



Gemeente Kampen

**Ruimtelijke onderbouwing
Protestantse Theologische universiteit,
locatie Koornmarkt 1, Kampen**

1.1 Algemeen

De Protestantse Theologische Universiteit vestiging Kampen (PThUK), voorheen Theologische Universiteit Kampen (Oudestraat), daarvoor Theologische Hogeschool Kampen (Oudestraat), is één van de vestigingen van de Protestantse Theologische Universiteit, de enige theologische opleiding die wordt erkend door de Protestantse Kerk in Nederland (PKN). De andere vestigingen zijn de Protestantse Theologische Universiteit vestiging Utrecht en de Protestantse Theologische Universiteit vestiging Leiden. De universiteit is gevestigd te Kampen, de hoofdvestiging zit aan de Koornmarkt, de andere gebouwen (zoals de bibliotheek) staan aan de Oudestraat. Voordat de universiteit het gebouw betrok was het gebouw in gebruik als kazerne (de Koornmarkt Kazerne) en officiersopleiding voor het KNIL en de Nederlandse strijdkrachten.

In april 2010 werd bekend dat de PthU wil verhuizen naar Groningen en Amsterdam. De vestigingen in Utrecht, Leiden en Kampen moeten hierom sluiten.

De eigenaar heeft plannen om de Koornmarkt 1 een nieuwe passende functie te geven. Hierbij wordt gedacht aan maatschappelijke voorzieningen (educatie en bijzondere woonvoorzieningen), lichte horecabedrijven en functies zoals hotel/restaurant.



In paragraaf 2.2. wordt nader ingegaan op de toekomstige functies en inrichting.

1.2 Ligging projectgebied

De percelen zijn gelegen in het oude centrum van de stad Kampen aan de Koornmarkt en de Prinsenstraat.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Op dit moment ligt het ontwerp van het bestemmingsplan Binnenstad ter inzage. Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan Binnenstad is het zoveel mogelijk aansluiten bij de bestaande rechten uit de geldende (vigerende) plannen. Dit leidt tot een zogenaamd conserverend bestemmingsplan. Dit betekent dat het plan in principe geen nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen meeneemt.

Binnen dit uitgangspunt dient het plan twee belangrijke doelen.

- Ten eerste is dat het behoud van de historische waarden van het beschermd stadsgezicht.
- Daarnaast is de binnenstad het bruisende hart van stad en ommeland waarin mensen winkelen, uitgaan, werken en wonen. Het bieden van ruimte aan deze dynamiek ten behoeve van een leefbare en toekomstbestendige ontwikkeling van de binnenstad is een tweede doel.

Deze doelen krijgen een vertaling in het plan, waarbij tussen beide doelen een zekere spanning kan voorkomen. Behoud vindt vooral plaats door middel van het strak vastleggen van de bestaande



bebouwing in bouwvlakken en daaraan verbonden bouwregels. De dynamiek krijgt met name een plek in de beschrijving van de gebruiksmogelijkheden binnen de opgenomen bestemmingen. Deze gebruiksmogelijkheden zijn op punten ruimer dan in de geldende plannen en bieden zo meer ruimte aan dynamiek.

Dat betekent echter niet dat er geen sprake zou zijn van nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad. Deze ontwikkelingen zijn meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan Binnenstad.

Het opnemen van de functiewijziging voor de gronden van de PThUK aan de Koornmarkt is een ontwikkeling die ook wordt genoemd in het ontwerpbestemmingsplan Binnenstad, echter nog geen planologische vertaling heeft gekregen. Omdat nu bekend is dat de vestiging gaat sluiten, ligt het voor de hand om de functiewijziging nu een plek te geven in het ontwerpbestemmingsplan voor de Binnenstad. Gezien de ligging van locatie in het hart van het kernwinkelgebied wordt daarom verzocht tot een bestemmingswijziging ten behoeve van 'Gemengd-1' zoals deze in het nieuwe bestemmingsplan Binnenstad is opgenomen.

HOOFDSTUK 2 Onderzoek

2.1 Algemeen

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht in combinatie met artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening verplicht het college van burgemeester en wethouders onderzoek te doen naar de relevante feiten en de af te wegen belangen die bij de aangevraagde bestemmingsplanherziening komen kijken. In dit hoofdstuk zal dan ook op de voor het onderhavige plangebied relevante aspecten worden ingegaan. Het betreft hier niet alleen de ruimtelijke aspecten maar ook de aspecten die onder meer samenhangen met het milieu, parkeren en economische uitvoerbaarheid.

2.2 Beschrijving van het project

Het project heeft betrekking op de functiewijziging van bestaande bebouwing in het centrum van Kampen. De betreffende panden hebben in het ontwerpbestemmingsplan Binnenstad de bestemming “Maatschappelijk” en “Tuin” gekregen. De bestemming “Maatschappelijk” was een logische keuze voor de functie van de theologische universiteit. Echter deze functie komt in 2012 te vervallen. In het bestemmingsplan Binnenstad is dit ook onderkend. In het bestemmingsplan staat in paragraaf 3.3.4. het volgende geschreven: *“Door verplaatsing en herplaatsing van activiteiten kan het gebruik van deze gebouwen in de toekomst wijzigen”*.



De eigenaar wil de locatie aan de Koornmarkt geschikt maken voor diverse functies, passend bij de uitstraling en mogelijkheden van het gebouw. Hierbij wordt gedacht aan maatschappelijke voorzieningen (educatie en bijzondere woonvoorzieningen), lichte horecabedrijven en functies zoals hotel/restaurant.

2.2.1 Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing

Omdat het in dit geval niet gaat om nieuwbouw is een uitgebreide stedenbouwkundige of ruimtelijke inpassing niet nodig. De ligging van de locatie in het centrum van de stad biedt tal van mogelijkheden voor de gewenste invulling. De bestaande historische bebouwing zal behouden blijven.

2.3 Beleidskader

2.3.1 Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. Deze vervangt onder andere de Nota Ruimte.

Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Geen van de 13 nationale belangen is direct van toepassing op voorliggend plan.

Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, leefbaar en veilig Nederland. Bovendien is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijk ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

De ladder voor duurzame verstedelijking werkt met de volgende opeenvolgende stappen ('de treden van de ladder'):

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale schaal.
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag op locaties kan worden ontwikkeld die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

In dit geval herontwikkeling van een bestaande locatie die past binnen de kaders van duurzame verstedelijking.

2.3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie van de provincie Overijssel vormt een belangrijk beleidskader voor de gewenste ontwikkeling. Op 1 juli 2009 is het Omgevingsplan vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Overijssel en heeft nu de status van structuurvisie (onder de nieuwe Wet ruimtelijke

ordening). Tevens geldt het omgevingsplan als Regionaal Waterplan, Milieubeleidsplan, Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan en Bodemvisie in het kader van ILG-afspraken met het rijk.

Leidende thema's in de Omgevingsvisie zijn duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Duurzaamheid wordt volgens de Omgevingsvisie gerealiseerd door een transparante en evenwichtige afweging van ecologische, economische en sociaal-culturele beleidsambities.

Ruimtelijke kwaliteit wordt volgens de Omgevingsvisie gerealiseerd door naast bescherming vooral in te zetten op het verbinden van bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen. Bij het sturen op ruimtelijke kwaliteit in de Omgevingsvisie is een sleutelrol weggelegd voor de gebiedskenmerken. Dit zijn de ruimtelijke kenmerken van een gebied of een gebiedstype, die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit ervan. In de gekozen benadering zijn de natuurlijke laag, de laag van het agrarisch cultuurlandschap, de stedelijke laag en de lust- en leisurelaag bepalend voor de kenmerken van een gebied. Deze lagen staan niet los van elkaar. Vaak liggen de lagen over elkaar heen en hebben plekken te maken met kenmerken van verschillende gebieden.

Als in een bepaald gebied een verandering aan de orde is, dan geven de gebiedskenmerken richting aan de manier hoe dit moet plaatsvinden. Bij de gebiedskenmerken is in de kolom "sturing" onder de kop "norm" aangegeven welke kenmerken altijd, met elke ontwikkeling, gerespecteerd en versterkt dienen te worden, omdat ze gerekend worden tot het provinciale belang. Onder de kop "richting" is een manier van omgang met kenmerken weergegeven, die de provincie zeer wenselijk vindt. Hier mag van worden afgeweken.

Onder de kop "inspiratie" staan ontwikkelingen vermeld die denkbaar zijn in het betreffende gebiedstype met respect voor de gebiedskenmerken. De gebiedskenmerken worden in de volgende paragraaf nader uitgewerkt.

Omgevingsverordening Overijssel 2009

Het uitvoeringsinstrument dat aan de Omgevingsvisie is gekoppeld is de Omgevingsverordening Overijssel 2009 van de provincie. In deze verordening is juridisch vastgelegd dat bij bestemmingsplannen ingegaan moet worden op de verschillende lagen zoals deze zijn vastgelegd in de catalogus gebiedskenmerken, waarbij wordt onderbouwd dat de ontwikkeling bijdraagt aan versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Ontwikkelingsperspectief

Historische kern, binnenstad

De historische kern/binnenstad biedt ruimte voor een multifunctioneel milieu dat gebaseerd is op voorzieningen. Een nieuwe ontwikkeling is in de ogen van de provincie gewenst indien dit bijdraagt aan de versterking van de eigen identiteit en gebaseerd is op het historisch karakter, erfgoed en monumenten.

Gebiedskenmerken

Natuurlijke laag: oeverwallen

De locatie ligt in een gebied dat aan te merken is als oeverwallen. De kenmerken die gelden voor oeverwallen (behoud van watergangen et cetera) komen met onderhavige ontwikkeling niet in het geding.

Stedelijke laag: Bebouwing: Historische centra, binnensteden

De locatie ligt in het historische centrum van Kampen. De norm die hier door de provincie aan gesteld wordt is gericht op de instandhouding van het bestaande patroon van wegen en bebouwing. Met deze ontwikkeling wordt deze instandhoudingsdoelstelling bereikt.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen nieuwe functies passen binnen het provinciale beleid.

2.3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Kampen 2030

De Structuurvisie Kampen spreekt zich uit over de ruimtelijke ontwikkeling van de gehele gemeente. Naast de huidige waarden en beschrijving van knelpunten voor de stad en de omringende landschappen, komen ook gewenste ontwikkelingen en toekomstige kwaliteiten aan bod. Voor de binnenstad zijn de volgende aspecten uit deze nota van belang:

- het verbeteren van het woonklimaat in de binnenstad betreft het verbeteren van de levendigheid en vergroten van de sociale cohesie. De woonfunctie behouden en waar mogelijk uitbreiden, o.a. door wonen boven winkels;
 - het werken betreft vooral versterking van het toerisme in het oude centrum. Ook het voorzieningenniveau in de binnenstad (detailhandel en culturele voorzieningen) moet worden verbeterd;
 - wat betreft verkeer: Verkeerscirculatieplan Binnenstad wordt uitgevoerd. Voor de binnenstad is sprake van het zoeken naar een evenwicht tussen bereikbaarheid en uitstraling. Dit kan betekenen dat de auto op sommige plekken een minder dominante positie krijgt;
 - er wordt ingezet op de restauratie van het plantsoen op de voormalige vestingwerken waarbij gekeken wordt of er mogelijkheden liggen om het groene karakter door te zetten richting de IJssel
- Het gaat om kwaliteitsverbetering van de binnenstad door het opwaarderen van de openbare ruimte, het autoluw maken van de binnenstad en het verbeteren van de bereikbaarheid en de parkeervoorzieningen; het bovenstroomse deel van de IJsselkade, omgeving Stadsbrug en Spoorakade moeten anders worden ingericht; onderzoek naar ondergrondse parkeervoorzieningen is gewenst. Voor de openbare ruimte wordt verwezen naar de uitvoering van het Masterplan Binnenstad.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de beleidsuitgangspunten voor de binnenstad. De ontwikkeling draagt in positieve zin bij aan het versterken van het detailhandelsvoorzieningenniveau van de binnenstad. Aandachtspunt is een goede inpassing en afwikkeling van het parkeren.

Masterplan Binnenstad/Groene Hart (2009)

Rond 2000-2002 en later in 2006- 2007 zijn er voor de binnenstad van Kampen, het Plantsoen en het Groene Hart verschillende visies ontwikkeld. Hoewel er in meer of mindere mate uitvoering is gegeven aan deze ideeën, ontbreekt het overzicht op de uitvoering en ontbreekt het integrale beeld. Al langere tijd is er daarom behoefte om de verschillende visies en uitgangspunten in één plan bij elkaar te brengen. De raad van Kampen heeft in 2008 om een Masterplan gevraagd, waarin de verschillende beleidsintenties, activiteiten en projecten ten aanzien van de binnenstad in onderlinge samenhang bij elkaar gebracht zijn. Daarbij moeten tevens prioriteiten worden gesteld ten aanzien van de uitvoering. Het Masterplan zet prioriteiten voor de binnenstad en het Groene Hart op een rijtje en biedt tevens een afwegingskader: heldere doelen waarlangs de verschillende, soms tegenstrijdige belangen, kunnen worden afgewogen. De overkoepelende doelstelling is te streven naar een bereikbare, aantrekkelijke, vitale, leefbare en beleefbare historische binnenstad. Op basis hiervan zijn er vier pijlers geformuleerd waarlangs de verdere invulling van het Masterplan zich zal gaan aftekenen:

1. *Uitnodigende ruimte*

Versterken kwaliteit openbare ruimte (verblijfskwaliteit, belevingskwaliteit, maar ook “Schoon, heel en veilig”). Onder deze pijler valt ook de verbetering van bereikbaarheid en parkeermogelijkheden.

2. *Kampen in de etalage*

Beter etaleren van (cultuurhistorische) kwaliteiten van de binnenstad en versterken van recreatie en toerisme, dit ondersteunen door het beter vermarkten van de stad voor bezoekers en bedrijven. Het versterken van de relatie met het water en het verbinden van de binnenstad met omringend landschap en IJsseldelta.

3. *De bedrijvige stad*

Versterken economische bedrijvigheid binnenstad en tevens de diversiteit van het kernwinkelgebied.

4. *Wonen in de binnenstad: lusten en lasten*

Behoud en ontwikkeling binnenstad als woon- en leefmilieu, binnen de context van het Beschermd Stadsgezicht. Het beschermen, ontwikkelen en behouden van cultuurhistorisch erfgoed (passende functies zoeken), richten op verschillende doelgroepen en inzetten op aanvaardbare overlast als gevolg van functiemenging en concentratie.

De beleidsuitgangspunten sluiten aan bij de voorgenomen ontwikkeling. De huidige locatie wordt behouden door er een passende nieuwe economische functie aan te geven, met respect voor de bestaande cultuurhistorische bebouwing.

Detailhandelstructuurvisie (2007)

De detailhandelstructuurvisie vormt een breed afwegingskader voor de ontwikkelingsrichting van de detailhandel in Kampen. In deze nota wordt de bestaande situatie geïnventariseerd en geanalyseerd en worden kansen benoemd. Zwolle is qua detailhandel het absolute kernpunt van de regio. Kampen is vooral georiënteerd op de dagelijkse boodschappen voor de eigen bevolking. Wat betreft niet dagelijkse artikelen is er zeer sterke concurrentie van Zwolle (centrum, woonboulevard en Stadshagen). De detailhandel in Kampen concentreert zich in het centrum, met kleinere concentraties in de verschillende woonwijken, in Zendijk en in het Melmerpark. Ten opzichte van vergelijkbare gemeenten blijft Kampen enigszins achter. Op Zendijk is structurele leegstand en ook de binnenstad als voorzieningencentrum presteert slecht. Kansen om de detailhandel in Kampen te versterken zijn:

- In de binnenstad is meer schaalvergroting gewenst. Mogelijkheden hiervoor liggen op de Myosotis-locatie, de van Heutzkazerne, het postkantoor en het ABN-AMRO-pand.
- Daarnaast beter gebruiken van historische kwaliteiten. Toenemend toerisme en recreatie vormen een kans.
- Er is bovendien behoefte aan een imagoverbetering. Deze kan bereikt worden door:
 - het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en architectuur;
 - meer levendigheid en gezelligheid, o.a. door het uitbreiden van horeca en evenementen;
 - het verbeteren van de service; kwaliteit in plaats van kwantiteit;
 - het verbeteren van de bereikbaarheid en het parkeren.
 - In het Melmerpark clustering van verspreid gelegen grootschalige detailhandel (wonen en klussen, multimedia en mobiliteit). Mogelijk kan de perifere detailhandel van Zendijk naar Bedrijvenpark Rijksweg 50 verplaatst worden.
 - Beter afstemming op Zwolle.
 - Rond het Hanzestation liggen nieuwe kansen voor detailhandel.

De visie is alweer enige jaren oud. Intussen is de kwaliteit van de openbare ruimte in het winkelgebied verbeterd. Aan de andere kant is de economische situatie dusdanig verslechterd dat er sprake is van

meer leegstand in het winkelgebied. Voor het bestemmingsplan betekent dit dat waar mogelijk de regeling zal moeten bijdragen aan een sterk winkelgebied en het tegengaan van leegstand en verpaupering.

Plan van Aanpak Verkeerscirculatie & parkeren (gemeente Kampen 2008/09)

De raad heeft op 16 oktober 2008 door middel van moties en amendementen 18 punten aangegeven die betrekking hebben op de verkeerscirculatie en het parkeren in de binnenstad. Voor de uitvoering van het raadsbesluit is een plan van aanpak opgesteld. Het plan van aanpak bestaat uit 18 punten die variëren van bewegwijzering tot aan het invoeren van betaald parkeren in de avonduren. Een aantal maatregelen uit het 18 punten plan zijn al uitgevoerd.

Op 4 juli 2011 is door de raadscommissie ruimtelijke ontwikkeling de opinienota parkeren binnenstad behandeld. Het beleidskader autoluwe binnenstad is een belangrijk gegeven. In meerderheid gaat de voorkeur uit naar een parkeervoorziening op de locatie Bolwerk/Buitenwacht. Het commissiedebat heeft een aantal uitkomsten opgeleverd die verdere uitwerking vragen. Deze uitwerking is essentieel voor besluitvorming over het parkeren algemeen en de bebouwde voorziening specifiek. De uitwerking en verdere besluitvorming zal in 2012 gebeuren.

2.4 Milieutechnische toelaatbaarheid

Het uitgangspunt is dat met de realisering van het plan een goede omgevings situatie ontstaat. Daarom zijn in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing de (wettelijk) noodzakelijke toetsen verricht.

2.4.1 Geluid

Bij het doorlopen van een procedure op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening geldt een onderzoeksplicht voor geluid. Dit onderzoek richt zich op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen die binnen een geluidszone van een weg, een spoorweg of een industrieterrein zijn gelegen.

Wegverkeerslawaa

Bij onderhavige ontwikkeling is sprake van een geluidgevoelig object omdat planologisch ook een woonfunctie is toegelaten binnen de bestemming Gemend -1.

Voor alle wegen geldt in principe een zone waarin voldaan moet worden aan de ten hoogste toelaatbare waarden. Voor 30 km-zones geeft de Wet geluidhinder aan dat daar geen zone voor geldt. Door het stellen van nadere voorwaarden in de bouwvergunning kunnen de vereiste geluidsniveaus worden bereikt.

2.4.2 Luchtkwaliteit

Met betrekking tot luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met het gestelde in de Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en de bijbehorende bijlagen.

Op basis van artikel 5.16 Wm kan, samengevat, een bestemmingsplan worden vastgesteld, indien:

- a. aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde¹, of
- b. aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of

¹ Die behoort bij de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen.

- c. aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen of
- d. het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (in werking getreden per 01-08-2009).

Ruimtelijk-economische besluiten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Vooralsnog geldt dat:

- voor woningbouwlocaties met minder dan 1.500 woningen (in geval van één ontsluitingsweg) of 3.000 woningen (in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling) geen beoordeling op luchtkwaliteit meer hoeft plaats te vinden;
- voor infrastructuur dat bij minder dan 3% concentratiebijdrage (verkeerseffecten gecorrigeerd voor minder congestie) ook geen beoordeling op luchtkwaliteit meer hoeft plaats te vinden;
- voor kantoorlocaties is dat bij minder dan 100.000 m² brutovloeroppervlak bij 1 ontsluitende weg, of 200.000 m² brutovloeroppervlak bij 2 ontsluitende wegen.

In de voorliggende situatie betreft de ontwikkeling geen woningbouw, infrastructuur of kantoorlocatie (zoals hiervoor genoemd). De voorliggende situatie betreft een mengfunctie; bijzondere doeleinden, horeca, wonen en maatschappelijke doeleinden. Het uitgangspunt is dat de voorgenomen ontwikkeling van geringere omvang is dan de hiervoor aangegeven ontwikkelingen. De bestaande oppervlakte van het gebouw is namelijk 2.245 m² bvo (brutovloeroppervlak).

Voor luchtkwaliteit is vooral van belang het aantal bezoekers en de daarbijbehorende vervoersbewegingen. In verband met de ontwikkeling is onderzoek naar de verkeerskundige aspecten uitgevoerd (BVA Verkeersadviezen, notitie met kenmerk Kam.1.614). Hierbij is vooral gekeken naar het parkeren.

In het geval van het "worst-case"-scenario zijn de juridisch-planologische mogelijkheden van de huidige en toekomstige situatie relevant. Dit geeft een goed beeld van het aantal bezoekers en de uitstoot door het verkeer. In de toekomstige situatie is een grote bandbreedte in de parkeerbehoefte aanwezig. In het onderzoek is de parkeerbehoefte voor een horeca invulling, een culturele invulling en een medische invulling berekend.

Als de waarden worden vergeleken dan blijkt dat de toekomstige parkeervraag bij de horeca invulling op nagenoeg hetzelfde niveau ligt als de huidige maximale parkeervraag op het piekmoment van het

horecabezoek (koopavond). Op de overige momenten is er in de horecavariant aanzienlijk minder parkeervraag dan in de huidige situatie. Voor de culturele variant geldt dat de parkeervraag in alle gevallen aanzienlijk lager ligt dan in de huidige situatie. Voor de medische variant geldt dat ook voor deze invulling de parkeerdruk in alle gevallen lager ligt dan in de huidige (maximale) situatie.

Dit betreft een zuiver theoretische vergelijking op basis van de juridisch-planologische mogelijkheden. Deze vergelijking leidt tot de conclusie dat de toekomstige situatie in alle gevallen een gunstiger beeld geeft dan de huidige situatie. Op basis van de maximale juridisch-planologische mogelijkheden is er bij de voorgenomen ontwikkeling een afname van de uitstoot op de luchtkwaliteit naar aanleiding van de vervoersbewegingen.

Naar aanleiding van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit niet “in betekenende mate” zal verslechteren. Derhalve hoeft niet nader te worden ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

2.4.3 Externe veiligheid

Volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) dient bij het plannen van risicogevoelige objecten in de omgeving van een risicovolle inrichting en/of transportroute op bindende wijze rekening gehouden worden met de mogelijke invloed van die inrichting en/of transportroute. Er dient bij het plaatsvinden van een incident te worden voorkomen dat binnen een zekere afstand mensen aanwezig zijn in woongebieden of verblijfsgebieden.

Bij of in het plangebied zijn geen Bevi-inrichtingen aanwezig. Tevens zijn er langs het plan geen routes of buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aanwezig.

2.4.4 Bodemkwaliteit

Het beleid ten aanzien van de bodemkwaliteit is op nationaal niveau vastgelegd in de *Wet bodembescherming* (Wbb) en het (bijbehorende) Besluit bodemkwaliteit. Gestreefd wordt naar een duurzaam bodembeheer.

Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij is van belang te weten of er bodemverontreiniging is die de functiedoelen kan frustreren, of er gezondheidsrisico's of ecologische risico's daardoor zijn en wat de mogelijkheden zijn om er tijdig iets aan te doen. Om deze vragen te beantwoorden is wettelijk verplichte informatie over de bodemkwaliteit nodig.

Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig dient te zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de beoogde functie(s).

In onderhavig plan worden geen nieuwe bouw mogelijkheden gegeven, maar wordt alleen een functiewijziging mogelijk gemaakt. Een onderzoek naar de bodemkwaliteit is derhalve niet nodig.

2.4.5 Kabels en leidingen

In of bij het plangebied zijn geen kabels of leidingen gelegen die een risico vormen voor de veiligheid of gezondheid.

2.4.6 Milieuzonering

Als uitgangspunt geldt dat het project niet leidt tot milieuoverlast bij milieugevoelige functies in de omgeving. Ten behoeve van de milieuzonering rond bedrijven is door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) het systeem “Bedrijven en milieuzonering” (2009) ontwikkeld in de vorm van een bedrijvenlijst. Daarin worden op basis van de SBI-code indicatieve afstanden bepaald voor allerlei

vormen van bedrijfsactiviteiten. De afstandcriteria hebben betrekking op de milieuaspecten geluid, stank, stof en gevaar. In of bij het plangebied zijn geen gezonde bedrijven aanwezig. Verder betreft de binnenstad een gemengd gebied, waarbinnen passende bedrijvigheid is toegelaten. Dit levert geen belemmeringen op voor de ontwikkeling van onderhavig plan.

2.5 Water

Bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen moet de watertoets worden toegepast. Dit houdt in dat alle ruimtelijke plannen een waterparagraaf moeten bevatten. De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

Het kader van de watertoets is vanaf 1 november 2003 wettelijk verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro).

Het beleid van het Waterschap Groot Salland staat beschreven in het Waterbeheersplan 2006-2009, de beleidsnota Leven met Water in Stedelijk Gebied, Strategische Nota Rioleringsbeleid 2007, Visie Beheer en Onderhoud 2050 en het Beleidskader Recreatief Medegebruik. Daarnaast is de Keur van het Waterschap Groot Salland een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. Op gemeentelijk niveau is het in overleg met het waterschap opgestelde gemeentelijk Waterplan en het (verbreed) gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) van belang.

Het plangebied bevindt zich niet in een keurzone van het waterschap of in een zoekgebied voor waterberging. De voorgenomen functiewijziging van het pand zal verwaarloosbaar weinig invloed hebben op het grondwatersysteem, er vindt namelijk geen extra verharding plaats. Uit praktische overwegingen zal vanzelfsprekend waar nodig worden aangesloten op de bestaande riolering.

2.6 Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de *Natuurbeschermingswet* en de *Flora- en faunawet*. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

2.6.1 Gebiedsbescherming

Ten aanzien van gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen die een hoge wettelijke bescherming kennen. Hiervoor zijn Natura 2000- en gebieden, onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aangewezen. Hiernaast zijn binnen de gemeente Kampen een aantal gebieden aangewezen als weidevogelgebied en/of ganzenfoerageergebied.

Het projectgebied is niet aangewezen als speciale beschermingszone. Wel ligt er in de nabijheid van het projectgebied een speciale beschermingszone (sbz) die is aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn, namelijk de IJssel/uiterwaarden.

Gezien de afstand van het projectgebied tot de IJssel/uiterwaarden, maar vooral de ligging in de dichtbebouwde en bevolkte binnenstad van Kampen, worden negatieve effecten op het Natura 2000-gebied uitgesloten. Tot slot betreft het slechts een functiewijziging van het pand. Er hoeft dan ook niet nader op het aspect ecologie te worden ingegaan.

2.6.2 Soortenbescherming

De werkingssfeer van de Flora- en faunawet is niet beperkt tot of gerelateerd aan speciaal aangewezen gebieden, maar geeft soorten overal in Nederland bescherming. Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde

plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten.

In artikel 75 van de Flora en faunawet worden de ontheffingsmogelijkheden weergegeven. In principe zijn alle zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en vissen die in Nederland voorkomen, beschermd. De aanvraag van een ontheffing en de toetsing aan de Flora- en faunawet gebeurt niet in het kader van het bestemmingsplan, maar in de vergunningfase van een initiatief.

Om te beoordelen of dit bestemmingsplan ook uitvoerbaar is, wordt hierop vooruitlopend, een verwachting uitgesproken over de eventuele gevolgen voor de beschermde planten- en diersoorten in het plangebied.

In de wet is een differentiatie aangebracht in niveau van bescherming. Op 23 februari 2005 is de zgn. "AMvB art. 75" van de Flora- en faunawet in werking getreden, waarin dit verschil is verwoord:

1. alle soorten, opgenomen in Habitatrichtlijn bijlage IV, de Vogelrichtlijn en beschermde soorten van de Rode Lijst zijn beschermd onder het zwaarste regime (soorten van tabel 3);
2. soorten met vrijstelling bij een vastgestelde gedragscode (soorten van tabel 2);
3. soorten waarvoor een algemene vrijstelling geldt.

Omdat het gaat om een wijziging van de bestaande functie, en er geen gebouwen gebouwd of gesloopt worden, zullen er geen beschermde soorten aangetast worden.

2.7 Cultuurhistorie

2.7.1 Archeologie

In het Europese Verdrag van Malta, ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland, is de veiligstelling van het (Europese) archeologische erfgoed als doelstelling opgenomen. In 1998 is dit verdrag goedgekeurd door het Nederlandse parlement. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de *Wet op de archeologische monumentenzorg* in werking getreden. Dit is een aanpassingswet waarmee de Monumentenwet 1988 gewijzigd is op het onderdeel archeologie. Door middel van de gewijzigde Monumentenwet moet het archeologisch erfgoed in de bodem bescherming krijgen in het ruimtelijke ordeningsbeleid.

Als gevolg van Europese en nationale wetgeving stellen rijk en provincies zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologisch erfgoed moet worden omgegaan. De meeste ingrepen in de ruimtelijke ordening vinden plaats op gemeentelijk niveau. De Monumentenwet verplicht gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden.

Op plankaarten geeft de gemeente voor het eigen grondgebied aan waar zich bekende archeologische vindplaatsen bevinden. Voor het overige gebied gelden verwachtingswaarden. De kern van de huidige archeologiewetgeving behelst bescherming van waardevolle oudheidkundige resten in de bodem. Bij ruimtelijke ingrepen op locaties met vindplaatsen moeten de aanwezige resten intact blijven. Wanneer verstoring onvermijdelijk is, dient oudheidkundig bodemonderzoek plaats te vinden. De informatie van de bij bodemonderzoek onderzochte resten wordt behouden door middel van documentatie.

Voor gebieden waar reële verwachtingen bestaan ten aanzien van archeologische waarden, die bedreigd worden door ruimtelijke ingrepen, moet inventariserend onderzoek plaatsvinden om uit te maken of daadwerkelijk waardevolle archeologische resten aanwezig zijn. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Op basis van dit onderzoek kan besloten worden tot behoud van de vindplaats, verder onderzoek of vrijgave van de locatie.

De beslissingsbevoegdheid over archeologische monumentenzorg met betrekking tot het grondgebied van de gemeente Kampen berust bij de overheid als bevoegd gezag. In de meeste gevallen is dit de gemeente.

Op basis van artikel 41a Monumentenwet 1988 mag pas een archeologisch onderzoek worden geëist bij projecten groter dan 100 m². Ook is een archeologisch onderzoek alleen noodzakelijk bij bodemverstoring. Omdat het hier gaat om een functiewijziging is er geen onderzoek vereist.

2.7.2 Monumentenzorg

Het pand Koornmarkt 1 bestaat uit 3 Rijksmonumenten die op een prominente plek aan de Koornmarkt liggen. De panden zijn gelegen in het beschermd stadsgezicht van Kampen.

Stedenbouwkundige geschiedenis

Kampen is vanaf de 12de eeuw gegroeid langs de IJssel, waarschijnlijk vanaf de Bovenkerk, richting het noorden. Rond deze kerk lagen het Muntplein en de Koornmarkt. De Koornmarkt was een belangrijk plein waar de graanhandel plaatsvond en tot ver in de 16de eeuw was hier ook de gerechtsplaats gevestigd. (kaart van Braun en Hogenberg 1581) Vóór de bouw van de IJsselbrug in 1448 was buiten de Koornmarktspoort de aanlegplaats voor het veer over de IJssel.

De kaart van Utenwael uit 1598 laat een bebouwing van representatieve, evenwijdig aan de straat geplaatste panden zien. In de 18de of in het begin van de 19de eeuw wordt op de hoek van de Koornmarkt en de Voorstraat een nieuwe gevel evenwijdig aan de straat gebouwd. Waarschijnlijk werd dit pand aan twee oudere bouwvolumes haaks op dit pand gevoegd. In de tweede helft van de 19de eeuw wordt het pand aan de rechterzijde aan de Koornmarkt met een nieuwe vleugel uitgebreid. Omstreeks 1910 wordt een nieuwe haakse vleugel gebouwd die het binnenterrein omsluit.

Gevolgen voor het beschermd stadsgezicht

Het huidige complex is een combinatie van panden waarvan een aantal onderdelen al voor 1832 zijn gebouwd. Hoewel in de jaren '80 van de 20e eeuw een grote verbouwing van het pand heeft plaatsgevonden is de structuur van het 19de eeuwse complex nog steeds aanwezig. Deze is aan de Koornmarkt nog vrijwel het zelfde als de situatie in de late middeleeuwen. De structuur van het complex blijft bij het veranderen van de functies intact. Op dit moment hebben deze grootschalige gebouwen door hun enkelvoudige functie een éénduidige uitstraling. De functie GD 1 is passend en biedt kansrijke duurzame herbestemmingmogelijkheden voor dit pand. De neo-classicistische 19de eeuwse voorgevel heeft een sterk representatieve uitstraling richting het plein. Het pand aan het plein leent zich voor een representatieve bestemming zoals een hotel. De bebouwing achter op de binnenplaats leent zich ook voor een horecabestemming. De functiewijzigingen kunnen grote gevolgen hebben voor het in- en exterieur van het pand. De verbouwing tot nieuwe functies zal met respect voor de monumentale waarden worden uitgevoerd.

Monumentwaarden

Rijksmonument 23048

Pand met zeven traveeën brede gepleisterde lijstgevel. De risaliet der drie middelste traveeën aan weerszijden afgesloten door Korinthische pilasters en bekroond door een driehoekig fronton met segmentboogvormig venster in het timpaan. Voordeurpartij met balkon op gesneden consoles; bovenlicht en voordeur met snijwerk. Natuurstenen stoeptreden en stoeppalen met kettingen. XIX A.

Rijksmonument 23049

Pand met lijstgevel op natuurstenen plint; natuurstenen vensterdorpels en geprofileerde omlijstingen.

Rijksmonument 512935

Inleiding. Uitbreiding van de Theologische Hogeschool aan de Koornmarkt (mon.nr. 23048). De uitbreiding stamt uit ongeveer 1910 en vormt een binnenplaats. Het ontwerp is deels traditioneel en bevat tevens in de serre elementen van de Chaletstijl. In het interieur is een leeszaal met kantine gevestigd. De andere vleugel is intern gemoderniseerd, waarbij de verbinding met het oudere bouwdeel is gewijzigd.

Omschrijving. L-vormig pand opgetrokken in roodbruine baksteen in twee bouwlagen onder een iets uitkragend schilddak met rode pannen; gootlijst op houten klossen; nieuwe slanke dakkapellen. Onder de dakrand een band met metselmozaïek ter hoogte van boven-, wissel- en onderdorpels banden van grijze verblendsteen. Meerruits schuifvensters. Aan de binnenplaats is een serre aangebouwd onder plat dak, met snijwerk aan afhangende boeiborden. Het dak steunt op houten kolommen met korbelen. In het interieur een vrijwel originele indeling, met onder andere een houten toonbank.

Waardering. Uitbreiding van de Theologische Hogeschool van algemeen cultuur- en architectuurhistorisch belang:

- als onderdeel van de bouwgeschiedenis van de Theologische Hogeschool van Kampen
- vanwege de hoge mate van gaafheid van het exterieur
- vanwege het ontwerp dat zich voegt naar het bestaande
- vanwege de redelijke mate van gaafheid van het interieur.

2.8 Verkeerskundige aspecten

De mogelijke gevolgen op het parkeren zijn onderzocht door BVA Verkeer. In de notitie (kenmerk Kam.1.614) welke als bijlage is opgenomen wordt naast het parkeren ook ingegaan op de bereikbaarheid.

Bij het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte is er geen keuze tussen het doen van onderzoek en een theoretische benadering. Deze situatie is nog niet aanwezig, waardoor de effecten hiervan alleen maar kunnen theoretisch worden berekend.

Omdat het bestemmingsplan voor het perceel Koornmarkt 1 diverse bestemmingsmogelijkheden biedt, is het niet eenvoudig een reële prognose te maken van de effecten op het parkeervlak. Als de maximale mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan worden benut, dan bedraagt de parkeerbehoefte van de PThUK 148 parkeerplaatsen. Deze parkeervraag doet zich in het maximale geval voor op zowel werkdagen als op (koop)avonden en zaterdag. 60% van deze parkeerders is toe te delen aan het perceel op de Koornmarkt, wat neer komt op circa 90 parkeerders voor dit perceel.

Voor het pand aan de Koornmarkt is in de toekomstige situatie een grote bandbreedte in de parkeerbehoefte aanwezig. Voor een horeca invulling, een culturele invulling en een medische invulling is de parkeerbehoefte bepaald. De horecabestemmingen leiden tot een maximale parkeerbehoefte van 86 parkeerplaatsen op koopavond. De cultuurbestemmingen hebben een maximale parkeerbehoefte van 18 parkeerplaatsen eveneens op koopavond. De medische voorzieningen genereren op de werkdag een maximale parkeervraag van 68 parkeerplaatsen.

Als de waarden worden vergeleken dan blijkt dat de toekomstige parkeervraag bij de horeca invulling op nagenoeg hetzelfde niveau ligt als de huidige maximale parkeervraag op het piekmoment van het horecabezoek (koopavond). Op de overige momenten is er in de horecavariant aanzienlijk minder

parkeervraag dan in de huidige situatie. Voor de culturele variant geldt dat de parkeervraag in alle gevallen aanzienlijk lager ligt dan in de huidige situatie, de maximale parkeerdruk bedraagt dan 18 geparkeerde voertuigen tegenover 90 voor de PThUK. Voor de medische variant ten slotte geldt dat ook voor deze invulling de parkeerdruk in alle gevallen lager ligt dan in de huidige (maximale) situatie. Het verschil bedraagt hier minimaal 22 parkeerplaatsen.

Het voorgaande betreft een zuiver theoretische vergelijking. Als de 'werkelijke' situatie in ogenschouw wordt genomen dan ligt een en ander anders. Uit de berekening, gebaseerd op het werkelijke aantal studenten en docenten, blijkt een parkeerbehoefte van 60 parkeerplaatsen voor de gehele PThUK waarbij er circa 35 parkeerplaatsen aan het pand Koornmarkt 1 kunnen worden toegeschreven. Deze parkeerbehoefte doet zich voor op werkdagen. Op zaterdag en in de avondperiode zal deze parkeerdruk aanzienlijk lager liggen, omdat de universiteit dan niet in gebruik is.

Een vergelijking tussen de huidige en de toekomstige parkeerbehoefte leidt tot de conclusie dat het verschil op werkdagen bij de horecavariant beperkt is. De horecavariant heeft een parkeerbehoefte van 37 parkeerplaatsen, wat in grote lijnen overeenkomt met de huidige parkeerbehoefte van de PThUK. Voor de culturele variant geldt dat de parkeerbehoefte op werkdagen aanzienlijk lager ligt dan in de huidige situatie. De medische variant daarentegen genereert een hogere parkeervraag dan de huidige situatie. Hier is sprake van een verdubbeling van het aantal te parkeren voertuigen (35 versus 68 voertuigen).

Voor de avondperiode en de zaterdag geldt dat de parkeervraag voor de nieuwe invullingen altijd hoger is dan de parkeervraag in de huidige situatie. Op zaterdag en koopavond is het verschil met de huidige situatie nagenoeg even groot als de berekende parkeervraag voor de toekomst. Immers de huidige parkeervraag is op deze momenten nagenoeg nul.

De zuivere vergelijking tussen de toekomstige situatie en de huidige maximale situatie leidt tot de conclusie dat de toekomstige situatie in alle gevallen een gunstiger beeld geeft dan de huidige situatie. Wordt echter een vergelijking gemaakt met de werkelijke huidige situatie dan blijkt dat de toekomstige situatie nagenoeg altijd ongunstiger is dan de huidige situatie. Alleen de culturele variant scoort op werkdagen beter en de horeca variant kent op dit moment geen verschil, de overige varianten en momenten hebben een (veel) grotere parkeervraag dan de huidige situatie.

Wel is het van belang op te merken dat het type parkeerder enigszins kan wijzigen. In de huidige situatie zijn het veelal langparkeerders. Studenten en werknemers van de universiteit blijven over het algemeen gedurende een langere periode op hun bestemming. In de toekomstige situatie zal het, meer dan in de huidige situatie, gaan om kortparkeerders. Een en ander is wel afhankelijk van de exacte bestemmingen. Kortparkeerders kunnen wel hun plek vinden in de omgeving van de Oudestraat/Koornmarkt. Dit betekent dat niet alleen een verschuiving in het aantal parkeerders is te verwachten, maar ook in het parkeergedrag.

De bereikbaarheid van de voorzieningen per auto of per fiets is redelijk tot goed wordt geconcludeerd, zij het dat er wel sprake is van een eenrichtingsregime voor de auto op de Koornmarkt.

Op basis van het voorgaande wordt de nieuwe functie ruimtelijke inpasbaar geacht.

Conform artikel 3.1.6 van het Bro dient bij het opstellen van een bestemmingsplan onderzoek te worden ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het plan. Bij de uitvoering van een plan kan in zijn algemeenheid onderscheid worden gemaakt tussen de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de economische uitvoerbaarheid. Bij het eerste gaat het er om hoe de verwezenlijking door de maatschappij (overheid en burgers samen) wordt gedragen. Bij het tweede gaat het om de kosten en andere economische aspecten die met de verwezenlijking van het plan samenhangen. Tevens is in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geregeld dat in het kader van een bestemmingsplan voor bepaalde bouwplannen de grondexploitatieregeling van toepassing is.

3.1 Economische uitvoerbaarheid

3.1.1 Grondexploitatiewet

Doel van de grondexploitatie-regeling is het inzichtelijk maken van de financiële haalbaarheid en het bieden van meerdere mogelijkheden voor het kostenverhaal waardoor er meer sturingsmogelijkheden zijn. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. In het geval van een exploitatieplan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden.

Binnen dit bestemmingsplan wordt een maatschappelijke functie gewijzigd naar een gemengde bestemming waarbinnen functies zoals maatschappelijke voorzieningen (educatie en bijzondere woonvoorzieningen), lichte horecabedrijven en functies zoals hotel/restaurant zijn toegelaten. Daarom is er sprake van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro.

Voor de ontwikkeling wordt een overeenkomst gesloten tussen de initiatiefnemer en de gemeente Kampen. De kosten bestaande uit het bestemmingsplan en de te volgen planologische procedure komen voor rekening van de initiatiefnemer. Deze kosten worden verhaald door middel van de leges en er wordt een planschadeverhaalsovereenkomst gesloten.

3.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan zal overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht (afdeling 3.4) gedurende zes weken ter inzage liggen en worden toegestuurd aan overleginstanties. Tijdens deze periode wordt de mogelijkheid geboden voor het indienen van zienswijzen. Verder komt ten aanzien van de omgevingsaspecten, de uitvoerbaarheid van het plan niet in het geding.

april 2012.

Herbestemming PThU Kampen

Kam-1.614

- verkeerskundige aspecten Koornmarkt 1 -

2 april 2012

Gemeente Kampen**1. Inleiding**

De activiteiten van de Protestants Theologische universiteit in Kampen worden afgebouwd. Dit betekent dat de functie van de panden waarin de universiteit zich momenteel bevindt zal wijzigen. In de huidige situatie is de PThU gevestigd in een tweetal panden aan de zuidzijde van het centrum van Kampen. Een deel van de activiteiten van de universiteit vindt plaats in het pand Oudestraat 6 en een deel in het pand Koornmarkt 1. Het wijzigen van de bestemming van beide panden brengt mogelijk verkeerskundige consequenties met zich mee. In voorliggende notitie gaan wij in op de mogelijke gevolgen van de bestemmingswijziging voor het perceel Koornmarkt 1, waarbij de nadruk ligt op het parkeren, maar ook de bereikbaarheid van deze bestemming aan de orde komt. In hoofdstuk 2 komt de huidige invulling van het perceel aan de orde. In hoofdstuk 3 komt de voorgenomen functiewijziging aan bod, waarna in hoofdstuk 4 ten slotte wordt ingegaan op de verkeerskundige effecten van de voorgenomen functiewijziging.

2. Bestaande situatie.

In de huidige situatie is de PThU gevestigd in de panden Oudestraat 6 en Koornmarkt 1. Het pand aan de Koornmarkt 1 beschikt momenteel over een bruto vloeroppervlak (bvo) van 2.245 m². Deze 2.245 m² is onder te verdelen in 905 m² bvo op de begane grond, 730 m² bvo op de eerste verdieping en 610 m² bvo op de tweede verdieping. Het pand aan de Koornmarkt 1 bevat momenteel 6 collegezalen en 4 leslokalen. Daarnaast is er in het pand een expositiehal aanwezig en zijn er diverse kantoorruimten, een kantine en een balie.

Door de PThU zijn gegevens verstrekt over het huidige gebruik van de universiteit als geheel. De aangeleverde gegevens met betrekking tot het aantal studenten hebben betrekking op de peildatum 1 oktober 2011. De personele bezetting is gebaseerd op peildatum 1 januari 2012. In de huidige situatie herbergt de PThU in totaliteit 365 studenten, 78 wetenschappelijke personeelsleden (hoogleraren, docenten en onderzoekers) en 39 ondersteunende medewerkers. Niet alle genoemde personen bevinden zich op de vestiging in Kampen. De aantallen die voor Kampen gelden zijn respectievelijk 229 studenten en 77 personeelsleden (34 wetenschappelijk en 33 ondersteunend).

De activiteiten van de studenten en docenten vinden plaats in beide gebouwen. Uit de indeling van het pand Oudestraat 6 blijkt dat de ondersteunende diensten

zich hoofdzakelijk in dit perceel bevinden en de studieactiviteiten vooral plaatsvinden in het pand aan de Koornmarkt 1. Desalniettemin is er een uitwisseling tussen beide gebouwen waardoor het nagenoeg onmogelijk is om de activiteiten van de universiteit te verdelen over beide panden. Op basis van de oppervlaktes (m² bvo) van de gebouwen, nemen wij aan dat 60% van de activiteiten plaatsvindt op de locatie Koornmarkt 1.

3. Toekomstige situatie

In de toekomst zal de functie van het perceel Koornmarkt 1 naar verwachting wijzigen. Voor het perceel zal in beginsel herbestemming plaatsvinden. Hoewel de exacte invulling van het pand nog niet bekend is, wordt in voorliggende notitie in hoofdlijnen uitgegaan van de volgende bestemmingen voor het pand: mengfunctie; bijzondere doeleinden, horeca, wonen en maatschappelijke doeleinden. De aangegeven functies maken een zeer diverse invulling mogelijk. In hoofdstuk 4 gaan wij in op de effecten hiervan, waarbij wij aannames zullen doen over de exacte invulling. Voor het in te vullen oppervlak van dit perceel gaan wij uit van de bestaande oppervlakte van het gebouw (2.245 m² bvo).

4. Verkeerskundige effecten

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk gaan wij in op de invloed die de functiewijzigingen hebben op het verkeerskundige functioneren van de omgeving. Hierbij spelen vooral de effecten op parkeergebied een belangrijke rol.

4.2. Parkeren

4.2.1. Algemeen

Het wijzigen van de functie van de bestemming zal leiden tot een wijziging in de parkeervraag in het centrum van Kampen. Rondom de universiteit is in de huidige situatie een aantal parkeerplaatsen aanwezig. Voor de in de nabijheid gelegen parkeervoorzieningen (rondom de Bovenkerk) geldt dat hiervoor een betaald parkeerregime geldt en dat de parkeerduur in principe is beperkt tot maximaal 2 uur. Daarnaast zijn parkeervergunningen uitgegeven die het 'onbetaald' parkeren in dit gebied gedurende langere tijd mogelijk maken.

Om de effecten die de functiewijziging met zich meebrengt te kunnen bepalen zijn er twee aspecten van belang. Ten eerste de parkeervraag van de bestaande voorzieningen, in dit geval de PThU, en ten tweede de parkeervraag die de nieuwe voorzieningen genereren. Het verschil tussen beide waarden is relevant, omdat hiermee de wijziging ten opzichte van het huidige parkeergedrag inzichtelijk wordt gemaakt.

4.2.2. *Huidige parkeerbehoefte*

Het achterhalen van het huidige parkeergedrag kan door het uitvoeren van onderzoek of door een theoretische benadering. De theoretische benadering behelst een berekening op basis van kengetallen. Voor zover ons bekend is er geen onderzoeksdata beschikbaar die bruikbaar is voor het empirisch bepalen van de huidige parkeervraag van de PThU. De onderzoeksdata dienen namelijk niet alleen inzicht te geven in de parkeerdruk (het aantal geparkeerde voertuigen) in de omgeving, maar ook en vooral in de motieven van de parkeerders. Met andere woorden welke parkeerders in de directe omgeving zijn toe te schrijven aan de PThU. Tevens dient dan nog te worden bepaald of alle bezoekers van de PThU parkeren in de directe omgeving of dat ook op grotere afstand voertuigen worden gestald. Een enquête onder de studenten en werknemers van de PThU zou uitsluitend kunnen bieden. Deze informatie is op korte termijn echter niet beschikbaar.

Omdat deze data ontbreekt, is er voor gekozen een theoretische benadering te kiezen en de huidige parkeerbehoefte te bepalen op basis van parkeerkengetallen. De kengetallen die wij hierbij hanteren zijn ontleend aan CROW publicatie 182 Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering. In genoemde publicatie wordt per voorziening de te verwachten parkeerbehoefte aangegeven. De parkeerbehoefte verschilt per moment en is afhankelijk van de ligging van de voorziening. De gehanteerde kengetallen in voorliggende notitie zijn gebaseerd op de gebiedsdefinities 'matig stedelijk' en 'centrumgebied'.

Voor het wetenschappelijk onderwijs (WO), waaronder de PThU valt, wordt het parkeerkengetal in genoemde publicatie onderscheiden in een parkeerkengetal voor collegezalen en leslokalen. Hierbij wordt voor de omvang van een collegezaal uitgegaan van circa 150 zitplaatsen en voor de omvang van een leslokaal van circa 30 zitplaatsen. Voor de collegezaal wordt uitgegaan van een parkeerkengetal van 20 parkeerplaatsen en voor een leslokaal is een parkeerkengetal van 5 – 7 parkeerplaatsen van toepassing.

Voor het bepalen van de huidige parkeerbehoefte zijn twee benaderingswijzen denkbaar. De eerste gaat uit van de parkeerbehoefte die de PThU zou kunnen genereren bij een volledige bezetting van de panden. In dat geval wordt er maximaal gebruik gemaakt van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De tweede benaderingswijze is gebaseerd op het werkelijke gebruik van de PThU in de huidige situatie. Met andere woorden hierbij wordt de parkeerbehoefte gebaseerd op het aantal aanwezige studenten en docenten.

Voor een vergelijking met de toekomstige situatie is de maximale waarde van belang en voor het inzichtelijk krijgen van de daadwerkelijke consequenties is de reële waarde belangrijk.

● **Maximale huidige parkeerbehoefte**

De maximale parkeerbehoefte is gebaseerd op de huidige invulling van de gebouwen. Zoals aangegeven wordt het parkeerkengetal voor universiteiten gerelateerd aan het aantal college- en klaslokalen. Het pand aan de Oudestraat bevat echter uitsluitend ondersteunende functies, waardoor op basis hiervan geen parkeerbehoefte kan worden berekend. De collegezalen en de lokalen die de basis vormen voor de berekening zijn gesitueerd in het pand aan de Koornmarkt. In het pand aan de Koornmarkt zijn 6 collegezalen en 4 leslokalen aanwezig.

Tabel 1: Maximale huidige parkeerbehoefte PThU

type voorziening	aantal	eenheid	kental*	per	parkeerbehoefte maximaal	aanwezigheid (%)			parkeerbehoefte		
						werkdag	koopavond	zaterdag	werkdag	koopavond	zaterdag
collegezaal	6	zaal	20,00	zaal	120	100%	100%	100%	120	120	120
leslokaal	4	lokaal	7,00	lokaal	28	100%	100%	100%	28	28	28
					148				148	148	148

* maximale kengetal

Uit de tabel blijkt dat op basis van de theoretische berekening in totaliteit voor de totale PThU 148 parkeerplaatsen benodigd zijn. In de tabel is uitgegaan van de mogelijkheid tot dagonderwijs, avondonderwijs en een openstelling op zaterdag. Dit betekent op alle momenten de maximale parkeerbehoefte die op zou kunnen treden als de maximale mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt worden benut. Zoals in hoofdstuk 2 al is aangegeven is de verdeling van activiteiten over de gebouwen Oudestraat 6 en Koornmarkt 1 gebaseerd op de oppervlaktes van de gebouwen. Hierbij is een verdeling van 40% voor de Oudestraat 6 en 60% voor de Koornmarkt 1 aangehouden. Dit betekent een maximale parkeerbehoefte voor het pand Koornmarkt 1 van 89 parkeerplaatsen.

● **'Werkelijke' huidige parkeerbehoefte**

De werkelijke huidige parkeerbehoefte ligt naar verwachting lager dan de hiervoor berekende maximale parkeerbehoefte, omdat de mogelijkheden die de PThU heeft volgens het bestemmingsplan niet maximaal worden benut. Het aantal studenten ligt naar verwachting aanzienlijk lager dan maximaal mogelijk.

De werkelijke huidige parkeervraag van de voorziening wordt gebaseerd op het aantal aanwezige studenten en personeelsleden. Gezien het aantal studenten en uitgaande van het gegeven dat het voor alle studenten dagonderwijs betreft gaan wij uit van de aanwezigheid van 10 leslokalen die nodig zijn om de studenten te herbergen. Dit betekent een parkeervraag op werkdagen van circa 60 voertuigen voor de totale PThU. Als hierop weer de verdeling tussen beide panden wordt losgelaten, dan leidt het aandeel van 60% voor het pand Koornmarkt 1 tot een parkeerbehoefte van circa 35 geparkeerde voertuigen. De huidige parkeervraag zal zich hoofdzakelijk voordoen op de werkdagen gedurende kantoortijden. Op

Tabel 3: *Bepaling maximale parkeerbehoefte per type voorziening*

type voorziening	aantal	eenheid	kental*	per	parkeerbehoefte maximaal	aanwezigheid (%)			parkeerbehoefte		
						werkdag	koopavond	zaterdag	werkdag	koopavond	zaterdag
Wonen											
woning (duur)	16	woning	1,60	woning	26	60%	90%	60%	15	23	15
Horeca											
Hotel	60	kamer	1,00	kamer	60	40%	95%	70%	24	57	42
Restaurant	2245	m ² bvo	9,00	100 m ² bvo	202	40%	95%	70%	81	192	141
Café/Cafetaria	2245	m ² bvo	5,00	100 m ² bvo	112	40%	85%	75%	45	95	84
Maatschappelijke functies											
museum	2245	m ² bvo	0,60	100 m ² bvo	13	45%	0%	100%	6	0	13
bibliotheek	2245	m ² bvo	0,60	100 m ² bvo	13	70%	70%	75%	9	9	10
congresgebouw	2245	m ² bvo	5,50	100 m ² bvo	123	100%	20%	100%	123	25	123
cultureel centrum	2245	m ² bvo	2,00	100 m ² bvo	45	40%	100%	60%	18	45	27
medische voorzieningen	40	behandelkamer	1,75	behandelkamer	70	100%	15%	15%	70	11	11

* gemiddelde kengetallen

zaterdag is de universiteit nagenoeg niet in bedrijf, waardoor de parkeervraag nul zal zijn of zeer beperkt.

De berekeningsresultaten zijn weergegeven in tabel 2.

Tabel 2: 'Werkelijke' huidige parkeerbehoefte PThU

type voorziening	aantal	eenheid	kental*	per	parkeerbehoefte maximaal	aanwezigheid (%)			parkeerbehoefte		
						werkdag	koopavond	zaterdag	werkdag	koopavond	zaterdag
leslokaal	10	lokaal	6,00	lokaal	60	100%	0%	0%	60	0	0

* gemiddelde kengetal

● **Toekomstige parkeerbehoefte**

Bij het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte is er geen keuze tussen het doen van onderzoek en een theoretische benadering. Deze situatie is nog niet aanwezig, waardoor de effecten hiervan alleen maar kunnen worden berekend. Cruciaal voor de uitkomst is de invulling van het gebied. Zoals al is aangegeven zijn de invullingsmogelijkheden voor dit perceel divers. Dit betekent dat ook een grote differentiatie in parkeerbehoefte te verwachten valt. In tabel 3 is de parkeerbehoefte van de verschillende mogelijke voorzieningen weergegeven.

Aan de hand van de resultaten uit tabel 3 wordt een beeld verkregen van de bandbreedte in parkeerbehoefte in het (theoretische) geval dat het gehele gebouw wordt ingevuld met één bepaalde functie. In de praktijk zal dit niet het geval zijn en zal er sprake zijn van een menging van verschillende functies.

Wij merken op dat voor een aantal voorzieningen uit tabel 3 geldt dat het parkeerkengetal niet wordt uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen per 100 m² bvo, maar in een andere eenheid (bijvoorbeeld het aantal (behandel)kamers of woningen). Voor deze kengetallen is de oppervlakte (2.245 m² bvo) op basis van aannames vertaald in de betreffende andere eenheid. Zo is voor een invulling met woonbebouwing uitgegaan van 16 woningen, wat neer komt op circa 140 m² bvo per woning. Daarnaast merken wij op dat in de tabel is uitgegaan van het gemiddelde kengetal in het geval er bij een functie sprake is van een minimale en een maximale waarde.

In de tabel is naast de maximale parkeerbehoefte ook aangegeven wat de parkeerbehoefte is op een aantal specifieke momenten (werkdag(middag), koopavond en zaterdag). Dit is van belang omdat de verschillende functies niet allemaal op dezelfde momenten hun maximale parkeerbehoefte hebben.

Uit de tabel blijkt dat de maximale parkeerbehoefte van Koornmarkt 1 varieert van 13 (museum/bibliotheek) tot 202 parkeerplaatsen (restaurant). Er kan derhalve worden gesproken over een aanzienlijke bandbreedte. Tevens valt uit de tabel af te lezen wanneer de maximale parkeerbehoefte zich voordoet.

Tabel 4: *Parkeerbehoefte horeca-Invulling Koornmarkt 1*

type voorziening	aantal	eenheid	kental*	per	parkeerbehoefte maximaal	aanwezigheid (%)			parkeerbehoefte		
						werkdag	koopavond	zaterdag	werkdag	koopavond	zaterdag
Horeca											
Hotel	40	kamer	1,00	kamer	40	40%	95%	70%	16	38	28
Restaurant	375	m ² bvo	9,00	100 m ² bvo	34	40%	95%	70%	14	32	24
Café/Cafetaria	375	m ² bvo	5,00	100 m ² bvo	19	40%	85%	75%	8	16	14
					93				37	86	66

* gemiddelde kengetallen

Tabel 5: *Parkeerbehoefte culturele invulling Koornmarkt 1*

type voorziening	aantal	eenheid	kental*	per	parkeerbehoefte maximaal	aanwezigheid (%)			parkeerbehoefte		
						werkdag	koopavond	zaterdag	werkdag	koopavond	zaterdag
Maatschappelijke functies											
museum	750	m ² bvo	0,60	100 m ² bvo	5	45%	0%	100%	2	0	5
bibliotheek	750	m ² bvo	0,60	100 m ² bvo	5	70%	70%	75%	3	3	3
cultureel centrum	750	m ² bvo	2,00	100 m ² bvo	15	40%	100%	60%	6	15	9
					24				11	18	17

* gemiddelde kengetallen

Tabel 6: *Parkeerbehoefte medische invulling Koornmarkt 1*

type voorziening	aantal	eenheid	kental*	per	parkeerbehoefte maximaal	aanwezigheid (%)			parkeerbehoefte		
						werkdag	koopavond	zaterdag	werkdag	koopavond	zaterdag
Medische functies											
behandelkamer	35	behandelkamer	1,75	behandelkamer	61	100%	15%	15%	61	9	9
apotheek	300	m ² bvo	2,20	100 m ² bvo	7	100%	15%	15%	7	1	1
					68				68	10	10

* gemiddelde kengetallen

Om een reëler beeld te schetsen is voor een drietal situaties bepaald wat de parkeerbehoefte wordt. Hierbij is uitgegaan van een invulling van het pand Koornmarkt 1 met horeca, een meer culturele invulling of een medische functie. In tabel 4, 5 en 6 zijn de resultaten hiervan weergegeven.

Uit de tabellen blijkt dat de parkeerbehoefte bij een horeca invulling van het pand Koornmarkt 1 aanzienlijk hoger ligt dan bij een culturele invulling. Dit geldt ook voor de medische invulling, maar dan in wat beperktere mate. Het verschil in maximale parkeervraag bedraagt respectievelijk circa 70 en 50 parkeerplaatsen. Als naar de verschillende momenten wordt gekeken dan blijkt dat bij een horeca invulling en een culturele invulling de (koop)avond de drukste periode is. De maatgevende periode bij een medische invulling van het gebouw is de werkdag. De combinatie van horecafuncties heeft op het maatgevende moment op koopavond een parkeerbehoefte van 86 voertuigen en de cultuurvariant van 30 voertuigen. De drukste periode voor de medische voorzieningen heeft een parkeervraag van 68 parkeerplaatsen. Zoals aangegeven is dit op de werkdag(middag).

● **Conclusie**

Op basis van een theoretische berekening is de wijziging in de parkeerbehoefte bepaald. Omdat het bestemmingsplan voor het perceel Koornmarkt 1 diverse bestemmingsmogelijkheden biedt, is het niet eenvoudig een reële prognose te maken van de effecten op het parkeervlak.

Als de maximale mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan worden benut, dan bedraagt de parkeerbehoefte van de PThU 148 parkeerplaatsen. Deze parkeervraag doet zich in het maximale geval voor op zowel werkdagen als op (koop)avonden en zaterdag. 60% van deze parkeerders is toe te delen aan het perceel op de Koornmarkt, wat neer komt op circa 90 parkeerders voor dit perceel.

Voor het pand aan de Koornmarkt is in de toekomstige situatie een grote bandbreedte in de parkeerbehoefte aanwezig. Voor een horeca invulling, een culturele invulling en een medische invulling is de parkeerbehoefte bepaald. De horecabestemmingen leiden tot een maximale parkeerbehoefte van 86 parkeerplaatsen op koopavond. De cultuurbestemmingen hebben een maximale parkeerbehoefte van 18 parkeerplaatsen eveneens op koopavond. De medische voorzieningen genereren op de werkdag een maximale parkeervraag van 68 parkeerplaatsen.

Als de waarden worden vergeleken dan blijkt dat de toekomstige parkeervraag bij de horeca invulling op nagenoeg hetzelfde niveau ligt als de huidige maximale parkeervraag op het piekmoment van het horecabezoek (koopavond). Op de overige momenten is er in de horecavariant aanzienlijk minder parkeervraag dan in

de huidige situatie. Voor de culturele variant geldt dat de parkeervraag in alle gevallen aanzienlijk lager ligt dan in de huidige situatie, de maximale parkeerdruk bedraagt dan 18 geparkeerde voertuigen tegenover 90 voor de PThU. Voor de medische variant ten slotte geldt dat ook voor deze invulling de parkeerdruk in alle gevallen lager ligt dan in de huidige (maximale) situatie. Het verschil bedraagt hier minmaal 22 parkeerplaatsen.

Het voorgaande betreft een zuiver theoretische vergelijking. Als de 'werkelijke' situatie in ogenschouw wordt genomen dan ligt een en ander anders. Uit de berekening, gebaseerd op het werkelijke aantal studenten en docenten, blijkt een parkeerbehoefte van 60 parkeerplaatsen voor de gehele PThU waarbij er circa 35 parkeerplaatsen aan het pand Koornmarkt 1 kunnen worden toegeschreven. Deze parkeerbehoefte doet zich voor op werkdagen. Op zaterdag en in de avondperiode zal deze parkeerdruk aanzienlijk lager liggen, omdat de universiteit dan niet in gebruik is.

Een vergelijking tussen de huidige en de toekomstige parkeerbehoefte leidt tot de conclusie dat het verschil op werkdagen bij de horecavariant beperkt is. De horecavariant heeft een parkeerbehoefte van 37 parkeerplaatsen, wat in grote lijnen overeenkomt met de huidige parkeerbehoefte van de PThU. Voor de culturele variant geldt dat de parkeerbehoefte op werkdagen aanzienlijk lager ligt dan in de huidige situatie. De medische variant daarentegen genereert een hogere parkeervraag dan de huidige situatie. Hier is sprake van een verdubbeling van het aantal te parkeren voertuigen (35 versus 68 voertuigen).

Voor de avondperiode en de zaterdag geldt dat de parkeervraag voor de nieuwe invullingen altijd hoger is dan de parkeervraag in de huidige situatie. Op zaterdag en koopavond is het verschil met de huidige situatie nagenoeg even groot als de berekende parkeervraag voor de toekomst. Immers de huidige parkeervraag is op deze momenten nagenoeg nul.

Deze verschillen zijn berekend op basis van de gemiddelde parkeerkegetallen.

De zuivere vergelijking tussen de toekomstige situatie en de huidige maximale situatie leidt tot de conclusie dat de toekomstige situatie in alle gevallen een gunstiger beeld geeft dan de huidige situatie. Wordt echter een vergelijking gemaakt met de werkelijke huidige situatie dan blijkt dat de toekomstige situatie nagenoeg altijd ongunstiger is dan de huidige situatie. Alleen de culturele variant scoort op werkdagen beter en de horeca variant kent op dit moment geen verschil, de overige varianten en momenten hebben een (veel) grotere parkeervraag dan de huidige situatie.

Wel is het van belang op te merken dat het type parkeerder enigszins kan wijzigen. In de huidige situatie zijn het veelal langparkeerders. Studenten en werknemers van de universiteit blijven over het algemeen gedurende een langere

periode op hun bestemming. In de toekomstige situatie zal het, meer dan in de huidige situatie, gaan om kortparkeerders. Een en ander is wel afhankelijk van de exacte bestemmingen.

Kortparkeerders kunnen wel hun plek vinden in de omgeving van de Oudestraat/Koornmarkt. Dit betekent dat niet alleen een verschuiving in het aantal parkeerders is te verwachten, maar ook in het parkeergedrag.

Samenvattend kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Theoretisch maximale parkeerdruk PThU: circa 90 parkeerplaatsen;
- Theoretisch maximale parkeerdruk horeca variant circa 86 parkeerplaatsen;
- Theoretisch maximale parkeerdruk cultuur variant circa 18 parkeerplaatsen;
- Theoretisch maximale parkeerdruk medische variant circa 68 parkeerplaatsen
- Overschot van minimaal respectievelijk 4, 72 en 22 parkeerplaatsen;
- 'Reële' parkeervraag PThU werkdag: circa 35 parkeerplaatsen;
- 'Reële' parkeervraag horeca variant werkdag: circa 37 parkeerplaatsen;
- 'Reële' parkeervraag cultuur variant werkdag: circa 11 parkeerplaatsen;
- 'Reële' parkeervraag medische variant werkdag: circa 68 parkeerplaatsen;
- 'Overschot' op werkdagen respectievelijk -2, 24 en -33 parkeerplaatsen;
- Op koopavond en zaterdag tekort van respectievelijk maximaal 51, -17 en -25 parkeerplaatsen voor respectievelijk horeca, culturele en medische variant;
- Verschuiving in type parkeerder van lang- naar kort parkeerder.

4.3. Bereikbaarheid

In deze paragraaf gaan wij in het kort in op de bereikbaarheid van de voorzieningen. Hierbij maken wij onderscheid in de bereikbaarheid per auto en de bereikbaarheid per fiets.

• Auto

Het pand aan de Koornmarkt is goed met de auto te bereiken, zij het dat er wel sprake is van een eenrichtingsregime op de Koornmarkt. In de directe omgeving van het pand bevinden zich parkeermogelijkheden (betaald). Deze zijn vanaf de IJsselkade te bereiken via de Koornmarkt en vanaf de Burgwal via de Schoolstraat en het Muntplein. Omdat op een aantal wegen een eenrichtingsregime van kracht is, kunnen de parkeervoorzieningen slechts deels weer worden verlaten via dezelfde wegen of via andere wegen (onder andere Venestraat). Omdat de nieuwe voorzieningen zich bevinden in de directe omgeving van de parkeervoorzieningen is de autobereikbaarheid goed te noemen. De mate van bereikbaarheid wordt uiteindelijk wel beïnvloed door de beschikbaarheid van de parkeervoorzieningen. Geconcludeerd kan worden dat de bereikbaarheid van de voorzieningen per auto goed is te noemen.

- *Fiets*

Voor de fiets geldt qua bereikbaarheid nagenoeg hetzelfde als voor de auto. De fietsers zijn echter in veel gevallen uitgezonderd van het eenrichtingsregime, waardoor de bereikbaarheid van de voorzieningen nog beter is. Ook voor de fietsers geldt echter dat de Oudestraat niet te gebruiken is als route. In de Oudestraat is fietsen alleen toegestaan buiten de winkelopeningsuren. Geconcludeerd kan worden dat de bereikbaarheid van de locaties ook voor het fietsverkeer goed is te noemen.