



Gemeente Kampen

**Ruimtelijke onderbouwing
Protestantse Theologische universiteit,
locatie Oudestraat 6, 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.

Per 1 september 2012 verhuist de Protestantse Theologische Universiteit naar Amsterdam en Groningen. De huidige vestigingen in Utrecht, Kampen en Leiden zullen gaandeweg een voor een worden gesloten. Om haar ambities ook op de langere termijn te kunnen realiseren, kiest de PThU voor samenwerking met de Vrije Universiteit (VU) en de Rijksuniversiteit Groningen (RUG).



Aan de Oudestraat is de bibliotheek van de Protestantse Theologische Universiteit gevestigd. Ook deze functie zal vanwege de fusie gaan verdwijnen. De gronden van de PThUK zijn inmiddels aangekocht door een derde partij, die voornemens is de leegkomende gebouwen een nieuwe passende centrumbestemming te geven. Ook de gebouwen aan de Koornmarkt zullen een andere passende bestemming moeten krijgen.



Vanwege de ligging van de gebouwen direct aan de Oudestraat, wil de eigenaar hier winkelfuncties gaan creëren. Het binnenterrein achter de gebouwen zullen betrokken worden bij deze winkelfunctie door hier een atrium van te maken. De gebouwen rondom het binnenterrein worden ingericht ten behoeve van winkelfuncties op de begane grond en de 1^e verdieping. Aan het muntplein is een kerk/aula aanwezig. Deze functie zal ongewijzigd blijven. Hier zal verder niet op ingegaan worden.

1.2 Ligging projectgebied



De percelen zijn gelegen in het oude centrum van de stad Kampen en ligt tussen de Hofstraat en de Oudestraat.

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 Oudestraat 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 bestemmingsplan voor de Binnenstad. Gezien de ligging van locatie Oudestraat 6 in het hart van het kernwinkelgebied wordt daarom verzocht tot een bestemmingswijziging ten behoeve van centrumfuncties, een passende bestemming voor deze locatie.

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

De herziening van het bestemmingsplan heeft betrekking op de functiewijziging van bestaande bebouwing in het centrum van Kampen. De betreffende panden hebben in het ontwerpbestemmingsplan Binnenstad de bestemming "Maatschappelijk", "Centrum" en "Gemengd-2" gekregen. De bestemming "Maatschappelijk" was een logische keuze voor de functie van de Theologische Universiteit. Echter met het verhuizen van de universiteit komt deze functie 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 Oudestraat 6 met het achterliggende binnenterrein geschikt maken voor detailhandelsfuncties. Het binnenterrein wordt betrokken bij de winkelfuncties door deze te overkappen met glas en hier op de begane grond en de 1^e verdieping een winkelfunctie te realiseren. De huidige aula aan de Muntplein 6 blijft een maatschappelijke functie behouden, met hieraan ondergeschikt horeca.

Gezien de ligging van locatie Oudestraat 6 in het hart van het kernwinkelgebied wordt daarom verzocht tot een bestemmingswijziging ten behoeve van centrumfuncties, een passende bestemming voor deze locatie. Hierbij wordt tegelijk verzocht tot ontheffing van het bestemmingsplan voor wat betreft het realiseren van winkelfuncties op de verdieping. Deze mogelijkheid is opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan Binnenstad. Op deze wijze kan planologisch juridisch op een passende wijze de locatie in gebruik worden genomen.



Op bijgaande schets wordt een beeld gegeven van de nieuwe invulling van het binnenterrein, die de sfeer van een 'orangerie' zal krijgen. Er zal geen bebouwing worden gesloopt, slecht worden aangepast aan de nieuwe invulling van het binnenterrein.

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 centrumfunctie sluit goed aan bij de omgeving, omdat de locatie direct is gelegen in het kernwinkelgebied van de Oudestraat. De locatie is gelegen tegenover de C&A.

Het binnenterrein zal worden overdekt met glas, zodat het een sfeervolle binnenruimte wordt om te winkelen en te verblijven. Langs het binnenterrein worden galerijen geplaatst met respect voor de bestaande historische bebouwing. In hoofdlijnen kan worden uitgegaan van een winkelbestemming op de eerste en tweede verdieping (of begane grond en 1^e verdieping of 1^e en 2^e bouwlaag) met een totale oppervlakte van circa 1.100 m² bvo (brutovloeroppervlak).

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 de nieuwe winkelfunctie past 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 Spookkade 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 (winkels) 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 geïventariseerd 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.
- Betere 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 omgevingssituatie 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. Op de locatie worden geen woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd. Wel staat een centrubestemming de woonfunctie op verdiepingen toe, daarom wordt onderstaand kort ingegaan op dit aspect.

Wegverkeerslawaa

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

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
- 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). Wel betreft het een soortgelijke functie. De voorgenomen ontwikkeling is van geringere omvang dan de hiervoor aangegeven ontwikkelingen. Het betreft namelijk winkelvoorzieningen met 1.100 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.1.613). Hierbij is vooral gekeken naar het parkeren.

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

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. Het onderzoek geeft aan dat er een afname is van de maximale parkeerbehoefte en dus ook de daarbijbehorende uitstoot naar aanleiding van de vervoersbewegingen. Als de maximale mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan namelijk worden benut, dan bedraagt de parkeerbehoefte van de PThUK 148 parkeerplaatsen. Van deze parkeerders is 40% toe te delen aan het perceel op de Oudestraat 6, wat neer komt op circa 60 parkeerplaatsen voor dit perceel. Uit het onderzoek blijkt dat de nieuw te realiseren winkelvoorzieningen maximaal een parkeervraag van 44 parkeerplaatsen met zich meebrengt. Als beide waarden worden vergeleken dan is de toekomstige parkeervraag lager dan de huidige maximale parkeervraag. Op de overige momenten is het verschil nog groter omdat het aanwezigheidspercentage van de winkelbezoekers dan lager ligt.

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 en een overdekking (atrium) gerealiseerd. 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 gezondeerde 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 ganzenfoeragegebied.

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 vergunningenfase 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

De Theologische Hogeschool van Kampen vestigde zich in 1870 in een huis met een tuin in de Oudestraat. Dit pand is een gemeentelijk monument. In 1895 werd dit pand ingrijpend verbouwd en vergroot. In het in Eclectische trant gebouwde pand zijn op dit moment de bibliotheek en de aula gevestigd. Het interieur is grotendeels vernieuwd; daarbij is tevens een doorbraak gemaakt naar het gebouw aan het Muntplein 6, welke ook een gemeentelijk monument is.

Beschrijving en gevolgen voor het beschermd stadsgezicht

Het is een breed pand van twee bouwlagen onder een met Hollandse pannen belegd schilddak. De gemetselde gevel rust op een hardstenen plint en wordt afgesloten door een brede geprofileerde daklijst. De gevel wordt in vier traveeën geleed door gepleisterde lisenen; op de begane grond door bloklisenen, op de verdieping lisenen met spaarvelden, welke eindigen in fraaie consoles onder de gootlijst. Ter hoogte van de verdiepingsvloer een profileerde gepleisterde cordonlijst. De hoge verticale vensters met roeden hebben hardstenen lekdorpels, een getoogd bovenlicht en een strek met gepleisterde sluitstenen. De tweede en vierde travee hebben rijkere decoraties op de verdieping; de vensters zijn gevat in een profiellijst met rond fronton, weerspiegeld in de decoreerde daklijst, waarboven een dakkapel met fronton en vleugelstukken. De entreepartij in de tweede travee wordt geaccentueerd door dubbele lisenen en een naar voren springend deel van de geprofileerde cordonlijst. De voordeur staat in een rondboogportiek, omlijst door pleisterwerk en stucdecoraties. Op dit moment hebben deze gebouwen door hun enkelvoudige functie een éénduidige uitstraling. De ligging van de gebouwen aan de Oudestraat is echter ook nu al midden in de winkelhoofdstraat. De functie Centrum is passend voor deze locatie en biedt duurzame kansen voor het gebouw. De functiewijzigingen zullen met respect worden voor de monumentale waarden worden uitgevoerd. Het atrium zal zorgvuldig worden ingepast in het weefsel van de bouwing.

Waardering

Het gebouw is van belang:

- vanwege de gaafheid van de in Eclectische bouwtrant gebouwde voorgevel
- vanwege de verbondenheid met de historie van de Theologische Universiteit
- vanwege de beeldbepalende ligging in de Oudestraat



2.8 Verkeerskundige aspecten

De mogelijke gevolgen op het parkeren zijn onderzocht door BVA Verkeersadviezen. In de notitie (kenmerk Kam.1.613) welke als bijlage is opgenomen wordt naast het parkeren ook ingegaan op de bereikbaarheid.

Bij het bepalen van de verschillen tussen de huidige en toekomstige parkeerbehoefte is een gekozen voor een theoretische benadering.

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. Van deze parkeerders is 40% toe te delen aan het perceel op de Oudestraat 6, wat neer komt op circa 60 parkeerplaatsen voor dit perceel. De berekening van de toekomstige parkeervraag leidt tot de conclusie dat de nieuw te realiseren winkelvoorzieningen (1.100 m² bvo) maximaal een parkeervraag van 44 parkeerplaatsen met zich meebrengt. Als beide waarden worden vergeleken dan blijkt dat de toekomstige parkeervraag lager ligt dan de huidige maximale parkeervraag en er een overschot is van 16 parkeerplaatsen op het piekmoment van het winkelbezoek (zaterdag). Op de overige momenten is het verschil nog groter omdat het aanwezigheidspercentage van de winkelbezoekers dan lager ligt. 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 25 parkeerplaatsen aan het pand

Oudestraat 6 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 met de toekomstige parkeerbehoefte leidt tot de conclusie dat het verschil op werkdagen beperkt is. De winkelvoorzieningen genereren dan een namelijk een parkeervraag van circa 30 parkeerplaatsen. Echter voor de avondperiode en de zaterdag geldt dit niet. 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 leidt tot de conclusie dat de toekomstige situatie een gunstiger beeld geeft dan de huidige situatie. Wordt echter een vergelijking gemaakt met de werkelijke situatie dan blijkt het tegenovergestelde. Enige nuancering is echter wel op zijn plaats. De parkeervraag van de winkelvoorzieningen in het pand Oudestraat 6 wordt beïnvloed door het type voorziening dat in het pand wordt gevestigd. Is dit 'meer van hetzelfde' dan is het aannemelijk dat de parkeervraag lager zal liggen dan berekend.

Hoewel er op basis van de beschikbare gegevens geen uitspraken zijn te doen, lijkt het gezien de beschikbare oppervlakte van de winkels het meest reëel dat hierin geen echte nieuwe trekkers worden gevestigd. Dit omdat dit type voorzieningen veelal behoefte hebben aan een groter oppervlak. Het ligt dan ook voor de hand te veronderstellen dat de toegevoegde winkelvoorzieningen in het verlengde liggen van hetgeen er al is. Op basis hiervan mag worden verondersteld dat de kans groot is dat de parkeervraag minder toe zal nemen dan dat is berekend. Het lijkt dan ook reëel uit te gaan van een lager kengetal dan de maximale waarde. Als van het minimale kengetal wordt uitgegaan dan blijkt dat de parkeerbehoefte op werkdagen lager ligt dan de huidige parkeerbehoefte. Op koopavond en zaterdag is er in de toekomst een hogere parkeervraag. Deze bedraagt respectievelijk circa 20 en 30 parkeerplaatsen.

De bereikbaarheid van de voorzieningen per auto of per fiets is redelijk tot goed wordt geconcludeerd.

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 grondexploitatieregeling 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 centrum bestemming waarbinnen een groot aantal bestemmingen 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 planschadeverhaalovereenkomst 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-1.613

- verkeerskundige aspecten Oudestraat 6 -

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 Oudestraat 6, 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 Oudestraat 6 beschikt momenteel over een bruto vloeroppervlak (bvo) van 1.430 m². Deze 1.430 m² is onder te verdelen in 575 m² bvo op de begane grond, 545 m² bvo op de eerste verdieping en 270 m² bvo op de tweede verdieping. De overige 40 m² bvo betreft een tussenvloer van de kantine. Het pand aan de Oudestraat 6 is momenteel in gebruik als bibliotheek, archief, studiezaal en kantoorruimte.

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. 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 40% van de activiteiten plaatsvindt op de locatie Oudestraat 6.

3. Toekomstige situatie

In de toekomst zal de functie van het perceel Oudestraat 6 naar verwachting wijzigen. Voor het perceel zal in beginsel herbestemming plaatsvinden. De plannen die momenteel voorliggen voorzien in de volgende toekomstige invulling van het pand Oudestraat 6:

Beganegrond: - 545 m² bvo winkel

- 210 m² bvo atrium

1^e verdieping: - 545 m² bvo winkel

- 55 m² bvo atrium

De bestaande tussenvloer van de kantine blijft gehandhaafd, waarmee de toekomstige hoeveelheid m² bvo komt op 1.395 m² bvo. Daarnaast is er sprake van een onbenoemde ruimte op de 2^e verdieping (270 m² bvo).

In hoofdlijnen kan worden uitgegaan van een winkelbestemming op de eerste en tweede verdieping met een totale oppervlakte van circa 1.100 m² bvo winkeloppervlak.

4. Verkeerskundige effecten

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk gaan wij in op de invloed die de voorgenomen functiewijziging heeft 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 uitsluitel 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 Oudestraat 6 van 59 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 40% voor het pand Oudestraat 6 tot een parkeerbehoefte van circa 25 geparkeerde voertuigen. De huidige parkeervraag zal zich hoofdzakelijk voordoen op de werkdagen gedurende kantoortijden. Op 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. Voor het perceel Oudestraat 6 wordt ervan uitgegaan dat de bebouwing wordt voorzien van twee bouwlagen winkelvoorziening (1.100 m² bvo). De atriумы en de tussenvloer van 40 m² bvo worden hierbij buiten beschouwing gelaten, evenals de onbenoemde ruimte (270 m² bvo) op de 2^e verdieping.

Voor detailhandel wordt in het algemeen een parkeerkengetal gehanteerd van 2,5 tot 4,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Voor de Oudestraat 6 betekent dit een minimale parkeerbehoefte van 28 parkeerplaatsen en een maximale parkeerbehoefte van 44 parkeerplaatsen. Als wordt uitgegaan van de maximale waarde (4,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo) dan bedraagt de toekomstige parkeerbehoefte maximaal 44 parkeerplaatsen. Deze behoefte vindt niet op alle momenten plaats. In tabel 3 is de te verwachten parkeerdruk weergegeven voor een aantal specifieke momenten (werkdag(middag), koopavond en zaterdag).

Tabel 3: Parkeerbehoefte Oudestraat 6

type voorziening	aantal	eenheid	kental*	per	parkeerbehoefte maximaal	aanwezigheid (%)			parkeerbehoefte		
						werkdag	koopavond	zaterdag	werkdag	koopavond	zaterdag
detailhandel	1.100	m ² bvo	4,00	100 m ² bvo	44	70%	80%	100%	31	35	44

* maximale kengetal

Uit de tabel blijkt dat de maximale parkeerbehoefte zich voordoet op zaterdag. Dan is er op het piekmoment sprake van een 100% bezetting en bedraagt de

parkeerdruk 44 parkeerplaatsen. Op de andere momenten ligt de parkeerbehoefte lager en varieert van 31 parkeerplaatsen op de werkdagmiddag tot 35 parkeerplaatsen op koopavond.

● **Conclusie**

Op basis van een theoretische berekening is de wijziging in de parkeerbehoefte bepaald. 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. 40% van deze parkeerders is toe te delen aan het perceel op de Oudestraat 6, wat neer komt op circa 60 parkeerders voor dit perceel. De berekening van de toekomstige parkeervraag leidt tot de conclusie dat de nieuw te realiseren winkelvoorzieningen (1.100 m² bvo) maximaal een parkeervraag van 44 parkeerplaatsen met zich meebrengen.

Als beide waarden worden vergeleken dan blijkt dat de toekomstige parkeervraag lager ligt dan de huidige maximale parkeervraag en er een overschot is van 16 parkeerplaatsen op het piekmoment van het winkelbezoek (zaterdag). Op de overige momenten is het verschil nog groter, omdat het aanwezigheidspercentage van de winkelbezoekers dan lager ligt.

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 25 parkeerplaatsen aan het pand Oudestraat 6 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 met de toekomstige parkeerbehoefte leidt tot de conclusie dat het verschil op werkdagen beperkt is. De winkelvoorzieningen genereren dan namelijk slechts een licht hogere parkeervraag. Echter voor de avondperiode en de zaterdag geldt dit niet. 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 leidt tot de conclusie dat de toekomstige situatie een gunstiger beeld geeft dan de huidige situatie. Wordt echter een vergelijking gemaakt met de werkelijke situatie dan blijkt het tegenovergestelde. Enige nuancering is echter wel op zijn plaats. De parkeervraag van de winkelvoorzieningen in het pand Oudestraat 6 wordt beïnvloed door het type voorziening dat in het pand wordt gevestigd. Is dit 'meer van hetzelfde' dan is het aannemelijk dat de parkeervraag lager zal liggen dan berekend. In de berekening is

namelijk uitgegaan van het maximale parkeerkengetal voor winkelvoorzieningen, wat betekent dat alle nieuwe voorzieningen als 'plus' worden beschouwd.

Hoewel er op basis van de beschikbare gegevens geen uitspraken zijn te doen, lijkt het gezien de beschikbare oppervlakte van de winkels het meest reëel dat hierin geen echte nieuwe trekkers worden gevestigd. Dit omdat dit type voorzieningen veelal behoefte hebben aan een groter oppervlak. Het ligt dan ook voor de hand te veronderstellen dat de toegevoegde winkelvoorzieningen in het verlengde liggen van hetgeen er al is. Op basis hiervan mag worden verondersteld dat de kans groot is dat de parkeervraag minder toe zal nemen dan dat is berekend. Het lijkt dan ook reëel uit te gaan van een lager kengetal dan de maximale waarde. Als wordt uitgegaan van het minimale kengetal voor winkelvoorzieningen (2,5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo) dan volgen de resultaten zoals deze in tabel 4 zijn weergegeven.

Tabel 4: *Parkeerbehoefte Oudestraat 6 (minimale parkeerkengetal)*

type voorziening	aantal	eenheid	kental*	per	parkeerbehoefte maximaal	aanwezigheid (%)			parkeerbehoefte		
						werkdag	koopavond	zaterdag	werkdag	koopavond	zaterdag
detailhandel	1.100	m ² bvo	2,50	100 m ² bvo	28	70%	80%	100%	19	22	28

* minimale kengetal

Uit de tabel blijkt dat de parkeervraag dan nog maximaal 28 parkeerplaatsen bedraagt op het piekmoment. Mogelijk dat de werkelijke parkeerdruk nog lager ligt, maar hierover kunnen op basis van de beschikbare gegevens geen uitspraken worden gedaan.

Wel is het nog van belang om op te merken dat het type parkeerder wijzigt. 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 gaan om kortparkeerders. 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 60 parkeerplaatsen;
- Theoretisch maximale parkeerdruk winkelvoorzieningen: circa 44 parkeerplaatsen;
- Overschot van minimaal 16 parkeerplaatsen;
- 'Reële' parkeervraag PThU werkdag: circa 25 parkeerplaatsen;
- 'Reële' parkeervraag winkelvoorzieningen werkdag: circa 19 parkeerplaatsen;
- Overschot op werkdagen 6 parkeerplaatsen;
- Op koopavond en zaterdag tekort van respectievelijk circa 20 en 30 parkeerplaatsen;
- 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 Oudestraat is gelegen in een voetgangersgebied en is daardoor, met uitzondering van bevoorraderend verkeer, niet met de auto te bereiken. In de directe omgeving van het pand, aan de Koornmarkt, 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 ligging van de nieuwe voorzieningen zich bevindt 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 redelijk tot goed is te noemen. Ten opzichte van de overige (winkel)voorzieningen in de Oudestraat is de bereikbaarheid zeker goed, gezien het feit dat voor de nieuwe voorzieningen op beperkte afstand parkeervoorzieningen beschikbaar zijn. De bevoorrading van het pand aan de Oudestraat kan plaatsvinden vanaf de Koornmarkt of vanaf de Oudestraat. Voor laatstgenoemde straat gelden echter wel beperkingen (lengtebeperking en venstertijden).

● *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.