

Gemeente Amersfoort



Ruimtelijke onderbouwing Handelsgebouw, 2008



Ruimtelijke onderbouwing Handelsgebouw, 2008

Gemeente Amersfoort
Postbus 4000
3800 EA Amersfoort
Bezoekadres: Stadhuisplein 1
3811 LM Amersfoort
Telefoon (033) 469 51 11
Fax (033) 461 07 10
E-mail: info_gemeente@amersfoort.nl

Juli 2008

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	4
2. PROJECTBESCHRIJVING	4
3. VIGERENDE BESTEMMINGSPLAN	5
4. AWIJKING VAN HET BESTEMMINGSPLAN	6
5. STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN	6
5.1. Aanpassingen Coördinatieplan	6
5.2. Programma van Eisen en Beeldkwaliteitplan	7
6. MILIEU-ASPECTEN	7
6.1. Wet geluidhinder	7
6.2. Luchtkwaliteit	8
6.3. Externe veiligheid	10
6.4. Watertoets	10
6.5. Bodemkwaliteit	11
7. ARCHEOLOGIE	11
8. NATUUR	11
9. VERKEERSASPECTEN EN PARKEREN	11
9.1. Parkeren	11
9.2. Planologische wijziging in relatie tot verkeer	12
9.3. Auto	12
9.4. Bevoorrading	14
9.5. Voorrijmogelijkheid	14
9.6. Bereikbaarheid fietsers en voetgangers	14
10. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	14
11. PROCEDURE	14

Kenmerk: # 2814329

1. INLEIDING

De voorliggende “Ruimtelijke onderbouwing Handelsgebouw, 2008” is bedoeld om in het betreffende gebied nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken.

Aanleiding is de op 29 september 2005 tussen de gemeente Amersfoort en de Ontwikkelaar, zijnde Vahstal Holding B.V. en de met Vahstal Holding gelieerde ondernemingen voor zover Vahstal Holding B.V. daarin doorslaggevende zeggenschap heeft en de heer ing. J.J. Vahstal, gesloten ontwikkelings- en realisatieovereenkomst Handelsgebouw e.o..

In opdracht van de Ontwikkelaar is het plan “handelsgebouw en omgeving” ontwikkeld. In dat plan wordt voorzien in de bouw van een hotel, vergaderaccommodaties, detailhandelruimten, horecavoorzieningen, woningen en parkeervoorzieningen, op, in en rondom het bestaande handelsgebouw aan de Amsterdamseweg, e.e.a. zoals aangegeven op de massastudie-tekeningen d.d. 18 november 2004 van RDG Alynia architecten BV.

De coördinerende stedenbouwkundige supervisor de heer ir. S. Khandakar heeft de gemeente Amersfoort positief geadviseerd over voornoemde plan.

Het college van burgemeester en wethouders heeft bij besluit van 19 juli 2005 ingestemd met het Ontwikkelingsplan en heeft zich bereid verklaard medewerking te zullen verlenen aan de uitvoering daarvan.

Teneinde de beoogde ontwikkeling van het gebied handelsgebouw en omgeving mogelijk te maken is een aanpassing benodigd van het geldende bestemmingsplan CSG Noord. De gemeente Amersfoort heeft zich ertoe verplicht om, nadat zij daartoe een strekkend schriftelijk verzoek van de Ontwikkelaar heeft ontvangen, zo spoedig mogelijk nadien een ruimtelijke procedure te starten ten einde het ontwikkelingsplan planologisch mogelijk te maken.

2. PROJECTBESCHRIJVING

Het Handelsgebouw ligt in het Centraal Stadsgebied-noord ten westen van het Columbusplein. De ligging van het plangebied in het Centraal Stadsgebied-noord ten opzichte van het Columbusplein is aangegeven op Figuur 1.

Het gebied wordt begrensd door:

- het Columbusplein;
- de Groningerstraat;

Figuur 1: ligging plangebied in groter verband.



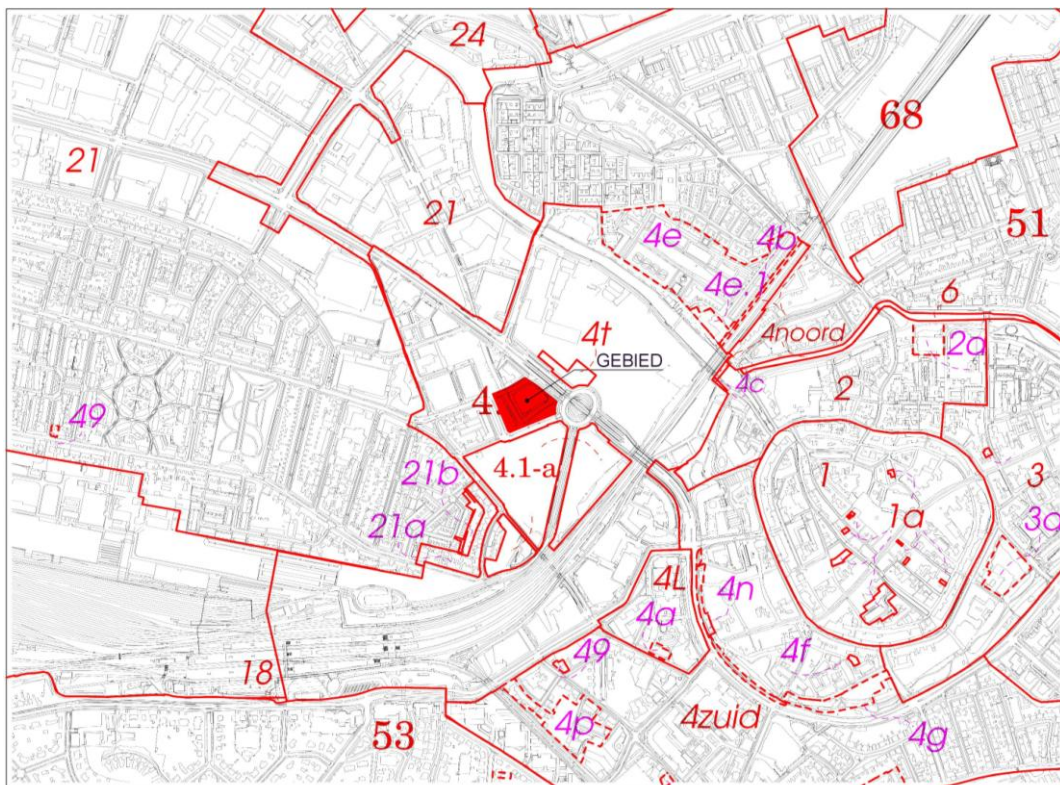
De huidige locatie van het handelsgebouw met omliggend parkeerterrein zal vrijwel volledig bebouwd worden. Het is de bedoeling van de ontwikkelaar en de belangrijkste gebruiker (Dirk van de Broek) een voor Nederland unieke commerciële formule te realiseren. Het complex is als een samenstel van meerdere gebouwen ontworpen. Het bestaat uit een groot blok aan de Nieuwe Poort, waarin zich winkels en/of horeca bevinden, met daartegenaan een kantoor/hoteltoren van 15 verdiepingen. De andere helft bestaat uit een blok van ongeveer 22 meter hoog met daarin een parkeergarage die als het ware is ingepakt met 3 lagen studenten/jongerenhuisvesting en daarboven grote appartementen, die deels uitkijken over het nieuwe Park. Aan de parkzijde is de grote lichte hoofdentree van de commerciële voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Het complex is door het gebruik van verschillende kleuren van dezelfde baksteen, verschillende typen raamomlijstingen etc. in meerdere delen herkenbaar, die toch van een zelfde ontwerpfamilie zijn. De toren is niet rechthoekig maar aan één zijde schuin. Een schuine lijn evenwijdig aan de nieuwe en geplande bebouwing langs de Nieuwe Poort.

3. VIGERENDE BESTEMMINGSPLAN

Figuur 2: vigerende bestemmingsplan.

Nr.	Naam plan	Raad	GS	Kroon/RvS
4.1	Centraal Stadsgebied-Noord	15 juni 2000	30 januari 2001	2 oktober 2002, onherroepelijk 3 oktober 2002

Figuur 3: vigerende bestemmingsplan.



De locatie voor uw bouwplan ligt binnen het bestemmingsplan "Centraal Stadsgebied-Noord". Dit bestemmingsplan is op 15 juni 2000 door de gemeenteraad vastgesteld en op 30 januari 2001 door Gedeputeerde Staten goedgekeurd. De bestemming van deze locatie is 'kantoren' met de aanduiding 'detailhandel (Dh)' en 'woongebied' met de aanduiding 'woon-werkwoningen (WW)'.

Op basis van artikel 4 van de voorschriften van het bestemmingsplan zijn de gronden die aangewezen zijn voor woongebied bestemd voor:

- wonen in de vorm van geschakelde, aaneengesloten en gestapelde woningen;
- verkeers- en verblijfsdoeleinden;

- groenvoorzieningen en waterpartijen;
- nutsvoorzieningen;
- parkeervoorzieningen.

Op de gronden met de bestemming woongebied en de aanduiding “woon-werkwoningen” zijn gebouwen met een maximale hoogte van 8 tot 16 meter toegestaan.

Op basis van artikel 5 van de voorschriften zijn de gronden die aangewezen zijn voor kantoren bestemd voor:

- kantoren;
- verkeers- en verblijfsdoeleinden
- groenvoorzieningen en waterpartijen;
- nutsvoorzieningen
- parkeervoorzieningen;
- onder- en bovengrondse fietsenstallingen

Daarnaast zijn de gronden bestemd voor kantoren met de aanduiding ‘detailhandel (Dh)’ “tevens bestemd voor detailhandel. Op de gronden met deze bestemming zijn binnen het bouwvlak gebouwen met een hoogte van 15 tot 44 meter toegestaan.

4. AWIJKING VAN HET BESTEMMINGSPLAN

Het project heeft betrekking op het realiseren van de functies horeca, detailhandel, hotel, parkeergarage en woningen. De functie detailhandel is in strijd met de doeleindenomschrijving van artikel 4 en de functie woningen, horeca en hotel zijn in strijd met de doeleindenomschrijving van artikel 5.

Voor artikel 4 en 5 gelden tevens bouwvoorschriften waaraan het bouwplan niet geheel voldoet. Op grond van artikel 4 lid 2, sub b en artikel 5 lid 2, sub b mag de goothoogte van de gebouwen niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven. Op een aantal plaatsen wordt de maximale hoogte echter overschreden. De toren aan de oostzijde is 45,9 meter terwijl 44 meter is toegestaan en staat gedeeltelijk op op een stuk waar maar 15 meter is toegestaan. Het gebouw zelf is in het midden 17,15 meter terwijl 15 is toegestaan. De toren aan de zuidzijde links is 26,5 meter hoog terwijl daar 16 meter is toegestaan. Daarnaast is de plaatsing van de gebouwen gedeeltelijk buiten het bouwvlak, hetgeen in strijd is met het in artikel 4 lid 2, sub a en artikel 5 lid 2, sub a bepaalde.

5. STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN

5.1. Aanpassingen Coördinatieplan

Het gebied van het handelsgebouw (blok H) ligt binnen het gebied waarvoor het “Coördinatieplan Centraal Stadsgebied Noord Amersfoort”. In dit coördinatieplan wordt op hoofdlijnen een stedenbouwkundig kader geboden voor de ontwikkeling van het stadsgebied noord. De beschrijving van de aanvankelijke plannen voor de ontwikkeling van blok H in Puntenburg komt uitgebreid aan de orde in het rapport “Coördinatieplan Centraal Stadsgebied Noord Amersfoort” van bureau Rein Geurtsen & Partners BV, 29 juni 1999. Voor de herontwikkeling van de blokken F, G en Trapezium in Puntenburg is door bureau Khandekar de Nota “Aanpassingen Coördinatieplan Amersfoort – Herontwikkeling Blok F, G en Trapezium” opgesteld. Deze nota komt voort uit de herziene inzet voor Puntenburg om te komen tot een ‘stedelijke’ schaal in plaats van een ‘hoogstedelijke’ schaal. Deze nota is door de gemeenteraad vastgesteld, waarmee in feite het coördinatieplan voor die gebieden is aangepast. Conform deze aanpassingen is aan Khandekar verzocht om ook voor het handelsgebouw stedenbouwkundige uitgangspunten te formuleren.

Het gaat om:

- Het grootschalige blok rond het Handelsgebouw en het PUEM-gebouw uit het plan van Geurtsen is vertaald naar 2 aparte blokken, waarbij het blok rond het Handelsgebouw (verder genoemd blok H) een zuiver ‘gesloten’ blok vormt. Een ‘knip’ vindt plaats in het verlengde van de Groningerstraat. Dit betekent dat het ‘accentgebouw’ aan het einde van de Groningerstraat zal moeten verdwijnen en dat er een open as in het verlengde van dit deel van de Groningerstraat ontstaat.
- Bebouwing rondom het Handelsgebouw moet de open as in het verlengde van de Groningerstraat respecteren en zo min mogelijk ‘uitwaaiëren’ richting het gebied rondom het

PUEM-gebouw. Vanwege bouwtechnische redenen mag de bestemmingslijn echter enigszins overschreden worden. In de open zone kunnen eventueel verkeersbewegingen plaatsvinden (route naar parkeren). Er mag echter nooit een directe autoverbinding naar de Amsterdamseweg gelegd worden, omdat er dan een sluiproute kan ontstaan. Menging van functies in het blok is gewenst ten behoeve van levendigheid en verrijking van de stedelijkheid.

- Gezien de nieuwe benadering voor Puntenburg; kleinschaliger van opzet wordt het nu zuiver 'gesloten' bouwblok niet als een monotoon vormgegeven blok gezien (te grootstedelijk) maar als een samenstel van meerdere blokken (architectonische eenheden).
- De gerichtheid op de rotonde is geen uitgangspunt meer. Asymmetrische plaatsing van hoogteaccenten ten opzichte van het Eemplein, zorgt voor meer afstand tussen de hoogteaccenten en een 'losser' informeler beeld. Voor blok H betekent dit dat één hoogteaccent in plaats van twee aan het Eemplein beter is. De massa van het hoofddaccent is bovendien niet direct gericht en gepositioneerd op het Eemplein, maar geplaatst op de Amsterdamseweg zijde. De gevel aan de Amsterdamseweg wordt daarbij evenwijdig aan deze weg 'afgesneden' net zoals een aantal andere bestaande of toekomstige hoogteaccenten aan deze zijde van de Amsterdamseweg. Dit zorgt voor een bindende factor.
- De hoogte voor het accent is maximaal 51,6 m. Deze hoogte sluit aan bij huidige ontwikkelingen en in ontwikkeling zijnde projecten rondom het station en tussen het station en de binnenstad. Er ontstaat langs de zuidzijde van de Amsterdamseweg een ritme van wat lagere en hogere accenten en een geleidelijke opbouw van hoogte in de richting van het spoor.
- De complete bebouwingsenvelop is verder aangepast. Rooilijnen en bouwmassa wordt precies beschreven in de vastgestelde massastudie.

Het plan is in overleg met de gemeente tot stand gekomen en meerdere malen besproken. Het plan is voorgelegd aan Kandekhar de stedenbouwkundig supervisor voor het gebied. Het plan is positief beoordeeld. Het nu ontwikkelde plan voldoet aan de uitgangspunten en past daarmee binnen de herziene visie op dit gebied.

5.2. Programma van Eisen en Beeldkwaliteitplan

Voor blok H geldt voor 2 zijden van het blok het Beeldkwaliteitplan Puntenburg, behalve daar waar dit niet mogelijk is als gevolg van de 'knip'. Het te hanteren Beeldkwaliteitplan is gemaakt door bureau Rein Geurtsen & Partners BV. Bovendien is over de overige beeldkwaliteit nog toegevoegd door bureau Khandekar:

- De overige zijden eveneens conform bovenstaande principes uit het Beeldkwaliteitplan Puntenburg vormgeven.
- Aangezien de open te houden zone in de as van de Groningerstraat ligt, is deze beeldbepalend in de route van het Soesterkwartier – Amsterdamse weg. De zone dient daarom kwalitatief hoogwaardig te worden ingericht.
- Er moet worden gewerkt met meerdere architectonische handschriften. De binding tussen de verschillende architectonische eenheden wordt d.m.v. afstemming in kleur- en materiaalkeuze tot stand gebracht.
- De binnenzijde van het bouwblok moet worden ontworpen met een binnentuin 'gelandschap'. Het blok verdient een hoogwaardig ingerichte buitenruimte.

Het bouwplan is reeds meerdere malen in de welstandscommissie besproken en op hoofdlijnen akkoord bevonden. Alvorens de vrijstelling verleend zal worden moet een positief welstandsoordeel zijn verkregen.

6. MILIEU-ASPECTEN

6.1. Wet geluidhinder

De locatie ligt al dan niet of beperkt afgeschermd binnen de geluidzones van de Amsterdamseweg, Groningerstraat en Mondriaanlaan en (gedeeltelijk) de spoorbaan Amersfoort-Zwolle/Apeldoorn

v.v. , op grond waarvan akoestisch onderzoek verplicht moet worden uitgevoerd door middel van berekeningen.

Uit het onderzoek blijkt dat bij de in de Wet geluidhinder bedoelde geluidgevoelige bestemmingen vanwege de spoorbaan de geluidbelasting niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde 55 dB en vanwege de Mondriaanlaan en de Amsterdamseweg niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Vanwege deze wegen kan verdergaand milieuplanologisch onderzoek achterwege blijven.

Vanwege de Groningerstraat wordt bij een beperkt aantal, uit het gevelvlak 'terugliggende', woningen voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de overige 50 woningen geldt een hogere waarde dan 48 dB, die varieert tussen 51 dB en 60 dB bij een geluidarm wegdek. De maximaal toelaatbare geluidbelasting bedraagt 63 dB. Omdat verdergaande bronmaatregelen niet meer beschikbaar zijn en geluidafschermende behalve akoestisch niet doeltreffend en ook stedenbouwkundig niet aanvaardbaar zijn, zijn er redelijkerwijs geen verdergaande praktische mogelijkheden meer om de geluidbelasting te reduceren, zodat hogere waarden ingevolge de toepassing van de Wet geluidhinder moeten worden vastgesteld. Op 13 mei 2008 heeft B&W van Amersfoort hogere waarden geluidhinder vastgesteld. Voor het akoestisch onderzoek en vastgestelde hogere grenswaarden wordt verwezen naar de bijlagen.

Bij geluidgevoelige gevels van woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zal aanvullend onderzoek moeten plaatsvinden naar de noodzakelijke geluidisolerende maatregelen om de geluidbelasting te reduceren naar het vereiste binnenniveau in de woningen, waarvoor geen hogere toelaatbare waarde kan worden vastgesteld. Op 13 mei 2008 hebben B&W van Amersfoort hogere grenswaarden vastgesteld ten behoeve van

6.2. Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteitsberekeningen zijn voor een aantal situaties uitgevoerd met het (voorgeschreven) rekenmodel CARII 6.1.1. Strikt genomen is dit model niet toepasbaar op die trajecten waar sprake is van een tunnel. Toch zijn berekeningen langs het verdiepte traject Amsterdamseweg met dit Standaardrekenmodel I uitgevoerd omdat deze berekeningen dan een overschatting geven van de concentratie ten opzichte van de situatie waarbij de Amsterdamseweg geheel op maaiveldhoogte zou liggen. De rekenresultaten bij gebruik van dit rekenmodel voldoen ruimschoots aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit en geven geen aanleiding gebruik te maken van de Standaardrekenmethode II.

In de bijlage "luchtkwaliteitberekeningen" zijn de volgende situaties berekend:

Situatie 1: De concentratie luchtverontreiniging in 2010 op basis van de voor dat jaar geprognosticeerde verkeersgegevens

Situatie 2: De concentratie luchtverontreiniging in 2020 op basis van de voor dat jaar geprognosticeerde verkeersgegevens (inclusief in gebruikname gebouwen Vahstal)

Situatie 3: De maximaal toelaatbare verkeersomvang in het jaar 2010 waarbij de concentratie luchtverontreiniging (net) niet de voor die stof (hier NO₂) overschrijdt.

Het gebied ontwikkelt zich in de loop der tijd van wegtype 2, mogelijk naar wegtype 4 en mogelijk ook naar wegtype 3B. Wanneer dat zich precies in de loop der tijd zal voordoen is niet nauwkeurig bekend. In deze volgorde van bebouwingsontwikkeling langs de weg neemt de concentratie bij gelijkblijvende verkeersomvang en samenstelling toe.

Wegtype 3B is daarbij het meest ongunstige rekenscenario voor de luchtkwaliteit.

Op basis van vrij recent uitgevoerde verkeersstellingen zijn de gehanteerde verkeerssamenstellingen tot stand gekomen. Er wordt vanuit gegaan dat de ingebruikname van het perceel Vahstal op z'n vroegst in het jaar 2010 plaatsvindt.

De berekeningsafstanden uit de wegas zijn ontleend aan de (momenteel) voorgeschreven afstand voor NO₂ van 5 m uit de wegrand. Voor PM₁₀ bedraagt deze 10 m uit de wegrand. Omdat op grotere afstand van de weg de concentratie afneemt en de concentratie PM₁₀ net als bij NO₂ is berekend op 5 m uit de wegrand laten de resultaten voor wat betreft de te toetsen concentraties

een overschatting zien van de concentraties PM10. Omdat PM10 ook op 5 m uit de wegrand voldoet aan de daartoe gestelde grenswaarden zijn de berekeningen van de te toetsen concentraties fijn stof op 10 m uit de wegrand achterwege gelaten.

Uit de tabel bijlage "luchtkwaliteitsberekeningen" kan worden opgemaakt dat op basis van de verkeersprognoses in 2010 en in 2020 bij het meest gunstige wegtype 3B ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties NO2 en PM10 (beide 40 ug/m3). Voor fijn stof geldt dat het aantal toelaatbare overschrijdingsdagen (35 keer), ook zonder de zgn. zeezoutcorrectie door te voeren, ruimschoots wordt onderschreden. Met zeezoutcorrectie is deze toelaatbare waarde hoger (41 keer).

Uit de tabel kan min of meer ook worden afgelezen hoe het verloop van de concentratie als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen (van wegtype 2, via wegtype 4 en mogelijk eindigend in wegtype 3B) in samenhang met de verkeerstoename plaatsvindt in de periode 2010 tot 2020. De tabel is aangevuld met een berekening voor de maximaal toelaatbare intensiteit in 2010 voor de drie wegtypen(situatie 3). Wanneer wegtype 3B al zou zijn gerealiseerd in het jaar 2010 dan zijn de daarbij behorende toelaatbare intensiteiten hoger dan in het jaar 2020 is geprognosticeerd. Met andere woorden: wanneer de verkeersprognoses van het jaar 2020 worden gebruikt voor het jaar 2010 en ook het meest ongunstige wegtype 3B al in dat jaar is gerealiseerd, dan wordt ook in het jaar 2010 al voldaan aan de toelaatbare grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Het plan voldoet ruimschoots aan de luchtkwaliteitseisen.

Bijlage luchtkwaliteitsberekeningen											
Concentratie luchtverontreiniging in ug/m3 als jaargemiddelde en aantal dagen overschrijding PM10 in het jaar 2010 en 2020 op basis van prognoses											
Wegtype			3B			4			2		
Wegvak	Verkeers-prog-nose 2010¹⁾	D²⁾	NO2	PM10	da-gen	NO2	PM10	da-gen	NO2	PM10	da-gen
Groningerstraat	9300 95,3% :3%:1,7%	8	32,4	27,7	23	31,8	27,6	22	28,5	26,6	20
Amsterdam-seweg 1	16681 93% :5% : 2%	15	34,9	28,3	25	33,6	27,9	24	29,8	26,9	21
Amsterdam-seweg 2	21336 93% :5% : 2%	18	35,3	28,4	25	33,6	27,9	24	30,1	27,0	21
Amsterdam-seweg 3	26000 93% :5% : 2%	18	37,5	29,1	27	35,6	28,5	25	31,4	27,3	21
Amsterdam-seweg 4	26000 93% :5% : 2%	22	34,6	28,2	24	32,4	27,6	23	29,7	26,9	22
Wegvak	Verkeers-prog-nose 2020¹⁾	D²⁾	NO2	PM10	da-gen	NO2	PM10	da-gen	NO2	PM10	da-gen
Groningerstraat	11200 95,3% :3%:1,7%	8	34,1	28,2	24	33,4	28,0	24	29,5	26,9	20
Amsterdam-seweg 1	17451 93% :5% : 2%	15	35,3	28,4	25	34,0	28,1	24	30,1	27,0	21
Amsterdam-seweg 2	22325 93% :5% : 2%	18	35,8	28,6	26	34,0	28,1	24	30,4	27,0	21
Amsterdam-seweg 3	27200 93% :5% : 2%	18	38,1	29,3	28	36,0	28,7	26	31,8	27,4	22
Amsterdam-seweg 4	27200 93% :5% : 2%	22	35,1	28,4	26	32,8	27,7	23	30,0	26,9	21

Maximaal toelaatbare weekdaggemiddelde etmaalintensiteit in motorvoertuigen per etmaal in het jaar 2010 (neemt toe in jaren daarop volgend)					
Toelaatbare grenswaarde 2010³⁾		D²⁾	3B	4	2
Wegvak	ug/m3 NO₂⁴⁾		Toelaatbare mvgt/etm	Toelaatbare mvgt/etm	Toelaatbare mvgt/etm
Groningerstraat	40 95,3% :3%:1,7%	8	Ca. 19000	Ca. 20000	Ca. 35000
Amsterdamseweg 1	40 93% :5% : 2%	15	Ca. 26000	Ca. 30000	Ca. 48000
Amsterdamseweg 2	40 93% :5% : 2%	18	Ca. 32000	Ca. 38000	Ca. 60000
Amsterdamseweg 3	40 93% :5% : 2%	18	Ca. 32000	Ca. 38000	Ca. 60000
Amsterdamseweg 4	40 93% :5% : 2%	22	Ca. 42000	Ca. 53000	Ca. 78000
Toelichting: Berekeningen uitgevoerd bij Bomenfactor B=1 en Normaal doorstromend stadsverkeer Amsterdamseweg 1=traject Nijverheidseweg Noord - Brabantsestraat Amsterdamseweg 2=traject Brabantsestraat - Ronde Amsterdamseweg 3=traject Ronde-Spoorbaan Amersfoort- Zwolle/-Apeldoorn Amsterdamseweg 4=traject Spoorbaan Amersfoort- Zwolle/-Apeldoorn tot Stadsring					
1) Verkeersprognose: de verkeersomvang in mvgt/etm en de bijbehorende verdeling in % lichte: middelzware: zware motorvoertuigen 2) D: de horizontale afstand in meters uit de wegas 3) Toelaatbare grenswaarde 2010: Maatgevend voor de toelaatbare verkeersomvang is de grenswaarde voor NO ₂ 4) ug/m3 NO ₂ : 40 = grenswaarde NO ₂ in ug/m3 en bijbehorende verdeling in % lichte: middelzware: zware motorvoertuigen					

6.3. Externe veiligheid

De locatie ligt op een afstand van tenminste 625 m uit het spoorwegemplacement en op een afstand van ca. 250 m uit de spoorbaan Amersfoort-Zwolle/Apeldoorn.

Gesteld mag worden dat zonder aanvullend onderzoek ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en de afstanden dermate groot zijn dat de toename van het groepsrisico verwaarloosbaar moet worden geacht, mede gelet op het gegeven dat geen sprake is en of zal zijn van een vrije veldsituatie tussen de te beoordelen locatie en de spoorbaan.

6.4. Watertoets

3.4.1 Algemeen beleid

Provinciale Staten van Utrecht hebben in 2004 het Waterhuishoudingsplan WHP 2005-2010 vastgesteld dat de gewenste ontwikkelingen in het waterbeheer in de provincie Utrecht aangeeft voor de periode tot 2010. Naast het thema "water als ordenend principe" dat als een rode draad door het gehele plan loopt zijn de speerpunten in dit plan:

- verdroging; een belangrijke oorzaak van achteruitgang in de natuur;
- waterbodems; in onze provincie vaak sterk verontreinigd waardoor de gebruiksfuncties van het watersysteem worden bedreigd;
- diffuse bronnen; zorgen inmiddels voor het leeuwendeel van de verontreiniging van het oppervlaktewater. Het gaat vaak om stoffen die via het riool in het water terecht komen en om bestrijdingsmiddelen die wegspoelen naar sloten;
- stedelijk waterbeheer en riolering; duurzaam stedelijk waterbeheer kan mogelijkheden bieden om problemen, zoals de bovengenoemde punten, te voorkomen of op te lossen;
- veiligheid; er dient nu al rekening te worden gehouden met toekomstige bodemdaling, stijging van de zeespiegel en klimaatverandering om wateroverlast door overmatige neerslag en uitzonderlijk hoge waterstanden te voorkomen;
- gebiedsgerichte projecten; samenwerking tussen overheden met de streek om allerlei problemen op het gebied van bijvoorbeeld milieu, landbouw, natuur, recreatie en verkeer, op te lossen.

Het thema "water als ordenend principe" houdt in dat voordat er beslissingen worden genomen op ruimtelijk gebied er meteen wordt bekeken welke gevolgen die hebben voor watersystemen.

Het beleid van de gemeente betreft met name het stedelijk gebied en is weergegeven in Waterplan Amersfoort, december 2004. Als onderdeel van de hierin verwoorde visie zijn "duurzaamheidsprincipes", voorwaarden en ambities beschreven en zijn vervolgens per gebied accenten gelegd met behulp van streefbeelden. Verder sluit het plan nauw aan bij het waterhuishoudingsplan van de provincie en waterbeheerplan van het waterschap Vallei & Eem.

3.4.2 Wat betekent dit beleid voor het Handelsgebouw in het CSG-gebied

Het streefbeeld voor oppervlaktewater vanuit het waterplan voor het CSG-gebied is 'Water voor de wijk'. Er is echter binnen het plangebied geen oppervlaktewater aanwezig.

In de huidige situatie is een gescheiden rioelstelsel aanwezig. In het CSG-gebied bevindt zich een bodemverontreiniging, waarvoor reeds een saneringsproces is gestart. Hierbij wordt ongeveer 10 m³ per uur aan grondwater onttrokken, dat na een zuiveringsstap geloosd wordt op de Eem. Om dit proces niet te verstoren kan het regenwater van en in de directe omgeving van het handelsgebouw niet worden geïnfiltreerd in de bodem, maar moet via de reeds aanwezige regenwaterrioleering naar de Eem worden afgevoerd. Om te voorkomen dat verontreinigd water naar de Eem wordt afgevoerd mogen geen uitlopende bouwstoffen/metalen, o.a koper lood en zink, worden toegepast op die plaatsen waar deze met regen- of grondwater in aanraking kunnen komen.

De grondwaterstanden in het gebied zijn relatief laag (meer dan 1 meter beneden maaiveld). De verwachting is dat dit mede veroorzaakt wordt door de continue bemaling van de tunnel van de Amsterdamseweg. Dat betekent tevens dat geïnfiltreerd regenwater indirect via de tunnelbemaling weer opgepompt zou worden. Als ondergronds gebouwd wordt is het aan te bevelen om tot boven het maaiveld waterdicht te bouwen. Dit om problemen in de toekomst te voorkomen.

6.5. Bodemkwaliteit

Door aanvrager is een bodemonderzoek uitgevoerd. Uit het rapport van Hunneman Milieu Advies, projectnummer 2007125/dh/sh van maart 2007, blijkt dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming.

7. ARCHEOLOGIE

In het kader van het gemeentelijke archeologisch beleid alsmede de Monumentenwet 1988 zoals deze laatstelijk is gewijzigd, moet bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening worden gehouden met de (mogelijk) in de grond aanwezige archeologische monumenten (vondsten). In dit kader is door de afdeling archeologie gekeken naar de verwachtingswaarde van de locatie. Op basis van de gegevens die de gemeente heeft over dit terrein (onder andere historische, bodemkundige en historische bronnen) heeft het terrein geen bijzondere verwachtingswaarde. Daarbij moet worden opgemerkt dat de locatie op grond de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) geen bijzondere waarde toekomt. Ook op de gemeentelijke verwachtingskaart Archeologische Belangrijke Plaatsen (ABP), is het perceel niet aangemerkt als belangrijke archeologische plaats. Daarnaast is de locatie in het verleden vermoedelijk tot grotere diepte verstoord, zodat de kans groot is dat eventueel aanwezige archeologische waarden verloren zijn gegaan. Op grond van het voorgaande is het niet nodig om een archeologisch onderzoek naar de locatie te laten uitvoeren.

8. NATUUR

De locatie is gelegen in stedelijk gebied en in de nabijheid bevinden zich geen waardevolle natuurgebieden. Ten aanzien van flora en fauna kan worden opgemerkt dat de locatie op dit moment reeds bijna geheel is bebouwd en dat het onbebouwde terrein praktisch geheel is verhard. Redelijkerwijs zijn dan ook geen nadelige gevolgen voor flora en fauna te verwachten.

9. VERKEERSASPECTEN EN PARKEREN

9.1. Parkeren

Auto

Het parkeren voor alle functies in het gebouw gebeurt geheel (in pandig) op eigen terrein. Er wordt een deels verdiepte parkeergarage aangelegd waarin 579 parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarmee

wordt (met toepassing van een parkeerbalans en dubbelgebruik) voldaan aan de parkeernormen uit de bouwverordening.

Fietsen

Op eigen terrein worden fietsparkeerplaatsen aangelegd voor zowel personeel als bezoek, conform het bouwbesluit.

9.2. Planologische wijziging in relatie tot verkeer

Allereerst is het voor het aspect verkeer van belang om ook dit aspect in het licht van de planologische wijziging te bezien. Hierbij dient ook uitgegaan te worden van de planologische mogelijkheden die het huidige bestemmingsplan biedt en de invloed van de afwijking hiervan. Zoals ook elders opgemerkt is binnen het huidige bestemmingsplan de realisering van ongeveer 30.000 m² detailhandel toegestaan. De verkeersimpact van deze functie is groot te noemen, immers juist detailhandel brengt veel verkeersbewegingen te weeg. Dit betekent dat het project veel minder verkeer genereert dan planologisch gezien is toegestaan. Bij de beoordeling van de verkeerskundige aspecten dient dan ook voorop te staan dat met name de wijze van uitvoering van het plan moet worden bekeken en niet zozeer de toename aan verkeer door het uitbreiden van de nu aanwezige detailhandel. Overigens laat dit onverlet dat wel degelijk al eerder is gekeken naar de verkeersaantallen en de capaciteit van de wegen.

9.3. Auto

De parkeergarage heeft zijn hoofdingang aan de Groningerstraat, naast de aansluiting met de Hollandsestraat. Alle parkeerlagen zijn via deze ingang bereikbaar. De uitgang van de parkeergarage ligt aan de parallelweg van de Nieuwe Poort. Verkeer dat de garage verlaat komt via de parallelweg van de Nieuwe Poort uit op de rotonde Eemplein en kan daar alle richtingen op. Bij de planvorming voor het CSG-Noordgebied zijn modelstudies gedaan naar de verkeersafwikkeling, waarbij is gekeken welke invloed alle ontwikkelingen in het gebied hebben op die verkeersafwikkeling. Daarbij is ook specifiek gekeken naar de verkeersafwikkeling op de rotonde. Daaruit is toen geconcludeerd dat er in de spitsen vertraging kan optreden bij het oprijden van bepaalde takken van de rotonde, zoals de Mondriaanlaan. Op de toeritten vanaf de Amsterdamseweg zal het verkeer volgens die analyses niet zodanig terugslaan dat het doorgaande verkeer op De Nieuwe Poort wordt gehinderd, alleen in incidentele gevallen. Al met al is op basis hiervan (destijds) geconcludeerd dat sprake is van een acceptabele verkeersafwikkeling.

Verkeersafwikkeling Groningerstraat

De Groningerstraat is voor het Soesterkwartier van en naar het centrum de belangrijkste toegangsweg. Tevens is de Groningerstraat invalsweg voor openbaar vervoer en voor hulpdiensten. In de terminologie van Duurzaam Veilig is de Groningerstraat een gebiedsontsluitingsweg. De functie van de weg is het ontsluiten van de wijk Soesterkwartier naar het stedelijk hoofdwegennet (De Nieuwe Poort).

Voor deze weg is het van belang dat het verkeer zich goed kan afwickelen en ervoor te zorgen dat eventuele stremmingen op de Groningerstraat niet terugslaan tot op de rotonde Eemplein. In dat geval leidt dat namelijk tot afwikkelingsproblemen op de Amsterdamseweg, die behoort toe het hoofdwegennet van de stad. Ook hindert dat uiteraard de toegang naar het Soesterkwartier.

Deze randvoorwaarden zijn meegegeven voor de ontwikkeling van het Handelsgebouw en dat heeft geleid tot een ontsluiting van de parkeergarage:

- Waarbij de inrit van de parkeergarage gesitueerd is aan de Groningerstraat en de uitrit op de parallelweg van De Nieuwe Poort;
- Er voldoende bufferruimte is tussen de slagbomen van de parkeergarage en de Groningerstraat;
- De inrit zover mogelijk weggelegen is van de rotonde Nieuwe Poort.

Scheiden in-uitrit parkeergarage

Een garage met rond de 580 parkeerplaatsen genereert, zeker op de drukke kooptijden veel in- en uitgaand verkeer. In de praktijk fungeert een gecombineerde in-/uitrit dan als een drukke zijweg. In- en uitrijdend verkeer conflicteert dan vaak met elkaar, met name het linksafslaand verkeer (zowel in- als uitgaand). Tot ongeveer een half jaar geleden was er bij de huidige Dirk van den Broek sprake van zo'n gecombineerde in-uitrit. In de praktijk leidde dat op de drukke tijden regelmatig tot doorstromingsproblemen op de Groningerstraat en onveilige situaties.

Met deze praktijkervaring, en met het gegeven dat de nieuwe ontwikkeling meer verkeer met zich meebrengt, is gekozen voor een oplossing met een ingang aan de Groningerstraat en een uitgang op de parallelweg van de Nieuwe Poort. Op die manier komt in- en uitgaand verkeer elkaar niet tegen.

Uitgaand verkeer komt uit de parallelweg, voegt vervolgens rechtsafslaand in op de Nieuwe Poort, en komt uit op de rotonde Nieuwe Poort. Daar kan het op een veilige manier alle kanten op. Ingaand verkeer komend vanaf de rotonde Nieuwe Poort kan rechtsafslaan, moet alleen naastgelegen fietsers laten voorgaan, en zal achteropkomend verkeer nauwelijks hinderen. Verkeer vanuit het Soesterkwartier moet tegemoetkomend verkeer laten voorgaan en krijgt daarom in de bocht bij de Hollandsestraat een linksafstrookje om zich op te stellen. De doorstroming van achteropkomend verkeer wordt zo niet gehinderd.

Bufferruimte op eigen terrein

Bij parkeergarages met slagbomen kunnen wachtrijen gaan ontstaan omdat slagbomen maar een bepaald aantal voertuigen per uur naar binnen kunnen laten. Vanwege de doorstroming op de Groningerstraat is het niet gewenst dat wachtrijen op de Groningerstraat staan. Aan de hand van de NEN2443 ("Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages") is bepaald hoeveel bufferruimte er nodig is. De piektijd ligt op de koopavond. Voorafgaand aan bijvoorbeeld feestdagen zal er sprake kunnen zijn van bovennormale drukte. Redelijkerwijs kan niet geëist worden dat het Handelsgebouw op dat soort incidentele pieken wordt ontworpen. Via de parkeerbalans en met gebruikmaking van CROW-publicatie 256 (Verkeersgeneratie woon- werkgebieden) is berekend dat er op de koopavond op het drukste uur tussen de 550 en 600 aankomsten zijn. Er zijn twee slagbomen bij de ingang dus als dat verkeer zich verdeelt over beide slagbomen zijn dat circa 275-300 auto's/uur/rijstrook. De gemiddelde verwerkingscapaciteit van de slagboom is 400 auto's/uur/rijstrook. De NEN2443 schrijft dan een bufferlengte van circa 25 meter per rijstrook voor. De feitelijke bufferlengte van de twee rijstroken is 35 en 40 meter. Dat is dus meer dan op basis van de NEN2443 wordt aanbevolen. Die biedt ook nog enige speelruimte voor een ongelijke verdeling van het verkeer over beide rijstroken.

Situering van de inrit

De bufferruimte voor de slagbomen is gedimensioneerd aan de hand van de NEN-normen. Dit is een algemeen geaccepteerde norm en is gebaseerd op statistische gemiddelden en gaat ervan uit dat deze ruimte in 90% van de gevallen voldoende is. Er kunnen zich omstandigheden voordoen waarbij de bufferlengte niet voldoende is. Dat kan zijn wanneer er veel auto's tegelijk arriveren. In dat geval kan het even duren voor de wachtrij weer is weggewerkt. Oponthoud voor doorgaand verkeer zal dan van korte duur zijn.

Er kunnen zich echter bijzondere omstandigheden voordoen waarbij er lange wachtrijen gaan ontstaan. Denk aan een storing in de parkeerapparatuur of de garage is vol. In dat geval is een wachtrij op de Groningerstraat niet te voorkomen. Het is dan in elk geval belangrijk om de kans op doorstromingsproblemen op het stedelijk hoofdwegennet (rotonde Nieuwe Poort, De Nieuwe Poort) zo klein mogelijk te houden. Vandaar dat ervoor is gekozen de inrit zo ver als mogelijk weg te leggen van de rotonde Nieuwe Poort (200m).

Het is reëel gesproken niet mogelijk in alle (extreme) omstandigheden te voorkomen dat wachtrijen terugslaan tot op de Groningerstraat. Dan zou er een bufferruimte van honderden meters gecreëerd moeten worden voor extreme omstandigheden. Dat kan in alle redelijkheid niet worden geëist. Ten aanzien van de bereikbaarheid voor hulpverleningsvoertuigen richting Soesterkwartier kan het volgende worden opgemerkt. Van de rotonde Nieuwe Poort en Flevostraat tot en met de bocht ter hoogte van de Flevostraat is het wegprofiel in het voorlopig ontwerp van de Groningerstraat zodanig breed dat in geval van een wachtrij het verkeer kan uitwijken naar de naastgelegen fietsstrook en een hulpverleningsvoertuig links kan passeren. Vanaf de Flevostraat tot aan de Hollandsestraat ligt ook een middenberm en is die uitwijkmogelijkheid voor auto's er in vorm van de naastgelegen parkeerstrook, uiteraard alleen wanneer er geen auto's staan. In extreme gevallen kan een hulpverleningsvoertuig een wachtrij passeren over het naastgelegen fietspad of links van de middenberm. Zoals eerder aangegeven kan nooit worden gegarandeerd dat doorstromingsproblemen zijn uitgesloten. Belemmeringen voor hulpdiensten zijn uiteraard ongewenst maar nergens 100% uit te sluiten.

Samenvattend:

De verkeerscirculatie naar en vanaf het Handelsgebouw is zo gekozen dat de ingang vanuit beide richtingen van het Soesterkwartier goed bereikbaar is. Uitrijdend verkeer kan via de rotonde Nieuwe Poort alle kanten op. Door middel van een forse bufferruimte op eigen terrein, en een linksafvak op de Groningerstraat wordt de kans op opstoppingen zo klein mogelijk gehouden. Dit betekent dat de kans op doorstromingsproblemen op de Groningerstraat redelijkerwijs beperkt is.

9.4. Bevoorrading

Bevoorrading vindt plaats in een laad- en losdok aan de zijde van de Nieuwe Poort. Het laad- en losdok is bereikbaar via de parallelweg van de Amsterdamseweg/Nieuwe Poort. De vrachtwagen rijdt dan achterwaarts het dok in en er voorwaarts weer uit.

9.5. Voorrijmogelijkheid

Het hotel krijgt een voorrijmogelijkheid voor taxi's en/of bussen. Aanrijden gebeurt vanaf de parallelweg Nieuwe Poort en afrijden via een uitrit op de rotonde Eemplein.

9.6. Bereikbaarheid fietsers en voetgangers

Voor langzaam verkeer ligt de entree van het gebouw aan de Groningerstraat, halverwege Eemplein en Flevostraat. De entree ligt daarmee op geruime afstand van de ingang van de parkeergarage zodat er geen directe conflicten zijn met in- of uitrijdend verkeer naar de parkeergarage.

10. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt voor rekening en risico van de particuliere initiatiefnemer ontwikkeld. Ook eventuele uit de ruimtelijke procedure voortvloeiende planschade, ligt contractueel bij de initiatiefnemer. Het project heeft daarmee geen financiële gevolgen voor de gemeente en kan uitvoerbaar worden geacht.

11. PROCEDURE

Er is een aanvraag bouwvergunning ingediend ter realisering van het plan. Aangezien het project op grond van het bestemmingplan niet rechtstreeks is toegestaan (zie paragraaf 1.2), is voor medewerking aan het bouwplan een vrijstelling nodig. Aangezien het plan niet valt onder de gevallen zoals omschreven in artikel 20 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro) is een vrijstelling ex artikel 19 lid 3 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) niet aan de orde. Op grond van de vrijstellingslijst van de provincie Utrecht is realisering van het project middels een artikel 19 lid 2 WRO procedure eveneens niet mogelijk. Dit omdat het plan voorziet in de realisering van diverse functies, waarvan de functies niet allen passen binnen de vrijstellingslijst. Derhalve is in dit geval een vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO vereist.

Voor een vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO moet de procedure zoals omschreven in artikel 19a WRO worden gevolgd. Dit betekent dat de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht dient te worden gevolgd. Hiertoe dient het ontwerpbesluit voor de duur van zes weken ter inzage te worden gelegd, gedurende welke termijn een ieder zijn zienswijze ten aanzien van het ontwerp-besluit naar voren kan brengen. Deze zienswijzen worden dan betrokken bij de afweging omtrent het al dan niet verlenen van de vrijstelling en/of het vragen van de verklaring van geen bezwaar. Na de terinzagelegging dient een verklaring van geen bezwaar bij Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht te worden gevraagd. Nadat een verklaring van geen bezwaar is verkregen kan tot vrijstellingverlening worden overgegaan.

Bijlagen:

1. Uittreksel geldende bestemmingsplan
2. Geluidsrapport
3. Rapport van Hunneman Milieu Advies, projectnummer 2007125/dh/sh van maart 2007 (bodem)

BIJLAGE 1

BIJLAGE 2

BIJLAGE 3