



Omgevingsvergunning Blok 14, Stationsplein Vathorst

Vastgesteld Ruimtelijke Onderbouwing, Mei 2020

Stad met een hart



Blok 14, Stationsplein Vathorst

Inhoudsopgave

Ruimtelijke Onderbouwing	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doelstelling	5
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	6
2.1 Huidige situatie	6
2.2 Nieuwe situatie	6
2.3 Procedure	7
Hoofdstuk 3 Planbeoordeling	9
3.1 Beleid	9
3.2 Beoordeling bouwplan	10
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	12
4.1 Inleiding	12
4.2 Bodem	12
4.3 Flora en fauna	12
4.4 Trillingen	13
4.5 Geluid	13
4.6 Bedrijven en milieuzonering	15
4.7 Luchtkwaliteit	16
4.8 Externe veiligheid	17
4.9 Duurzaamheid	19
4.10 Archeologie	19
4.11 Vormvrije MER-beoordeling	19
4.12 Conclusie	20
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	21
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	21
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	21

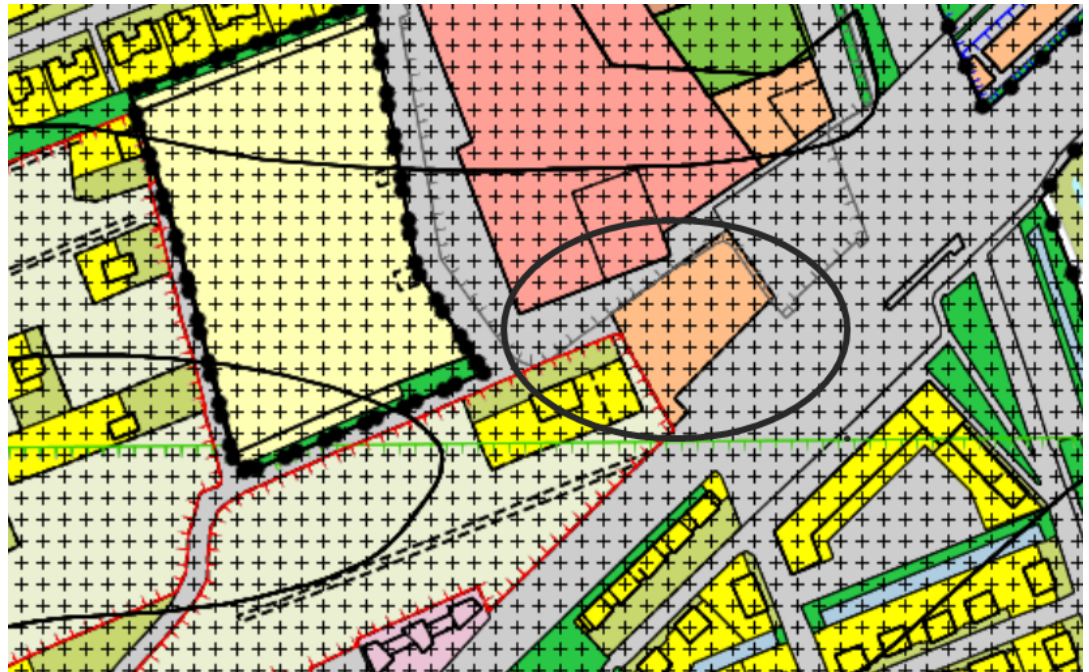
Ruimtelijke Onderbouwing



De aanvraag omgevingsvergunning valt binnen het gebied van het bestemmingsplan Hooglanderveen en Vathorst, dat op 25 juni 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld. In dit bestemmingsplan zijn de bij de aanvraag omgevingsvergunning betrokken gronden bestemd voor "Gemengd-Uit te werken". Op de als zodanig aangewezen gronden mogen weliswaar woningen en commerciële ruimten worden gebouwd maar daarvoor moet eerst een uitwerkingsplan ex artikel 3.6, lid 1, onder a Wro zijn vastgesteld en rechtskracht hebben verkregen. Verder mag de hoogte van de woningen maximaal 21 meter bedragen.

Voor de bij de aanvraag betrokken woningen geldt geen uitwerkingsplan. Bovendien zijn de woningen (op onderdelen) plaatselijk hoger dan 21 meter. Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het voorliggende plan wordt daarom een procedure voor een Wabo-projectbesluit (artikel 2.12, lid 1, sub a., onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) doorlopen. Daarmee kan voor de aanvraag worden afgeweken van de regels van het geldende bestemmingsplan. De aanvrager van de omgevingsvergunning is hierover geïnformeerd in een brief van burgemeester en wethouders d.d.18 september 2019, nr OVU-1022128.

Figuur: Uitsnede bestemmingsplan Hooglanderveen en Vathorst



1.2 Doelstelling

In dit document wordt de aanvraag om een omgevingsvergunning gemotiveerd met een ruimtelijke onderbouwing. Dit is vereist op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a. onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

De bouwlocatie ligt aan de noordwestzijde van station Vathorst aan het stationsplein. Aan de zuidoostkant ligt de spoorlijn Amersfoort-Zwolle. Ten noorden van de bouwlocatie ligt de Paulinapolder met daarachter het winkelcentrum Vathorst. Aan de westzijde staat de woning Veenweg 2a met daarnaast een bedrijfsruimte. De plek waar wordt gebouwd is een grotendeels rechthoekig perceel met een oppervlakte van circa 2500 m². Het is nu een braakliggend terrein.

Figuur : Bestaande situatie locatie Blok 14



2.2 Nieuwe situatie

2.2.1 Programma

De nieuwbouw bestaat uit een appartementengebouw met 34 woningen. Het gaat daarbij om 25 sociale koopappartementen en 9 vrije sectorwoningen. De bouwhoogte varieert van vijf bouwlagen op een plint aan de westkant tot zeven lagen aan de kant van het stationsplein. Onder het complex en aan de spoorzijde worden bergingen gerealiseerd met in de plint aan de zijde van het stationsplein een commerciële ruimte.

De hoogte van het gebouw loopt aan de westkant op van 16 meter naar ruim 23 meter aan de oostzijde. Onder het vloerpeil ligt de parkeerlaag.

Langs de toegangsweg en op de grens van het achterliggende parkeerterrein en het spoor wordt (buiten de parkeervakken) groen aangelegd en worden diverse grote en kleinere bomen geplant.

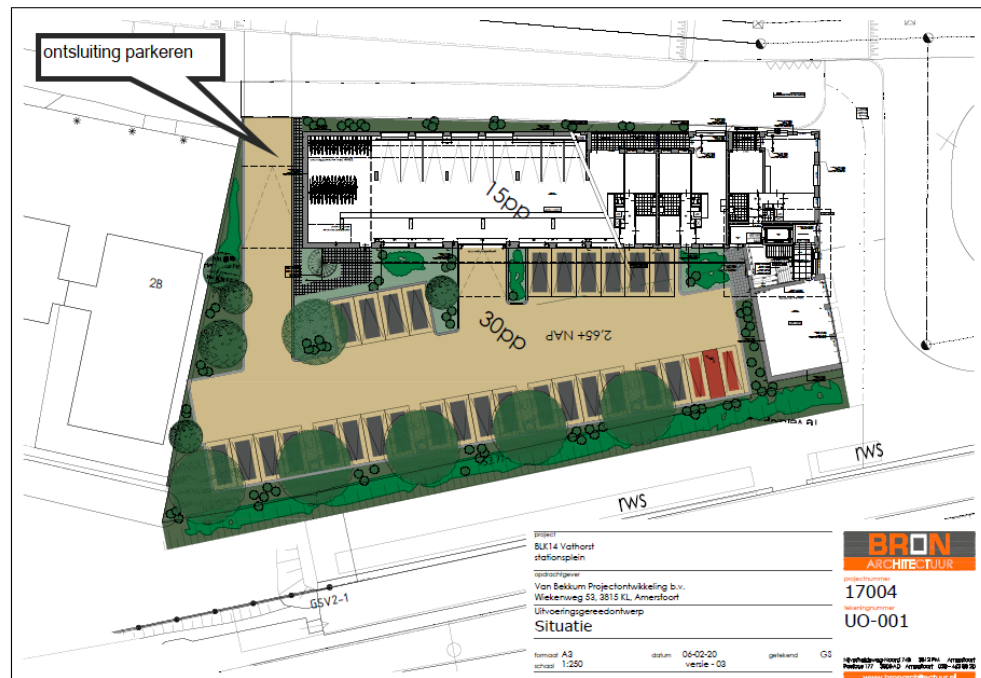
Figuur : noord-noordoostgevel Blok 14



2.2.2 Verkeer en parkeren

De parkeerbehoefte wordt opgelost binnen de 'eigen' kavel. In totaal worden 45 parkeerplaatsen aangelegd, waaronder een aantal op maaiveld onder het gebouw en de rest eveneens op maaiveld tussen het appartementengebouw en de spoorlijn Amersfoort-Zwolle. De ontsluiting van het parkeerterrein is naast het appartementengebouw aan de zijde van Veeweg 2b.

Figuur : parkeerterrein en ontsluiting



2.3 Procedure

Voor het afwijken van het bestemmingsplan is een verklaring van geen bedenkingen (artikel 2.12, lid 1 onder a.3 Wabo) van de gemeenteraad nodig. De raad heeft die verklaring op 24 maart 2020 verleend. Dat neemt niet weg, dat het plan ook moet zijn

voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening ten aanzien van de voor de onderbouwing relevante aspecten.

Hoofdstuk 3 Planbeoordeling

3.1 Beleid

3.1.1 Structuurvisie 2030

In 2013 heeft de gemeenteraad de "Structuurvisie 2030" vastgesteld. In de Structuurvisie geeft Amersfoort onder meer aan haar vitaliteit te willen vergroten door kenniseconomie te versterken en het woonklimaat nog aantrekkelijker te maken. Aangename woonwijken blijven onverminderd aantrekkelijk voor jong en oud, gezin en alleenstaand. Wijken worden aantrekkelijker door werken en voorzieningen waar dat kan meer te mengen. Wijken bieden uiteraard ook rustig en veilig woongenot waar dat hoort. Met de ontwikkeling van dit braakliggende terrein naar een aantrekkelijk woongebiedje wordt een verdere verbetering van het woon- en leefklimaat in deze omgeving bereikt. Dit past binnen de uitgangspunten en principes die voor de stad in de Structuurvisie 2030 zijn vastgelegd.

3.1.2 Woningbehoefte

Deltaplan Wonen

Op 28 mei 2019 heeft de gemeenteraad het Deltaplan Wonen vastgesteld. Daaruit komt naar voren dat er in de stad een grote vraag is naar woningen. Om in die vraag naar voldoende woningen te voorzien, moeten er in de periode 2018 - 2030 10.000 tot 12.000 extra woningen bij komen. Dat zijn gemiddeld ongeveer 1.000 woningen per jaar. Dit betekent meer groei dan voorheen: van gemiddeld ongeveer 600 woningen per jaar in de afgelopen 10 jaar naar ongeveer 1.000 woningen per jaar richting 2030. Het Deltaplan stelt vast dat de binnenstedelijke groei moet worden geconcentreerd in gebieden waar een stedelijk woonmilieu met hoge dichtheid passend is en waar een goede ontsluiting per openbaar vervoer mogelijk is. Vathorst in het algemeen en het voorliggende plan in het bijzonder voldoen aan die criteria.

Volgens het Deltaplan moet in het gehele gebied van Vathorst 30% van het programma in de sociale sector (koop en huur) worden gerealiseerd. Het bouwplan, dat voorziet in 34 koopappartementen, waarvan 25 sociale koopwoningen, draagt bij aan het voor heel Vathorst vastgestelde programma voor het bouwen van woningen in de sociale sector (koop en huur), zoals dat ook in het Deltaplan Wonen is vastgelegd (*"In Vathorst wordt 30% van het programma in de sociale sector gerealiseerd. Dat bestaat uit 18% sociale huur en 12% sociale koop"*).

Het project is in overeenstemming met het in het Deltaplan Wonen vastgestelde beleid.

Ladder van duurzame verstedelijking

Volgens artikel 3.1.6 lid 2 Bro moet bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling (zoals in dit geval de bouw van woningen), de behoefte aan die ontwikkeling worden beschreven. Indien de ontwikkeling is voorzien buiten het bestaand stedelijk gebied, dan moet worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd. In dit geval worden de woningen in bestaand stedelijk gebied gebouwd. In het Bro is een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' vastgelegd. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Uit de definitie volgt dat er sprake moet zijn van een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing. In de jurisprudentie is het begrip nader ingevuld. Als gronden een niet-agrarische bestemming (niet alleen 'rode' stedelijke functies maar bijvoorbeeld ook functies voor sport, recreatie of stedelijk groen) hebben dan is er sprake van bestaand stedelijk gebied ook al is de locatie nog onbebouwd, mits de locatie onderdeel is van het bestaand stedelijk samenstel van bebouwing. Daarvan is in het voorliggende geval

sprake. Licht een plangebied in bestaand stedelijk gebied en voorziet de stedelijke ontwikkeling in een behoefte dan wordt voldaan aan de Ladder van Duurzame Verstedelijking. De bouw van de woningen in blok 14 van Vathorst voorziet in een behoefte. Dat is vastgesteld in het Deltaplan Wonen. Daarmee voldoet het voorliggende project aan de Ladder van Duurzame Verstedelijking.

3.1.3 Nota Parkeernormen 2009

In de gemeentelijke Nota parkeernormen Amersfoort 2009 (bijgesteld op 23 september 2014) zijn specifieke parkeernormen geformuleerd voor diverse functies. Ze geven een indicatie van het aantal auto's dat bij een bepaalde functie geparkeerd wordt in een bepaalde tijdsperiode. De normen worden gebruikt voor nieuwbouwsituaties of bij functiewijzigingen, waarvoor een vergunning of ontheffing dient te worden verkregen. Parkeren moet zoveel mogelijk op eigen terrein plaatsvinden zodat een ontwikkeling geen extra parkeerdruk in het openbaar gebied geeft.

Het voorliggende plan bestaat uit 34 appartementen en een commerciële ruimte. Op eigen terrein worden in totaal 45 parkeerplaatsen aangelegd. Daarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke Nota Parkeernormen. In de parkeerbalans van het project is de parkeerbehoefte die samenhangt met de commerciële ruimte niet meegenomen. Gezien de aanwezigheidspercentages per functie is extra parkeergelegenheid ten behoeve van de commerciële ruimte in verband met het meervoudig gebruik niet noodzakelijk.

3.1.4 Conclusie beleid

Het voorliggende project voldoet aan de Structuurvisie, het gemeentelijke woon- en parkeerbeleid en aan de toets van de wettelijk voorgeschreven Ladder van Duurzame Verstedelijking.

3.2 Beoordeling bouwplan

De voorgestelde gebiedsontwikkeling sluit goed aan op het Masterplan Centrum Vathorst. Dat Masterplan heeft als doel een gezellig centrum te maken. De locatie van het bouwplan ligt aan het einde van de route door het winkelcentrum. Aan het stationsplein komt een hoog gesloten blok. In dit 'pakhuis' komen alle bergingen van het woongebouw met daarop de letters Vathorst, zichtbaar vanuit de trein. Het langgerekt woongebouw is onderverdeeld in drie sferen met elk een eigen kleur baksteen. Ze zijn verbonden door een metselwerk volume in een andere nuancering metselwerk. De drie sferen zorgen voor de geleiding van het gebouw. Dit geeft maat en schaal. Daarmee is het ruimtelijk en ook functioneel passend in de omgeving. Parkeergelegenheid is goed opgelost in het souterrain en op het achtergelegen terrein. Op dit parkeerterrein wordt het nodige groen ingepast, waaronder grote bomen en struiken. Het aantal parkeerplaatsen is voldoende en de aansluiting op de omliggende infrastructuur is goed geregeld.

Het bouwplan is op 11 februari 2020 beoordeeld door de stadsbouwmeester. De stadsbouwmeester is van oordeel dat het bouwen van 34 appartementen en een commerciële ruimte aanvaardbaar is. Met het plan wordt tegemoet gekomen aan de opmerkingen in het advies van de stadsbouwmeester d.d. 04-02-2020. Doordat de stalen vluchtrap wordt voorzien van een kooi welke volledig wordt ingekleed met groen, maakt het geheel meer deel uit van de compositie van de gevel en wordt de gevel beter beëindigd. De stadsbouwmeester adviseert om de kooi haaks aan te laten sluiten op de achtergevel van het complex én een voorstel nader uit te werken waarin wordt aangetoond op welke wijze de kooi duurzaam kan worden ingekleed met wisteria. Op grond van de ingediende gegevens is de stadsbouwmeester van oordeel dat het plan, getoetst aan de gebiedscriteria van de door de gemeenteraad vastgestelde

welstandsnota 2017 en het Kwaliteitsteam Vathorst, daaraan voldoet.

Aan de omgevingsvergunning wordt de voorwaarde verbonden dat een nadere uitwerking nodig is van de wijze waarop de kooi rondom de stalen vluchttrap aansluit op de achtergevel van het complex. Daarbij moet worden aangetoond hoe de kooi duurzaam kan worden ingekleed met wisteria. Dat moet minimaal drie weken voor de start van de uitvoering gebeuren.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aan de hand van een aantal specifieke (milieu)omgevingsaspecten bekeken of de gewenste ontwikkeling op deze locatie mogelijk is.

4.2 Bodem

4.2.1 Bodemkwaliteit

Voor de bouw van de woningen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende nieuwbouw. Voor de locatie van Blok 14 in Vathorst is al in 2016 een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd op basis van de daarvoor geldende richtlijnen. In de onderzoeken zijn voor deze specifieke locatie lichte verhogingen aangetoond. De resultaten geven echter geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader onderzoek. Daarmee zijn er met betrekking tot de bodemkwaliteit geen belemmeringen voor het verlenen van de vergunning.

4.2.2 Niet Gesprongen Explosieven

In 2013 heeft Opsporingsbedrijf REASeuro in opdracht van de gemeente Amersfoort een Historisch Vooronderzoek CE (HVO) en de daarbij behorende CE Bodembelastingkaart afgerond. Hierin is het gebied van het voorliggende bouwplan afgebakend als verdacht gebied op de aanwezigheid van conventionele explosieven.

In 2016 heeft BODAC in opdracht van het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst onderzoek gedaan in het gebied. Het proces- verbaal van oplevering is toegevoegd aan de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Tijdens opsporingswerkzaamheden door BODAC in het gebied van Blok 14 zijn geen conventionele explosieven of restanten daarvan aangetroffen. Daarmee is het gebied vrijgegeven voor grondroerende werkzaamheden.

4.3 Flora en fauna

4.3.1 Groen en soorten

Ten behoeve van het in stand houden van een groene verbinding tussen gebieden ten noordoosten en ten zuidwesten van het bouwplan wordt een groene zone gerealiseerd langs en parallel aan de spoorlijn. Verder wordt alle ruimte die niet nodig is voor parkeren groen ingericht en wordt het parkeerterrein aan de spoorzijde 'afgerond' met inheemse bomen en struiken.

Vanwege de geschiktheid van het gebouw voor vleermuizen en gierzwaluwen zullen neststenen worden ingebouwd.

4.3.2 Stikstof

Om vast stellen of er in de bouw- en gebruiksfase van het project stikstof vrijkomt is een berekening uitgevoerd van de uitstoot van stikstof en de neerslag daarvan op Natura 2000-gebieden. Deze berekening is opgesteld met de Aerius calculator en toegevoegd aan de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

De berekeningen (bouw- en gebruiksfase) hebben geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

4.4 Trillingen

In verband met de ligging van de bouwlocatie op korte afstand van de spoorlijn Amersfoort-Zwolle is een trillingsonderzoek verricht, waaruit moet blijken of er wel of geen maatregelen nodig zijn om die trillingen te beperken. Dat onderzoek (*Onderzoek trillingsniveaus, Peutz d.d. 23 juli 2019*) is toegevoegd aan de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit het onderzoek komt naar voren dat de trillingen die worden verwacht voldoen aan de streefwaarden zoals opgenomen in de SBR richtlijn B voor herhaald voorkomende trillingen in nieuwe situaties.

4.5 Geluid

4.5.1 Wet geluidhinder

De basis voor de ruimtelijke afweging van geluid is de Wet geluidhinder (Wgh). Overeenkomstig de Wgh zijn (spoor-)wegen voorzien van zones. Het gebied binnen deze zones geldt als akoestisch aandachtsgebied waar een toetsing uitgevoerd dient te worden. Daarbij beperkt de Wgh zich tot een toetsing ter plaatse van zogenaamde geluidsgevoelige objecten. Dit zijn onder andere woningen. De Wgh werkt met een systeem van voorkeursgrenswaarden en maximaal toegestane geluidsbelastingen. Indien een voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan onder bepaalde voorwaarden een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Hierbij mag de geluidsbelasting nooit hoger zijn dan de maximaal toegestane geluidsbelasting. De voorkeursgrenswaarde en maximaal toegestane geluidsbelasting voor nieuwe of bestaande geluidsgevoelige bestemmingen verschillen per locatie en per geluidsoort.

4.5.2 Verkeerslawaaai

In de Wgh is bepaald dat elke weg van rechtswege een geluidszone heeft (Wgh art. 74 lid 1). Een uitzondering hierop zijn wegen die zijn gelegen in een 30 km/uur-zone of in een woonerf. De breedte van de geluidszones is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van een weg. In geval van een nieuwe of gewijzigde weg of nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen zones langs wegen is akoestisch onderzoek vereist. Op basis van de uitkomsten kunnen zo nodig maatregelen worden overwogen.

De voorkeursgrenswaarde voor geluidsgevoelige bestemmingen bedraagt in de meeste gevallen 48 dB (L_{den}). De maximaal toegestane geluidsbelasting bedraagt in dit geval 63 dB (L_{den}).

4.5.3 Spoorweglawaaai

Spoorwegen hebben een zone, waarvan de breedte afhankelijk is van de hoogte van het geluidsproductieplafond. In artikel 1.4 van het Besluit geluidhinder is de breedte van de zone aangegeven. De zonebreedte varieert van 100 tot 1.200 meter. Bij ontwikkelingen rond geluidsgevoelige bestemmingen in de zone of wijzigingen aan de spoorlijn moet akoestisch onderzoek worden gedaan. Op basis van de uitkomsten kunnen zo nodig maatregelen worden overwogen. De voorkeursgrenswaarde en maximaal toegestane geluidsbelasting bedragen in dit geval respectievelijk 55 en 68 dB (L_{den}).

4.5.4 Geluidsnota gemeente Amersfoort

De gemeente heeft beleid opgesteld met betrekking tot het vaststellen van hogere grenswaarden (Geluidsnota Amersfoort Wet geluidhinder, september 2015). Hierin zijn criteria en voorwaarden opgenomen die aan de hogere grenswaarde worden verbonden.

4.5.5 Geluid in relatie tot het plangebied

Voor de bouw van de nieuwe woningen is akoestisch onderzoek uitgevoerd (Appartementencomplex Velden 2c, blok 14, Goudappel Coffeng, 27 januari 2020). De onderzoeksresultaten zijn toegevoegd aan de bijlagen bij deze onderbouwing. Uit het onderzoek kunnen voor de verschillende geluidsbronnen de navolgende conclusies worden getrokken:

Wegverkeerslawai

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Boerderijenboulevard bedraagt ten hoogste 42dB. De voorkeursgrenswaarde wordt dus niet overschreden.

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op Lovink ligt boven de richtwaarde van 48 dB en bedraagt ten hoogste 53 dB. Deze weg is weliswaar een 30 km-weg en daarom is een formele toetsing aan de Wet geluidhinder niet nodig, maar uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening en in verband met gemeentelijk geluidsbeleid is deze situatie wel relevant.

Om de geluidssituatie ter plaatse te verbeteren en aan deze zijde van het gebouw een geluidluwe gevel te creëren is het gewenst om maatregelen te treffen waarmee de belasting kan worden teruggebracht. Die maatregelen zullen bestaan uit het voorzien van de weg Lovink van stille elementenverharding in keperverband. Daarmee kan de belasting met 1 tot 2 dB worden teruggebracht ten opzichte van de situatie, waarbij standaard elementenverharding in keperverband aanwezig is. Om te borgen dat een stille elementenverharding op Lovink wordt toegepast is een daartoe strekkend voorschrift aan de omgevingsvergunning verbonden. Met de toepassing van de stille elementenverharding op de weg wordt weliswaar een reductie van de geluidsbelasting bereikt, maar het sorteert geen effect waarmee alle woningen zijn voorzien van een geveldeel met een geluidsbelasting van ten hoogste 48dB. Daarom worden aanvullend hierop op de plafonds van alle loggia's en balkons geluidsabsorberend materiaal aangebracht. Ook deze maatregel is via een voorschrift aan de omgevingsvergunning verbonden.

Railverkeerslawai

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting van de spoorlijn op diverse punten hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, maar de hoogst mogelijke grenswaarde van 68 dB wordt gerespecteerd. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 66 dB.

Er is onderzocht of de geluidsbelasting vanwege het railverkeer kan worden gereduceerd door het treffen van maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Dat is niet mogelijk. Hieruit volgt dat de gemeente een zogenaamde hogere grenswaarde moet vaststellen. Dit is het geval voor alle appartementen. Hieronder is de benodigde waarde per appartement aangegeven. De appartementen hebben een geluidluwe gevel aan de niet-spoorzijde van het gebouw.



De procedure om te komen tot de vaststelling van hogere waarden wordt tegelijkertijd met de (uitgebreide) procedure voor het verlenen van de omgevingsvergunning voor de woningen gevolgd. In de bijlagen bij deze onderbouwing is het Besluit Hogere Waarden volgens de Wet geluidhinder opgenomen met de bijbehorende gegevens (Formulier hogere grenswaarden en akoestisch onderzoek d.d. 27 januari 2020).

Waar sprake is van een verhoogde geluidsbelasting dient op grond van het Bouwbesluit te worden gezorgd voor voldoende geluidswering van de gevels zodat in de woningen sprake is van een aanvaardbaar binnenniveau. Hiervoor moet uitgegaan worden van de cumulatieve geluidbelasting.

Hogere grenswaarden

Aan de hand van de voorliggende rapportage zullen burgemeester en wethouders hogere grenswaarden vaststellen voor de woningen waar de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder wordt overschreden. Als gevolg van het vaststellen van de hogere grenswaarden en als gevolg van de hoge maximale geluidsniveaus worden voorwaarden gesteld aan de geluidswering van de gevels.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

4.6.1 Milieuzonering

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de kwaliteit van de leefomgeving. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geur, stof, geluid en gevaar. Als hulpmiddel voor de inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving of van gevoelige functies nabij bedrijven, heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), in samenwerking met de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische zaken, in 2009 een indicatieve bedrijvenlijst opgesteld. De indicatieve bedrijvenlijst in de VNG-publicatie geeft richtafstanden, gebaseerd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of gemengd gebied.

4.6.2 Zonering in relatie tot het plan

Relevant zijn de bestemmingen op omliggende percelen van blok 14. De nieuwe woningen mogen geen hinder ondervinden van de activiteiten in deze panden en omgekeerd mogen de functies in de naastgelegen panden geen belemmeringen ondervinden door de realisatie van de woningen.

Rondom het gebied van het voorliggende bouwplan zijn nog andere woonbestemmingen

aanwezig. Ten noorden van het plangebied is detailhandel aanwezig met daarboven woningen. Daarvan is geen hinder te verwachten. Ten noordoosten van het gebied bevindt zich een sporthal. De richtafstand voor een sporthal is 50 meter volgens de handreiking Bedrijven en milieuzonering en 30 meter in gemengd gebied, waar hier sprake van is. Deze afstand wordt ten opzichte van de woningen in dit plan in acht genomen. Mocht er nog een invulling komen van het terrein ten zuiden van de sporthal, dan is het van belang dat hierbij rekening wordt gehouden met de woningen in de omgeving. In de commerciële ruimte kan een functie gevestigd worden die geen hinder oplevert voor de woningen. Dat zal ook worden vastgelegd in de voorwaarden van de omgevingsvergunning.

Gezien de afstanden en de activiteiten bestaan er vanuit het aspect 'bedrijven en milieuzonering' geen belemmeringen voor de voorgestane ontwikkeling.

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Wettelijk kader

De 'Wet luchtkwaliteit' is opgenomen in de Wet milieubeheer onder hoofdstuk 5, titel 2. De kern van de Wet luchtkwaliteit bestaat uit luchtkwaliteitseisen voor de buitenlucht die in bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Uit de Wet volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden;
2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen;
3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Ad. 1

De relevante stoffen ten gevolge van wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De bijbehorende grenswaarden zijn weergegeven in onderstaande tabel. Doorslaggevend voor de beoordeling van NO₂ is de jaargemiddelde concentratie. Voor PM₁₀ is de 24-uurgemiddelde concentratie het meest kritisch.

Tabel: Meest relevante grenswaarden luchtkwaliteit

Stof	Te toetsen grootheid	Grenswaarde (mg/m ³)	Geldig vanaf
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie	40 mg/m ³	2015
PM ₁₀	Aantal dagen per jaar met een overschrijding van de etmaalgemiddelde concentratie van 50 mg/m ³	35 dagen	2011

Ad. 3

Regeling NIBM geeft voor een aantal categorieën van projecten een (getalsmatige) invulling aan de NIBM-grens. Eén van die categorieën is bijvoorbeeld woningbouwlocaties. Indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg,

netto niet meer dan 1500 nieuwe woningen omvat, dan wel in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer bedraagt dan 3000 woningen dan is er sprake van een NIBM project. Indien een voorgenomen ontwikkeling binnen de begrenzing van de Regeling NIBM valt is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig mits de voorgenomen ontwikkeling niet valt onder het Besluit gevoelige bestemmingen.

In het Besluit NIBM is een anticumulatiebepaling opgenomen, die het 'opknippen' van projecten moet tegengaan. Projecten moeten als één locatie worden beschouwd als ze a) gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en b) binnen 1000 meter van elkaar liggen. Projecten waarvan de toename van de concentraties ter plaatse niet meer bedraagt dan 0,1 µg/m³ kunnen buiten beschouwing blijven.

4.7.2 Luchtkwaliteit in relatie tot het plan

In het voorliggende project komen 34 woningen extra ten opzichte van de huidige situatie, waarmee dit project aangemerkt kan worden als zijnde 'niet in betekenende mate'. Overigens wordt in Amersfoort ruimschoots voldaan aan de wettelijke normen voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Het aspect luchtkwaliteit is geen belemmering voor het plan.

4.8 Externe veiligheid

De gemeente Amersfoort heeft de Regionale Uitvoeringsdienst gevraagd om advies uit te brengen over de externe veiligheidsgevolgen van het voorliggende bouwplan. Dat advies d.d. 13 november 2019 en de bijbehorende groepsrisicoberekeningen zijn toegevoegd aan de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Voor de realisatie van het bouwplan is vanuit een oogpunt van externe veiligheid het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor Amersfoort-Zwolle relevant. Het risico van het transport van gevaarlijke stoffen over dit tracé valt onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

4.8.1 Plaatsgebonden risico

De afstand tot waar de maatgevende risicocontour kan reiken is vastgelegd in de Regeling Basisnet. Deze afstand ligt niet tot over het voorliggende bouwplan. Het plaatsgebonden risico legt hiermee geen beperkingen op voor de realisatie van de plannen.

4.8.2 Plasbrandaandachtsgebied

Voor het tracé ter hoogte van het plangebied geldt een plasbrandaandachtsgebied op basis van de Regeling Basisnet. Binnen dit gebied bevindt zich de commerciële functie van het nieuwe gebouw en de bergingen op de verdiepingen. De woningen liggen niet in het plasbrandaandachtsgebied.

Voor het bouwdeel gelegen binnen het plasbrandaandachtsgebied dient het gebouw te voldoen aan de artikelen 2.5 t/m 2.10 uit het bouwbesluit (Regeling Bouwbesluit 2012, paragraaf 2.3 Veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied). Dit wordt ook vastgelegd in de voorwaarden bij de omgevingsvergunning. De vluchtroute vanuit de woningen loopt niet door het plasbrandaandachtsgebied.

4.8.3 Groepsrisico en verantwoording

Het groepsrisico ligt in de huidige situatie onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Het realiseren van het bouwplan leidt niet tot een toename van het groepsrisico. Aangezien het groepsrisico minder dan 10% toeneemt dient het besluit beperkt te worden verantwoord. Het plan leidt immers niet tot een verminderde bestrijdbaarheid. Tevens worden geen hogere of andere personendichtheden voorzien dan in het vigerende bestemmingsplan beschreven.

Verantwoording

In de toelichting bij een ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning wordt, voor zover het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft binnen het invloedsgebied ligt van een weg, spoorweg of binnenwater waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, in elk geval ingegaan op: (a) de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en (b) voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

ad a: De planlocatie bevindt zich hemelsbreed op een afstand van circa 5 kilometer van de brandweerpost aan de Kleine Koppel. De dichtstbijzijnde brandweerpost bevindt zich op 1,8 kilometer afstand aan Het Hofslot. Ook bevindt zich hier een standplaats voor de ambulancedienst. Het ziekenhuis Meander bevindt zich hemelsbreed op iets minder dan 5 kilometer afstand. De locatie is vanuit meerdere richtingen bereikbaar.

De Veiligheidsregio Utrecht heeft voor rampenbestrijding het Regionaal Crisisplan Utrecht 2018-2020 opgesteld. Het Regionaal Crisisplan beschrijft op welke wijze de crisisorganisatie bij een incident of crisis functioneert. Daarnaast bevat het crisisplan de verantwoordelijkheden, de taken en bevoegdheden met betrekking tot maatregelen en voorzieningen die de gemeenten in de regio Utrecht treffen bij de bestrijding van rampen en crises.

ad b: van de aanwezigen kan verwacht worden dat deze voldoende zelfredzaam zijn. Er zijn voldoende mogelijkheden om bij calamiteiten in tegenovergestelde richting van het spoor te kunnen vluchten. De woningen liggen buiten het plasbrandaandachtsgebied (PAG). Ook de gehele vluchtroute vanuit de woningen valt buiten het PAG.

4.8.4 Advisering Veiligheidsregio Utrecht

Het bouwplan is voor advies voorgelegd aan de Veiligheidsregio Utrecht (VRU). Ten aanzien van de brandveiligheid, de zone in het plasbrandaandachtsgebied, de vluchtroutes en de mogelijkheid tot schuilen moet worden voldaan aan alle relevante eisen uit het Bouwbesluit. Dat is vastgelegd in de voorschriften van de omgevingsvergunning.

Specifiek voor het bouwdeel gelegen binnen het plasbrandaandachtsgebied dient het gebouw te voldoen aan de artikelen 2.5 t/m 2.10 uit de Regeling bouwbesluit. De commerciële ruimte heeft de mogelijkheid van vluchten aan de kant van het trappenhuis. Dat is van de risicobron af. De commerciële ruimte heeft tevens een 60 minuten schil. Verder hebben de woningen nog ruimte aan de andere zijde dan de PAG-zijde en hebben daarmee een verblijfsruimte die van de risicobron af te gericht. In de vergunning zijn de adviezen van de VRU over de toepassing van onbrandbare isolatie en het individueel uitschakelen van een autonoom ventilatiesysteem opgenomen.

4.8.5 Externe veiligheid in relatie tot het plan

Uit een oogpunt van externe veiligheid zijn er, met inachtneming van de aan de omgevingsvergunning gestelde voorschriften en adviezen, geen belemmeringen voor een woonbestemming op de bij de aanvraag omgevingsvergunning betrokken gronden.

4.9 Duurzaamheid

In het bouwplan worden alle relevante duurzaamheidseisen ten aanzien van energie- en milieuprestatie nageleefd. De woningen worden gasloos gebouwd en voorzien van een Warmte Koude Opslag in de vorm van een collectieve bron met individuele warmtepompen.

Ten behoeve van het in stand houden van een groene verbinding tussen gebieden ten noordoosten en ten zuidwesten van het bouwplan wordt een groene zone gerealiseerd langs en parallel aan de spoorlijn. Verder wordt alle ruimte die niet nodig is voor parkeren ingericht met flinke groenvakken, die ook dienen voor de opvang van regenwater, en wordt het parkeerterrein aan de spoorzijde 'afgerond' met inheemse bomen en struiken. Vanwege de geschiktheid van het gebouw voor vleermuizen en gierzwaluwen zullen ook neststenen worden ingebouwd.

Om een goede akoestische situatie te bereiken worden geluidsabsorberende voorzieningen getroffen aan de plafonds van balkons en loggia's en wordt aan de spoorzijde in de woningen 10 mm gelaagde beglazing toegepast.

4.10 Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (als onderdeel van de Monumentenwet 1988) in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) in de Nederlandse wetgeving opgenomen.

Archeologische beleidskaart

In lijn met de archeologiewetgeving is de Amersfoortse ABP-kaart omgezet in een archeologische beleidskaart waar per gebied wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de archeologie bij het ontwikkelen en uitvoeren van plannen/ bodemverstorende projecten. Het gebied van het bouwplan ligt binnen het gebied met een middelhoge archeologische verwachting. Dat betekent dat op basis van archeologisch onderzoek moet worden vastgesteld of er daadwerkelijk sprake is van archeologische waarden die door de bouw worden verstoord. Op 12 februari 2018 heeft een archeologische inventarisatie plaatsgevonden. De resultaten van die inventarisatie zijn toegevoegd aan de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Uit de inventarisatie blijkt dat op grond van de bodemkundige, historische en archeologische gegevens in het gebied van het bouwplan resten zouden kunnen worden aangetroffen uit de Vroege Prehistorie. Voor de Vroege Prehistorie geldt dat de vindplaats alleen intact kan zijn, als de natuurlijke bodemopbouw dat ook is. Het gehele terrein in en in de omgeving van blok 14 is al verstoord om het bouwrijp te maken. De verwachting op het aantreffen van archeologische resten van jagers-verzamelaars kan daarom naar laag worden bijgesteld. Het plangebied kan daarom worden vrijgegeven voor verdere ontwikkeling.

4.11 Vormvrije MER-beoordeling

Een plan-m.e.r. is een in de Wet milieubeheer (Wm) vastgelegde procedure waarmee

voor de m.e.r.-(beoordelings)plichtige onderdelen van een ruimtelijk plan de milieugevolgen op basis van een zekere bandbreedte worden beoordeeld. Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. De drempelwaarden waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

Op het planvoornemen is de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkeling, D11.2 uit de D-lijst van het Besluit m.e.r., van toepassing : *D 11.2: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:* • *een oppervlakte van 100 hectare of meer;* • *een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of* • *een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.*

Het planvoornemen is een kleinschalige ontwikkeling waarbij de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. niet wordt overschreden. Voor het planvoornemen geldt daarom de vormvrije m.e.r.-beoordeling. In dit kader kan worden aangegeven dat de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling in voorgaande paragrafen reeds zijn onderzocht. Op basis hiervan mag worden aangenomen dat de toekomstige activiteiten in het plangebied geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen hebben. Het planvoornemen geeft dan ook geen aanleiding voor onderzoek in het kader van het Besluit m.e.r.

4.12 Conclusie

De beoordeling van de verschillende omgevingsaspecten maken het realiseren van het voorliggende project mogelijk.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

Gemeenten zijn op grond van de Wro verplicht om de kosten van de grondexploitatie te verhalen. Ingeval de gemeente de uitgeefbare gronden in eigendom heeft, vindt verhaal van de kosten van de grondexploitatie plaats door verkoop van bouwrijpe grond. Ingeval de gemeente niet over de gronden beschikt, zoals in het voorliggende geval, kan de gemeente met de eigenaar overeenkomen dat deze de kosten van grondexploitatie aan de gemeente voldoet. De door de gemeente gemaakte en te maken plan- en apparaatskosten worden door het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst aan de gemeente vergoed. Het project is vanuit gemeentelijk perspectief financieel en economisch uitvoerbaar.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Overleg

Op grond van de artikelen 6.18 Bor en 3.1.1 Bro wordt over een project overleg gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het project in het geding zijn. Volgens de nota van toelichting bij artikel 3.1.1. van het Bro (blz. 54; Stb. 2008, 145) kan het overleg beperkt te blijven tot die overheidsinstanties waarmee overleg werkelijk noodzakelijk is om te voorkomen dat de taak of verantwoordelijkheid van het andere overheidsorgaan ontoelaatbaar wordt beperkt, of dat het door dat orgaan te behartigen belang aantoonbaar wordt geschaad. Indien het gaat om een ontwikkeling waarbij niet of in geringe mateerschikking van betrokken belangen aan de orde is, zou kunnen worden volstaan met een simpel overleg of zal wellicht zelfs geen overleg behoeven plaats te vinden, aldus de nota van toelichting. Gelet op de zeer beperkte wijziging die onderhavig bestemmingsplan mogelijk maakt en het feit dat geen overheidsorganen in hun belangen worden geschaad, is voor het onderhavige plan geen vooroverleg gevoerd. De Veiligheidsregio Utrecht (VRU) en de Regionale Uitvoeringsdienst hebben al in een eerder stadium advies over het bouwplan uitgebracht.

5.2.2 Terinzagelegging

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft samen met de ontwerp-omgevingsvergunning, de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad en het ontwerp-besluit tot vaststelling van hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder vanaf 26 maart 2020 voor een ieder voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Dit is voorgeschreven in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Algemene wet bestuursrecht.

Er zijn gedurende deze termijn geen zienswijzen ingediend.



Gemeente Amersfoort
Sector Stedelijke ontwikkeling en
Beheer
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Postadres
Postbus 4000
3800 EA Amersfoort

Bezoekadres
Stadhuisplein 1
3811 LM Amersfoort

t 14 033
i www.amersfoort.nl