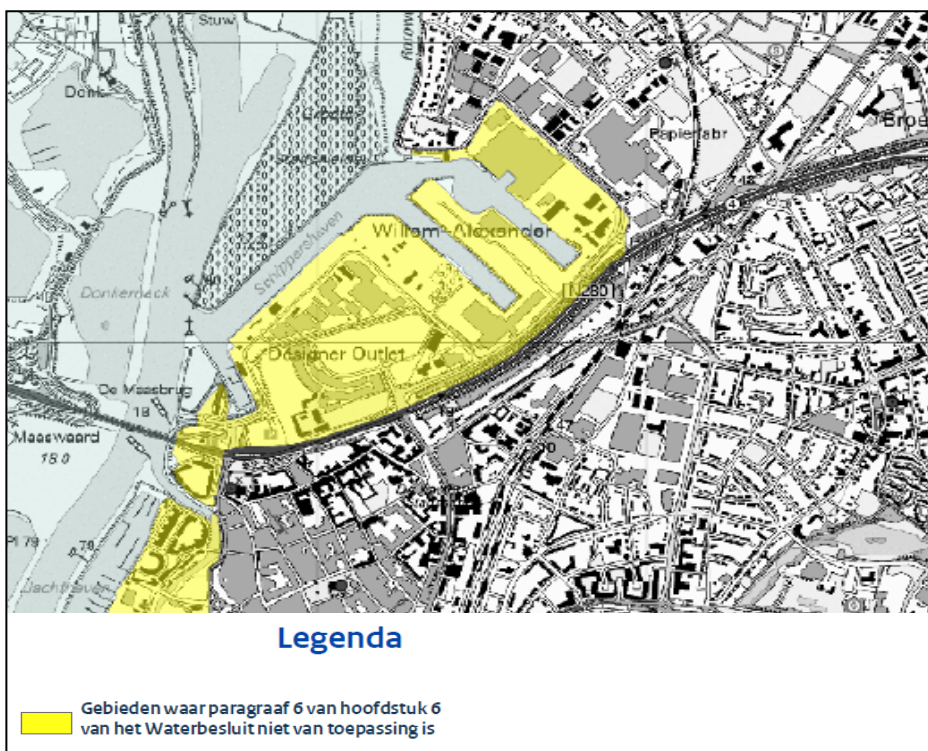
Beleidsregel Grote Rivieren

Het plangebied maakt deel uit van het rivierbed van de Maas. In het rivierbed van de Maas is de Beleidslijn Grote Rivieren van toepassing. De beleidslijn is van toepassing op alle nieuwe activiteiten (ook wijziging van bestaande activiteiten) in het rivierbed van de grote rivieren, waaronder de Maas.

Het komt erop neer, dat nieuwe ingrepen in het rivierbed, die zouden leiden tot waterstandsverhoging, belemmering van de vergroting van de toekomstige afvoercapaciteit en/of potentiële schade bij hoogwater, in principe niet zijn toegestaan. Onderscheid wordt gemaakt naar een stroomvoerend en waterbergend rivierbed. Voor het rivierengebied wordt aangegeven dat veiligheid voorop staat en dat het water meer ruimte moet krijgen ('meebewegen met het water'). Concreet wil dat zeggen dat initiatieven toelaatbaar zijn als het bergend vermogen niet wordt aangetast, er sprake is van voldoende compensatie en er sprake is van een economisch en maatschappelijk belang.

Op basis van kaartblad 12 van het Waterbesluit (een uitwerking van bepalingen van de Waterwet) blijkt dat paragraaf 6 van hoofdstuk 6 van dit Waterbesluit voor het plangebied waar nieuwe functies worden gerealiseerd niet van toepassing is (het voormalige artikel 2a Wbr-gebieden van de Beleidslijn grote rivieren). Figuur 2 geeft een uitsnede van dit kaartblad. In figuur 3 is een uitsnede weergegeven van beleidslijn grote rivieren. Hieruit blijkt dat binnen de bestemmingsplangrenzen voor een klein deel het bergend regime en stroomvoerend regime zijn gelegen. De kades worden als zodanig bestemd in het bestemmingsplan met de daarbij behorende regels.

Figuur 2: Uitsnede kaartblad 12 Waterbesluit (bron: www.rijksoverheid.nl).

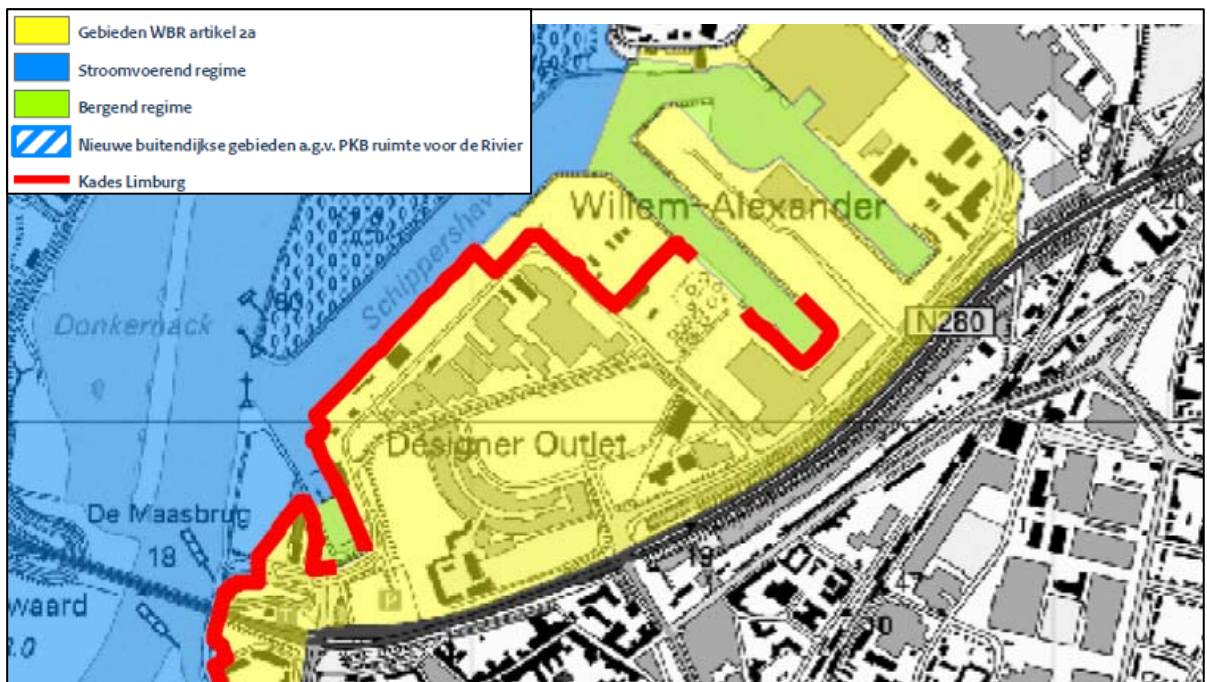


Het overgrote deel van het plangebied wordt echter vanuit rivierkundig oogpunt (vanuit het rivier- en stroombelang) minder van belang geacht. Bescherming van dat belang door middel van een vergunningstelsel (Waterwet) is daarmee niet noodzakelijk.

Deze gebieden blijven wel onderdeel van het rivierbed. Dit betekent dat sommige van deze gebieden bij hoogwatersituaties onder water kunnen staan. Bouwen in deze, in het rivierbed gelegen gebieden, geschiedt net als elders in het rivierbed op eigen risico. Ook hier is het Rijk niet aansprakelijk voor eventuele schade.

Uit het bovenstaande blijkt dat het plan overeenkomt met het rijksbeleid met betrekking tot water. De watertoets is verricht. Het plan wordt ontwikkeld binnen het gebied waarop hoofdzakelijk paragraaf 6, hoofdstuk 6 van het Waterbesluit van toepassing is. Binnen enkele delen van het plangebied is het stroomvoerend en waterbergend regime gelegen. Deze worden als zodanig bestemd in het bestemmingsplan.

Figuur 3: uitsnede beleidslijn grote rivieren: Roermond en plangebied met in geel het gebied dat is vrijgesteld van de toets aan Beleidslijn grote rivieren (Gebieden WBR artikel 2a is vervangen door de Waterwet, zie figuur 2)



Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) is vastgesteld door de Provinciale Staten op 22 september 2006. Het is de opvolger van het POL uit 2001. Het POL2006 is het streekplan, het provinciaal waterhuishoudingsplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoerplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkelingen betreft. De laatste actualisatie dateert van januari 2011.

De variatie in landschappen en natuurlijke kwaliteiten, in woongebieden en werkmilieus en in bereikbaarheid draagt bij uitstek bij aan de kwaliteitsregio Limburg. Ze vormen de basis voor een gebiedsgerichte aanpak. We onderscheiden daarin meerdere niveaus:

- een onderscheid tussen stedelijke en landelijke gebieden;
- een daarop voortbordurend, gedetailleerder onderscheid in negen perspectieven;
- samenhangende visies voor een aantal beleidsregio's, naast de specifieke regio-insteken in bepaalde beleidssectoren.

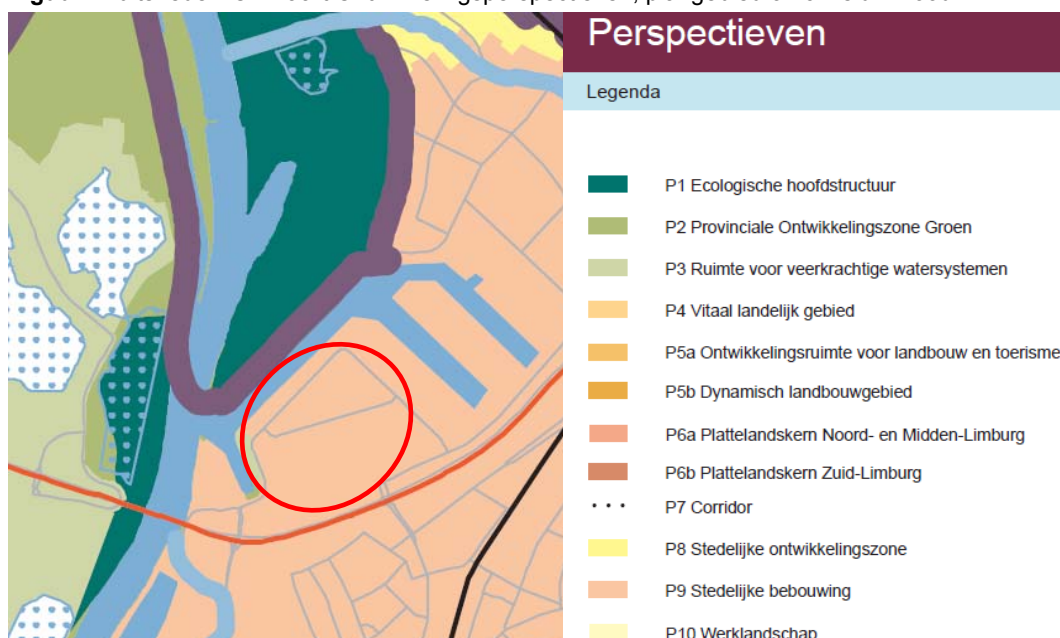
Stadsregio Roermond

In de herziening van het POL 2010 zijn de stadsregio's opgenomen. Dit beleid vormt de vertaling van het rijksbeleid. De stad Roermond vormt een centrale functie voor wonen, werken, cultuur en voorzieningen. De opening van de A73-Zuid en de aansluiting van nieuwe regionale wegen N293-oosttangent Roermond en N280-oost zorgen voor een betere bereikbaarheid van- en naar Duitsland. De komst van de A73 –zuid brengt kansen voor economische ontwikkeling met zich mee. Nieuwe economische ontwikkelingen langs deze rijksweg dienen in evenwicht te zijn met de binnenstedelijke ontwikkelingen. Iedere stadsregio is voorzien van een zogenaamde grens stedelijke dynamiek Deze grenzen zijn vastgelegd op basis van de natuurlijke waarden in het omliggende gebied en een goede functionele en stedelijk samenhang, rekening houdend met de verwachte groei, zoveel mogelijk samenvallend met bestaande elementen zoals wegen. Binnen de stadsregio's dienen nieuwe activiteiten zoveel mogelijk geconcentreerd te worden in de bestaande stedelijke bebouwing.

Perspectieven POL

Inspelend op de aanwezige kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van diverse gebieden worden in het POL negen perspectieven onderscheiden. Ieder gebied hoort tot één van die perspectieven. Het plangebied van Jazz City is gelegen binnen het perspectief P9: stedelijke bebouwing, zoals weergegeven in figuur 4.

Figuur 4: uitsnede POL-Kaart Ontwikkelingsperspectieven, plangebied omcirkeld in rood.



Perspectief P9 Stedelijke Bebouwing

De stedelijke bebouwing (P9) omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon- en winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de

nodige ontwikkelingsruimte. Alle aanwezige en/of geplande (lees: goedgekeurde plannen voor) voorzieningen op het gebied van wonen, sociaal-culturele voorzieningen, diensten, kantoren, solitaire bedrijven, winkelcentra, plantsoenen, sportvoorzieningen, wegen etc. zijn ondergebracht in de kaartlegenda 'stedelijke bebouwing', indien het gebied is gelegen binnen de grens "stedelijke dynamiek".

Voor nieuwe detailhandel en stedelijke recreatieve voorzieningen op provinciaal niveau wordt geen planningsopgave geformuleerd. Stadsregio's en gemeenten zullen volgens de provincie voorzichtig moeten omgaan met uitbreiding van detailhandel. De nadruk ligt op kwaliteitsverbetering en versterking van de detailhandelsstructuur. Nieuwe ontwikkelingen kunnen met name mogelijk gemaakt worden doorerschikking van het aanbod of in combinatie met sanering. In regioverband zal moeten worden nagedacht over geschikte locaties voor initiatieven op het gebied van stedelijk recreatieve voorzieningen die zich aandienen.

Vestiging van nieuwe grootschalige functies op het gebied van detailhandel en grote stedelijke recreatieve voorzieningen op stedelijke dienstenterreinen moet zorgvuldig afgewogen worden. Dit is ingegeven vanuit het streven om de kwaliteit van de binnensteden te waarborgen en vanuit het belang van een goede verzorgingsstructuur in wijken, buurten en kernen. De provincie acht het gewenst dat in deze gevallen onder verantwoordelijkheid van de gemeente een economisch-effectenrapportage (EER) wordt opgesteld.

Op basis van de resultaten en conclusies van 'deze rapportage zal, volgens de provincie, het lokale bestuur zelf tot een afweging moeten komen of men de te verwachten effecten al dan niet wenst te accepteren. Blijkt uit de EER dat er gemeentegrensoverschrijdende effecten optreden dan is afstemming nodig met de betrokken gemeenten en (grensoverschrijdende) regio's.

Uit het bovenstaande blijkt dat het plan Jazz City past binnen het provinciale beleid voorzover dat verwoord is in het POL. Met betrekking tot detailhandel en stedelijke recreatieve voorziening heeft de provincie geen planningsopgave. In het onderhavige geval is sprake van een uitbreiding van een bestaande locatie. De ontwikkeling sluit aan bij het provinciaal beleid op dit punt.

De economische effecten van de uitbreiding zijn omschreven in bijlage 14 bij het bestemmingsplan (economische effecten uitbreiding DOC).

Provinciale Woonvisie

De provinciale woonvisie vormt een nadere uitwerking van het beleid in het POL2006 en een operationeel kader. In afstemming met de belangrijkste regionale actoren worden op basis hiervan overeenkomsten gesloten in de vorm van afsprakenkaders, inclusief regionale programma's gericht op de woningvoorraadontwikkeling voor een periode van 4 (tot 10) jaar. Gedeputeerde Staten van Limburg hebben de provinciale woonvisie 2010-2015 op 1 februari 2011 vastgesteld. Doel van de provinciale woonvisie is om samen met alle partners in de regio's te bereiken dat de juiste woningen op de juiste plaats en op het juiste moment beschikbaar komen. De woonvisie behandelt de woonbehoeften van verschillende doelgroepen en specifieke aandachtspunten voor de verschillende regio's.

De provincie is ervan overtuigd dat een omslag van een aanbodgerichte naar een vraaggerichte woningmarkt noodzakelijk is en bijdraagt aan 'goed leven in Limburg'. Het gaat er om een goed functionerende woningmarkt (en uiteindelijk leefomgeving) te scheppen en in stand te houden, waarin alle betrokkenen in hun behoeften kunnen voorzien, en waarin dat ook in de toekomst voor de toekomstig betrokkenen mogelijk zal zijn.

Om de doelstelling op de langere termijn te realiseren wordt op de kortere termijn gestreefd naar een kwalitatief goede en passende woningvoorraad met voldoende betaalbare woningen die voor de betreffende doelgroepen in voldoende mate beschikbaar zijn. De provincie constateert dat de bestaande

woningvoorraad mede gezien de demografische ontwikkelingen voor een deel niet meer voldoet aan de huidige en toekomstige woningbehoefte. De provincie ziet hier voor Limburg zowel een kwantitatieve als kwalitatieve opgave.

Kwalitatieve opgave

De regio Midden-Limburg Oost, waaronder Roermond, wil inzetten op versterking van de centrumgemeente Roermond en de leefbaarheid van de kernen op het platteland. Er wordt maximaal ingezet op een tijdige aanpassing van de samenstelling van de woningvoorraad waarbij rekening wordt gehouden met de veranderende bevolkingssamenstelling in de regio.

Anticiperend op de afnemende bevolkingssomvang en wijzigende samenstelling van huishoudens, is het van belang te zorgen voor een tijdige aanpassing van de samenstelling van de woningvoorraad. De kwaliteit van de woningvoorraad wordt steeds belangrijker. Herstructureringsmaatregelen (zoals sloop, verkoop en renovatie) zijn nodig om kwalitatieve mismatch tussen bestaande voorraad en behoefte te herstellen. De behoefte aan 'wonen met zorg' neemt toe. Zelfstandig wonen met zorg op afroep heeft de voorkeur (extramuralisering van de zorg). Levensloopbestendig bouwen vergroot de mogelijkheden om zo lang mogelijk zelfstandig te kunnen blijven wonen. Aanvullend onderzoek naar de bestaande woningvoorraad zal verder inzicht bieden in deze kwaliteit, waarbij initiatieven van mantelzorg worden ondersteund.

Kwantitatieve opgave

De regio heeft ten aanzien van de kwantitatieve opgave afwijkend van de prognoses en de daarbij behorende kwaliteitsslag een onderbouwde ambitie ten aanzien van wonen.

Deze regionale ambities en omgevingsfactoren hebben naar verwachting van de regio een positiever effect op de ontwikkelingen van de woningbehoefte. Voor de komende planperiode wordt voor deze regio uitgegaan van een extra woningbehoefte van 500 woningen bovenop de prognoses van Etil.

De regio hanteert een planmarge van 150% van de behoefte tot aan de huishoudenstop, dit is inclusief de extra behoefte met betrekking tot de ambities. De huidige planvoorraad past (geheel of gedeeltelijk) binnen de kwalitatieve woningbehoefte.

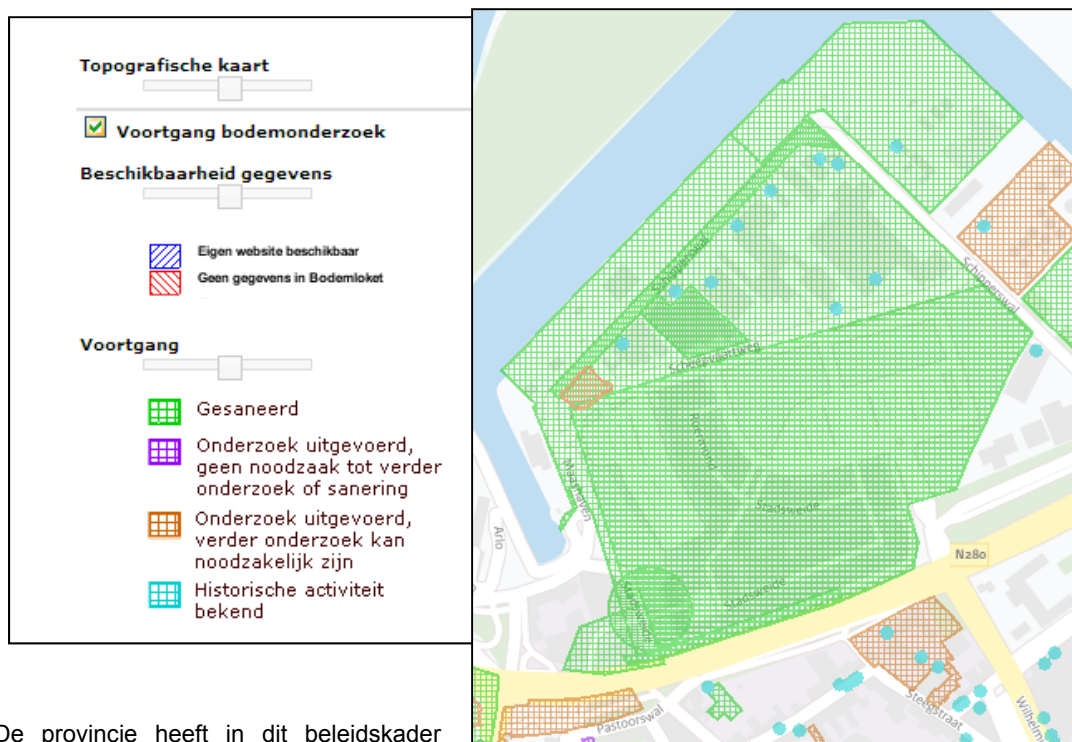
Het plan voor Jazz City past binnen het provinciale beleid dat is verwoord in de Woonvisie. In deze Woonvisie krijgt Roermond een centrale functie in de regio Midden-Limburg Oost. In deze regio wordt maximaal ingezet op een tijdige aanpassing van de samenstelling van de woningvoorraad waarbij rekening wordt gehouden met de veranderende bevolkingssamenstelling in de regio. De te realiseren woningen worden verdeeld over verschillende prijscategorieën en worden gefaseerd gerealiseerd. Denkbaar is dat 'wonen met zorg' onderdeel uit kan maken van het aanbod. De realisatie van het plan zorgt voor een optimale afstemming met de behoefte en draagt bij aan de centrale functie van Roermond.

Beleidskader bodem 2010

Op 28 september 2010 hebben Gedeputeerde Staten het Beleidskader bodem 2010 vastgesteld (geactualiseerd in 2011). Dit beleidskader omvat het provinciale beleid voor de aanpak van bodemverontreiniging in Limburg. Het beleidskader is het toetsingskader voor de invulling van de rol van Gedeputeerde Staten als bevoegd gezag Wet bodembescherming, Wet ruimtelijke ordening, Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en Besluit bodemkwaliteit. Het beleidskader heeft een tweeledig doel:

- het geven van invulling aan de beleidsvrijheid en interpretatieruimte die wet- en regelgeving bieden;
- het bijdragen aan een, op hoofdlijnen, uniform beleid binnen de provincie.

Figuur 5: plangebied Jazz City (gedeeltelijk) gelegen binnen de saneringslocatie in het kader van de Wet bodembescherming (het groene gebied) (bron: www.bodemloket.nl)



De provincie heeft in dit beleidskader bepaald dat er op saneringslocaties en vermoedelijke saneringslocaties buiten de gemeenten Heerlen, Maastricht en Venlo sprake is van een provinciaal belang in het kader van het Wet ruimtelijke ordening waarover vooroverleg noodzakelijk is over het ruimtelijke plan. Mede in dit kader, wordt het bestemmingsplan Jazz City voorgelegd aan de provincie.

Op de website www.bodemloket.nl is een groot deel van het plangebied aangegeven als een gesaneerde saneringslocatie in het kader van de Wet bodembescherming. Dit betekent dat de provincie Limburg nauw betrokken wil zijn in het kader van het bestemmingsplan. De onderzoeksopzet voor de verschillende deelgebieden is besproken met de provincie Limburg. De resultaten zijn aangegeven in de bestemmingsplantoelichting (hoofdstuk 4) en zijn gebruikt voor het MER. Verder is het plan voorgelegd aan de provincie in het kader van vooroverleg.

Het beleidskader bodem van de provincie geeft aan dat er sprake is van een provinciaal belang bij ontwikkelingen op deze locatie. Het plan wordt aan de provincie voorgelegd in het kader van het vooroverleg.

Provinciaal Waterplan

Een van de vijf doelen die de provincie stelt op het gebied van water is het realiseren van schoon water. Riiooloverstorten vormen een belemmering voor het behalen van de doelen voor waterkwaliteit. Om het risico op riiooloverstorten te reduceren gaat de voorkeur uit naar het afkoppelen van het verharde oppervlak. Het beleid is dat voor nieuwbouw 100% van het verharde oppervlak moet worden afgekoppeld en bij bestaande bebouwing en herstructurering is het beleid maximale afkoppeling binnen grenzen van

doelmatigheid. De voorkeursvolgorde is vasthouden/infiltreren, bergen en afvoeren van het gescheiden regenwater. De voorkeurstabel afkoppelen uit “Regenwater schoon naar beek en bodem” is bij afkoppeling een belangrijk hulpmiddel. In aanvulling op de voorkeurstabel moet diepte-infiltratie van hemelwater zeer terughoudend worden toegepast i.v.m. risico's voor verontreiniging van de diepe grondwatervoorraden. Het plangebied is gelegen binnen het Roerdalslenk Zone III, een van de kristallen waarden in het POL. Dit gebied is aangewezen om de openbare drinkwatervoorraden te reserveren. Het betreft hier een milieubeschermingsgebied en boringvrije zone. Het grondwater is geologisch beschermd tegen verontreiniging. Dat wil zeggen dat er een slecht doorlatende kleilaag is gelegen onder het maaiveld waardoor water nauwelijks kan infiltreren.

Bij het doorlopen van het watertoetsproces is rekening gehouden met bovenstaand beleid en de bijbehorende prioriteiten. In de toelichting bij het bestemmingsplan is aangegeven hoe wordt omgegaan met het milieubeschermingsgebied ‘Roerdalslenk III’.

Nota Natuur en Landschapsbeheer 2010 – 2020

De Nota Natuur en Landschapsbeheer 2010 – 2020 komt voort uit de Nota Natuur en Landschapsbeheer 2000 – 2010. De veranderingen in de taakverdeling tussen het Rijk en de provincies ten aanzien van natuur- en landschapstaken zijn niet voorzien in de tot 2010 geldende beleidsnota.

In deze nota wordt een aantal natuurdoelen geformuleerd:

- De begrenzings van de Ecologische Hoofdstructuur en de Provinciaal Ontwikkelingszone Groen actualiseren. Aanpassingen in de Ecologische Hoofdstructuur hebben gevolgen voor allerlei andere functies in het landelijk gebied. Bij grootschaliger aanpassingen zal dit via een zorgvuldige aanpassing van het Provinciaal Ontwikkelingszone Groen moeten worden vormgegeven. Daarbij zal tevens opnieuw bekeken worden welke nieuwe natuur, die niet via de rijkssubsidies voor natuuraanleg wordt ontwikkeld, uiteindelijk ook de planologische status Ecologische Hoofdstructuur dient te krijgen.
- De Provinciaal Ontwikkelingszone Groen en natuur- en landschapsdoeleinden actualiseren. De Ecologische Hoofdstructuur en het Provinciaal Ontwikkelingszone Groen vormen samen een duurzame en klimaatveranderingbestendige ecologische structuur van Limburg. De in de Provinciaal Ontwikkelingszone Groen heeft de grondgebonden landbouw een belangrijke blijvende functie. Deze zone zorgt voor het behoud en beheer van waardevolle agrarische cultuurlandschappen.
- Ontsnippering tijdig laten verlopen. De realisatie van ontsnippering heeft vertraging opgelopen. Om ervoor te zorgen dat de beoogde ecoducten en andere voorzieningen toch tijdig, gelijklopend met de aanleg en inrichting van de Ecologische Hoofdstructuur, gerealiseerd worden zal de aanleg van ontsnipperingsvoorzieningen versneld worden. Hiertoe zal onder meer de capaciteit voor de ecologisch inhoudelijke advisering ten aanzien van deze projecten weer op peil worden gebracht.

Stimuleringsplan Midden Limburg West

In dit stimuleringsplan worden de natuurgebieden van Midden Limburg West beschreven. Hierin is ook het Maasplassengebied beschreven. Dit Maasplassengebied ligt ten westen van het plangebied Jazz City.

Het Maasplassengebied van Limburg omvat een gestuwd deel van de Maas. De stuwen liggen bij Maasbracht, Linne, Roermond en Belfeld. Dit gebied bestaat uit enkele natuurgebieden. Nabij het plangebied liggen de natuurgebieden Beegden-Horn, De Weerd, Schutsluis Roermond, De Grote Stadswede, Maas Roermond, Het Smalbroek I en II, Osen, Isabellagreend en Heeresteerten.

De beoogde ontwikkeling heeft geen invloed op deze natuurgebieden.

Regionaal beleid

Regionale Woonvisie

De gemeente Roermond vormt samen met Echt-Susteren, Maasgouw, Leudal en Roerdalen het woningmarktgebied regio Roermond. Deze gemeenten hebben Regionale Woonvisie (2010- 2014) opgesteld. De regio wil een aantrekkelijke woonplek vormen voor haar eigen inwoners als ook voor personen van buiten de regio. Beoogd effect is mensen vast te houden en zo mogelijk voor de regio te winnen.

Roermond neemt daarin het initiatief met een divers aanbod aan nieuwe en bestaande (verbeterde) woonmilieus. Op basis van "Trendanalyse woningmarkt Limburg en schets van de opgave" en het woningmarktonderzoek (Companen, 2008) is de regio Midden-Limburg Oost van mening dat de provincie bij de formulering van de kwantitatieve opgave onvoldoende rekening houdt met de positie die de regio inneemt in Limburg. Rekening houdend met de gerealiseerde woningen in de periode 2008-2009 zou de regio volgens de Regionale woonvisie in de periode 2010-2020 netto nog slechts 2.470 woningen mogen toevoegen aan de woningvoorraad. De regio wil alleen al in de periode van de woonvisie (2010-2014) netto 2.365 woningen bouwen. Ook na 2020 is er nog sprake van een beperkte groei van het aantal huishoudens. De regio zet dan ook vraagtekens bij de door de provincie verwachte netto afname van het aantal woningen in de periode 2020-2030. In de woonvisie wordt de ambitie van de regio onderbouwd. In de Woonvisie zijn voor de gemeente Roermond wat betreft de nieuwbouw de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Het aantal te realiseren woningen is voor de planperiode indicatief bepaald op 889. De planvoorraad dient tot 2014 met 720 te worden vermindert.
- Op dit moment is er voor het stedelijk gebied sprake van een overcapaciteit aan plannen voor huurappartementen en grondgebonden rijwoningen in de koop. Voor wat betreft grondgebonden koopwoningen (twee onder een kap en vrijstaand) alsmede nultredenwoningen bestaat er in meer of mindere mate ontwikkelruimte. Dat geldt ook voor koopappartementen.
- Er bestaat ruimte voor het introduceren/uitbouwen van wonen op of aan het water.

Op basis van de Regionale woonvisie kan gesteld worden dat Roermond een sterke stad in een vitale regio blijft. De gemeente Roermond moet zich verder kunnen ontplooiën in het ontwikkelen en aanbieden van wervende woonmilieus. Om meer evenwicht in haar eigen woningvoorraad te krijgen en tevens onderscheidend te zijn ten opzichte van het ommeland, wil Roermond aantrekkelijke woonmilieus voor jonge en middelbare huishoudens blijven creëren.

Gelet op het bovenstaande wordt geconcludeerd dat het plan Jazz City past binnen dit beleid. Het plan voorziet in de realisatie van onder andere koopappartementen waarvoor er ontwikkelingsruimte geconstateerd is. Daarnaast voorziet het plan in een aantrekkelijk woonmilieu voor verschillende huishoudens. Bovendien wordt door de realisatie van de overige functies in het plan voorzien in het versterken van de centrumfunctie van Roermond.

Waterbeheersplan Waterschap Roer en Overmaas

Op 29 september 2009 is het 'Waterbeheersplan Roer en Overmaas' vastgesteld door het Algemeen Bestuur van het Waterschap. Het is het centrale beleidsplan van het waterschap. Het plan bevat de beleidvoornemens voor de periode 2010-2015. Deze voornemens zijn geformuleerd op basis van nationale en provinciale beleidsuitgangspunten voor waterkwaliteit en kwantiteit (waaronder het bieden van bescherming tegen wateroverlast) waarbij een belangenafweging heeft plaatsgevonden.

Het plan is deels een voortzetting van de bestaande aanpak, maar het bevat ook schetsen van de toekomst en de veranderingen die nodig zijn om daarop in te spelen. Het plan bevat operationele programma's: plannen, watersysteem, veiligheid, zuiveren, instrumenten, bestuur, externe communicatie en belastingen en bedrijfsvoering.

Een van de items die worden genoemd in het programma watersysteem is duurzaam stedelijke waterbeheer. Onderdeel hiervan is om duurzaam om te gaan met hemelwater. De voorkeursvolgorde is net zoals in het provinciale beleid: vasthouden/infiltreren, bergen en afvoeren van het gescheiden regenwater. De lokale mogelijkheden, aard en gebruik van het oppervlak en mogelijke verontreinigingen bepalen mede wat de meest duurzame oplossing is voor de afvoer van het hemelwater. Hierdoor worden de rioolwaterzuiveringsinstallaties (rwzi) minder belast en is er minder kans op overstort.

Het beleid van het waterschap Roer en Overmaas gaat uit van 100% afkoppelen van het verharde oppervlak bij nieuwbouw, aangezien uit ervaring blijkt dat bij nieuwbouw vrijwel altijd een afkoppelmogelijkheid is. Voor het verantwoord afkoppelen van regenwater hanteert het waterschap een voorkeurstabel, die aansluit bij de voorkeursvolgorde van de Provincie Limburg. Deze voorkeurstabel is opgenomen in de brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'. Hierin is opgenomen dat de voorkeur voor het afkoppelen van regenwater uitgaat naar het infiltreren van het regenwater in de bodem. Waarbij het regenwater afkomstig van schone dakoppervlakken rechtstreeks in de bodem geïnfiltreerd mag worden. Infiltratie van regenwater afkomstig van overige verharde oppervlakken dient minimaal middels een bodempassage te worden gescheiden of afhankelijk van het grondgebruik niet worden afgekoppeld.

Verder is het beleid ten opzichte van waterkeringen opgenomen. De visie is dat, conform het Nationaal Bestuursakkoord Water, het watersysteem in 2015 op orde is. Binnen het plan zijn verschillende programma's uitgewerkt waaronder voor veiligheid, het betreft hier de zorg voor de waterkeringen. In dit kader zou een veiligheidstoets worden uitgevoerd aan de keringen langs de Maas.

In de derde toetsronde van de primaire waterkeringen, uitgevoerd tussen 2009 en 2011, is vastgesteld dat de huidige kerende hoogte van de waterkering dijkkring 76a, Alexanderhaven, te laag is om het achterland het wettelijk vastgestelde beschermingsniveau te bieden. Versterking van de waterkering is daarom noodzakelijk.

De waterkering in de Maashaven maakt onderdeel uit van dijkkring 76a, welke een veiligheidsnorm van 1/250 per jaar heeft. Dat betekent dat de waterkering bescherming moet bieden tegen omstandigheden met hoge waterstanden die gemiddeld eens per 250 jaar voorkomen. De huidige waterkering bestaat uit een damwandconstructie die is aangelegd in begin jaren 60 van de vorige eeuw. Na het hoge water in 1993 en 1995 is op de damwand een keermuur constructie aangebracht.

Tussen het waterschap Roer en Overmaas, de gemeente Roermond en de initiatiefnemers is overleg geweest over de benodigde bescherming tegen hoogwater en zijn verschillende opties besproken en beoordeeld. Hieruit blijkt met de gekozen inrichting de benodigde bescherming tegen hoogwater kan worden gerealiseerd.

Het plan past binnen het Waterbeheersplan van het waterschap. Er is zoveel mogelijk rekening gehouden met de voorkeursvolgorde in verband met het waterhuishouding binnen het plangebied. Met betrekking tot veiligheid voorziet de gekozen variant in een bescherming tegen hoogwater en voldoet daarmee aan de geldende normen.

Nota bodembeheer regio Maas en Roer

Op 7 juli 2011 heeft de gemeente Roermond de Nota bodembeheer regio Maas en Roer gedeelte Roermond vastgesteld. De gemeenten Maasgouw, Beesel en Roermond hebben een nota bodembeheer inclusief bodemkwaliteitskaart opgesteld. Doelstelling is om het hergebruik van de bodem van gebiedseigen grond te stimuleren en de gewenste bodemkwaliteit af te stemmen op de bodemfunctie.

Gebiedsbodemfunctieklassen, toepassingsklassen en ontgrondingsklassen maken deel uit van deze bodemkwaliteitskaart. Het plangebied heeft voor alle drie de klassetypen klasse industrie.

In het kader van het meersporenbeleid dat onderdeel uitmaakt van de nota wordt ook de procedure met betrekking tot bodem in een bestemmingsplanprocedure uiteengezet. Hieruit blijkt dat een vooronderzoek conform NEN5725 kan dienen als bewijsstuk. Echter als het plan ligt in bijvoorbeeld het Havengebied dient altijd een vooronderzoek conform NEN5725 en een verkennend onderzoek conform NEN5740 te worden uitgevoerd. Uit de statistische berekeningen blijkt dat deze deelgebieden een zeer heterogene dataset hebben en/of dat er veel uitbijters zijn aangetroffen. Dit betekent dat de bodemkwaliteitskaart voor deze zones onvoldoende zekerheid geeft over de daadwerkelijke kwaliteit.

Binnen het plangebied zijn vooronderzoeken en verkennende onderzoeken conform de betreffende normen uitgevoerd.

Gemeentelijk beleid

Strategische visie Roermond 2020

Op 30 oktober 2008 heeft de gemeenteraad de 'Strategische Visie Roermond 2020' vastgesteld als koers tot 2020 op hoofdlijnen. Deze koers is richtinggevend voor de gemeentelijke plannen die de komende jaren opgesteld worden. De visie is uitgewerkt in een zestal strategische gebieden waarin de gemeente wil investeren:

- Roermond: Levende stad. Voor alle leeftijdscategorieën dient de stad de juiste voorzieningen te bieden zodat een bijzonder karakter en een grote aantrekkingskracht behouden blijft.
- Roermond: Regio stad. De functie van Roermond als centrumstad voor de regio dient in de toekomst verder te worden versterkt. Hiervoor wordt onder meer geïnvesteerd in (EU)regionale bedrijventerreinen. Het huidige voorzieningenniveau van de gemeente dient zoveel mogelijk in stand te worden gehouden en waar mogelijk te worden uitgebreid.
- Roermond: Sociale stad. Er dient geïnvesteerd te worden in veiligheid en sociale problematiek.
- Roermond: Economisch sterke stad. In dit kader dient onder meer geïnvesteerd te worden in hoogwaardige (ouderen) zorg, verbetering van vestigingsklimaat voor bedrijven door een kwalitatieve woon-, cultuur-, en leefomgeving te creëren en bereikbaarheid.
- Roermond: Prachtige stad. Kansen ten aanzien van toerisme en recreatie dienen optimaal te worden benut. Hiertoe dient geïnvesteerd te worden in de kwaliteit van de woon-, cultuur-, en leefomgeving.
- Roermond: de gemeente. Betrokkenheid van de burgers bij besluitvorming en de kwaliteit van besluitvorming dient gewaarborgd te blijven.

Roermond moet volgens deze visie een levende stad met veel voorzieningen worden. Daarnaast moet nieuwe werkgelegenheid worden gecreëerd, de stad goed bereikbaar zijn en voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn. De aantrekkingskracht van de stad is (EU)regionaal door onder meer de aanwezigheid van het Designer Outlet Centre. Door de voltooiing van de uitbreiding van het Designer Outlet Centre wordt deze (EU)regionale aantrekkingskracht verder versterkt. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de aandachtspunten die in de strategische visie zijn vastgesteld.

De verschillende functies in het plangebied Jazz City geven invulling aan de bovenstaande beleidsdoelstellingen. Door de realisatie van het hotel wordt de mogelijkheid gegeven tot het langer behouden van bezoekers voor het plangebied en de stad Roermond. Verder wordt door de te realiseren leisure functies, waaronder Roermond Yumble, een bijdrage geleverd aan het aanbod van voorzieningen voor verschillende leeftijden en het versterken van de centrumfunctie van de stad in de (EU)regio. Ook draagt de ontwikkeling bij aan de realisatie van een kwalitatieve hoogwaardig woon- en leefklimaat zowel binnen het plangebied als daarbuiten. Dit komt onder andere door het aanbod aan functies en de uitstraling van het plangebied op de rest van de stad.

Structuurvisie Roermond

De Structuurvisie Roermond is op 29 maart 2001 door de gemeenteraad vastgesteld en vormt het ruimtelijke integratiekader voor (sectorale) ontwikkelingen en visies voor de komende tien jaar met een doorkijk naar de langere termijn. De structuurvisie is hiermee een belangrijke basis voor het uit te voeren ruimtelijk beleid van de gemeente.

De visie bestaat uit een gewenst toekomstbeeld voor Roermond op hoofdlijnen, een ontwikkelingsvisie tot 2010 en enkele indicatieve ruimtelijke uitwerkingen voor belangrijke projecten in de stad. Het toekomstbeeld voor Roermond is vervat in een streefbeeld tot 2030, getiteld Roermond Nieuwe Hanzestad, waarin wordt ingezet op de verdere ontwikkeling van Roermond tot dynamische, compacte kwaliteitsstad aan het water.

Een stad die haar culturele en natuurlijke waarden koestert en die het zoekt in haar centrumfunctie, innovatieve herstructurering en hoogwaardige voorzieningen op, het gebied van toerisme en recreatie. De ontwikkelingsvisie is gebaseerd op het ontwikkelingsconcept 'compacte kwaliteitsstad aan het water' en de uitgangspunten van dit concept zijn onder meer:

- inbreiding boven uitbreiding bij nieuwe bouwlocaties;
- benutting van de Maas voor hoogwaardig wonen en recreëren langs het water;
- rijksweg A73 als stedelijke contour van Roermond;
- herstructurering van stadsdelen gericht op verbetering van de ruimtelijke structuur en kwaliteit;
- aanbieden van een efficiënt fietsnetwerk;
- oplossen knelpunten in de hoofdwegenstructuur.

De verschillende doelstellingen met betrekking tot de ontwikkeling van omgevingskwaliteit zijn per gebied verwoord. Voor het plangebied is met name volgende doelstelling aan de orde: "ten aanzien van de detailhandelsfunctie zal de komende jaren gestreefd moeten worden naar versterking van de centrumvoorzieningen, met name in de binnenstad en op de locatie Kazerneterrein (Designer Outlet Centre). Het Designer Outlet Centre zal maximaal 35.000 vierkante meter netto verkoopoppervlak omvatten."

Het plan voorziet in een invulling van de beleidsdoelstellingen door te voorzien in een inbreidingslocatie onder meer ten behoeve van hoogwaardig wonen en recreëren aan het water. Bovendien ziet de ontwikkeling op een verbetering van de ruimtelijke structuur en kwaliteit door stedelijke functies te realiseren aansluitend aan het centrum van de stad.

Detailhandel

Het detailhandelbeleid van de gemeente Roermond is verwoord in de Ontwikkelingsvisie Noordelijke en Oostelijke Stadsrand (2006) en in de beleidslijn Supermarktvestigingen in Roermond (2008). Dit tweede document is niet relevant voor de ontwikkeling van Jazz City omdat geen supermarkten zijn voorzien in het plan.

Het beleid is erop gericht een evenwichtige functionele detailhandelsstructuur te creëren. Dit betekent dat er een breed scala aan detailhandelsvestigingen aanwezig moet zijn dat bovendien evenwichtig is verdeeld over de beschikbare ruimte. De gemeente streeft naar zo'n hoog mogelijke koopkrachtbinding van de eigen inwoners en een vergroting van de toevloeiing van bezoekers van binnen en buiten de regio en staat open voor marktinitiatieven die deze ambities van de gemeente Roermond ondersteunen. Voorwaarde bij dergelijke initiatieven is dat deze de detailhandelsstructuur (binnenstad, Designer Outlet Centre, buurt- en wijkwinkelcentra, PDV-locaties) niet duurzaam ontwrichten.

Roermond heeft de ambitie om zich als koopstad verder te ontwikkelen en te profileren. Gezien de dynamiek binnen de detailhandel, zowel aan de aanbodkant (ondernemers) als de vraagkant (consumenten), vraagt dit een pro-actieve instelling.

De gemeente streeft naar een gezonde en complete detailhandelstructuur voor het komend 10 jaar. In de visie worden drie typen winkelconcentratiegebieden onderkent:

- centra voor boodschappen doen,
- centra voor recreatief winkelen,
- centra voor doelgericht aankopen.

Het DOC valt onder de tweede categorie. Sfeer, ambiance, multifunctionaliteit en onderscheidende vermogen zijn van belang. Het DOC is een uniek concept.

Het plan past binnen het detailhandelsbeleid van de gemeente. Door de realisatie van Jazz City kan de stad Roermond zich verder ontwikkelen en profileren als koopstad door een verbreed aanbod in winkels binnen het Designer Outlet Centre. Bovendien sluit de uitbreiding van het bestaande DOC aan bij de bestaande detailhandelstructuur in de stad. In paragraaf 4.11. zijn de resultaten weergegeven van de economische effectenanalyse van het DOC op detailhandel in de regio.

Hoogbouwnota

Op 30 september 2004 is de Hoogbouwnota vastgesteld. Het doel van de nota is inzicht te geven in de mogelijkheden voor hoogbouw in Roermond en de randvoorwaarden die eraan gesteld kunnen worden. De Hoogbouwnota richt zich in hoofdzaak op de binnenstad van Roermond en de randen ervan.

Voor het gebied rond de Maashaven wordt in deze nota aangegeven dat hier mogelijkheden bestaan voor een "hoogbouwcluster". Met de reeds bestaande bebouwing van de Arloflat en de nieuwbouw van het Kazernevoortterrein, is hiertoe reeds een aanzet gegeven. Geadviseerd wordt het gebied qua hoogte in twee trappen te ontwikkelen. Namelijk de eerste trap tot 40 meter hoog en de tweede trap volg tijdelijk daarna tot 60 meter hoog. De hoogbouwnota is niet van toepassing op de locatie waar het hotel is gepland. Voor deze locatie gelden op grond hiervan geen beperkingen. De realisatie van het hotel met een maximale hoogte van circa 80 meter is dus niet in strijd met het gemeentelijke beleid omtrent hoogbouw.

Mobiliteitsplan

Op 26 augustus 2009 heeft de raad het Mobiliteitsplan Roermond 2020 vastgesteld. Het plan is een actualisering van de nota Verkeer en Vervoer. De verschillende ontwikkelingsambities van de gemeente brengen extra verkeersbewegingen met zich mee. Om deze ambities te kunnen verwezenlijk is een verkeerssysteem noodzakelijk dat is afgestemd op deze ambities. Met behulp van het geactualiseerde verkeersrekenmodel zijn de verwachte verkeersknelpunten zichtbaar gemaakt. De verwachte knelpunten en de geformuleerde doelstellingen zijn vertaald in concrete maatregelen en projecten. Het realiseren van de doelstellingen kan via meerdere wegen, daarom is een aantal varianten opgesteld. Deze vormen een voorwaarde om de vastgestelde streefbeelden te bereiken. Ongeacht de uiteindelijke variantkeuze moeten deze worden uitgevoerd. Samenvattend houden deze basismaatregelen het volgende in:

- belangrijke locaties moeten beter per voet te bereiken zijn;
- door middel van stimuleringsmaatregelen moet het fietsgebruik toenemen;
- het openbaar vervoer dient verbeterd te worden;
- onderzocht moet worden of met behulp van stedelijke distributie het vrachtverkeer kan worden geclusterd waardoor het totaal aantal verkeersbeweging afneemt.
- met behulp van dynamische verkeermanagement maatregelen en het optimaliseren van bewegwijzering dient de doorstroming van het autoverkeer te worden verbeterd.

De ontwikkeling voldoet in voldoende mate aan de basismaatregelen zoals genoemd in het mobiliteitsplan. Het plangebied is voor voetgangers bereikbaar vanaf het centrum via de passage onder de N280. Het grootste deel van de bezoekers aan Jazz City komt met de auto vanwege de grote afstand van Roermond tot hun woonplaats. Doorgaande fietsers kunnen gebruik maken van de calamiteitenweg langs de kade. Door de aansluiting van Jazz City op het bestaande DOC en het Kazerneplein wordt het vrachtverkeer voor bevoorrading geclusterd in dit gebied. Door gebruik te maken van een dynamisch parkeerwijzingsysteem worden auto's in het plangebied snel doorverwezen naar een beschikbare parkeerplaats hetgeen de doorstroming van het autoverkeer verbeterd.

Parkeernota

De Parkeernota Roermond is op 29 juni 2006 door de gemeenteraad van Roermond vastgesteld. Doel van deze nota is om voldoende parkeerplaatsen op de juiste locaties in de stad te realiseren. Het parkeerbeleid van de gemeente Roermond vormt zowel een volgend als een sturend beleid. Met een sturend beleid wil de gemeente het selectief gebruik van de auto bevorderen. Dit wordt toegepast op de functies werken, winkelen en recreëren. Bij de functie wonen wordt een volgend beleid toegepast dat inspeelt op de vraag naar parkeerplaatsen. Een sturend beleid weerhoudt burgers in die situatie niet om een tweede auto te kopen waardoor parkeerproblemen ontstaan. Bij het opstellen van bestemmingsplannen en de bouwverordening worden parkeernormen gehanteerd als norm voor het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen voor een gebouw of functie binnen een plangebied. Daarbij gaat het om nieuw te realiseren functies of uitbreidingen; bij bestaand gebruik blijft de parkeernorm gehandhaafd die bij het vaststellen van het oorspronkelijke bestemmingsplan is vastgesteld. Het aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de functie en omvang van het gebouw of de functies binnen het plangebied. De normen uit de parkeernota zijn gebaseerd op de parkeerkerncijfers van het CROW en het ASVV 2004. Binnen Roermond geldt een omgevingsadressendichtheid van 1.200 adressen/km². Daarmee wordt Roermond als matig stedelijk aangemerkt. In Roermond worden drie zones onderscheiden:

- centrum;
- overloopgebied;
- rest van de bebouwde kom.

Om te bepalen of het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid is de parkeervraag per functie bepaald aan de hand van de parkeernormen van de gemeente Roermond. Het plan is getoetst aan de geldende parkeernormen. Voor het plangebied gelden de normen uit de categorie 'overloopgebied'. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de parkeernormen uit de parkeernota. De parkeernormen zijn in de regels van het bestemmingsplan opgenomen.

Parkeervisie Roermond 2012-2020

De gemeente Roermond streeft met haar parkeervisie naar een consistent parkeerbeleid voor de lange termijn en welke, binnen de kaders, genoeg speelruimte geeft voor het anticiperen op nieuwe ontwikkelingen. De basis voor het parkeerregime van Roermond is gevormd met de vaststelling van de beleidsnota 'Parking our Business' uit 1996. In 2006 is het parkeerbeleid geactualiseerd met de 'Parkeernota 2006 – 2016'. Met deze visie wordt de basis gelegd voor een nieuw parkeernota parkeren.

Diverse ruimtelijke en demografische ontwikkelingen beïnvloeden de vraag naar parkeerruimte. Het aantal bezoekers aan het Designer Outlet Centre (DOC), de automobieliteit en het autobezit groeien. Het toekomstig parkeerbeleid moet voldoende toegesneden zijn op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De parkeervisie is opgebouwd uit twee uitgangspunten en negen visiepunten.

Allereerst het uitgangspunt 'doelgroepenbenadering'. Hierbij gaat het om de verschillende doelgroepen (bewoners-bezoekers-werkenden) op de juiste locatie te laten parkeren.

Het tweede uitgangspunt is de 'B-B-B-B benadering' (beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen). Hier gaat het om het parkeergedrag eerst te beïnvloeden (door het bieden van alternatieven), vervolgens het benutten van de aanwezige parkeercapaciteit in plaats en tijd, waar nodig het parkeren te reguleren (beprijzen) en ten slotte kan er parkeercapaciteit bijgebouwd worden.

Voor het plangebied geldt de visie 'Roermond ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen'. De gemeente actualiseert de systematiek van parkeernormering waarin parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd volgens de laatste kerncijfers en wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans eventueel gecombineerd met een afkoopregeling.

De locatie en het type woning of bedrijvigheid bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein.

De beoogde ontwikkeling voorziet in voldoende parkeerplaatsen volgens de laatste kerncijfers en de wettelijke regelgeving. De parkeerplaatsen van de woningen en het hotel worden gedeeltelijk onder de gebouwen gerealiseerd. Daarnaast wordt in één van de bouwblokken een bovengrondse parkeergarage gebouwd die zal voorzien in de resterende parkeerbehoefte. Het plan voldoet aan de parkeervisie.

Gemeentelijk rioleringsplan

Het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (2009-2013) bevat het beleidskader waarbinnen de gemeente haar taak voor de rioleringszorg dient uit te voeren. Met betrekking tot de waterhuishouding in het plan Jazz City zijn de in het GRP genoemde aspecten/doelen relevant:

- Zorgen voor inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- Zorgen voor inzameling (voor zover niet door de particulier) en verwerking van hemelwater;
- Zorgen dat (voor zover mogelijk) het grondwater de bestemming van een gebied niet structureel belemmert.
- Bij nieuwbouw: hemelwater geheel afkoppelen en infiltreren in de bodem of andere duurzame omgang met hemelwater (bijv. hergebruik).

Met het gemeentelijk rioleringsplan is rekening gehouden in de watertoets die is uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplanwijziging.

Visie externe veiligheid Roermond

Op 10 juni 2010 heeft de Raad van Roermond de Visie Externe Veiligheid Roermond (VEVR) vastgesteld. In de Visie zijn de ambities en de visie van de gemeente Roermond geformuleerd die gebruikt worden bij de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid binnen de gemeente. Bovendien zijn in de Visie planologische kaders opgesteld voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze kaders zijn meegenomen in het bestemmingsplan en getoetst in het uitgevoerde onderzoek externe veiligheid. In deze visie is tevens het kader ten behoeve van de verantwoording groepsrisico omschrijven. Het plan is getoetst aan deze visie.

Nota Archeologie

In de nota Archeologie is de gemeentelijke archeologievisie en het beleid voor de komende jaren geformuleerd (vastgesteld op 7 juli 2011). Leidraad daarbij is dat archeologie een integraal onderdeel vormt bij afwegingen betreffende de ruimtelijke ordening. In 2008 is de Archeologieatlas vastgesteld door de gemeenteraad. Deze Atlas vormt de basis voor het archeologiebeleid dat transparant is voor burgers en investeerders en verantwoord omgaat met het ondergrondse erfgoed. Op basis van de Atlas is de Beleidskaart Archeologie opgesteld. Op deze kaart wordt een onderscheid gemaakt in drie gebieden. In het plangebied zijn de gebieden gelegen die aangeduid zijn als 'historische kern' en 'archeologisch waardevol gebied'. Per gebied worden verschillende eisen gesteld aan het archeologisch onderzoek. In de Nota Archeologie worden de drie fasen van archeologisch onderzoek beschreven. De eerste fase betreft het vooronderzoek. De tweede fase betreft het uitvoeren van vervolgonderzoek in de vorm van een proefsleuvenonderzoek. De laatste fase is een vervolgonderzoek in de vorm van een archeologische opgraving. Voor het bestemmingsplan is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. De conclusies zijn verwerkt in het bestemmingsplan en het MER.

Ontwikkelingsvisie Jazz City/City Meadow

Op 25 september jl. heeft de gemeenteraad van Roermond de Ontwikkelingsvisie Jazz City/City Meadow vastgesteld. Deze visie is een uitwerking van het eerder door de gemeenteraad in 2007 vastgestelde Masterplan Jazz City. De ontwikkelingsvisie dient als basis voor het bestemmingsplan.

De Ontwikkelingsvisie is daarmee het beleidsmatige vertrekpunt voor Jazz City. Het planologisch kader wordt vervolgens geboden door het nieuwe bestemmingsplan en tot slot zal een nog op te stellen beeldkwaliteitsplan de esthetische randvoorwaarden in de realisatiefase bepalen.

Bij de ontwikkeling van Jazz City wordt voortgebouwd op de al aanwezige aantrekkingskracht van het bestaande Designer Outlet Centre waardoor enerzijds bezoekers worden geprikkeld om langer te blijven in de stad en anderzijds om extra recreatieve voorzieningen te bieden aan mensen uit de stad en regio.

In de visie zijn de onderdelen van het programma voor Jazz City omschreven. In het bestemmingsplan is een aantal concretisering in dit programma opgenomen. Concreet gaat het om het weglaten van de wellnessboot en het specificeren van het aantal vierkante meters die gerealiseerd worden ten behoeve van de verschillende functies.