



BESTEMMINGSPLAN CSG-NOORD HERZIENING PUNTENBURG/TRAPEZIUM

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

Toelichting
Gemeente Amersfoort

Kenmerk: # 3143362

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1	INLEIDING	4
1.1	Algemeen	4
1.2	Ligging en begrenzing van het plan	5
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	5
2	PLANBESCHRIJVING	7
2.1	Aanpassingen Coördinatieplan	7
2.2	Programma's van Eisen en Beeldkwaliteitsplan	9
2.3	Milieu	9
3	TOELICHTING OP VERBEELDING EN REGELS	14
3.1	Opzet juridische regeling	14
3.2	Regelingen met betrekking tot het bouwen	14
3.3	Over functies en bestemmingen	15
3.4	Inleidende en algemene regels	17
4	UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN	19
4.1	Watertoets	19
4.2	Economische uitvoerbaarheid	19
4.3	Inspraak over Aanpassingen Coördinatieplan	20
4.4	Resultaten overleg	20
4.5	Behandeling PPC	21
4.6	Behandeling de Ronde	21
5	BIJLAGE: Resultaten Overleg	22
5.1	Resultaten overleg	22
5.2	Behandeling PPC	25
	Bijlage Berekeningsjaar 2010 met CAR II 8.0	26

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Het bestemmingsplan “CSG-Noord, Herziening Puntenburg/Trapezium” is, zoals de naam al aangeeft, een partiële herziening van het bestemmingsplan Centraal Stadsgebied-Noord. Het plan heeft als doel de herontwikkeling van enkele deelgebieden aan weerszijden van de Mondriaanlaan mogelijk te maken. Het gaat daarbij om de woongebieden F en G en de kantorenlocatie Trapezium (ook wel The Works genoemd). Omdat het stedenbouwkundige plan voor deze herontwikkeling niet in het vigerende bestemmingsplan Centraal Stadsgebied-Noord past, is besloten hiervoor een afzonderlijk plan te maken.

Op 29 juni 1999 heeft de gemeenteraad het Coördinatieplan Centraal Stadsgebied Noord vastgesteld, waarin vorm wordt gegeven aan de ruimtelijke samenhang tussen het gebied en de rest van Amersfoort en aan de samenhang tussen de deelgebieden onderling. Het Coördinatieplan was bedoeld als randvoorwaarde en basis voor de verdere uitwerking en ontwikkeling van het gebied en de deelgebieden. Het plan vormde de basis voor het bestemmingsplan Centraal Stadsgebied-Noord, dat op 26 juni 2000 door de gemeenteraad werd vastgesteld.

In de afgelopen jaren is gebleken dat de voorziene woningbouwplannen in Puntenburg zeer moeilijk van de grond komen. De in het Coördinatieplan vastgelegde plannen blijken in de huidige woning- en kantorenmarkt grotendeels onuitvoerbaar te zijn. Het type woningen en de prijs/kwaliteitsverhouding blijken onvoldoende aan te sluiten bij de veranderde woonwensen van woningzoekenden. Het bleek ook niet mogelijk om de kantoren in het deelgebied Trapezium tot ontwikkeling te brengen.

Door bureau Khandekar Stadsontwerp en Landschapsarchitectuur is een herziening van het Coördinatieplan opgesteld, met daarin voorstellen voor aanpassing van het programma en de stedenbouwkundige opzet van de genoemde deelgebieden. Om realisering van de aangepaste plannen mogelijk te maken, is een herziening van het bestemmingsplan Centraal Stadsgebied-Noord nodig: het voorliggende bestemmingsplan CSG-Noord, Herziening Puntenburg/Trapezium. Daarbij is gekozen voor het opstellen van een volledig bestemmingsplan, dus met een verbeelding en een volledige set regels.

Relatie tussen procedures van het bestemmingsplan en de bouwplannen

Het afgeven van bouwvergunningen voor de nieuwe plannen is in principe pas mogelijk als het bestemmingsplan rechtskracht heeft. Vooruitlopend hierop is voor de bouwplannen voor de blokken G1 en G2 gebruik gemaakt van de mogelijkheid die de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) bood om met een vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19, lid 2 WRO medewerking te verlenen aan de bouwplannen in het gebied. Voorwaarde hiervoor was dat Gedeputeerde Staten van Utrecht hiervoor een verklaring van geen bezwaar af hebben gegeven. Aan deze voorwaarde is voldaan. Op 12 december 2006 hebben Gedeputeerde Staten de algemene verklaring van geen bezwaar afgegeven.

Van deze verklaring is inmiddels gebruik gemaakt voor de verlening van vrijstellingen voor de bebouwing van de blokken G1 en G2.

Door de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is de mogelijkheid tot het voeren van procedures op grond van artikel 19, lid 2 WRO vervallen.

Leeswijzer

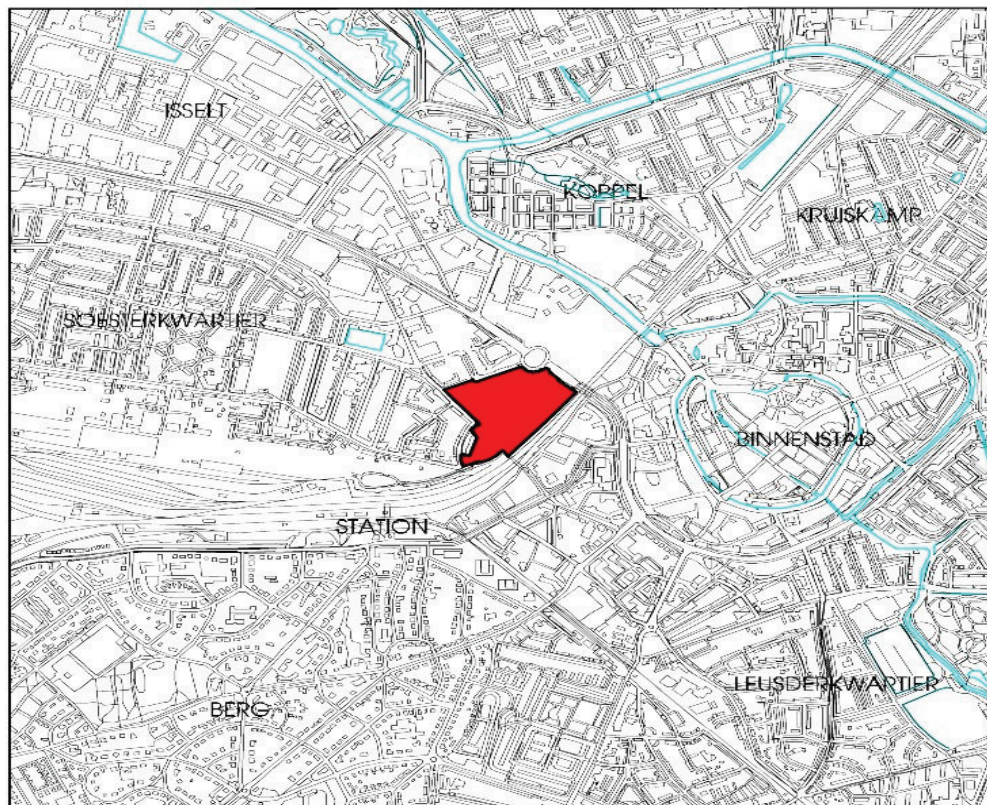
Het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding (de plankaart) met de daarbij behorende regels en de toelichting. De toelichting bestaat uit 4 hoofdstukken. In de Inleiding wordt de ligging en begrenzing van het plangebied aangegeven en staat een overzicht van de geldende plannen. Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de ontwikkelingen in het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven op de planologisch-juridische regeling. In hoofdstuk 4 tenslotte, zijn de resultaten van het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 opgenomen alsmede het advies van de Provinciale Planologische Commissie (PPC) d.d. 24 mei 2006.

1.2 Ligging en begrenzing van het plan

Het plangebied maakt deel uit van het herontwikkelingsgebied Centraal Stadsgebied Noord en ligt tussen het Soesterkwartier aan de ene kant en de spoorlijn en de Nieuwe Poort aan de andere kant (zie ook figuur 1). De grenzen van het plangebied worden gevormd door:

- de spoorlijn Amersfoort - Zwolle / Apeldoorn in het zuiden;
- de Nieuwe Poort in het oosten;
- de Groningerstraat en Flevostraat in het noorden;
- de Puntenburgerlaan en de woningen aan de Pieter Pijperstraat in het westen.

Figuur 1: Ligging en begrenzing plangebied.



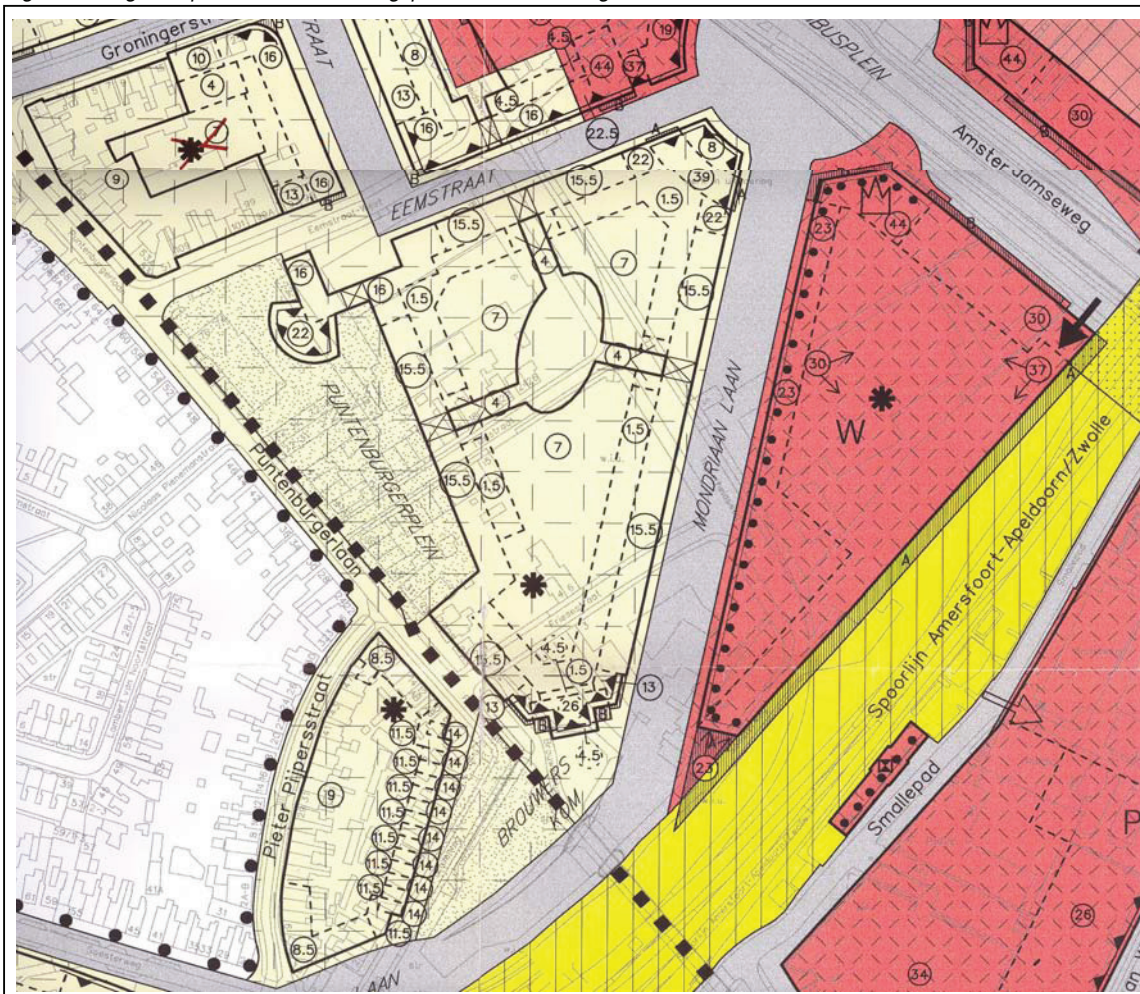
1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Totdat het nieuwe bestemmingsplan van kracht wordt, geldt voor het plangebied het bestemmingsplan "Centraal Stadsgebied-Noord, gemeente Amersfoort". Dit plan is op 15 juni 2000 door de gemeenteraad vastgesteld. Het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht is van 30 januari 2001.

Een fragment van de plankaart van het bestemmingsplan Centraal Stadsgebied-Noord is weergegeven in figuur 2. Zoals ook uit deze tekening blijkt is de ligging en begrenzing van de verschillende bouwblokken vrij gedetailleerd op de plankaart weergegeven. Daarbij zijn ook de beoogde verschillen in bouwhoogte, de geplande overbouwingen en hoekoplossingen gedetailleerd op de plankaart ingetekend. Deze regeling maakt de beoogde herontwikkeling van het gebied niet mogelijk.

In de Beschrijving in hoofdlijnen is bepaald dat bouwplannen niet alleen moeten voldoen aan de bepalingen in het bestemmingsplan, maar ook aan het Coördinatieplan. Het gaat daarbij met name om de hoogtezonering, de bouwmassa, de functionele opbouw en de hoofdverkeersstructuur. Dit geeft nog minder mogelijkheden voor een andere invulling van het gebied. In het Coördinatieplan is immers beschreven hoe de toekomstige situatie eruit zou moeten zien. Dat wil zeggen dat er een eindbeeld is vastgelegd. Dit is een verschil met het bestemmingsplan, waarin alleen de grenzen van de toekomstige ontwikkeling zijn aangegeven (toelatingsplanologie). In het voorliggende bestemmingsplan is er voor gekozen deze rechtstreekse koppeling te laten vervallen.

Figuur 2: Fragment plankaart bestemmingsplan Centraal Stadsgebied-Noord.



Naast het bestemmingsplan Centraal Stadsgebied-Noord dient het “Facetbestemmingsplan Gebruiksbeperkingen en Seksinrichtingen” genoemd te worden. Door middel van dit plan is namelijk een groot aantal bestemmingsplannen in één keer herzien. Een belangrijk doel van dit plan was om in alle bestemmingsplannen dezelfde gebruiksbeperkingen op te nemen. Dit bestemmingsplan is op 25 maart 2003 door de gemeenteraad vastgesteld en heeft met de uitspraak van de Raad van State op 1 september 2004 rechtskracht gekregen.

2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Aanpassingen Coördinatieplan

De beschrijving van de plannen voor de herontwikkeling van de bouwblokken F en G in Puntenburg en het Trapezium komt uitgebreid aan de orde in het rapport "Aanpassingen Coördinatieplan Amersfoort - Herontwikkeling Blok F, G en Trapezium, CSG-Noord Amersfoort" van bureau Khandekar Stadsontwerp en Landschapsarchitectuur, februari 2005. In dit rapport wordt niet alleen uitgebreid ingegaan op de nieuwe plannen voor Puntenburg, maar ook op de bestaande situatie en de relatie met het oude Coördinatieplan. Voor een uitgebreide beschrijving van de plannen wordt dan ook naar dit rapport verwezen. Het gebied waarop het aangepaste Coördinatieplan betrekking heeft is gelijk aan het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan.

Figuur 3: Impressie herontwikkeling (bron: rapport Khandekar).



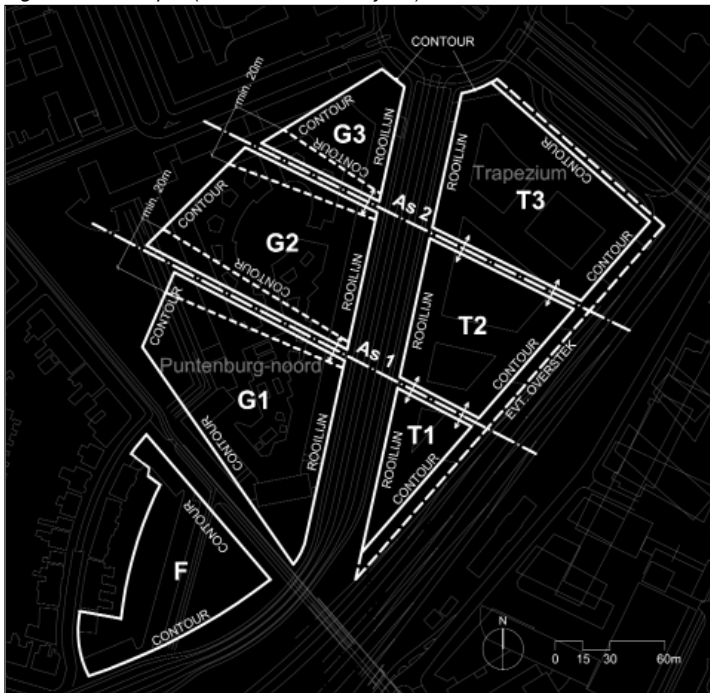
De belangrijkste stedenbouwkundige aanpassingen zijn:

- de schaal van de bebouwing beter laten aansluiten bij de schaal van Amersfoort (van hoogstedelijk naar een stedelijk karakter);
- meer flexibiliteit en een betere faseerbaarheid;
- het toevoegen van een duidelijke kwaliteit in Puntenburg door het Park Puntenburg, waarbij de openbare ruimte van Brouwerskom en Puntenburgerplein zijn gecombineerd. Het park verbindt Eemkwartier en Soesterkwartier met elkaar;
- centraal in het gebied komen 3 verschillende woonblokken met een gelede opbouw, in plaats van het grote bouwblok uit het oude plan (blokken E/G);
- de bebouwing bij de Brouwerskom wordt aangepast, zodat er een grotere afstand ontstaat tot bestaande woningen in het Soesterkwartier. Door de woningen dichterbij de tunnel te situeren, ontstaat er meer sociale controle op de Brouwerstunnel (blok F);
- de kantorenlocatie Trapezium wordt opgedeeld in 3 verschillende bouwblokken die aansluiten op de bebouwing van Puntenburg.

De aangepaste plannen zijn neergelegd in enkele "bebouwingsenveloppen", waarin de voorstellen visueel zijn weergegeven. In Envelop 1, die is weergegeven in figuur 4, zijn de rooilijnen en bebouwingscontouren aangegeven. Het is daarbij de bedoeling dat bij de rooilijnen de bebouwing in de aangegeven grens wordt gebouwd. Wel zijn bij de hoekpunten verbijzonderingen toegestaan

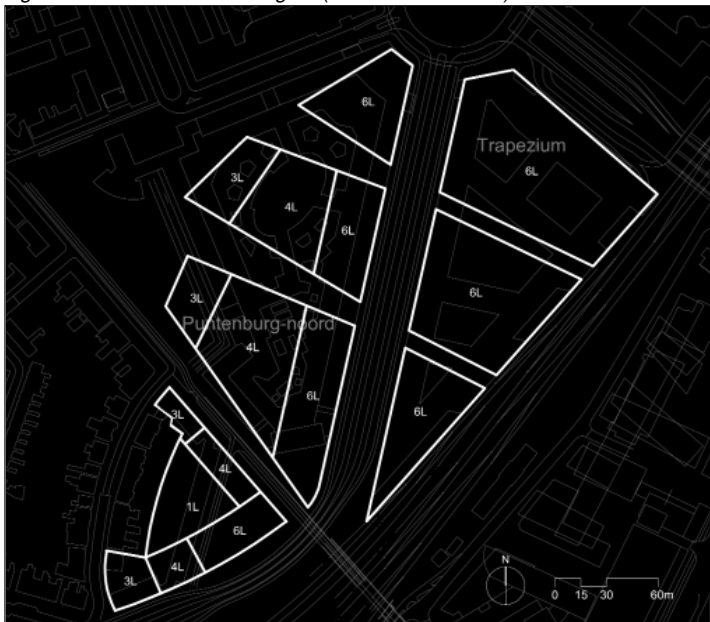
waarvoor geldt dat hier de rooilijn met maximaal 1 meter mag worden overschreden. Bij de contouren mag de bebouwing de grens niet overschrijden, maar wel naar achteren liggen.

Figuur 4: Envelop 1 (contouren en rooilijnen)



In Envelop 2 worden de gewenste functies beschreven (geen afbeelding). Van belang daarbij is de gewenste functiemenging langs de Mondriaanlaan. Envelop 3 heeft betrekking op de bouwhoogten. In het plan zijn drie kaarten opgenomen: voor de minimale bouwhoogtes, de maximale bouwhoogtes (zie figuur 5) en de bebouwingsaccenten.

Figuur 5: Maximale bouwhoogtes (exclusief accenten).



Van 6 september tot en met 1 oktober 2004 heeft de inspraak met betrekking tot het aangepaste Coördinatieplan plaatsgevonden. In die periode zijn 7 schriftelijke reacties ingediend. Het aangepaste plan en de reactienota met betrekking tot de inspraakreacties zijn behandeld in de raads-

commissie Economische Zaken van 21 maart 2005. Het plan is op 5 april 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarbij heeft het college onder andere opdracht gekregen om het voorliggende bestemmingsplan en de hierna genoemde Programma's van eisen en een Beeldkwaliteitsplan op te stellen.

2.2 Programma's van Eisen en Beeldkwaliteitsplan

Programma's van Eisen

Voor de plannen zoals die in het aangepaste Coördinatieplan zijn opgenomen zijn verschillende Programma's van Eisen opgesteld:

- Programma van Eisen Trapezium (blok T1, T2 en T3 in figuur 4);
- Programma van Eisen Puntenburg Noord Blok E/G (blok G1, G2 en G3 in figuur 4);
- Programma van Eisen Puntenburg Noord Blok F (zie figuur 5).

De procedure voor de Programma's van Eisen heeft deels gelijk gelopen met de procedure van het voorliggende bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat de inspraak op de Programma's van Eisen voor Blok F en Blok G en het voorliggende bestemmingsplan gelijktijdig plaats hebben gevonden. Na de inspraak zijn de Programma's van Eisen vastgesteld.

De nieuwe Programma's van Eisen vormen aanvullingen op het Programma van Eisen Puntenburg-Noord zoals dat op 29 juni 1999 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het oude Programma van Eisen blijft dan ook grotendeels van kracht. In de nieuwe Programma's van Eisen zijn voor de duidelijkheid die delen uit het oude Programma van Eisen die van kracht blijven in de tekst opgenomen (cursief afgedrukt). In de Programma's van Eisen zijn ook de relevante delen uit het aangepaste Coördinatieplan overgenomen (cursief en onderstreept afgedrukt).

In de Programma's van Eisen wordt uitgebreid ingegaan op de bestaande plannen, contracten en programma's. Daarnaast wordt ruim aandacht besteed aan de nieuwe uitgangspunten en randvoorwaarden voor de verdere planontwikkeling: de stedenbouwkundige uitgangspunten, volkshuisvesting, verkeer en parkeren, de milieutechnische en civieltechnische aspecten, de veiligheid, de financiële uitvoerbaarheid en tot slot de planning en communicatie. In de voorliggende toelichting zijn de belangrijkste conclusies uit de Programma's van Eisen overgenomen. Voor een uitgebreide beschrijving wordt naar de betreffende stukken verwezen.

Beeldkwaliteitsplan

Voor het gehele gebied is ook een Beeldkwaliteitsplan opgesteld door bureau Khandekar Stadsontwerp en Landschapsarchitectuur. In het Beeldkwaliteitsplan zijn uitspraken gedaan over de sfeer, karakteristiek en oriëntatie van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte. Er zijn verder suggesties gedaan voor de vormgeving van terreinafscheidingen en bergingen en de manier waarop met toekomstige aan- en uitbouwen kan worden omgegaan.

2.3 Milieu

Het plan is beoordeeld op de milieuaspecten geluid (weg- en railverkeer en industrie), externe veiligheid (doorgaand vervoer gevaarlijke stoffen spoorbaan en NS-rangeeremplacement), luchtkwaliteit (wegverkeer) en trillingen.

Wet geluidhinder voor de woningen

Vaststellen hogere grenswaarden weg- en spoorweglawaai.

Het plangebied ligt binnen de zone van de Mondriaanlaan, Puntenburgerlaan, Groningerstraat, De Nieuwe Poort – Eemplein en de spoorlijn Amersfoort – Zwolle. De geluidsbelasting vanwege deze wegen en de spoorlijn zal de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder overschrijden. In het belang van het voorkomen en bestrijden van geluidhinder is het noodzakelijk vast te leggen welke geluidsbelasting binnen deze zones ten hoogste toelaatbaar is.

Het toepassen van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidsbelasting zal onvoldoende doeltreffend zijn. Bovendien levert dit overwegend bezwaren op van stedenbouwkundige en financiële aard.

Voor een groot aantal te realiseren woningen zijn voor spoorweglawaai en voor wegverkeerslawaai hogere waarden aangevraagd bij de provincie Utrecht dan de destijds geldende voorkeursgrenswaarden onder het Wet geluidhinder-regiem van voor 1 januari 2007. De beschikking is afgegeven

door de provincie d.d. 7 november 2006 (2006wem004350i). De toelaatbaarheid van deze hogere waarden is in deze beschikking gekoppeld aan een maximum aantal woningen per deelgebied. Bij hogere waarden dan deze toelaatbare hogere waarden zullen woningen moet worden voorzien van een dove gevel.

Railverkeer

In het vigerende ontheffingsbesluit Wet geluidhinder van de provincie Utrecht (27 februari 1990, kenmerk 461003/31) met betrekking tot railverkeergeluid is opgenomen dat de (afschermende en geluidsongevoelige) bebouwing in het Trapezium eerder moet zijn gerealiseerd dan de te realiseren kwetsbare woonbebouwing, om bij deze bebouwing de in dit besluit genoemde toelaatbare grenswaarde op de buitengevel te kunnen garanderen. Omdat het niet mogelijk is te voorzien in deze fasering is door middel van een nieuw ontheffingsverzoek in het kader van de bestemmingsplanherziening de provincie Utrecht verzocht nieuwe hogere grenswaarden vast te stellen (zie hierboven). Daarbij is uitgegaan van het overlegresultaat met de provincie Utrecht:

- een permanent geluidsscherm (ca. 3 m + bovenkant spoor dan wel hoger) en, daarop aansluitend, een tijdelijke geluidwal (ca. 6 m ten opzichte van maaiveld) langs de spoorbaan dat op de geluidsgevoelige gevels van woningen tot 5 m + maaiveld resulteert in een niet hogere geluidsbelasting dan 65 dB(A) in het plan F en G en het Trapezium.
- voor een grotere bouwhoogte van de woningen dan 5 m + maaiveld worden, behoudens woningen in het Trapezium, hogere geluidsgrenswaarden tot een maximum van 70 dB(A) aangevraagd. Voor het Trapezium geldt ook op grotere hoogte dan 5 m boven het maaiveld een maximaal toelaatbare grenswaarde van 65 dB(A).

Bedraagt de geluidsbelasting meer dan de in de beschikking genoemde 65 of 70 dB(A) bij woningen in de plannen F en G en meer dan 65 dB(A) bij woningen in het Trapezium, bijvoorbeeld door een onvoldoende hoog geluidsscherm langs de spoorbaan, dan wordt de gevel uitgevoerd als een zgn. dove gevel in de zin van de Wet geluidhinder. In het rapport van Dorsser Blesgraaf CSG-gebied te Amersfoort, kenmerk Ho.W6110.R01def d.d. 23 november 2004 zijn de akoestische resultaten bij diverse schermvarianten weergegeven. Dit onderzoek is aangevuld met een DHV-rapport Geluidsschermen Puntenburg te Amersfoort van oktober 2008 (reg.nummer Sa.B3457.R01), waaraan bovengenoemde hoogte dimensioneringen voor het permanente geluidsscherm en de tijdelijke geluidwal zijn opgenomen.

Van belang is dat elke woning tenminste beschikt over een geluidsluwe gevel voor zowel weg- en railverkeergeluid, alsmede industriegeluid, indien in het laatste geval de woningen binnen de geluidszone liggen van het NS-rangeeremplacement en een hogere geluidsbelasting ondergaan dan 50 dB(A). Dit laatste doet zich niet voor.

Voorname betekent dat een aantal woningen, naast de toch al noodzakelijke geluidsisolatie voor wegverkeer op de Mondriaanlaan, moet worden voorzien van extra geluidsisolatie voor railverkeer. Voor industriegeluid is geen ontheffingsverzoek noodzakelijk. Aangetoond moet worden dat de woningen over een zodanige geluidsisolatie waarde beschikken dat het binnenniveau in de geluidsgevoelige vertrekken van de woningen vanwege het railverkeer niet meer dan 35 dB(A) bedraagt.

Wegverkeer

De geluidsbelasting bij woningen in het plangebied moet voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in het in de vorige paragraaf genoemde ontheffingsbesluit vastgesteld door de provincie Utrecht. In het ontheffingsbesluit van 7 november 2006 is bepaald dat de maximale met 5 dB(A) gecorrigeerde geluidsbelasting niet meer mag bedragen dan:

- 63 dB(A) vanwege de Nieuwe Poort-Eemplein en
- 60 dB(A) vanwege de overige wegen in het plangebied.

Deze waarden komen overeen met het eerder in 1990 genomen ontheffingsbesluit en zijn opnieuw aangevraagd en verkregen, met dien verstande dat bij dit besluit een maximaal toelaatbaar aantal woningen is gekoppeld aan deze hogere waarden.

Bedraagt de geluidsbelasting na aftrek van 5 dB(A) meer dan deze waarden dan dient de gevel als bedoeld in de Wet geluidhinder geluidsdoof te worden uitgevoerd. Met betrekking tot onderzoek naar wegverkeerslawaai wordt hierbij opgemerkt dat onderzoeken van voor 1 januari 2007 niet meer bruikbaar zijn voor de toetsing aan grenswaarden in dB(A), omdat dan eerst de werkdaggemiddelde etmaalintensiteit moet worden vertaald naar weekdaggemiddelde etmaalintensiteit.

Van belang is dat elke woning tenminste beschikt over een geluidsluwe gevel voor zowel weg- en railverkeersgeluid, alsmede industriegeluid, indien de woningen binnen de geluidszone liggen van het NS-rangeeremplacement en een hogere geluidsbelasting ondergaan dan 50 dB(A). Dit laatste doet zich niet voor.

Bij wegverkeer moet rekening worden gehouden met het treffen van geluidsisolerende maatregelen aan de woningen volgens de eisen van het Bouwbesluit, waarbij een binnenniveau in de geluidsgevoelige vertrekken moet worden gehaald van 35 dB(A).

Industriegeluid

Een deel van het gebied ligt binnen de geluidszone van het NS-Rangeerterrein. Aangetoond is dat de binnen deze zone gelegen woningen vanwege dit terrein geen hogere geluidsbelasting ondergaan dan 50 dB(A). De resultaten hiervan zijn weergegeven in het rapport van adviesbureau Peutz geprojecteerde woningbouw Amersfoort (gebied Puntenburg), geluidbelasting tengevolge van industrieterrein "NS en omgeving" te Amersfoort, nr. F 17155-1, d.d. 25 januari 2005. Het rapport is als bijlage bij deze toelichting opgenomen. Extra geluidreducerende maatregelen buiten of aan de woning zijn niet noodzakelijk, ook niet ten aanzien van de situatie met betrekking tot de vergunning voor het emplacement in het kader van de toepassing van de Wet Milieubeheer.

Wet milieubeheer Kantoren - Parkeergarages

Vroegtijdig vooroverleg met de gemeente is noodzakelijk om te bezien of sprake is van een meldingsplichtige of vergunningsplichtige situatie in het kader van de toepassing van de Wet milieubeheer voor de kantoren - parkeergarage in het Trapezium. Bij een meldingsplichtige situatie gelden standardeisen en bij een vergunningsplichtige situatie worden eisen op maat gesteld via een te verlenen milieuvergunning en door middel van de daartoe te doorlopen procedures die moeten worden afgestemd op de procedures in het kader van de verlening van een bouwvergunning. Door middel van berekeningen dient de geluidsproductie van de kantoren en de parkeergarages te worden bepaald en getoetst aan de grenswaarden in het kader van de toepassing van de Wet milieubeheer. Zowel de geluidsproductie van de stationaire als mobiele geluidsbronnen (verkeersaantrekkelijk karakter) worden betrokken bij de beoordeling. Bij de vergunningverlening geldt als extra ontwerpeis, dat een parkeergarage moet worden beoordeeld op het Besluit luchtkwaliteit met name met betrekking tot de emissie van benzeen.

Trillingen treinverkeer

Voor het gebruik van woningen kunnen hinderlijke (voelbare) trillingen voorkomen vanwege het treinverkeer. Met name blok F en het Trapezium zullen daarvoor gevoelig zijn. Uit metingen voortgaande aan de bouwwerkzaamheden en de advisering daarover moet blijken in hoeverre maatregelen aan de woningen noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de zgn. SBR-richtlijnen 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen en Schade aan bouwwerken door trillingen'.

Externe veiligheid in relatie tot vervoer gevaarlijke stoffen

Sinds augustus 2004 is de ministeriële circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van toepassing waarbij eisen worden gesteld aan:

- a. het plaatsgebonden risico (PR);
- b. het groepsrisico (GR);
- c. de zelfredzaamheid;
- d. de beheersbaarheid;
- e. restrisico.

Door middel van berekeningen dient de omvang van het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor in beeld te worden gebracht. Uit een tweetal onderzoeken kan worden herleid dat wordt voldaan aan het PR en dat wordt voldaan aan de oriënterende waarde voor het GR. De resultaten van de betreffende onderzoeken zijn weergegeven in de rapporten van adviesbureau SAVE "Cultureel Educatief Themacentrum (Eemcentrum), Externe Veiligheid" (kenmerk 050249-P53, maart 2005) en "Plaatsgebonden risico en groepsrisico Amor Forte" (kenmerk 050163-R35, oktober 2005).

Met betrekking tot de punten c en d wordt de brandweer geraadpleegd en wordt daarbij ook de handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico betrokken.

Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen

In het CSG-gebied zijn de huidige berekeningsmodellen voor het vaststellen van de luchtkwaliteit eigenlijk niet goed geschikt voor een min of meer ingetunnelde Nieuwe Poort en zou een windtunnelonderzoek de meest nauwkeurige en meest betrouwbare informatie moeten geven over de te verwachten concentratie.

Dat laatste gaat te ver, wanneer de situatie zodanig worst case kan worden geschematiseerd, dat een windtunnelonderzoek geen hogere uitkomsten zal geven.

Om te komen tot toetsbare berekeningsresultaten via de toepassing van het momenteel geldende CAR II 8.0-model zijn de volgende worst case –situaties verondersteld.

a. Voor alle onderzochte wegen zijn voor het jaar 2010 niet de dan optredende verkeersomvang en –samenstelling gehanteerd, maar de hogere verkeersomvang met dezelfde verkeerssamenstelling voor het jaar 2020. Dat levert meer luchtverontreiniging op dan in 2010 het geval is.

b. De Amsterdamseweg/Nieuwe Poort is op dezelfde maaiveldhoogte gedacht als de overige onderzochte wegen. Dat levert meer luchtverontreiniging op dan in de situatie waarbij rekening wordt gehouden met de werkelijke (verlaagde) ligging van deze weg ten oosten van de Brabantsestraat

c. Er wordt bij alle verkeerswegen uitgegaan van volledige verkeersstagnatie (“stagnerend” verkeer) . Dit levert meer luchtverontreiniging op dan bij minder of geen congestie.

d. Behoudens ter hoogte van het Eemplein is bij alle wegen verondersteld dat in 2010 al sprake zal zijn van een volledige street canyon. Bij het invoeren van een street canyon is sprake van een hogere concentratie dan in werkelijkheid het geval is. Bij het Eemplein is wordt uitgegaan van een zgn. Basistype 2.

f. Behoudens het Eemplein is alle verkeer gedacht in de as van de wegen. Bij het Eemplein wordt de verkeersomvang in de tunnel Amsterdamseweg/Nieuwe Poort niet alleen gesitueerd op het maaiveld, maar ook op de kortste afstand van de bebouwing aan de zuidzijde van het Eemplein, als ware sprake van een doorgaande weg en niet van een cirkelvormige weg. De verkeersbijdrage is opgeteld bij de verkeersomvang van deze cirkelvormige weg. Dit levert een hogere concentratie op dan in werkelijkheid het geval is.

Op basis van voornoemde uitgangspunten levert dit, rekening houdend met de zgn. dubbeltelling, de in de betreffende berekeningsbijlage weergegeven concentraties in microgram/m3 op in 2010. Er is daarbij op de jaargemiddelde concentratie voor fijn stof geen zeezoutcorrectie toegepast.

Zoals in de berekeningsbijlage is weergegeven levert een eerste doorrekening in het meest worst case – scenario alleen een overschrijding op van de grenswaarde voor NO2 op het traject Amsterdamseweg tussen Brabantsestraat en Drentsestraat/Nijverheidsweg. Wordt op dit traject de toelaatbare verkeersomvang om de grenswaarde niet te overschrijden, vergeleken met de voor het jaar 2010 geprognosticeerde verkeersomvang dan is deze laatste omvang lager dan de toelaatbare, zodat ook hier geen sprake is van overschrijding van de grenswaarde.

Duurzaam bouwen

Uitgangspunt voor het vastleggen en toetsen van de milieuambities m.b.t. duurzaam bouwen is de integrale checklist woningbouw. Er moet tenminste worden voldaan aan het C-niveau. Per fase van het bouwproces moeten de ontwikkelende en onwerpende partijen tenminste gebruik maken van de in die fase beschikbare (en in de checklist aangegeven) mogelijkheden voor duurzaam bouwen. De praktijk wijst uit dat, om het noodzakelijke niveau te realiseren, het voor alle betrokkenen van belang is hierover (per bouwfase) tijdig met elkaar in overleg te treden.

Bij het Trapezium is ‘duurzaam bouwen’ een belangrijke doelstelling. Met subsidie van het ministerie van Economische Zaken is door ECN onderzocht hoe een optimaal energiegebruik kan worden gerealiseerd. Vanaf het indienen van de bouwaanvraag dient tenminste te worden voldaan aan 90 % van de op dat moment geldende wettelijke EPC-norm. Met ingang van 1 januari 2006 is de wettelijke EPC-norm 0,8. De norm is ten opzichte van 1999 behoorlijk aangescherpt. Aangezien het hier een herontwikkeling betreft, met veel in het verleden gemaakte afspraken, wordt de eis dat

voldaan moet worden aan 90% van de wettelijke norm omgezet in een inspanningsverplichting, gefaciliteerd door de afdeling Milieu van de gemeente.

3 TOELICHTING OP VERBEELDING EN REGELS

3.1 Opzet juridische regeling

Het plan van Bureau Khandekar is een stedenbouwkundig plan dat verder uitgewerkt wordt in bouwplannen en inrichtingsplannen. Waar dat inmiddels is gebeurd, is de bouwmogelijkheid exact vastgelegd (blokken G1 en G2).

Op de verbeelding zijn de hoofdlijnen uit het stedenbouwkundige plan vastgelegd. De contouren van de bouwblokken en het park dat tussen de bouwblokken doorloopt zijn bijvoorbeeld duidelijk te herkennen. De invulling van de binnenterreinen en de ligging van de achtertuinen is niet op de verbeelding vastgelegd. Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de plinten langs de Mondriaanlaan. Het plan maakt het mogelijk om hier verschillende functies te vestigen, maar legt niet vast waar welke functie precies moet komen.

Het is zaak om voor de toekomstige bebouwing, functies en inrichting een bestemmingsregeling te ontwerpen die ruimte biedt voor verandering en aanpassing aan veranderende wensen. Het plan dient, met andere woorden, flexibel en doelmatig te zijn, en dient rechtszekerheid te bieden omtrent de ruimte voor verandering. Daar staat tegenover, dat het plan de nodige bescherming moet bieden tegen ontwikkelingen die schadelijk zijn voor anderen. Bescherming tegen een zodanige ontwikkeling wordt samengevat in de term rechtsbescherming.

3.2 Regelingen met betrekking tot het bouwen

In deze paragraaf worden de verschillende regelingen met betrekking tot het bouwen afzonderlijk toegelicht. Een groot deel van de regels met betrekking tot het bouwen heeft immers betrekking op meerdere bestemmingen.

De bouwvlakken

Op de plankaart zijn 7 bouwvlakken ingetekend, waarbinnen de gebouwen gerealiseerd dienen te worden. De gebouwen mogen de bouwvlakken in principe niet overschrijden.

In het stedenbouwkundige plan nemen de groene uitlopers van het park een belangrijke plaats in. Het stedenbouwkundige plan schrijft daarbij een minimale breedte van deze uitlopers voor, die in het bestemmingsplan is overgenomen.

De precieze plaats van de assen van deze groene uitlopers wordt in het stedenbouwkundige plan opengelaten. In het bestemmingsplan zijn deze echter wel vastgelegd. Hierdoor ontstaat een duidelijk kaartbeeld, waar de verschillende partijen zich op kunnen richten. Langs de zichtlijnen wordt gestreefd naar bebouwing die zich presenteert als een 'gesloten' geheel. Hiermee wordt voorkomen dat grotere of kleinere informele ruimtes ontstaan langs de zichtassen. In het bestemmingsplan is daarom opgenomen dat de voorgevels van de diverse objecten in één rechte lijn moeten worden gerealiseerd. Op dit uitgangspunt is één uitzondering toegelaten. Voor blok G1 (zie figuur 5 in combinatie met de verbeelding) geldt dat aan de zijde van blok G2 één keer een opening in de gesloten gevel is toegestaan, waardoor de bebouwing als het ware het binnenterrein in kan steken.

De regels maken het mogelijk de op de plankaart ingetekende bouwgrenzen in beperkte mate te overschrijden. Zo is de realisering van dakoverstekken mogelijk. Verder kent het plan ontheffingen voor het realiseren van balkons, luifels en erkers. Omdat veel bebouwing direct aan het openbare gebied grenst, zijn minimale doorloop- en doorrijhoogtes vastgelegd: 2,20 boven een voetpad en 4,20 meter boven een rijbaan.

Ontsluitingsweg achter deel Trapezium

In het bestemmingsplan is in de regels rekening gehouden met de mogelijke aanleg van een ontsluitingsweg achter een deel van het Trapezium, aan de zijde van het spoor. De aanleg van deze weg kan nodig zijn voor de ontsluiting van het Trapezium zelf, maar eventueel ook ter ontsluiting van het Eemcentrum.

Overbouwingen

Langs de Nieuwe Poort kan de bebouwing van blok T3 in het Trapezium op de verdiepingen over het openbare gebied heen worden gebouwd. Deze strook heeft op de verbeelding de bestemming

“Verkeer” gekregen met de aanduiding “Overbouwing”. In de regels is geregeld dat hier overbouwingen ten behoeve van de aangrenzende bestemmingen gerealiseerd mogen worden.

Bouwhoogte hoofdgebouwen

Op de verbeelding zijn binnen de bouwvlakken deelvlakken ingetekend. Per deelvlak zijn op de verbeelding zowel de minimale als de maximale goothoogte aangegeven. De regels maken zowel platte daken als kappen mogelijk. Indien een kap wordt gebouwd, mag de dakhelling niet meer bedragen dan 45°. Bij realisatie van een ‘halfronde’ kap geldt, dat de dakhelling wordt berekend tussen de gootlijn en de bouwhoogte. Verder is een regeling opgenomen om de gewenste hoogteaccenten aan te geven. De plaats en hoogte van de accenten is in de regels verder uitgewerkt.

Gebouwde parkeervoorzieningen

Op verschillende plaatsen zullen gebouwde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. In principe dienen de gebouwde parkeervoorzieningen ondergronds gebouwd te worden. Hierop zijn vier uitzonderingen:

- in het Trapezium, aan de zijde van de spoorlijn, zijn ook bovengronds gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk. In de regels is de mogelijkheid opgenomen dat parkeervoorzieningen op maaiveld worden gerealiseerd voorzover deze parkeervoorzieningen niet zichtbaar zijn vanaf de weg met een verkeersbestemming;
- op de binnenterreinen van blok T1, T2 en T3 is, voor zover niet zichtbaar vanaf de Mondriaanlaan, maaiveldparkeren (zowel gebouwd als ongebouwd) toegestaan;
- binnen de bestemming Wonen mogen ook halfondergrondse parkeergarages worden gerealiseerd;
- op de binnenterreinen binnen de bestemming Wonen kunnen ook gebouwde parkeervoorzieningen op maaiveld worden gerealiseerd.

Erfbebouwing bij eengezinswoningen

Bij de eengezinswoningen kunnen aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen (carports) worden gerealiseerd. Deze mogen in principe alleen achter de woningen, in de achtertuin, dan wel op een afstand van 1 meter achter de voorgevel worden gebouwd. De goothoogte van de vrijstaande erfbouw is beperkt tot 3 meter. Voor aan de hoofdbebouw gebouwde bijgebouwen en aangebouwde overkappingen geldt dat de goothoogte niet meer mag bedragen dan de hoogte van de vloer van de eerste verdieping van het hoofdgebouw, vermeerderd met 0,25 m. Ook aan de oppervlakte te bouwen erfbouw is een maximum gesteld. De gezamenlijke oppervlakte aan aan- en uitbouwen en bijgebouwen bedraagt niet meer dan 15% van het kadastrale perceel met een maximum van 75 m².

Vergunningvrije bouwwerken

Op 1 januari 2003 is het "Besluit bouwvergunningvrije en lichtbouwvergunningplichtige bouwwerken" in werking getreden. Hierdoor is voor de bouw van sommige aan- en uitbouwen, bijgebouwen, schuttingen en dakkapellen bij met name woningen geen bouwvergunning meer nodig. Het gaat daarbij veelal om situaties aan de achterzijde van de woning. Voor de vergunningvrije bouwwerken gelden de bepalingen uit het bestemmingsplan niet. Omdat het Besluit vrij ingewikkeld is en voor elk soort bouwwerk tal van regels en criteria geeft, kan niet in enkele regels worden aangegeven wanneer wel en wanneer geen bouwvergunning nodig is. Dat neemt niet weg dat de regelingen in het bestemmingsplan op enkele punten zijn afgestemd op het "Besluit bouwvergunningvrije en lichtbouwvergunningplichtige bouwwerken".

3.3 Over functies en bestemmingen

Op de verbeelding komen vijf verschillende bestemmingen voor, drie voor de bebouwing en twee voor het openbare gebied.

Bestemming Wonen

De meeste woningen zijn opgenomen in de bestemming “Wonen”. Omdat ook de binnenterreinen in deze bestemming zijn opgenomen, zijn binnen deze bestemming ook speel- en groenvoorzieningen en parkeervoorzieningen toegelaten. In de regels is geregeld dat ten behoeve van al deze functies ook gebouwd mag worden. Naast woningen en de daarbij behorende bijgebouwen mogen bijvoorbeeld ook gebouwde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

Beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten aan huis.

Het plan voorziet binnen de bestemmingen "Wonen" en "Gemengd" in de mogelijkheid voor het uitsluitend door de bewoner in de eigen woning uitoefenen van beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten. Voorwaarde is dat de woonfunctie van de woning en de daarbij behorende bijgebouwen, in overwegende mate gehandhaafd blijft. De activiteiten die in ieder geval zijn toegestaan staan vermeld in de in de bijlage 1 genoemde staat van bedrijfsactiviteiten functiemening categorie A.

Bestemming Gemengd

Aan weerszijden van de Mondriaanlaan komt de bestemming "Gemengd" voor, die in deze zones een zekere menging van functies mogelijk maakt. Omdat de beide zijden van de Mondriaanlaan een verschillende invulling krijgen, zijn ook in het bestemmingsplan twee regelingen opgenomen.

Aan de westzijde van de Mondriaanlaan (specifieke vorm van gemengd-categorie 1) zijn alleen op de begane grond andere functies dan wonen toegestaan. De bovengelegen bouwlagen zijn uitsluitend bestemd voor woningen. Op de begane grond zijn, naast het wonen, ook maatschappelijke voorzieningen (zoals een artspraktijk of kinderopvang), openbare dienstverlening (zoals make-laars en reisbureaus) en kleinschalige bedrijven toegestaan. Detailhandel en horeca zijn niet mogelijk.

Aan de oostzijde van de Mondriaanlaan (specifieke vorm van gemengd-categorie 2) zijn naast de functies van categorie 1 ook kantoren toegelaten. In overeenstemming met de ambities in het stedenbouwkundige plan mogen de niet-woonfuncties ook op de verdiepingen worden gerealiseerd. Verder is op de begane grond horeca-A (zoals restaurants en grand-café's) toegelaten. Detailhandel is niet mogelijk.

De beoogde functiemenging heeft als doel te voorkomen dat aan deze zijde van de Mondriaanlaan alleen kantoren worden gerealiseerd. De in het stedenbouwkundige plan opgenomen norm dat 30% van het geveleppervlak andere functies dan kantoren moet zijn, is in het bestemmingsplan vertaald in de bepaling dat binnen de bestemming Gemengd (specifieke vorm van gemengd-categorie 2) minimaal 4.500 m² bruto vloeroppervlak in gebruik moet zijn als woning, horeca of publieksgerichte dienstverlening. Tot slot is de oppervlakte horeca-A beperkt tot 250 m² verkoopvloer (netto).

Ook is het mogelijk de zogenaamde zichtassen tussen de bouwvlakken te verbreden, indien dit noodzakelijk is uit oogpunt van verkeer.

Beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten aan huis.

Het plan voorziet binnen de bestemmingen "Wonen" en "Gemengd" in de mogelijkheid voor het uitsluitend door de bewoner in de eigen woning uitoefenen van beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten. Voorwaarde is dat de woonfunctie van de woning en de daarbij behorende bijgebouwen, in overwegende mate gehandhaafd blijft. De activiteiten die in ieder geval zijn toegestaan staan vermeld in de in de bijlage 1 genoemde staat van bedrijfsactiviteiten functiemening categorie A.

Bestemming Kantoor

Het Trapezium heeft grotendeels de bestemming Kantoor. Dat houdt in dat zowel publieksgerichte dienstverlening als administratieve, financiële en zakelijke dienstverlening zijn toegestaan.

Binnen de bestemming Kantoor is het ook mogelijk verkeersvoorzieningen in de vorm van ontsluitingswegen aan te leggen. Enerzijds ziet deze flexibiliteit op de mogelijke aanleg van een ontsluitingsweg achter een deel van het Trapezium, aan de zijde van het spoor. Anderzijds is het mogelijk de zogenaamde zichtassen tussen de drie bouwvlakken te verbreden, indien dit noodzakelijk is uit oogpunt van verkeer.

Bestemming Verkeer

De doorgaande routes (de Mondriaanlaan en de fietsroute door de Brouwerstunnel) zijn inmiddels gerealiseerd en opgenomen in het bestemmingsplan. Verder hebben ook de straten, verbindingen en trottoirs de bestemming Verkeer gekregen. Binnen deze bestemming is zowel autoverkeer (zoals in de straten op de zichtassen), als langzaam verkeer (zoals de trottoirs langs de Mondriaanlaan) mogelijk.

Binnen de bestemming Verkeer mogen ook geluidswerende voorzieningen worden gerealiseerd. De maximale hoogte hiervan is 12 meter. Deze maat maakt het mogelijk om de geluidsschermen in de doorgangen op de zichtlijnen van de bebouwing in het Trapezium op te hangen.

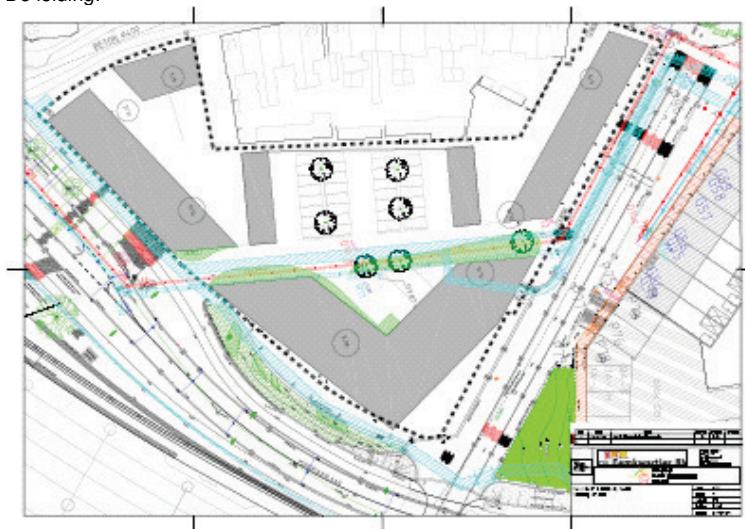
Bestemming Groen

De groenelementen die structuurbepalend zijn voor het plangebied zijn bestemd voor "Groen". De bestemming is ruim van opzet, zodat hierin ook watergangen en -partijen, speelvoorzieningen, voet- en fietspaden en in- en uitritten kunnen worden opgenomen. Het nieuwe park heeft de bestemming Groen gekregen. Deze bestemming loopt door tot in de aangrenzende straten. Binnen de bestemming Groen mogen wel verhardingen ten behoeve van voetgangers en fietsers worden gerealiseerd, maar niet ten behoeve van autoverkeer.

Dubbelbestemming Leiding-Riool

Binnen blok F loopt een regenwaterriool met vuilwaterriool. Daarbij liggen ook kabels en leidingen in de grond. De bestemming is op de verbeelding over de andere bestemmingen heen gelegd. Deze dubbelbestemming regelt een bijzonder belang dat eerst afgewogen dient te worden alvorens de onderliggende bestemming mag worden toegepast. Er gelden hier dus twee bestemmingen, waarbij de dubbelbestemming voor gaat op de onderliggende bestemming. Concreet betekent dit voor de dubbelbestemming "Leiding-Riool" dat het belang van de leidingen die in de grond aanwezig zijn, primair wordt gesteld. Binnen deze bestemming mag pas gebouwd worden als voldaan wordt aan de eisen die de leidingbeheerder stelt.

De leiding:



3.4 Inleidende en algemene regels

In de inleidende en algemene regels zijn de regelingen opgenomen die betrekking hebben op het plan als geheel. Dit betreft onder meer de begripsbepalingen, de algemene ontheffingsregelingen, de algemene bouwregels en gebruiksregels, de afstemming op de bouwverordening en het overgangsrecht. Enkele zaken worden hieronder afzonderlijk toegelicht.

Bedrijvenlijst

In de regels zijn twee lijsten opgenomen met een staat van bedrijfsactiviteiten.

Om een in milieuhygiënisch opzicht aanvaardbare situatie te garanderen en om milieuoverlast voor de nabijgelegen woningen te voorkomen, wordt voor de bedrijven met een bedrijvenlijst gewerkt: de "Staat van Bedrijfsactiviteiten" die als bijlage in de regels is opgenomen. Ten opzichte van de basislijst van de VNG heeft een inperking plaatsgevonden. Zo zijn de bedrijven uit de hogere categorieën weggelaten, omdat deze voor het bestemmingsplan niet relevant zijn. Dat geldt ook voor categorieën als landbouw en zeevaart.

De "Staat van Bedrijfsactiviteiten" legt een koppeling tussen de aard van de bedrijven en de ter plaatse acceptabele milieubelasting. Per milieufactor (geur, stof, geluid en/of gevaar) wordt voor de verschillende bedrijven een afstand genoemd, die tot de dichtstbijzijnde woonbebouwing in acht moet worden genomen. De basislijst van de VNG "Bedrijven en milieuzonering", editie 2009, kent

een indeling in milieucategorieën. De indeling is afgeleid van de voor dat bedrijf geldende “grootste afstand” tot woonbebouwing, waarbij:

- voor categorie 1 de grootste afstand 10 m is;
- voor categorie 2 de grootste afstand 30 m is;
- voor categorie 3.1 en 3.2 de grootste afstand 50 m respectievelijk 100 m, is.

De tweede lijst met een staat van bedrijfsactiviteiten heeft betrekking op de mogelijkheid in een woning beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten te starten.

Procedurebepalingen bij ontheffing

De Algemene wet bestuursrecht (Awb) bevat in afdeling 3.4 bepalingen over de openbare voorbereidingsprocedure van een groot aantal uiteenlopende besluiten van bestuursorganen. De procedure is van toepassing als dat bij wettelijk voorschrift is bepaald, of als het bestuursorgaan (in casu het gemeentebestuur) dit zelf heeft bepaald. Uit praktische overwegingen is het zinvol zoveel mogelijk die uniforme openbare voorbereidingsprocedure te volgen in de gevallen dat een procedure, met onder andere publicatie van het ontwerpbesluit en bezwaarmogelijkheden, nodig wordt geacht.

Het onderhavige bestemmingsplan bevat enige ontheffingsbevoegdheden die qua “zwaarte” en reikwijdte directe gevolgen kunnen hebben voor andere belanghebbenden dan de aanvrager van de vrijstelling. Daarbij wordt het volgen van de openbare voorbereidingsprocedure nodig geacht. Gezien het voorgaande, bepalen de regels ten aanzien van die ontheffingsbevoegdheden dat de procedure dient te worden gevolgd die is vervat in Afdeling 3.4 van de Awb.

Seksinrichtingen

Door het opheffen van het algemeen bordeelverbod op 1 oktober 2000 hebben gemeenten bij het reguleren van prostitutie een grotere rol gekregen. In het facetbestemmingsplan “Gebruiksbestemmingen en seksinrichtingen” van de gemeente Amersfoort is voor alle vigerende bestemmingsplannen een verbod opgenomen voor het gebruik van gronden en/of bouwwerken als of ten behoeve van een seksinrichting. Dit gebeurt met uitzondering van 5 locaties waar de bestaande seksinrichtingen in bovengenoemd plan worden gelegaliseerd.

Ook in onderhavig bestemmingsplan is een verbod opgenomen voor het vestigen van seksinrichtingen. Deze keuze is gebaseerd op het bovengenoemde beleid en tevens een voortzetting van het bestaande beleid want ook in het vigerende bestemmingsplan is een verbod opgenomen. Seksinrichtingen hebben vanwege hun uitstraling en openingstijden immers een ruimtelijke impact op de omgeving die zich onderscheidt van overige bedrijven.

4 UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN

4.1 Watertoets

Algemeen beleid

Het Waterhuishoudingsplan 2005-2010 geeft de gewenste ontwikkelingen in het waterbeheer in de provincie Utrecht aan. Naast het thema “Water als mede-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 de provincie Utrecht 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 vooral het stedelijk gebied en is weergegeven in het “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 het waterbeheerplan van het waterschap Vallei & Eem.

Plangebied

Het streefbeeld voor oppervlaktewater vanuit het waterplan voor het plangebied is ‘Water voor de wijk’. Binnen het plangebied komt echter geen oppervlaktewater voor.

Het regenwater wordt zoveel mogelijk gescheiden van het vuilwater afgevoerd. In het plangebied is echter al nieuwe riolering aanwezig. Het gekozen systeem is deels gescheiden en deels verbeterd gescheiden. Het water van het regenwaterriool wordt regelrecht geloosd op de Eem, evenals het overstortende water uit het verbeterd gescheiden stelsel. Om deze reden is het van belang dat het gebruik van uitlogende materialen wordt vermeden. Omdat zich in het gebied grondwaterverontreinigingen bevinden is ervoor gekozen om geen water in de bodem te lozen.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

Sinds 1 juli 2008 zijn gemeenten op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om de kosten van de grondexploitatie te verhalen. Ingeval de gemeente de uitgeefbare gronden in eigen dom heeft, vindt verhaal van de kosten van de grondexploitatie plaats middels verkoop van bouwrijpe grond. Ingeval de gemeente niet over de gronden beschikt en er sprake is van particuliere grondexploitatie kan de gemeente een overeenkomst over grondexploitatie aangaan waarbij de grondeigenaar zich verbindt de kosten van de grondexploitatie aan de gemeente te voldoen. Indien het niet mogelijk is het kostenverhaal bij overeenkomst te verzekeren dient er, gelijktijdig met het bestemmingsplan, een exploitatieplan vastgesteld te worden. In dat laatste geval worden de kosten van de grondexploitatie verhaald door een financiële voorwaarde aan de bouwvergunning te verbinden.

Naast het verhaal van de kosten van grondexploitatie biedt de Wro ook de mogelijkheid tot het stellen van locatie-eisen ten aanzien van woningbouwcategorieën (particulier opdrachtgeverschap, sociale koopwoningen en sociale huurwoningen), het bouw- en woonrijp maken, de aanleg van

nutsvoorzieningen evenals de inrichting van de openbare ruimte, Deze eisen kunnen worden opgenomen in een overeenkomst van grondexploitatie en/of in het exploitatieplan.

Het verplichte kostenverhaal is aan de orde bij bestemmingsplannen, wijzigingsplannen en project-besluiten welke voorzien in aangewezen bouwplannen. Als aangewezen bouwplan heeft o.a. te gelden een of meer woningen en een of meer hoofdgebouwen. Is bij een van voornoemde plannen of besluiten sprake van een aangewezen bouwplan dan dient de raad van de gemeente ten tijde van de vaststelling van dat plan of besluit tevens een besluit omtrent de vaststelling van een exploitatieplan te nemen. De raad van de gemeente dient een exploitatieplan vast te stellen tenzij het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins is verzekerd en stellen van locatie-eisen niet noodzakelijk is. Het verhaal van kosten van de grondexploitatie is bijvoorbeeld anderszins verzekerd in geval van gronduitgifte. Is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie niet verzekerd dan dient de raad een exploitatieplan vast te stellen.

Mede ter uitvoering van onderhavige bestemmingsplan is de gemeente in het verleden een Publiek Private Samenwerking aangegaan. Deze Publiek Private Samenwerking is gestoeld op de Samenwerkingsovereenkomst Centraal Stadsgebied Amersfoort en de Grondexploitatie-overeenkomst CSG Eemkwartier en is vorm gegeven middels de oprichting van CSG Eemkwartier C.V.. Op grond van voornoemd afsprakenkader kunnen de kosten van de grondexploitatie van onderhavige bestemmingsplan voldoende verzekerd worden geacht en is het stellen van locatie-eisen niet noodzakelijk.

Op grond van vorenstaande dient het onderhavige bestemmingsplan tevens economisch uitvoerbaar te worden geoordeeld.

4.3 Inspraak over Aanpassingen Coördinatieplan

Zoals hiervoor is aangegeven, was de inspraak over de Aanpassingen van het Coördinatieplan van 6 september tot en met 1 oktober 2004. Er waren 7 schriftelijke reacties. De algemene tenor is gematigd positief. Deels is men blij met het meer Amersfoortse karakter, hoewel dit voor het Trapezium maar beperkt opgaat. De voorgestelde flexibiliteit wordt met enige argwaan bekeken. In het vorige plan was gekozen voor een gedetailleerd en daarmee minder flexibele planvorm. Daarnaast hebben de belangrijkste reacties betrekking op de bestemming van het park, de bebouwing van de Brouwerskom door een groter blok F, de verkeerscirculatie, het parkeren en een aantal milieuproblemen.

4.4 Resultaten overleg

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is in december 2005 naar onderstaande instanties toegezonden in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro 1985. In het overzicht is aangegeven welke instanties op het plan hebben gereageerd. Indien de betreffende instantie met het plan in kan stemmen dan wel indien geen reactie is ontvangen, is dat aangegeven. Voor de instanties met een inhoudelijke reactie is aangegeven onder welk punt deze reactie aan de orde komt. De reactie is opgenomen in de betreffende bijlage.

Voor de resultaten van het overleg geldt hetzelfde als voor het inspraakverslag, namelijk dat geen actualisatie heeft plaatsgevonden.

• Provincie Utrecht, Directeur Dienst Ruimte en Groen	alleen ontvangstbevestiging
• Rijkswaterstaat, Directie Utrecht	geen reactie ontvangen
• VROM-Inspectie, Regio Noord-West	geen reactie ontvangen
• Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord-West	geen reactie ontvangen
• Ministerie van Defensie, DGWT West Nederland	geen opmerkingen
• Rijksdienst voor de Monumentenzorg	geen opmerkingen
• Kamer van Koophandel Gooi- en Eemland	zie punt 1
• Waterschap Vallei en Eem	geen opmerkingen
• KPN Telecom Carrier Services Local Loop	geen reactie ontvangen
• KPN Landelijke Netwerkoperaator, UTN Straalverbindingen	geen opmerkingen
• Eneco Energie	geen reactie ontvangen
• Hydron Midden-Nederland	zie punt 2
• Gasunie West	geen opmerkingen
• Utrechts Recreatieschap, Facilitaire Dienst	geen reactie ontvangen

• Ministerie van LNV, Directie Noord-West	geen opmerkingen
• Natuur en Milieufederatie	geen opmerkingen
• Landbouwschap, Gewestelijke raad voor Utrecht	geen reactie ontvangen
• Regionale brandweer	geen reactie ontvangen
• Brandweer, bureau preventie	geen reactie ontvangen
• VAC voor de Woningbouw	zie punt 3
• Amersfoortse Winkeliersfederatie	geen reactie ontvangen
• Secretariaat ENFB afdeling Amersfoort	geen reactie ontvangen
• Gewest Eemland	geen reactie ontvangen
• GPPA	geen reactie ontvangen
• Rijksgebouwendienst, Directie Noord-West	geen reactie ontvangen
• Portaal Eemland	geen reactie ontvangen
• Woningstichting Ons Belang	geen reactie ontvangen
• Woningcorporatie SCW	geen reactie ontvangen
• Omnia Wonen	geen reactie ontvangen
• NS Vastgoed	geen opmerkingen
• ProRail Utrecht, Afd. Grondverwerving en Juridische Zaken	zie punt 4

4.5 Behandeling PPC

De Provinciale Planologische Commissie (PPC) heeft het voorliggende bestemmingsplan behandeld in haar vergadering van 18 mei 2006. De PPC heeft een aantal inhoudelijke opmerkingen geplaatst (zie voor de verwerking hiervan de betreffende bijlage).

Het bestemmingsplan is overeenkomstig het PPC-advies aangevuld en opnieuw aan de PPC aangeboden met het verzoek Gedeputeerde Staten te adviseren de verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 19, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, af te geven.

Op 12 december 2006 hebben gedeputeerde staten de gevraagde algemene verklaring van geen bezwaar afgegeven. Uit de door de gemeente aangeleverde aanvullende informatie is gebleken dat onder het regime van het nieuwe bestemmingsplan de luchtkwaliteit ten opzichte van het vigerende planregime verbetert. Dat is gevolg van een aanpassing van het bouwprogramma, hetgeen zal leiden tot een vermindering van het aantal vervoersbewegingen ten opzichte van het programma in het vigerende bestemmingsplan.

4.6 Behandeling de Ronde

Het voorontwerpbestemmingsplan is behandeld in de Ronde (voorheen: vergadering raadscommissie).

Tijdens de behandeling heeft de Raad besloten het plan op een aantal onderdelen aan te passen. De wijzigingen wijken derhalve af van het in hoofdstuk 2 beschreven rapport "Aanpassingen Coördinatieplan Amersfoort – Herontwikkeling Blok F, G en Trapezium, CSG-Noord Amersfoort" van bureau Khandekar.

De wijzigingen bestaan uit een verlaging van de maximale hoogte van blok F. De aanvankelijke maximale hoogte van 6 bouwlagen is teruggebracht naar maximaal 5 bouwlagen. Voorts is de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen afschuiving van blok F ter plaatse van de tunnelmond van de Brouwerstunnel gewijzigd. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen afschuiving van de onderste twee bouwlagen is verruimd naar een afschuiving over de volle hoogte onder een hoek welke ongeveer gelijk is aan de afschuiving van blok G1. De plankaart is overeenkomstig aangepast.

5 BIJLAGE: -Resultaten Overleg

5.1 Resultaten overleg

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is in december 2005 naar onderstaande instanties toegezonden in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro 1985. In het overzicht is aangegeven welke instanties op het plan hebben gereageerd. Indien de betreffende instantie met het plan in kan stemmen danwel indien geen reactie is ontvangen, is dat aangegeven.

Voor de instanties met een inhoudelijke reactie is aangegeven onder welk punt deze reactie aan de orde komt

• Provincie Utrecht, Directeur Dienst Ruimte en Groen	alleen ontvangstbevestiging
• Rijkswaterstaat, Directie Utrecht	geen reactie ontvangen
• VROM-Inspectie, Regio Noord-West	geen reactie ontvangen
• Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord-West	geen reactie ontvangen
• Ministerie van Defensie, DGWT West Nederland	geen opmerkingen
• Rijksdienst voor de Monumentenzorg	geen opmerkingen
• Kamer van Koophandel Gooi- en Eemland	zie punt 1
• Waterschap Vallei en Eem	geen opmerkingen
• KPN Telecom Carrier Services Local Loop	geen reactie ontvangen
• KPN Landelijke Netwerkoperator, UTN Straalverbindingen	geen opmerkingen
• Eneco Energie	geen reactie ontvangen
• Hydron Midden-Nederland	zie punt 2
• Gasunie West	geen opmerkingen
• Utrechts Recreatieschap, Facilitaire Dienst	geen reactie ontvangen
• Ministerie van LNV, Directie Noord-West	geen opmerkingen
• Natuur en Milieufederatie	geen opmerkingen
• Landbouwschap, Gewestelijke raad voor Utrecht	geen reactie ontvangen
• Regionale brandweer	geen reactie ontvangen
• Brandweer, bureau preventie	geen reactie ontvangen
• VAC voor de Woningbouw	zie punt 3
• Amersfoortse Winkeliersfederatie	geen reactie ontvangen
• Secretariaat ENFB afdeling Amersfoort	geen reactie ontvangen
• Gewest Eemland	geen reactie ontvangen
• GPPA	geen reactie ontvangen
• Rijksgebouwendienst, Directie Noord-West	geen reactie ontvangen
• Portaal Eemland	geen reactie ontvangen
• Woningstichting Ons Belang	geen reactie ontvangen
• Woningcorporatie SCW	geen reactie ontvangen
• Omnia Wonen	geen reactie ontvangen
• NS Vastgoed	geen opmerkingen
• ProRail Utrecht, Afd. Grondverwerving en Juridische Zaken	zie punt 4

Kamer van Koophandel Gooi- en Eemland

1. *In artikel 10.3.f is bepaald, dat als beroep of bedrijf aan huis zijn toegestaan de activiteiten die in de van voorschriften deel uitmakende Staat van Bedrijven worden aangemerkt als categorie 1. Dit lijkt tegenstrijdig met het bepaalde in artikel 10.3.e waarin is bepaald, dat geen meldingsplichtige activiteiten zijn toegestaan, aangezien sommige meldingsplichtige bedrijven tevens vallen onder categorie 1. Gevraagd wordt hierin een duidelijke keuze te maken.*

In artikel 10, lid 3, sub e wordt als hoofdregel geformuleerd dat binnen een woning geen milieuvergunningplichtige of meldingsplichtige activiteiten mogen worden verricht.

Artikel 10, lid 3 sub f vormt een uitzondering of de in sub e genoemde hoofdregel, door te bepalen dat in ieder geval zijn toegestaan de bedrijven die in de Staat van Bedrijven zijn aangemerkt als categorie 1, derhalve ook de meldingsplichtige activiteiten voor zover zij in de Staat van Bedrijven zijn aangemerkt als categorie 1. Met de in het voorliggende plan opgenomen regeling wordt de gevraagde duidelijke keuze dus gemaakt.

Hydron Midden Nederland

2. *Bij ondergronds parkeren zal de grondwaterstand mogelijk geforceerd op een ander niveau moeten worden gebracht. Gevraagd wordt om, indien deze situatie zich voordoet, dit water te gebruiken voor het optimaliseren van energiegebruik of voor andere laagwaardige toepassingen. Door de ter plaatse voorkomende bodemverontreiniging kan bij geforceerde onttrekking van grondwater, uitspoeling plaatsvinden met als risico dat op termijn aantasting van buismateriaal van de drinkwaterleidingen kan optreden. Gevraagd wordt of dit effect voorzien is. Tenslotte wordt gevraagd in het bestemmingsplan rekening te houden met de plaats van bestaande en nog aan te leggen drinkwaterleidingen.*

Op dit moment bestaat nog geen concreet zicht op de te realiseren bouwplannen. Of en in hoeverre ondergrondse parkeervoorzieningen worden gerealiseerd hangt af van de nog te ontwikkelen bouwplannen. Wel kan worden opgemerkt dat het bestemmingsplannen mogelijkheden creëert voor de realisatie van ondergrondse parkeervoorzieningen. Het realiseren van ondergrondse parkeervoorzieningen leidt overigens niet per definitie tot een geforceerde aanpassing van de grondwaterstand. Ook andere oplossingen zijn denkbaar. Zo is er bij de tot dusver gerealiseerde ondergrondse parkeervoorzieningen voor gekozen deze volledig waterdicht te maken, zodat een geforceerde aanpassing van de grondwaterstand achterwege kon blijven.

De bodem in het plangebied is functiegericht gesaneerd. De nog aanwezige verontreiniging waar op bedoeld wordt, bevindt zich in het dieper gelegen grondwater. De drinkwaterleidingen van Hydron liggen minder diep in de grond dan het verontreinigde grondwater. Van aantasting van het drinkwaterleidingennetwerk zal dan ook geen sprake zijn.

De huidige nutstracés zijn na uitvoerig overleg met alle betrokken nutsbedrijven vastgesteld, dus ook met Hydron. Wijzigingen in de vastgestelde nutstracés zullen uiteraard alleen na overleg met de nutsbedrijven worden aangebracht.

VAC Amersfoort

3. *Opgemerkt wordt dat de parkeernorm is gerelateerd aan de locatie, onder voorliggend plan een – locatie. De VAC verwacht dat er meer parkeerplaatsen gevraagd worden dan er zijn op basis van deze norm. Gevraagd wordt naar de gevolgen voor het Soesterkwartier, mede in relatie tot een systeem van parkeervergunningen. De situering van parkeerplaatsen aan de achterzijde van de woningen, heeft gevolgen voor de indeling van de woning. Gevraagd wordt hier rekening mee te houden.*

In de afgelopen jaren is meermalen discussie geweest over de toepassing van parkeernormen in het Centraal Stadsgebied-Noord. Dit werd voor een belangrijk deel veroorzaakt door verschillen in de van toepassing zijnde normen. In het vigerende bestemmingsplan CSG-Noord gelden namelijk zowel de normen die zijn vastgelegd in de voorschriften van dat bestemmingsplan (artikel 3) als ook voor een deel de normen uit de Bouwverordening. Naast deze twee stelsels van parkeernormen, heeft de Gemeenteraad in 2002 de beleidsnota Toepassing Parkeernormen Amersfoort vastgesteld, waarmee ten dele een derde stelsel van normen werd geïntroduceerd.

Op 8 maart 2005 heeft de Gemeenteraad besloten de beleidsnota Toepassing Parkeernormen Amersfoort onderdeel uit te laten maken van de Bouwverordening. Om te komen tot een eenduidige regeling, is in deel 1 van het voorliggende bestemmingsplan (Bestemmingsplan CSG-Noord, partiële herziening 2006) voorgesteld, de parkeernormen in het bestemmingsplan CSG-Noord te laten vervallen. Daarmee wordt bereikt dat nog slechts 1 stelsel van parkeernormen van toepassing is en wel de parkeernormen zoals die zijn opgenomen in de Bouwverordening.

Tussen de normen die zijn opgenomen in de Bouwverordening en de normen zoals die zijn opgenomen in het thans nog vigerende bestemmingsplan CSG-Noord, bestaan geen grote verschillen. Zo is voor woningen in het bestemmingsplan een norm opgenomen van maximaal 1,3 parkeerplaats per woning en volgens de Bouwverordening geldt een norm van minimaal 1,2 parkeerplaats per woning. Overigens wordt voor woningen in de programma's van eisen wel vastgehouden aan de norm van 1,3 parkeerplaats per woning.

Wat nieuw is voor het plangebied, is de in de Bouwverordening opgenomen mogelijkheid de parkeernorm voor bijvoorbeeld kantoren te verruimen. Van deze mogelijkheid kan echter slechts gebruik worden gemaakt als de aanvrager een mobiliteitsprofiel opstelt, welke goedgekeurd dient te worden door burgemeester en wethouders. Verder dient een financiële bijdrage van € 5.000,- per parkeerplaats te worden voldaan.

In het voorjaar van 2006 wordt door NV Parkeerservice, in opdracht van de gemeente, een onderzoek uitgevoerd naar de parkeerproblematiek in de kop van het Soesterkwartier en de mate waarin onder bewoners en bedrijven in het gebied draagvlak is voor een vorm van parkeerregulering. Het onderzoeksgebied wordt omsloten door de spoorlijn Amersfoort-Zwolle, de Eem, de Industrierweg, de Merwedestraat, de Tulpstraat, de Klimopstraat en het Rangeerplein.

Indien parkeerregulering kan worden ingevoerd, valt (mogelijk) een deel van het Soesterkwartier binnen dezelfde parkeerzone als Puntenburg-Noord. De bewoners van Puntenburg-Noord hebben op eigen terrein een eigen parkeerplaats. In de openbare ruimte is per woning nog 0,3 parkeerplaats aanwezig ten behoeve van bezoekers en vergunninghouders. Vergunninghouders zijn alle mensen zonder parkeerplaats op eigen terrein binnen het betreffende parkeerzone. In de Parkeer-verordening is een zogenaamde "POET"-bepaling opgenomen (Parkeren Op Eigen Terrein). Deze bepaling houdt in, dat wanneer een bewoner een parkeerplaats op eigen terrein heeft, er geen vergunning voor de 1^e auto wordt verstrekt. Ook wanneer een bewoner een eigen parkeerplaats voor ander gebruik heeft ingericht, geldt de POET-bepaling.

Om voor een extra vergunning in aanmerking te komen (2^e auto, bedrijfsauto etc.) zal Parkeer Service Amersfoort de ingediende aanvraag toetsen aan de hand van de door de gemeente opstelde criteria.

Of en zo ja voor welke straten een vorm van parkeerregulering wordt ingevoerd, is afhankelijk van de uitkomsten van het in het voorjaar van 2006 te verrichten onderzoek.

Bij de beoordeling van de bouwplannen zal rekening worden gehouden met de situering van de parkeerplaatsen.

ProRail Utrecht

4. *Gemeld dat in paragraaf 2.3 van de toelichting is uitgegaan van een onjuiste versie van het daargenoemde rapport. De juiste versie is verschenen in oktober 2005. In deze versie is sprake van een lichte overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Nu de gemeente bij de belangenafweging kennelijk is uitgegaan van een verouderde versie van het rapport, is het voor ProRail niet mogelijk om te beoordelen of de belangen van het spoor en de spoorweg voldoende zijn afgewogen.*

Terecht wordt opgemerkt dat de definitieve versie van het rapport "Plaatsgebonden risico en groepsrisico Amor Forte" van oktober 2005 is. De toelichting is op dit punt aangepast. Dit laat onverlet dat ProRail ook op basis van de gegevens uit de conceptversie het voorontwerpbestemmingsplan had kunnen beoordelen. Voor wat betreft de GR-overschrijding verschaft de definitieve versie namelijk geen andere risico-informatie dan de conceptversie. Beide versies komen op hun beurt op dit punt weer overeen met de informatie vermeld in de veiligheidsstudie voor het Eemcentrum. Binnen het kans-traject 10^{-6} tot 10^{-8} per jaar is geen sprake van overschrijding van de groepsrisiconormen. Bij een nog kleinere kans dan 10^{-8} is sprake van een overschrijding, die afneemt tot iets boven de "grenslijn" van de groepsrisiconormering, indien dit kans-traject hier van belang is voor de groepsrisicobeoordeling. Als dat zo is, dan wordt deze geringe overschrijding hier geaccepteerd, omdat bij de berekeningen van het groepsrisico wordt uitgegaan van een 'vrije veld'-situatie voor de risico-berekeningen, die in werkelijkheid afwezig is. In werkelijkheid wordt namelijk 'dempende' bebouwing langs het spoor aan het gebied toegevoegd die een grotere 'dempende' werking heeft op het achterliggende gebied dan zonder deze bebouwing. Deze 'dempende' werking kan niet in de berekeningen zichtbaar worden gemaakt.

BIJLAGE: Reactie PPC

5.2 Behandeling PPC

De Provinciale Planologische Commissie (PPC) heeft het voorliggende bestemmingsplan behandeld in haar vergadering van 18 mei 2006. De PPC heeft een aantal inhoudelijke opmerkingen geplaatst welke onderstaand worden behandeld. Daarbij is eveneens aangegeven op welke wijze dit heeft geleid tot aanpassingen in het voorliggende plan.

PPC

Ten aanzien van deel I van het bestemmingsplan wordt geadviseerd in de voorschriften een verwijzing op te nemen naar de Bouwverordening zoals die luidt op het tijdstip dat het bestemmingsplan is vastgesteld.

Ten aanzien van deel II wordt gevraagd naar de achterliggende informatie bij de berekeningen van de luchtkwaliteit. Daarbij wordt eveneens gevraagd de tekst toegankelijker te maken. Voorts wordt gevraagd het door adviesbureau Peutz uitgevoerde akoestische onderzoek naar het industrielawaai op te nemen als bijlage in het plan. Daarnaast dient de geluidzone van het "Rangeerterrein NS en omgeving" op de plankaart opgenomen te worden.

Verder wordt gevraagd de waterparagraaf aan te vullen met de bepaling dat het gebruik van uitlopende bouwmaterialen wordt vermeden.

Tenslotte zijn nog een aantal opmerkingen gemaakt ten aanzien van de voorschriften.

De gevraagde aanvulling van de voorschriften met betrekking tot de Bouwverordening is niet overgenomen. Doelstelling van de intrekking van de parkeernormen is, dat voor dit aspect de Bouwverordening als integraal toetskader heeft te gelden. Door de voorgestelde zinsnede op te nemen ontstaat een probleem bij actualisatie van de parkeernormen in de Bouwverordening. Het is aanmerkelijk dat de PPC deze opmerking heeft geplaatst vanwege de zinsnede in de toelichting bij deel I van het bestemmingsplan dat de verwijzing naar de Bouwverordening in artikel 16, gehandhaafd diende te blijven. Inmiddels zijn de toelichting en de voorschriften op dit punt aangepast.

De Luchtkwaliteitsparagraaf is aangepast aan het meest recente onderzoek. Daarbij is eveneens aandacht besteed aan de opmerkingen van de PPC inzake de relatie tussen de tekst en de in de toelichting opgenomen figuren. De voorliggende tekst wordt voldoende toegankelijk geacht.

Het door adviesbureau Peutz uitgevoerde akoestische onderzoek is als bijlage bij de toelichting opgenomen. Voorts is de geluidzone van het Rangeerterrein op de plankaart opgenomen.

In de waterparagraaf is de gevraagde zinsnede overgenomen.

Het bestemmingsplan is overeenkomstig het PPC-advies aangevuld en opnieuw aan de PPC aangeboden met het verzoek Gedeputeerde Staten te adviseren de verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 19, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, af te geven.

Op 12 december 2006 hebben gedeputeerde staten de gevraagde algemene verklaring van geen bezwaar afgegeven. Uit de door de gemeente aangeleverde aanvullende informatie is gebleken dat onder het regime van het nieuwe bestemmingsplan de luchtkwaliteit ten opzichte van het vigerende planregime verbetert. Dat is gevolg van een aanpassing van het bouwprogramma, hetgeen zal leiden tot een vermindering van het aantal vervoersbewegingen ten opzichte van het programma in het vigerende bestemmingsplan.

Bijlage Berekeningsjaar 2010 met CAR II 8.0

Berekeningsjaar 2010 met CAR II 8.0
Met verkeersomvang 2020 in 2010

		Plaats	Straat	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Wegtype	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
		amersfoort	amsterdamseweg stadsring- eemstraat	154580	463320	32060	0,93	0,05	0,02	0,00	0	d	3b	1,00	26	0,00
		amersfoort	amsterdamseweg rotonde	154580	463320	31190	0,93	0,05	0,02	0,00	0	d	2	1,00	17,5	0,00
		amersfoort	amsterdamseweg rotonde- brabantsestraat	154420	463460	25110	0,93	0,05	0,02	0,00	0	d	3b	1,00	23	0,00
		amersfoort	amsterdamseweg brabantsewe- drentsestraat	154210	463610	21560	0,93	0,05	0,02	0,00	0	d	3b	1,00	17	0,00
		amersfoort	groningestraat	154430	463330	9210	0,93	0,05	0,02	0,00	0	d	3b	1,00	13	0,00
		amersfoort	mondriaanlaan	154460	463150	6200	0,93	0,05	0,02	0,00	0	d	3b	1,00	14	0,00
		amersfoort	eemstraat	154580	463450	1520	0,93	0,05	0,02	0,00	0	d	3b	1,00	11,5	0,00

Fijn stof PM10

Plaats	Straat	Jaar gem.	Jm. achterg	# overschr. uurgem. grenswaarde	#overschr. uurgem. plandrempeel	#bloot gestelden jaargem	Lengte wegvak jaargem	#bloot gestelden dagnorm	Lengte wegvak dagnorm	Moti- vatie
	amersfoort	amsterdamseweg stadsring- eemstraat	27,5	24,2	16	0	0	0	0	0
	amersfoort	amsterdamseweg rotonde	27,1	24,2	15	0	0	0	0	0
	amersfoort	amsterdamseweg rotonde- brabantsestraat	27,2	24,2	15	0	0	0	0	0
	amersfoort	amsterdamseweg brabantsewe- drentsestraat	28,1	24,2	18	0	0	0	0	0
	amersfoort	groningestraat	26,3	24,2	13	0	0	0	0	0
	amersfoort	mondriaanlaan	25,5	24,2	11	0	0	0	0	0
	amersfoort	eemstraat	24,5	24,2	9	0	0	0	0	0

Stikstofdioxide NO2

Plaats	Straat	Jaar gem.	Jm. achterg	#overschr. uurgem. grenswaarde	#overschr. uurgem. plandrempeel	#bloot gestelden jaargem	Lengte wegvak jaargem	#bloot gestelden uurnorm	Lengte wegvak uurnorm	Moti- vatie
	amersfoort	amsterdamseweg stadsring- eemstraat	39,1	23,2	0	0	0	0	0	0
	amersfoort	amsterdamseweg rotonde	37,2	23,2	0	0	0	0	0	0
	amersfoort	amsterdamseweg rotonde- brabantsestraat	37,9	23,2	0	0	0	0	0	0
	amersfoort	amsterdamseweg brabantsewe- drentsestraat	41,5	23,2	0	0	0	0	0	0
	amersfoort	groningestraat	34,0	23,2	0	0	0	0	0	0
	amersfoort	mondriaanlaan	30,0	23,2	0	0	0	0	0	0
	amersfoort	eemstraat	24,8	23,2	0	0	0	0	0	0

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat wanneer de geprognosticeerde verkeersomvang in 2020 wordt ingevoerd voor het jaar 2010 bij "stagnerend" verkeer en volledige street-canyon(niet ter hoogte van rotonde) in 2010, behoudens voor NO2 op het traject amsterdamseweg tussen Brabantsestraat en Drentsestraat, sprake is van overschrijding van de grenswaarden. Het daarvan uitgezonderde traject wordt afzonderlijk doorgerekend op de maximaal toelaatbare verkeersomvang om in 2010 te voldoen aan de grenswaarde voor NO2.

Toelaatbare verkeersomvang traject amsterdamseweg tussen Brabantsestraat en Drentsestraat bij "street-canyon en "stagnerend" verkeer

		Plaats	Straat	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Wegtype	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
		amersfoort	amsterdamseweg brabantsewe- drentsestraat	154210	463610	19500	0,93	0,05	0,02	0,00	0	d	3b	1,00	17	0,00

Concentratie stikstofdioxide (NO2) bij toelaatbare verkeersomvang

	Plaats	Straat	Jaar gem.	Jm. achterg	#overschr. uurgem. grenswaarde	#overschr. uurgem. plandrempeel	#bloot gestelden jaargem	Lengte wegvak jaargem	#bloot gestelden uurnorm	Lengte wegvak uurnorm	Moti- vatie
	amersfoort	amsterdamseweg brabantsewe- drentsestraat	40,0	23,2	0	0	0	0	0	0	

Uit de verkeersprognosegegevens van de gemeente Amersfoort voor het jaar 2010 blijkt dat de verkeersomvang op dit traject dan 16680 mvt/etm is. Dit is minder dan de berekende toelaatbare verkeersomvang van 19500 mvt/etm, zodat mede geleid op het ongunstig aangehouden wegtype en snelheidstype, in de praktijk er voldoende garantie is dat de grenswaarde voor NO2 ook hier niet zal worden overschreden.