



Omgevingsvergunning
Vathorst, Laak 3.8
Terschellingkade-Texelstraat
Noord
Vastgesteld Ruimtelijke Onderbouwing, Juli 2020

Stad met een hart



Vathorst, Laak 3.8 Terschellingkade-Textelstraat Noord

Inhoudsopgave

Ruimtelijke Onderbouwing	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doelstelling	7
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	8
2.1 Huidige situatie	8
2.2 Nieuwe situatie	8
2.3 Procedure	10
Hoofdstuk 3 Planbeoordeling	11
3.1 Beleid	11
3.2 Beoordeling bouwplan	14
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	17
4.1 Inleiding	17
4.2 Bodem	17
4.3 Flora en fauna	18
4.4 Trillingen	18
4.5 Geluid	19
4.6 Bedrijven en milieuzonering	22
4.7 Luchtkwaliteit	24
4.8 Geurhinder	25
4.9 Externe veiligheid	26
4.10 Duurzaamheid	28
4.11 Archeologie	30
4.12 Water	31
4.13 Vormvrije MER-beoordeling	31
4.14 Conclusie	32
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	33
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	33
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33

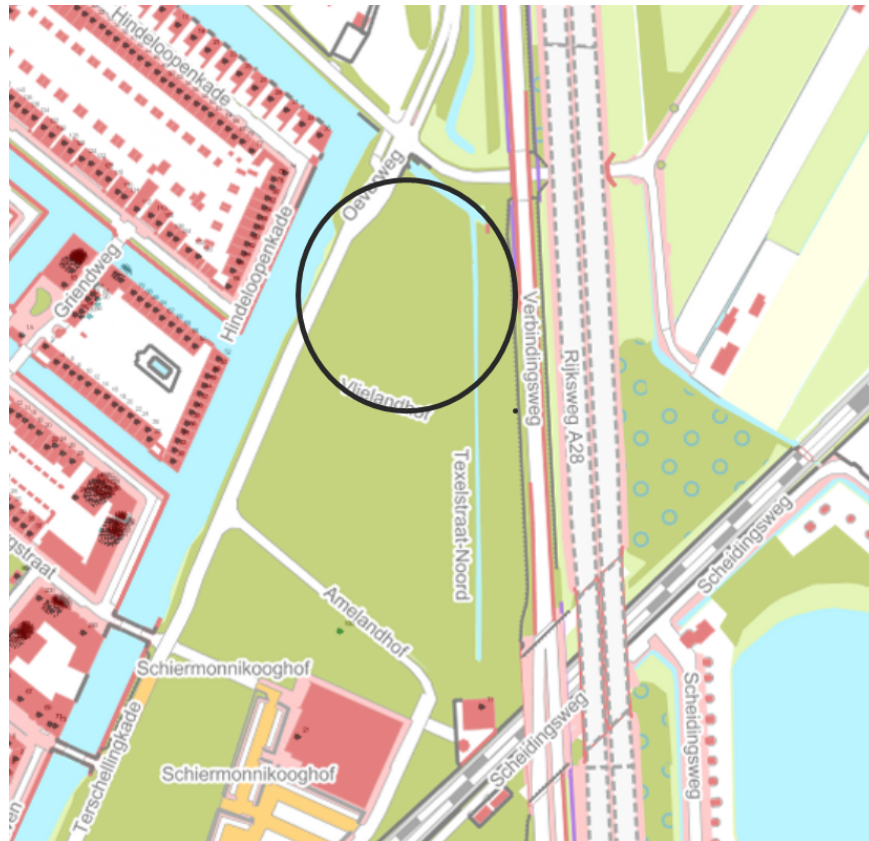
Ruimtelijke Onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Bij burgemeester en wethouders van Amersfoort is op 9 maart 2020 een aanvraag omgevingsvergunning ingekomen voor de bouw van 38 appartementen en commerciële voorzieningen (110 m²) met de bijbehorende parkeervoorzieningen en bergingen in deelgebied de Laak 3.8 in Vathorst (hoek Terschellingkade-Textelstraat Noord).

Figuur: Locatie projectgebied



Figuur: Foto van het projectgebied

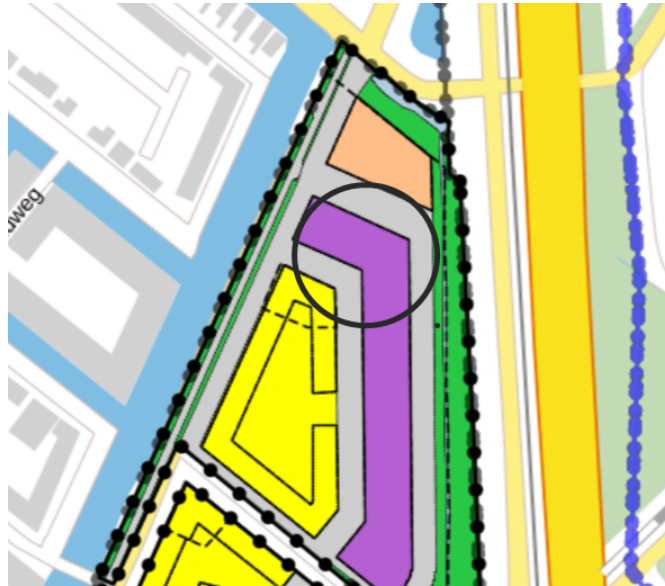


De aanvraag omgevingsvergunning valt binnen het gebied van het uitwerkingsplan de Laak 3, dat in 2016 door burgemeester en wethouders is vastgesteld. In dit uitwerkingsplan zijn de bij de aanvraag omgevingsvergunning betrokken gronden bestemd voor 'Bedrijf 1'. Op de als zodanig aangewezen gronden mogen kleinschalige bedrijven en werkplaatsen worden gebouwd (met een maximum bedrijfsvoeroppervlakte per eenheid van 100 m²). Volgens het uitwerkingsplan mag het gehele bestemmingsvlak worden bebouwd en bedraagt de maximaal toegestane bouwhoogte 15 meter.

De beoogde ruimtelijke invulling blijft binnen de bouwmogelijkheden van het uitwerkingsplan. Het voorgenomen gebruik voor wonen en commerciële voorzieningen (kleinschalige bedrijvigheid, kantoren en horeca) is echter in strijd met het uitwerkingsplan.

Omdat een 'kruimelgevalvergunning' voor een gebruikswijziging niet voor nieuwbouw kan worden gebruikt (ABRS 4 februari 2020, Oudewater) moet voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het voorliggende plan een procedure voor een Wabo-projectbesluit (artikel 2.12, lid 1, sub a., onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) doorlopen. Daarmee kan voor de aanvraag worden afgeweken van de regels van het geldende uitwerkingsplan.

Figuur: Uitsnede verbeelding uitwerkingsplan de Laak 3



De aanvraag omgevingsvergunning omvat naast het appartementengebouw de bouw van 4 werkloodsen ten zuiden van dat gebouw, waarvan in loods A (mede) de bergingen van de appartementen zijn voorzien. In deze loodsen (A, B, C en D) zijn kleinschalige bedrijven en werkplaatsen voorzien. De loodsen passen qua bebouwing en gebruik binnen de regels van het uitwerkingsplan Laak 3 met uitzondering van loods A omdat deze (mede) ten dienste staat van de woonfunctie van het naastgelegen appartementengebouw.

Deze ruimtelijke onderbouwing richt zich op de onderdelen van de aanvraag, die afwijken van de regels van het geldende uitwerkingsplan Laak 3. Daarbij gaat het primair op het appartementengebouw met de commerciële voorzieningen (110 m²) in de plint en loods A voorzover daarin functies zijn opgenomen ten dienste van de appartementen. De loodsen B, C en D voor kleinschalige bedrijven en werkplaatsen (met units van maximaal 100 m²) blijven in dat kader verder buiten beschouwing.

Figuur: situering appartementengebouw en loodsen A, B, C en D



1.2 Doelstelling

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

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Deelgebied Laak 3 in Vathorst ligt vlakbij het NS-station Vathorst en wordt begrensd door de spoorlijn Amersfoort-Zwolle, de A28 en de bestaande woonbebouwing in de Laak (deelgebied Laak 1). De Laak 3 ligt aan de oostkant van Vathorst en heeft een driehoekige vorm. De lange zijde wordt begrensd door een brede stadsgracht. De beide korte zijden worden begrensd door de elkaar snijdende snelweg A28 en de spoorlijn richting Zwolle. De zuidelijke punt van Laak 3 grenst aan het NS-station Vathorst. In Laak 3 zijn de afgelopen jaren een turnhal (2016) en een kerk (2017) gebouwd. Recent zijn de gronden bouwrijp gemaakt. Een deel van deze gronden zal worden bebouwd met woningbouw, een deel met bedrijfshuisvesting. De bij de omgevingsvergunning betrokken gronden liggen in de noordpunt van Laak 3 (deelgebied 3.8). Ook hier zijn de gronden gereed gemaakt voor bebouwing.

Figuur : Bestaande situatie deelgebied Laak 3.8



2.2 Nieuwe situatie

2.2.1 Planbeschrijving

Aanleiding voor de nieuwe ontwikkeling

De oorspronkelijke bestemming van het deelgebied Laak 3.8 (Bedrijf) volgde uit het stedenbouwkundig plan Laak 3 uit 2017. Bij nader inzien vindt het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst het wenselijk om op deze locatie niet alleen bedrijven te realiseren maar een gebouw op te richten met woningen en beperkte bedrijfsruimten. Dat draagt bij aan de woningbehoefte, maar het maakt het ook mogelijk om een volume met vier bouwlagen en kap te ontwikkelen. Met een invulling van alleen bedrijfsruimten is deze bouwhoogte niet realistisch. Een groter gebouw met vier lagen en een kap verdient vanuit stedenbouwkundig opzicht duidelijk de voorkeur.

Planbeschrijving

Het bouwplan voorziet in 38 appartementen (waarvan 12 appartementen tussen 80-120 m² en 26 appartementen van 50-80 m²) en maximaal 110 m² commerciële voorzieningen in de plint met de bijbehorende parkeervoorzieningen en bergingen. De woningen zijn overwegend gericht op starters.

De commerciële ruimten in de plint van het appartementengebouw kunnen ingevuld worden met kleinschalige bedrijvigheid (dat al is toegestaan volgens het geldende uitwerkingsplan) en eventueel kleinschalige daghoreca en persoonlijke en commerciële dienstverlening, waaronder kantoren. Winkels zijn niet toegestaan.

Tussen de beoogde nieuwbouw en het naastliggende bedrijfsgebouw is een binnenterrein gesitueerd. Het binnenterrein wordt ingericht voor parkeren en wordt ontsloten via de Texelstraat-Noord. De bergingen bij de woningen met ook de fietsenbergingen worden los van het appartementengebouw aan de Amelandhof gerealiseerd in loods A.

Het nieuwe appartementengebouw wordt maximaal 15 meter hoog en blijft binnen het huidige bestemmingsvlak van het uitwerkingsplan Laak 3.

Figuur: gevels appartementengebouw



Figuur: gevels loods A



Ontsluiting en parkeren

De ontsluiting van het bouwplan loopt via de Terschellingkade richting het noorden. Daar wordt aangesloten op de A28 of de verbindingsweg. Daarmee wordt gebroken met de huidige opzet waarin de woningen alleen via het woongebied van Laak 3 en Laak 1 richting de rondweg werden ontsloten. Bij de appartementen zijn op het binnenterein 20 parkeerplaatsen voorzien. Bij de overige private terreinen zijn 33 parkeerplaatsen voorzien en in het parkeergebied wordt voorzien in 49 openbare parkeerplekken. Gezamenlijk worden daarmee 102 parkeerplaatsen aangelegd.

2.3 Procedure

Voor het afwijken van het bestemmingsplan is een verklaring van geen bedenkingen (artikel 2.12, lid 1 onder a.3 Wabo) van de gemeenteraad nodig. De raad heeft die verklaring op 26 mei 2020 verleend. Dat neemt niet weg, dat het plan ook moet zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening ten aanzien van de voor de onderbouwing relevante aspecten.

Hoofdstuk 3 Planbeoordeling

3.1 Beleid

3.1.1 Rijksbeleid

Ladder van duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is de Ladder van duurzame verstedelijking als motiveringseis opgenomen. Met de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt een optimale en zorgvuldige benutting van de ruimte nagestreefd. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. Deze motiveringsplicht is in artikel 3.1.6, lid 2, Bro als volgt geformuleerd: *"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."*

Voordat deze voorwaarden echter een rol van betekenis spelen, moet eerst de vraag worden beantwoord of inderdaad sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro is dusdanig geformuleerd dat de genoemde voorwaarden pas van belang zijn wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' is daarbij als volgt gedefinieerd: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Hierbij geldt dat een voorziene ruimtelijke ontwikkeling voldoende substantieel dient te zijn om als stedelijke ontwikkeling te kunnen worden aangemerkt.

Het bouwplan in deelgebied Laak 3.8 ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van Amersfoort. Het project voorziet in de functiewijziging van een perceel waar nu al een bedrijfsbestemming op ligt. Vanuit oogpunt van de ladder bezien is het van belang na te gaan hoeverre in deze situatie sprake is van verdere verstedelijking. Indien er geen sprake is van toename van het ruimtebeslag, dan is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Zo overweegt de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in uitspraken van 10 december 2014 (201310814/1/R1) en 21 januari 2015 (201310555/1/A1). Planologische gebruikswijzigingen zonder toename van ruimtebeslag zijn geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de zin van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Omdat het voorliggende project niet leidt tot een toename van het ruimtebeslag ten opzichte van de huidige bouwmogelijkheden van het bestemmingsplan is de Ladder van duurzame verstedelijking in dit geval niet van toepassing.

3.1.2 Provinciaal beleid

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) (hierna: PRS) beschrijft de provincie Utrecht haar ruimtelijke visie op de toekomst. De Provinciale Ruimtelijke Verordening (herijking 2016) (hierna: PRV) bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. Voor het voorliggende project zijn de volgende onderwerpen uit het provinciaal beleid relevant: (1) ligging in stedelijk gebied; (2) kantoren en (3) mobiliteitsscan.

Stedelijk gebied

Het bouwplan ligt in het stedelijk gebied van Amersfoort. Hier staat de provincie verstedelijking toe. Het project maakt woningen mogelijk op een plek met een bedrijfsbestemming. Er worden geen nieuwe bedrijven of detailhandel mogelijk

gemaakt. De ontwikkeling is daarmee niet in strijd met de artikelen 4.1, 4.2 en 4.4 van de PRV.

Kantoren (artikel 4.3 PRV)

Het plan bestaat uit het realiseren van 38 woningen en 180 m² commerciële voorzieningen in de plint. Er wordt voor de commerciële ruimten ingezet op een breed spectrum aan functies die passen bij het gebied. Er wordt ruimte geboden aan invullingen met kleinschalige bedrijvigheid, kleinschalige daghoreca, persoonlijke en commerciële dienstverlening. Dit betekent dat een commerciële ruimte ook als een zelfstandig kantoor gebruikt kan worden. Een commerciële invulling van de plint zal bijdragen aan het versterken van het voorzieningenniveau en de levendigheid in de wijk.

Het gebied van het bouwplan is in provinciaal beleid aangeduid als "Reductielocatie Thematische Structuurvisie Kantoren". De PRV staat hier in beginsel geen nieuwvestiging toe van zelfstandige kantoren. Er zijn enkele uitzonderingen in artikel 4.3 van de PRV opgenomen. Zo is het wel toegestaan om ruimte te bieden aan zelfstandige kantoren met een lokaal vestigingsgebied, oftewel zelfstandige kantoren ten behoeve van activiteiten die in hoofdzaak een aan de gemeente gebonden karakter hebben, voor zover deze niet gevestigd kunnen worden in gerealiseerde gebouwen of binnen plancapaciteit op basis van het vigerend planologisch regime. Het bouwplan in deelgebied Laak 3,8 bevat in totaal 180 m² aan commerciële ruimten. Dat betekent dat het kleine units zullen zijn. Deze ruimten zijn alleen geschikt voor lokale ondernemers, die een eigen plek zoeken in de buurt van hun woonomgeving. Het gaat om een kleinschalige ontwikkeling van commerciële functies met een lokaal vestigingsgebied. De kantoorfunctie is daarbinnen een van de mogelijke invullingen en is in omvang volledig ondergeschikt aan de totaalontwikkeling. Hieruit volgt dat het bouwplan niet in strijd met art 4.3 van de PRV.

Mobiliteitsscan

Verder dient op grond van provinciaal beleid voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling een mobiliteitsscan uitgevoerd te worden. De mobiliteitsscan is bedoeld om: (1) op hoofdlijnen inzicht te krijgen in het aantal verplaatsingen dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling tot gevolg heeft; (2) inzicht te krijgen in hoe dit zich verhoudt tot het aantal verplaatsingen van reeds bekende toekomstige ontwikkelingen binnen en buiten de gemeente en (3) te bepalen of er door het aantal nieuwe of extra verplaatsingen knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoersnetwerk voor de diverse vervoerwijzen ontstaan of de ruimtelijke ontwikkeling wellicht kansen biedt verkeers- en vervoernetwerken te verbeteren. Voor dit bouwplan is dit verder beschreven in paragraaf 3.1.3 onder het 'kopje' Nota Parkeernormen en verkeer. De conclusie is dat er geen knelpunten zullen ontstaan op het omliggend wegennet door het bouwplan.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2030

De gemeenteraad van Amersfoort heeft de Structuurvisie Amersfoort 2030 op 9 juli 2013 vastgesteld. In de Structuurvisie geeft Amersfoort onder meer aan haar vitaliteit te willen vergroten door de kenniseconomie te versterken en het woonklimaat nog aantrekkelijker te maken. Aangename woonwijken blijven onverminderd aantrekkelijk voor jong en oud, gezin en alleenstaand. Wijken worden aantrekkelijker door werkgelegenheid en voorzieningen meer te mengen waar dat kan. Wijken bieden uiteraard ook rustig en veilig woongenot waar dat hoort. De openbare ruimte biedt voor mensen mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. Vanuit de wijken zijn optimale verbindingen met het groen in de stad en het landschap buiten de stad gewenst. Werklocaties zijn voor Amersfoort vitaal en multifunctioneel. De bereikbaarheid daarvan wordt verbeterd door optimalisering van de infrastructuur. Zo ontstaat een nieuw en

duurzaam evenwicht tussen economische dynamiek, de kwaliteit van de leefomgeving en de bereikbaarheid.

Er zijn negen Amersfoortse principes die voor bepaalde plekken in meer of mindere mate van toepassing zijn. Die principes hebben te maken met leefklimaat, bereikbaarheid en economie. Het gaat dan bijvoorbeeld om levendigheid, een goed netwerk van winkels, scholen en ontmoetingsplekken, een gevarieerd woonaanbod, ruimte voor de fiets, keuzevrijheid en mogelijkheden voor vervoermiddelen en functiemenging van wonen en werken. De gemeente zet in op verdichting bij stationslocaties. De structuurvisie gaat daarom uit van het verder ontwikkelen en optimaliseren van het bestaande netwerk en vooral het beter benutten van bestaande knooppunten rondom de bestaande stations.

Voor Laak 3 in het algemeen en Laak 3.8 in het bijzonder geldt het principe om wonen te combineren met diverse andere functies en daarmee het voorzieningenniveau en levendigheid in de wijk te versterken. Het bouwplan past daar in. Ook sluit het plan aan bij de ambitie voor verdere verstedelijking rond stationsknooppunten.

Woningbehoefte en Deltaplan Wonen

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

In 2019 is door de gemeenteraad het Deltaplan Wonen vastgesteld. Daarin is aangegeven dat Amersfoort staat voor een grote opgave op het gebied van wonen. Om te zorgen dat Amersfoort een inclusieve stad blijft waar voor iedereen plek is, heeft de gemeente in het Deltaplan regels opgesteld waar een woningbouwproject in Amersfoort aan moet voldoen. Die regels hebben onder meer betrekking op de bouw en oppervlakte van sociale woningen en de realisatie van woningen in het middensegment.

Voor Vathorst is in het Deltaplan Wonen aangegeven dat in het gehele gebied 30% van het programma in de sociale sector (koop en huur) moet worden gerealiseerd. Omdat het gebied van Laak 3 valt onder de grondexploitatie Vathorst gelden daarvoor ook de 30%-afspraken uit de Grondexploitatie- en realiseringsovereenkomst Vathorst (Grok). De bouw van 38 appartementen is in overeenstemming met de gemaakte afspraken.

3.1.4 Nota Parkeernormen 2009 en verkeer

Parkeren

In de Nota Parkeernormen Amersfoort 2009 (bijgesteld op 23 september 2014) zijn specifieke parkeernormen geformuleerd voor diverse functies. Ze geven een indicatie van het aantal auto's dat bij een bepaalde functie geparkeerd wordt in een bepaalde tijdsperiode. De normen worden gebruikt voor nieuwbouwsituaties of bij functiewijzigingen, waarvoor een vergunning of ontheffing dient te worden verkregen. In de parkeernormen wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen in het autobezit. Vanuit de hoofddoelstelling uit het parkeerbeleidsplan 'bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid' is het van belang dat er strikte bepalingen worden gehanteerd voor parkeren. Parkeren moet indien

mogelijk zoveel mogelijk op eigen terrein plaatsvinden zodat een ontwikkeling geen extra parkeerdruk in het openbaar gebied geeft. De belangrijkste voorwaarde is dan ook dat het aantal parkeerplaatsen volgens de norm moet worden aangelegd. Hiervoor zijn in Nota Parkeernormen Amersfoort normen opgenomen per type voorziening. In het parkeerbeleidsplan is tevens aangegeven dat bij het opstellen van parkeerbalansen rekening wordt gehouden met de mogelijkheid tot meervoudig gebruik van parkeerplaatsen.

Het gemeentelijke beleid voor parkeren heeft ten grondslag gelegen aan de uitwerking van voorliggend plan en er wordt voldaan aan de norm. De maximale parkeerbehoefte is berekend op basis van het programma dat bestaat uit 38 woningen en 110 m² commerciële voorzieningen (alsmede een naastgelegen bedrijfsunit die ook zal parkeren op het binnenterrein). Op basis van de parkeerbalans voor het gebied zijn (inclusief het voorliggende bouwplan) 77 parkeerplaatsen nodig. Bij de appartementen zijn op het binnenterrein 20 parkeerplaatsen voorzien. Bij de overige private terreinen zijn 33 parkeerplaatsen voorzien en in het parkeergebied wordt voorzien in 49 openbare parkeerplekken. Gezamenlijk wordt daarmee 102 parkeerplaatsen aangelegd. Dit is ruim voldoende en het bouwplan past daarmee in de parkeerbalans voor het gebied en daarmee wordt voldaan aan het gemeentelijke parkeerbeleid.

Afwikkeling verkeer

Het bouwplan maakt woningen mogelijk op een plek met een bedrijfsbestemming. De verkeerskundige beoordeling richt zich daarom op de effecten vanwege de verkeersbewegingen van de functie wonen ten opzichte van de bedrijfsbestemming. Om de verkeersbewegingen te berekenen kan gebruik worden gemaakt van de publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW.

De verkeersgeneratie is gebaseerd op een situatie waarin 38 reguliere appartementen komen (verkeersgeneratie van max. 6 mvt/etmaal uitgaande van koop, etage, middelduur). Dit levert een verkeersgeneratie op van 228 mvt/etmaal. Deze verkeersbewegingen komen in de plaats van het verkeer dat er zou zijn als de bedrijfsbestemming werd ingevuld op deze plek. Onderdeel van het plan is maximaal 110 m² commerciële voorzieningen. Die verkeersgeneratie bedraagt max. 14,8 mvt/etmaal per 100 m² bvo, uitgaande van commerciële dienstverlening (matig stedelijk, rest bebouwde kom). Dit levert een verkeersgeneratie op van ca. 27 mvt/etmaal. In totaal bedraagt de verkeersgeneratie 255 mvt/etmaal.

De ontsluiting van het projectgebied loopt, gelijk als bij de naastliggende bedrijven, via de Terschellingkade richting het noorden. Daar wordt aangesloten op de A28 of de verbindingsweg. Daarmee wordt gebroken met de huidige opzet waarin de woningen alleen via het woongebied van Laak 3 en Laak 1 richting de rondweg werden ontsloten. De ontsluitingsstructuur richting A28 bediend in belangrijke mate alleen een bus en de omliggende bedrijven. De woningen vormen, in tegenstelling tot de bedrijven, in de ochtendspits een uitgaande pendel. Deze pendel treedt bij de bedrijven juist in de avond op. De transformatie naar woningbouw leidt daarmee niet tot knelpunten in de afwikkeling van het verkeer op het omliggende wegennet.

3.1.5 Conclusie beleid

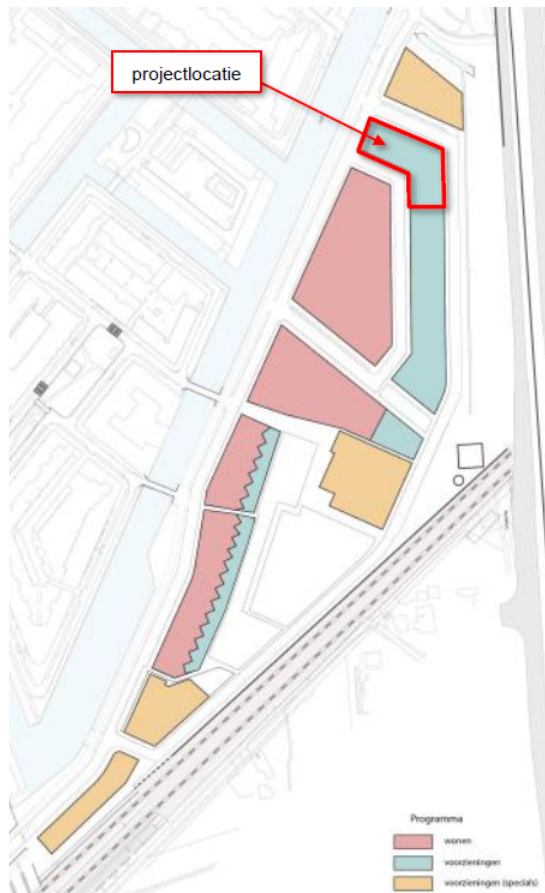
Het voorliggende project voldoet aan het rijks- en provinciaal beleid en eveneens aan het gemeentelijke woon-, parkeer- en verkeersbeleid.

3.2 Beoordeling bouwplan

Inpassing in deelgebied Laak 3

Het deelplan Laak 3 is overwegend georiënteerd op de brede stadsgracht. Langs deze gracht is in 2017 een kerk gerealiseerd. De komende jaren zullen hier woningen bij komen, zowel appartementen als grondgebonden woningen. De grondgebonden woningen zullen veelal statige herenhuizen zijn. Het appartementengebouw wordt uitgevoerd als een moderne verwijzing naar een oud pakhuis of vroegere fabriek. Met de totale planontwikkeling in Laak 3 ontstaat aan de oostzijde van de brede gracht een nieuw stuk stad met moderne verwijzingen naar een vroegere grachtenstad.

Figuur: uitsnede stedenbouwkundig plan Laak 3 (2017)



De destijds in het stedenbouwkundig plan Laak 3 gemaakte keuze om op de plek van het voorliggende bouwplan alleen kleinschalige bedrijfsruimten toe te staan is niet meer in overeenstemming met het gewenste stedenbouwkundige beeld van het gebied. Bedrijfsruimten worden vanwege de bouwkosten in toenemende mate sober en doelmatig uitgevoerd. Daarmee is het niet mogelijk om op deze plek een gebouw te ontwerpen dat recht doet aan de gewenste statigheid en op passende wijze zich presenteert naar de gracht. Een invulling met woningbouw in de vorm van het voorliggende appartementengebouw kan dit wel bewerkstelligen. Bovendien past een invulling met woningbouw goed bij de Amersfoortse behoefte aan starterswoningen en de wens om te verdichten op goed bereikbare (stations)locaties. Dit bouwplan is goed gesitueerd in de directe nabijheid van de A28 en het trein- en busstation Vathorst.

In de grachtensteden is tot op de dag van vandaag langs de gracht een mix aan functies te zien. Woningbouw wordt afgewisseld met kantoren, horeca of dienstverlening. Dit zorgt ervoor dat het gebied ook tijdens kantooruren interessant is en leven kent. Gekozen is om deze mix in de plint van het appartementengebouw terug te laten komen. Daarvoor worden langs de Terschellingkade twee units van maximaal 55 m² elk gerealiseerd. Een invulling met kleinschalige daghoreca, kantoren of

kleinschalige bedrijvigheid zorgt tijdens een werkdag voor gebruikers in het gebied.

Ruimtelijke kwaliteit

Het bouwplan is op 29 oktober 2019 besproken in het Kwaliteitsteam Vathorst en akkoord bevonden. Op 11 februari 2020 heeft ook de Stadsbouwmeester positief over het bouwplan geadviseerd.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

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

4.2 Bodem

Bodemkwaliteit

In het kader van goede ruimtelijke ordening dient in een ruimtelijk plan aandacht te worden besteed aan de bodemkwaliteit en de betekenis voor de haalbaarheid van het plan. Daarbij kan onderzoek van de bodem nodig zijn om te weten welke kosten mogelijk met een sanering zijn gemoeid. Een verplichting daartoe is er niet voor een ruimtelijk plan. De verplichting is er wel bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het bouwen. Dan dient een onderzoeksrapport over de bodemgesteldheid te worden overgelegd (conform artikel 2.4 onder d. van de Regeling omgevingsrecht).

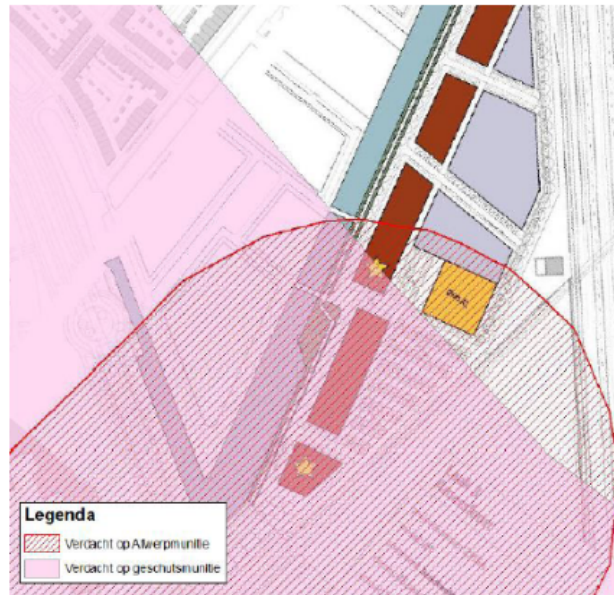
In opdracht van het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst is in 2015 door Wematech Bodem Adviseurs B.V. te Roosendaal specifiek bodemonderzoek in deelgebied De Laak 3 verricht. De resultaten van het onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage "Verkennd bodemonderzoek Laak 3 Amersfoort" d.d. 17 september 2015. Deze rapportage is toegevoegd aan de bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit het onderzoek is gebleken, dat er in de grond slechts lichte overschrijdingen zijn aangetoond. In het grondwater is voor verschillende parameters (zware metalen) een matige verhoging aangetoond. Deze concentraties komen vaker voor en vormen geen reden voor het uitvoeren van een nader onderzoek. Uit aanvullend onderzoek d.d. 25 november 2015 is verder gebleken dat er geen asbest verontreiniging in het gebied is. Dat neemt niet weg dat het te allen tijde van belang is om bij graafwerkzaamheden oplettend te zijn bij het waarnemen van afwijkende grondlagen.

Op basis van de rapportages kan worden geconcludeerd, dat Laak 3.8 geschikt is voor de beoogde nieuwbouw.

Niet gesprongen explosieven

De gemeente Amersfoort heeft een bodembelastingkaart gemaakt met informatie over waar verdachte gebieden zijn voor niet-gesprongen explosieven in de bodem. Voor de ontwikkeling van Laak 3 is een analyse gemaakt waar een verhoogd risico is voor het aantreffen van explosieven in de bodem. Deze analyse geeft alleen voor het zuidelijke deel van Laak 3 een verhoogd risico. Het bouwplan ligt buiten het gebied met een verhoogd risico voor het aantreffen van niet-gesprongen explosieven. Daarom is er voor het project geen nader onderzoek nodig.

Figuur: uitsnede bodembelastingkaart



4.3 Flora en fauna

In ruimtelijke plannen moet worden aangetoond hoe nieuwe ontwikkelingen zich verhouden met de wet- en regelgeving op het gebied van gebieds- en soortenbescherming. Dit betekent, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet- en regelgeving de uitvoering van de ontwikkeling al dan niet in de weg staat. De gebiedsbescherming en de soortenbescherming zijn per 1 januari 2017 geregeld in de Wet Natuurbescherming.

Soortenbescherming

Het bouwplan betreft een functiewijziging van een bestaand perceel, waar op gebouwd mag worden. Er is geen bebouwing of begroeiing aanwezig. Er zijn vanwege de functiewijziging geen effecten op beschermde soorten of gebieden te verwachten. Er is daarom geen flora en fauna onderzoek nodig. Te allen tijde geldt de zorgplicht.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied, Natuurnetwerk Nederland of ander beschermd natuurgebied. Er is daarom geen sprake van enige vorm van een direct negatief effect. Gezien de stedelijke ligging en de ruime afstand tot een Natura-2000 gebied is een extern effect van onder andere licht of geluid op de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied redelijkerwijs uitgesloten.

Om te bepalen of er een mogelijk extern effect is vanwege stikstofdepositie is een Aeries berekening uitgevoerd. Die is toegevoegd aan de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit de AERIUS-berekening(en) volgt dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is dan ook geen aanvullende verplichting voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.

4.4 Trillingen

In de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen wordt voor verschillende situaties aangegeven hoe om te gaan met trillingen als gevolg van spoorbanen. De gebruikelijk

gehanteerde afstand waarbinnen trillingshinder door spoor wordt getoetst is een zone tot 100 meter van het spoor. Uit verschillende trillingsonderzoeken blijkt dat buiten deze afstand tot het spoor meestal geen trillingsniveaus optreden die boven de streefwaarde komen. Een zone van 100 meter voldoet daarom in de meeste situaties.

Er zijn echter ook enkele locaties in Nederland waar op een afstand groter dan 100 meter van het spoor toch sprake is van klachten van hinder door spoortrillingen. De oorzaak hiervan is dan een combinatie van verschillende factoren: er is sprake van een specifieke grondopbouw in combinatie met zwaar treinverkeer en trillingsgevoelige gebouwen. In dergelijke situaties kan hinder optreden tot grotere afstanden tot het spoor dan 100 meter tot aan 200-250 meter. De kans van optreden van trillingshinder door spoor op afstanden groter dan 250 meter wordt verwaarloosbaar klein geacht.

Het bouwplan ligt op ruim 170 meter afstand van de buitenzijde van het spoor. De nieuwe woningen komen zelfs op een grotere afstand, namelijk ongeveer 190 meter. Dit is ruim buiten de 100 meter-zone. Ook is er geen sprake van een combinatie van factoren die aanleiding geven om op deze afstand alsnog hinder te verwachten. Er is geen verwachting dat sprake zal zijn van trillingshinder bij de nieuwe woningen.

4.5 Geluid

Algemeen

De voorliggende vergunningaanvraag voorziet in de mogelijkheid tot het realiseren van woningen. De Wet geluidhinder (Wgh) beschouwt dergelijke gebouwen als geluidsgevoelig. Onderzocht dient te worden of wordt voldaan aan de voorwaarden van de Wgh. In en in de omgeving van het projectgebied is geen sprake van industrielawaai. Om deze reden wordt hierop niet verder ingegaan.

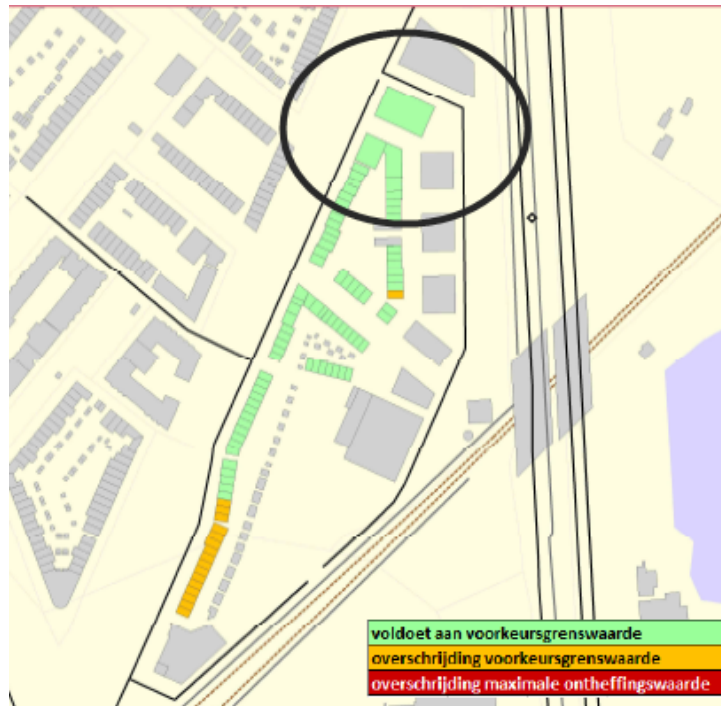
De Wet geluidhinder (Wgh) richt zich wat betreft wegverkeerslawai op de zogenaamde zoneringsplichtige wegen. In principe zijn alle wegen zoneringsplichtig, behalve (1) wegen die deel uitmaken van een woonerf (art. 74.2a) en (2) wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (art. 74. 2b). Langs zoneringsplichtige wegen is een geluidszone gelegen waarvan de breedte wordt bepaald door het aantal rijstroken en ook de ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied conform artikel 74 van de Wgh. Indien wordt gebouwd binnen de geluidszone verplicht de Wgh door middel van akoestisch onderzoek aandacht te besteden aan de geluid situatie. De wettelijke zone voor de hier te beschouwen wegen bedraagt 200 meter.

Door Goudappel Coffeng is voor het Deelgebied Laak 3 een akoestisch onderzoek uitgevoerd (kenmerk 003598.20190503.R1.02, d.d. 23 mei 2019). Dat onderzoek is toegevoegd aan de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing. In het akoestisch onderzoek is ingegaan op geluidhinder vanwege railverkeer en wegverkeer.

Railverkeer

Ten gevolge van het railverkeer wordt weliswaar op verschillende percelen in deelgebied Laak 3 de voorkeursgrenswaarde overschreden, maar niet op het perceel van het voorliggende bouwplan. De woningen voldoen hier aan de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawai.

Figuur: geluid situatie t.g.v. railverkeer



Wegverkeer

Ten gevolge van het verkeer op de rijksweg A28 is de geluidbelasting op de bouwlocatie hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen overschrijdt niet de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Voor de woningen is ontheffing voor een hogere waarde benodigd.

Figuur: geluid situatie t.g.v. rijksweg A28



Ten gevolge van het verkeer op de Verbindingsweg en de Laakboulevard wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Hier zijn geen hogere waarden nodig.

Ten gevolge van het verkeer op de 30 km/h-wegen ligt de geluidsbelasting voor een aantal woningen boven de in gezoneerde situaties geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar ruim onder de in gezoneerde situaties geldende maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Wanneer sprake zou zijn van een gezoneerde weg, zou een correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder toegepast mogen worden. De gecorrigeerde geluidsbelasting bedraagt dan ten hoogste 50 dB. Dit is acceptabel.

Bij de aanvraag van ontheffingen voor een hogere waarde dient voldaan te worden aan de eisen ten aanzien van de binnenwaarde uit het Bouwbesluit. Bij de bouw van de woningen dient rekening gehouden te worden met deze eisen. Om te kunnen bepalen of het geluidsreducerend vermogen van de gevel voldoende is, dient in beginsel te worden uitgegaan van de hoogst benodigde hogere waarde (zonder eventuele correctie artikel 110g Wgh.). In de praktijk wordt, in geval van overschrijdingen van meerdere bronnen, uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting (van alle wegen en de spoorweg gezamenlijk). De gecumuleerde geluidsbelasting is in het bovengenoemde akoestische onderzoek opgenomen.

Tevens zijn de indirecte planeffecten van Laak 3 als geheel onderzocht. Gebleken is dat de geluidsbelasting langs de Elburgerstraat met circa 2 dB toeneemt als gevolg van de realisatie van Laak 3 (inclusief onderhavig project). De (gecorrigeerde) geluidsbelasting langs de Elburgerstraat bedraagt in de plansituatie circa 49 dB. Dit is geen uitzonderlijk hoge geluidsbelasting voor een dergelijke omgeving.

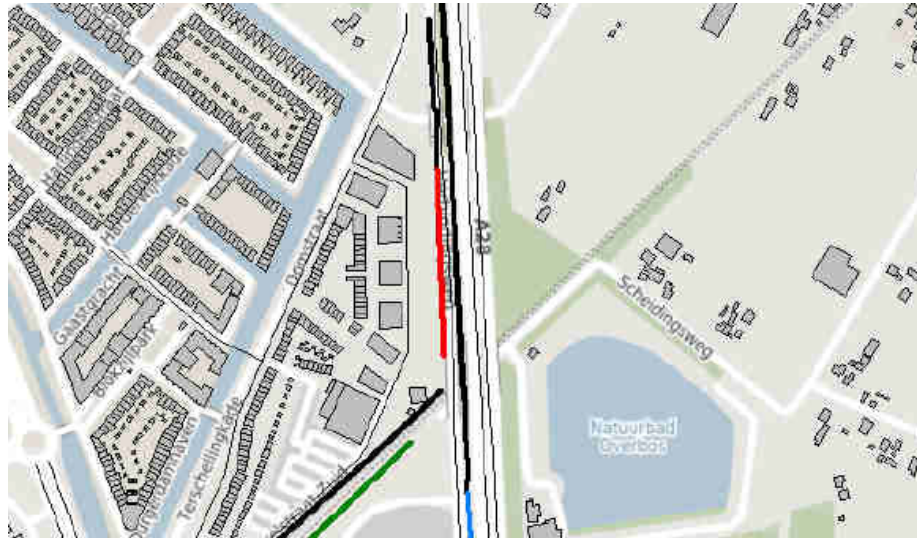
Geluidsnota gemeente Amersfoort

De gemeente heeft beleid opgesteld met betrekking tot het vaststellen van hogere grenswaarden (Geluidsnota Amersfoort Wet geluidhinder, september 2015). Hierin zijn criteria en voorwaarden opgenomen die aan de hogere grenswaarde worden verbonden. Er is geen sprake van een onaanvaardbare geluidsbelasting indien voldaan wordt aan de volgende voorwaarden: (1) per geluidsbron wordt voldaan aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (maximale ontheffingswaarde) volgens de Wet geluidhinder; (2) de cumulatieve geluidsbelasting L_{cum} is niet hoger dan 70 dB; (3) er wordt voorzien in een geluidsluw geveldeel en (4) er wordt voorzien in afdoende geluidswering van de gevels.

Uit het akoestische onderzoek blijkt dat (1) in geen geval de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden; (2) de maximale gemeentelijke waarde voor de gecumuleerde geluidsbelasting van 70 dB niet wordt overschreden; (3) niet overal sprake is van een geluidsluw geveldeel bij de appartementen en (4) moet worden voldaan aan eisen uit het Bouwbesluit met betrekking tot de geluidsbelasting binnen in de woning.

Omdat niet overal sprake is van een geluidsluw geveldeel is het noodzakelijk dat met maatregelen een geluidsluw geveldeel wordt gecreëerd. Hiervoor zal een voorwaarde aan de omgevingsvergunning worden verbonden. Uit het rapport "Geluidbelasting gedeeltelijk inpandige balkons Laak 3.8" van Kraaij Akoestisch Adviesbureau dd. 11 februari 2020 (kenmerk BA.2005.B01) blijkt dat voor alle appartementen een geluidluwe gevel aan het balkon wordt gecreëerd als een absorberend plafond wordt aangebracht in combinatie met een gesloten borstwering en het dichtzetten van de zijgevels richting de A28 met een glasplaat.

Te allen tijde geldt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de naastgelegen wegen moet worden gereduceerd door een aanvullend geluidscherm te realiseren ter hoogte van 2 meter langs de Verbindingsweg noordzijde (zie afbeelding met het geluidscherm in een rode kleur). Deze voorziening moet zijn getroffen voordat de voorliggende woningen in deelgebied Laak 3.8 in gebruik kunnen worden genomen. Ook hiervoor zal een voorwaarde in de vergunning worden opgenomen.



Ontheffing hogere waarden

Ten gevolge van de A28 (na het treffen van geluidsreducerende maatregelen) is sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Dit betekent dat voor het project een ontheffing voor hogere waarden wordt verleend. Ten behoeve van de hogere waarde worden er maatregelen getroffen aan de gevels van de woningen om er voor te zorgen dat het binnenniveau in de woningen zal voldoen aan de grenswaarde van 33 dB. Daarbij wordt uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting. De procedure om te komen tot de vaststelling van hogere waarden wordt tegelijkertijd met de (uitgebreide) procedure voor het verlenen van de omgevingsvergunning voor de woningen gevolgd. In de bijlagen bij deze onderbouwing is het Besluit Hogere Waarden volgens de Wet geluidhinder opgenomen met de bijbehorende gegevens (Formulier hogere grenswaarden en akoestisch onderzoek d.d 23 mei 2019).

Conclusie

Aan de hand van de voorliggende rapportage zullen burgemeester en wethouders hogere grenswaarden vaststellen voor de woningen waar de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder wordt overschreden. Als gevolg van het vaststellen van de hogere grenswaarden en als gevolg van de hoge maximale geluidsniveaus worden voorwaarden gesteld aan de geluidswering van de gevels en het creëren van een geluidsluw geveldeel door het aanbrengen van een absorberend plafond in combinatie met een gesloten borstwering en het dichtzetten van de zijgevels richting de A28 met een glasplaat. Om de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de naastgelegen wegen te reduceren moet langs de Verbindingsweg een scherm ter hoogte van 2 meter worden gerealiseerd alvorens de woningen in gebruik kunnen worden genomen.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

In ruimtelijke plannen moet een goede ruimtelijke ordening gewaarborgd worden. Dit uit zich onder andere in functiescheiding tussen hindergevoelige en hinderveroorzakende functies. Daarbij kan worden getoetst aan de VNG-Publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (VNG, 2009). De VNG-brochure biedt bouwstenen om milieuzonering in concrete situaties uit te werken, waarvan de belangrijkste zijn de richtafstandlijsten, twee omgevingstypen en een lijst van toelaatbare activiteiten in gemengd gebied met het oog op functiemenging.

De in de handreiking opgenomen afstanden zijn indicatief en verschillen per gebiedstype waarin de ontwikkeling zal plaatsvinden. Uitgangspunt is dat deze afstanden gemotiveerd worden toegepast. In gebieden met functiemenging, zoals binnensteden, kunnen sommige soorten bedrijven aanpandig of inpandig aan woningen grenzen. Dit is in dat soort gebieden vaak al de praktijk. Voor deelgebied Laak 3 geldt het principe om wonen te combineren met diverse andere functies, en daarmee het voorzieningenniveau en levendigheid in de wijk te versterken. Het gebied kan worden beschouwd als 'gebied met functiemenging'.

In de lijst voor functiemenging van de VNG is gekozen voor een categorie aanduiding A, B en C. Categorie A zijn activiteiten die zodanig weinig milieubelastend zijn voor hun omgeving, dat deze aanpandig aan woningen – in gebieden met functiemenging – kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend. Categorie B zijn activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden. Categorie C zijn activiteiten uit categorie B waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Betekenis voor het bouwplan

De nieuwe woningen zijn geprojecteerd naast de bedrijfsbestemming Bedrijf-1. Hier zijn kleinschalige bedrijven en werkplaatsen toegestaan, met een maximum bedrijfsvloeroppervlakte per eenheid van 100 m², die voorkomen in categorie A en B van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'. Bedrijfsfuncties van categorie A en B kunnen direct naast een woonfunctie worden uitgevoerd. Er is dan ook geen belemmering voor de woonfunctie vanuit het oogpunt van milieuzonering.

De nieuwe functies die in de commerciële ruimten van het appartementengebouw komen vallen allen onder categorie A (kantoren, kleinschalige bedrijvigheid en horeca). Voor de mogelijkheden van horeca wordt aangesloten bij de aanwijzing Horeca A (Horecanota Gemeente Amersfoort, 2013). Dit soort typen horeca is in de VNG publicatie aangewezen als categorie A (SBI 2008: 561) en laat zich dus goed verenigen in een woonomgeving. De mogelijkheden voor de vestiging van bedrijven, persoonlijke of commerciële dienstverlening vallen eveneens binnen de categorie A aanwijzing en kunnen direct naast een woonfunctie worden uitgevoerd. Deze vormen ook geen belemmering voor de aangrenzende woonfuncties.

Aan de omgevingsvergunning wordt de voorwaarde verbonden dat de commerciële voorzieningen in de plint (met een maximum oppervlakte van 110 m² alleen mogen worden gebruikt voor kleinschalige bedrijvigheid en (commerciële) dienstverlening die vallen onder categorie A uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten die hoort bij het uitwerkingsplan Laak 3. Daartoe worden ook kantoren gerekend. Winkels zijn uitgesloten. De toegestane horecafuncties moeten zich beperken tot de A-vestigingen die zijn aangeduid in de gemeentelijke Horecanota 2013.

Figuur: Horeca A uit de Horecanota 2013

Horeca A:

Restaurant, bistro, crêperie, tapasbar, pizzeria, kookstudio	Een zelfstandig horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor de consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije en alcoholhoudende dranken, waaronder begrepen het bedrijfsmatig exploiteren van zaal- en vergaderaccommodaties;
Cafetaria, snackbar, grillroom, fastfoodrestaurant, automatiek, snelbuffet	Een zelfstandig horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden (al dan niet voor de consumptie ter plaatse), al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije en alcoholhoudende dranken
Lunchroom, konditorei	Een zelfstandig (dag)horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van al dan niet ter plaatse bereide of bewerkte etenswaren al dan niet voor de consumptie ter plaatse
Koffiehuis, theehuis	Een zelfstandig (dag)horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van alcoholvrije dranken voor de consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van kleine etenswaren
IJssalon	Een zelfstandig (dag)horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van consumptie-ijs voor de consumptie ter plaatse

4.7 Luchtkwaliteit

De 'Wet luchtkwaliteit' is opgenomen in de Wet milieubeheer onder hoofdstuk 5, titel 2. De kern van de Wet luchtkwaliteit bestaat uit luchtkwaliteitseisen voor de buitenlucht die in bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn vastgelegd. Uit de Wet volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan: (1) er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden; (2) er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen; (3) de voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging en (4) de voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Ad. 1 De relevante stoffen ten gevolge van wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). De bijbehorende grenswaarden zijn weergegeven in de onderstaande tabel. Doorslaggevend voor de beoordeling van NO_2 is de jaargemiddelde concentratie. Voor PM_{10} is de 24-uurgemiddelde concentratie het meest kritisch.

tabel: Grenswaarden luchtkwaliteit voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}).

Stof	Te toetsen grootheid	Grenswaarde (mg/m^3)	Geldig vanaf
NO_2	Jaargemiddelde concentratie	40	2015
	Uurgemiddelde concentratie die maximaal 18 maal per kalenderjaar mag worden overschreden	200	2010
PM_{10}	Jaargemiddelde concentratie	40	2011
	24-uurgemiddelde concentratie, die maximaal 35 maal per kalenderjaar mag worden overschreden	50	2011

Luchtkwaliteit in relatie tot het plangebied

Volgens de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (<https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) wordt rondom het plangebied ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Daarom is dit aspect geen belemmering voor het plan.

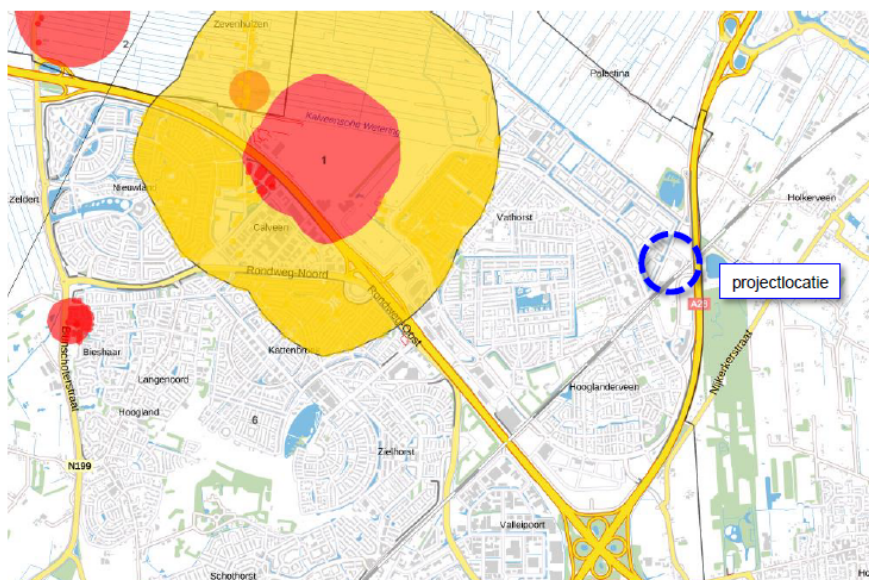
4.8 Geurhinder

De invloed van geur op de gezondheid hangt samen met de beleving van de situatie. Vooral de (ernstige) hinder is goed onderzocht. De (ernstige) hinder kan vergezeld gaan van stressgerelateerde lichamelijke gezondheidseffecten (hoofdpijn, misselijkheid, benauwdheid e.d.). Ook gedragsveranderingen kunnen het gevolg zijn van geurbelasting (ramen sluiten, niet graag buiten verblijven, geen bezoek uitnodigen, minder diep ademen, etc). De provincie Utrecht heeft de geurbelasting als gevolg van industriële bedrijven en veehouderijen met behulp van de GES-methode (gezondheidseffectscreeningsmethode) in beeld gebracht. Per bron (bedrijven en veehouderijen) is een kaart gemaakt met daarop de woningen die in de huidige situatie gelegen zijn in de verschillende GES-contouren. Een zelfde kaart is er voor andere gevoelige bestemmingen (ziekenhuizen, scholen en kinderdagverblijven, verpleeg- en verzorgingshuizen).

De GES-score volgt de onderstaande indeling, waarbij een lagere score beter is:

Figuur : uitsnede geurbelastingkaart provincie Utrecht (rood is GES-score 6, geel is GES-score 5)

GES-score	Milieugezondheidskwaliteit		
0	Zeer goed	Lichtgroen	Groen
1	Goed	Groen	
2	Redelijk	Lichtgeel	Geel
3	Vrij matig	Geel	
4	Matig	Lichtoranje	Oranje
5	Zeer matig	Oranje	
6	Onvoldoende	Rood	Rood
7	Ruim onvoldoende	Neonrood	
8	Zeer onvoldoende	Paars	



Conclusie voor het bouwplan

Uit de geurbelastingkaarten van de provincie blijkt dat de gronden van het bouwplan niet liggen binnen een geurhindercontour van een bedrijf of veehouderij. Er is daarmee op dit onderdeel geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.9 Externe veiligheid

De overheid heeft de afgelopen jaren veiligheidsnormen vastgelegd die in acht moeten worden genomen en waarmee zowel op het gebied van milieu als op het gebied van de ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden. Onderdeel van het veiligheidsbeleid is dat de afwegingen ten aanzien van risico's op ongevallen die doden en gewonden tot gevolg kunnen hebben, duidelijk zichtbaar moeten worden gemaakt. Om na te gaan of bij het planvoornemen ook aandachtspunten op het vlak van de externe veiligheid aanwezig zijn, zijn alle mogelijke risicobronnen beschreven.

Spoorlijn

De spoorlijn maakt onderdeel uit van het Basisnet rail. Het bouwplan ligt op 180 meter afstand van het spoor.

Het plaatsgebonden risico is aangegeven in bijlage 2 van de Regeling basisnet. Voor het spoor ter plaatse van Laak 3 is een contour van 0 meter aangegeven voor de PR10-6-contour. Hieruit volgt dat er geen belemmeringen zijn vanwege het plaatsgebonden risico.

Het groepsrisico is berekend in het kader van de vaststelling van uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst in 2016. Voor de situatie van Laak 3 zal in de eindsituatie sprake zijn van een maximaal groepsrisico van 0,016 bij 75 slachtoffers. Voorbij de 200 meter draagt de bevolking nauwelijks bij aan de hoogte van het groepsrisico. Dit betekent dat het bouwplan op een afstand van 180 m van het spoor minimale effecten zal hebben. Daar komt bij dat de functiewijziging van bedrijf naar wonen niet of nauwelijks wijziging in de personendichtheid betekent (overdag minder mensen, in avond meer mensen). Het project zal dan ook geen significant effect hebben op het groepsrisico zoals berekend voor het uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst. Omdat het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriënterende waarde is een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico conform artikel 8 van het Bevt niet vereist. Wel dient een beperkte verantwoording conform artikel 7 van het Bevt plaats te vinden. Die volgt hierna.

Rijksweg A28

De A28 maakt onderdeel uit van het Basisnet weg. Het bouwplan ligt op ruim 75 meter afstand van de rand van de rijksweg.

Het plaatsgebonden risico is aangegeven in bijlage 1 van de Regeling basisnet. Deze contour bedraagt 20 meter, gemeten vanaf het midden tussen de twee rijstroken. Het bouwplan ligt ruim buiten deze contour zodat er geen belemmeringen zijn vanwege het plaatsgebonden risico.

Het groepsrisico is berekend in het kader van de vaststelling van uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst in 2016. Uit deze berekeningen volgt een groepsrisico per kilometer van 0,078 bij 291 slachtoffers. Voor de realisatie van Laak 3 is de populatie binnen 200 meter vanaf de snelweg relatief laag, waardoor ook een relatief laag groepsrisico wordt berekend. Voor de toekomstige situatie is voor de voorliggende locatie uitgegaan van een bedrijfsmatige invulling. De functiewijziging van bedrijf naar wonen leidt niet of nauwelijks tot wijziging in de personendichtheid (overdag minder mensen, in avond meer mensen). Het bouwplan zal dan ook geen significant effect hebben op het groepsrisico zoals berekend voor het uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst.

Omdat het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriënterende waarde is een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico conform artikel 8 van het Bevt niet vereist. Wel dient een beperkte verantwoording conform artikel 7 van het Bevt plaats te vinden. Deze is identiek aan de beperkte verantwoording voor het spoor en volgt hierna.

Beperkte verantwoording groepsrisico voor spoor en rijksweg A28

Volgens artikel 7 van de Bevt wordt in de toelichting bij een bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning, voor zover het gebied waarop

dat plan of die vergunning betrekking heeft binnen het invloedsgebied ligt van een weg, spoorweg of binnenwater waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, in elk geval ingegaan op:

- a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- b. voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Ad a.

Op de rampenbestrijding is het Regionaal Crisisplan Utrecht 2018-2020 van de Veiligheidsregio Utrecht van toepassing. Hierin staat hoe de crisisorganisatie bij een incident of crisis functioneert en zijn de crisisorganisatie en ook de verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden van de betrokken partijen beschreven. De locatie ligt hemelsbreed op circa 5 kilometer afstand van ziekenhuis Meander. Op hemelsbreed circa 2 kilometer bevindt zich een hulppost voor brandweer en ambulance aan de Hofslot 1. De brandweerkazerne aan de Kleine Koppel bevindt zich hemelsbreed op ongeveer 5,2 kilometer vanaf Laak 3. De hemelsbrede afstand geeft echter geen indicatie van de operationele slagkracht. De basisbrandweezorg is niet geënt op hemelsbrede afstand maar het plangebied is meegenomen in het repressief dekkingsplan van de Veiligheidsregio Utrecht (Veiligheidsheidszorg op Maat, 2016), waarin de prestaties zijn beschreven en waar nodig mitigerende maatregelen zijn getroffen bij overschrijding van opkomsttijden.

Ad b.

Alhoewel zich binnen woningen altijd verminderd zelfredzame personen bevinden kan ervan uitgegaan worden dat het merendeel van de aanwezigen bij Laak 3 ofwel zelfredzaam is ofwel dat er personen aanwezig zijn om hulp te verschaffen. Hierbij wordt met name aan jonge kinderen gedacht waarbij meestal een volwassene aanwezig is. De locatie ligt qua vluchtroutes niet ideaal, met de A28 en het spoor aan de ene kant en een gracht aan de andere kant. In tegenovergestelde richting van het spoor bevindt zich de grachtengordel in Vathorst welke een belemmering vormt voor het vluchten. Hierdoor zijn er in tegenovergestelde richting van het spoor vier vluchtwegen, en twee vluchtrichtingen parallel aan het spoor.

Conclusie voor het bouwplan

Het gebied van het bouwplan ligt binnen het invloedsgebied van de rijksweg A28 en het naastgelegen spoor. De geplande bebouwing ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied van het spoor.

Voor het plaatsgebonden risico zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van Laak 3. Voor het groepsrisico zal voor zowel het spoor als voor de snelweg nauwelijks sprake zijn van een verschil in personendichtheid met de huidige situatie. Op basis van het onderzoek voor het uitwerkingsplan Laak 3 is te concluderen dat in beide gevallen het groepsrisico beneden de 0,1 maal de oriënterende waarde blijft. Voor het groepsrisico is voor zowel het spoor als voor de snelweg een beperkte verantwoording vereist. Die is hiervoor gegeven. Op basis hiervan is te concluderen dat het aspect externe veiligheid geen belemmering oplevert voor het bouwplan.

De Veiligheidsregio Utrecht adviseert in het advies van 3 april 2020 de volgende vergunningvoorschriften op te nemen:

- (1) het voorzien in de mogelijkheid om haaks van de risicobronnen af te kunnen vluchten; voor een incident op de rijksweg geldt hierbij ontvluchting in noord-west-westelijke richting (Terschellingkade) en voor een incident op de spoorlijn geldt dit in noord-noord-oostelijke richting (Terschellingkade-Noord)

(2) het appartementengebouw moet zijn voorzien van een uitschakelbaar ventilatiesysteem zodat personen zich kunnen onttrekken van een toxische wolk en het gebouw kunnen gebruiken als schuilmogelijkheid.

Verder wordt geadviseerd om zorg te dragen door middel van adequate risicocommunicatie naar de toekomstige bewoners en/of gebruikers over de maatgevende scenario's van de risicobronnen en biedt handelingsperspectieven wanneer zich een dergelijk incident voordoet of dreigt te doen.

In de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing zijn de voor externe veiligheid relevante onderzoeken en rapporten bij het Uitwerkingsplan Laak 3 toegevoegd.

4.10 Duurzaamheid

Normen en beleid

In 2030 is Amersfoort een stad zonder CO₂ uitstoot. Deze ambitie van een Duurzame Stad vraagt een aanpak, die alle betrokken partijen verbindt en helpt deze ambities te realiseren. Een duurzaam project realiseren is de samenhang vinden op ruimtelijk, sociaal-cultureel, economisch en ecologisch vlak. De lange termijnopgaven, zoals klimaatbestendigheid, beheersing van de verkeersdruk en energieneutrale gebouwen moeten in zicht blijven.

Aandacht voor duurzaam en milieubewust bouwen in alle stadia van het ontwerp en bouwproces is belangrijk. Al op stedenbouwkundig niveau moeten hierbij keuzes worden gemaakt. Naast het gemeentelijk beleid moet bij de uitwerking van de plannen op bouwplanniveau tevens rekening worden gehouden met het landelijk beleid: het Klimaatakkoord. Hierin is vastgesteld dat in 2020 de nieuwbouw klimaatneutraal moet zijn. De energieprestatiecoëfficiënt (EPC) gaat naar "0". De eisen worden per in 2020 vervangen door de invoering van de eisen voor Bijna EnergieNeutrale Gebouwen (BENG). Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat de vergunningaanvragen vanaf 1 juli 2020 moeten voldoen aan de eisen voor BENG.

Duurzaamheid Vathorst Algemeen

Vanuit natuur, milieu en ecologie zijn doelstellingen geformuleerd voor het wonen, werken en recreëren in Vathorst. Milieuvriendelijk bouwen, beperken van energie en watergebruik, integraal waterbeheer, stimuleren van openbaar vervoer en beperken van automobilität zijn daarbij uitgangspunten. Omdat de wijk ruimte wil bieden aan een verscheidenheid aan leefvormen en behoeften, óók voor toekomstige generaties, is flexibiliteit het uitgangspunt; de wijk moet veranderingen in de tijd kunnen opnemen, technisch solide zijn en in beeld en gebruiksmogelijkheden blijven appelleren aan de behoeften. Flexibiliteit van de basis-structuur is één duurzaamheidsaspect en richt zich op de functionele duurzaamheid. Flexibel betekent hier dat woningen zonder grote (milieu)problemen kunnen worden aangepast, gesplitst of samengevoegd of zelfs van functie kunnen veranderen. Compact bouwen rond haltes, stations en centrumvoorzieningen draagt bij aan het beperken van de mobiliteit en leidt tot energiebesparing.

Economische en sociale duurzaamheid

Economische duurzaamheid richt zich op de fysieke en functionele levensduur van de wijk. Duurzaamheid in deze zin betekent het voorkomen van kapitaalvernietiging door slijtage en gebrek aan flexibele gebruiksmogelijkheden. Maar evenzeer moet gedacht worden aan de aanwezigheid van economische functies, gericht op het functioneren van de wijk. De mogelijkheid van hun ontwikkeling mag niet worden beperkt door de

ruimtelijke structuur en de (afwezigheid van) relaties en verbindingen. Vanuit het oogpunt van sociale duurzaamheid zijn aan de wijk gehechte bewoners nodig. De basis hiervoor is een aangename wijk, waar het woongenot wordt bepaald door de woning en de woonomgeving en door de voorzieningen en relaties. De verscheidenheid en menging van leefstijlen, de vele functionele mogelijkheden, het kunnen veranderen van woning binnen de wijk (wooncarrière), de vrije keuzes in individualiteit en collectiviteit zijn enkele van de aspecten die hiertoe bijdragen.

Energieprestatie en NO REGRET maatregelen

Vanaf 2020 moeten alle nieuwbouw gebouwen bijna energieneutraal gebouwd worden. De technieken om dat te realiseren zijn nu al ruimschoots aanwezig. Om energieneutraliteit in de bouw te versnellen en op deze manier CO₂ uitstoot te verminderen heeft de gemeente Amersfoort zgn. Groene Vergunningregeling ingevoerd. Hiermee wordt (deels) invulling gegeven aan de ambitie van de gemeenteraad om als stad in 2030 CO₂ neutraal te zijn. De omgevings aanvragen die 25% lager EPC dat de vigerende eis weten te realiseren krijgen versnelde behandeling. Tot 2020 hoeven de te realiseren woningen in Vathorst niet direct energieneutraal te zijn. De toegepaste maatregelen mogen echter niet belemmerend werken om op termijn energieneutraliteit te bereiken. Het is en blijft belangrijk om toekomstgericht te gaan bouwen, zodanig te bouwen dat duurzame aanpassingen snel en eenvoudig in een later stadium kunnen worden gerealiseerd. Deze maatregelen worden "No Regret maatregelen" genoemd.

Energievisie in Vathorst

Er zijn diverse mogelijkheden om aan de landelijke en gemeentelijke ambities op het gebied van energie te voldoen. Er zal daarom een keuze moeten worden gemaakt voor een energie-concept. Hierbij kan worden gekozen voor lokale of collectieve oplossingen. Voor elke nieuw te ontwikkelen locatie dient een energievisie gemaakt worden die per gebied, de bestaande kansen en kwaliteiten in kaart brengt. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van passieve zonne-energie door een optimale zongerichte verkaveling en ontwerp, bouwtechnische maatregelen (onder andere extra isolatie, toepassen van zonneboilers, geclusterd compact bouwen en warmteterugwinsystemen uit ventilatielucht). Er wordt gestreefd naar maximale energie inzet, afkomstig van duurzame bronnen (zon, warmte- en koude opslag, biomassa). In Vathorst wordt voor de energielevering in de verschillende plangebieden een energiemix van HR-ketels, warmtekrachtkoppeling en warmtepompen in combinatie met Warmte - en Koudeopslag toegepast. Laak 3 bevindt zich in de directe omgeving van de WKC, maar wordt daar niet op aangesloten. Het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst heeft daarover overleg gevoerd met Eneco, maar deze zien geen mogelijkheden om nieuwe aansluitingen op de WKC te realiseren.

Grondstoffen / afval

De inzet bij de planontwikkeling van Vathorst richt zich enerzijds op het beperken van het gebruik van grondstoffen. Dit betreft zowel de materiaaltoepassing bij de realisatie van de wijk (beton, zand, hardhout) als het gebruik van energie en water. Anderzijds wordt er naar gestreefd het milieu zo min mogelijk te belasten met afvalstoffen en met vervuiling van bodem, water en lucht. Voor uitlogende bouwmetalen (koper, lood en zink) voor zover deze worden toegepast op plaatsen die zijn blootgesteld aan weersinvloeden, geldt een toepassingsverbod. Daarnaast dient uit-sluitend FSC gecertificeerde hout of gemodificeerd hout zoals verhit vuren, o.a. Plato, of geacetyleerd hout Accoya te worden toegepast. Een integraal, op duurzaamheid gericht, afvalbeheer behelst een samenhang tussen de wijze van afvalinzameling en de daaruit voortvloeiende stedenbouwkundige maatregelen. Afvalinzameling in het plangebied gebeurt ondergronds.

Duurzaamheid in Laak 3

Bij de ontwikkeling van Laak 3 is hetgeen in de vorige paragrafen is geschreven over duurzaamheid het uitgangspunt. Amersfoort wil klimaat- en toekomstbestendige stad zijn, om de gevolgen van de klimaatverandering te kunnen opvangen. Binnen Laak 3 wordt dan ook voorzien in een waterbergingscapaciteit. Een tweede uitgangspunt is het beperken van verdroging. Hier wordt invulling aan gegeven door regenwater niet naar de rioolwaterzuivering af te voeren, maar waar mogelijk te infiltreren in de grond, dan wel waar nodig via natuurlijke voorzuivering te lozen op en te bergen in oppervlaktewater. De bestrating van het P+R-terrein, zal voorzien worden van doorlatende voegen (onderbrekingen), waardoor de afvoer van regenwater versneld wordt. Om de bestrating te beperken is waar mogelijk het aantal parkeerplaatsen beperkt. Zo wordt het P+R-terrein ook beschikbaar gesteld voor de direct nabij gelegen functies Gym XL en de kerk. Daarmee is sprake van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen.

Duurzaamheid in het bouwplan

Het aardgasloze energieconcept wordt gerealiseerd door het toepassen van een gesloten warmte- en koude systeem, die ook voor koeling van de woningen kan zorgen. In aanvulling daarop wordt het dakvlak benut voor het realiseren van zonnepanelen waarmee energie wordt opgewekt. Door de combinatie van deze twee elementen worden de woningen (nagenoeg) BENG opgeleverd.

Om het fietsgebruik te stimuleren is een gemeenschappelijke fietsenberging opgenomen in het plan. De positie van de fietsenberging is zo gekozen dat deze op de meest logische route ligt wanneer bewoners naar het station of het winkelcentrum gaan. Dit in tegenstelling voor de parkeerplaatsen, die juist aan de andere kant liggen. Op deze manier worden bewoners gestimuleerd eerder gebruik te maken van de fiets dan de auto. Ook is aan de sociale duurzaamheid gedacht, door het opnemen van een gemeenschappelijk dakterras / buitenruimte. Dit zorgt er voor dat bewoners elkaar kunnen ontmoeten en vermindert de kans op eenzaamheid.

4.11 Archeologie

Nieuwe ontwikkelingen kunnen archeologische waarden aantasten. In het kader van het bouwplan dienen dan ook de aanwezige of verwachte waarden te worden beschouwd. In de Monumentenwet 1988 is de bescherming van het archeologisch erfgoed geregeld, dit conform het Verdrag van Malta. Deze wet verplicht om bij het bouwplan rekening te houden met de in de bodem aanwezige, dan wel te verachten archeologische waarden.

Betekenis voor het bouwplan

Voor het plan is de Archeologische Beleidskaart Gemeente Amersfoort (vastgesteld 12 maart 2019) geraadpleegd. Het project ligt in gebied zonder archeologische onderzoeksplicht. Er is geen archeologisch onderzoek nodig.

Figuur: uitsnede archeologische waardenkaart Gemeente Amersfoort versie 2019



4.12 Water

Een watertoets is een essentieel onderdeel van ieder ruimtelijk plan. Hierbij wordt ingegaan op onder andere de beleidsuitgangspunten van het waterschap, de huidige en de toekomstige waterhuishouding in het plangebied. De planontwikkeling kan effecten hebben op de hoeveelheid verharding en het waterschap zal het plan beoordelen op de effecten.

Betekenis voor het project

Bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan Laak 3 heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap over de toename aan verhard oppervlak. Het totale plan voor Vathorst omvat voldoende gerealiseerd en te realiseren water om toename aan verhard oppervlakte op te vangen. Het voorliggende bouwplan voorziet niet in een vergroting van bouw mogelijkheden of verhardingsmogelijkheden. Een aanvullende compensatie is dan ook niet noodzakelijk. Ook vinden geen werkzaamheden aan watergangen plaats of wordt vervuild water afgevoerd op het oppervlaktewater. Hemelwater wordt via een gescheiden stelsel op het oppervlakte water geloosd. Omdat geen uitlopende metalen worden gebruikt brengt dit geen risico's met zich mee. Al met al zijn er geen gevolgen voor de waterhuishouding.

4.13 Vormvrije MER-beoordeling

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

Op het planvoornemen is de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkeling, D11.2 uit de D-lijst van het Besluit m.e.r., van toepassing.

D 11.2: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: • een oppervlakte van 100 hectare of meer; • een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of • een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het planvoornemen is een kleinschalige ontwikkeling waarbij de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. niet wordt overschreden. Voor het planvoornemen geldt daarom de vormvrije m.e.r.-beoordeling. In dit kader kan worden aangegeven dat de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling in voorgaande paragrafen reeds zijn onderzocht. Op basis hiervan mag worden aangenomen dat de toekomstige activiteiten in het

plangebied geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen hebben. Naar alle Europese criteria voor de afweging hieromtrent is gekeken. Het planvoornemen geeft dan ook geen aanleiding voor onderzoek in het kader van het Besluit m.e.r.

4.14 Conclusie

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

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

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

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Overleg

Op grond van de artikelen 6.18 Bor en 3.1.1 Bro wordt over een project overleg gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het project in het geding zijn. Volgens de nota van toelichting bij artikel 3.1.1. van het Bro (blz. 54; Stb. 2008, 145) kan het overleg beperkt te blijven tot die overheidsinstanties waarmee overleg werkelijk noodzakelijk is om te voorkomen dat de taak of verantwoordelijkheid van het andere overheidsorgaan ontoelaatbaar wordt beperkt, of dat het door dat orgaan te behartigen belang aantoonbaar wordt geschaad.

Deze ruimtelijke onderbouwing is op 20 maart 2020 voor overleg toegestuurd aan de provincie Utrecht, de Veiligheidsregio Utrecht, het Waterschap Vallei en Veluwe, de Regionale Uitvoeringsdienst en ProRail.

Er zijn reacties ontvangen van ProRail (24 maart 2020), de provincie Utrecht (25 maart 2020), de Veiligheidsregio Utrecht (3 april 2020), het Waterschap Vallei en Veluwe (15 april 2020) en de Regionale Uitvoeringsdienst (22 april 2020).

ProRail geeft aan dat het plan geen aanleiding geeft voor het maken van opmerkingen. De provincie geeft aan dat het ontwerpbesluit geen aanleiding geeft tot het plaatsen van opmerkingen in het kader van het provinciaal belang, zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) en geborgd in de bijbehorende Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (herijking 2016).

De Veiligheidsregio Utrecht kan instemmen met de conclusie in hoofdstuk 4.9 er geen sprake is van een significante toename van het groepsrisico maar dat enkel de dag-nacht verhouding zal afwijken ten opzichte van het huidige uitwerkingsplan. Men vindt het dan ook aannemelijk dat het groepsrisico geen overschrijding van 10% van de oriënterende waarde zal bereiken. Daarmee volstaat een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Over de verantwoording van het groepsrisico heeft de Veiligheidsregio nog opmerkingen. In hoofdstuk 4.9.3 van de ruimtelijke onderbouwing wordt ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de weg of het spoor. Hier wordt echter verwezen naar het Regionaal Crisisplan (RCP) 2014 – 2017 van de VRU. Deze is echter niet meer actueel. Het huidige RCP heeft een looptijd van 2018 tot 2020.

De tekst van de ruimtelijke onderbouwing is op dit onderdeel aangepast.

De Veiligheidsregio stelt verder vast dat in de verantwoording wordt gesproken over een hemelsbrede ligging van steunposten en brandweerkazernes. Dit is echter niet op operationele slagkracht gebaseerd. Geadviseerd wordt deze passage aan te passen en als volgt te wijzigen: de basisbrandweezorg is niet geënt op hemelsbrede afstand maar het plangebied is meegenomen in het repressief dekkingsplan van de Veiligheidsregio Utrecht (Veiligheidszorg op Maat, 2016) waarin de prestaties zijn beschreven en waar nodig mitigerende maatregelen zijn getroffen bij overschrijding van opkomsttijden. De tekst van de ruimtelijke onderbouwing is op dit onderdeel aangepast.

Tenslotte adviseert de Veiligheidsregio om een aantal voorschriften aan de vergunning te verbinden ten aanzien van het voorzien in de mogelijkheid om haaks van de risicobronnen af te kunnen vluchten en het voorzien van het woongebouw van een uitschakelbaar ventilatiesysteem zodat personen zich kunnen onttrekken van een toxische wolk en het gebouw kunnen gebruiken als schuilmogelijkheid. Deze voorschriften zullen aan de vergunning worden verbonden.

Het Waterschap Vallei en Veluwe maakt uit de ruimtelijke onderbouwing op dat in de planvorming voor Laak 3 extra waterberging wordt gerealiseerd terwijl men in de veronderstelling verkeerde dat dit reeds in het bestaande watersysteem van Vathorst was voorzien.

De veronderstelling van het Waterschap is correct. In de waterbalans van Vathorst is inderdaad rekening gehouden met de ontwikkeling van Laak 3 en dus ook van Laak 3.8. De voorliggende ontwikkeling voorziet niet in een vergroting van bouw mogelijkheden of verhardingsmogelijkheden ten opzichte van de plannen van Laak 3, zoals die in 2016 aan het Waterschap zijn voorgelegd en waarmee toen ook door het schap is ingestemd. Een aanvullende watercompensatie is daarom ook niet noodzakelijk.

De Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) stelt vast dat het thema 'bodem' geen belemmeringen oplevert voor het uitvoeren van de bouwwerkzaamheden. Er wordt verder vastgesteld dat in de bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing een flora- en faunaonderzoek ontbreekt. Geadviseerd wordt om een quickscan uit te voeren.

In 2015 is in opdracht van het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst door Bureau Viridis te Culemborg onderzoek gedaan naar het voorkomen in deelgebied Laak 3 van strikt beschermde plant- en diersoorten door middel van een verkennend natuurwaardenonderzoek (Quickscan Flora- en faunawet Laak 3 Vathorst d.d.20 mei 2015). In het onderzoek is vastgesteld, dat in het gebied van het bouwplan geen geschikte verblijfplaatsen van strikt beschermde planten of dieren zijn vastgesteld of zijn te verwachten. Het bouwplan betreft uitsluitend een functiewijziging van een bestaand perceel, waar nu al op gebouwd mag worden. Er is op dit moment geen bebouwing of begroeiing aanwezig. Door de gemeentelijke ecooloog is vastgesteld dat ook onder de huidige omstandigheden de grond niet geschikt is voor beschermde planten of dieren. De kans dat zich daar beschermde planten of planten vestigen is dermate klein dat een actualisering van het eerdere onderzoek niet nodig is. Dat neemt niet weg dat te allen tijde de wettelijke zorgplicht geldt. Tijdens de werkzaamheden zal daar ook aandacht voor zijn.

De RUD geeft verder aan dat in het bij de ruimtelijke onderbouwing behorende externe veiligheidsrapport is uitgegaan van maximaal 120 woningen in het gebied. Nu een bedrijfsfunctie wordt omgezet naar wonen zal het aantal van 120 waarschijnlijk overschreden worden. Daarom wordt aanbevolen om na te gaan of het totaal aantal woningen waar het eerdere onderzoek op gebaseerd is nog realistisch is.

Het externe veiligheidsaspect is verwerkt in deze ruimtelijke onderbouwing. Het uitgangspunt was dat er weinig verschil zal zijn in personendichtheid met de huidige bestemde situatie. Dat gegeven in samenhang met het lage berekende groepsrisico voor de ontwikkelingen in het uitwerkingsplan Laak 3, maakt dat een nader onderzoek voor de voorliggende ontwikkeling niet nodig is. Dat is wel het geval voor de ontwikkeling van woningbouw in het gebied Podium. De externe veiligheidsaspecten van die ontwikkeling komen aan de orde bij de ruimtelijke besluiten die voor dat gebied worden genomen.

De RUD wijst op de aanwezigheid in de buurt van de warmtekrachtcentrale (WKC) en geeft aan dat in de ruimtelijke onderbouwing geen aandacht is aan de akoestische gevolgen van deze centrale voor de woningen in deelgebied Laak 3.8.

De woningen in deelgebied Laak 3.8 zijn voorzien op ruim 200 meter van de WKC. Op kortere afstand dan 200 meter zijn al woningen aanwezig en zijn woningen als zodanig bestemd. Deze woningen zijn maatgevend voor de WKC. Bij de besluiten over het bouwen van deze woningen is vastgesteld dat de aanwezigheid van de centrale geen belemmeringen oplevert voor de woonfunctie. Daarmee kan worden vastgesteld dat het voorliggende plan geen onevenredige geluidhinder ondervindt van de centrale. Verder is in het verleden akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsproductie in de omgeving van de WKC. Daaruit bleek dat op 50 meter van de WKC wordt voldaan aan de geluidsnormen van het Activiteitenbesluit. Daarmee heeft deze centrale geen nadelige gevolgen voor de te bouwen woningen in Laak 3.8. Binnen 50 meter uitsluitend bedrijfsbestemmingen en de sporthal. Die zijn niet geluidgevoelig.

De RUD adviseert om onderzoek te doen naar de ligging van geurcontour van omliggende bedrijven en veehouderijen.

De geurcontour uit het bestemmingsplan voor Vathorst ligt niet over het gebied van Laak 3.8. Dat is in GIS goed zichtbaar. Op basis van meer actuele gegevens van de provincie Utrecht (geurbelastingkaart provincie Utrecht) is geen contour meer aanwezig en ook uit de relevante gegevens van de provincie Gelderland is niet meer op te maken dat de omgeving van het projectgebied wordt belast met geurhinder van bedrijven of veehouderijen. Het is daarom niet nodig nader onderzoek te doen naar geurhinder.

De RUD stelt ten slotte vast dat niet nader onderzocht of onderbouwd is of er met de geplande woningbouw sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit of dat de voorgenomen ontwikkeling een in niet betekende bijdrage heeft aan de luchtverontreiniging (NIBM).

Volgens de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt rondom het gebied van Laak 3.8 ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Daarmee is de woningbouw voor het aspect luchtkwaliteit geen belemmering. Een nadere onderzoek is niet nodig.

5.2.2 Terinzagelegging

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft samen met de ontwerp-omgevingsvergunning, de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad en het ontwerp-besluit tot vaststelling van hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder vanaf 4 juni tot en met 15 juli 2020 voor een ieder voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Dit is voorgeschreven in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Algemene wet bestuursrecht.

Er zijn gedurende deze termijn geen zienswijzen ingediend.



Gemeente Amersfoort
Sector Stedelijke ontwikkeling en
Beheer
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Postadres
Postbus 4000
3800 EA Amersfoort

Bezoekadres
Stadhuisplein 1
3811 LM Amersfoort

t 14 033
i www.amersfoort.nl