

gemeente harderwijk



Bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal

gemeente harderwijk



Bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal

Inhoud:

Toelichting
Voorschriften
Plankaart nummer: S3-P86

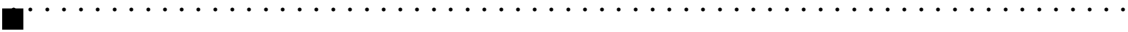
BügelHajema
ADVISEURS

Harderwijk/Amersfoort
116.01.00.00.13
20 november 2008

■

Toelichting

.....



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel	3
1.3	Plangebied	4
1.4	Vigerend bestemmingsplan	4
1.5	Leeswijzer	5
2	Huidige situatie en beleidskader	7
2.1	Huidige situatie	7
2.1.1	Geschiedenis van de locatie	7
2.1.2	Ruimtelijke situatie	8
2.2	Ruimtelijk beleidskader	9
2.2.1	Europees beleid	9
2.2.2	Rijksbeleid	9
2.2.3	Provinciaal beleid	9
2.2.4	Regionaal beleid	10
2.2.5	Gemeentelijk beleid	10
3	Planbeschrijving	13
4	Verantwoording en uitvoerbaarheid	17
4.1	Maatschappelijk belang	17
4.2	Cultuurhistorie en archeologie	18
4.3	Watertoets	20
4.4	Bodem	23
4.5	Verkeer en parkeren	23
4.6	Akoestische aspecten	24
4.7	Luchtkwaliteit	26
4.8	Flora en fauna-onderzoek	27
4.9	Groen	29
4.10	Milieu	29
4.11	Kabels & leidingen	30
5	Wijze van bestemmen	31
5.1	Planmethodiek	31
5.2	Plankaart en voorschriften	31
6	Economische uitvoerbaarheid	33



7	Inspraak en Overleg	35
7.1	Inspraak	35
7.2	Overleg	35
7.3	Ambtelijke wijzigingen	35
7.4	Zienswijzen	36

Bijlagen

Bijlage A	Inspraakreacties
Bijlage B	Reacties artikel 10 BRO
Bijlage C	Reactiedocument zienswijzen
Bijlage D	Raadsbesluit

1.1 Aanleiding

Ter verlaging van de parkeerdruk en ter verhoging van de woon- en verblijfskwaliteit van de binnenstad zijn nieuw (ondergronds) gebouwde parkeervoorzieningen nodig. Deze parkeervoorzieningen zijn bedoeld voor het winkelend publiek. Om de afstand tussen garage en winkelvoorzieningen zo beperkt mogelijk te houden, is daarbij gezocht naar een locatie in de historische stadszoom.

Vanaf 1999 is concreet gewerkt aan de realisatie van een bovengrondse parkeergarage in combinatie met winkels en woningen op het Houtwalterrein. Mede gezien de historische waarde van het gebied besloot het college van Harderwijk eind 2002 ook te kijken naar een concept met een ondergrondse parkeergarage, waarbij het 'dak' als park wordt ingericht. Dit concept zou meer recht doen aan het oude bastion. Hiervoor is in 2003 een zogenoemde quick-scan uitgevoerd, waarbij parkeergarage Ossenmarkt in Groningen als voorbeeld heeft gediend.

In deze quick-scan is het Houtwalterrein vergeleken met andere locaties in de stad: de Vitringasingel, het Westeinde, de Waltorenstraat, de Selhorstweg (Albert Heijnterrein) en de Scheepssingel. Gekeken is naar verschillende aspecten op het gebied van verkeer (bereikbaarheid auto, afstand kernwinkelgebied, looproute), stedenbouw (ruimtelijke inpasbaarheid, hinder tijdens uitvoering), archeologie en milieu (bodem, lucht en geluid). Ook kosten en maatschappelijk draagvlak zijn onderzocht. De resultaten zijn behandeld in de commissie Ruimte van 4 september 2003. Een raadsmeerderheid besloot het aantal mogelijke locaties terug te brengen tot twee, namelijk het Houtwalterrein en de Vitringasingel. In de vergadering van de commissie Ruimte van april 2004 is uiteindelijk gekozen voor het Houtwalterrein als definitieve locatie.

1.2 Doel

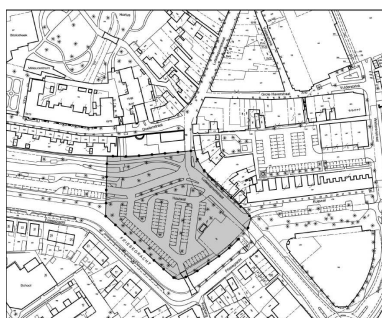
Doel van dit bestemmingsplan is het planologisch regelen van de bouw van een ondergrondse parkeergarage met maximaal 450 parkeerplaatsen op het Houtwalterrein ten behoeve van bezoekers (winkelend publiek) en bewoners van de binnenstad. Afgeleid doel hiervan is het verminderen van het (bovengronds) parkeren in de binnenstad, zodat de kwaliteit van de woon- en leefomgeving kan worden verbeterd.

1.3 Plangebied

Het Houtwalterrein maakt onderdeel uit van de historische Stadszoom, die aan de zuid- en oostzijde van de binnenstad loopt. De Houtwal ligt hierin vrij centraal in de directe nabijheid van de Luttekepoortstraat, die een belangrijke entree tot het kernwinkelgebied is en het busstation aan de Vitringasingel. Momenteel is het Houtwalterrein in gebruik als parkeerterrein met circa 80 parkeerplaatsen.



Ligging langs binnenstad



Plangebied



Luchtfoto huidige parkeerterrein

Het plangebied omvat het gehele terrein van de huidige parkeerplaats 'Houtwal'. Daarnaast liggen binnen de plangrens delen van de Vitringasingel en Luttekepoortstraat ten behoeve van de aan- en afvoer van verkeer naar de toekomstige parkeergarage. Aan de zuidkant wordt het plangebied begrensd door de Friese gracht, de voormalige vestinggracht, die eindigt bij de Luttekepoortstraat. In het zuidoostelijke deel van het plangebied was een woning gelegen. Hier staat nog een nutsgebouw.

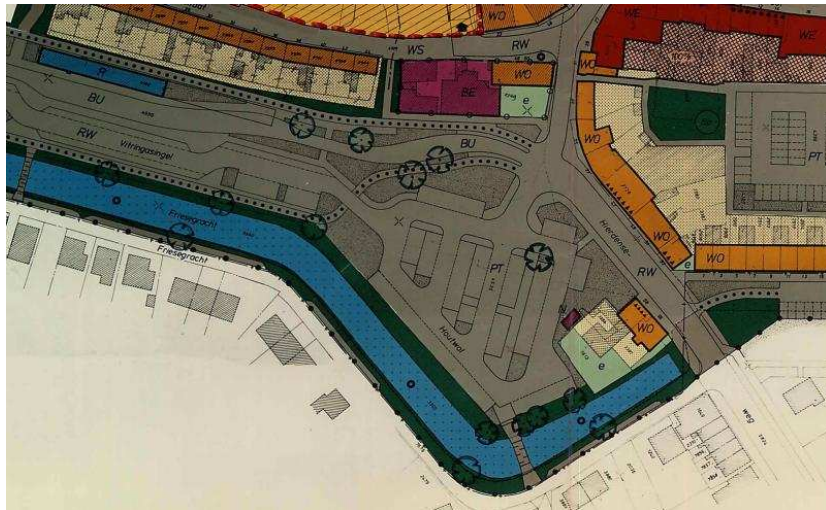
1.4 Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Parkeergarage Houtwal' is een partiële herziening van het bestemmingsplan 'Binnen de Veste-Zuid' uit mei 1988. Dit vigerende bestemmingsplan is vastgesteld in 1989 en is conserverend van aard.

Het grootste deel van het plangebied 'Parkeergarage Houtwal' heeft in het bestemmingsplan 'Binnen de Veste-Zuid' de bestemming 'Verkeersdoeleinden', met de aanduiding 'Parkeerterrein'.

De meest oostelijke punt van het plangebied heeft een bestemming 'Woningen met bijbehorende erven' en een bestemming 'Nutsvoorzieningen'. Langs de Friese gracht is een zone aangegeven met de bestemming 'Openbaar groen, plantsoen, berm en/of beplanting'.

■
Het voormalige woonhuis is aangekocht en gesloopt, terwijl het nutsgebouw zal worden verplaatst. Daarmee komen deze bestemmingen in het voorliggende bestemmingsplan te vervallen.



Vigerend bestemmingsplan 'Binnen de Veste-zuid'

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting start met een beschrijving van de ruimtelijke situatie en het relevante beleidskader. Vervolgens wordt ingegaan op de planbeschrijving en de uitvoerbaarheidsaspecten daarvan. De juridische opzet van het plan en de resultaten uit inspraak en overleg komen als laatst aan bod.

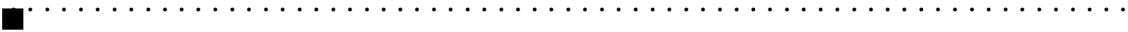
2.1 Huidige situatie

2.1.1 Geschiedenis van de locatie

Waarschijnlijk omstreeks 1390 is men begonnen met het in verschillende fasen graven van de singelgracht. Deze gracht was bedoeld als extra beveiliging voor de oude stadsmuur tussen Smeepoort en Luttekepoort. Vanaf 1512 werd de stad verder beveiligd met een aarden wal voor de singelgracht en er werd een tweede muur net achter de bestaande muur gebouwd. Omstreeks 1585 krijgt de stad vier bastions, waarvan één ter plaatse van het Houtwalterrein en ontstaat ook de Friese gracht. Het terrein heeft de naar buiten uitstekende vorm te danken aan de functie als voormalig bolwerk. De precieze datum van de afbraak van de Houtwal als vestingwerk is niet bekend. In 1675 besluiten de stadsbestuurders de Luttekepoort af te breken. In 1766 wordt de buitenste boog van de Luttekepoort afgebroken en vervangen door pilaren. In 1803 wordt de op instorten staande poort definitief gesloopt. Waarschijnlijk was het bastion toen al afgebroken. Op de Houtwal waren in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw een houtzagerij en houtopslag gevestigd. In 1962 nam de gemeente het terrein over en legde er een nieuwe weg (de Vitringasingel) aan met parkeerterrein.



Gravure van Harderwijk uit 1673 (Nicolaas van Geelkercken).



2.1.2 Ruimtelijke situatie

Verkeer en parkeren

De aan te leggen Parkeergarage Houtwal ligt aan de zogenaamde Cityring¹ rondom de Harderwijkse binnenstad. Op deze Cityring worden bezoekers van de binnenstad naar de diverse parkeerlocaties geleid. Daarnaast speelt ook de verblijfsfunctie langs deze Cityring een belangrijke rol, met name daar waar de Cityring grenst aan het hoofdwinkelgebied (Smeepoortstraat en Luttekepoortstraat).

Het Houtwalterrein is binnen deze verkeersstructuur zeer strategisch gelegen. Het is een schakel tussen Cityring en hoofdwinkelgebied (Luttekepoortstraat) en ligt daarnaast aan de winkeluitloop richting de Bleek. Het huidige Houtwalterrein heeft een capaciteit van 82 parkeerplaatsen.

Aan de Vitringasingel, direct naast het Houtwalterrein, bevindt zich een belangrijke bushalte voor winkelend publiek waar vrijwel alle buslijnen stoppen. Vitringasingel en Houtwalterrein zijn dan ook belangrijke en goed herkenbare openbare ruimten in de stad.

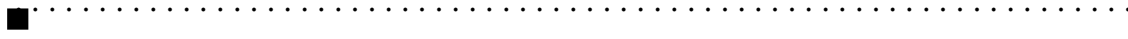
Water

Naast de planlocatie bevindt zich de Friesegracht. De Friesegracht is een restant van de voormalige grachtengordel rond de binnenstad en is een infiltrerend oppervlaktewater. Vanuit de Weibeek wordt het merendeel van het jaar water ingelaten en overgestort op het riool bij de Luttekepoortstraat. Vanuit de Friesegracht wordt water gepompt naar de Couperussingel. De Friesegracht heeft een peil van NAP +1,45 m, maar dit peil wordt aangepast aan de drempel van het overschot, NAP +1,30 m. De huidige grondwaterstroming binnen het plangebied is globaal richting het noordwesten.

Groen

Op en om het huidige parkeerterrein aan de Houtwal staat een groot aantal bomen. Op het terrein zelf staan vooral platanen en lindes. Langs de Friesegracht staan vooral lindes, elzen en essen. Daarnaast komt er nog een aantal iepen en acacia's voor. Het geheel geeft het huidige parkeerterrein een zeer groen karakter. Het parkeerterrein is vanuit zijn omgeving grotendeels omgeven door een groene rand. Alleen vanuit de Luttekepoortstraat (winkelstraat) bestaat een goed direct zicht op het parkeerterrein, hetgeen ook bewust is nagestreefd.

¹ Bestaande uit: Vitringasingel-Luttekepoortstraat-Bleek-Scheepssingel



2.2 Ruimtelijk beleidskader

2.2.1 Europees beleid

Verdrag van Malta

Op basis van het in 1992 opgestelde Verdrag van Valetta (Malta) is de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007 in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg regelt kort gezegd de verplichtingen ten aanzien van de archeologische en cultuurhistorische waarden in het geval van bouw- of sloopactiviteiten. Dit onder

2.2.2 Rijksbeleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Naast de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor Nederland als geheel, zijn ook hoofdlijnen van beleid voor een aantal specifieke gebieden geformuleerd. Het algemene principe is echter dat, buiten de economische kerngebieden, de invulling van het beleid vooral aan provincies en gemeenten wordt overgelaten.

Ten aanzien van het ruimtegebruik in steden als Harderwijk geeft het Rijk wel mee, dat bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik van belang zijn. De stedelijke ruimte wordt niet zelden te extensief gebruikt. Ingezet moet worden op een goede bereikbaarheid door een optimaal gebruik van alle vervoersmogelijkheden. De leefbaarheid is vooral gebaat bij functiemenging en een goede kwaliteit van de leefomgeving.

Nota Belvédère

De historische binnenstad van Harderwijk is aangewezen als een Belvédèrestad. De binnenstad is ook aangewezen als beschermd stads- en dorpsgezicht. Dat betekent dat de cultuurhistorische betekenis van de binnenstad hoog wordt geacht. Met deze betekenis dient bij ruimtelijke ontwikkeling rekening te worden gehouden.

2.2.3 Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland
2005

Op 29 juni 2005 is het nieuwe 'Streekplan Gelderland 2005 – kansen voor de regio's' vastgesteld. Binnen het streekplan zijn diverse deelgebieden onderscheiden. Het gebied waar Harderwijk onder valt is Noord-Veluwe. Binnen dit gebied wordt de regionale centrumfunctie van Harderwijk voortgezet en geïntensiveerd. Harderwijk kan zich profileren als een krachtige en aantrekkelijke stad op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. Aandacht gaat uit naar binnenstedelijke transformatieprocessen en bereikbaarheid.



Provinciaal verkeers- en vervoersplan

Het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie Gelderland is vastgelegd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2 (PVVP, 2, 2004). Het PVVP richt zich in het stedelijk gebied vooral op het terugdringen van het autoverkeer en het bevorderen van het fietsverkeer en het openbaar vervoer. Ook het recreatieve autoverkeer leidt tot problemen en kan, onder andere door de aanleg van recreatieve transferpunten, in goede banen worden geleid. Met betrekking tot het goederenvervoer richten de speerpunten zich op het stimuleren van het goederenvervoer over water en over het spoor ter vermindering van de groei van het vrachtverkeer over de weg. Harderwijk wordt gezien als regionaal knooppunt voor goederenvervoer en als mogelijke optie voor een Regionaal Overslag Centrum (ROC). Het PVVP voorziet in een verbetering van de N302 nabij Harderwijk.

2.2.4 Regionaal beleid

Regionaal Verkeers- en vervoersplan

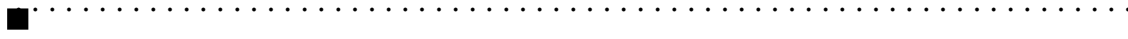
De rijks- en provinciale doelstellingen met betrekking tot Verkeer en Vervoer worden in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP, 1996) door de gemeenten in het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Noordwest-Veluwe vertaald via streefbeelden naar een beleid van de regio in hoofdlijnen. De centrale doelstelling is het ontwikkelen van een regionaal verkeers- en vervoersbeleid dat gericht is op een duurzame samenwerking. Als afgeleide doelen hiervan zijn geformuleerd: verbetering van de kwaliteit van de leefbaarheid (milieu en verkeersveiligheid) en daarnaast de verbetering van de kwaliteit van de bereikbaarheid. Aan deze doelstellingen zijn twee randvoorwaarden gesteld: economische ontwikkelingen mogen geen nadeel ondervinden en de individuele vrijheid van verplaatsing wordt niet aangetast. De streefbeelden zijn de vermindering van de autoverplaatsingen via locatiebeleid, openbaar vervoerbeleid, fietsbeleid, parkeerbeleid en categorisering van wegen.

2.2.5 Gemeentelijk beleid

De gemeente Harderwijk heeft een aantal plannen vastgesteld of in voorbereiding, dat een nauwe inhoudelijke relatie heeft met de realisatie van de parkeergarage 'Houtwal'. De meest relevante plannen staan hieronder kort beschreven.

Structuurplan Harderwijk 2020

Het Structuurplan Harderwijk 2020 is op 15 juni 2006 vastgesteld door de gemeenteraad. In dit plan is een *attractieve binnenstad* (behoud, herstel en versterking van de kwaliteiten van de binnenstad) opgenomen als één van de acht speerpunten van het gemeentelijke ruimtelijke beleid. Daarbij is een relatie gelegd met de 'Kwaliteitsslag Binnenstad'; het doel hiervan is onder meer het versterken van de



aantrekkelijkheid en de historische sfeer van het centrum. Het gaat hierbij niet alleen om fysieke ingrepen, maar ook om zaken als evenementen, horeca, het culturele aanbod en de parkeerproblematiek. In het structuurplan wordt op korte termijn de realisering van een grote parkeergarage op de Houtwal of de Vitringasingel voorzien. Voor de binnenstad geldt dat, waar mogelijk, uitgegaan wordt van de realisering van inpandige of ondergrondse parkeervoorzieningen.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

In oktober 2003 heeft Harderwijk een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uitgebracht. Hierin staat het beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor heel Harderwijk tot 2015. Het GVVP omvat onder meer:

- een verkeersveiligheidsplan;
- een tweede fietspadenplan, inclusief een plan voor fietsenstallingen;
- een openbaar vervoersplan;
- een evaluatie van de in 1998 vastgestelde parkeernota.

Het beter bereikbaar maken en houden van de binnenstad is één van de prioriteiten uit het GVVP; het GVVP voorziet daarom in de bouw van een parkeergarage in de zuidrand van de binnenstad.

Binnenstadvisie (2005)

In de Harderwijkse binnenstad staat de komende jaren veel te gebeuren. In de Binnenstadvisie (vastgesteld door de gemeenteraad op 15 december 2005) wordt een ruimtelijk beleidskader voor de ontwikkelingen in de binnenstad gepresenteerd. Het herinrichten van straten en gebieden, het realiseren van nieuwe winkels en woningen en het toevoegen van parkeerplaatsen vormen belangrijke onderwerpen in deze visie. Het uiteindelijke doel is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in de binnenstad teneinde de regionale verzorgingsfunctie van het centrum verder uit te breiden.

Het geformuleerde beleid in relatie tot parkeren bestaat uit de volgende aspecten:

- het loslaten van het haltermodel als uitgangspunt voor de structuur van het kernwinkelgebied en uitgaan van een nieuw en realistischer model voor de structuur van het winkelgebied in de binnenstad, waarin de parkeergarage 'Houtwal' de belangrijkste parkeervoorziening vormt;
- het verbeteren van de parkeersituatie rondom de binnenstad door het op korte termijn realiseren van een parkeergarage op de Houtwal;
- ingebruikname van een parkeergarage op de Houtwal zo mogelijk in 2009;



■

- afstemming van de inrichting van het Hortuspark op een doorgangsfunctie voor winkelbezoekers tussen de parkeergarage Houtwal en de Donkerstraat;
- reconstructie van de Vitringsingel, met meer groene inrichting, in combinatie met de bouw van een ondergrondse parkeergarage op de Houtwal.

Archeologienota Harderwijk

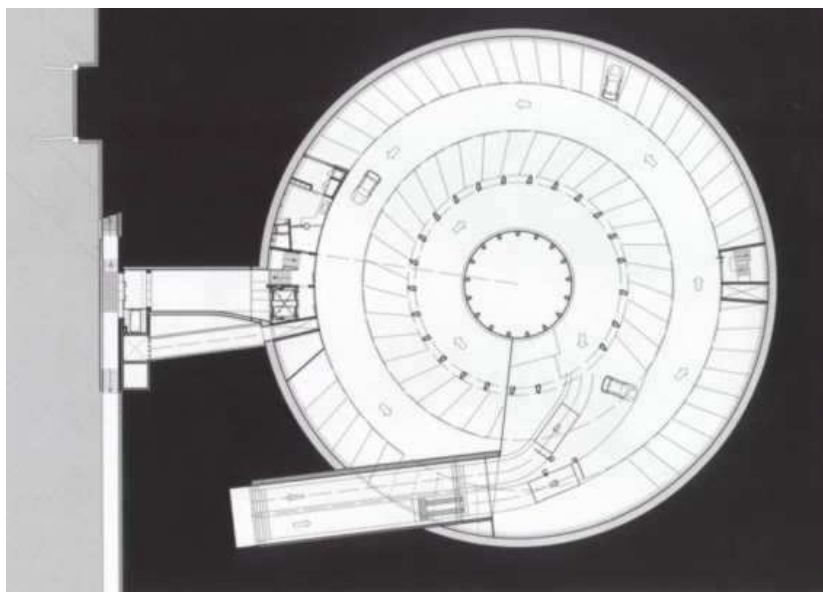
De gemeente Harderwijk heeft een Archeologienota opgesteld (vastgesteld door de gemeenteraad op 17 april 2008) waarin zij streeft naar het behoud en beheer van de in de bodem aanwezige archeologische waarden. Dit om te voorkomen dat unieke informatie over het Harderwijks verleden verloren gaat. Het Houtwalterrein valt binnen het gebied waarvoor een hogere archeologische verwachtingswaarde bestaat. Hier dient archeologisch onderzoek vooraf te gaan aan de planvorming.

..... .

Ten behoeve van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat en het zorgvuldig ruimtegebruik is besloten om de parkeergarage op de locatie Houtwal geheel verdiept te bouwen. Daarmee ontstaat tegelijk de mogelijkheid boven de garage een aantrekkelijke openbare ruimte te realiseren, die aansluit bij de oude functies als bastion.

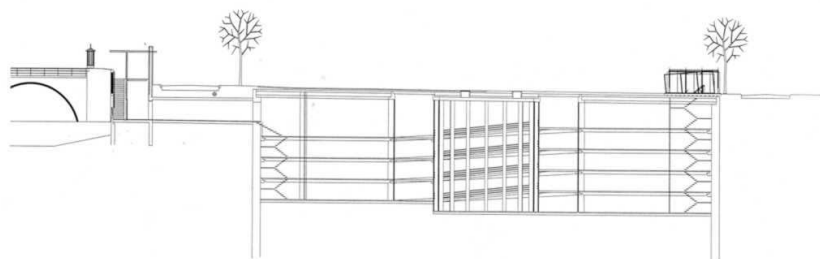
Garage

Voor de parkeergarage zelf dient parkeergarage Ossenmarkt te Groningen als voorbeeld. Het basisidee achter dit ontwerp is de spiraalvorm, die veel moeilijk gemanoeuvrbaar kan voorkomen. Een belangrijk voordeel is verder dat de kolommen, die doorgaans een hindernis vormen in de parkeergarages, nu niet in de weg staan, maar een open 'lichthof' afbakenen en accentueren. De spiraalvorm is in Nederland nieuw ten tijde van de realisering van de garage in Groningen. De Ossenmarktgarage is de derde garage in Europa, die volgens dit principe is gebouwd.



Indeling en toegang (voorbeeld Groningen)

In totaal zal de garage plaats gaan bieden aan 450 parkeerplaatsen. De inrijhoogte is 2,10 m. De routing van de garage is zo, dat het verkeer in principe vooruit rijdt en geen ingewikkelde bochten hoeft te nemen. De binnenring van de spiraal wordt benut om de garage omhoog weer te kunnen verlaten. Daar komt nog bij dat men nu alle parkeerplaatsen passeert in een beweging en niet alle vloeren af hoeft te zoeken naar een parkeerplaats.



Doorsnede (voorbeeld Groningen)

De parkeergarage kent een inwendige diameter van 56 m. Een vide in het midden zorgt voor de lichtinval. De vide wordt afgesloten door een lichtkoepel op het maaiveld (maximaal 3 m hoog). De parkeergarage is voorzien van een hoofdtrappenhuis met twee liften en een trap en een noodtrappenhuis, dat is geprojecteerd tegenover het hoofdtrappenhuis. In de garage komt een beheerdersruimte, die wordt ingericht ten behoeve van permanente bezetting, met de mogelijkheid om vanuit deze ruimte installaties te kunnen bewaken, respectievelijk te besturen. De beheerdersruimte heeft ook een informatiefunctie. De hoogte binnen de parkeergarage bedraagt ten minste 2,35 m en incidenteel minimaal 2,20 m.

Licht

Een belangrijk thema is de verlichting en het comfort. Veel moeite is gestoken in een heldere verlichting. Het kunstlicht is zo geplaatst, dat het als het ware naar beneden uitwaaiert, en ondersteunt overdag het daglicht, dat door de vide heen komt. Dit resulteert ook in een veel ruimer beeld dat men van binnen krijgt; overal heeft men zicht op het open hart van de garage, waardoor het licht van boven naar beneden valt. Op maaiveldniveau vormen de lichtkoepel en de in-uitgang voor voetgangers de enige zichtbare objecten op het terrein. Deze objecten zijn vormgegeven in transparante materialen.



Voorbeelden bouw spiraalgarage

Plein

Voor de Houtwal ligt er met de bouw van deze ondergrondse parkeergarage een kans om de openbare ruimte optimaal kwalitatief in te richten en het bastion weer een plek te geven in de stad. Dit vindt plaats door de vormgeving van het bastion weer te accentueren. Het terrein is verder vooral leeg met alleen de lichtkoepel en de in- en uitgangen voor voetgangers als lage objecten op het terrein.

Hieromheen ontstaat een strak ontworpen terrein waarop gewandeld en gerust kan worden.



*Ontwerp Parkeergarage Houtwal
(impressie)*



*Een open en beleefbare ruimte
(impressie)*



*Ingang van de Parkeergarage Houtwal
(impressie)*



Binnen in de garage (impressie)

Toegang

De toegang naar de parkeergarage vindt plaats vanaf de Vitringasingel. Hiervoor wordt de Vitringasingel voorzien van specifieke uitvoegstroken. De garage is 24 uur uitrijdbaar, maar alleen tijdens winkeltijden inrijdbaar (8-18 uur, 8-21 uur op koopavond). De garage is voor vergunninghouders (maximaal 50) ook 24 uur inrijdbaar.

Gevolgen voor bestaande situatie

De vroegere woning op het Houtwalterrein is gesloopt. Daarnaast zal ten behoeve van de bouw van de garage het nutsgebouw (trafohuis) worden verplaatst en het aanwezige groen worden verwijderd of verplaatst. De inrichting van de Vitringasingel zal ter plaatse worden aangepast.

4.1 Maatschappelijk belang

Het maatschappelijk belang van de parkeergarage bestaat uit de volgende aspecten:

- niet ingrijpen betekent een structureel tekort aan parkeerruimte in de binnenstad met als gevolg meer (vruchteloze) rijbewegingen, fout parkeren en een mindere kwaliteit van leef- en woonomgeving;
- een grote parkeergarage aan de rand van het kernwinkelgebied levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van het winkelgebied en de historische binnenstad;
- naast het toevoegen van nieuwe parkeerplaatsen, dient de garage ook het bestaande bovengrondse parkeren in de binnenstad te verminderen. Het levert daarmee een bijdrage aan het verhogen van de kwaliteit van leef- en woonklimaat;
- met de ondergrondse parkeergarage kan het bastion 'Houtwal' weer worden 'teruggegeven' aan de stad in de vorm van een openbaar park.

Onderbouwing aantal
parkeerplaatsen

Ten aanzien van de eerste drie punten staat de vraag centraal om hoeveel parkeerplaatsen het in totaal zou moeten gaan? Hiervoor is een berekening gemaakt ter verantwoording van de 450 parkeerplaatsen:

- 82 parkeerplaatsen verdwijnen van het Houtwalterrein;
- 81 parkeerplaatsen zijn nodig ten behoeve van bestemmingsplanmogelijkheid in de binnenstad om panden om te zetten in winkels;
- 80 parkeerplaatsen ten behoeve van nieuwbouw winkels in binnenstad;
- 125 parkeerplaatsen ten behoeve van het autoluw maken van de binnenstad.

Dit levert een totale vraag naar parkeerruimte op van (naar boven) afgerond 375 parkeerplaatsen. Omdat deze niet allemaal tegelijk nodig zijn, wordt uitgegaan van een directe behoefte aan 330 parkeerplaatsen. Door aanvullende maatregelen, moet hierbij nog worden opgeteld:

- het verdwijnen van 80 parkeerplaatsen in de Hortusgarage voor winkelend publiek ten behoeve van vergunninghouders;
- het mogelijk verdwijnen van 35 parkeerplaatsen langs de Vitringasingel door een herinrichting van deze weg.

Daarmee komt de totale behoefte aan parkeerplaatsen uit op 445; afgerond 450 parkeerplaatsen. Ongeveer de helft van dit aantal parkeerplaatsen heeft te maken met het vervangen van niet meer (openbaar) toegankelijke parkeerplaatsen, zoals aan de Hortus, de Vitringasingel en de Houtwal zelf.

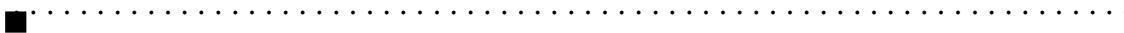
4.2 Cultuurhistorie en archeologie

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven, maakte het Houtwalterrein eeuwenlang deel uit van de stadsverdediging van Harderwijk. Stadsmuren, de Luttekepoort en omwallingen kunnen hier hebben gestaan. Het Houtwalterrein kan dan ook resten bevatten van zowel het complete bastion als van de vroegere toegang tot de stad. Het gebied waar de ondergrondse parkeergarage is voorzien, kan resten bevatten van stadsmuren, eventuele bebouwing erlangs en wellicht resten van het poortgebouw en de stadsgrachten. Voordat de werkzaamheden beginnen, is dan ook archeologisch vooronderzoek noodzakelijk.

Het archeologisch vooronderzoek is in september 2005 door bureau BAAC gestart met ondergrondse peilingen door middel van sonar (rapport 05.230). Vervolgens heeft in de periode van 10 tot en met 18 oktober 2005 een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) door middel van proefsleuven plaatsgevonden. Uit het veldwerk zijn voorlopige interpretaties opgedaan. Het vondstmateriaal dat naar boven is gekomen tijdens het veldwerk, is nog niet bekeken en beschreven. Nadat het vondstmateriaal is beschreven, kunnen de interpretaties aangepast en/of aangescherpt worden. De beschreven resultaten zijn daarom de voorlopige resultaten, waarvan hieronder de conclusie en aanbevelingen zijn overgenomen.

Conclusie IVO

Op het terrein van de toekomstige parkeergarage op de Houtwal zijn tijdens het IVO geen aanwijzingen gevonden voor de ligging en de aard van de bastionmuren en wallichamen. Wel zijn in diverse sleuven, werkputten 1, 2 en 4, pakketten grijs gemengd grof zand aangetroffen, die te interpreteren zijn als bastionvulling: een ophogingspakket dat is opgebracht nadat de bastionmuren en wallichamen zijn opgetrokken. Onder deze bastionvulling zijn, in dezelfde sleuven, takkenbossen aangetroffen in het vlak. Deze hebben mogelijk gediend om drassig terrein begaanbaar te houden. Het is zeer goed mogelijk, dat de takkenbossen en de houten palen als aanplamping zijn gebruikt langs de oever van een beek, die hier volgens oude kaarten gelopen moet hebben. In werkput 6 zijn houtstructuren aangetroffen, waarvan de functie niet duidelijk is. Het ontbreken van aan het bastion te relateren muurwerk en wallichamen



in de werkputten 1, 2 en 6, duidt erop dat het IVO en waarschijnlijk ook de nieuwbouwplannen, geheel binnen het bastion zijn gelegen.

In de werkputten 3 en 5 zijn restanten aangetroffen, die te relateren zijn aan de middeleeuwse verdedigingswerken. Het betreft sporen van meerdere grachten en dik muurwerk die mogelijk onderdeel zijn geweest van de voorpoort van de Luttekepoort. Het is echter niet duidelijk hoe de grachten en het muurwerk zich verhouden tot de Luttekepoort.

Aanbevelingen IVO

Op basis van de voorlopige resultaten van het IVO door middel van proefsleuven, is het aan te bevelen een vervolgonderzoek op het noordoostelijk deel van het terrein plaats te laten vinden (zie afbeelding op pagina 21), mede omdat de bodemingrepen ten behoeve van de parkeergarage zich niet beperken tot het huidige parkeerterrein, maar zich uitstrekken tot halverwege de openbare weg en het braakliggende terrein. De volgende aspecten kunnen hierdoor nader onderzocht worden:

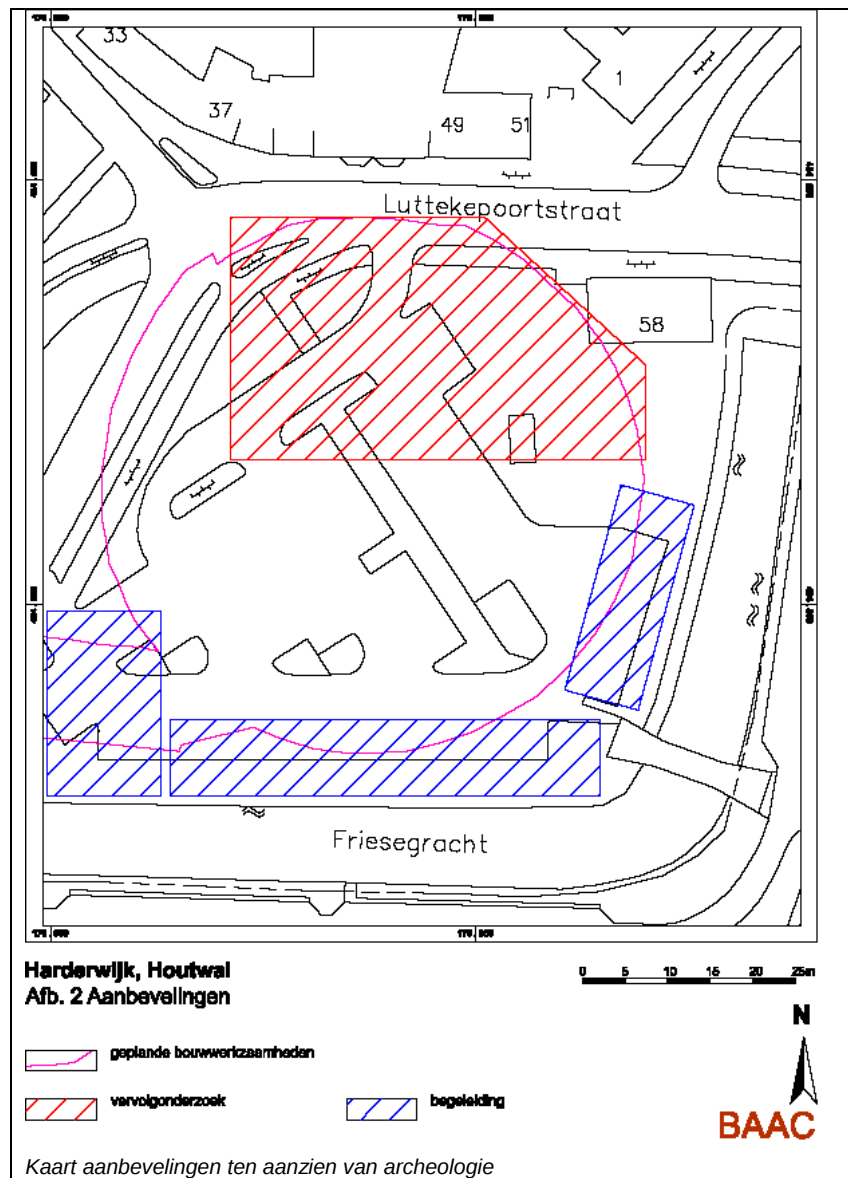
- de relatie tussen het aangetroffen muurwerk (in werkput 5) en de grachten (in werkput 3) onderling en, zo mogelijk ook, in relatie tot de (voorpoort van de) Luttekepoort. Momenteel is er nog geen zicht op deze relatie;
- de functie van de houten structuren (in werkput 6). Mogelijk bevinden zich op dit deel van het terrein nog restanten van muurwerk en wallichamen van het bastion.

Dit vervolgonderzoek kan plaatsvinden, nadat de bestrating is weggehaald en er geen kabels en leidingen meer in de grond aanwezig zijn.

Wanneer er nog muurwerk en wallichamen van het bastion aanwezig zijn in de bodem, zal dit zich mogelijk ook bevinden tussen de aangelegde werkputten 1 en 2 en de Friesegracht en mogelijk ook ter hoogte van de westelijke oprit van het parkeerterrein. Het is voor het lokaliseren van de bastionlichamen aan te bevelen, om de aanleg van de garage archeologisch te laten begeleiden.

Op het zuidelijk deel van het terrein zijn voornamelijk ophogingspakketten en takkenbossen aangetroffen. Een vervolgonderzoek op deze locatie zou geen nieuwe informatie opleveren. Vervolgonderzoek is op dit deel van het terrein dan ook niet noodzakelijk.





4.3 Watertoets

Algemeen

De toekomstige parkeergarage Houtwal is gesitueerd naast een aanwezige watergang: de Friesegracht. Het Waterschap Veluwe is hiervan waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheerder. Met het Waterschap Veluwe en de Provincie Gelderland is overleg gepleegd ten aanzien van de parkeergarage Houtwal in het kader van de watertoets.

Uit het vooronderzoek naar de waterhuishouding voor de parkeergarage volgde een bemalingsadvies, waarin wordt aangegeven dat de meest logische keuze voor de aanleg van de parkeergarage een combinatie van diepwanden en onderwaterbeton



is. Deze methode is als uitgangspunt aangehouden voor de verdere uitwerking van het waterstructuurplan.

Permanente effecten

In het vooronderzoek in het kader van de aanbesteding is de verwachting uitgesproken, dat een mogelijke stijging of daling van het grondwater ten gevolge van de parkeergarage gering zal zijn. De parkeergarage vormt een blokkade voor de grondwaterstroming in de ondergrond. Aan de bovenstroomse zijde kan enige opstuwing plaatsvinden, terwijl benedenstrooms een lichte daling kan optreden. Vanwege de hoge doorlatendheid van de bodem ter plaatse worden hiermee echter geen problemen verwacht.

Grondwater

De boorprofielen en TNO gegevens wijzen op een gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) van meer dan 1,50 m –mv. Deze grondwaterstanden geven geen aanleiding voor extra maatregelen ten behoeve van de aanleg van eventuele wegen naar de parkeergarage. Er wordt ruimschoots aan de ontwateringseisen voldaan. Ook wanneer met een grondwaterstijging rekening wordt gehouden in verband met de toekomstige situatie in de Randmeren, wordt er nog aan deze eisen voldaan. Het uiteindelijke effect zal ook klein zijn, aangezien de Friese gracht naast de parkeergarage dit effect zal dempen, door het vaste peil van NAP 1,45 m en in de toekomst NAP 1,30 m, dat hier wordt gehanteerd. Dit peil ligt 2,00 m onder maaiveld. Het gebied ligt eveneens vlakbij de grondwaterfluctuatietoneel. In de toekomst wordt, in verband met het veranderende klimaat en het stopzetten van onttrekkingen, een mogelijke stijging van de grondwaterstanden van maximaal 0,80 m verwacht. Het uiteindelijke effect van de fluctuatietoneel zal ook klein zijn, aangezien de Friese gracht ook dit effect zal dempen.

Met de bouw van de parkeergarage zal een deel van het aquifer afgesloten worden. Uit het vooronderzoek naar de waterhuishouding bleek echter, dat het effect op de grondwaterstanden en stroming gering zal zijn. De provincie verwacht dat, gezien de opbouw van de ondergrond, er na realisatie geen blijvende wijziging van de stand en stroming van het grondwater rondom de parkeergarage zal optreden. Echter uit praktijkervaringen bij de aanleg van de Lagune bij het Dolfinarium is gebleken, dat de grondwaterstanden toch enigszins kunnen stijgen bij een afsluiting van deze aquifer. De grondwaterstanden in het gebied zijn echter laag, waardoor een lichte stijging niet tot problemen zou moeten leiden met betrekking tot de ontwatering. De provincie beveelt aan, toch nader onderzoek uit te voeren, zodat wellicht meer gezegd kan worden over de te verwachten stijging. Te denken valt aan het analyseren van grondwaterstandreeksen bij gelijksoortige bouwprojecten (tunnels) voor en na de realisatie. Ook voor deze permanente effecten is het



■
door de provincie gewenste monitoringsysteem van belang. Tevens kunnen maatregelen uitgewerkt worden, die getroffen kunnen worden indien de stijging toch te groot wordt (bijvoorbeeld drainage). Deze maatregelen zullen worden getroffen tijdens de bouw.

Ophoging boven de parkeergarage

Boven de parkeergarage is gepland een grondophoging van 0,50 m te realiseren, alwaar een groenvoorziening aangelegd zal gaan worden. Het dak van de parkeergarage komt op dezelfde hoogte als het huidige maaiveld. De grondophoging zal dus 0,50 m boven het huidige maaiveld uitkomen.

Er bestaat een kans dat in natte perioden water boven de parkeergarage blijft staan en er schijngrondwaterstanden ontstaan. De benodigde ontwatering van een halve meter voor groenvoorzieningen zal dan niet meer gehaald worden. In droge perioden kan het omgekeerde optreden. Het grondwater stroomt langs het dak naar de zijkanten en infiltreert daar dieper de bodem in. De bodemlaag boven de parkeergarage droogt hierdoor uit. De groenvoorziening kan in natte tijden veel te drassig worden en in droge tijden blijft een droge dorre voorziening over. Met de aanleg zal, om verdroging of vernatting tegen te gaan, een constructie/technische oplossing bedacht moeten worden, die bovengenoemde effecten tegen gaat.

Riolering en infiltratie

Het plangebied ligt in een gebied waarvan de bestaande wegen zijn voorzien van een gemengd rioolstelsel. Het afvalwater van de omgeving en het van daken, wegen en parkeerplaatsen afstromende regenwater worden in één buizensysteem in de openbare weg ingezameld en afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI).

Voor de toekomstige situatie dient het vuile afvalwater (DWA) te worden aangesloten op de riolering en te worden afgevoerd naar de rwzi. De mogelijkheden van afkoppelen van regenwater dienen te worden onderzocht. Op deze manier kan zoveel mogelijk regenwater direct in het gebied worden 'vastgehouden' en de afvoer naar de rwzi worden beperkt. Het regenwater kan door middel van bodempassage in de groene omwalling naar het grondwater infiltreren. Indien niet voldoende oppervlak aan groen voorhanden is, kan, door middel van het aanbrengen van ondergrondse voorzieningen, aanvullende infiltratie plaatsvinden.

Conclusie

In de gebruikersfase kan de parkeergarage een opstuwend effect hebben op de grondwaterstanden. Van de stijging en eventueel daling aan de benedenstroomse zijde wordt verwacht, dat deze gering is. De

provincie beveelt nader onderzoek aan, zodat wellicht meer gezegd kan worden over de te verwachten stijging. Te denken valt aan het analyseren van grondwaterstandreeksen bij gelijksoortige bouwprojecten (tunnels, lagune, et cetera) voor en na de realisatie. Ook voor deze permanente effecten is het al eerder genoemde monitoringssysteem van belang.

De gemeente heeft aangegeven dat de DWA-afvoer van de parkeergarage inclusief lekwater, inloopwater vanuit de inritten en water dat vanaf de auto's komt, ingezameld dient te worden en op het gemengde riool in de Luttekepoortstraat dient te worden aangesloten.

De waterhuishouding in de opgebrachte grond boven de parkeergarage is een aandachtspunt. Een technische oplossing dient er voor te zorgen dat verdroging en vernatting hier minder gemakkelijk kunnen plaatsvinden.

Het Waterstructuurplan Parkeergarage Houtwal waarin de situatie is geanalyseerd en bovenstaande bevindingen zijn opgenomen, is aan het Waterschap Veluwe voorgelegd en deze heeft geen opmerkingen ten aanzien van het plan.

4.4 Bodem

Voor het bestemmingsplan moet inzichtelijk zijn gemaakt dat de bodem geen beperkende factor is voor de haalbaarheid van het plan. Arcadis heeft op 17 juni 2005 een milieukundig bodemonderzoek Houtwal uitgevoerd onder nummer 110302/OF5/1L4/001261.

In het rapport wordt geconcludeerd dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor wijzigen van de bestemming. Bij graafwerkzaamheden in de toekomst moet wel rekening worden gehouden met de mogelijke beperkte hergebruiksmogelijkheden voor de (licht verontreinigde) grond. Onderzoek moet dan voor hergebruik conform het bouwstoffenbesluit plaatsvinden.

Voor een deellocatie wordt, op een plek waar historische informatie op het moment van veldonderzoek niet voor handen was, nog beperkt aanvullend onderzoek verricht. Er wordt verwacht dat de consequenties hiervan ook beperkt zullen zijn.

4.5 Verkeer en parkeren

Realisatie van een parkeergarage aan de Houtwal heeft een directe invloed op het verkeer. Dit uit zich vooral in de verkeersaantrekkende werking van de garage. Om de parkeergarage goed te laten functioneren, dient de infrastructuur in de nabijheid van de garage te

worden aangepast. Om uitspraken te kunnen doen over bijvoorbeeld de lengte van opstelstroken en de (invloeden op de) luchtkwaliteit, was het van belang de verkeersintensiteiten in de toekomst te bepalen en de voorziene productie van de parkeergarage te berekenen.

De intensiteiten van de wegen (in beide richtingen) zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Uitgangspunt: Verkeersmodel Harderwijk (DHV2000) met autonome groei DHV 2015

		avondspitsuur intensiteit mvt per avondspitsuur				etmaal intensiteit mvt/24 uur		
		2000	2015	2015		2000	2015	2015
		DHV	autonome groei	p-kelder	Houtwal		autonome groei	met parkeerkelder
Vitringasingel	2	369	424	120	544	3690	4244	5444
Lutkekepoortstraat	2	698	803	84	887	6980	8027	8867
Selhorstweg	2	887	1064	67	1132	8870	10644	11316
Verkeersweg	3	1232	1602	14	1615	12320	16016	16150
Friesegracht	2	15	18	0	18	150	180	180

4.6 Akoestische aspecten

Om te beoordelen of een parkeergarage op deze locatie akoestisch inpasbaar is, met in acht name van een goede ruimtelijke ordening, heeft de gemeente Harderwijk akoestisch onderzoek laten uitvoeren. Het onderzoek is uitgevoerd door Arcadis (rapport, d.d. 1 december 2005, nummer 110623/CE5/172/000306).

In het akoestisch onderzoek is beoordeeld wat de milieugevolgen van de Parkeergarage zullen zijn. Dit in het kader van de Wet milieubeheer. Daarnaast is onderzocht of door de parkeergarage een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder ontstaat op de omliggende wegen. Dit is het geval wanneer er een toename van meer dan 2 decibel op de gevel ontstaat.

Daarbij wordt opgemerkt dat voor de belangrijkste omliggende wegen (Vitringasingel, Lutkekepoortstraat) een 30 km/uur-snelheidsregime geldt.

Wet milieubeheer

Wanneer de parkeergarage in werking is zal deze onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer vallen. In eerste instantie heeft een inrichting een milieuvergunning nodig, deze vergunningplicht wordt opgeheven op het moment dat de inrichting onder een Besluit valt. De verwachting is dat met de huidige opzet van de parkeergarage de inrichting onder de werkingssfeer van het Besluit Opslag en transport bedrijven Wet milieubeheer zal vallen. In dit besluit zijn standaard geluidsnormen vastgelegd voor het Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en de maximale niveaus. Voor het Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau geldt een norm van

50 dB(A) etmaalwaarde. Voor het maximale niveau gelden de normen van 70, 65 en 60 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode.

Omdat de Besluiten op grond van de Wet milieubeheer binnen korte termijn herzien worden is nu nog niet duidelijk welke normen precies als standaard gaan gelden en of de inrichting een vergunning nodig heeft.

In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de situatie dat een milieuvergunning nodig is.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

De parkeergarage grenst aan een aantal woningen die geluidsgevoelige bestemmingen zijn. Voor de woningen aan de Doelenstraat en de Luttekepoortstraat is in de 'Nota Geluidbeleid binnenstad Harderwijk' vastgelegd, welke geluidsnormen gelden. De grenswaarden voor deze woningen bedragen 47, 42 en 33 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode.

De woningen aan de Friesegracht liggen in een omgeving die volgens de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening' getypeerd kan worden als een 'Rustige woonwijk in een stad'. De richtwaarden voor een dergelijk gebied bedragen 45, 40 en 35 dB(A) voor de dag-, avond, en nachtperiode. Afwijking van deze richtwaarden is mogelijk op basis van een bestuurlijk afwegingsproces.

Uit de berekeningen blijkt dat op twee adressen aan de Doelenstraat niet voldaan kan worden aan de avondnorm van 42 dB(A). Op deze woningen wordt de grenswaarde met 1 decibel overschreden.

Daarnaast blijkt dat op vier adressen aan de Friesegracht in de avondperiode niet aan de richtwaarde uit de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening' kan worden voldaan. De grootste overschrijding vindt plaats op de woning Friesegracht 21, namelijk 4 decibel.

De overschrijdingen treden alleen op tijdens koopavonden.

Met name tijdens de koopavonden zal het achtergrondniveau van het omgevingsgeluid hoger liggen. Bij vergunningverlening kan voor de koopavonden afgeweken worden van de gebiedstypering 'Rustige woonwijk in een stad'.

Bureau Arcadis heeft ook onderzocht welke maatregel nodig is om aan de richtwaarde te voldoen. Hieruit komt naar voren dat het plaatsen van een 1,50 m hoog absorberend scherm aan de westzijde van de hellende weg, de geluidsbelasting terug kan dringen tot de richtwaarden.

Dit scherm zal het grootste effect hebben daar waar de hellende weg het maaiveldniveau bereikt. Vanuit verkeerskundig oogpunt is het echter niet toegestaan, om een scherm van 1,5 m aansluitend op de

■
Vtringasingel te hebben. Verkeer vertrekkend vanuit de garage zal zo het zicht ontnomen worden op de Vtringasingel.

In het ontwerp van de garage is wel een grondwal gesitueerd ten westen van de hellende weg. Deze zal een hoogte krijgen van 4,60 m boven NAP. Hiermee wordt ook afscherming bereikt.

Maximale niveaus

Weliswaar blijkt uit het akoestisch onderzoek dat er een overschrijding optreedt ten opzichte van de streefwaarde, maar de berekende maximale niveaus vallen ruim binnen de maximale grenswaarden van 70, 65 en 60 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode. Volgens jurisprudentie geeft dit voldoende bescherming voor de leefomgeving.

Conclusie

Zowel in de situatie dat de inrichting vergunningplichtig is als wanneer het onder het Besluit opslag en transport bedrijven valt, is de inrichting inpasbaar in de omgeving en kan aan landelijk geaccepteerde normen voldoen. Door het plaatsen van een grondwal langs de zijde van de in – en uitrit, zal in de praktijk extra afscherming bereikt worden.

Reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder

Volgens de Wet geluidhinder is sprake van een reconstructie wanneer door wijzigingen de geluidsbelasting op een gevel met 2 decibel of meer toeneemt.

Uit de berekening blijkt dat op geen enkele woning binnen de invloedssfeer van de parkeergarage een toename van de geluidsbelasting van meer dan 2 decibel zal ontstaan. Weliswaar neemt het aantal verkeersbewegingen op de wegen in het jaar 2016 toe ten opzichte van nu, maar aangezien de maximale snelheid nu en in de toekomst op deze wegen 30 km/uur bedraagt, is er geen sprake van een reconstructie.

4.7 Luchtkwaliteit

NSL/NIBM

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. De uitvoeringsregelingen zullen naar verwachting begin 2008 gereed zijn.

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

■
Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, moeten nog worden vastgelegd in de AMvB-nibm.

Interimperiode

Eenzijds is de wet in werking getreden, anderzijds is er nog geen sprake van een definitief vastgesteld NSL. Deze interim-periode zal naar verwachting voor geheel 2008 gelden. Tijdens deze periode geldt dat nieuwe projecten moeten voldoen aan de grenswaarden. De parkeergarage Houtwal wordt begrensd door de Vitringasingel, de Luttekepoortstraat en de Friesegracht. De belangrijke ontsluitingswegen zijn de Luttekepoortstraat, de Bleek en de Selhorstweg.

Onderzoek parkeergarage Houtwal

Bureau Cauberg-Huygen heeft onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in relatie tot de ontwikkeling van de Parkeergarage Houtwal (rapport nr 20081009-01, 20 juni 2008, rapport als bijlage toegevoegd).

Al in 2005 is de luchtkwaliteit beoordeeld en deze is vervolgens geactualiseerd op grond van de gewijzigde regelgeving voor luchtkwaliteit.

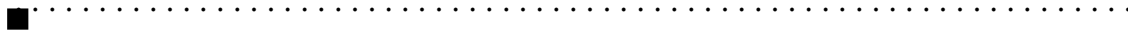
Uit het onderzoek blijkt dat de extra concentratie (zowel fijn stof als stikstofdioxide) ten gevolge van de parkeergarage beperkt blijft tot 0,01%. Er wordt in alle situaties voldaan aan de grenswaarde. Er is vanuit luchtkwaliteit geen belemmering voor de realisatie van de parkeergarage.

4.8 Flora en fauna-onderzoek

Als bijlage is het Advies Flora- en faunaonderzoek Parkeergarage Houtwal opgenomen (d.d. 12 juni 2008). Hieruit volgen onderstaande conclusies.

Gebiedsbescherming

Beschermde gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur liggen op voldoende afstand van het plangebied en zijn hiervan gescheiden door bebouwing en infrastructuur. Gezien de aard van de ingrepen zijn geen negatieve effecten te verwachten. Voor deze activiteit is daarom geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet nodig. De activiteit is op het punt van de gebiedsbescherming van de Ecologische Hoofdstructuur niet in strijd met het streekplan.



Deze conclusie moet bij de besluitvorming in het kader van de planologische procedure, wat betreft de Natura 2000-gebieden, worden betrokken.

Soortenbescherming

Ten aanzien van de soortenbescherming zijn vijf aspecten (van belang in de verdere procedure) in acht genomen:

- nadere inventarisatie;
- niet bedreigde waarden;
- bescherming vogels;
- vrijgestelde soorten;
- ontheffingen.

Nadere inventarisatie

Van alle soortgroepen is een voldoende beeld ontstaan. Nader onderzoek is niet nodig. Een aandachtspunt is de lichtintensiteit boven de Friesegracht. Indien deze zal toenemen, is aanvullend onderzoek naar aanwezigheid van een vaste vliegroute van de meervleermuis noodzakelijk. Vooralsnog is dit niet nodig, aangezien de verwachting is dat de lichtintensiteit af zal nemen, doordat aanwezige lantaarnpalen in het plangebied verdwijnen en nieuwe meer naar de doorgaande weg verschoven worden.

Niet bedreigde waarden

Van de volgende soortgroepen worden geen verbodsbepalingen overtreden in het plangebied:

- vaatplanten;
- reptielen;
- dagvlinders;
- libellen;
- overige.

Bescherming vogels

Alle vogelsoorten (uitgezonderd exoten) zijn beschermd. Men kan er in dit plangebied van uitgaan, dat geen verbodsbepalingen worden overtreden tijdens de aanlegfase, als buiten het broedseizoen wordt gewerkt of als voor het broedseizoen wordt begonnen en de werkzaamheden continu voortduren. Als de werkzaamheden voor het broedseizoen worden gestart en continu voortduren, zullen broedvogels een rustiger broedplaats (op enige afstand) zoeken en niet door de werkzaamheden worden gestoord. Opgaand groen zal altijd buiten het broedseizoen moeten worden verwijderd. Voor het broedseizoen wordt in het kader van de Flora- en faunawet geen standaardperiode gehanteerd. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen van ongeveer 15 maart tot 15 juli loopt. In het plangebied is voor geen enkele soort de goede staat van instandhouding in het geding.



Vrijgestelde soorten

In het plangebied komen enkele beschermde soorten voor in de groepen amfibieën en zoogdieren, die worden verstoord door de werkzaamheden. Deze staan in tabel A. Voor deze soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Voor versterking van deze soorten hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden

Tabel A: Soorten in het plangebied waarvoor een vrijstelling geldt

Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam
Egel	<i>Erinaceus europaeus</i>
Gewone bosspitsmuis	<i>Sorex araneus</i>
Tweekleurige bosspitsmuis	<i>Sorex coronatus</i>
Dwergspitsmuis	<i>Sorex minutus</i>
Huisspitsmuis	<i>Crocidura russula</i>
Bosmuis	<i>Apodemus sylvaticus</i>
Gewone pad	<i>Bufo bufo</i>
Bruine kikker	<i>Rana temporaria</i>
Kleine watersalamander	<i>Triturus vulgaris</i>

Ontheffingen

Voor het uitvoeren van de plannen is geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet nodig. Een voorwaarde is echter dat er door de ontwikkelingen geen toename van de lichtintensiteit boven de Friesegracht op zal treden. Dit lijkt echter, zoals eerder beschreven, niet het geval

4.9 Groen

Voor het aanwezige groen in de vorm van bomen is een boomonderzoek uitgevoerd, waarin gekeken is naar de gesteldheid van de bomen en de mogelijkheid om bomen te verplaatsen of te behouden. Op basis van dit onderzoek wordt voorgesteld, de vier karakteristieke linden langs de Friesegracht te handhaven. Daarnaast komen 11 bomen (4 linden en 7 platanen) in aanmerking om te worden verplaatst. De overige bomen (waaronder essen, acacia's, lindes en iepen) zullen worden gekapt.

4.10 Milieu

Externe veiligheid

Parkeergarages vallen niet onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). De parkeergarage zal ook gebruikt worden door auto's met een LPG-installatie. Dit zijn echter geen objecten waarbij externe veiligheid een rol speelt. Het opstellen van een risicoanalyse (QRA) is hier dan ook niet nodig.

Daarnaast kunnen parkeergarages onder invloed staan van externe veiligheidsbronnen. De parkeergarage ligt niet binnen het invloedsgebied van risicovolle objecten zoals LPG-tankstations, de

■
A28 of de spoorlijn. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico
behoeven om die reden niet in beeld gebracht te worden.

Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico leveren geen
belemmeringen op voor het bestemmingsplan Parkeergarage
Houtwal.

4.11 Kabels & leidingen

Binnen het plangebied zijn drinkwaterleidingen gelegen. Als gevolg
van de aanleg van de parkeergarage dienen leidingen geheel of
gedeeltelijk verlegd of vervangen te worden.

In het betreffende gebied ligt een gasinfrastructuur van NUON. Ook
liggen er meerdere kabels voor de elektriciteitsvoorziening en is er
een nutsgebouw aanwezig. De ligging van deze kabels, leidingen en
nutsgebouw zijn bekend en zullen in overleg met de betrokken
beheerders worden verplaatst/verlegd.

5.1 Planmethodiek

In dit onderdeel van de toelichting wordt nader ingegaan op de wijze waarop voor het plangebied gewenste ruimtelijke ontwikkeling juridisch gezien is vastgelegd. De juridische vorm is die van een gedetailleerd flexibel bestemmingsplan, overeenkomstig de mogelijkheden die de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de ruimtelijke ordening '85 bieden. Gedetailleerd betekent in het onderhavige plan, dat de functie van de parkeergarage expliciet is vastgelegd door middel van een aanduiding binnen de bestemming 'Verkeer'. Flexibel is de wijze waarop de nadere vormgeving en de inrichting plaats kan vinden binnen de bestemming.

5.2 Plankaart en voorschriften

Er is op de plankaart en in de voorschriften één bestemming gehanteerd. Dit is de bestemming 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn alle functies toegestaan in relatie tot verkeer, zoals wegen, voet- en fietspaden, verkeersvoorzieningen, maar ook groenvoorzieningen en openbare nutsvoorziening. Alleen daar waar de aanduiding 'Parkeergarage' is neergelegd, is een ondergrondse parkeervoorziening toegestaan. De diepte van deze garage mag niet meer dan 25 m bedragen, terwijl voor daaraan gerelateerde bebouwing op de begane grond een maximale hoogte van 6 m is toegestaan. Waar de ontsluiting van de parkeergarage is gedacht is indicatief aangegeven met de aanduiding 'ontsluiting'.

Verder kent het plan nog een dubbelbestemming 'Beschermd dorpsgezicht/stadsgezicht'. Dit om de cultuurhistorische en architectonische waarden in stand te houden. Met de instandhouding van de betreffende waarden in het gebied is in het plan rekening mee gehouden.

De gemeenteraad heeft ingestemd met een nieuwe aanbesteding van de Houtwalgarage en daarvoor een bestemmingsreserve gevormd met een bepaald plafondbedrag. Met de aanbesteding van de parkeergarage zal worden aangegeven dat binnen dit plafondbedrag zal moeten worden gebleven voor inschrijving. Daarmee is de komst van de Houtwalgarage in financieel opzicht gegarandeerd.

7.1 Inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal heeft van 10 februari 2006 tot en met 23 maart 2006 ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn geen inspraakreacties ontvangen. Wel is er een reactie buiten de inspraaktermijn binnengekomen. Met deze insprekers is contact gezocht en heeft mondeling een toelichting plaats gevonden. De reactie van insprekers heeft verder geen gevolgen gehad voor het plan. Het inspraakverslag is opgenomen in bijlage A.

7.2 Overleg

In de periode februari-maart 2006 konden de vaste overlegpartners ex artikel 10 Bro op het voorontwerp-bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal reageren. Van de volgende instanties is een reactie binnengekomen:

- Vitens Gelderland;
- Provincie Gelderland;
- VROM-Inspectie;
- KPN;
- Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland;
- Brandweer Harderwijk;
- Kamer van Koophandel Veluwe en Twente;
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
- Nederlandse Gasunie;
- Waterschap Veluwe;
- Connexxion.

De reacties en het commentaar hierop is opgenomen in bijlage B. De binnengekomen reacties hebben tot de volgende wijzigingen in het plan geleid.

- enkele wijzigingen ten aanzien van de toelichtende teksten en uitkomsten van geactualiseerd luchtkwaliteitonderzoek en actualisatie flora- en faunaonderzoek.

7.3 Ambtelijke wijzigingen

Ten opzichte van voorontwerp

Ten opzichte van het voorontwerp-bestemmingsplan zijn de volgende ambtelijke wijzigingen in het plan doorgevoerd:

-
- de bestemming Verblijfsdoeleinden is gewijzigd in Verkeer en doet daarmee meer recht aan doorgaande karakter (Vitringasingel) en daaraan verbonden voorzieningen;
 - de onderzoeken ten aanzien van ecologie en luchtkwaliteit zijn geactualiseerd;
 - de omvang van de parkeergarage is aan de noordzijde licht gewijzigd. Dit om beter aan te sluiten op het ontwerp.

Ten opzichte van Ontwerp

Ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan hebben geen ambtelijke wijzigingen doorgevoerd.

7.4 Zienswijzen

Het bestemmingsplan heeft van 8 augustus tot en met 18 september ter inzage gelegen. Er zijn twee zienswijzen ingediend. Deze hebben niet geleid tot wijzigingen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is ongewijzigd vastgesteld. In bijlage C is het reactiedocument zienswijzen opgenomen.

■

Bijlagen

..... .

■

Bijlage A Inspraakreacties

.....

■

gemeente harderwijk



**Eindverslag inspraak
Voorontwerpbestemmingsplan
Parkeergarage Houtwal**

versie: 09-06-2008

.....

1. **Waarom inspraak?**

Inspraak bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen en de herziening daarvan is verplicht op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 6a). Daartoe is door de gemeente een speciale verordening in het leven geroepen. Deze Inspraak- en participatieverordening geeft bepalingen over onder meer de inspraakprocedure. Voor belanghebbenden ligt deze verordening ter inzage of is te zien via de website van de gemeente (www.harderwijk.nl onder 'Verordeningen').

Ruimtelijk beleid krijgt met name gestalte via het voorbereiden, opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan is voor de burger een bindende regeling: afwijkend gebruik is verboden en diverse vergunningen (waaronder de bouwvergunning) worden getoetst aan het bestemmingsplan. Daarom is een bestemmingsplanprocedure met diverse waarborgen omkleed: belanghebbenden kunnen in diverse stadia van de procedure (wederom) hun mening kenbaar maken. Provinciale goedkeuring is een vereiste. Mocht desondanks de overheid een bestemmingsplan tot stand brengen dat op bezwaren stuit dan kan het oordeel van de hoogste bestuursrechter (de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) voor een onafhankelijk eindoordeel worden ingeschakeld. Inspraak is dus in meer dan één opzicht pas de eerste officiële ronde. Hierna volgen nog de volgende stappen:

Stappen in de procedure	Bevoegd orgaan	Mogelijkheid tot reageren:
Ontwerp-bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd.	Burgemeester en wethouders.	Er kunnen zienswijzen worden ingediend bij de gemeenteraad.
Vaststelling bestemmingsplan	Gemeenteraad beslist.	Er wordt tevens een beslissing genomen op de ingediende zienswijzen.
Vastgesteld bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd.	Burgemeester en wethouders	Er kunnen bedenkingen worden ingediend bij de provincie.
Goedkeuring van het bestemmingsplan.	Gedeputeerde staten van Gelderland.	Er wordt tevens een beslissing genomen op de ingediende bedenkingen.
Goedgekeurd bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd.	Burgemeester en wethouders.	Er kan beroep worden ingesteld bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.
Beslissing op beroep.	De afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State.	Na deze beslissing is het bestemmingsplan onherroepelijk.

2. **Waarom een bestemmingsplan voor het Houtwalterrein?**

Het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad voor zowel bezoekers als voor bewoners en werkers is nu ontoereikend. Ter verlaging van deze parkeerdruk en ter verhoging van de woon- en verblijfskwaliteit van de binnenstad zijn nieuw (ondergronds) gebouwde parkeervoorzieningen nodig. Deze parkeervoorzieningen zijn bedoeld voor het winkeland publiek. Om de afstand tussen garage en winkelvoorzieningen zo beperkt mogelijk te houden, is daarbij gezocht naar een locatie in de historische stadszoo.

Vanaf 1999 is concreet gewerkt aan de realisatie van een bovengrondse parkeergarage in combinatie met winkels en woningen op het Houtwalterrein. Mede gezien de historische waarde van het gebied besluit het college van Harderwijk eind 2002 ook te kijken naar een concept met een ondergrondse parkeergarage, waarbij het 'dak' als park wordt ingericht. Dit concept zou meer recht doen aan het oude bastion. Hiervoor is in 2003 een zogenoemde

quick-scan uitgevoerd, waarbij parkeergarage Ossenmarkt in Groningen als voorbeeld heeft gediend. Het Houtwalterrein kwam daarbij als beste locatie naar voren.

3. **Inspraakprocedure.**

De inspraakprocedure ziet er als volgt uit:

- zo goed mogelijk omschrijven van het beleidsvoornemen (in dit geval het voorontwerp-bestedingsplan met 1 plankaart, voorschriften en de daarbij behorende toelichting).
- in principe voor dit plan de ruimst mogelijke inspraak verlenen. Dit betekent dat er niets wordt bepaald omtrent de mate waarin en de voorwaarden waaronder de insprekers invloed op het beleidsvoornemen kunnen uitoefenen. Vanzelfsprekend zijn (in dat geval) wel de voorwaarden van de Inspraak- en participatieverordening van toepassing. Die worden hieronder - voorzover nodig - dan ook nog eens genoemd.
- voorafgaande aan de terinzagelegging vindt kennisgeving plaats in de Stadsomroeper en/of op ander geschikte wijze. In de praktijk komt dit neer op een officiële publicatie in genoemd huis aan huisblad, zo nodig/mogelijk aangevuld met een redactioneel stukje hierover op de gemeentepagina in dit periodiek.
- de kennisgeving - als bedoeld onder c - vermeldt in ieder geval:
 - * de zakelijke inhoud van het beleidsvoornemen;
 - * dat alle op het beleidsvoornemen betrekking hebbende stukken (3 plankaarten, voorschriften, toelichting) vier weken ter inzage liggen in de stadswinkel;
 - * dat de mogelijkheid wordt geboden aan ingezetenen en aan in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen om gedurende vier weken schriftelijk inspraak te leveren onder vermelding van de juiste adressering;
 - * dat de mogelijkheid wordt geboden aan ingezetenen en aan in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen gedurende vier weken mondeling inspraak te leveren door contact op te nemen met een met naam, telefoonnummer en te bereiken uren genoemde ambtenaar (in dit geval de projectleider of de projectassistente).
- de inspraaktermijn eindigt niet voor de laatste dag van terinzagelegging.
- van de mondelinge inspraak wordt een verslag gemaakt (toe te zenden aan inspreker waarbij mogelijkheid wordt geboden op- en aanmerkingen binnen bepaalde termijn te melden; zo niet: verslag zal worden aangemerkt als definitieve inspraakreactie).
- opmaken eindverslag conform procedure inspraakverordening.
- concepteindverslag voorleggen voor advies aan de functionele raadscommissie (openbare vergadering) met zoals te doen gebruikelijk: openbare aankondiging van deze vergadering, uitnodiging insprekers en spreekrecht voor burgers tijdens deze vergadering (inmiddels is het voorstel gedaan om deze werkwijze te veranderen; mocht ten tijde van het opmaken van dit concept al tot een verandering van deze werkwijze zijn besloten dan zal op een andere wijze met de insprekers van gedachten moeten worden gewisseld. Alsdan is het goed onder voorzitterschap van (een vertegenwoordiging van) uw college een bijeenkomst te beleggen).
- vaststelling inspraakverslag door bevoegd orgaan (burgemeester en wethouders). Ter kennisgeving aan gemeenteraad. Eveneens een exemplaar naar alle insprekers en kennisgeving in de Stadsomroeper met vermelding van:
 - plaatsing van het inspraakverslag op lijst ingekomen stukken gemeenteraad, het aangeven van het beklagrecht volgens de Inspraak- en participatieverordening onder het aangeven van de termijn hiervoor (uiterlijk vier weken na afloop van de inspraakprocedure). Termijn klachtrecht gaat lopen de dag na de advertentie als bedoeld onder 6j.



- Publicatie van de vaststelling van het inspraakverslag met vermelding van het klachtrecht. Het inspraakverslag ligt gedurende de periode van dit klachtrecht ter inzage.

4. Inspraaktermijn.

In het kader van deze procedure is het voorontwerp-bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal met ingang van 10 februari 2006 conform de gemeentelijke Inspraak- en participatieverordening zes weken (t/m 23 maart 2006) ter inzage gelegd. Bekendmaking hiervan heeft plaatsgevonden in De Stadsomroeper op 9 februari 2006. Tijdens deze termijn kon iedereen schriftelijk of mondeling een inspraakreactie geven.

5. Inspraakreacties/formele vereisten.

Er is één inspraakreactie ingekomen. Volgens de inspraak- en participatieverordening wordt inspraak verleend aan ingezetenen en in de gemeente een belang hebbende natuurlijke of rechtspersonen. Tot en met 23 maart 2006 kon worden ingesproken. Een inspraakreactie is tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een reactie tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. Inspraakreacties dienden te worden ingediend bij burgemeester en wethouders.

De ingediende inspraakreacties voldoet niet aan deze 'spelregels' in de zin dat deze buiten de termijn is ingediend. Deze zal formeel dan ook niet in behandeling worden genomen. Ter informatie wordt hieronder wel de inhoud van de reactie weergegeven en het gemeentelijke commentaar hierop.

6. Samenvatting van en commentaar op de inspraakreacties.

Deze samenvatting is opgenomen om een beter inzicht te geven in de aard van de inspraakreacties. Het betreft een verkorte weergave. Vervolgens wordt per onderdeel het commentaar gegeven. Hierbij is ook steeds terdege aandacht besteed aan de integrale inhoud van de inspraakreacties.

- M. Rozenmuller, E.C. Bronkhorst, G. de Beer, S. van Voorst en W. Uit de Bosch bij brief van 2 juni 2006, ingekomen op 6 juni 2006 onder nummer 53887.
Insprekers wijzen de gemeente op de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid betreffende eventuele schade aan hun woningen als gevolg van werkzaamheden betreffende de parkeergarage. Daarbij denkt men aan trillingen, de onttrekking van grondwater en de mogelijke opstuwing ervan na plaatsing van garage, toekomstige verkeerstrillingen en de verslechterende luchtkwaliteit. Er wordt verder nog gewezen op het feit dat de woningen van insprekers voor het merendeel gebouwd zijn voor 1900. Verder wordt de teleurstelling uitgesproken over de openheid van de gemeente. Men had graag beter geïnformeerd willen worden over het project.
Commentaar: De gemeente hecht groot belang aan het voorkomen van overlast en schade door de bouw en aanwezigheid van de parkeergarage. Voordat met de werkzaamheden wordt begonnen, zal een nulmeting plaatsvinden waarbij alle aanliggende panden worden geïnventariseerd. Ten aanzien van grondwater zal een continue monitoring plaatsvinden om eventuele complicaties tijdig te kunnen aanpakken. Ten aanzien van toekomstige wegtrilling wordt op termijn ingezet op een herinrichting van de Virtingasingel ten gunste van de verblijfsfunctie. Uiteraard zal daarbij gebruik worden gemaakt van een goede fundatie. Voor de korte termijn zal een verbetering plaatsvinden door snelheidsremmende maatregelen ter hoogte van de Friesegracht ten gunste van langzaam verkeer. De problematiek van de luchtkwaliteit is minder ernstig dan verwacht door de hantering van andere normen en achtergrondwaarden in de landelijke berekeningsmethodieken. Er was sprake van een te negatief scenario, dat in de nieuwe rekenmethodieken wordt bijgesteld.
Door het houden van inspraak volgt de gemeente haar eigen inspraakprocedure en worden alle betrokkenen tijdig bij het project betrokken.



■

7. **Conclusies op basis van de gekregen inspraakreacties.**

Er zijn geen geldige inspraakreacties binnengekomen. Conclusie is, dat het voorontwerp-bestemmingsplan 'Parkeergarage Houtwal d.d. 1 december 2005 op zich als basis kan dienen voor het nu op te maken ontwerp-bestemmingsplan voor dit gebied

Voor alle duidelijkheid moet nog worden opgemerkt, dat het bovenstaande de mogelijkheid onverlet laat om in de opmaat naar het ontwerp-plan andere wijzigingen door te voeren die noodzakelijk zijn het plan te laten aansluiten om de feitelijke en/of gewenste situatie.

RR/

Harderwijk, 1 november 2006.

Burgemeester en wethouders van Harderwijk,

De burgemeester,

De secretaris,

..... .

■

Bijlage B Reacties artikel 10 BRO

.....

■

Reacties artikel 10 BRO Ontwerp bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal

Ontvangen reacties:

1. Vitens Gelderland, Postbus 23, 6880 BC Velp, ingekomen onder nummer 14.443 op 14 maart 2006
2. Provincie Gelderland, Postbus 9090, 6800 GX Arnhem, ingekomen onder nummer 14.952 op 28 maart 2006
3. VROM-Inspectie, Regio Oost, Postbus 136, 6800 AC Arnhem, ingekomen onder nummer 15.225 op 4 april 2006
4. KPN, Wholesale Services & Operations, Postbus 16300, 3500 CH Utrecht, ingekomen onder nummer 14.870 op 26 maart 2006
5. Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland, tav H. Stuurman, Rietgorsmeen 74, 3844 ZV Harderwijk, ingekomen onder nummer 14.355 op 10 maart 2006
6. Brandweer Harderwijk, Postbus 400, 3840 AK Harderwijk, ingekomen onder nummer 14.021 op 6 maart 2006
7. Kamer van Koophandel Veluwe en Twente, postbus 2, 3840 AA Harderwijk, ingekomen onder nummer ... op 7 maart 2006
8. Rijksdienst voor de monumentenzorg (reageert via VROM), ingekomen onder nummer ... op 4 april 2006
9. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 162, 7400 AD Deventer, ingekomen onder nummer 13.390 op 15 februari 2006
10. Waterschap Veluwe, Postbus 4142, 7320 AC Apeldoorn, ingekomen onder nummer 14.953 op 28 maart 2006
11. Connexxion per email op 23 februari 2006

1. Vitens Gelderland

Vitens verzoekt aan te geven welke stroken grond zijn gereserveerd, waarin drinkwaterleidingen dienen te worden aangelegd.

Binnen het plangebied worden geen nieuwe drinkwaterleidingen aangelegd. Wanneer leidingen verlegd moeten worden, of werkzaamheden boven de bestaande leiding plaats vinden, zal contact worden opgenomen met Vitens.

2. Provincie Gelderland

a. Er moet een akoestisch onderzoek worden bijgevoegd bij het vastgestelde plan. Hogere grenswaarden moeten zijn aangevraagd en vastgesteld voor vaststelling van het plan.

Het akoestisch onderzoek wordt bijgevoegd. Ten aanzien van het verzoek om hogere waarden geldt dat volgens de Wet geluidhinder

.....

■
sprake is van een reconstructie wanneer door wijzigingen de geluidbelasting op een gevel met 2 decibel of meer toeneemt. Uit het akoestisch onderzoek berekening blijkt dat op geen enkele gevel binnen de invloedssfeer van de parkeergarage een toename van de geluidbelasting van meer dan 2 decibel zal ontstaan. Weliswaar nemen de verkeersbeweging op de wegen in het jaar 2016 toe ten opzichte van nu, maar doordat de maximale snelheid nu 50 km/uur is en in 2016 30 km/uur, treedt er toename van de geluidsbelasting op een gevel met 2 decibel of meer en is er volgens de Wet geluidhinder geen sprake van een reconstructie.

b. Bij vaststelling van het plan moet helder zijn wat de inhoud en de effecten van de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zijn. Ook moet zeker zijn dat de maatregelen worden uitgevoerd.

In de toelichting zijn deze maatregelen sterker naar voren gebracht.

c. Er moet voldoende tijd en budget worden vrijgemaakt om het vervolgonderzoek en de archeologische begeleiding te kunnen uitvoeren.

In het financiële jaarplan van de gemeente is geld beschikbaar voor het archeologische vervolgonderzoek.

d. Het bestemmingsplan kan een basis vormen voor het verlenen van vrijstelling op grond van artikel 19 lid 2 WRO, mits VROM-inspectie dit ook adviseert.

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

3. Insectie VROM – Regio Oost

Opmerkingen zijn er gekomen van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ). Het betreft de volgende opmerkingen:

- a. Ongenoegen is er over het feit dat er geen vooroverleg met de RDMZ heeft plaatsgevonden. Dit heeft wel plaatsgevonden met een eerder voorontwerp in 2000 en in het kader van het Waterfrontproject.

Vooroverleg gebeurt op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan plegen burgemeester en wethouders waar nodig overleg met die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

.....

■
Aan deze bepaling wordt in Nederland voldaan door een voorontwerp-bestemmingsplan aan bepaalde instanties toe te zenden met verzoek om commentaar. Het verkregen resultaat wordt vervolgens in het plan opgenomen en de eventuele op- en aanmerkingen worden van commentaar voorzien en/of alsnog in het plan verwerkt. Daarna komt de officiële bestemmingsplanprocedure waarin ook rijksdiensten desgewenst kunnen participeren (zienswijzen, bedenkingen, eventueel beroep).

Beschreven procedure is ook voor dit plan gevolgd en voldoet daarmee dan ook aan de wettelijke eisen. Dat is andere plannen, zoals het Waterfront, voor een andere insteek is gekozen heeft meer te maken met het bijzondere karakter van deze plannen, dan dat als een standaard werkwijze van de gemeente moet worden gezien.

- b. Inhoudelijk is er ongenoegen over het feit dat inhoudelijk onvoldoende aandacht wordt gegeven aan het feit dat de locatie een onderdeel vormt van het beschermd gezicht. Wel is het beschermd stadsgezicht op de plankaart aangegeven, maar hieraan wordt verder geen inhoud gegeven. Ook de relatie van het plan tot de historisch-ruimtelijke kenmerken van het stadsgezicht is te weinig concreet.

In artikel 36 van de Monumentenwet staat dat de gemeenteraad ter bescherming van een beschermd stads- en dorpsgezicht een bestemmingsplan vaststelt. Daarvan is sprake. Het gaat hier om een ondergrondse parkeergarage. Deze tast bovengronds het aanzicht van het stadsgezicht niet aan. In tegenstelling tot de oude situatie treedt zelf een verbetering op door bovengronds de vorm van het bastion sterker te benadrukken. Door middel van archeologisch onderzoek wordt daarnaast vastgesteld welke waarden zich onder de grond bevinden en hoe daarmee kan worden omgegaan. In de toelichting zal de historisch-ruimtelijke context van deze ontwikkeling sterker worden aangezet.

- c. De opgenomen bestemming biedt onvoldoende zekerheid om het bastion aan de buitenzijde vorm te geven en herkenbaar te houden.

Ook binnen de opgenomen bestemming is het mogelijk om het bastion herkenbaar te maken. Er is zelfs specifiek een hoogtebepaling opgenomen om de oprichting van kleine muren die het bastion begeleiden mogelijk te maken. Ook de wallen en groenvoorzieningen passen binnen de bestemming. Bij de wal langs de Friesegracht is hiervoor ook bewust de aanduiding

.....

■
parkeergarage van de gracht afgehouden, zodat ook ondergronds geen aantasting van de wal kan plaatsvinden en ook de belangrijkste bomen kunnen behouden blijven. Het in het plan genoemde bomenonderzoek vormt daarbij de leidraad

4. KPN

KPN verzoekt bestaande tracés voor kabels en leidingen vrij te houden.

Bij de uitvoering zal hier, indien noodzakelijk, rekening mee gehouden worden.

5. Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland

In de reactie worden diverse tekstuele aanvullingen en verbeteringen voorgesteld ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie.

Deze opmerkingen zullen in het plan worden verwerkt.

6. Brandweer Harderwijk

a. De brandweer verzoekt overleg te plegen met de afdeling preventie. De Luttekepoortstraat en de Vitringasingel zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de binnenstad voor hulpverleningsdiensten.

Voor uitvoering van het bestemmingsplan wordt overleg gepleegd met alle hulpdiensten.

b. In de directe nabijheid van de parkeergarage dient een opstelplaats gereserveerd te worden voor een blusvoertuig en er dient bluswater (brandkranen) voor handen te zijn.

In de parkeergarage en omgeving zullen de bluswatervoorzieningen aangepast worden aan de nieuwe situatie. Dit zal in overleg met de brandweer plaatsvinden. Een speciale opstelplaats zal niet in het plan worden gereserveerd. Vrijwel het gehele gebied van de parkeergarage zal openbaar gebied worden en als zodanig bereikbaar zijn in geval van nood.

7. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

In kader sturingsfilosofie van de Nota Ruimte wordt zoveel mogelijk tot één reactie van rijkszijde overgegaan op plannen als deze. De reactie

.....



van de RDMZ is dan ook terug te vinden onder 3. van de Inspectie VROM.

Zie opmerkingen bij de reactie onder 3.

8. Kamer van Koophandel

De kamer van Koophandel pleit voor een versnelde planologische procedure

Indien er geen zwaarwegende bezwaren door bewoners en betrokken organisaties zijn ingebracht is een versnelde procedure mogelijk. De provincie heeft al aangegeven dat het plan een basis kan en voor het verlenen van vrijstelling op grond van artikel 19 lid 2 WRO. Of deze ook zal worden ingezet is afhankelijk van de stand van zaken met betrekking tot de aanbestedingsprocedure en de daaruit voortvloeiende keuze voor een bouwpartij. Naar alle waarschijnlijkheid is de 'normale' planologische periode snel genoeg om tot de bouw over te gaan.

9. Gasunie, Deventer

Geen opmerkingen

10. Waterschap Veluwe

Geen opmerkingen

11. Connexxion

Geen opmerkingen



■

Bijlage C Reactiedocument zienswijzen

.....

Reactiedocument zienswijzen bestemmingsplan "Parkeergarage Houtwal" 14 oktober 2008

Periode ter inzage: 8 augustus t/m 18 september 2008

Er zijn twee zienswijzen ingediend:

- A. Brief van Pieper, Bisschop, Pierik, Moggré en Bosch (resp. Friesegracht 17, 19, 21 en 23), bij gezamenlijke brief van 15 september, ontvangen op dezelfde dag;
- B. Brief van de Vereniging van Eigenaars Residence "De Koningsveste" bij brief van 1 september, ontvangen op 3 september.

A. Brief van Pieper, Bisschop, Pierik, Moggré en Bosch (resp. Friesegracht 17, 19, 21 en 23)

Door Pieper, Bisschop, Pierik, Moggré en Bosch, bewoners van respectievelijk Friesegracht 17, 19, 21 en 23, is een gezamenlijke zienswijze ingediend. De brief met dagtekening 15 september, ontvangen op dezelfde dag, is binnen de termijn van terinzagelegging, dus op tijd, ingediend.

In de brief wordt aangegeven dat het, ondanks dat het moeilijk ging door de vakantieperiode, toch is gelukt om tijdens de terinzagetermijn een afspraak te maken. Dit gesprek met de meest betrokken ambtenaar, de heer R. Sjoerdsma, heeft men als plezierig ervaren. Verder is men enthousiast over de plannen. Ook is men positief over de ideeën voor de inrichting van de omgeving. Men is van mening dat de huidige openbare ruimte ter plaatse voor verbetering vatbaar is.

In het gesprek met de heer Sjoerdsma is nauwelijks gesproken over de verkeershinder en de toename van 2 dB die wettelijk is toegestaan. Tijdens de inzage termijn heeft mevrouw Moggré (Friesegracht 21) telefonisch contact gehad met de heer E. Priester van de afdeling milieu. In dit gesprek is door de heer Priester uitgelegd hoe de reconstructietoets in de Wet geluidhinder (Wgh) is geregeld.

De Wgh geeft aan dat er sprake is van een reconstructie wanneer er een toename is van 2 dB of meer. Bedraagt de toename minder dan 2 dB dan is de ontwikkeling zonder meer mogelijk en behoeven er geen maatregelen getroffen te worden.

De Wgh gaat in op verkeerslawaaï vanaf de openbare weg. Vooruitlopend op de komst van de Houtwalgarage is op de Vitringasingel en de Luttekepoortstraat vanaf eind 2006 reeds een 30 km/u-regime van kracht. Daarnaast stelt de Wgh alleen normen ten aanzien van wegen met een hogere snelheid dan 30 km/uur. Formeel gezien sluit de Wet geluidhinder akoestisch onderzoek uit bij 30 km/uur wegen en woonerven.

De wegen in de omgeving van de Houtwalgarage blijven 30 km/uur wegen. Strikt juridisch kan er dan geen sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Om toch inzicht te krijgen in de te verwachten geluidbelastingen in 2016, is in het akoestisch onderzoek van Arcadis (Parkeergarage Houtwal te Harderwijk akoestisch onderzoek, d.d. 1 december 2005), berekend welke geluidbelastingen er in 2016 te verwachten zijn op omliggende woningen.

De volgende geluidbelastingen zijn berekend op de woningen Friesegracht 17 t/m 23:

Geluid vanaf de Vitringasingel			Toe- / afname
	2005	2016	
Friesegracht 17	52,44	49,49	-3,0
Friesegracht 21 t/m 23	54,75	51,71	-3,0

Geluid vanaf de Luttekepoortstraat		Toe- / afname
2005	2016	
50,93	46,96	-4,00
50,48	46,84	-3,6

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt neemt op de woningen de geluidbelasting van wegverkeer af nadat de Houtwalgarage is gerealiseerd. Voor de woningen is dus geen sprake van een toename vanwege wegverkeerslawaaï. Dit komt met name door snelheidsverlaging op de wegen. In 2005 gold op deze wegen nog een maximum snelheid van 50 km/u. Eind 2006/begin 2007 is dit vooruitlopend op de realisatie van de parkeergarage al teruggebracht naar een maximumsnelheid van 30 km/u. Daarmee is het bestemmingsplan en het akoestisch onderzoek in lijn met de zienswijze.

Uit het voorgaande volgt dat wordt voorgesteld de zienswijze te delen.

Aan het slot van de brief doet men een verzoek om betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de plannen voor de inrichting van de openbare ruimte. Men rekent op een uitnodiging hiervoor van de gemeente.

Hoewel de verdere inrichting van de openbare ruimte los staat van de inhoud van het bestemmingsplan en de bestemmingsplanprocedure kan hierover al wel het volgende worden toegezegd. Tegen het einde van dit jaar wordt begonnen met het verder uitwerken van de inrichting van de Vitringasingel. Daarin wordt ook de inrichting van de openbare ruimte boven de parkeergarage meegenomen. Onderdeel van dit traject zijn één of meer bijeenkomsten waarin bewoners actief mogen meedenken over de invulling. De betrokken bewoners, onder wie de briefschrijvers worden hier te zijner tijd afzonderlijk voor uitgenodigd.

B. Brief van de Vereniging van Eigenaars Residence “De Koningsveste”

De brief van de Vereniging van Eigenaars Residence “De Koningsveste” (verder: de vereniging) is op 3 september, binnen de termijn van terinzagelegging, dus op tijd, ingediend.

De vereniging is duidelijk geworden dat de plannen voor de herinrichting van de Vitringasingel nog moeten worden uitgewerkt. Men vindt het onbegrijpelijk en niet acceptabel dat het plan voor de parkeergarage niet in volledige samenhang met de reconstructie van de Vitringasingel wordt gepresenteerd. Als bewoners van de Vitringasingel heeft men een belang bij de afwikkeling van het verkeer. Het in- en uitrijden van het terrein bij de Koningsveste ervaart men als gevaarlijk en de bocht die men moet maken is te klein. Men doet de suggestie om het fietspad naar één zijde van de Vitringasingel te verplaatsen. Men verzoekt om de reconstructie van de Vitringasingel te koppelen aan het plan Parkeergarage Houtwal en de vereniging de gelegenheid te bieden intensief mee te laten denken aan een acceptabele oplossing. Men wil van inspraakgelegenheden gebruik maken.

Het bestemmingsplan “Parkeergarage Houtwal” betreft de planologisch-juridische regeling die de aanleg van de parkeergarage mogelijk maakt. Dit houdt in dat het gebruik van de gronden (voor verkeersdoeleinden en parkeergarage) wordt geregeld en dat regels worden gesteld aan het bouwen op de betreffende gronden. Daarom is het plangebied ook beperkt tot de Houtwal en de direct aangrenzende delen van de Vitringasingel en de Luttekepoortstraat. Het gedeelte van de Vitringasingel ter plaatse van de Koningsveste valt dan ook niet binnen het plangebied.

Verder zegt een bestemmingsplan in principe ook niets over de inrichting van het gebied, maar geeft regels waarbinnen het gebied ingericht kan gaan worden. Het bestemmingsplan laat zich niet concreet uit over de uiteindelijke inrichting van het Houtwalterrein, laat staan over de Vitringasingel. Het is niet ongebruikelijk dat de plannen voor de inrichting van de openbare ruimte pas lopende of zelfs pas na de bestemmingsplanprocedure ter hand worden genomen. Dat is in dit geval niet anders. De inrichting van de openbare ruimte heeft niet zozeer te maken met een bestemmingsplanprocedure, maar is pas concreet aan de orde als de feitelijke uitvoering van de plannen wordt voorbereid. De herinrichting van de Vitringasingel is dus niet gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure voor de parkeergarage Houtwal.

De nieuwe verkeersintensiteiten, zoals die in de toelichting op het bestemmingsplan worden genoemd, zijn berekend om de uitvoerbaarheid van de plannen te kunnen beoordelen. Daarbij is uitgegaan van de situatie die maximaal denkbaar is. De conclusie is dat ondanks de toename van het verkeer de plannen uitgevoerd kunnen worden. Het is niet ondenkbaar dat de uiteindelijke situatie gunstiger zal uitpakken. Dit komt omdat de Vitringasingel meer ingericht zal worden als verblijfsgebied. Er vindt toename plaats van parkerend

verkeer, maar door het afwaarderen van de Vitringasingel naar verblijfsgebied zal het doorgaande verkeer afnemen.

Om de hiervoor genoemde redenen wordt in het bestemmingsplan verder geen aandacht besteed aan de herinrichting van de Vitringasingel. De toekomstige inrichting van de Vitringasingel is niet relevant in het kader van de nu lopende procedure. In zoverre wordt dan ook voorgesteld de zienswijze niet te delen.

Dit wil niet zeggen dat de inrichting van de Vitringasingel geen aandacht heeft. De realisatie van de parkeergarage op het Houtwalterrein is in de uitvoering onlosmakelijk verbonden met een herinrichting van de Vitringasingel. Aan het einde van dit jaar wordt een aanvang gemaakt met de plannen voor de inrichting van de Vitringasingel en de Houtwal. In deze plannen zal rekening worden gehouden met de in-/uitrit bij de Koningsveste. Een variant voor de herinrichting, waarbij aan de noordzijde van de Vitringasingel een fietspad in twee richtingen wordt aangelegd en waarbij het fietspad aan de zuidkant komt te vervallen) zal zeker worden onderzocht. Onderdeel van het traject om te komen tot een herinrichting zijn één of meer bijeenkomsten waarin bewoners actief mogen meedenken over de invulling. De vereniging wordt hier te zijner tijd ook voor uitgenodigd.

■

Bijlage D Raadsbesluit

.....

CONFORM

gemeente harderwijk



Raadsvoorstel

portefeuille : Wethouder P. Teeninga
agendapunt : 11
nummer : 91
datum : 14 oktober 2008
onderwerp : Vaststelling bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal.

BESLISPUNTEN

1. Instemmen met het "Reactiedocument zienswijzen bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal" (versie 14 oktober 2008)
2. De zienswijzen beantwoorden conform het reactiedocument.
3. Het bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal vaststellen, zoals dat in ontwerp ter inzage heeft gelegen.
4. Bij dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vaststellen.

INLEIDING

Om de realisatie van de ondergrondse parkeergarage op de Houtwal mogelijk te maken is een herziening van het bestemmingsplan nodig. Hiervoor is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Op dit plan is inspraak toegepast en er heeft overleg plaatsgevonden met de vooroverlegpartners. De resultaten hiervan zijn verwerkt in een ontwerp-bestemmingsplan. Het ontwerp heeft met ingang van 8 augustus voor zes weken ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zijn zienswijze kenbaar te maken. Er is een gezamenlijke brief binnengekomen van een aantal bewoners van de Friesegracht en een brief van de Vereniging van Eigenaars Residence "De Koningsveste". Uw raad dient nu te besluiten over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Kader

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Omdat het ontwerp na 1 juli ter inzage is gelegd is op dit bestemmingsplan het nieuwe recht van toepassing. Dit betekent dat voor dit plan geen goedkeuring van Gedeputeerde Staten meer vereist is. Volgens de Wro moet de vaststelling binnen twee weken gepubliceerd worden en moet het plan voor zes weken ter inzage worden gelegd. Na afloop van deze terinzagelegging treedt het bestemmingsplan in werking (tenzij een verzoek om voorlopige voorziening wordt gedaan).

BEOOGD EFFECT

Het bestemmingsplan maakt na inwerkingtreding de realisatie van een ondergrondse parkeergarage mogelijk. De parkeergarage dient ter verlaging van de parkeerdruk en ter verhoging van de woon- en verblijfskwaliteit van de binnenstad.

ARGUMENTEN

- 1.1 *Het "Reactiedocument zienswijzen bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal" dient als onderbouwing voor de afhandeling van de zienswijzen en de vaststelling van het bestemmingsplan.* Er zijn twee zienswijzen ingediend. Voor de leesbaarheid van het raadsvoorstel worden deze zienswijzen apart behandeld in het "Reactiedocument zienswijzen bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal". De brieven worden hierin kort samengevat. Ze zijn beoordeeld op ontvankelijkheid en worden inhoudelijk van een antwoord voorzien. Het reactiedocument dient ter onderbouwing van de beslispunten 2 en 3.

2.1 *Voordat een plan kan worden vastgesteld moet een besluit genomen worden ten aanzien van de ingediende zienswijzen.*

Bij de terinzagelegging van het bestemmingsplan is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze kenbaar te maken. Dit heeft geresulteerd in een zienswijze van Pieper, Bisschop, Pierik, Moggré en Bosch, bewoners van respectievelijk Friesegracht 17, 19, 21 en 23, bij gezamenlijke brief van 15 september (zienswijze A) en een zienswijze van de Vereniging van Eigenaars Residence "De Koningsveste" bij brief van 1 september (zienswijze B). Uw raad moet besluiten of deze zienswijzen al dan niet gedeeld worden, alvorens het bestemmingsplan vastgesteld kan worden. Een voorstel voor afhandeling hebben wij aangegeven in het reactiedocument, waar wij korthedshalve naar verwijzen. Voorgesteld wordt de zienswijze A te delen en zienswijze B niet te delen.

3.1 *De parkeergarage kan pas worden gerealiseerd als het bestemmingsplan is herzien.*

Een ondergrondse parkeergarage op het Houtwalterrein is in strijd met het huidige bestemmingsplan ("Binnen de Veste-Zuid"). Om de parkeergarage te kunnen realiseren moet daarom voor het gebied een (nieuw) bestemmingsplan worden vastgesteld, die de parkeergarage wel mogelijk maakt. Een nieuw bestemmingsplan is opgesteld, wat de procedure heeft doorlopen tot en met de terinzagelegging van het ontwerp. Er is één zienswijze ingediend. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het plan te wijzigen (zie hiervoor punt 1).

4.1 *Voor dit plan is geen exploitatieplan nodig.*

Op dit bestemmingsplan is de nieuwe Wro van toepassing. Dit betekent dat ook de Grondexploitatiewet (die is opgenomen in de Wro) van toepassing is. Dat betekent onder andere dat de gemeenteraad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen (6.12 Wro). Hoofddregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk bestemmingsplan. Er zijn echter uitzonderingen. Er hoeft bijvoorbeeld geen exploitatieplan vastgesteld te worden als de kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd zijn. Dat is hier het geval. De gronden zijn in eigendom van de gemeente en voor de aanleg van de parkeergarage is een bestemmingsreserve gevormd, waarmee in financieel opzicht de komst van de parkeergarage gegarandeerd is. Een exploitatieplan kan in dit geval dus achterwege blijven.

COMMUNICATIE

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt voor zes weken ter inzage gelegd en op de website van de gemeente geplaatst. Dit wordt gepubliceerd in de Staatscourant, in het Kontakt en op de website van de gemeente. Ook wordt een elektronische kennisgeving verzonden aan de overige betrokken overheden en overheidsdiensten. De elektronische bekendmaking en kennisgeving vloeien rechtstreeks voort uit de nieuwe wet.

BIJLAGEN

"Reactiedocument zienswijzen bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal".

Een exemplaar van het ontwerp-bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal zal bij de stukken ter inzage worden gelegd in het Fractiehuis.

Burgemeester en wethouders,

de heer A.B. Schouten
secretaris

de heer J.C.G.M. Berends
burgemeester

gemeente harderwijk



De raad van de gemeente Harderwijk;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 14 oktober 2008, raadsbesluitnummer 91;

overwegende dat het ontwerp-bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal met ingang van 8 augustus 2008 voor een periode van zes weken ter inzage heeft gelegen;

dat tijdens deze termijn een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen ten aanzien van het bestemmingsplan kenbaar te maken;

dat dit op 7 augustus 2008 bekend is gemaakt in Het Kontakt en in de Staatscourant;

dat zienswijzen zijn ingediend door Pieper, Bisschop, Pierik, Moggré en Bosch, bewoners van respectievelijk Friesegracht 17, 19, 21 en 23, bij gezamenlijke brief van 15 september (zienswijze A) en door de Vereniging van Eigenaars Residence "De Koningsveste" bij brief van 1 september (zienswijze B)

Gelet op de bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

1. Instemmen met het "Reactiedocument zienswijzen bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal" (versie 14 oktober 2008)
2. De zienswijzen beantwoorden conform het reactiedocument, wat betekent dat zienswijze A wordt gedeeld en zienswijze B niet wordt gedeeld.
3. Het bestemmingsplan Parkeergarage Houtwal vaststellen, zoals dat in ontwerp ter inzage heeft gelegen.
4. Bij dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vaststellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Harderwijk in zijn openbare vergadering van 20 november 2008, onder nummer 91.


de heer J.C.G.M. Berends
voorzitter


de heer M. J.E.M. van Dam
raadsgriffier a.i.