1069-56
(2e)

Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

Kinepolis Holding BV /Multi Vastgoed BV

MER Megabioscoop Heerlen

Wijzigingen april 2001

Paragraaf	Titel	Pagina wijziging
	Samenvatting	I – V
2.1.4	Locatiekeuze	5 – 7
3.1.2	Het provinciale beleid	10
3.1.3	Het gemeentelijke beleid	11
3.2.2	Nog te nemen besluiten	11
4.1	Algemeen	13
4.3	Autonome ontwikkelingen	14 - 16
4.4	Ontsluiting van het plangebied	17
4.5	Verkeersdruk op het plangebied	19 - 20
4.6	Parkeren in het gebied	21
4.7.1	Geluid en Lucht	22
5	Beschrijving voorgenomen activiteit	24
5.1.1	Directe omgeving bioscoop	24 - 25
5.1.5	Vervoerswijze en parkeerdruk	28
6.2.2	Parkeerbehoefte	35 - 37
6.2.3	Openbaar vervoer	37
6.3.2	Geluidshinder	38 - 41
6.3.3	Luchtverontreiniging	41 - 44
6.3.4	Ecologie en landschap	44
6.5.1	Maatgevend aantal bezoekers complex	45
6.6	Samenvatting gevolgen	47
7.2	Overzicht van de maatregelen	48 - 50
7.3	Toepassing maatregelen	50 - 51

Postbus 161
7400 AD Deventer
Telefoon 0570 666 222
Fax 0570 666 888

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer

Postbus 16770
2500 BT Den Haag
Telefoon 070 305 30 53
Fax 070 389 66 32

Hofwijckstraat 55
2515 RN Den Haag

goudappel@goudappel.nl
www.goudappel.nl

Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

Kinepolis Holding BV /Multi Vastgoed BV

MER Megabioscoop Heerlen

Datum 23 april 2000
Kenmerk KIN010/Brg/075
Eerste versie 27 september 2000

Goudappel Coffeng BV
KvK 38017479
Lid ONRI
ISO 9001/BRL 9990

Goudappel Coffeng BV heeft als leveringsvoorwaarden de RVOI tenzij anders met de opdrachtgever is overeengekomen.

Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Kinepolis Holding BV /Multi Vastgoed BV
Titel rapport	MER Megabioscoop Heerlen
Kenmerk	KIN010/Brg/075
Datum publicatie	23 april 2000
Projectteam opdrachtgever(s)	mevrouw D. Rummens (Kinepolis) en de heer B. Driesse (Multi Vastgoed)
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren M. Fabery de Jonge (projectleider) en G. de Boer
Projectomschrijving	Kinepolis Holding BV is voornemens een megabioscoop te exploiteren op de locatie Stadspark 'Oranje Nassau' in Heerlen. De verwachting is dat de bioscoop op jaarbasis meer dan 500.000 bezoekers aantrekt. Hierdoor is de bouw van de bioscoop een m.e.r.-plichtige activiteit. Concreet betekent dit, dat er een milieu-effectrapport (MER) opgesteld moet worden. De megabioscoop zal een onderdeel vormen van het nieuw te ontwikkelen Stadspark 'Oranje Nassau'. In voorliggend MER wordt op een heldere wijze aangegeven wat de bouw van de bioscoop voor gevolgen zal hebben op verkeers- en milieukundig gebied.
Trefwoorden	Heerlen Stadspark 'Oranje Nassau', milieu-effectrapportage, MER, megabioscoop

Inhoud Pagina

	Samenvatting	I
1	**Inleiding**	1
1.1	Aanleiding van de studie	1
1.2	Afbakening plan- en studiegebied	1
1.3	Leeswijzer	2
2	**Doel van het initiatief en probleemstelling m.e.r.**	3
2.1	Doel van het initiatief	3
2.1.1	De filosofie	3
2.1.2	Marktonderzoek megabioscopen	4
2.1.3	Locatie-eisen	5
2.1.4	Locatiekeuze	5
2.2	Probleemstelling m.e.r.	7
3	**Beleidskader en besluiten**	8
3.1	Relevant beleidskader	8
3.1.1	Het rijksbeleid	8
3.1.2	Het provinciale beleid	8
3.1.3	Het gemeentelijke beleid	10
3.2	Relevante gemeentelijke besluiten	11
3.2.1	Besluiten	11
3.2.2	Nog te nemen besluiten	11
3.3	Procedure m.e.r.	12
4	**Bestaande situatie en autonome ontwikkelingen**	13
4.1	Algemeen	13
4.2	Ruimtelijke innrichting	13
4.3	Autonome ontwikkeling	14
4.4	Ontsluiting van het plangebied	16
4.5	Verkeersdruk in het plangebied	19
4.6	Parkeren in het gebied	21
4.7	Leefbaarheid in het plangebied	22
4.7.1	Geluid en lucht	22
4.7.2	Veiligheid	22

Inhoud (vervolg)

		Pagina
5	**Beschrijving voorgenomen activiteit**	**24**
5.1	Kenmerken voorgenomen activiteit	24
5.1.1	Directe omgeving megabioscoop	24
5.1.2	Inrichting megabioscoop	25
5.1.3	Bouwaspecten megabioscoop	25
5.1.4	Aanvangstijden en aantal bezoekers megabioscoop	26
5.1.5	Vervoerswijze en parkeerdruk	27
5.1.6	Beveiliging in en rondom de megabioscoop	29
5.2	Te beschouwen varianten	29
6	**Effecten van de voorgenomen activiteit**	**31**
6.1	Locatietoets op hoofdlijnen	31
6.1.1	Bereikbaarheid	31
6.1.2	Hinder voor de omgeving	31
6.2	Verkeer en vervoer	32
6.2.1	Verkeersdruk omringende wegen	32
6.2.2	Parkeerbehoefte	35
6.2.3	Openbaar vervoer	37
6.2.4	Fietsverkeer	37
6.3	Leefbaarheid	38
6.3.1	Algemeen	38
6.3.2	Geluidshinder	38
6.3.3	Luchtverontreiniging	40
6.3.4	Ecologie en landschap	43
6.3.5	Sociale veiligheid	43
6.4	Archeologie	44
6.5	Gevoeligheidsanalyse	44
6.5.1	Maatgevend aantal bezoekers complex	44
6.5.2	Aankomst- en vertrekpatroon	44
6.5.3	Vervoerswijzekeuze en gemiddelde autobezetting	45
6.5.4	Verkeersprognose 2010	45
6.6	Samenvatting gevolgen	45
7	**Het meest milieuvriendelijke alternatief**	**47**
7.1	Algemeen	47
7.2	Overzicht van maatregelen	47
7.3	Toepassing maatregelen	49

Inhoud (vervolg)

		Pagina
8	**Leemten in kennis**	51
8.1	Algemeen	51
8.2	Autonome ontwikkelingen en toekomstige situatie	51
8.3	Bioscoopgebouw	51
9	**Evaluatieprogramma**	52
	Literatuurlijst	53
	Afbeeldingen	
1	Overzichtenkaart Heerlen	
2	Toedeling werkdagavondspitsuur, situatie 1996	
3	Toedeling werkdagavondspitsuur, situatie 2010	
4	Gebiedsindeling	
5	Geluidsgevoelige bebouwing en kantoren in het plangebied	
6	Onderzoeksgebied berekeningen luchtverontreinigin	

Samenvatting

Waarom dit milieu-effectrapport?

De aanleiding

Kinepolis Holding BV heeft in samenwerking met Multi Vastgoed BV het initiatief genomen om een bioscoopcomplex met maximaal veertien filmzalen en 4.500 stoelen in het Stadspark 'Oranje Nassau' in Heerlen te ontwikkelen.

Een m.e.r.-plichtige activiteit

Vanuit de Wet milieubeheer is geregeld dat bepaalde activiteiten m.e.r.-plichtig zijn. Dit betekent dat voor deze activiteiten een milieu-effectrapportage (m.e.r.) moet worden doorlopen. Met andere woorden, er moet duidelijk zijn wat de verwachte gevolgen voor het milieu zijn, voordat de activiteit is gerealiseerd dan wel wordt uitgevoerd. In het Besluit Milieueffectrapportage, onderdeel van de Wet Milieubeheer is vastgelegd dat de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening die meer dan 500.000 bezoekers per jaar aantrekt, m.e.r.-plichtig is. Rekening houdend met een verwacht aantal van meer dan 1 miljoen bioscoopbezoekers per jaar, is de realisatie van het bioscoopcomplex een m.e.r.-plichtige activiteit.

Relatie met ruimtelijke ordening

De resultaten van de m.e.r.-studie worden vastgelegd in een milieu-effectrapport (MER). Het MER wordt door het bevoegd gezag (het gemeentebestuur van Heerlen) betrokken bij de besluitvorming over het plan waarin de bioscoop is aangegeven. De gemeente Heerlen ontwikkelt een centrumplan voor een gebied ten oosten en noorden van het station. Voor dit plan – Stadspark 'Oranje Nassau' – is een bestemmingsplan (Centrum Noord)in voorbereiding. De bioscoop valt binnen de grenzen van dit bestemmingsplan. Ten einde de realisering van de bioscoop te bespoedigen is in overleg met de provincie besloten een Zelfstandige Projectprocedure te starten, overeenkomstig artikel 19 WRO.

Om welke locatie-eisen gaat het?

Vanwege een eenvoudig stelsel van aanvangstijden en prijzen, een groot filmaanbod, alsmede het comfort van de zalen, zijn megabioscopen voor een breed publiek interessant. In hoeverre de megabioscoop dit brede publiek daadwerkelijk weet aan te trekken, valt of staat met een goede bereikbaarheid van het complex. Het complex dient, gezien het gebied waar de bezoekers vandaan komen, primair goed met de auto bereikbaar te zijn, maar daarnaast ook per fiets en met het openbaar vervoer. Een andere randvoorwaarde voor succes is dat in of nabij het complex is voorzien in goede en goed bereikbare parkeerfaciliteiten en hoogwaardige stallingsvoorzieningen.

Welke alternatieven en varianten c.q. situaties zijn beschouwd?

In voorliggend MER is één alternatief beschouwd. Dit alternatief betreft de voorgenomen activiteit, de realisatie van de megabioscoop.

Bij het onderzoek naar de milieu-effecten zijn drie situaties beschouwd.
De eerste situatie (variant A) betreft de periode tijdens het drukste moment van de activiteit, die relevant is omdat dan het aantal bezoekers in het bioscoopcomplex het grootst is. Bij de voorgenomen activiteit is dit de zaterdagavond tussen 21.30 en 22.30 uur. De zaterdagavondsituatie is onderzocht voor deelsituatie (A1) waarbij de bezetting op zaterdagavond, over alle zalen gemeten, 55% is (zaterdagavondjaargemiddelde) en voor de (weinig voorkomende) deelsituatie (A2) waarbij de bezetting maximaal is (85%).

De tweede situatie (variant B) omvat de avondspitsperiode op een normale werkdag, die relevant is omdat het wegennet dan het zwaarst belast is.

De laatste situatie (variant C) betreft een 'bijzondere omstandigheid': de combinatie van druk bioscoopbezoek en het bezoek aan een Factory Outlet Center (FOC) dat eveneens in het Stadspark 'Oranje Nassau' gelocaliceerd is. De maatgevende periode is hiervoor de zondagmiddag, als zowel de bioscoop als het FOC in bedrijf zijn.

Welke uitgangspunten zijn gebruikt bij de effectbepaling?

Uitgangspunten megabioscoop
Het is de bedoeling dat in de megabioscoop dagelijks op vier geconcentreerde aanvangstijden diverse films worden vertoond. De voorstellingen starten in alle zalen om 14.30, 17.00, 20.00 en 22.30 uur. Op grond van onderzoek is vastgesteld dat de megabioscoop op jaarbasis ongeveer 1.125.000 bezoekers aantrekt. Hierbij zal het bezoekersaantal op zaterdagavond het grootst zijn. Bij de voorstellingen die aanvangen om 20.00 en 22.30 uur worden op de zaterdagavond circa 2.500 respectievelijk 2.000 bezoekers verwacht. Ook bij de voorstellingen die zondags om 20.00 uur starten, worden circa 2.300 bezoekers verwacht, terwijl de middagvoorstelling op zondag gemiddeld circa 1.300 bezoekers trekt. Ook op de vrijdagavond worden de voorstellingen relatief goed bezocht. Op de overige momenten is het verwachte bezoekersaantal aanzienlijk lager.
Voorgaande bezoekersaantallen gelden voor een gemiddelde situatie. Tijdens bijzondere activiteiten (bijvoorbeeld een filmfestival) kan het bezoekersaantal hoger zijn. Deze situatie is alleen voor de zaterdagavond onderzocht (situatie A2).

Een groot deel van de bezoekers zal met de auto naar het complex komen. In deze studie is ervan uitgegaan dat, afhankelijk van de aanvangstijden van de filmvoorstel-

lingen, tussen 70 en 95% van de bezoekers gebruikmaakt van de auto als vervoermiddel. Voor autoverkeer is gerekend met een gemiddelde bezettingsgraad die, afhankelijk van het tijdstip, varieert van 3,25 aan het begin van de middag tot 2,5 bij de laatste avondvoorstelling. Deze cijfers zijn gebaseerd op onderzoeken naar het verplaatsingsgedrag van en naar megabioscopen, waarbij aanpassingen voor de specifieke Heerlense situatie met een goed openbaar vervoer zijn doorgevoerd.

Wat zijn de verwachte verkeerseffecten?

Verkeersdruk Looierstraat, Kloosterweg, Spoorsingel en Sittarderweg
Als gevolg van de realisatie van het bioscoopcomplex zal het verkeer op de ontsluitende wegen en de direct in de omgeving liggende wegen op enig moment een relevante toename laten zien.
Uit de berekeningen volgt:

- Door de verkeersmanagementmaatregelen en infrastructuuruitbreiding op de wegen in en rond het Heerlense centrum zal het verkeer op de hoofdverbindingen in het avondspitsuur 2010 (zonder bioscoop) ongeveer even druk zijn als in de huidige situatie (1996).
- In een werkdagavondspitsuur in 2010 maakt het verkeer van en naar de bioscoop (B) minder dan 5% uit van het totale verkeer.
- Op een 'normale' zaterdagavond (A1) groeit het verkeer op de Looierstraat met circa 80% en op de Kloosterweg met meer dan 100% ten opzichte van de situatie zonder bioscoop. Het totale verkeer in situatie A1 is op die wegen echter minder omvangrijk dan in een werkdagavondspitsuur.
- Als uitgegaan wordt van een topbezetting op zaterdagavond (85%, situatie A2), wordt op enkele wegvakken de intensiteit uit een normaal werkdagavondspitsuur bereikt. Op de meeste wegvakken komt minder verkeer voor.

Sluipverkeer
Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de bouw van het bioscoopcomplex sluipverkeer veroorzaakt op het onderliggend wegennet. De beoogde locatie is immers goed bereikbaar vanaf de Kloosterweg en niet (meer) gekoppeld aan de Sittarderweg en aansluitende buurt.

Parkeren
Bij de bouw van het bioscoopcomplex is voorzien in 500 nieuwe parkeerplaatsen in een kelder onder de bioscoop. Daarnaast wordt bij het station een parkeergarage gerealiseerd van 500 plaatsen, welk aantal bij gebleken behoefte is uit te breiden tot 1.000. Bij het in de nabijheid van de bioscoop gelegen kantoorgebouw van het CBS staan tijdens de weekenden 500 plaatsen ter beschikking van de bioscoopbezoekers.

Deze aantallen zijn voldoende om de parkeerbehoefte tijdens een 85% bezette zaterdagavondvoorstelling te dekken. Alleen kunnen in die situatie problemen ontstaan

tijdens de wisseling tussen de laatste en op één na laatste voorstelling. Indien de stationsparkeergarage met 1.000 parkeerplaatsen wordt gerealiseerd, zijn deze wisselpieken op te vangen. Wordt er voor een kleinere parkeergarage gekozen, dan moeten er extra parkeerplaatsen bij het FOC en de Corio parkeergarage in de binnenstad beschikbaar komen. Dit geldt ook voor het binnenstadsscenario wanneer 50% van de bioscoopbezoekers van de voorstelling om 20.00 uur nadien nog de binnenstad bezoeken. In dat scenario zijn er ongeveer 400 parkeerplaatsen bij het FOC nodig.
Belangrijk aspect bij het parkeren bij de megabioscoop is de informatieverschaffing middels een parkeerverwijzingssysteem en geleiding van de aankomende auto's over de ter beschikking staande parkeergelegenheden.

Wat zijn de verwachte milieu-effecten?

De effecten op de omgeving worden in hoofdzaak veroorzaakt door het verkeer dat de megabioscoop genereert: bereikbaarheid, geluidshinder, luchtverontreiniging en verkeersveiligheid. Daarbuiten zijn er effecten op het gebied van landschap en leefbaarheid in de zin van verandering van het omgevingsbeeld door het op te richten bouwwerk.

Geluidshinder door de verkeersaantrekkende werking van de activiteit
De openstelling van het bioscoopcomplex zorgt met name op zaterdag en zondag voor een relevante toename van de verkeersdruk. Op werkdagen is tijdens de daguren geen waarneembare toename in de geluidsbelasting te constateren. Voor een gemiddeld avonduur is de geluidsbelastingen bepaald.

Luchtverontreiniging veroorzaakt door de activiteit
De luchtverontreiniging ten gevolge van verkeer wordt onderscheiden naar de concentratie van bepaalde stoffen (immissie) en de uitstoot van stoffen (emissie). Als de immissie een bepaalde grens te boven gaat, is dit direct van invloed op de gezondheid van mensen die zich op of rond de beschouwde wegen bevinden. De emissie van luchtverontreinigende stoffen is van invloed op de gezondheid en het klimaat. De immissie langs wegen wordt deels veroorzaakt door het verkeer en deels door overige bronnen (achtergrondconcentratie). De achtergrondconcentratie is over het algemeen voor alle wegen in een bepaald gebied gelijk. Op basis hiervan kan aangenomen worden dat de immissie langs wegen hoger zal zijn naarmate de verkeersintensiteit hoger is. Aangezien de verkeersintensiteiten voor de pieksituatie van de megabioscoop Heerlen in alle gevallen lager zijn dan de verkeersintensiteiten gedurende een gemiddeld werkdagavondspitsuur, kan gesteld worden dat de immissie als gevolg van de voorgenomen activiteit geen verhoging van de gezondheidsrisico's met zich meebrengt. In de berekening van de emissie luchtverontreiniging voor de MER is gerekend met de samenstelling van het huidige wagenpark (2000) en het verwachte wagenpark (2010). De emissie van het autoverkeer van en naar de bioscoop is berekend voor het drukste uur op het wegennet van Heerlen. Voor de berekeningen is dit onderzoeksge-

bied afgekaderd, omdat hierin het bioscoopverkeer nog relevant aanwezig is. Ter vergelijking is tevens de emissie van het reguliere autoverkeer op dezelfde wegen gedurende het avondspitsuur in 1996 en 2010 berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd voor het gebied waarin nog bioscoopverkeer gemeten kan worden.

De emissie van het verkeer in het avondspitsuur 2010 is voor de meeste stoffen aanzienlijk lager dan in 1996 als gevolg van de verwachte wijzigingen in het voertuigenpark; er wordt uitgegaan van het feit dat voertuigen op termijn steeds zuiniger en schoner zullen worden. Uit berekeningen blijkt dat de emissie van het zaterdagavonduur inclusief bioscoopverkeer behoorlijk lager is dan van een gemiddeld werkdagavondspitsuur.

Verkeersveiligheid
De voor uitvoering van het plan Stadspark 'Oranje Nassau' benodigde aanpassingen en vernieuwingen van het wegennet zijn van een dusdanige omvang, dat verondersteld is dat een duurzaam veilige vormgeving voor vrijwel alle wegen in en rond het plan uitgangspunt is. De verkeersveiligheid kan derhalve een positieve impuls krijgen.

Ecologie en landschap
Bij de realisatie van het bioscoopcomplex worden de bestaande structuren zo goed mogelijk ingepast en blijven dus zo veel mogelijk bespaard.

Welke maatregelen omvat het meest milieuvriendelijke alternatief?

In het meest milieuvriendelijke alternatief worden diverse maatregelen aangedragen, die vanuit milieu-oogpunt zorgdragen voor een goede inpassing van het bioscoopcomplex in de omgeving. Kansrijke maatregelen die binnen de uitvoeringsmogelijkheden van de initiatiefnemer vallen, zijn:

- het optimaliseren van de circulatie in de bioscoopgarage en de andere parkeergelegenheden om onnodige emissie en concentratie van uitlaatgassen tegen te gaan;
- het dubbelgebruik van parkeerplaatsen onder de bioscoop en bij het CBS;
- het inpandig realiseren van een veilige fietsenstalling met voldoende capaciteit ter stimulering van het fietsgebruik.

Andere milieumaatregelen zullen door derden genomen c.q. geïnitieerd moeten worden.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van de studie

Algemeen
In 1999 heeft Kinepolis het initiatief genomen om een bioscoopcomplex in Heerlen te realiseren. Het complex omvat een megabioscoop bestaande uit veertien filmzalen met in totaal 4.500 stoelen, ontvangstruimten en enkele horecavoorzieningen [1].

Waarom dit rapport?
Volgens het 'Besluit Milieueffectrapportage' uit de Wet Milieubeheer moet bij de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening die meer dan 500.000 bezoekers per jaar aantrekt, een milieu-effectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen [2]. De verwachting is dat de megabioscoop jaarlijks circa 1.125.000 bezoekers trekt. Derhalve is de realisatie van het bioscoopcomplex m.e.r.-plichtig. Dit betekent dat een milieu-effectrapport (MER) moet worden opgesteld in het kader van de planologische procedure; in dit geval de procedure volgens artikel 19 WRO.

Bedoeling van de m.e.r.-studie is dat de milieu-effecten veroorzaakt door de vestiging van een megabioscoop op locatie Stadspark 'Oranje Nassau' in Heerlen inzichtelijk worden gemaakt. Conform de richtlijnen, die door het bevoegd gezag zijn vastgesteld, ligt het zwaartepunt in deze m.e.r.-studie op de gevolgen van het verkeer van en naar het bioscoopcomplex [3].

Participanten in deze m.e.r.-studie
De m.e.r.-studie is uitgevoerd in opdracht van de initiatiefnemers van de voorgenomen activiteit, Kinepolis en Multi Vastgoed.

Het bevoegd gezag (het gemeentebestuur van Heerlen) beslist of het MER voldoet aan de gestelde eisen en dus of de voorgenomen activiteit doorgang vindt. Het bevoegd gezag betrekt daarbij het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (mer).

1.2 Afbakening plan- en studiegebied

In een m.e.r. wordt normaliter onderscheid gemaakt in het plangebied (of inpassingsgebied) enerzijds en het studiegebied anderzijds. Hierbij is het plangebied gedefinieerd als de directe ruimte, waarop de voorgenomen activiteit zal worden gerealiseerd. Het studiegebied is gedefinieerd als het gebied waar nog gevolgen merkbaar kunnen zijn van de voorgenomen activiteit. Het studiegebied is dus altijd omvangrijker dan het plangebied.

Figuur 1.1: Ligging plangebied

Het plangebied van dit MER wordt beschreven als het gedeelte Grasbroek binnen het te ontwikkelen bestemmingsplan Centrum Noord. Het is gelegen aan de achterzijde van het huidige belastingkantoor en wordt omsloten door de driehoek Kloosterweg, Sittarderweg en Aurora.
In dit MER omvat het studiegebied de gehele ontwikkeling Stadspark 'Oranje Nassau' en haar direct omliggende infrastructuur. Dit betekent dat het studiegebied wordt begrensd door aan de noordoostzijde Palemigerboord, Wickraderweg, Beersdalweg en de Keulseweg. Aan de zuidzijde wordt het studiegebied begrensd door het stadscentrum. In figuur 1.1 is het plangebied weergegeven.

1.3 Leeswijzer

Opbouw van het rapport
In hoofdstuk 2 worden het doel van het initiatief en de probleemstelling van deze m.e.r.-studie beschreven. Het hoofdstuk gaat in op de filosofie achter megabioscopen en op marktonderzoek naar een megabioscoop. Aangegeven is waarom de onderzochte locatie is gekozen. In hoofdstuk 3 passeren het overheidsbeleid en de relevante besluiten de revue. Gezien de regionale en lokale functie van de megabioscoop, wordt de nadruk gelegd op de (on)mogelijkheden vanuit het provinciale en gemeentelijke beleid. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van het studiegebied voor de huidige situatie en de verwachte situatie bij autonome ontwikkelingen. De nadruk wordt hierbij gelegd op de ruimtelijke invulling, het verkeer en vervoer en de leefbaarheid in het gebied. Hoofdstuk 5 gaat in op de essentiële kenmerken van de voorgenomen activiteit (realisatie megabioscoop). Daarnaast wordt in dit hoofdstuk aangegeven welke varianten binnen de voorgenomen activiteit worden beschouwd. In hoofdstuk 6 worden de effecten van de voorgenomen activiteit beschreven. Eerst wordt de beoogde locatie op hoofdlijnen getoetst, waarna dieper wordt ingegaan op de effecten ten aanzien van verkeer en milieu. Het hoofdstuk eindigt met een gevoeligheidsanalyse, zodat duidelijk wordt wat de gevolgen zullen zijn als blijkt dat de veronderstelde uitgangspunten in de praktijk anders uitvallen. In hoofdstuk 7 wordt het meest milieuvriendelijke alternatief beschreven. Aangegeven wordt welke reële maatregelen getroffen kunnen worden om het milieu een volwaardige plaats binnen de voorgenomen activiteit te geven. In hoofdstuk 8 worden de leemten in kennis aangegeven. Hoofdstuk 9 geeft een overzicht van aandachtspunten die van belang zijn voor de evaluatie van de optredende effecten.

Verwijzing
Achter in het rapport is een overzicht opgenomen van de geraadpleegde literatuur. Voor elk document is een nummer tussen haakjes, bijvoorbeeld [1], opgenomen. Dit nummer komt overeen met de bronvermelding die in de tekst wordt gehanteerd. Achterin het rapport zijn een aantal afbeeldingen opgenomen waaronder een overzichtskaart van het plangebied. De bijlagen zijn in een apart document bijgevoegt.

2 Doel van het initiatief en probleemstelling m.e.r.

Over de afgelopen jaren is een grote groei waar te nemen in de ontwikkeling van de aard en de omvang van bioscopen, zowel in binnen- als buitenland. Door vernieuwingen in de filmindustrie, maar ook door nieuwe marktconcepten in het aanbod van films, wordt ingespeeld op een grotere behoefte om films te gaan zien, ook onder niet-traditionele bioscoopbezoekers. Het marktconcept voor de megabioscopen heeft als belangrijkste uitgangspunten:

- een eenvoudig stelsel van aanvangstijden en prijzen;
- alle zalen zijn voorzien van moderne stoelen en geluidsinstallaties waardoor hoog comfort kan worden geboden;
- zo veel mogelijk aansluitend bij en aanvullend op voorzieningen in de regio;
- een goede en directe bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets;
- goede en voldoende parkeer- en stallingsfaciliteiten.

Het publiek van de nieuwe megabioscoop is vooral afkomstig uit Heerlen en directe omgeving (tot circa 30 à 35 km afstand). Maar de megabioscoop zal ook een aantrekkende werking hebben op inwoners op grotere afstand van Heerlen[1].

2.1 Doel van het initiatief

Met de vestiging van een megabioscoop op de locatie Stadspark 'Oranje Nassau' in Heerlen heeft Kinepolis als doel het op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze exploiteren van een bioscoop in Heerlen en omgeving.

In de volgende paragrafen wordt de doelstelling nader toegelicht. Daarbij wordt ingegaan op het concept van c.q. de filosofie achter de megabioscoop en op het recentelijk uitgevoerde marktonderzoek.

2.1.1 De filosofie

De filosofie omtrent megabioscopen is in de eerste plaats het aanbieden van luxueus comfort aan het publiek. Dit comfort wordt geboden in de vorm van een uitstekende beeld- en geluidskwaliteit, zitcomfort en vooral een grote keuze in het filmaanbod. De kwaliteit van het complex wordt vergroot door de bioscoopfunctie te combineren met ondersteunende horecagelegenheden en een kleinschalige winkelvoorziening gerelateerd aan de bioscoop (verkoop van T-shirts, video's, posters e.d.). Daarnaast zijn een goede bereikbaarheid (per auto, openbaar vervoer en fiets) en een goede toegankelijkheid van het complex van essentieel belang.

---

[1] Van de megabioscopen in Antwerpen is bekend dat diverse inwoners vanuit Zuid-Nederland naar Antwerpen gaan voor een bioscoopbezoek. In Heerlen wordt op het aantal zalen na hetzelfde bioscoopconcept toegepast als in Antwerpen (bron: Kinepolis en Carp, baanbrekend magazine, nummer 11 d.d. 14 maart 2000).

Door de grote keuze aan films trekt de megabioscoop veel families aan, die zich kunnen opsplitsen over verschillende zalen. De kinderen kunnen zich vermaken in het kindermatinee, terwijl de ouders op hetzelfde moment naar een spannende thriller gaan. Het idee is dat de bioscoop voor elk wat wils biedt. Zodoende zorgen de grote filmkeuze en de kleinschalige aanvullende voorzieningen ervoor dat het bioscoopbezoek weer een gezellig uitje wordt[2].
De grote keuze betekent gemak voor de klant. De bioscoopbezoeker hoeft zich niet meer druk te maken over de keuze via advertenties of andere media. Als er een goede film uitkomt, draait die zeker in de megabioscoop.

Het grote aantal zalen heeft in programmatisch opzicht belangrijke voordelen. Tegelijkertijd kunnen er verschillende soorten films gedraaid worden: romantische, actie-, kinder- en gezinsfilms. Daarnaast kunnen er bij kassuccessen meerdere zalen worden ingezet. Tevens kunnen de films langer blijven draaien en hoeven ze niet direct te verdwijnen wanneer er een nieuwe film in een bepaald genre uitkomt.

Uitgangspunt is dat de bezoeker kan kiezen uit een wekelijks aanbod van twintig films of meer. Dit grote aanbod is nodig om de nieuwe bezoekersgroepen (ouderen, gezinnen, bezoekers uit de regio) aan te trekken en om te kunnen concurreren met de televisie en andere attracties. Het voorgaande betekent dat een complex met ten minste veertien zalen is gewenst. Dit grote aantal zalen heeft ook een betere marktpositie ten opzichte van de filmdistributeurs tot gevolg.
Om een hoogwaardige en voor alle zalen vergelijkbare kwaliteit -in beeld en geluid- te kunnen bieden, is een minimumomvang van circa 200 stoelen per zaal nodig.
Tot slot is het om exploitatieredenen noodzakelijk dat een megabioscoop over voldoende zalen en stoelen beschikt. Dit heeft te maken met de grotere spreiding van de vaste kosten en de daardoor relatief lage kosten per extra zetel ten opzichte van de meeropbrengsten. De exploitant gaat ervan uit dat een stoel op jaarbasis gemiddeld 250 keer wordt 'verkocht'.

2.1.2 Marktonderzoek megabioscopen

In opdracht van Kinepolis is er voor de locatie Heerlen een marktonderzoek [4] uitgevoerd. Hierin is het potentiële bezoekersgebied voor de bioscoop onder de loep genomen. Uitgangspunt voor dit gebied is dat bezoekers niet verder dan 30 tot 35 km van de bioscoop wonen en dat de reistijd niet meer dan 30 minuten bedraagt. De conclusie uit dit rapport is dat ondanks het huidige aanbod van bioscopen, de bioscoopmarkt in Zuid-Limburg nog voldoende ruimte biedt. Een megabioscoop in Heerlen heeft daarom op basis van het marktonderzoek een uitstekende kans op slagen.

---

[2] Opgemerkt wordt dat de bioscoopexploitant niet de intentie heeft om de horecafaciliteiten te ontwikkelen tot een 'hoogwaardig' niveau of dat deze autonoom functioneren; de exploitatie-uren zullen worden gekoppeld aan de openingstijden van de bioscoop. Het is immers niet de bedoeling om het vertrekkende publiek lang 'vast te houden'. Zij moeten op het parkeerterrein weer ruimte vrijmaken voor de bezoekers van de volgende voorstelling. Derhalve zal de horeca zich alhier vooral op de verkoop van 'fast food'-artikelen richten.

2.1.3 Locatie-eisen

Op basis van het marktconcept wordt aan de megabioscoop een aantal locatie-eisen gesteld. Uit het oogpunt van de exploitant zijn deze nodig om de bioscoop goed te laten functioneren:

- een goede bereikbaarheid per auto;
- een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer vanuit de herkomstgebieden (locatie bij voorkeur bereikbaar met trein en bus);
- een goede bereikbaarheid per fiets;
- voldoende bouwoppervlak;
- voldoende ruimte voor parkeergelegenheid (met name bij een volledige bezetting van het aantal stoelen);
- een omgeving die weinig milieugevoelig is (dus weinig woningen in de directe omgeving);
- gelegen binnen een grote agglomeratie om voldoende marktpotentie te hebben.

2.1.4 Locatiekeuze

De initiatiefnemer heeft de gemeente drie locaties voorgesteld om de megabioscoop te realiseren. Alle drie de locaties voldoen aan de locatie-eisen die Kinepolis aan een vestiging stelt. Twee van de locaties zijn centraal gelegen, de derde is decentraal gelegen. In de hiernavolgende paragrafen is de beargumentering van de uiteindelijke locatiekeuze door de gemeente beschreven.

Motieven van de gemeente Heerlen

De opkomst van grootschalige ontwikkelingen op het terrein van retail (detailhandel en leisure) zijn voor het gemeentebestuur van Heerlen in 1995 aanleiding geweest om onderzoek te laten doen naar deze ontwikkelingen. Daartoe is door Kolpron [5] een studie uitgevoerd als onderdeel van de tweede fase van het Centrumplan Heerlen 1990-2000. Het betreft het centrumgebied onderdeel stationsgebied. In deze Kolpron-rapportage 'functionele analyse voor het Station Heerlen 1995' is geconcludeerd dat het stationsgebied zich uitstekend leent voor positionering van grootschalige ontwikkelingen, zoals grootschalige detailhandel (GDV), leisure en een megabioscoop. Heerlen had door de ligging van haar trein- en busstation in de binnenstad, direct bij het kernwinkelgebied, fysiek de beschikbare ruimte en de kans om dit soort grootschalige ontwikkelingen te koppelen aan de reguliere binnenstadsfuncties. Daarnaast zouden deze functies een wezenlijke bijdrage leveren aan de aanpak van de zwakste schakel in de binnenstad, te weten: de sociale veiligheid in het stationsgebied.

Aangezien de gemeente Heerlen in de regio Parkstad Limburg de centrumfunctie vervult op het terrein van bioscoopbezoek en deze voorziening een belangrijk onderdeel vormt van het uitgaansleven in de avonduren van het centrum, zijn zowel de GDV als de megabioscoop opgenomen in de programmatische randvoorwaarden voor de stedenbouwkundige uitwerking voor dit gedeelte van het centrum van de stad. Door de gemeente Heerlen werd geconcludeerd dat de megabioscoop een element van levensbelang is voor het functioneren van het centrum van de stad. Een voorziening die

meer bezoekers trekt en daarmee de noodzakelijke beweging genereert in dit gedeelte van het centrum. In de stedenbouwkundige uitwerking van Jo Coenen (1996 eerste fase en 1997 tweede fase) zijn de grootschalige functies opgenomen. Voor de realisatie is in eerste instantie overleg gevoerd met de zittende bioscoopondernemers over hun interesse om deze voorziening te ontwikkelen. Zij vonden het zelf niet wenselijk in te stappen in de grootschalige bioscoopontwikkeling (investeringsniveau, marktontwikkelingen, keuze voor kleinschaligheid).

Uiteindelijke locatiebepaling
Het initiatief van de Kinepolis om een locatie te zoeken in Heerlen is toen opgepakt. Op basis van een quick -scan van Kinepolis heeft een hernieuwd locatieonderzoek plaatsgevonden. De marktstudie ging in eerste instantie uit van schaal Zuid-Limburg met maximaal 20 zalen en 6.000 zetels. Gekeken is naar de locaties nabij de Hogeschool (in het bedrijvenpark Geleendal) in het stationsgebied met een gebouw over het spoor en de nu beoogde locatie noordzijde spoor.

De locatie Geleendal had een aantal voordelen, zoals direct bij de grootste doelgroep (studenten Hogeschool en Open Universiteit) en een directe ligging aan de stadsautoweg N281. De locatie Geleendal viel af, omdat dan een centrumfunctie aan de binnenstad zou worden onttrokken en dit als zeer onwenselijk werd gekwalificeerd. Daarnaast zou dit ten koste gaan van beschikbaarheid van uitgeefbaar bedrijventerrein. De locatie station en daarin de optie van bouwen over het spoor werd als niet haalbaar aangemerkt, omdat bouwen over het spoor financieel-economisch niet realistisch is. Daarnaast zou de massa eerder de barrièrewerking van het spoor versterken. Afgesproken werd de meest ideale locatie uit te werken als onderdeel van het totaal plan Stadspark 'Oranje Nassau'.

Op basis van een Europese aanbestedingsprocedure is een gekwalificeerde marktpartij geselecteerd om een integraal ontwikkelingsplan op te stellen. Doel hiervan is de wenselijkheden in de diversiteit van functies in een integraal ontwerp en marktconform uit werken in een kwalitatief hoogwaardig stedenbouwkundig ontwerp. Een zeer complexe opgave. Het uitgewerkte plan biedt antwoord op alle opgaven op hoofdlijnen. Diversiteit, levendigheid, multifunctionaliteit, kwaliteit en stedenbouwkundige inpassing van grootschalige ontwikkelingen in de binnenstad met een optimale openbaar- vervoerfunctie. De overleving en continuïteit van de binnenstad en haar functies worden gestimuleerd. De WTC-ontwikkeling en de megabioscoop maken een separate congresfunctie ten behoeve van het WTC overbodig. Alle mobiliteitsgevoelige functies zijn in de directe nabijheid van het openbaar-vervoerknooppunt gepositioneerd. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid van goed openbaar vervoer als alternatief voor meer dan tweederde deel van de filmbezoekers (filmvoorstelling tot en met aanvang 20.00 uur). Er is een optimale parkeerbalans opgezet, waardoor effectief en efficiënt wordt omgegaan met gebruik van ruimte en investeringen. Ten behoeve van de optimalisering van de bereikbaarheid van de binnenstad heeft het College van B&W besloten een nieuwe spoorwegkruising voor autoverkeer te willen realiseren. Daartoe is in samenspraak met Railinfrabeheer een tracéstudie in uitvoering, die in april 2001

wordt afgerond. Het voornemen bestaat deze spoorwegkruising in de periode tot 2005 gerealiseerd te hebben.

De voordelen van positionering in het Stadspark 'Oranje Nassau' zijn de toegevoegde waarde aan het stationsgebied, de levendigheid van het stationsgebied, de mogelijkheid van dubbel parkeergebruik en onderdeel van een totaal retail-/leisure-concept. Het complementair effect met betrekking tot het mobiliteitsbeleid. Leisure op een 'eindpunt' in het landelijke spoornet levert een bijdrage in het afzwakken van een ongunstige spits/tegenspitsverhouding.

Locatie in relatie tot centrum
De komst van een megabioscoop in het Stadspark 'Oranje Nassau' zal concurrentie betekenen voor de bestaande bioscopen in het centrum. Daarentegen wordt een eventuele terugloop van het bezoekersaantal deels gecompenseerd doordat de aantrekkingskracht door de vestiging van de nieuwe functies toeneemt.

Zoals al gesteld past de bioscoopfunctie in het concept van grootschalige vrijetijdsfuncties op Stadspark 'Oranje Nassau' en versterkt het de overige geplande voorzieningen in het gebied. Deze locatie biedt qua ontsluiting en parkeren goede mogelijkheden. Enerzijds kan op eigen terrein worden voorzien in parkeerplaatsen en anderzijds is het medegebruik van in de nabijheid gelegen parkeerplaatsen mogelijk.

Het voornemen om op deze locatie de megabioscoop te realiseren is gebaseerd op de voorwaarde dat het Stadspark 'Oranje Nassau' tot ontwikkeling wordt gebracht.

2.2 Probleemstelling m.e.r.

Uitgangspunt is de filosofie omtrent megabioscopen en het resultaat van het verkennende marktonderzoek (zie voorgaande paragrafen). Dit betekent dat realisatie van een megabioscoop op de locatie Stadspark 'Oranje Nassau' kansrijk is. Derhalve betreft voorliggend MER nadrukkelijk geen locatie-MER (die keuze heeft al plaatsgevonden), maar een inrichtings-MER voor de locatie Stadspark 'Oranje Nassau'.

Realisatie van een megabioscoop zal leiden tot een toename van bioscoopbezoek in algemene zin. Deze toename komt tot uiting in een groei van het aantal verplaatsingen per auto, met het openbaar vervoer en op de fiets in het studiegebied. Deze verplaatsingen kunnen nadelige milieu-effecten in de vorm van geluidshinder, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid en parkeeroverlast veroorzaken.

Voorliggend MER is opgesteld om de eventuele milieu-effecten van de megabioscoop inzichtelijk te maken en om aan te geven welke maatregelen eventueel genomen kunnen worden om de negatieve effecten op het milieu zo veel mogelijk te beperken.

3 Beleidskader en besluiten

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in relevante regelgeving, plannen en bestuurlijke uitspraken die betrekking hebben op het bestemmingsplan en de bioscoop daarin. Ook wordt ingegaan op de relevante genomen en nog te nemen besluiten van de gemeente Heerlen.

3.1 Relevant beleidskader

Megabioscopen zijn een betrekkelijk nieuw fenomeen in Nederland. Hierdoor bevatten de vigerende overheidsplannen geen specifieke uitspraken ten aanzien van de vestiging van megabioscopen. De beschouwde plannen doen wel in algemene zin uitspraken over de ruimtelijke structuur en de situering van voorzieningen. Overigens wordt in recente plannen nader beleid aangekondigd voor grootschalige voorzieningen.

3.1.1 Het rijksbeleid

De rijksoverheid heeft voor verschillende sectoren beleid geformuleerd. Het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening is verwoord in de VINEX, het verkeers- en vervoersbeleid is opgenomen in het SVV-II en de grondslag voor het milieubeleid is gelegd in het NMP. Voorgaande plannen worden op dit moment geactualiseerd. Derhalve kunnen op korte termijn nieuwe plannen worden verwacht, waaronder het NVVP en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening.

De relevante onderdelen van het rijksbeleid hebben hun doorwerking gevonden in de provinciale en gemeentelijke plannen. Aangezien de essentie hiervan in de volgende paragrafen aan de orde komt, wordt het rijksbeleid in dit MER niet verder uitgewerkt.

3.1.2 Het provinciale beleid

Het landelijke beleid is op provinciaal niveau uitgewerkt in het Provinciaal Mobiliteitsplan. Het PMP streeft naar het terugdringen van het aantal autokilometers en het beheersen van de automobiliteit binnen de grenzen van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Op bovenlokaal niveau zal het personenautogebruik meer concurrentie krijgen van het collectief vervoer (via het regionaal verbindend openbaar vervoer). Op stedelijk niveau zal naast het collectief vervoer ook de fiets een steeds grotere rol gaan spelen.

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (Voorontwerp)

Het provinciaal Omgevingsplan Limburg, kortweg POL, is een integraal plan dat naar verwachting medio 2001 de verschillende bestaande provinciale beleidsplannen vervangt. De beleidsterreinen milieu, water, ruimte, verkeer en vervoer, welzijn en economie worden in samenhang met elkaar ontwikkeld. Het POL vormt het beleidskader voor toekomstige ontwikkelingen en wordt vormgegeven. middels nauwe samenwer-

king tussen provincie en externe partijen. De ambities van de stadsregio Parkstad Limburg zijn in het POL overgenomen als beleidsopgaven.

Streekplan Zuid-Limburg 1987
In het streekplan voor Zuid-Limburg, vastgesteld in 1987, is vastgelegd dat in verband met concretisering van het beleid, voor een aantal onderdelen van het streekplan, uitwerkingsplannen gemaakt zullen worden. Een van deze onderdelen is de streekplanuitwerking oostelijk Zuid-Limburg. De uitwerkingsplicht houdt onder andere in: 'Het nader vorm en structuur geven aan de aangegeven ruimtelijke ontwikkeling van het oostelijk Mijngebied.' In dit rapport wordt voor een aantal relevante onderdelen het beleid, zoals in dit plan neergelegd, beschreven. Hierover bij het gemeentelijke beleid meer.

Meerjaren Infrastructuur Programma MIP 2003
Een ander voor deze studie relevant beleidsdocument is het Meerjaren Infrastructuur Programma 2000-2003 (MIP). De door de jaren heen opgestelde programma's blijken belangrijke beleidsdocumenten geworden voor de gemeenten bij de verdere gemeentelijke beleidsvorming. Het MIP geeft aan waar volgens de provincie de aandachtspunten liggen op het wegennet, gericht op constructief en reconstructief beheer. De oorspronkelijke functie van een MIP is een specifieke toelichting op de provinciale begroting. Het MIP biedt echter ook de mogelijkheid om de standpunten en visies met betrekking tot verkeer en vervoer te presenteren en hierover met de omgeving een discussie en/of overleg te voeren.

Het vigerende MIP streeft naar verbetering van de eigen infrastructuur, zowel constructief als reconstructief. De nadruk komt hierbij steeds meer te liggen op integraal wegbeheer. Zo worden de tracés c.q. wegprofielen niet gedeeltelijk, maar geheel onder de loep genomen en aangepakt.
Hierna worden de beleidsdoeleinden van het MIP 2003 beknopt omschreven.

Vervoermanagement
Uitbreiding van het instrument vervoermanagement. Vervoermanagement is het complex aan maatregelen dat een bedrijf of instelling kan nemen ter vermindering van het autogebruik in het woon-werkverkeer en in het zakelijk verkeer. De uitvoering hiervan ligt dan ook vooral bij het bedrijfsleven.

Personenvervoer
Met betrekking tot personenvervoer wordt gestreefd naar het ontwikkelen van een nieuw openbaar-vervoersysteem, waarin de reiziger centraal staat. De ruggengraat van dit beoogde openbaar-vervoersysteem is het regionaal verbindend openbaar-vervoerstelsel (RVOV). Dit nieuwe stelstel ('light rail'-concept) omvat meerdere snelle directe routes tussen de grote kernen en is vooral gericht op de substitutiefunctie. Deze functie houdt in dat het overstappen van auto op openbaar vervoer bevorderd wordt. Het IC-station van Heerlen moet een belangrijke plaats in dit RVOV gaan innemen.

Afspraken Rijk en provincie
Tussen de provincie en het Rijk is een aantal belangrijke afspraken gemaakt om te komen tot een volwaardig hoofdwegennet in Limburg. Deze afspraken hebben geen directe invloed op het studiegebied of de bereikbaarheid daarvan.

Regionale speerpunten
Op regionaal niveau zal de provincie zich de komende jaren blijven richten op de aansluitingen van regionale wegen op het autosnelwegennet. Daarnaast wordt realisatie van de buitenring noodzakelijk geacht om een optimale internationale bereikbaarheid van de regio te realiseren. Verder zal de aandacht zich richten op een verantwoorde verkeersafwikkeling op de regionaal verbindende wegen in Midden-Limburg. Tot de A73 is aangelegd (plandatum 2007) moeten deze wegen vol belast functioneren. Onderzocht zal worden welke parallel lopende wegen een ontlastende functie kunnen vervullen voor deze overbelaste regionale wegen.

3.1.3 Het gemeentelijke beleid
In dit kader is het relevant om te weten welke ruimtelijke ontwikkelingen de gemeente toestaat en in hoeverre het verkeersbeleid aan veranderingen onderhevig zal zijn.

Het gemeentelijke beleid sluit aan bij het landelijke en het provinciale beleid. Het nieuwe beleid voor autoverkeer is gericht op selectief gebruikmaken van het wegennet in de stad. Het beheersen van de groei van de automobiliteit en het verbeteren van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid worden gerealiseerd door het bundelen van verkeer op hoofdaders en het treffen van beheersingsmaatregelen om de weginfrastructuur te benutten.

Ter ondersteuning van het beleid wordt een sturend parkeerbeleid gevoerd en wordt het gebruik van alternatieve vervoerswijzen gestimuleerd. Om een daadwerkelijke omslag in het gebruik van vervoerswijzen te bereiken, zijn hoogwaardige voorzieningen voor het openbaar vervoer (bus, light rail) en de fiets (fietspaden en stallingen) noodzakelijk. De potentiële passagiers afkomstig van de ontwikkelingen van Stadspark 'Oranje Nassau' versterken de positie van het openbaar vervoer in Heerlen.

Fiets
De gemeente Heerlen heeft het fietsbeleid verwoord in de 'Nota Fietsverkeer' (1995) [6]. Ten behoeve van de nota is een aantal plandoelen geformuleerd. De plandoelen zijn afgeleid van het Masterplan Fiets van de rijksoverheid en sluiten eveneens aan op het regionale vervoersbeleid.

Het vigerend ruimtelijk beleid
De gemeente Heerlen is voornemens het gebied Stadspark 'Oranje Nassau', door realisering van een mix van aanvullende functies, te betrekken bij de binnenstad. Het centrumgebied kan hier op de langere termijn functioneel-ruimtelijk worden uitgebouwd.

Binnen de context is er sprake van een 3-polenconcept, met de binnenstad gericht op winkelen en uitgaan, het station als knooppunt en bronpunt voor een bezoek van één van de gebieden en Stadspark 'Oranje Nassau' met een multifunctionele invulling.

Uitwerking Streekplan oostelijk Zuid-Limburg voor de gemeente Heerlen
In de Streekplanuitwerking wordt voor Heerlen een belangrijke rol weggelegd op het gebied van bovenregionale voorzieningen en als kantoorvestigingsplaats. De ontwikkelingen van (boven)regionale functies in oostelijk Zuid-Limburg zullen, als gevolg van de goede bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer en gelet op de centrumfunctie die Heerlen binnen oostelijk Zuid-Limburg vervult, volledig op Heerlen-centrum en de centrale ontwikkelingszone worden gericht. Met het oog op de beperking van automobiliteit dient de vestiging van intensieve en publieksaantrekkende bedrijvigheid plaats te vinden op A-locaties (in de onmiddellijke nabijheid van een intercitystation).
De Streekplanuitwerking sluit dus aan bij het landelijke en provinciale beleid, gericht op een concentratie van activiteiten in stedelijke gebieden, en hanteert hiervoor de volgende uitgangspunten:
- nabije ligging ten opzichte van het centrum in de stad (nabijheid);
- ontsluiting door stedelijk/stadsgewestelijk openbaar vervoer en langzaam verkeer (bereikbaarheid);
- samenhang van wonen, werken, voorzieningen, recreatie en groenstructuur.

3.2 Relevante gemeentelijke besluiten

3.2.1 Besluiten

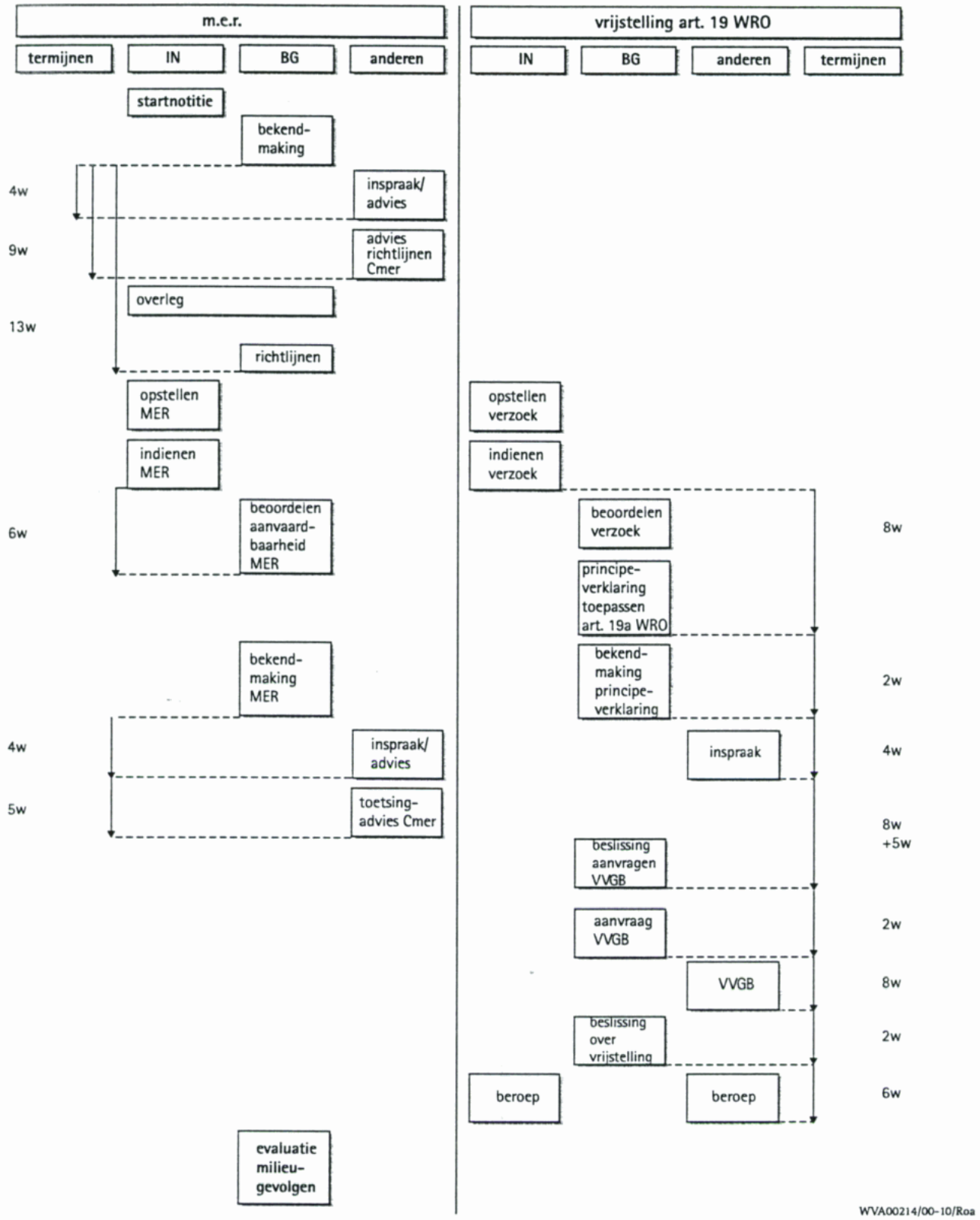
De gemeente Heerlen ontwikkelt een centrumplan voor een gebied ten oosten en noorden van het station. Voor dit gebied - Stadspark 'Oranje Nassau' - is een bestemmingsplan (Centrum Noord) in voorbereiding. De bioscoop valt binnen de grenzen van dit plan. Ten einde de realisering van de bioscoop te bespoedigen is in overleg met de provincie besloten een Zelfstandige Projectprocedure te starten, overeenkomstig artikel 19 WRO.

3.2.2 Nog te nemen besluiten

Naast de vrijstellingsprocedure (artikel 19 WRO) en de daaraan gekoppelde procedure voor het doorlopen van de m.e.r. alsmede de besluitvorming daarover, dient nog een aantal besluiten te worden genomen voordat de megabioscoop kan worden gerealiseerd. Hierbij gaat het om wettelijk vereiste besluiten en een aantal niet-formele besluiten.

De wettelijke besluiten voor de megabioscoop hebben betrekking op de bouw- en milieuvergunning.

Indien in hoofdstuk 6 (effectbeschrijving) blijkt dat bepaalde wegvakken, kruispunten, verkeerslichten en dergelijke aangepast moeten worden (mitigerende maatregelen), dan moet hierover besluitvorming plaatsvinden.



Figuur 3.1: Procedure milieu-effectrapportage

Voor het meervoudig gebruik van de parkeergelegenheid bij de voorzieningen in het kader van de planontwikkeling Centrum Noord, zullen overeenkomsten en convenanten tussen betrokken partijen gesloten moeten worden.

3.3 Procedure m.e.r.

De afstemming tussen de procedure voor de vrijstelling in het kader van artikel 19 van de WRO en de m.e.r.-procedure ten behoeve van de megabioscoop is wettelijk geregeld. De hoofdlijnen hiervan zijn opgenomen in figuur 3.1.

Na de bekendmaking van dit MER wordt de mogelijkheid tot inspraak geboden. Tegelijkertijd wordt het rapport aan de Cmer aangeboden ter toetsing. Het bevoegd gezag, zijnde de Raad van de gemeente Heerlen, beslist uiteindelijk of de voorgenomen activiteit doorgang vindt.

4 Bestaande situatie en autonome ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de bestaande situatie in het plangebied en de verwachte wijzigingen hierin op grond van vastgesteld beleid beschreven. Deze beschrijving vindt plaats per relevant onderwerp. Achtereenvolgens komen aan de orde: de ruimtelijke inrichting, de verkeersontsluiting, de verkeersdruk, de parkeersituatie en de leefbaarheidssituatie.

4.1 Algemeen

De grootste ontwikkeling binnen het studiegebied is de ontwikkeling Stadspark 'Oranje Nassau'. Deze ontwikkeling is opgestart door de gemeente Heerlen in het kader van de uitbreidingen van een centrum aan de noordkant van het station. Het bestemmingsplan voor deze ontwikkeling (Centrum Noord) is in voorbereiding.
De realisatie van de megabioscoop is opgenomen in het functiepakket van de ontwikkelingen Stadspark 'Oranje Nassau'. In de bestaande situatie is het gebied ten noorden van het station weinig ontwikkeld. Het is aannemelijk en ook de intentie van de gemeente Heerlen om dit gebied in de nabije toekomst in ontwikkeling te brengen.
Om deze reden is de ontwikkeling van Stadspark 'Oranje Nassau' als autonome ontwikkeling in dit m.e.r. meegenomen. In paragraaf 4.4. worden de inhoud en de ruimtelijke samenhang van deze autonome ontwikkeling beschreven.

4.2 Ruimtelijke innrichting

Bebouwde omgeving
Bij de ontwikkeling van de megabioscoop moet een relatie worden gelegd met de overige functies in het studiegebied. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben betrekking op de volgende deelgebieden van het Stadspark 'Oranje Nassau':

1. Stationsgebied;
2. Grasbroek;
3 Zeswegen-oost;
4 Spoorzone;
3. Zeswegenwest.

Zie afbeelding 4 'gebiedsindeling'.

Bestaande bebouwing in het plangebied
In de directe omgeving, ten noordwesten van het plangebied, ligt de wijk Zeswegen. Deze woonwijk, die in de jaren zeventig en tachtig is gerealiseerd, bestaat voornamelijk uit laagbouw met her en der in de wijk accenten in hoogbouw. In het plangebied liggen verder enkele kantoren (CBS, Belastingdienst). In het westen van het plangebied ligt de remise van het openbaar-vervoerbedrijf Hermes. De genoemde bebouwing zal blijven bestaan. Naast de bestaande bebouwing liggen delen van het plangebied braak.

Noordelijk van de Spoorsingel sluit het gebied aan op de bebouwing in de hoek Willemstraat-Spoorsingel, een gebied dat een uitloper vormt van de binnenstad met gemengde bebouwing en functies. Aan de noordwestzijde wordt dit gebied afgesloten met een meergezinscomplex, Aurora.

4.3 Autonome ontwikkeling

De belangrijkste autonome ontwikkeling in het studiegebied is de ontwikkeling van het Stadspark 'Oranje Nassau'. Dit wordt een modern, multifunctioneel centrum met grootschalige programma's waarvoor in het bestaande centrum geen ruimte is. Hier liggen mogelijkheden voor grotere gebouwen, bereikbaarheid, parkeren, bevoorrading, efficiency etc. In deze paragraaf wordt de functionele en ruimtelijke indeling per deelgebied beschreven.

Stationsgebied (winkels, dientsverlening, ambacht, grootschalige detailhandel, hotel WTC, wonen)
Het stationsgebied dient naast de daarbijbehorende functie van station, perrons en andere voorzieningen inclusief maximaal 1.000 m² voor stationwinkels, in de aanlooproute te worden voorzien van diensten, winkels en horeca, eigen aan het stationsmilieu. In het gebied dient een W.T.C . (World Trade Center) te worden gerealiseerd met een totale oppervlakte van 12.000 m². Beleidsmatig is er in Heerlen voor gekozen de grootschalige detailhandel (GDV) te situeren rondom de binnenstad, ofwel bij de polen Het Loon en het station. In het plan Stadspark 'Oranje Nassau' zijn er, in aansluiting op de functies ten aanzien van ontspanning en recreatie, mogelijkheden voor winkelbranches op dit gebied. Het betreft dan branches op het gebied van sport in ruime zin, (elektronisch) speelgoed en spellen en home-infotainment, bijvoorbeeld: goederen op audiovisueel gebied, computers en huishoudelijke apparaten. De warenhuizen hebben een regionale functie en autonome trekkracht.
In dit gebied is ruimte voor de ontwikkeling van grootschalige detailhandel van maximaal 15.000 m². Voor een deel betreft het de verplaatsing van bestaande aanbieders, waarmee op gewenste locaties knelpunten kunnen worden opgelost. De onder deelgebied 3 (Zeswegen-oost) genoemde ontspanning en recreatie kan ook deels in dit gebied worden ondergebracht.
In dit deelgebied is ook een hotel ondergebracht van 4.000 m². In totaal zijn 1.000 parkeerplaatsen gepland.

Grasbroek (megabioscoop, winkels en wonen)
Het gebied Grasbroek is gelegen aan de achterzijde van het huidige belastingkantoor en omvat naast enkele winkels die passen in een stationsomgeving met een totale oppervlakte van maximaal 1.300 m² bvo, het belastingkantoor zelf, een megabioscoop en wonen. Ten behoeve van de megabioscoop is maximaal 15.000 m² gereserveerd. In totaal zijn ± 500 parkeerplaatsen voorzien. Met uitzondering van het bestaande belastingkantoor zijn kantoren niet toegestaan.

Zeswegen-oost (detailhandel, muziektheater, ontspanning en recreatie)
De locatie ligt tussen de Kloosterweg en het CBS en omvat een FOC, muziektheater en ontspanning en recreatie. Het onder onderdeel 'Stationsgebied' genoemde hotel zou eventueel ook hier geplaatst kunnen worden.
Een FOC betreft een toeristisch-recreatief concept met detailhandelscomponenten. Door de clustering van verschillende fabriekswinkels waar met (hoge) korting merkartikelen rechtstreeks aan de eindgebruiker worden verkocht, worden binnen een bepaald concept massa, diversiteit en samenhang gecreëerd.
Onder ontspanning en recreatie worden die functies verstaan, die inspelen op de besteding van de vrije tijd van de consument buitenshuis, en die op een bedrijfsmatige dan wel andere manier geëxploiteerd worden.
In samenhang met de GDV-vestiging met een sterk recreatief accent zijn ontspanningsmogelijkheden voorzien met een gemengd karakter en voor vele doelgroepen met onder andere food-court, discotheek, bowling, zwembad, fitness e.d. In totaal is hiervoor 10.000 m² gereserveerd.
Deze functies kunnen als bovenregionale trekkers dienst doen en hebben qua bezoekers een uitstraling naar de binnenstad. De functies hebben een autonome trekkracht. Ruimtelijk gezien heeft de horeca hierin een spilfunctie. De overige functies liggen hieromheen.

Spoorzone (kantoren en wonen)
De kantorenmarkt in Heerlen is ruimtelijk geconcentreerd in het centrum van de stad; ruim driekwart is gelegen op de locaties in de binnenstad Het Loon, Putgraaf, Zeswegen en stationsomgeving. Een groot deel van de vraag naar kantoorlocaties kan in het Stadspark 'Oranje Nassau' gerealiseerd worden, omdat het aanbod in de rest van de gemeente beperkt is. De bereikbaarheid met de auto en het openbaar vervoer is goed. De capaciteit bedraagt 27.000 m².

Zeswegen-west (onderwijs en wonen)
Op termijn kan hier een scholencomplex worden gerealiseerd ten behoeve van het MBO-onderwijs. Ook wonen dient een mogelijkheid te blijven.

Bodem en water [7]
Het desbetreffende gebied is in het verleden in gebruik geweest als stedelijk gebied met een gemengde functie. Derhalve kwam er naast wonen ook de functie bedrijven/industrie voor. De laatste 15 jaar ligt het gebied braak. Ten aanzien van de bodem kan op basis van de rapportage van Lyons Business Support (rapportnummer 98146.LBS d.d. 11 oktober 1999, deelgebied CN-D) het navolgende worden gesteld. De bodem bestaat voor het overgrote gedeelte uit zwak zandige leem (tot circa 5 m-mv) plaatselijk afgewisseld met zandaanvullingen. Ten aanzien van de draagkracht heeft geen onderzoek plaatsgevonden. Binnen de maximale boordiepte van 5 m is geen grondwater aangetroffen. Grondwater wordt verwacht op een diepte van circa 7 m-mv (Sittarderweg).

Organoleptisch komen over het gehele gebied puin- en kolenresten in de bovengrond voor tot een diepte van circa 0,5 m-mv, plaatselijk dieper (tot 1,5 m-mv). Chemisch gezien zijn er twee spots aanwezig met een ernstige verontreiniging met PAK (tot maximaal 1 m-mv). Deze spots liggen volgens het laatste masterplan buiten de locatie megabioscoop. Voor het overige is de gehele bovengrond in lichte mate verontreinigd met zware metalen, PAK en minerale olie.

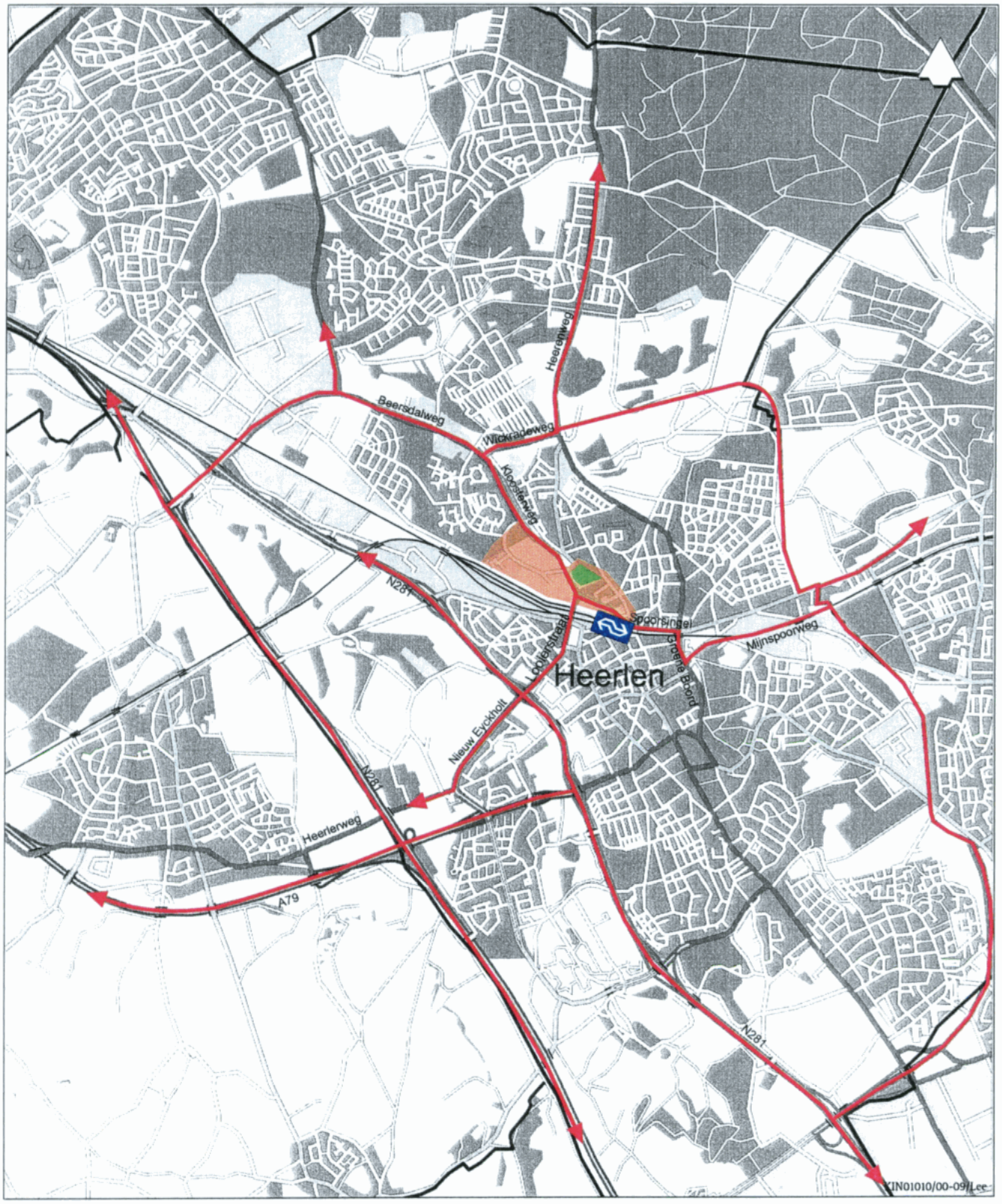
Vrijkomende grond dient beschouwd te worden als zijnde categorie 1 grond bouwstoffenbeleid en dient derhalve binnen het plangebied verwerkt te worden (grondbalans = 0).

Archeologie [7]
Er is sprake van verschillende archeologische vindplaatsen in het plangebied Stadspark 'Oranje Nassau'. Het gaat om locaties waar in het verleden grafvelden uit de Romeinse tijd zijn aangetroffen. Zuidelijk van het plangebied liggen drie andere locaties. Aannemelijk is dat het gebied zelf ook archeologische betekenis heeft, waarbij gedacht kan worden aan nederzettingsterreinen of villacomplexen.

Ecologie en landschap [7]
Het plangebied kent geen natuurlijke landschappelijke waarde meer. In de vorige eeuw heeft op deze locatie mijnbouw plaatsgevonden, tot in de jaren zeventig heeft hier het fabriekscomplex van de steenkolenmijn Oranje Nassau gestaan. In de directe omgeving van deze mijnbouw heeft de natuurlijke flora en fauna zich niet weten te handhaven. Na sluiting van de mijnen in het gebied in de jaren zeventig, werd het complex gesloopt. Het gebied is daarna deels herbebouwd, deels braak blijven liggen en deels als parkachtig landschap heringericht. In de nieuwe plannen Stadspark 'Oranje Nassau' komen deze parkelementen versterkt terug. Ook de braakliggende terreinen zullen herbestemd worden. Met de voorgenomen realisatie van de megabioscoop zullen geen ecologische of landschappelijke waarden aangetast worden. Met de realisatie van het concept stadspark, zal het plan als geheel zelfs de leefbaarheid van het plangebied versterken.

4.4 Ontsluiting van het plangebied

Wegenstructuur
In Heerlen is er sprake van een tangentiaal wegennet, dat nog niet geheel voltooid is. De provinciale weg N281 (Antwerpseweg - Keulseweg) is een belangrijke stroomweg en vanaf een aantal aansluitingen zijn gebiedsontsluitingswegen aanwezig richting het centrum. Deze ontsluitingswegen worden ook door het verkeer in de relaties met de gemeenten Brunssum, Landgraaf, Kerkrade -die gezien vanuit de N281 achter Heerlen liggen- intensief gebruikt. De ligging van de autoweg N281 op geringe afstand van het stadscentrum draagt bij tot een goede bereikbaarheid van de Heerlense binnenstad vanuit de richting Aken, Maastricht en Sittard. De gebiedsontsluitingswegen takken



Figuur 4.1: Ontsluiting plangebied

aan op het centrum en/of de cityring. Vanuit alle richtingen is het Heerlense stadscentrum door een ruim opgezet wegennet dan ook in principe goed en eenvoudig te bereiken.

Het plangebied zal te bereiken zijn via de ontsluiting van de huidige CBS weg op de Kloosterweg, nabij het kruispunt met de Spoorsingel. Voor bezoekers uit het noorden zijn twee ontsluitingen mogelijk. De eerste mogelijkheid loopt via de Kloosterweg, Looierstraat naar de N281, de tweede mogelijkheid loopt via de Kloosterweg via de Beersdalweg naar de N281. Voor bezoekers uit zuidelijke richting (Aken) moet tevens de Looierstraat naar de N281 worden gekozen en voor bezoekers uit de richting Kerkrade de route Kloosterweg – Spoorsingel - Groene Boord en de Mijnspoorweg. Naar het westen (gemeente Voerendaal), moet ook de Looierstraat door het centrum gekozen worden, daarna volgen de Nieuw Eyckholt en Heerlerweg. Bij de Nieuw Eyckholt kan ook op de A79 worden ingevoegd om de route naar Maastricht en Valkenburg te nemen. Richting Brunssum (oostelijk gelegen), kan de route over de Kloosterweg, Wickraderweg, Heerenweg gekozen worden. Verkeer met bestemming Landgraaf kan via de Spoorsingel, de Mijnspoorweg en de Heerlenseweg rijden (zie figuur 4.1: Ontsluiting plangebied).

Ontsluiting Stadspark 'Oranje Nassau'
In Stadspark 'Oranje Nassau' wordt aan de Spoorsingel een belangrijke functie gegeven als ontsluiting van het centrum. In samenhang met de ondergrondse voetgangersverbinding wordt de functie van de Stationstraat (zuidkant station) gewijzigd. Gedacht wordt daarbij aan de functie van bestemmingsverkeer al dan niet in twee richtingen. De Spoorsingel kan dan de zogenaamde 'cityring-functie' van de Stationstraat overnemen. De Spoorsingel zal daartoe ter hoogte van het nieuwe politiebureau beginnen te dalen. Ter hoogte van Aurora kan dan over de Spoorsingel een plein worden gemaakt als verbinding tussen WTC en de megabioscoop. Op het niveau van de Spoorsingel komt de ontsluiting van het busstation.
De Kloosterweg zal vanaf de kruising met de Looierstraat langer op het laagste niveau blijven. Het kruispunt Kloosterweg - CBS weg komt hierdoor ook lager te liggen. Het noordelijk deel van de CBS weg tussen de Kloosterweg en de Sittarderweg wordt geknipt en zal gebruikt worden als ontsluiting van de parkeergarage van de bioscoop.

Door de verlaagde ligging van de Kloosterweg wordt het mogelijk om over het kruispunt CBS weg - Kloosterweg - ontsluiting parkeergarage bioscoop, een brede langzaamverkeersverbinding te maken tussen het gebied Grasbroek en Zeswegen. In figuur 4.2 is het plan schetsmatig weergegeven.

Treinverbindingen
Het IC-station Heerlen maakt deel uit van het plangebied. Vanaf de megabioscoop is het enkele minuten lopen tot dit station. Er zijn drie treinverbindingen, te weten:
- de verbinding tussen Heerlen IC en Den Haag CS via Sittard, Eindhoven en Rotterdam; tot aan Sittard rijden er twee treinen per uur per richting;

Figuur 4.2: Schetsmatische weergave stadsplan 'Oranje-Nassau'

- de verbinding tussen Heerlen IC en Maastricht, waar twee treinen per uur per richting rijden;
- de verbinding tussen Heerlen IC en Kerkrade en naar Aken Hbf, via Landgraaf waar één trein stopt in Kerkrade en één trein per uur doorgaat naar Aken Hbf.

De laatste trein richting Eindhoven en Sittard vertrekt momenteel om 23.49 uur, richting Maastricht om 00.18 uur en richting Landgraaf om 23.39 uur.

Busvervoer
Het NS-station wordt aangedaan door alle stads- en streekbussen. Per 22 oktober 2000 werd een nieuwe dienstregeling van kracht waarin de stads- en streekbussen op elkaar zijn afgestemd. Deze stadsbussen ontsluiten praktisch alle woonwijken en de streekbussen verbinden de omliggende gemeenten met het NS-station Heerlen. In het totaal komen er 11 stadsgewestelijke- en 12 streekbuslijnen op het station samen. Dit maakt het plangebied optimaal bereikbaar door het openbaar vervoer.

Het beleid is erop gericht om zowel de lokale als de interlokale buslijnen op het busstation zo veel mogelijk met elkaar te koppelen. Voor de stadslijnen is dat in de huidige situatie reeds gerealiseerd. In de plannen die samen met de provincie Limburg worden ontwikkeld voor het toekomstig stadsgewestelijk lijnennet, wordt getracht om ook de interlokale lijnen met elkaar te verknopen. Hierdoor moet het overstappen en wachten voor de reizigers zo veel mogelijk worden beperkt.

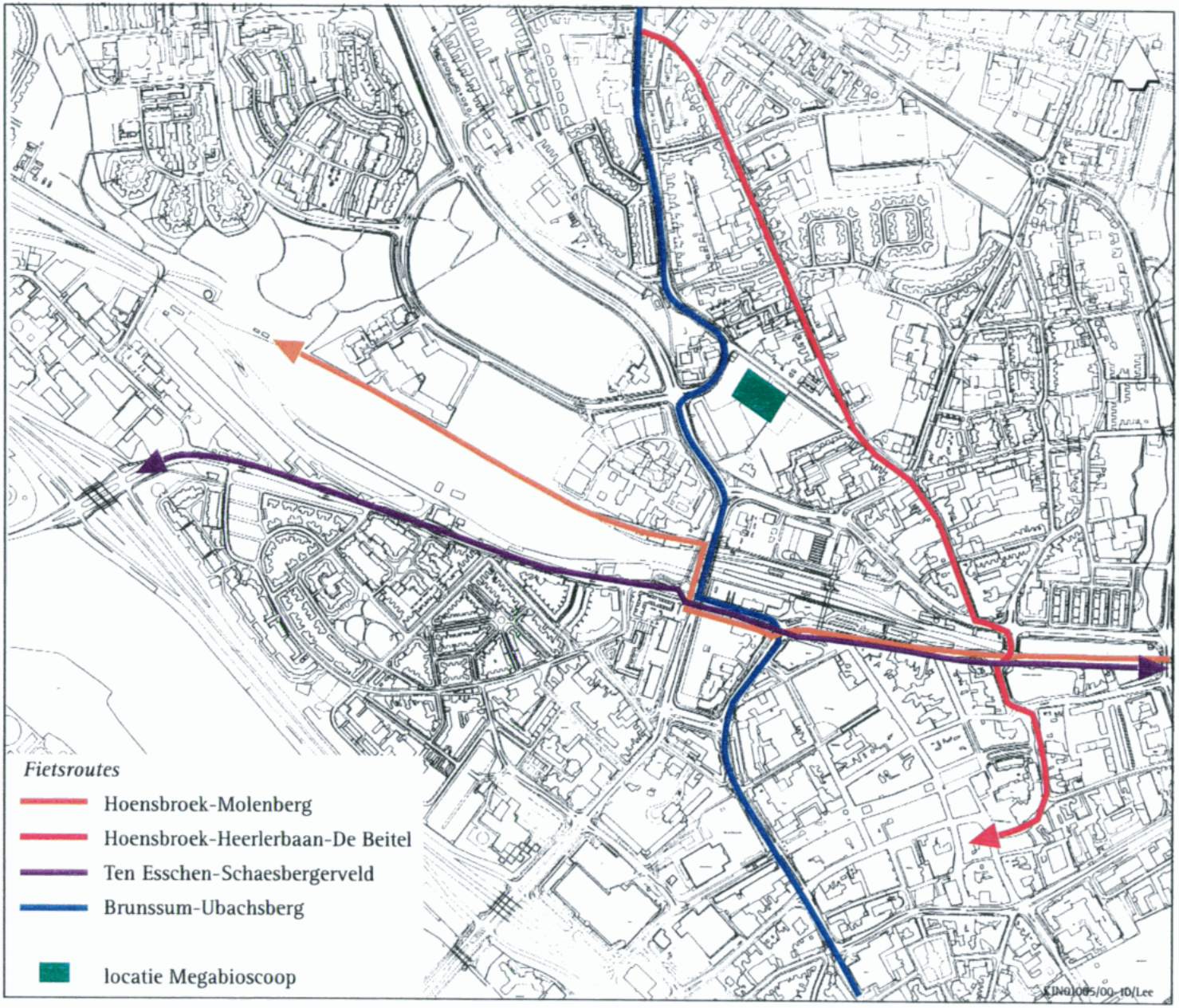
Voor de realisatie van het openbaarvervoers knooppunt op het IC-station van Heerlen wordt een nieuw busstation gerealiseerd. De locatie van het nieuwe busstation dient zodanig te worden gekozen dat het omrijden van doorgaande bussen tot een minimum wordt beperkt. Twee hoofdassen zijn hierbij van belang:
- de as Kloosterweg - Looierstraat (circa 66% van de bewegingen);
- de as Looierstraat - Spoorsingel (minder dan 33% van de bewegingen).

Het toekomstige busstation dient daarom zo dicht mogelijk bij het knooppunt van die assen te worden gesitueerd en op loopafstand (200 m^2) van het plangebied.

Door de ontwikkelingen in het Stadspark ' Oranje Nassau' en in de omgeving van Heerlen worden meer passagiers gegenereerd, waarmee de positie van het openbaar vervoersknooppunt van Heerlen wordt versterkt. Hiermee is de positie van de bestaande en nieuwe buslijnen voor de toekomst redelijk gewaarborgd.

'Light rail'-vervoer
In de planvorming dient te worden uitgegaan van de toekomstige introductie van een 'light rail'-systeem in zuidelijk Limburg, waarbij de gemeente Heerlen een centrale rol speelt. In de huidige plannen worden vier fasen onderscheiden:

Fase 1: Ontwikkeling van een 'light rail'-verbinding in oost-westrichting tussen Maastricht, Heerlen en Kerkrade. Gebruik wordt gemaakt van bestaand spoor. De planning voorziet in een ingebruikname in 2003.



Figuur 4.3: Fietsstructuur (Bron: nota fietsverkeer 1995)

Fase 2: Een 'light rail'-verbinding vanaf het NS-station Heerlen via het themacentrum Wonen (In de Cramer) en verder, of via de oude lijn Sittarderweg - Schelsberg e.v.

Fase 3: De verbinding vanaf het NS-station Heerlen naar de grensoverschrijdende bedrijventerreinen, eventueel verder door naar Aken. Gedacht wordt aan een route door het centrum via de Looierstraat - Schakelweg - Geerstraat of via de Looierstraat naar de N281 of via de Looierstraat - Welten naar de N281.

Fase 4: Eventueel een herstel van de oude LTM-lijn tussen Heerlen en Hoensbroek.

Deze hoogwaardige vorm van openbaar vervoer zal de bereikbaarheid van het plangebied per openbaar vervoer in belangrijke mate verbeteren.

Fietsverkeer
Het fietsbeleid van de gemeente Heerlen is de afgelopen jaren gericht op het ontwikkelen van een zevental routes gedefinieerd op basis van het gebruik, potentieel gebruik, verkeersveiligheid en knelpunten die als primair fietsnetwerk worden opgewaardeerd. Vier van deze routes lopen door het studiegebied.

In de ontwikkelingen van Stadspark 'Oranje Nassau' is ruimte gereserveerd voor fietsinfrastructuur. Hierbij is een nieuwe fietsroute tussen stadscentrum en Heerlen-Noord een aandachtspunt.
In het algemeen geldt dat afstanden met een lengte tot circa 7 km prima op de fiets kunnen worden afgelegd. Vanuit de meeste woonwijken van Heerlen en de kernen Voerendaal, Kunrade, Hoensbroek en Landgraaf, is de locatie van de megabioscoop te bereiken met de fiets.

In Heerlen zijn drie bewaakte fietsenstallingen: één in het hoofdwinkelcentrum, één in Het Loon en één bij het station Heerlen. Deze zijn echter niet de hele dag open. Verder zijn op diverse plaatsen bij voorzieningen fietsenrekken aanwezig. In het Stadspark 'Oranje Nassau' worden bij verschillende publieksfuncties fietsenstallingen geïntegreerd in de gebouwen. In figuur 4.3 is de fietsstructuur voor het plangebied aangegeven.

4.5 Verkeersdruk in het plangebied

Huidige verkeerssituatie
De verkeersdruk is gemodelleerd met behulp van het in 1996 geactualiseerde verkeersmodel oostelijk Zuid-Limburg [8]. Hierin wordt naast het huidige verkeer ook het toekomstige verkeer beschreven. Voor de berekening van het toekomstige verkeer (2010) zijn de functies van het Stadspark 'Oranje Nassau' in het model ingebracht. Het verkeersmodel 'oostelijk Zuid Limburg' is geïntegreerd in het Nieuw Regionaal Model

Zuid-Limburg. Naast de vergelijking van het NRM voor Heerlen, Landgraaf, Brunssum en Kerkrade is ook Aken en omgeving gedetailleerd in het model opgenomen. In principe zijn alle inwoners en arbeidsplaatsen in Limburg, Oost-Brabant en de grensstreken in het model verwerkt.

Ten behoeve van de realisatie van Stadspark 'Oranje Nassau' heeft de ontwikkelaar in samenwerking met de gemeente Heerlen onderzoek laten doen naar de verkeersbelasting en het effect van de ontwikkelingen op de infrastructuur van Heerlen. Uit de onderzoeken blijkt dat de kruising Looierstraat (tunnel) - Spoorsingel - Kloosterweg in de avondspitsperiode het verkeer van 2010 zonder aanvullende maatregelen niet meer kan afwikkelen. Daarnaast ontstaan problemen op de aansluitingen Looierstraat en Welterlaan en de N218, op de Schakelweg, de spoorwegovergangen Willemstraat en de Terhoevenderweg nabij de Beersdalweg. Om de realisatie van Stadspark 'Oranje Nassau' mogelijk te maken is een goede bereikbaarheid van het plangebied een eerste vereiste. Vorengenoemde onderzoeken zijn opgenomen als bijlagen 1 en 2.

Als reactie hierop heeft de gemeente Heerlen een maatregelenpakket voorgesteld, waardoor de bereikbaarheid van het plangebied wordt verbeterd, voor zowel autoverkeer als het openbaar vervoer. Het maatregelenpakket is in eerste instantie vormgegeven door het beleidsvoornemen om de infrastructuur van Heerlen aan te passen. Uiteindelijk zal dit leiden tot een viertal aanpassingen aan het wegennet:

- completeren van de binnen- en buitenring;
- onderbreken van de Stationstraat;
- directe spoorkruisende parkeerontsluiting van de gebieden rond CBS weg naar de Parallelweg;
- capaciteitsverruiming van het westelijk deel van de Beerdalswegroute.

De aanpassingen aan het wegennet hebben tot gevolg dat het kruispunt Looierstraat – Kloosterweg - Spoorsingel wordt ontlast. Het is de bedoeling dat een deel van de capaciteit op de Looierstraat wordt gebruikt door het openbaar vervoer, waardoor de afwikkeling op het kruispunt in de spitsuren nog tot problemen kan leiden. Door de aanleg van nieuwe infrastructuur als de spoorkruisende parkeerontsluiting en de capaciteitsuitbreiding op de Beersdalweg, hebben automobilisten meerdere mogelijkheden om hun bestemming te bereiken, waardoor capaciteitsbeperking buiten de spitsperioden geen probleem hoeft te zijn. In bijlage 3 is de rapportage van de gemeente Heerlen met de verkeerskundige onderbouwing van het maatregelen pakket opgenomen.

In tabel 4.2 zijn de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel voor de huidige situatie (1996) en de plansituatie (2010) weergegeven. Tevens is als afbeelding 2 en 3 de plot van het verkeersmodel opgenomen.

	verkeersmodel 1996 werkdagavondspitsuur (16.30-17.30 uur)	*autonome ontwikkelingen werkdagavondspitsuur 2010 (16.30-17.30 uur)
Looierstraat (tunnel)	2.500	2.100
Kloosterweg-zuid	1.850	2.250
Kloosterweg-noord	1.400	1.700
Spoorsingel-west	1.550	2.100
Zwart 13	-	1.100
Sittarderweg	500	435
Beersdalweg	1.450	2.150
Mijnspoorweg	-	1.200
Nieuw Eyckholt	1.200	1.600
Heerlerweg	500	600
Wickraderweg	1.050	2.400
Heerenweg	1.650	1.600
Terhoevenderweg	1.150	2.250
Schaesbergerweg	1.400	600

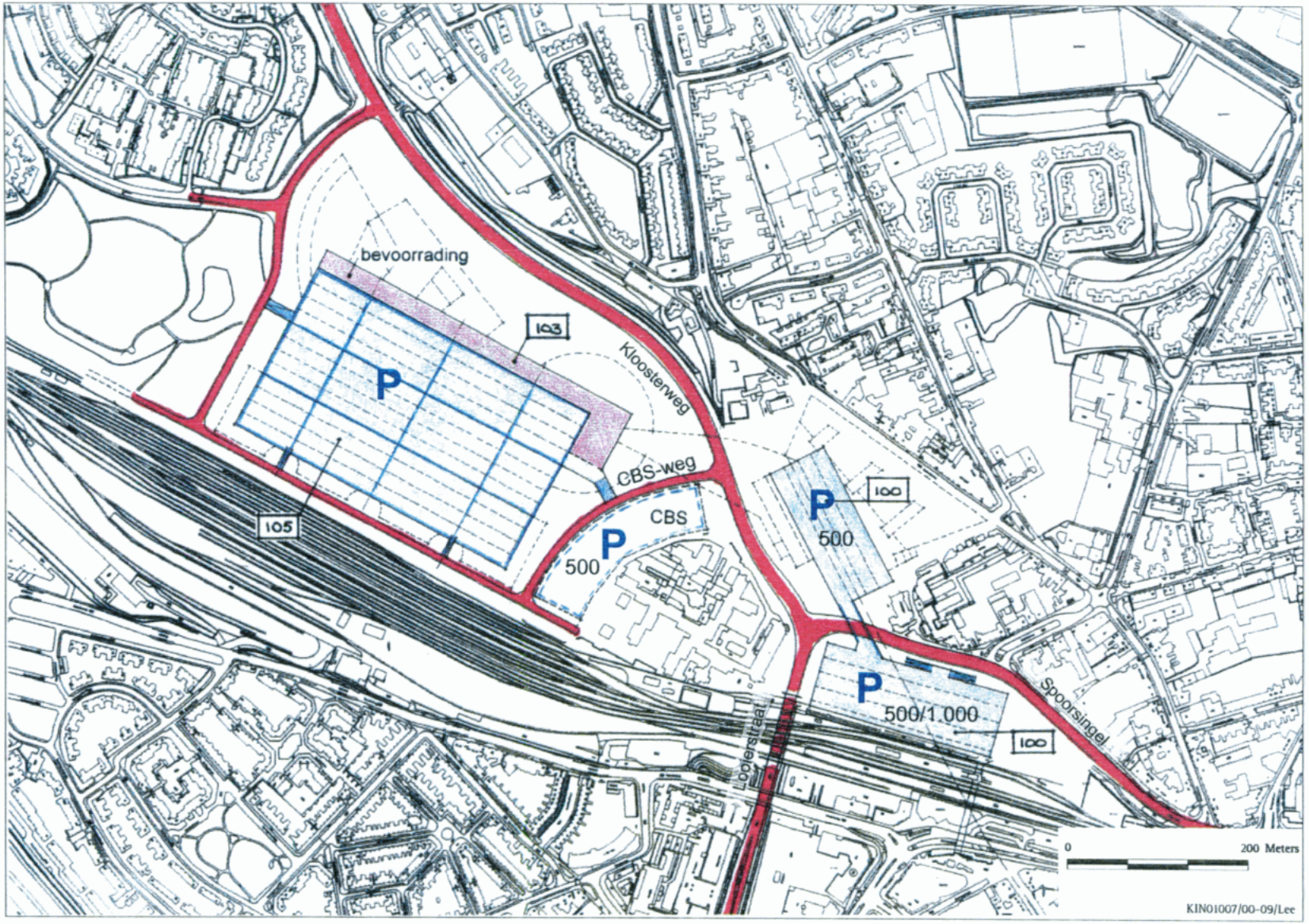
* *Autonome ontwikkelingen zijn Stadspark 'Oranje Nassau' inclusief de FOC en exclusief de bioscoop*

Tabel 4.2: Huidige verkeersintensiteiten in 1996 en de plansituatie 2010

4.6 Parkeren in het gebied

In het studiegebied wordt door de bezoekers en werknemers van het belastingkantoor en het CBS-gebouw geparkeerd. De bedrijven hebben daarvoor eigen faciliteiten in de vorm van maaiveldparkeren. Voor het CBS zal deze situatie ongewijzigd blijven terwijl de parkeerplaatsen voor het belastingkantoor, gelegen op de plaats waar de bioscoop is gesitueerd, met de komst van de bioscoop komen te vervallen. De parkeerplaatsen voor het belastingkantoor zijn in de huidige situatie ontsloten vanaf de verbinding tussen de Kloosterweg en de Sittarderweg. Aan de zuidkant van het IC-station ligt de Corio parkeergarage die met name functioneert voor bezoekers van de binnenstad van Heerlen. Tijdens de openingstijden van de winkels wordt de parkeergarage goed tot zeer goed bezet.

Voor het plangebied Stadspark 'Oranje Nassau' is een parkeerbalans (bijlage 4) opgesteld op basis van het voorlopige bouwprogramma. Uit de berekeningen blijk dat er in het totaal bruto 4.670 parkeerplaatsen, exclusief de plaatsen voor de megabioscoop, nodig zijn. Doordat de functies veel dubbelgebruik mogelijk maken, is het aantal gewenste parkeerplaatsen op het maatgevende parkeermoment op zaterdagmiddag 3.000 (exclusief parkeerplaatsen voor de megabioscoop). De behoefte op zaterdagavond is (zonder bioscoop) circa 1.100 plaatsen. Op dat moment zijn er dus 1.900 plaatsen onbezet.
Om het parkeren in het centrum van Heerlen te ontlasten, is er in het Stadspark 'Oranje Nassau' een parkeergarage aan de noordzijde van het station gepland. De ca-



Figuur 4.4: Parkeervoorzieningen

paciteit van de garage is minimaal 500 en maximaal 1.000 parkeerplaatsen[3]. Vanuit het plangebied is deze parkeergarage te gebruiken door het WTC. De overige parkeerplaatsen zijn in het studiegebied onder de nieuwe functies van het Stadspark 'Oranje Nassau' gepland. In figuur 4.4 zijn de parkeervoorzieningen (inclusief de onder de bioscoop geplande 500 parkeerplaatsen) in het studiegebied weergegeven. Als de bioscoop niet gerealiseerd wordt, kan het parkeerterrein voor het belastingkantoor eventueel gehandhaafd blijven.

Ten noorden van het plangebied in de wijk Grasbroek is deels vergunningparkeren ingevoerd. Met de bewoners is een verkeerscirculatieplan opgesteld, waarin mitigerende maatregelen zijn opgenomen om de gevolgen van de ontwikkelingen van Stadspark 'Oranje Nassau' en de megabioscoop voor de wijk te beperken. Hierin is opgenomen dat te zijner tijd wordt bekeken of die maatregelen voldoende zijn, of dat aanvullende maatregelen, waaronder de uitbreiding van het vergunningparkeren, nodig zijn.

4.7 Leefbaarheid in het plangebied

4.7.1 Geluid en lucht

Geluidshindergevoelige bestemmingen

In het plangebied zijn geen geluidshindergevoelige bestemmingen aanwezig. In het studiegebied staan wel geluidshindergevoelige woningen, namelijk:

- ten noorden van het plangebied aan de Sittarderweg;
- het flatgebouw Aurora (Spoorsingel);
- woningen aan de Looierstraat;
- bestaande woningen in de oksel van de CBS weg - Sittarderweg.

Door de gemeente Heerlen is een inventarisatie gedaan van de geluidgevoelige bestemmingen in het studiegebied.

De geluidsbelastingen in de huidige situatie zijn met name op de Looierstraat en de Spoorsingel hoog. De oorzaak hiervan is een combinatie van hoge verkeersintensiteiten en woningen die dicht op de weg zijn gebouwd.

Lucht

Voor zover bekend worden in het studiegebied de landelijke normen die gelden ten aanzien van luchtverontreiniging, veroorzaakt door wegverkeer, niet overschreden.

4.7.2 Veiligheid

Verkeersveiligheid

Er zijn geen ongevallencijfers bekend van de infrastructuur binnen het studiegebied. Door de komst van het Stadspark 'Oranje Nassau' wordt de infrastructuur aangepast. Hierbij wordt op de meeste plaatsen het langzaam en snelverkeer van elkaar geschei-

---

[3] De omvang wordt bepaald door de parkeerbehoefte van de uiteindelijke ontwikkelingen.

den. Het gemotoriseerde verkeer gaat onder een deel van het studiegebied door, terwijl het langzaam verkeer boven op het plein wordt afgewikkeld.

Voor het gemotoriseerde verkeer wordt de infrastructuur deels onder het studiegebied door gelegd en zal de uitvoering van de overkluisde gedeelten speciale aandacht vragen in het ontwerp. In de huidige planvorming is het kruispunt CBS weg - Kloosterweg geheel overkluisd. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is dit een ongewenste situatie. Dit kan verschillende oorzaken hebben, die sterk afhangen van de vormgeving van de weg, het kruispunt en de overkluizing. Indien hier onvoldoende aandacht aan wordt besteed, kan dit eveneens invloed hebben op de afwikkeling van het verkeer.

Het langzaam verkeer wordt 'bovenlangs' over de pleinen van het Stadspark 'Oranje Nassau' geleid. Op zich wordt de verkeersveiligheid hierdoor bevorderd, omdat conflicten tussen langzaam en snelverkeer zo veel mogelijk worden vermeden. De kans dat ongelukken tussen langzaamverkeersgroepen onderling plaatsvinden, is daarentegen wat groter. De gevolgen zullen doorgaands minder ernstig zijn.

De verkeersintensiteiten zijn een graadmeter voor de verkeersveiligheid op het wegennet: hoe meer verkeer, hoe meer kans er bestaat op een ongeval. Omdat ten behoeve van de realisatie van het Stadspark 'Oranje Nassau' een belangrijk deel van de infrastructuur voor de auto vernieuwd wordt, zijn duurzaam veilige oplossingen voor kruispunten en wegvakken mogelijk. Toename van het verkeer behoeft hier niet te leiden tot een toename van het aantal letselongevallen.

Sociale veiligheid

De sociale veiligheid in de huidige situatie van het plangebied is slecht. Een van de redenen voor de ontwikkelingen van het stationsgebied in Heerlen is de sociaal onveilige omgeving. Dit gegeven is een uitgangspunt geworden bij de uitwerkingen van het plan Stadspark 'Oranje Nassau' en komt in de plannen naar voren in de vorm van pleinen en het afwikkelen van het langzaam verkeer op gelijk niveau. Het brede scala aan activiteiten zorgt voor een permanente aanwezigheid van bezoekers, waarmee de veiligheid gediend is.

Figuur 5.1: Ligging en ontsluiting megabioscoop (indicatief)

5 Beschrijving voorgenomen activiteit

In dit hoofdstuk wordt het initiatief beschreven. Het initiatief is de realisatie van een megabioscoop. In navolging van de door het bevoegd gezag vastgestelde richtlijnen wordt er in dit MER geen inrichtingsalternatief onderzocht, maar zullen voor gebruiksvarianten de effecten worden bepaald.
Inrichtingsalternatieven zijn in deze situatie niet te onderscheiden. Er is slechts één locatie binnen het Stadspark dat in aanmerking komt voor de megabioscoop net als de positionering ervan. Een andere positionering zal ook niet bijdragen aan andere milieueffecten, daar de verkeersbewegingen van de automobilisten de hoofdoorzaak zijn van de milieueffecten. Varianten in de vorm van spreiding van aanvangstijden doen afbreuk aan het bioscoopconcept van de initiatiefnemer en zijn daarom geen optie.

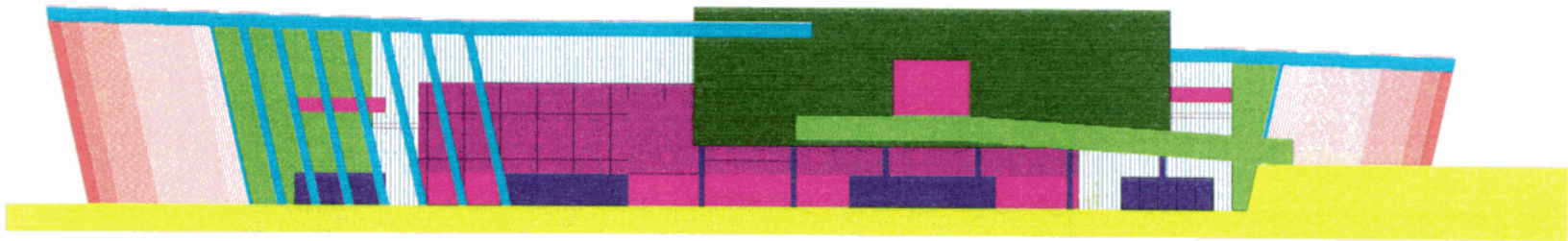
De volgende gebruikersvarianten beschouwd:
- Een variant waarbij wordt uitgegaan van een normale gemiddelde bezetting van de bioscoop. Hierbij is de bioscoop op het maatgevende moment (zaterdagavond) voor 55% bezet (A1).
- Een variant waarbij wordt uitgegaan van een week met een hoogste bezetting op zaterdagavond van 85%. Een hogere bezetting komt slechts sporadisch voor (A2).
- Een variant waarbij wordt uitgegaan van een werkdagavondspitsuursituatie (B).
- Een variant waarbij nagegaan wordt wat de gevolgen zijn van het in bedrijf zijn van het FOC en de bioscoop (C).

De essentiële kenmerken van de megabioscoop worden hierna toegelicht. Centraal daarbij staan de inrichting en het gebruik.

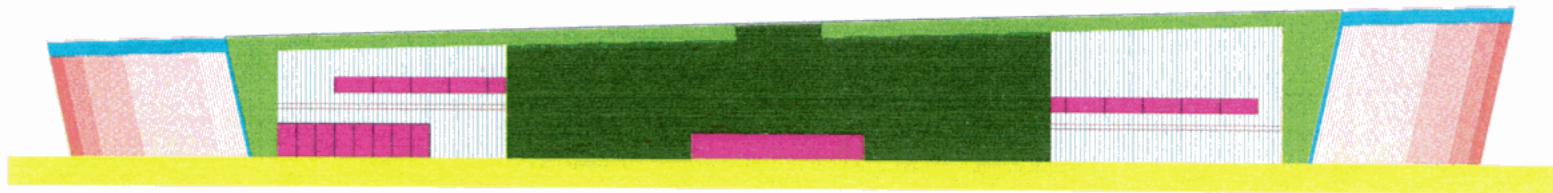
5.1 Kenmerken voorgenomen activiteit

5.1.1 Directe omgeving megabioscoop

De megabioscoop wordt tussen het belastingkantoor en de Sittarderweg gerealiseerd, de plaats waar nu het parkeerterrein van het belastingkantoor is gelegen. De bioscoop wordt van de Sittarderweg gescheiden door middel van een hellende groenstrook, waardoor alleen het bovenste gedeelte van de oostelijke gevel van het gebouw vanaf de Sittarderweg zichtbaar is. Tussen de westelijke gevel en het belastingkantoor wordt een plein (niveau 108 m+ NAP) ingericht. Het plein zal gaan fungeren als langzaamverkeersverbinding van Zeswegen naar het station en voor bioscoopbezoekers die gebruikmaken van het openbaar vervoer. De in- en uitgang van de bioscoop wordt aan de zuidzijde gerealiseerd op gelijk niveau met het plein. De inrichting van de entree en het plein zal kwalitatief hoogwaardig zijn met veel aandacht voor sociale veiligheid (goede verlichting en een goed overzicht). In figuur 5.1 is een situatieschets opgenomen.



Straatgevel-zuid, voorzijde (entree)



Straatgevel-noord, achterzijde

KIN01004/00-09/Lee

Figuur 5.2: Gevelaanzichten bioscoop (indicatief)

Onder de bioscoop is een parkeergarage van 500 parkeerplaatsen opgenomen. Deze garage wordt voor het autoverkeer ontsloten vanaf de Kloosterweg. De huidige verbinding tussen de Kloosterweg en de Sittarderweg (CBS weg) wordt voor autoverkeer onderbroken, zodat de bioscoop niet vanaf de Sittarderweg door autoverkeer kan worden bereikt. De CBS weg vormt een directe toegang tot de parkeergarage van de bioscoop.

5.1.2 Inrichting megabioscoop

In de megabioscoop worden veertien filmzalen met in totaal 4.500 stoelen opgenomen. De veertien zalen worden aan weerskanten van de centraal liggende foyer gerealiseerd. De entree (inkom) van de bioscoop met daarin een ontvangstruimte waar men de keuze van de film kan maken, wordt aan de zuidkant gesitueerd. In de figuren 5.2 en 5.3 zijn respectievelijk gevelaanzichten en doorsneden van de bioscoop weergegeven.
Voor de ondersteunende horeca is in eerste instantie voorzien in maximaal 2.000 m^2 vloeroppervlak. Voor detailhandel is een beperkte oppervlakte gereserveerd, 150 m^2 vvo. Hierbij gaat het om detailhandel die direct gerelateerd is aan bioscoopbezoek (verkoop van video's, T-shirts, boeken, posters e.d.). Daarnaast is de initiatiefnemer in gesprek met diverse marktpartijen, die op dalmomenten gebruik kunnen maken van de zaalaccommodaties. Hierbij gaat het om functies van kleinschalige omvang, zoals de zalen te gebruiken als collegezalen voor omliggende scholen. Als uitgangspunt voor deze m.e.r. geldt dat het om omgevingsgerelateerde functies gaat, die relatief weinig bezoekers en/of autoverkeer genereren. Het nevengebruik vindt alleen plaats tijdens de daluren in het bioscoopbezoek.

In het complex zal een fietsenstalling voor medewerkers en bezoekers worden opgenomen met in eerste instantie plaats voor 500 fietsen. Het uiteindelijke aantal plaatsen zal bepaald worden aan de hand van de gebleken behoefte. Het aantal stallingsplaatsen zal zo groot zijn dat geen fietsen buiten de bioscoop geplaatst behoeven te worden.

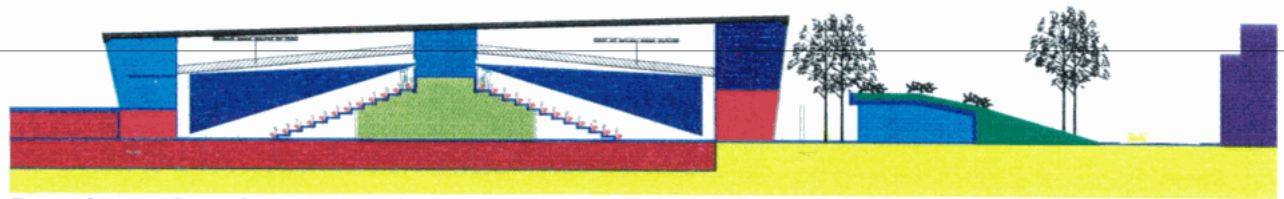
5.1.3 Bouwaspecten megabioscoop

Materiaalgebruik

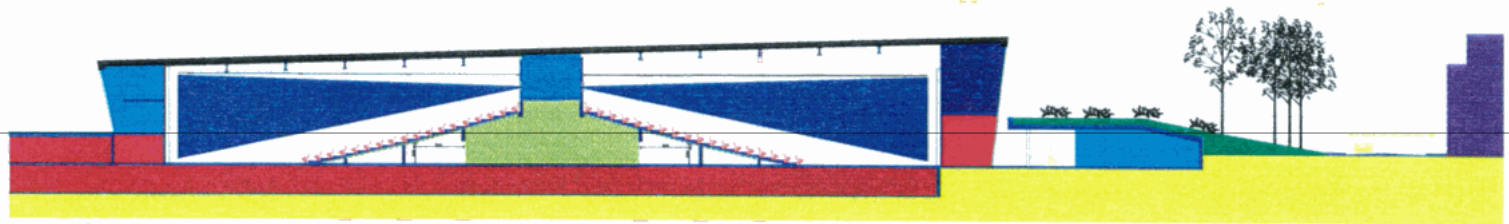
Voor de bouw van het complex zullen diverse bouwmaterialen nodig zijn. Voorzien is in de volgende onderdelen:

- het skelet c.q. de draagconstructie van het complex bestaat uit beton;
- de vloerplaten en het dak bestaan uit beton en staal;
- de gewelfelementen bestaan uit beton;
- de dakopbouw bestaat uit beton;
- de gevels bestaan uit sandwichpanelen met een dikte van 22 cm (12 cm beton, 4 cm isolatie en 6 cm beton);
- de kozijnen en de buitendeuren worden uitgevoerd in aluminium en voorzien van glas;
- de wanden en de kolommen voor het interieur worden uitgevoerd in pleisterwerk;

Langsdoorsnede



Dwarsdoorsnede ter hoogte van zalen type 3



Dwarsdoorsnede ter hoogte van zalen type 8

KIN01003/00-09/Lee

Figuur 5.3: Dwarsdoorsnede bioscoop (indicatief)

- de verlaagde plafonds in het complex bestaan uit rocfoam;
- de vloeren in het complex worden afgewerkt met tapijt en tegels;
- bij de afvoerleidingen (sanitair en regenwater) zal zo mogelijk gebruikgemaakt worden van gerecycleerd PVC.

Bij de materiaalkeuze wordt aangesloten op de gemeentelijke praktijkrichtlijn (GPR) Duurzaam Bouwen voor utiliteitsbouw.

Energie

Door de hoge graad van isolatie (mede vanwege akoestische eisen) tussen de zalen onderling en naar buiten toe, is het energieverbruik van de megabioscoop beperkt. Voor de verwarming wordt gebruikgemaakt van aardgas.

(Afval)water

De megabioscoop krijgt een gescheiden rioolstelsel. Dit betekent dat het afvalwater volledig gescheiden wordt afgevoerd van het regenwater. Overigens is het waterverbruik van de megabioscoop beperkt. Alleen de toiletten en de opwarmkeukens worden aangesloten op het leidingennet.

Uitstoot van stoffen en afvalscheiding

Het milieu wordt door de megabioscoop zelf in beperkte mate belast:

- Verwarming van de ruimten door middel van aardgasverwarming leidt tot uitstoot van CO, CO_2 en NO_x. Qua omvang is de uitstoot per m^3 bebouwing door de toegepaste isolatie geringer dan die van woon- en kantorengebouwen van gelijke omvang.
- Vaste afvalstoffen worden gescheiden ingezameld, zodat ze eventueel hergebruikt kunnen worden.
- De constructie van het gebouw is zodanig geluidisolerend dat de emissie van in het gebouw geproduceerd geluid voldoet aan de streefwaarden. Voor installaties op het gebouw en autoverkeer op het terrein worden de streefwaarden in acht genomen met als referentieniveau voor het omgevingsgeluid maximaal 50 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de avondperiode en 40 dB(A) in de nachtperiode.
- Tot slot zullen in het op te stellen milieuzorgsysteem bepalingen inzake het onderhoud met zo min mogelijk schadelijke stoffen worden opgenomen.

Bouwoverlast

Dankzij de materiaalkeuze (veel prefab), kan het gebouw in korte tijd geconstrueerd worden. Uiteraard vereist dit een zeer goede werkcoördinatie wat betreft materiaalopslag en bouwverkeer. Door toepassing van prefebelementen wordt de hoeveelheid bouwafval op de werkplaats beperkt gehouden. De hinder voor omwonenden wordt tot een minimum beperkt.

5.1.4 Aanvangstijden en aantal bezoekers megabioscoop

In de megabioscoop zullen per dag op vier tijdstippen één of meerdere voorstellingen aanvangen. Dit betekent dat de bioscoop op jaarbasis theoretisch ruim 6,5 miljoen

bezoekers *kan* herbergen. Echter, 100% bezetting van de bioscoop is niet haalbaar. Op grond van ervaringscijfers wordt ervan uitgegaan dat een bioscoop van dergelijke omvang per jaar ongeveer 1.125.000 bezoekers zal aantrekken. De verdeling over de voorstellingen en de dagen van de week is aangegeven in tabel 5.1.

	aanvang voorstelling			
dag	14.30 uur	17.00 uur	20.00 uur	22.30 uur
maandag	450 (10)	225 (5)	900 (20)	225 (5)
dinsdag	450 (10)	225 (5)	900 (20)	225 (5)
woensdag	450 (10)	225 (5)	1.125 (25)	450 (10)
donderdag	450 (10)	225 (5)	1.125 (25)	450 (10)
vrijdag	450 (10)	225 (5)	1.575 (35)	1.350 (30)
zaterdag	675 (15)	450 (10)	2.475 (55)	2.025 (45)
zondag	1.350 (30)	900 (20)	2.250 (50)	675 (15)

Tabel 5.1: Gemiddeld aantal bezoekers en bezettingsgraad bioscoop (..) per voorstelling (bron: Kinepolis Holding BV, Marktonderzoek Danielle Rummens 28 november 1999)

Uit tabel 5.1 blijkt dat de zaterdagavond het drukst zal worden bezocht. Bij de voorstelling van 20.00 uur worden circa 2.500 bezoekers verwacht. Uitgaande van een stoelcapaciteit van 4.500, bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad over alle zalen bij deze voorstelling op zaterdagavond 55%. De maximaal haalbare bezetting zal op zaterdagavond 85% zijn (3.800 bezoekers in één voorstelling). Een dergelijke bezetting is echter een uitzondering, omdat er altijd wel in een of meer van de zalen films vertoond worden die minder publiek trekken.

5.1.5 Vervoerswijze en parkeerdruk

De praktijk wijst uit dat de meeste bezoekers met de auto naar de megabioscoop zullen komen. Veel geringere aantallen bezoekers zullen met het openbaar vervoer of op de fiets komen. Tevens geldt dat het autogebruik toeneemt, naarmate de film later op de dag wordt gedraaid. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat het aanbod van openbaar vervoer in de avonduren beperkt is en dat fietsers zich in die uren onveilig kunnen voelen. Voor de specifieke situatie van Heerlen zal het percentage autoverkeer ten opzichte van andere megabioscopen, lager liggen vanwege de centrale ligging en de goede bereikbaarheid van de locatie voor het openbaar vervoer en de fiets. Voor de late voorstelling kan de terugreis per openbaar vervoer vanuit Heerlen een probleem zijn. De laatste treinen vanaf IC-station Heerlen vertrekken te vroeg (rond 23.30-0.00 uur). Natransport in de plaats van bestemming zal veelal per auto of fiets moeten plaatsvinden.

Zoals in hoofdstuk 2 staat beschreven, hebben de bezoekers van de megabioscoop een relatie met het uitgaanscentrum van Heerlen. Verondersteld kan worden dat een deel van de bioscoopbezoekers na de laatste voorstellingen het uitgaanscentrum van Heerlen gaan bezoeken. Het percentage autogebruik zal bij deze groep lager zijn in verband met alcoholgebruik en indien men toch met de auto gaat, zal de autobezetting

hoger zijn. Beide situaties kunnen leiden tot een lager autogebruik dan in tabel 5.2 aangegeven.
Dit en de cijfers uit onderzoek van Kinepolis naar de vervoerswijzen van bioscoopbezoekers in België en Nederland leidt, tot de vervoerswijzeverdeling zoals aangegeven in tabel 5.2. Deze verdeling kan gezien worden als de bovengrens van het autogebruik. Dit 'maximum-auto-model' is gebruikt voor het bepalen van de parkeersituatie en de omgevingseffecten door autoverkeer.

	aanvang voorstelling			
	14.30 uur	17.00 uur	20.00 uur	22.30 uur
bezettingsgraad auto	3,25	3,25	3	2,5
aandeel autoverkeer	70%	65%	70%	95%
aandeel openbaar vervoer	20%	20%	20%	0%
aandeel fietsverkeer en overig	10%	15%	10%	5%

Tabel 5.2: Vervoerswijzeverdeling bioscoopbezoekers (bron: Kinepolis, bewerking Goudappel Coffeng)

De combinatie van de tabellen 5.1 en 5.2 leidt tot het gemiddelde aantal auto's dat per voorstelling wordt aangetrokken. Het resultaat is opgenomen in tabel 5.3.

	aanvang voorstelling			
dag	14.30 uur	17.00 uur	20.00 uur	22.30 uur
maandag	97	45	210	86
dinsdag	97	45	210	86
woensdag	97	45	263	171
donderdag	97	45	263	171
vrijdag	97	45	368	513
zaterdag	145	90	578	770
zondag	291	180	525	257

Tabel 5.3: Aantal arriverende auto's per voorstelling (55% scenario)

Uit tabel 5.3 kan afgeleid worden hoeveel parkeerplaatsen er op welk moment nodig zijn. Bij de interpretatie ervan moet rekening worden gehouden met het feit dat tussen twee voorstellingen in meer parkeerplaatsen nodig zijn dan tijdens de voorstellingen zelf. Op dat moment zijn immers niet alleen de auto's aanwezig van degenen die op dat moment naar het slot van een film kijken, maar kunnen er ook al auto's van bezoekers voor de volgende film gearriveerd zijn. Gezien de tijdsruimte tussen de voorstellingen zal dit niet van grote omvang zijn. Daarnaast is het in het belang van de exploitant dat de bezoekers van de eerdere voorstelling vertrokken zijn als de bezoekers van de volgende voorstelling arriveren, teneinde congestie in de openbare ruimten van de bioscoop te voorkomen. Dit geldt met name voor de druk bezochte voorstellingen tijdens de weekendavonden.

5.1.6 Beveiliging in en rondom de megabioscoop

Ten behoeve van de sociale veiligheid en het comfort van de bezoekers wordt gezorgd voor de aanwezigheid van een bewakingsdienst, zowel binnen als buiten het gebouw. Tevens wordt het gehele complex voorzien van cameracontrole en zullen de parkeergelegenheden en looproutes, zowel binnen als buiten, goed worden verlicht.

5.2 Te beschouwen varianten

De gevolgen van de voorgenomen activiteit worden voor een drietal situaties, varianten genoemd, bepaald.

Deze zijn:
- variant A: de situatie tijdens het drukste moment van de activiteit (zaterdagavond);
- variant B: de situatie tijdens de spitsperiode op een normale werkdag;
- variant C: de situatie tijdens een combinatie met het Factory Outlet Center (FOC) in het plangebied.

Variant A: de situatie tijdens het drukste moment van de activiteit

De variant is relevant, omdat op dit moment het aantal bezoekers het grootst is. Het aantal arriverende en vertrekkende auto's is bepalend voor het vaststellen van het drukste moment. Bij de voorgenomen activiteit is het drukste moment gelegen op de zaterdagavond (zie tabel 5.3). De gevolgen worden in beeld gebracht voor een 'normale' situatie waarbij de gemiddelde zaalbezetting 55% is (variant A1) en een situatie waarin er topdrukte (gemiddelde zaalbezetting 85%) heerst in de bioscoop (variant A2).

In tabel 5.4 zijn de kenmerken van de variant samengevat weergegeven.

variant A1 zaterdagavond 21.30-22.30 uur (normaal)	
Heerlense wegennet normale situatie	**megabioscoop normale situatie**
- periode: zaterdagavond 21.30 tot 22.30 uur - het verkeer met de autonome ontwikkelingen en het verkeer van Stadspark 'Oranje Nassau' in 2010 - nieuwe uitgangspunten verkeersmodel	- maatgevende periode bioscoop: zaterdagavond 21.30 tot 22.30 uur (578 vertrekkende en 770 arriverende auto's)

variant A2 zaterdagavond 21.30-22.30 uur (topdrukte)	
Heerlense wegennet normale situatie	**megabioscoop drukke situatie**
- periode: zaterdagavond 21.30 tot 22.30 uur - het verkeer met de autonome ontwikkelingen en het verkeer van Stadspark 'Oranje Nassau' in 2010 - nieuwe uitgangspunten verkeersmodel	- maatgevende periode bioscoop: zaterdagavond 21.30 tot 22.30 uur (893 vertrekkende en 1.454 arriverende auto's)

Tabel 5.4: Belangrijkste kenmerken variant A (getallen afgeleid uit de tabel 5.3)

Variant B: de situatie tijdens de spitsperiode op een werkdag

De variant is relevant, omdat het Heerlense wegennet op dit moment tijdens het avondspitsuur (van 16.30 tot 17.30 uur) het drukst belast is. Aangezien er in de ochtendspits nog geen verkeer naar de megabioscoop gaat, is deze periode niet onderzocht. In de avondspitsperiode arriveren de bezoekers van de 17.00 uur voorstelling en vertrekken de bezoekers van de 14.30 uur voorstelling. In tabel 5.5 zijn de kenmerken van de variant samengevat weergegeven.

variant B werkdagavondspitsuur 16.30-17.30 uur	
Heerlense wegennet	megabioscoop
- maatgevende periode voor het Heerlense wegennet: avondspitsuur: 16.30 tot 17.30 uur	- middagvoorstelling bioscoop: 97 vertrekkende en 45 arriverende auto's

Tabel 5.5: Belangrijkste kenmerken variant B (getallen afgeleid uit tabel 5.3)

Variant C: de situatie tijdens een combinatie van bioscoopbezoek met druk bezoek aan het FOC in het gebied

In het centrumplan is een Factory Oulet Center (FOC) opgenomen. Aangezien het FOC een bestemming is waar grote aantallen bezoekers per jaar verwacht worden, kan dit een, qua verkeersaantrekkende werking, hindergevende situatie opleveren.
Een FOC kan worden gezien als een vorm van detailhandel met de nadruk op recreatie. Het betreft een toeristisch-recreatief concept met detailhandelcomponenten [7]. Vanuit de traditionele fabriekswinkel, waar overtollige voorraad en licht beschadigde artikelen worden verkocht, is dit uitgegroeid tot een recreatieve attractie. Door clustering van verschillende fabriekswinkels binnen een bepaald concept wordt massa, diversiteit en samenhang gecreëerd. Hierdoor heeft een dergelijk centrum een grote aantrekkingskracht. Bezoekers worden aangetrokken uit een gebied met een straal van meer dan 100 km.

In het plan centrum plan heeft het FOC een oppervlakte van 15.000 m². Het FOC is zeven dagen per week geopend van 9.00 tot 17.00 uur. De piekmomenten voor de FOC zijn met name de zaterdag en zondagmiddag. Aangezien de bioscoopvoorstellingen op zondagmiddag drukker worden bezocht dan de zaterdagmiddagvoorstelling, is voor de combinatie bioscoop-FOC de zondagmiddagperiode onderzocht. Uit telcijfers op de Kloosterweg is de procentuele verhouding tussen de werkdagavondspits en de zondagspits bepaald. In tabel 5.6 zijn de kenmerken van de variant samengevat weergegeven.

variant C zondagmiddag		
Heerlense wegennet	megabioscoop	FOC
- periode voor het Heerlense wegennet: zondagspitsuur: 16.30 tot 17.30 uur - 33% van het werkdagavondspitsuur	- zondagmiddag bioscoop-voorstelling: 291 vertrekkende en 180 arriverende auto's	- bezoekers FOC: 100% bezetting - 700 uitgaande auto's

Tabel 5.6: Belangrijkste kenmerken variant C (getallen afgeleid uit tabel 5.3)

6 Effecten van de voorgenomen activiteit

In dit hoofdstuk worden de te verwachten effecten van de voorgenomen activiteit beschreven. Eerst wordt de beoogde locatie in hoofdlijnen (kwalitatief) getoetst op die aspecten die relevant zijn voor de vestiging van de megabioscoop. Daarna wordt dieper ingegaan op deze aspecten, waarbij een onderscheid wordt gemaakt naar verkeers- en milieuaspecten. Tot slot wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de veronderstelde uitgangspunten van de studie en worden de effecten samengevat.

6.1 Locatietoets op hoofdlijnen

6.1.1 Bereikbaarheid

Auto

De bereikbaarheid van het gebied buiten de spitsuren is voor het autoverkeer redelijk. De bereikbaarheid per auto zal in de werkdagavondspits problemen opleveren omdat, ondanks de voorgestelde maatregelen (zie paragraaf 4.4), het kruispunt Looierstraat - Kloosterweg - Spoorsingel op die momenten 'vol' belast is. Ter ontlasting van de wegenstructuur in het centrumgebied worden, naast een nieuwe spoorkruising, capaciteitsbeperkende maatregelen getroffen teneinde het doorgaande verkeer uit het centrumgebied te weren. Deze maatregelen zullen de doorstroming op de wegen naar en in het centrumgebied tijdens de spitsperioden kunnen hinderen.
Hoewel het op zaterdagavond iets minder druk is dan in een avondspitsuur, zal ook dan de doorstroming beperkt worden, waardoor de bereikbaarheid minder optimaal is.

Openbaar vervoer

De locatie ligt in de nabijheid van het trein- en busstation van Heerlen en is daarmee met het openbaar vervoer goed bereikbaar. In de toekomst zal het Centraal Station van Heerlen een halte worden voor light rail en snelbussen (zie paragraaf 4.4), waardoor de bereikbaarheid vanuit de regio verbetert. In de avonduren draagt de bioscoop bij aan het gebruik van het openbaar vervoer.

Langzaam verkeer

De locatie is goed bereikbaar voor het langzaam verkeer mede door de centrale ligging van het plangebied en de voor de bereikbaarheid van het bus- en treinstation getroffen langzaamverkeersvoorzieningen. Deze stations zijn het knooppunt van vier van de zeven belangrijkste fietsroutes door Heerlen. Het plangebied is hierdoor dus goed bereikbaar met de fiets (figuur 4.3).

6.1.2 Hinder voor de omgeving

De extra hinder die optreedt voor de omgeving wordt met name veroorzaakt door het extra verkeer dat de megabioscoop genereert. In de huidige plannen is het uitgangspunt dat de megabioscoop wordt aangesloten op de Kloosterweg en dat de verbinding

		variant A: zaterdagavond (21.30-22.30 uur)					variant B: werkdagavondspitsuur (16.30-17.30 uur)			
locatie	verkeersmodel 1996 avondspits	autonome ontw. incl. C-N (2010)	bioscoop verkeer normaal (55% - A1)	totaal	bioscoop verkeer topdrukte (85% - A2)	totaal	autonome ontw. incl. C-N (2010)	FOC	megabioscoop	totaal
Looierstraat (tunnel)	2.500	650	520	1.170	905	1.555	1.965	125	45	2.135
Kloosterweg-zuid	1.850	660	820	1.485	1.405	2.090	2.040	200	70	2.310
Kloosterweg-noord	1.400	340	394	740	685	1.029	1.565	140	75	1.780
Spoorsingel-west	1.550	575	300	880	525	1.100	2.050	80	20	2.150
Zwart 13	-	230	135	365	235	465	1.080	450	5	1.580
Sittarderweg	500	95	5	100	5	5	435	0	0	435
Beersdalweg	1.450	435	200	630	1.100	1.535	2.085	70	30	2.185
Mijnspoorweg	-	595	250	860	430	1.025	1.175	25	5	1.205
Nieuw Eyckholt	1.200	530	266	710	465	990	1.485	100	20	1.605
Heerlerweg	500	150	30	180	50	205	560	25	5	590
Wickraderweg	1.050	500	180	750	320	820	2.320	190	35	2.545
Heerenweg	1.650	310	95	400	165	475	1.525	60	10	1.595
Terhoevenderweg	1.150	675	120	790	205	880	2.220	40	10	2.270
Schaesbergerweg	1.400	50	10	60	15	65	580	20	10	610

	variant C: zondagmiddag (16.30-17.30 uur)			
locatie	autonome ontw. incl. C-N (2010)	FOC	megabioscoop	totaal
Looierstraat (tunnel)	650	250	150	1.050
Kloosterweg-zuid	675	400	230	1.305
Kloosterweg-noord	515	280	250	1.045
Spoorsingel-west	680	160	65	905
Zwart 13	360	900	15	1.275
Sittarderweg	145	0	0	145
Beersdalweg	690	140	100	930
Mijnspoorweg	390	50	15	455
Nieuwe Eyckholt	490	200	665	1.355
Heerlerweg	185	50	15	250
Wickraderweg	765	380	115	1.260
Heerenweg	505	120	35	660
Terhoevenderweg	735	40	35	810
Schaesbergerweg	190	40	35	265

Tabel 6.1: Verkeersintensiteiten wegennet Heerlen voor varianten A1, A2, B en C

met de Sittarderweg voor autoverkeer wordt onderbroken. Via de Sittarderweg is de bioscoop alleen voor langzaam verkeer te bereiken. In de eindsituatie kan het langzame verkeer via de Sittarderweg en het plein tussen de bioscoop en het belastingkantoor naar het station. De Kloosterweg doorsnijdt het Stadspark 'Oranje Nassau' en wordt deels verdiept aangelegd waardoor de hinder beperkt blijft. Doordat ook het kruispunt Kloosterweg - CBS weg - bioscoop verdiept wordt gerealiseerd, zal de toerit vanaf dat kruispunt naar de parkeergarage onder de bioscoop ten opzichte van maaiveld verdiept liggen. De geluidshinder voor de omgeving wordt hierdoor gereduceerd. Doordat de geparkeerde auto's in de garage worden ondergebracht, blijft de hinder die veroorzaakt wordt door startende auto's en dichtklappende portieren, tot een minimum beperkt.

Wel kan er hinder worden verwacht van kleine groepen bezoekers, die na het bioscoopbezoek vertrekken naar de opstapplaatsen voor het openbaar vervoer of fietsend richting het uitgaanscentrum gaan. Deze hinder zal, mede door het ontbreken van andere attractiepunten (horeca e.d.) rond de bioscoop, kort duren en geen uitstraling hebben in de richting van de wijk Grasbroek.

Aandachtspunt voor de uitwerking van het plan is het parkeerverwijssysteem. Indien dit niet goed functioneert, zal meer dan noodzakelijk zoekverkeer ontstaan en zal men in de omgeving naar parkeerplaatsen zoeken. Voor bezoekers die de omgeving kennen is parkeren in de wijk Grasbroek een voor de hand liggende optie. Vooruitlopend hierop zijn parkeerregulerende maatregelen getroffen (parkeervergunningen).

6.2 Verkeer en vervoer

In dit MER wordt niet specifiek ingegaan op de verkeerssituatie tijdens de bouwfase van het complex. Reden hiervoor is dat de omvang van het (vracht)verkeer van en naar het complex in deze fase beperkt is en daarmee niet maatgevend voor de situatie dat het complex in bedrijf is. Hinder door bouwverkeer voor bewoners van de Sittarderweg kan verminderd worden door afscherming en een verbod voor bouwverkeer vanaf de zijde Grasbroek.

6.2.1 Verkeersdruk omringende wegen

Kwaliteit doorstroming autoverkeer

Voor het bepalen van de effecten van de megabioscoop op het wegennet van Heerlen is de bioscoop toegevoegd aan het aangepaste verkeersmodel (paragraaf 4.4). De uitkomsten hiervan zijn weergegeven in tabel 6.1. Bij alle gepresenteerde intensiteiten dient aangetekend te worden dat het door de bioscoop veroorzaakte extra verkeer kortdurend is en bestaat uit louter personenauto's.

Werkdagavondspitsuur
De verkeersintensiteiten in variant B (werkdagavondspitsuur, inclusief bioscoop) zijn maatgevend voor de verkeersdruk. Het verkeer in deze variant bestaat voor ongeveer 85% uit regulier avondspitsuurverkeer (woon-werk), voor 10% uit FOC-gerelateerd verkeer en voor 5% uit bioscoop-gerelateerd verkeer. Het aandeel bioscoopverkeer is in deze periode dus zeer laag. Het levert geen aanwijsbare bijdrage aan eventuele doorstromingsproblemen.

De verkeersdruk op de Kloosterweg en de Spoorsingel nemen in variant B ten opzichte van 1996 toe. Een van de autonome maatregelen in het verkeersbeleid van de gemeente Heerlen is de beperking van de capaciteit van de Looierstraat. Ondanks de nieuw gecreëerde verbindingen in het wegennet (Zwart 13, binnen-/buitenring) zal dit in het avondspitsuur aanleiding zijn tot vertragingen in de doorstroming. Het bioscoopverkeer zal in deze situatie gebruik gaan maken van minder zwaar belaste routes (CBS weg, Beersdalweg). Beleidsuitgangspunt is echter dat deze wegen niet zijn bedoeld voor bioscoopverkeer.

Doordat de verbinding tussen de Kloosterweg en de Sittarderweg met de komst van de bioscoop zal verdwijnen, neemt de verkeersdruk op de Sittarderweg af. Uit het verkeersmodel blijkt dat bioscoop-gerelateerd verkeer geen gebruik maakt van de Sittarderweg. Op de wegen op grotere afstand is het effect van het bioscoopverkeer in het avondspitsuur niet meer waarneembaar.

Zaterdagavond (variant A1)
In tegenstelling tot het werkdagavondspitsuur is op de zaterdagavond tijdens de wisseling van de voorstellingen het verkeer van en naar de bioscoop een relevant deel van het totale verkeer. Zoals in tabel 6.1 is aangegeven, bestaat in het maatgevende uur circa de helft van het verkeer op de Kloosterweg, Looierstraat en de Spoorsingel uit bioscoopverkeer. Op de verder weggelegen wegen is dit percentage aanzienlijk minder. De op de eerstgenoemde wegen optredende intensiteiten zijn wat lager dan tijdens het normale avondspitsuur, doch door de piekwerking kunnen vergelijkbare verschijnselen met betrekking tot de doorstroming optreden.

Zaterdagavond (variant A2)
Als de bioscoop vol bezet is (85%), treden op zaterdagavond tijdens de wisseling van de voorstellingen verkeersintensiteiten op die op de Kloosterweg gelijk zijn aan het normale avondspitsuur. Op de andere wegen in het centrum zijn de intensiteiten weliswaar wat lager dan in het avondspitsuur, maar door de piekwerking zullen de eventuele congestieverschijnselen gelijkwaardig zijn.

Zondagmiddag (C)
De combinatie bioscoop- en FOC-bezoek levert op de zondagmiddag hoge verkeersintensiteiten op de Kloosterweg en de Looierstraat. Deze intensiteiten zijn goed verge-

lijkbaar met de intensiteiten op deze wegen op zaterdagavond als de bioscoop voor 55% bezet is.
Van de totale verkeerstoename op de wegen rond de bioscoop en het FOC wordt meer dan 65% veroorzaakt door het FOC.

Verkeersafwikkeling kruispunt CBS weg - Kloosterweg
Voor de afwikkeling van het verkeer op het kruispunt CBS weg - Kloosterweg is variant A1 (zaterdagavondspits) maatgevend. Van het verkeer is 44% overig verkeer en 55% bioscoopverkeer bij een gemiddelde 'normale' bezetting van de megabioscoop. Het FOC is op dit tijdstip niet in gebruik. Het kruispunt in de huidige vorm kan het verkeer afwikkelen als ook de toegang tot de parkeergarage onder de bioscoop het verkeersaanbod kan verwerken. De capaciteit is afhankelijk van het aantal in- en uitgaande poortjes van de parkeergarage. Voor een snelle leegloop van de parkeergarage moet rekening worden gehouden met drie uitrijdende stroken. Voor het ingaande verkeer zijn twee rijstroken voldoende.
Hoewel de huidige vormgeving voldoende is, is bij de reconstructie (verdiept aanleggen) een uitbreiding van de opstelcapaciteit voor verkeer van en naar de bioscoop aan te bevelen. Deze aanbeveling vindt tevens zijn grond in het feit dat het kruispunt overkluisd is, waardoor wachtrijen buiten de opstelvakken extra verkeersonveilig zijn.

Kwaliteit doorstroming milieuvriendelijk vervoer
Wat betreft de doorstroming van het fietsverkeer worden geen problemen voorzien. Een groot deel van de fietsbewegingen in het plangebied worden gescheiden van het autoverkeer afgewikkeld, waardoor wachttijden bij verkeerslichten, een van de grote ergernissen van een fietser, niet meer plaatsvinden.
De verbinding tussen de Kloosterweg en de Sittarderweg (via de CBS weg) is volgens de fietsnota een belangrijke route en mag daarom in het plan niet verloren gaan. Deze verbinding zal voor het autoverkeer verdwijnen. Voor de fietsroute zal een oplossing gevonden moeten worden. Deze mag niet onderbroken worden of ten nadele van de fietser worden omgelegd. Dit geldt ook voor de hoogteverschillen in het plangebied. Bijvoorbeeld tussen de Sittarderweg (105 m+ NAP) en het plein (108 m+ NAP).

Verkeersveiligheid
Door de verkeersaantrekkende werking van de bioscoop neemt de verkeersdruk op de omringende wegen Kloosterweg, CBS weg en de Spoorsingel toe, met name in het weekend. Over het algemeen betekent een toename van de verkeersdruk een verslechtering van de verkeersveiligheid. Aandacht moet worden besteed aan de overkluizing van het kruispunt CBS weg - Kloosterweg. Een overdekt druk kruispunt met verschillende verwijssystemen die de verkeersstromen naar de juiste parkeergelegenheden sturen in combinatie met bezoekers die de situatie niet kennen, levert geen bijdrage aan de verkeersveiligheid.

Doordat de infrastructuur deels nieuw wordt gerealiseerd bestaat voor de gemeente de mogelijkheid veel aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid door de richtlijnen voor Duurzaam Veilig aan te houden.

In het Stadspark 'Oranje Nassau' worden de langzaam- en snelverkeersstromen zo veel mogelijk van elkaar gescheiden. Hierdoor komen minder potentiële conflictpunten voor en zal de kans op ernstige conflicten afnemen.

Conclusie
Samenvattend kan worden gesteld dat de realisering van de voorgenomen activiteit op werkdagen niet de oorzaak zal zijn van grote knelpunten in de doorstroming van het autoverkeer. Als tijdens de wisseling van de voorstellingen tijdens de zaterdagavond congestie optreedt, draagt het bioscoopverkeer hieraan wél bij. Op zondagmiddag kan de combinatie van bioscoopverkeer en FOC-verkeer aanleiding zijn tot verminderde bereikbaarheid. Het kruispunt van de aansluiting van de bioscoop op de Kloosterweg zal nader moeten worden gedimensioneerd om verkeersonveilige situaties tijdens de piekmomenten te vermijden. De conflictpunten tussen langzaam en snelverkeer zullen afnemen door de gescheiden afwikkeling.

6.2.2 Parkeerbehoefte

In tabel 6.2 is voor de maatgevende perioden de parkeerbehoefte in aantallen parkeerplaatsen opgenomen. Daarbij is gekeken naar een situatie met een gemiddelde bioscoopbezetting en met een bioscoopbezetting van 85%. Daarnaast is een variant opgenomen, waarin 50% van de bioscoopbezoekers na de voorstelling een bezoek brengt aan de binnenstad en dus langer dan normaal in de parkeergarage blijft staan.
Hoewel er voldoende tijdsruimte bestaat tussen de voorstellingen, is er bij de bepaling van de benodigde parkeercapaciteit rekening mee gehouden dat enige overlapping plaatsvindt. Ervaringscijfers geven aan dat een deel van de vertrekkende bezoekers nog een parkeerplaats bezet op het moment dat alle bezoekers van de volgende filmvoorstelling gearriveerd zijn. Metingen geven aan dat dit in het slechtste geval kan oplopen tot 33%.

maatgevende periode	meetmoment	gemiddelde bioscoopbezetting (55%)	piekbezetting bioscoop 85% bezet
	tussen voorstellingen	960	1.750
zaterdag 19.30-22.30 uur	tijdens voorstellingen	770	1.451
zaterdag 19.30-00.30 uur	inclusief bezoek binnenstad	1.059	1.900

Tabel 6.2: Parkeerbehoefte tijdens de maatgevende periode, uitgedrukt in aantallen auto's

In Heerlen worden onder de bioscoop 500 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dat betekent dat de rest van de benodigde capaciteit in nabijgelegen parkeergarages moet worden gevonden. Hiervoor zijn de parkeergarage aan de noordzijde van het station (500-

1.000 parkeerplaatsen), de parkeerplaatsen van het CBS-terrein (500 parkeerplaatsen) en eventueel de parkeerplaatsen bij het FOC beschikbaar (zie figuur 4.4). De Corio garage in de binnenstad is met name voor bezoekers die na de bioscoopvoorstelling nog even de binnenstad ingaan een mogelijkheid. Er zijn reeds afspraken gemaakt tussen de initiatiefnemer en het CBS over het gebruik van de parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen van de parkeergarage aan de noordzijde van het station is nog niet bekend. De gemeente houdt een minimaal aantal parkeerplaatsen van 500 aan en een maximaal aantal van 1.000 parkeerplaatsen. De uiteindelijke invulling en parkeerbehoefte zal hierin doorslaggevend zijn. De parkeergarage is bedoeld om de parkeerbehoefte van het winkelende publiek van de binnenstad op te vangen, maar ook voor de eigen functies in dit stationsgebied en als grotere P+R-voorziening. Tijdens de drukste momenten van de bioscoop is er geen hoge bezetting door deze functies te verwachten. Tijdens de zaterdagavond periode wordt een lage bezetting van de parkeergarage verwacht, gerelateerd aan de huidige bezetting van de bestaande parkeergarages in de binnenstad.

Voor de parkeerbehoefte is variant A1 maatgevend. In principe moet er rekening worden gehouden met een parkeercapaciteit van 770 parkeerplaatsen op basis van de zaterdagavondvoorstelling van 22.30 uur (tabel 5.3). De eerste bezoekers van de voorstelling om 20.00 uur op zaterdagavond zijn nog niet vertrokken als de eerste bezoekers van de voorstelling om 22.30 uur al arriveren. Hierdoor moet er rekening worden gehouden met extra parkeercapaciteit (960 parkeerplaatsen).
Hierbij moet dus geconcludeerd worden dat tijdens de gemiddelde bezetting (55%) van de bioscoop kan worden volstaan met de capaciteit van de parkeergarages bij de bioscoop en het station (2x500 plaatsen). Het lijkt verstandig de parkeercapaciteit bij het CBS tevens voor de zaterdagen te reserveren. Indien de stationsparkeergarage in de maximale vorm (1.000 parkeerplaatsen) wordt gerealiseerd, is de capaciteit van het CBS-terrein niet nodig.

Bij topdrukte in de bioscoop (variant A2, 85% bezetting op zaterdagavond) zal die parkeercapaciteit niet toereikend zijn. Op dat moment moet er ook gebruik worden gemaakt van de parkeerplaatsen bij het CBS bij het FOC-terrein en eventueel in de Corio parkeergarage. Bij een realisatie van de maximale capaciteit in de parkeergarage bij het station (1.000 parkeerplaatsen) kan de aanvulling van de parkeerplaatsen bij het FOC capaciteitstechnisch komen te vervallen. Afgewogen moet worden of het mogelijke geringe capaciteitstekort op enkele zaterdagavonden per jaar aanleiding moet zijn voor uitbreiding van de parkeercapaciteit in de stationsgarage.

Het is denkbaar dat bezoekers van de bioscoop het bezoek combineren met een bezoek aan de binnenstad. In dit scenario blijft de bioscoopbezoeker langer geparkeerd staan in de gekozen parkeergarage. De maatgevende situatie van zaterdagavond is ook hier van toepassing. Als we ervan uitgaan dat 50% van de bezoekers van de voorstelling om 20.00 uur tevens een bezoek aan de binnenstad brengt en dus nog in de parkeergarage aanwezig is als de bezoekers van de voorstelling om 22.30 uur arriveren, dan

is er een parkeerbehoefte van 1060 parkeerplaatsen bij een bioscoopbezetting van 55% en respectievelijk 1.900 parkeerplaatsen bij een bioscoopbezetting van 85%. In de situatie van een bioscoopbezetting van 55% zal dit betekenen dat het CBS-terrein elke zaterdag beschikbaar moet zijn. Voor de situatie met een bioscoopbezetting van 85 % betekent dit dat er voldoende (circa 400 parkeerplaatsen) op het FOC-terrein of in de Corio parkeergarage beschikbaar moeten zijn. Bij de realisatie van een maximale stationsparkeergarage blijken extra voorzieningen niet nodig te zijn (FOC-terrein of Corio garage).

Omdat de bioscoop gebruikmaakt van twee tot drie en soms zelfs vier parkeergelegenheden, is een parkeerverwijssysteem een absolute noodzaak. Hierin moet tevens de Corio parkeergarage worden opgenomen. Dit systeem moet flexibel inspelen op de bezetting van de parkeerlocaties en betrouwbare aanwijzingen geven over vrije plaatsen.

Tijdens de zondagmiddag inclusief FOC (variant C) ontstaan geen problemen met betrekking tot parkeren voor de bioscoop. Tussen 16.30 en 17.30 uur komen 180 bezoekers met de auto naar de bioscoop en vertrekken 291 auto's. Deze capaciteit kan volledig in de eigen parkeergarage van de bioscoop worden opgenomen.

Door de bouw van de bioscoop verdwijnen de parkeerplaatsen voor het belastingkantoor. Vanwege de geringe bezetting van de parkeergarage van de bioscoop op werkdagen ('s middags voor 20% bezet) zijn de overblijvende plaatsen in de bioscoopgarage voor derden beschikbaar.

6.2.3 Openbaar vervoer

De locatie is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het percentage openbaarvervoergebruik voor de bioscoopbezoeker is dan ook bepaald op 20% voor de avondvoorstelling van 20.00 uur (variant A). Helaas rijden de treinen niet meer na 0.00 uur, waardoor dit geen soelaas biedt voor de bezoekers van de late bioscoopvoorstelling met ingang van de nieuwe dienstregeling 2001 van HSR is een latere trein voorzien. Voor de 20.00 uur voorstelling komen ongeveer 500 bezoekers met het openbaar vervoer.

Normaliter is de avondperiode voor het openbaar vervoer een dalpunt. Door de ontwikkelingen van Stadspark 'Oranje Nassau' en de megabioscoop worden in de avonduren reizigers gegenereerd. Hierdoor zal de exploitatie van de bus- en treinverbindingen worden verbeterd.

6.2.4 Fietsverkeer

Tijdens de maatgevende periode (variant A) worden bij een normale situatie 250 vertrekkende en 100 arriverende bezoekers op de fiets (tabel 5.2) verwacht en tijdens topdrukte respectievelijk 380 en 190 fietsers. De geraamde capaciteit is hiervoor ruim voldoende.

Rondom het plangebied zijn de meeste fietspaden uitgevoerd als vrijliggende fietspaden. In de nieuwe ontwikkelingen zijn de plannen om de wegen voor het autoverkeer verdiept aan te leggen en het langzaam verkeer over het boven die wegen te realiseren plein te leiden. Hierdoor zullen snellere en veiliger routes worden gecreëerd.

6.3 Leefbaarheid

6.3.1 Algemeen

De realisatie van de megabioscoop levert bij alle onderzochte varianten een positieve bijdrage aan de leefbaarheid in de directe omgeving. Ten opzichte van de huidige situatie zal de planontwikkeling voor het hele centrumgebied het verblijfsklimaat in het gebied aanzienlijk verbeteren. De toevoeging van de bioscoop op de locatie naast het belastingkantoor vult enerzijds een 'leegte' in het gebied en trekt anderzijds publiek naar het deel van het centrum tussen de Kloosterweg en de Sittarderweg. De vrijwel permanent aanwezige bioscoopbezoekers dragen bij aan de leefbaarheid en levendigheid in het gebied rond de bioscoop en op de (loop)routes van Stadspark 'Oranje Nassau' naar het station. Indien in plaats van de bioscoop een andere bestemming gerealiseerd wordt, zal ook deze bestemming eenzelfde positieve bijdrage kunnen leveren indien sprake is van een publieksfunctie die ook tijdens de stillere uren actief is.

Voor de bewoners van de Sittarderweg achter de bioscoop is de verandering van de leefomgeving door de realisatie van het Stadspark 'Oranje Nassau' aanzienlijk. Het huidige weinig aantrekkelijke parkeerterrein tegenover hun woningen wordt vervangen door een bioscoop. Aangezien de uiterste aandacht gegeven wordt aan de aankleding en vormgeving van zowel het gebouw als de omgeving, is sprake van een verbetering in esthetisch opzicht. De opheffing van de verbinding tussen de Kloosterweg en de Sittarderweg weg heeft voor de bewoners het voordeel dat geen hinder en onveiligheid van aan- en afrijdend (wijkvreemd) verkeer meer ondervonden wordt.

Naast bovengenoemde algemene leefbaarheidsaspecten die voor een belangrijk deel gebonden zijn aan de vulling van de ruimte met publiektrekkende functies, zijn ook andere leefbaarheidsaspecten als geluidshinder en luchtverontreiniging aandachtspunten die met een veel autoverkeer aantrekkende vestiging kunnen samenhangen (zie figuur 6.1).

6.3.2 Geluidshinder

De voorgenomen ontwikkelingen leiden op bepaalde momenten tot een toename van verkeer. Toename van verkeer en hogere verkeersintensiteiten op wegen gaan samen met een toename van de geluidsproductie door het verkeer. Het geproduceerde geluid kan leiden tot geluidshinder.

Om bewoners te beschermen tegen geluidsoverlast, is de Wet geluidhinder (Wgh) ingesteld, waarin rekenmethoden en geluidsnormen voor geluidsbelastingen op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen (woningen e.d.) zijn opgenomen. De initiatiefnemer is bij herinrichting of nieuwe ontwikkelingen verplicht akoestisch onderzoek te verrichten en de geluidssituatie te toetsten aan de normen van de Wet.
Volgens de systematiek van de Wgh wordt een maatgevende geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer bepaald, die representatief is voor een etmaal (etmaalwaarde). Bij de berekening van een geluidsbelasting wordt uitgegaan van een gemiddelde verdeling van het verkeer gedurende de dagperiode (07.00 tot 19.00 uur) of de nachtperiode (23.00 tot 07.00 uur). De avondperiode (19.00 tot 23.00 uur) wordt bij wegverkeerslawaai, voor toetsing aan de Wgh, buiten beschouwing gelaten.
De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op onderzoek waaruit is gebleken dat een hoge geluidsbelasting over een korte periode minder hinder veroorzaakt dan een lagere geluidsbelasting over een lange periode. De toetsingscriteria en rekenmethodiek richten zich dus ook op de langdurige gemiddelde geluidsbelasting.

In het algemeen geldt 50 dB(A) als voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai. Dit betekent dat een geluidsbelasting ten gevolge van een weg op een gevel niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). In geval van reconstructiesituaties is in de Wet geluidhinder gesteld dat de geluidsbelasting over een periode van tien jaar, als gevolg van de reconstructie met maximaal 1 dB(A) mag toenemen. Een toename van 2 dB(A) of meer betekent een juridische reconstructiesituatie en in dat geval is nader onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen nodig.

Ten behoeve van het MER zijn akoestische berekeningen uitgevoerd om de mogelijke consequenties voor de geluidssituatie in beeld te brengen. De gehanteerde verkeersgegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel.
Bij de geluidsberekeningen is een viertal wegen in beschouwing genomen. Uit een inventarisatie van de gemeente en uit de verkeersgegevens blijkt dat dit de enige wegen zijn met aanliggende geluidgevoelige bestemmingen (woningen) en dit tevens een substantiële wijziging is van de hoeveelheid verkeer als gevolg van de komst van de bioscoop. Ondanks dat er langs de Kloosterweg geen geluidgevoelige bestemmingen liggen, is deze weg als hoofdtoegangsweg tot de bioscoop wel opgenomen in de beschouwing.
Omdat het bioscoopgebonden verkeer zich met name gedurende de avondperiode afwikkelt, is ook deze periode in de berekeningen meegenomen. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de representatieve woningen langs de wegvakken, zoals in afbeelding 5 is aangegeven. Tevens zijn de berekende waarden opgenomen in de afbeelding.

Ten behoeve van de realisatie van Stadspark 'Oranje Nassau' wordt een aantal infrastructurele aanpassingen gemaakt (paragraaf 4.4). Omdat de uitwerking van deze plannen nog niet gedetailleerd genoeg zijn, is voor de huidige en toekomstige situaties in de geluidsberekening uitgegaan van dezelfde basisgegevens als bebouwingsfracties, hoogte/diepteliggingen en andere aspecten die van invloed zijn op de geluidsbelasting.

Alleen de verkeersintensiteiten en het percentage zwaar/middelzwaar verkeer zijn voor de situaties aangepast. De uitgangspunten voor de berekening zijn opgenomen in bijlage 5.

In tabel 6.3 zijn maatgevende berekeningsresultaten voor de verschillende situaties weergegeven.

situatie	referentie werkdag huidige 1996	variant B werkdag toekomstige 2010	variant A zaterdag toekomstige 2010 zonder bioscoop	variant A zaterdag toekomstige 2010 met bioscoop
Looierstraat op 20 m vanuit wegas	65,62	64,94	63,98	64,95
Kloosterweg-zuid op 30 m vanuit wegas	62,75	63,72	62,48	63,74
Kloosterweg-noord op 15 m vanuit wegas	66,21	67,25	64,25	65,51
Spoorsingel op 15 m vanuit wegas	67,26	68,68	66,80	67,53
Sittarderweg op 5 m vanuit wegas	63,84	63,24	60,87	60,86
Sittarderweg op 10 m vanuit wegas	60,55	59,95	57,58	57,57

Tabel 6.3: Maatgevende geluidsbelastingen

Uit de berekeningsresultaten blijkt het volgende:
Door de autonome ontwikkelingen (inclusief het Stadspark) zal de geluidsbelasting op de werkdag in de toekomst (variant B) ten opzichte van de huidige situatie (referentie) toenemen. Op de Kloosterweg-noord en -zuid is de toename circa 1 dB(A), op de Spoorsingel is de toename 1,4 dB(A). Op de Sittarderweg en de Looierstraat zijn afnamen te constateren. Deze afnamen hebben te maken met de infrastructurele aanpassingen ten behoeve van de bereikbaarheid van het Stadspark 'Oranje Nassau' (afsluiting CBS weg - Sittarderweg en capaciteitsbeperkingen op de Looierstraat).

Uit de vergelijking van de geluidsbelastingen op de zaterdagavond 2010 met bioscoopverkeer en de werkdag toekomst 2010, blijkt dat de geluidsbelastingen op de zaterdagavond gelijk (Looierstraat, Kloosterweg-zuid) of minder hoog (Spoorsingel, Sittarderweg) zijn dan op de werkdag. Het aantal geluidbelastende uren neemt dus toe, echter de mate van de hinder overstijgt de normale werkdag niet.

De realisatie van Stadspark 'Oranje Nassau' en de megabioscoop geven de gemeente de gelegenheid infrastructurele maatregelen te treffen op een locatie waar in de huidige situatie al hoge geluidsbelastingen worden gevonden. Hier wordt optimaal gebruik van gemaakt als naast de Sittarderweg en de Looierstraat de geluidsbelasting op het woningencomplex Aurora (zie afbeelding 5) aan de Spoorsingelzijde door de ondertunneling van de doorgaande verkeersstroom en daarbij de ondergrondse parkeervoorziening in het stationsgebied wordt verminderd.

6.3.3 Luchtverontreiniging

De luchtverontreiniging ten gevolge van verkeer moet in twee verschillende vormen worden ingedeeld:

Figuur 6.1: Impressie bioscoop in de avonduren

- *concentratie van bepaalde stoffen (immissie);*
- *uitstoot van bepaalde stoffen (emissie).*

Het onderscheid in deze twee vormen is nodig omdat immissie een typisch lokaal probleem is, de emissie is juist een bovenlokaal of zelfs mondiaal probleem. Als de immissie een bepaalde grens te boven gaat, is dit direct van invloed op de gezondheid van de mensen die zich op of rond de beschouwde wegen bevinden. De emissie van luchtverontreinigende stoffen is van invloed op de gezondheid van het leven en op het klimaat. Omdat ook de kleinste emissie feitelijk bijdraagt aan de aantasting van de gezondheid en het klimaat moet in beginsel elke emissie van luchtverontreinigende stoffen worden voorkomen.

De gevolgen van de voorgenomen activiteit zijn hierna voor beide vormen apart aangegeven.

Immissie
Aan de immissie van luchtverontreinigende stoffen zijn door de overheid in het 'Besluit luchtkwaliteit koolmonoxide en lood', 'Besluit luchtkwaliteit stikstofdioxide' en 'Besluit luchtkwaliteit benzeen' grenzen gesteld aan de immissie van de genoemde stoffen langs wegen. Aangezien lood in Nederland vrijwel niet meer voorkomt in de motorbrandstof kan gesteld worden dat elke weg voldoet aan de gestelde grenswaarde. Voor de overige stoffen zijn plaatsen bekend in Nederland waar de concentraties (licht) worden overschreden. Op deze plaatsen is de wegbeheerder verplicht maatregelen te treffen.

De immissie langs wegen wordt deels door het verkeer veroorzaakt en deels door overige bronnen (achtergrondconcentratie). Verder heeft de vormgeving van de weg zoals de breedte, hoogte van de bebouwing en bomen een belangrijke invloed op de immissie. De achtergrondconcentratie is over het algemeen voor alle wegen in een bepaald gebied gelijk. Op basis hiervan kan gesteld worden dat de immissie langs wegen hoger zal zijn als de verkeersintensiteit hoger is en lager als de verkeersintensiteit lager is.
De gevolgen van blootstelling aan een te hoge concentratie van de genoemde stoffen is afhankelijk van de duur van de blootstelling. De gestelde grenswaarden hebben dan ook betrekking op gemiddelde concentraties gedurende een bepaalde periode. Deze periode is voor koolmonoxide (CO) 98-percentiel van 8-uurgemiddeldewaarden, voor stikstofdioxide (NO_2) 98-percentiel van uurswaarden en benzeen de gemiddelde jaarconcentratie.
Voor het berekenen van de immissie wordt veelal het CAR-model gebruikt (Calculation Airpolution Roadtraffic). Het CAR-model is goed bruikbaar voor het vergelijken van varianten en wordt dan ook veelvuldig toegepast in zogenaamde verkeersmilieukaarten. Het gebruik van het CAR-model kent echter enige beperkingen. Zo is het nodig dat de omgeving van de te beschouwen wegvakken nauwkeurig geïnventariseerd wordt. Daarnaast kunnen met het CAR-model de immissies tot een afstand van maxi-

maal 35 m vanaf de rijlijn worden berekend. Voor berekening van de immissie op grotere afstanden en plaatsen waar afscherming zoals geluidsschermen zijn toegepast, moeten lijnbronmodellen worden gebruikt (TNO-verkeersmodel).

Aangezien de verkeersintensiteiten voor de situatie in Heerlen in alle gevallen lager zijn dan de verkeersintensiteiten gedurende een gemiddeld werkdagavondspitsuur, kan gesteld worden dat de immissies als gevolg van de voorgenomen activiteit geen verhoging van de gezondheidsrisico's met zich meebrengen. De immissies zijn in deze MER daarom niet berekend.

Emissie
De emmissie van luchtverontreinigende stoffen is van invloed op de gezondheid van het leven en op het klimaat. Omdat ook de kleinste emissie feitelijk bijdraagt aan de aantasting van de gezondheid en het klimaat moet in beginsel elke emissie van luchtverontreinigende stoffen worden voorkomen.

De emissie van luchtverontreiniging ten gevolge van de voorgenomen activiteit is berekend met rekenmethode FACTS/ATTACK voor zes stoffen:
- *koolmonoxide (CO, giftig);*
- *koolwaterstoffen (C_xH_y, carcinogeen en stank);*
- *stikstofoxiden (NO_x, zure regen);*
- *roet- en stofdeeltjes (PM_{10}, vervuiling en carcinogeen);*
- *kooldioxide (CO_2, broeikasgas, wordt verder niet als luchtverontreinigend beschouwd);*
- *zwaveldioxide (SO_2, zure regen).*

De rekenmethode FACTS/ATTACK is afgeleid van het TNO-model VERSIT. In de FACTS/ATTACK-methodiek ligt de grondslag bij de TNO-rekenmodellen die gevoed zijn door de laboratoriummetingen. De emissieberekeningen binnen deze methodiek zijn behoorlijk gedetailleerd omdat gerekend wordt met specifieke voertuigkenmerken en de samenstelling van het wagenpark. Met deze methodiek kunnen de effecten van wijzigingen in het wagenpark, zoals een toename van het aantal auto's dat op gas of diesel rijdt, als ook de wijzigingen aan de voertuigen, zoals de driewegcatalysator, worden berekend. Voor vergelijking van de varianten wordt veelal uitgegaan van een gelijkblijvend wagenpark. In de berekeningen van de emissie luchtverontreiniging voor de m.e.r. is gerekend met de samenstelling van het huidige wagenpark (2000) en het verwachte wagenpark 2010.

De emissie van het autoverkeer van en naar de bioscoop is berekend voor het drukste uur op het wegennet van Heerlen. Voor de berekeningen is dit onderzoeksgebied afgekaderd, omdat hierin het bioscoopverkeer nog relevant aanwezig is. Het gebied is opgenomen in afbeelding 6. Ter vergelijking is tevens de emissie van het reguliere autoverkeer op dezelfde wegen gedurende het avondspitsuur in 1996 en 2010 bere-

kend. De resultaten zijn in tabel 6.7 weergegeven. De berekeningen zijn uitgevoerd voor het gebied, waarin nog bioscoopverkeer gemeten kan worden.

	CO	C_xH_y	NO_x	PM_{10}	CO_2	SO_2	km's
regulier verkeer:							
avondspitsuur 1996	43,6	5,9	28,6	1,9	7.767,9	1,3	47.870
avondspitsuur 2010	25,4	3,0	24,8	0,9	9.147,9	1,6	64.500
zaterdagavond 2010	6,8	0,8	6,7	0,2	2.459,6	0,4	17.340
bioscoopgebonden verkeer:							
zaterdagavond 2010	1,3	0,2	1,2	0,0	460,5	0,1	3.247

Tabel 1: Emissie luchtverontreinigende stoffen (in kg) en afgelegde afstand

De emissie van het verkeer in het avondspitsuur 2010 is duidelijk lager dan in 1996. Dit is het gevolg van de verwachting dat de voertuigen op termijn steeds zuiniger en schoner zullen worden.

De mate van luchtverontreiniging hangt af van de transparantheid van het landschap. Tunnels en lanen zijn gevoeliger voor luchtverontreiniging dan open wegen waar de luchtstroom regelmatig en gemakkelijker wordt ververst. In de overkluizing van het kruispunt CBS weg - Kloosterweg moet hier rekening mee worden gehouden.

6.3.4 Ecologie en landschap

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg is de beleidslijn uitgesproken om de groenstructuur binnen Parkstad te beschermen tegen bebouwing die afbreuk doet aan het Parkstad-karakter. Hiermee is in het stedenbouwkundig plan Stadspark 'Oranje Nassau' rekening gehouden en zijn duidelijke hoogteverschillen die het parklandschap kenmerken, behouden.
De ontwikkelingen van de bioscoop en de directe omgeving bieden een kans om het gebied achter het belastingkantoor, waar nu parkeren op maaiveld plaatsvindt, te verbeteren. Aangrenzend op de parkstructuur van Stadspark 'Oranje Nassau' (zie figuur 4.2) kan er een groenstructuur vanuit de groenstrook tussen de Kloosterweg en de Huskensweg doorgetrokken worden langs de Sittarderweg - Kempkensweg (zie ook figuur 5.1).

6.3.5 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een van de speerpunten in de ontwikkelingen van het stationsgebied. In de huidige situatie is de sociale veiligheid zeer slecht en dit probeert men in het plan te ondervangen door de 'donkere hoeken' te vervangen door verlichte pleinen.
Voor de late bioscoopvoorstellingen geldt dat 95% van de bezoekers met de auto komt. De parkeergarage is afgesloten voor niet-bioscoopbezoekers en er is bewaking aanwezig. Voor de 5% langzaam verkeer is het plein tussen het belastingkantoor en de bioscoop goed verlicht en zal er aandacht moeten worden besteed aan de meest gebruikte route, richting centrum en Sittarderweg.

6.4 Archeologie

De ontwikkelingen in het plangebied zullen aanwezige archeologische waarden aantasten c.q. vernietigen. Teneinde de aard en omvang van het bodemarchief vast te stellen is een aanvullende archeologische inventarisatie (AAI) noodzakelijk.

6.5 Gevoeligheidsanalyse

6.5.1 Maatgevend aantal bezoekers complex

Voorgenomen activiteit (realisatie megabioscoop)

De maatgevende periode is de zaterdagavond. Hiervoor zijn twee situaties beschouwd. Een normale situatie (A1) die zich het grootste gedeelte van het jaar zal voordoen en een situatie met topdrukte (A2). Bij de normale situatie bedraagt het bezoekersaantal bij de voorstelling van 20.00 uur circa 2.500 en bij de voorstelling van 22.30 uur circa 2.200. In een normale situatie bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad van de filmzalen tijdens de drukste voorstelling 55%. In de situatie met topdrukte is gerekend met een bezetting van alle bioscoopzalen van 85%. Hiermee wordt gerekend, omdat de ervaring leert dat niet alle stoelen in een zaal uitverkocht zullen zijn en dat sommige films nu eenmaal minder bezoekers trekken, waardoor de ene zaal voller is dan de andere. Reden hiervoor is ook dat stoelen aan de zijkant minder in trek zijn bij de bezoeker, dat een groep vrienden naast elkaar wil zitten maar dat er niet meer voldoende stoelen vrij zijn en er wordt gewacht op een volgende voorstelling, etc. Uit de praktijk is gebleken dat hierdoor circa 85% van de stoelen wordt bezet. Derhalve is de kans zeer klein dat er meer bioscoopbezoekers zijn dan in de beschouwde topdruktesituatie is verondersteld.

Daarnaast is het autogebruik hoog aangehouden. In de late uren wordt het openbaar vervoer en het percentage fietsgebruik verwaarloosbaar klein geacht. Dit betekent dat de topdruktesituatie in dit MER als 'worst case' beschouwd moet worden.

6.5.2 Aankomst- en vertrekpatroon

De verkeersdruk is bepaald op grond van een evenredige spreiding van de aankomsten en vertrekken van de bioscoopbezoekers in een periode van één uur. Als de aankomsten en vertrekken zich concentreren in een kortere periode, zal de verkeersdruk tijdelijk hoger zijn. Vindt bijvoorbeeld 60% van alle aankomsten en vertrekken plaats in een periode van een half uur, dan is de omvang van het bioscoopverkeer een factor 1,2 groter. De invloed van een meer geconcentreerd aankomst- en vertrekpatroon van bezoekers kan leiden tot een piekmoment binnen het beschouwde maatgevende uur. Bij de bepaling van de benodigde capaciteiten is met dergelijke schommelingen in het verkeersaanbod binnen een uur reeds rekening gehouden.

Bij de bepaling van het aantal auto's, aankomsten en vertrekken is geen rekening gehouden met het verschijnsel dat autobezitters hun auto elders parkeren om voorafgaand aan het bioscoopbezoek aan een andere activiteit deel te nemen (bijvoorbeeld horecabezoek), waarna ze te voet naar de voorstelling gaan. Dit beperkt het autoverkeer rond de bioscoop en de druk op de parkeergelegenheid van de bioscoop. Daarnaast zal ook het verschijnsel optreden dat na het bioscoopbezoek de omliggende (horeca)voorzieningen bezocht worden, terwijl de auto geparkeerd blijft staan op een 'bioscoopplaats'.

6.5.3 Vervoerswijzekeuze en gemiddelde autobezetting

Bij een normale situatie zijn er gemiddeld per week 22.500 bioscoopbezoekers te verwachten. Als deze bezoekers zich gedragen conform de veronderstelde vervoerswijzeverdeling en de gemiddelde autobezetting, dan betekent dit dat er gemiddeld 20 (werkdag 17.00 uur) tot 38 (late avondvoorstelling) auto's per 100 bezoekers zijn. Neemt het gemiddelde aantal auto's per 100 bezoekers toe met bijvoorbeeld 10%, dan stijgt de verkeersdruk op de in- en uitvalswegen met hetzelfde percentage. Vanwege een goede bereikbaarheid van de bioscoop op de fiets en de plannen ter verbetering van het openbaar vervoer (light rail, snelbussen), wordt niet verwacht dat het gemiddelde aantal auto's per 100 bezoekers op de maatgevende uren hoger zal uitvallen dan hiervoor aangegeven.

6.5.4 Verkeersprognose 2010

Op basis van onderzoek is gebleken dat het Heerlense wegennet in 2010 exclusief de ontwikkelingen van Stadspark 'Oranje Nassau' op enkele punten 'vol' belast wordt. De gemeente Heerlen heeft als reactie hierop nieuw beleid geformuleerd ter voorkoming van het vastlopen van het verkeer op het wegennet en voor het bereikbaar houden van alle huidige en toekomstige functies. De beleidsuitgangspunten zijn reeds verwerkt in het (vernieuwde) verkeersmodel van Heerlen en als autonome ontwikkeling in dit MER opgenomen. De bereikbaarheid van de bioscooplocatie is afhankelijk van de uitvoering van de aangegeven maatregelen.

6.6 Samenvatting gevolgen

In tabel 6.4 is een overzicht gegeven van de beoordelingen van de gevolgen van de megabioscoop. Voor zover mogelijk is een vergelijking gemaakt met de situatie zonder bioscoop.

aspect	referentie (werkdagavondspitsuur 2010 zonder bioscoop, met FOC)	variant (situatie 2010 met bioscoop) A1 (za-avond 55% bezetting)	A2(za-avond 85% bezetting)	B (werkdag-avondspitsuur)	C (zondagmiddag inclusief FOC)
aandeel bioscoopverkeer rond vestiging	0	35-55%	50-67%	2-4%	10-30%
bereikbaarheid	in spitsuren beperkt door capaciteitsbeperkingen (0)	0	0	onveranderd (0)	+
Parkeersituatie - stationsgarage 500 p.p		voldoende/ kritisch CBS-plaatsen aan te bevelen	voldoende/ kritisch CBS-plaatsen en FOC-plaatsen		bioscoop voldoende, FOC maximaal
parkeersituatie - stationsgarage 1.000 p.p		voldoende	voldoende/ kritisch CBS-plaatsen nodig		bioscoop voldoende, FOC maximaal
Parkeersituatie - stationsgarage 500 p.p - 50% binnenstadbezoek		voldoende/ kritisch CBS-plaatsen beschikbaar	voldoende/ kritisch CBS-plaatsen en minimaal 400 FOC-plaatsen		bioscoop voldoende, FOC maximaal
parkeersituatie - stationsgarage 1000 p.p - 50% binnenstadsbezoek		voldoende	voldoende/ kritisch CBS-plaatsen nodig		bioscoop voldoende, FOC maximaal
openbaar-vervoergebruik	0	niet bij late voorstelling	niet bij late voorstelling	+	+
geluidshinder woningen	0	gemiddeld: 0 piek: --	niet bepaald; komt zelden voor	0	lager dan gemiddeld werkdaguur

Tabel 6.4: Overzicht van de beoordelingen van de gevolgen van de megabioscoop

7 Het meest milieuvriendelijke alternatief

7.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke onderdelen de voorgenomen activiteit kan worden aangescherpt vanuit de optiek van het milieu. Het doel hiervan is na te gaan of het mogelijk en haalbaar is maatregelen te ontwikkelen, zodat een gunstiger woon- en leefklimaat ontstaat zonder dat hierbij het doel van het initiatief in het geding komt.

In het gehele proces van planvorming is aandacht geschonken aan de milieuaspecten. Bij de uitwerking van het initiatief en de keuzen die daarbij zijn gemaakt, hebben milieuaspecten een belangrijke invloed gehad. Voorbeelden daarvan zijn het beperken van het ruimtebeslag (door dubbelgebruik van parkeervoorzieningen), het gebruikmaken van energiezuinige voorzieningen en materialen, duurzaam bouwen, de situering bij openbaar-vervoervoorzieningen, de gescheiden afwikkeling van het langzaam verkeer, etc.

In de volgende paragraaf worden maatregelen voorgesteld die de voorgenomen activiteit milieuvriendelijker maken. Sommige van deze maatregelen richten zich op de beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze (meer gebruik van fiets en openbaar vervoer, minder gebruik van auto). Uit diverse praktijksituaties is gebleken dat het effect van dergelijke maatregelen op de omvang van de milieubelasting niet significant verschilt van de situatie zonder invoering van deze maatregelen. Dit neemt niet weg dat de maatregelen een positieve bijdrage leveren aan de milieutoestand.

7.2 Overzicht van maatregelen

Bevordering verkeersdoorstroming
Bevordering van de verkeersdoorstroming voorkomt onnodig stilstaan van autoverkeer met stationair draaiende motor. De ontsluitingsweg naar de parkeergarage moet voldoende ruim worden opgezet, zodat terugslag van autoverkeer op de Kloosterweg, met alle gevolgen van de doorstroming op het lokale wegennet, wordt voorkomen. Vollopen van de ontsluitingsweg kan mede worden voorkomen door het aanbrengen van een aan het parkeerverwijzingssysteem gekoppelde filedetectie.

Extra maatregelen circulatie parkeergarages en terreinen
Met het optimaliseren van het dynamische parkeerverwijzingssysteem wordt bereikt dat met een minimale hoeveelheid zoekend en stilstaand verkeer een snelle en evenwichtige vulling van de parkeergelegenheden bereikt wordt. Ook de inrichting en circulatie binnen de parkeergelegenheden biedt mogelijkheden de emissie van uitlaat-

gassen te beperken. Een goed en snelwerkend in- en uitgangscontrolesysteem voorkomt onnodige wachtrijen voor de slagbomen.

Bevordering verkeersveiligheid
Door het voorkomen van conflicten wordt de veiligheid van de bezoekers bevorderd. Mogelijke maatregelen zijn:
- scheiden van verschillende verkeers- en bezoekersstromen;
- op logische plaatsen voorzien in oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer.

Fietsparkeren
Het fietsgebruik van en naar de megabioscoop kan worden bevorderd door de beoogde fietsenberging bij voorkeur inpandig te realiseren en op een hoog kwaliteitsniveau te ontwerpen. Het is belangrijk dat de 'vrije' ruimte in de berging voldoende is, zodat de fietsen gemakkelijk in en uit de fietsklemmen kunnen worden gezet respectievelijk gehaald. Daarnaast moet de toegang tot de berging vanaf de straat en de toegang vanuit de berging tot de bioscoop logisch zijn. Met andere woorden, de berging moet aan de route van aankomende bezoekers grenzen. Verder dienen de fietsklemmen van een hoogwaardige kwaliteit te zijn (onder meer voorzien van een aanbindmogelijkheid) en zodanig ver uit elkaar te staan dat alle typen fietsen (dus ook hybridefietsen) gemakkelijk kunnen worden gestald.

Stimuleren gebruik openbaar vervoer
De locatie in Heerlen is uitstekend gelegen ten opzichte van het openbaar vervoer. Er zijn plannen het openbaar vervoer middels light rail en snelbussen in de toekomst nog aanzienlijk te verbeteren. Door het openbaar vervoer in algemene zin aantrekkelijker te maken voor de bioscoopbezoekers, kan de vervoerswijzeverdeling positief, dus ten koste van het autogebruik, beïnvloed worden. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer van en naar de megabioscoop wordt oner andere bepaald door:
- de mogelijkheden ook na de laatste voorstelling van het openbaar vervoer gebruik te kunnen maken, waarbij ook het natransport elders betrokken dient te worden;
- de lengte en kwaliteit van de route tussen de halten en de bioscoop: het streven is om de halten en de hoofdingang zo goed mogelijk ten opzichte van elkaar te positioneren en de loopafstand te minimaliseren en veilig te laten zijn. Er dient maximaal aandacht te worden besteed aan de sociale veiligheid (verlichting, overzicht) en beschutting van de loop route(s).
- de doorstroming van het openbaar vervoer: het streven is dat het openbaar vervoer zo veel mogelijk prioriteit krijgt en dat een vrije doorstroming (eigen infrastructuur) is gewaarborgd.

Tarieven
Een korting op de entreeprijzen kan worden verstrekt aan personen die per openbaar vervoer of fiets naar de bioscoop komen. De korting kan worden toegekend op vertoon van het openbaar-vervoer- of fietsstallingskaartje.

Vervoermanagement
Het ontwikkelen van vervoermanagement is alleen relevant voor het totale woon-werkverkeer van en naar het Stadspark 'Oranje Nassau'. De mogelijkheden hiervoor kunnen in overleg met vertegenwoordigers van werkgevers en -nemers (van bij voorkeur alle bedrijven en instellingen in het gebied) nader worden vastgesteld. De genoemde maatregelen met betrekking tot doorstroming, veiligheid, stimuleren milieuvriendelijke vervoerswijzen en tarieven kunnen door de bioscoop, meestal in overleg en samenwerking met de gemeente, genomen worden. Veel meer effect is bereikbaar als de maatregelen onderdeel uitmaken voor een vervoersplan dat geldt voor het hele centrumgebied. Initiatieven daartoe zijn in de planvorming betrokken.

Duurzaamheid
Ten aanzien van een duurzame inrichting van de omgeving (tevens leefomgeving van de bewoners van de Sittarderweg en de Spoorsingel) en het duurzaam bouwen, kunnen de volgende elementen worden toegepast:
- beperken van verhard terreinoppervlak en van harde dakbedekking;
- toepassen van doorlatende verhardingsmaterialen;
- benutten van groen voor klimaatverbetering en windkering;
- zo compact, gelijkmatig en beschut mogelijk bouwen;
- ontwikkelen van een functioneel haal- en brengsysteem voor afval;
- maken van (gesloten) voorzieningen voor gescheiden opslag van afval;
- onderzoek naar de technische en financiële haalbaarheid van duurzame energieopwekking door:
  . benutting van door de zonnestraling verwarmde oppervlakken (daken en bestrating). De opgevangen warmte kan door middel van warmtekrachtkoppeling in de bodem worden opgeslagen.
  . het benutten van daken voor het plaatsen van zonnecollectoren. Op het dak van de bioscoop kan circa 10.000 m² aan collectoren geplaatst worden.
- toepassing van duurzame c.q. recyclebare bouwmaterialen.

7.3 Toepassing maatregelen

De ontwikkeling van het Stadspark 'Oranje Nassau', waarvan de megabioscoop een onderdeel is, is in een planstadium. Uit milieu-overwegingen gaat de voorkeur uit naar een realisatievariant waarbij aantal en omvang van de milieumaatregelen gemaximeerd zijn.
In het kader van de ontwikkeling van het stadspark 'Oranje Nassau' is het gewenst een beleid gestalte te geven, waarbij de participanten gezamenlijk maatregelen nemen om de milieubelasting te beperken. De genoemde warmtekrachtkoppeling is in gezamenlijkheid beter realiseerbaar en zal de benutting van de energie uit collectoren niet alleen aan de bioscoop ten goede behoeven te komen.
Maatregelen die reeds bij de realisatie van de bioscoop meegenomen worden, zijn:

- het optimaliseren van de circulatie in de bioscoopgarage;
- het dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij het CBS en andere parkeergelegenheden (Corio garage en FOC terrein;
- het inpandig realiseren van een fietsenstalling met voldoende capaciteit.

Deze maatregelen zijn in het basisontwerp voor de bioscoop verwerkt.

8 Leemten in kennis

8.1 Algemeen

Bij het opstellen van dit MER over de effecten van de inrichting van een stukje van het Stadspark 'Oranje Nassau' is naar voren gekomen dat de planvorming weliswaar in een vergevorderd stadium verkeert, maar dat enkele onderdelen nog in een discussiefase zijn of waarvan de financiering nog niet duidelijk is.
Toch is, om een referentiekader te hebben, voor de te vestigen megabioscoop aangenomen dat de gehele centrumontwikkeling totstandkomt, inclusief de vergaande aanpassingen van de infrastructuur.

Veel van de gevolgen die in dit MER zijn aangegeven, zijn samenhangend met de ontwikkeling van zowel bioscoop als de rest van het centrum. Een voorbeeld hiervan zijn de verkeerseffecten die anders zullen zijn als delen van de geschetste centrumontwikkeling, waaronder het Factory Outlet Center, niet totstandkomen.

8.2 Autonome ontwikkelingen en toekomstige situatie

De bioscoop maakt deel uit van een grotere ontwikkeling. Deze ontwikkeling is als een vaststaande situatie beschouwd en als referentiekader voor de effecten van de bioscoop gebruikt. Dit betekent dat de gevolgen van de ontwikkeling van het centrumgebied inclusief het FOC als autonome ontwikkeling zijn meegenomen. Een onbekende factor is de fasering van de ontwikkeling van het Stadspark 'Oranje Nassau'. Met name de aanpassing van de infrastructuur om de verdiepte ligging voor het autoverkeer en de ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers tot stand te brengen, is in relatie tot de bouw van de bioscoop en de bereikbaarheid van belang, evenals de realisering van de (spoorkruisende) infrastructuur.
Bij de planvorming en de daarvoor noodzakelijke aanpassing van de infrastructuur, zijn de wegprofielen en de ligging van de hoofdwegen in horizontale en verticale zin nog niet uitgewerkt. Dit betekent dat geluidsberekeningen slechts een globaal beeld kunnen geven.
De relatieve onbekendheid met de uiteindelijke fysieke situatie van de overkluizing maakt het tevens onmogelijk de luchtverontreiniging en cumulatie van uitlaatgassen onder de overkluizing met enige betrouwbaarheid te berekenen.

8.3 Bioscoopgebouw

Het ontwerp van de bioscoop is begin 2001 beperkt tot de ruimtelijke vormgeving en gevelarchitectuur. Gegevens over bouwwijze, en materiaal gebruik, zijn nog niet beschikbaar, evenmin als de indeling van de parkeergarage en de vormgeving van in- en uit- gangen.

9 Evaluatieprogramma

De milieugevolgen van een megabioscoop in het centrumgebied Stadspark 'Oranje Nassau' zijn zo goed mogelijk in beeld gebracht. Mede op grond hiervan zal het bevoegd gezag besluiten nemen over de realisatie en de voorwaarden. Omdat de voorspelling van de milieugevolgen is gebaseerd op aannamen dat de omstandigheden kunnen veranderen en de aard en ernst van de milieugevolgen kunnen verschillen, dient het bevoegd gezag aan te geven wanneer en op welke wijze een evaluatie van de milieu-effecten en de oorzaken moet plaatsvinden.

Alhoewel geen vereiste, wordt hier een aanzet voor het evaluatieprogramma gegeven. Aanbevolen wordt ten minste de volgende onderwerpen te onderzoeken en te vergelijken met wat in dit rapport is aangegeven:

- *Aantal bezoekers: Geadviseerd wordt om het aantal bezoekers van de megabioscoop over een langere periode te onderzoeken en hun vervoerswijze te bepalen. Hieruit moet blijken of het openbaar-vervoergebruik overeenkomt met de aannamen en of het aantal parkerende auto's en te stallen fietsen overeenkomstig de raming is.*
- *Verkeersdruk: Geadviseerd wordt om de verkeersdruk op de Looierstraat, de Kloosterweg, de CBS weg en de Spoorsingel te meten. Uit de meting moet blijken of de bijdrage van het bioscoopverkeer correleert met de berekeningen.*
- *Parkeerdruk: Geadviseerd wordt om de parkeerdruk in het gebied rond de bioscoop te onderzoeken en na te gaan waar de bioscoopbezoekers parkeren. Ingeval zich problemen met de parkeercapaciteit voordoen, moet worden nagegaan of maximaal wordt ingezet op dubbelgebruik van de aanwezige parkeervoorzieningen in het gebied en of het aanbevolen parkeerverwijzingssysteem naar behoren functioneert.*
- *Parkeercirculatie: Geadviseerd wordt om de verkeerscirculatie op de parkeervoorzieningen van de megabioscoop te monitoren. Als blijkt dat de doorstroming stagneert, kan een gewijzigde circulatie oplossing bieden.*

Verwacht wordt dat met de monitoring van voorgaande onderdelen een inzicht ontstaat in de omvang van de daadwerkelijk optredende milieugevolgen. Er mag immers aangenomen worden dat grote afwijkingen in het bezoekersaantal, de verkeersdruk, het gebruik van het openbaar vervoer en de parkeersituatie zich doorvertalen in de omvang van de milieugevolgen. Indien dit het geval is, dan zijn aanvullende milieuberekeningen (onder meer geluid en lucht) gewenst om het daadwerkelijk optredende effect ervan in beeld te brengen en eventuele (aanvullende) mitigerende maatregelen te treffen.

Literatuurlijst

[1] Kinepolis, *Megabioscoop Heerlen, Startnotitie milieu-effectrapportage*, 8 december 1999 (uitgevoerd door Goudappel Coffeng BV, kenmerk KIN008/Pbb/016 d.d. 8 december 1999)

[2] Ministerie van VROM, *Teksten regelgeving milieu-effectrapportage*, juni 1999

[3] Commissie voor de milieu-effectrapportage, *Advies voor richtlijnen Megabioscoop Heerlen*, 14 februari 2000

[4] Kinepolis Group n.v., *Market Study – Megaplex Heerlen*, Danielle Rummens, 28 oktober 1999

[5] Kolpron Consultants, *Functionele aanbevelingen herstructurering stationsomgeving Heerlen*, 12 september 1995

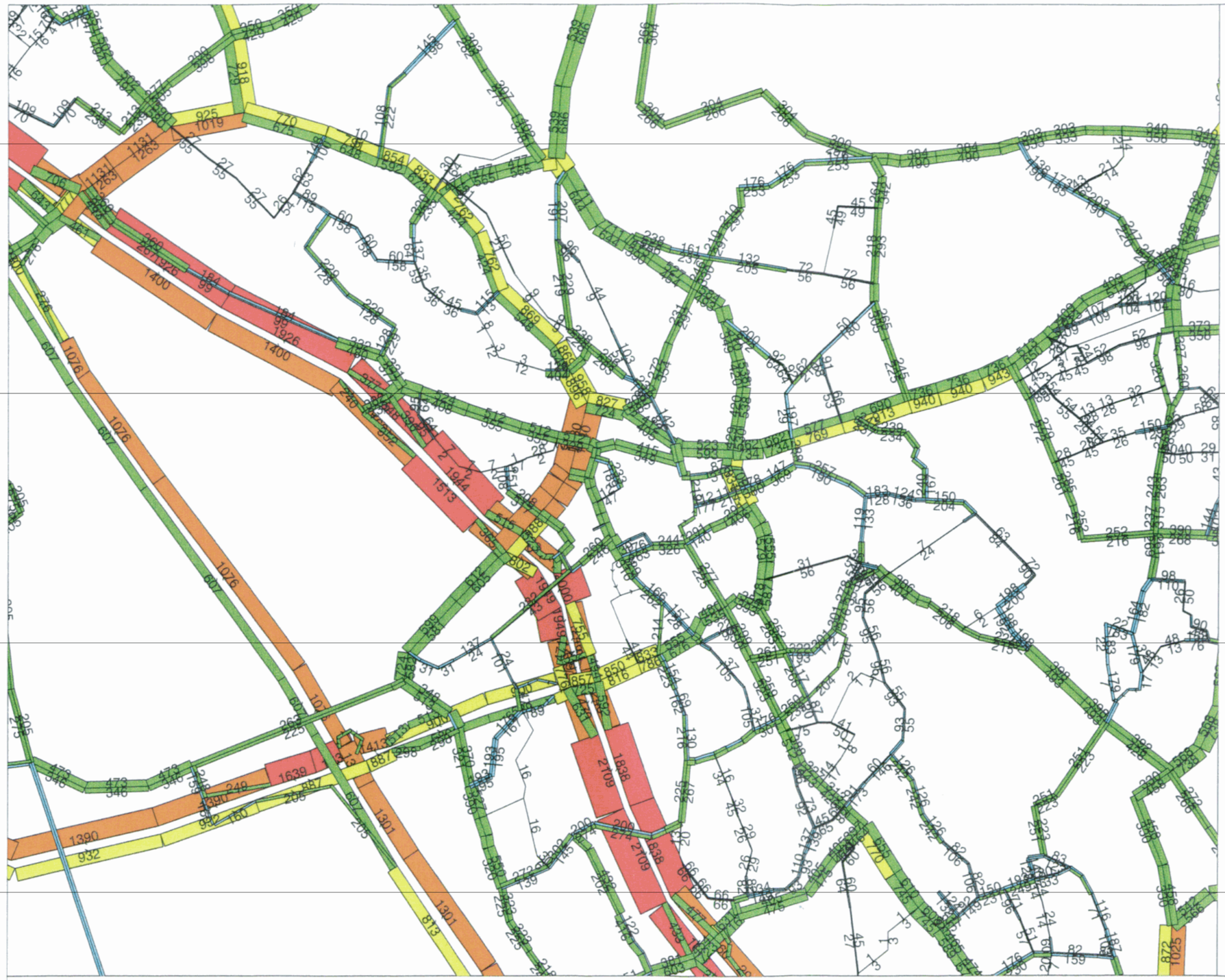
[6] Gemeente Heerlen, *Nota fietsverkeer*, 19 november 1995

[7] Gemeente Heerlen, *Bestemmingsplan Centrum Noord*, oktober 1999

[8] Gemeente Heerlen, *Verkeersmodel Oostelijk Zuid-Limburg, geactualiseerd 2000*

Afbeeldingen

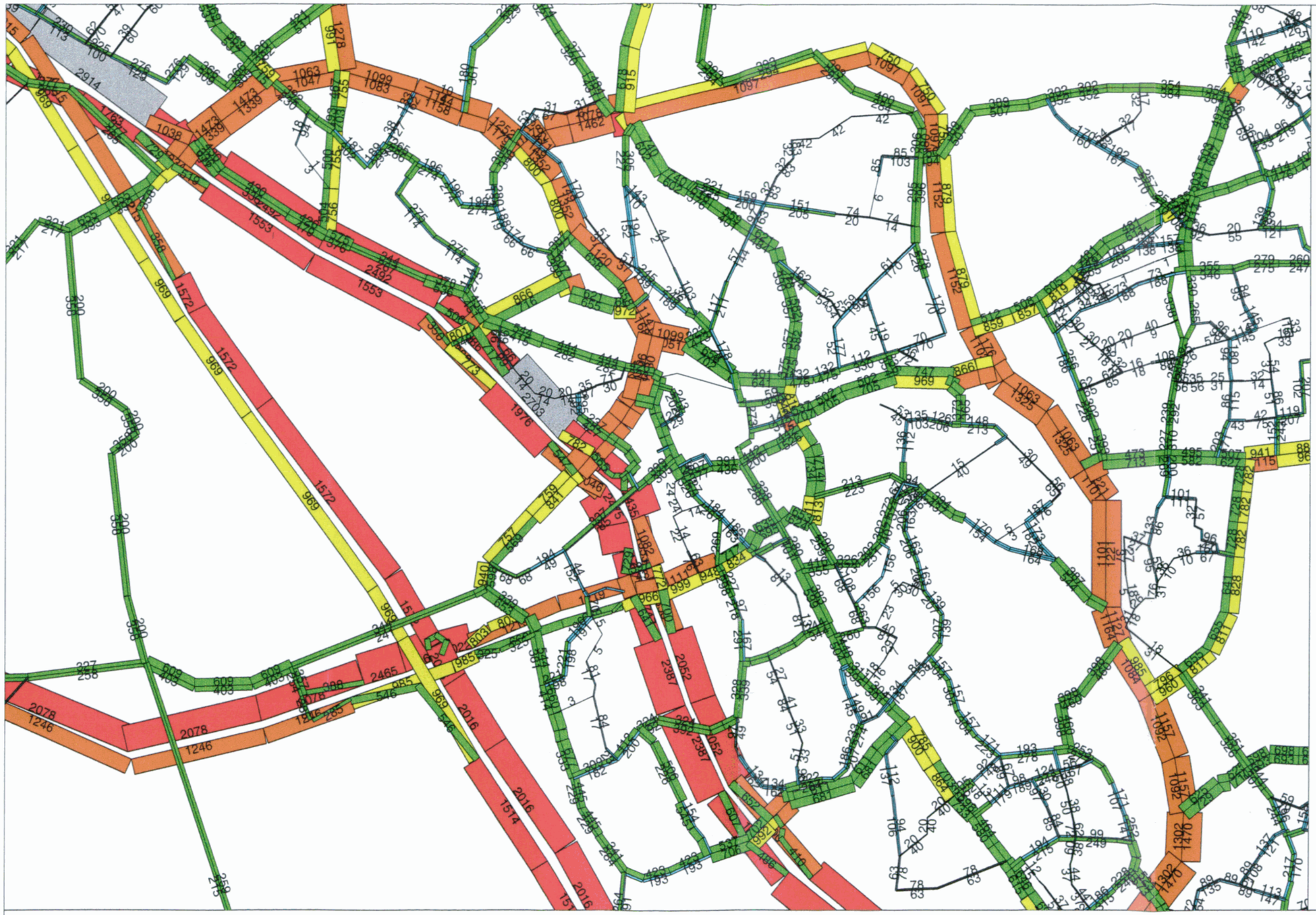
HEERLEN
BEERSDAL
IN DE CRAMER
ZESWEGEN
MUSSCHEMIG
Palemig
MEEZEN
BROEK
GRAS
BROEK
BOUSBERG
EIKENDER
VELD
SCHANDELER BOORD
SCHAESBERGERVELD
SCHAESBERG
KAKERT
HEERLEN
CENTRUM
EYCKHOLT
GELEIN
NIEUW
PUTGRAAF
Aambos
LEENHOF
HELDEN
MOLEN
NELTEN
Sportpark Terworm
De Marebeek
Den Dries
Eikendermolen
Geleenbeek
Prickenis
Terworm
Struijver
Gemeente Voerendaal
Gemeente Heerlen
ANTWERPSE WEG
KLOOSTER WEG
HEERENWEG
PARALLELWEG
VALKENBURGER WEG
WELTER
AFRIT 6 VOERENDAAL
AFRIT 7 HEERLEN CENTRUM
afrit MAASTRICHT-VALKENBURG
AACHEN KNOOPPUNT KUNDERBERG
MAASTRICHT
Overzichtskaart Heerlen



Toedeling werkdagavondspitsuur, situatie 1996

Gemeente Heerlen, Mega bioscoop

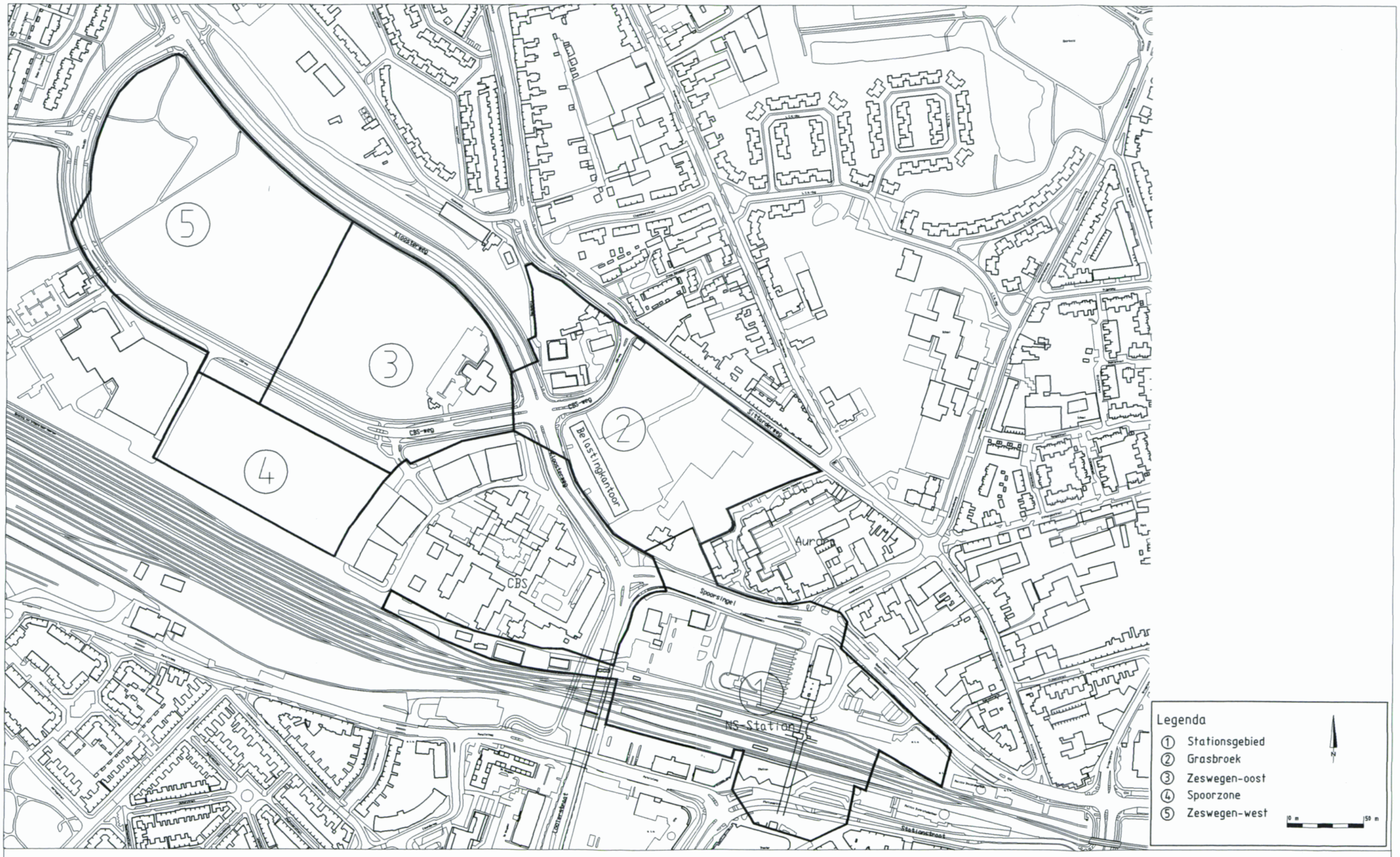
Description kin010/Wjg/19 mrt 2001
File va1996.ps (A3)
Company Goudappel Coffeng



Toedeling werkdagavondspitsuur, situatie 2010

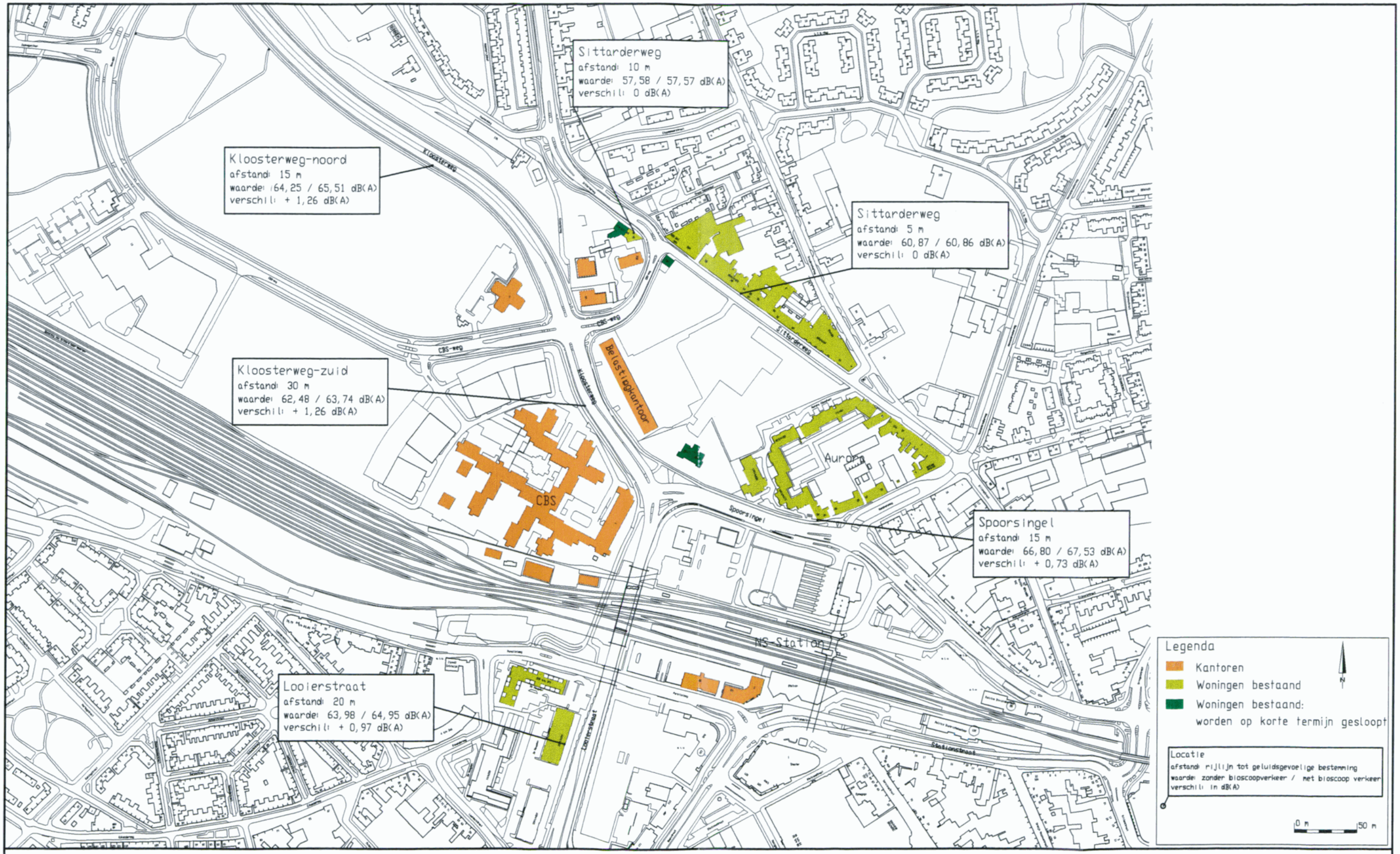
Gemeente Heerlen, Mega bioscoop

Description kin010/Wjg/19 mrt 2001
File va2010.ps
Company Goudappel Coffeng



Gebiedsindeling

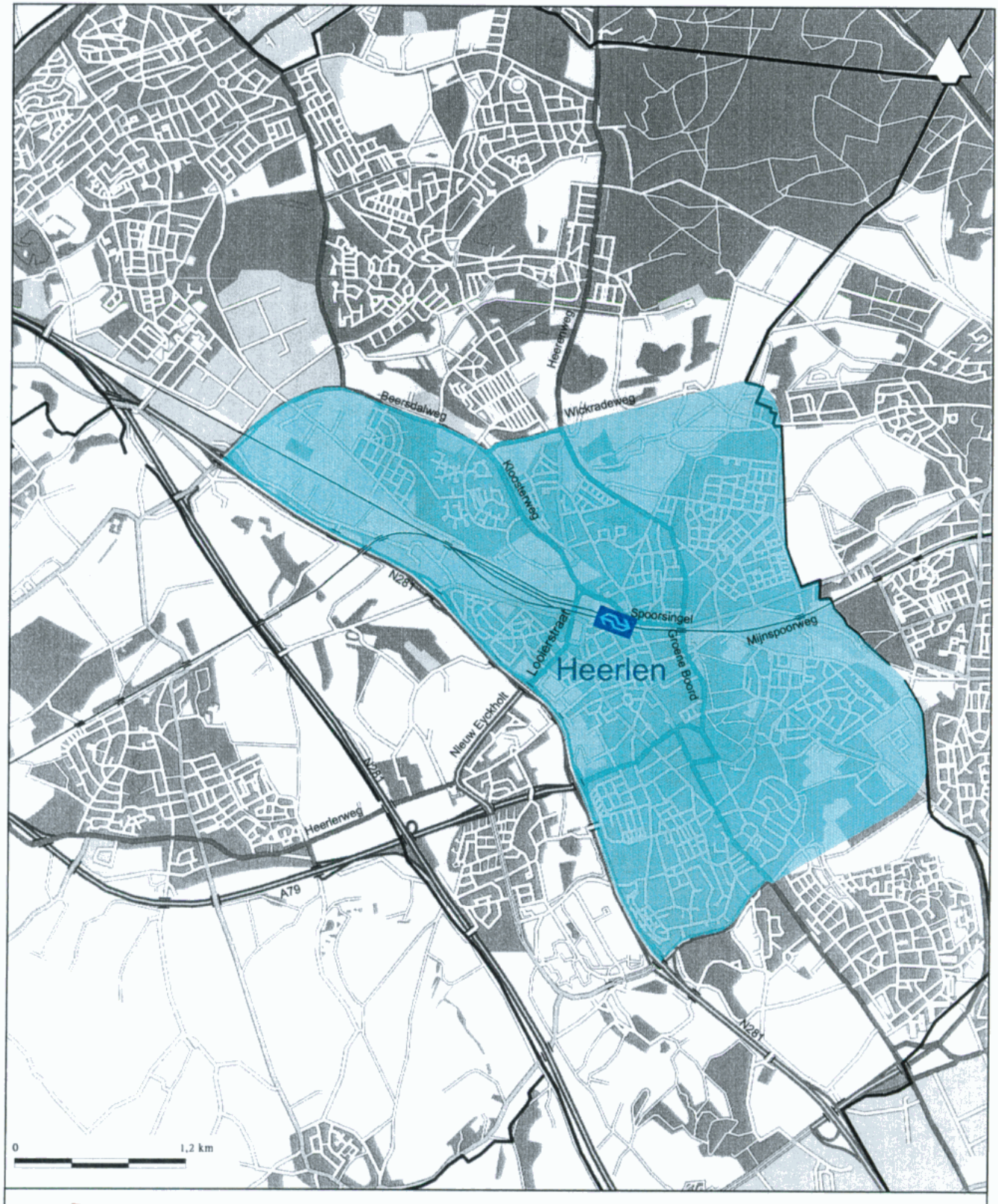
Kenmerk KIN010/Brg/2306t
Bestand KIN2306.dwg



Geluidsgevoelige bebouwing en kantoren in het plangebied

Berekende waarden zaterdagavond 2010: zonder bioscoopverkeer / met bioscoopverkeer

Kenmerk KIN2307t
Bestand KIN2307.dwg



Onderzoeksgebied berekeningen luchtverontreiniging