

Laak 3 Vathorst

Goede Ruimtelijke Onderbouwing

gemeente : Amersfoort
opdrachtgever : Ontwikkelingsbedrijf Vathorst Beheer BV
projectnummer : 1274
versie : 7
datum : 8 oktober 2024

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Ligging en begrenzing.....	2
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4	Leeswijzer	8
2	De projecten	9
2.1	Algemeen	9
2.2	Laak 3.9 – woningbouw	10
2.3	Laak 3.5b - Uitbreiding GymXL.....	15
2.4	Sloepverhuur Vathorst	17
2.5	Laak 3.1 - Gemengd programma.....	21
2.6	Laak 3.1 - Fietsenstalling	24
2.7	Samenvattende tabel	27
3	Beleid	28
3.1	Inleiding.....	28
3.2	Rijksbeleid.....	28
3.3	Provinciaal beleid	30
3.4	Gemeentelijk beleid	35
4	Milieu- en omgevingsfactoren	40
4.1	Inleiding.....	40
4.2	Bodem.....	40
4.3	Water.....	40
4.4	Archeologie	41
4.5	Ecologie	42
4.6	Verkeer en parkeren	43
4.7	Geluid.....	48
4.8	Bedrijven en milieuzonering.....	49
4.9	Externe veiligheid.....	52
4.10	Luchtkwaliteit.....	55
4.11	Geurhinder	56
4.12	Niet gesprongen explosieven.....	57
4.13	Trillingshinder.....	57
4.14	Duurzaamheid	58
4.15	Vormvrije m.e.r.-beoordeling.....	63
5	Uitvoerbaarheid.....	65
5.1	Financiële uitvoerbaarheid.....	65
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	65

Bijlagen (separaat)

- 1 Watertoets Sloepverhuur
- 2 Vleermuisonderzoek Laak 3.9
- 3 Stikstofdepositieonderzoek
- 4 Akoestisch onderzoek Laak 3.9
- 5 Quicksan Externe veiligheid
- 6 Verkeersonderzoek
- 7 Stedenbouwkundige uitgangspunten Laak 3.1
- 8 Schetsontwerp Sloepverhuur Vathorst
- 9 Aanmeldnotitie vormvrije mer beoordeling
- 10 Plancontour Laak 3.1
- 11 Advisering VRU d.d. 10-01-2024, 21-02-2024 & 26-03-2024

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ontwikkelingsbedrijf Vathorst (OBV) werkt aan de ontwikkeling van het gebied Laak 3 te Vathorst (Amersfoort). De gemeenteraad van Amersfoort heeft voor dit gebied in 2016 het 'Uitwerkingsplan de Laak 3 Vathorst' vastgesteld, in 2017 het bestemmingsplan 'Veegplan B' en nadien nog het bestemmingsplan 'Podium'. Er zijn in het gebied enkele ontwikkelingen voorzien die afwijken van wat is toegestaan op basis van deze plannen. Concreet gaat het om woningbouw op Laak 3.9, een sportvoorziening (uitbreiding van GymXL) op Laak 3.5b, de ontwikkeling van een sloepverhuurlocatie, de verruiming van het werkprogramma op Laak 3.1 en een nieuwe fietsenstalling bij het station Vathorst.

Deze ontwikkelingen passen niet binnen de regels uit het uitwerkingsplan. In paragraaf 1.3 is nader ingegaan op de strijdigheden per ontwikkeling. Om de functiewijzigingen planologisch mogelijk te maken wordt afgeweken van het uitwerkingsplan. Er dient in dit kader gemotiveerd te worden waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Deze rapportage geeft de benodigde ruimtelijke onderbouwing die hierbij nodig is per ontwikkeling.

Procedure

De aanvraag is ingediend vóór 1 januari 2024, wat betekent dat deze onder het overgangsrecht valt en onder de regels van de Wabo en Wro de procedure doorloopt. Om af te wijken van het vastgestelde uitwerkingsplan wordt gebruik gemaakt van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de zogenaamde Wabo afwijkingsprocedure voor de omgevingsvergunning strijdig gebruik. Daarna zal voor elk project nog een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig zijn (eigen procedure)

1.2 Ligging en begrenzing

De ontwikkellocaties zijn gelegen in Amersfoortse stadsdeel Vathorst. De ligging van elke locatie is aangeduid in afbeelding 1 op de volgende bladzijde. In hoofdstuk 2 is nader ingegaan op de bestaande en toekomstige situatie per locatie.



afbeelding 1: luchtfoto met de ontwikkellocaties aangeduid

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor de projectlocaties gelden verschillende bestemmingsplannen, te weten:

- Bestemmingsplan 'Hooglanderveen en Vathorst' (vastgesteld 25 juni 2013)
- 'Uitwerkingsplan de Laak 3 Vathorst' (vastgesteld 6 september 2016)
- 'Bestemmingsplan 'Veegplan B' (vastgesteld 26 september 2017)
- Bestemmingsplan 'Podium' (vastgesteld 20 april 2021).

Het verschilt per locatie welk bestemmingsplan er geldt. Hieronder is dit per ontwikkellocatie beschreven en is beknopt ingegaan op de strijdigheid met de vigerende bestemmingsplannen.

1.3.1 Laak 3.9 - woningbouw

Op Laak 3.9 is een woonprogramma beoogd van 27 appartementen met in de plint een commerciële functie van circa 165 m² bvo (zie de toelichting van het bouwplan in paragraaf 2.2). Voor de locatie gelden de volgende bestemmingsplannen:

'Uitwerkingsplan de Laak 3 Vathorst'

Binnen het uitwerkingsplan heeft de locatie de bestemming 'Gemengd-1' (zie afbeelding 5) en een klein hoekje 'Groen'. De voor 'Gemengd-1' aangewezen gronden zijn bestemd voor kleinschalige bedrijven en werkplaatsen, maatschappelijke voorzieningen en bij de bestemming behorende voorzieningen, zoals erven, groen, voorzieningen voor de waterhuishouding, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, kleinschalige infrastructurele voorzieningen en laad- en losvoorzieningen.

Het hele bestemmingsvlak mag worden bebouwd. De maximaal toegestane bouwhoogte bedraagt 15 m. De gezamenlijke bruto vloeroppervlakte van kleinschalige bedrijven en werkplaatsen mag binnen de bestemming 'Gemengd-1' niet meer bedragen dan 4.500 m². De huidige invulling gaat uit van circa 2.400 m² bruto vloeroppervlakte.

De beoogde functie (wonen) is niet toegestaan in de huidige bestemming. Ook overschrijdt het bouwplan aan de noordzijde voor een klein deel de grens van de bestemming 'Gemengd-1' (de

balkons vallen voor circa 5 m² in de bestemming 'Groen'). Daarbij wordt de bebouwing maximaal 16,5 meter hoog, hetgeen middels een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is toegestaan (art. 18.1 lid c.: 10% van 15 meter). Er dient zodoende afgeweken te worden van de bouw- en gebruiksregels.

'Bestemmingsplan Veegplan B'

In het veegplan is de locatie bestemd met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4'. Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm en met een oppervlakte groter dan 10.000 m² is eerst archeologisch onderzoek nodig voordat mag worden gebouwd. De voorgenomen ontwikkeling heeft een oppervlakte van ongeveer 1.550 m² en blijft zodoende ruim onder de 10.000 m². Er is geen archeologisch onderzoek nodig.



afbeelding 2: locatie woningbouw Laak 3.9 geprojecteerd op ruimtelijkeplannen.nl (rode lijn is projectie)

1.3.2 Laak 3.5b – Sportvoorziening (uitbreiding GymXL)

De bestaande sporthal GymXL op plot Laak 3.5 dient uitgebreid te worden aan de noordzijde. Het beoogde bouwplan omvat 1.539 m² bvo vloeroppervlakte en een bouwhoogte van 15,8 m. Voor deze locatie geldt het 'Uitwerkingsplan de Laak 3 Vathorst' (vastgesteld 6 september 2016) in combinatie met het 'Bestemmingsplan Veegplan B'.

'Uitwerkingsplan de Laak 3 Vathorst'

Ter hoogte van de uitbreiding gelden twee bestemmingen, te weten een smalle strook met de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' en de bestemming 'Bedrijf-2'. Binnen 'Bedrijf-2' zijn kleinschalige bedrijven en werkplaatsen toegestaan. Ook zijn bij de bestemming behorende voorzieningen, zoals erven, groen, voorzieningen voor de waterhuishouding, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, kleinschalige infrastructurele voorzieningen en laad- en losvoorzieningen toegestaan. Gebouwen moeten in het bouwvlak worden gebouwd. Er ligt een bouwvlak op het grootste deel van het bestemmingsvlak. De maximaal toegestane bouwhoogte bedraagt 15 m.

Binnen 'Verkeer – Verblijfsgebied' zijn ontsluitingswegen, verblijfsgebied, voet- en fietspaden en parkeervoorzieningen toegestaan, met overige voorzieningen zoals bermen en taluds, in- en uitritten en nutsvoorzieningen. Er zijn alleen niet voor bewoning bestemde gebouwen toegestaan tot 50 m³ en 2,5m hoog en andere bouwwerken ten dienste van de bestemming.

Binnen beide bestemmingen is de beoogde ontwikkeling niet mogelijk. De bouwhoogte is alleen toegestaan na toepassing van een binnenplanse afwijking (art. 18.1 lid c.: 10% van 15 meter).

'Bestemmingsplan Veegplan B'

In het veegplan is de locatie bestemd met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm en met een oppervlakte groter dan 500 m² is eerst archeologisch onderzoek nodig voordat mag worden gebouwd. De oppervlakte van de voorgenomen ontwikkeling is groter dan 500 m². In paragraaf 4.4 is nader ingegaan op het aspect archeologie.



afbeelding 3: locatie uitbreiding GymXL geprojecteerd op ruimtelijkeplannen.nl (rode lijn is projectie)

1.3.3 Sloepverhuur Vathorst

Sloepverhuur Vathorst is nu gesitueerd aan de Durgerdamhaven. Voor de verdere groei en professionalisering van dit bedrijf is een nieuwe locatie aan de Terschellingkade beoogd. Het plan is om hier een paviljoen te realiseren met een aanlegsteiger. Het paviljoen biedt gelegenheid aan sanitair, wacht- en instructieruimte, onderhoudswerkzaamheden en kleinschalige ondergeschikte horeca. Dit paviljoen omvat maximaal 300 m² bvo vloeroppervlakte en kent een bouwhoogte van 6 meter (gezien vanaf gemiddeld waterpeil). Voor de nieuwe locatie van Sloepverhuur Vathorst geldt het bestemmingsplan 'Hooglanderveen en Vathorst' in combinatie met het 'Bestemmingsplan Veegplan B'.

'Hooglanderveen en Vathorst'

De gronden hebben de bestemming 'Water'. De bestemming staat de aanleg van aanlegsteigers, bootinlaatplaatsen en kadetrappen toe. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 5 m. Er zijn echter geen gebouwen toegestaan. Het paviljoen is zodoende niet toegestaan.

'Bestemmingsplan Veegplan B'

In het veegplan zijn de gronden bestemd met de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde – Archeologie 3'. Wanneer in het geval van een ontwikkeling - in het gebied behorende bij deze ontwikkeling - twee of meer categorieën gelden, dan is de hoogste verwachtingswaarde van toepassing op het gehele bij de ontwikkeling behorende gebied. In dit geval is dat 'Waarde – Archeologie 2'. Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm en met een oppervlakte

groter dan 100 m2 is eerst archeologisch onderzoek nodig voordat mag worden gebouwd. In paragraaf 4.4 is nader ingegaan op het aspect archeologie.



afbeelding 4: locatie Sloepverhuur Vathorst geprojecteerd op ruimtelijkeplannen.nl (rode lijn is projectie)

1.3.4 Laak 3.1 - Gemengd programma

Voor deze smalle strook langs het spoor is een gemengd programma voorzien van maximaal circa 4.000 m2 aan commerciële voorzieningen, zoals bedrijven, persoonlijke dienstverlening, kleinschalige werkplaatsen, sport/fitness, maatschappelijke voorzieningen en stationsvoorzieningen. De stationsvoorzieningen zijn maximaal 1.000 m2. Aanvullend aan het programma wordt bij de functies behorende ondergeschikte detailhandel gewenst. De nieuwe bebouwing zal direct aansluiten op de nieuwe fietsenstalling. Voor de gronden gelden de bestemmingsplannen 'Podium', 'Veegplan B' en 'Uitwerkingsplan de Laak 3 Vathorst'.

'Uitwerkingsplan de Laak 3 Vathorst'.

De gronden hebben hier de bestemming 'Gemengd – 2'. Hier zijn stationsvoorzieningen toegestaan en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals erven, groen, voorzieningen voor de waterhuishouding, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, kleinschalige infrastructuurele voorzieningen en laad- en losvoorzieningen. Stationsvoorzieningen (artikel 1.71 van het uitwerkingsplan) zijn 'gebouwen en overige gebouwde voorzieningen ten behoeve van het reizigersverkeer per rail, zoals wacht- en dienstruimten, stationsgebouwen, fietsenstallingen, restauratie, kiosken en ruimten voor flexibele vergader- en werkplekken'. De gezamenlijke brutovloeroppervlakte van stationsvoorzieningen binnen de bestemming 'Gemengd -2' mag niet meer bedragen dan 1.000 m2. De bouwhoogte is gemaximaliseerd op 12 meter.

Het beoogde gemengde programma is breder dan wat onder de definitie van stationsvoorzieningen wordt verstaan. Het totale programma voorziet eveneens in een grotere oppervlakte dan 1.000 m2. De nieuwe bebouwing blijft wel binnen de maximale bouwhoogte van 12 meter, op een hoogteaccent van maximaal 15 meter op de kop van de Wetering na. Zie verdere toelichting in paragraaf 2.5.

Er zijn in het Uitwerkingsplan twee gebiedsaanduidingen opgenomen ter hoogte van Laak 3.1, te weten 'veiligheidszone – munitie' en 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen'. In deze ruimtelijke onderbouwing is op deze onderwerpen ingegaan in de paragrafen 4.12 (munitie) en 4.9 (vervoer gevaarlijke stoffen).

Podium

De gronden hebben hier de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. In de bestemming zijn parkeervoorzieningen toegestaan. De bouwregels bieden ruimte aan niet-voor-bewoning bestemde gebouwen, tot maximaal 50 m³ en met een maximale bouwhoogte van 3,5m. De nieuwe bedrijfsbebouwing is hier niet toegestaan qua gebruik en qua bouwmogelijkheden.

Veegplan B

Voor de locatie geldt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm en met een oppervlakte groter dan 500 m² is eerst archeologisch onderzoek nodig voordat mag worden gebouwd. De oppervlakte van de voorgenomen ontwikkeling is groter dan 500 m². In paragraaf 4.4 is nader ingegaan op het aspect archeologie.



afbeelding 5: weergave projectlocatie Laak 3.1 bouwplot en fietsenstalling (met rood aangeduid) en de schetstekening van de toekomstige situatie met blauwe lijnen, geprojecteerd op www.ruimtelijkeplannen.nl

1.3.5 Laak 3.1 - Fietsenstalling

Het voornemen is om op het zuidelijk deel van Laak 3.1 een gebouwde fietsenstalling te realiseren met ondersteunende (commerciële) voorziening. De nieuwe stalling wordt over de Boulevard heen gebouwd en zal een uiteindelijke bouwhoogte hebben van maximaal 12 meter. Afhankelijk van het aantal te stallen fietsen bedraagt de oppervlakte maximaal 1.750 m² bvo. Dit oppervlakte is verdeeld over 2 bouwlagen. Voor de gronden waar de fietsenstalling is voorzien, gelden de bestemmingsplannen 'Podium', 'Veegplan B' en 'Hooglanderveen en Vathorst'.

Hieronder is per bestemmingsplan ingegaan op de regels die van toepassing zijn.

Podium

De gronden hebben hier de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. In de bestemming zijn parkeervoorzieningen toegestaan. De bouwregels bieden ruimte aan niet-voor-bewoning bestemde

gebouwen, zoals fietsenstallingen, tot maximaal 50 m³ en met een maximale bouwhoogte van 3,5m. De fietsenstalling wordt groter en wijkt daarom af van de bouwregels uit het bestemmingsplan 'Podium'.

Veegplan B

Voor de locatie geldt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Bij bodemingrepen dieper dan 30 cm en met een oppervlakte groter dan 500 m² is eerst archeologisch onderzoek nodig voordat mag worden gebouwd. Het grootste deel van de nieuwe fietsenstalling komt over de boulevard heen. Hier wordt geen grond geroerd. De oppervlakte van het deel er naast is kleiner 500 m². Er is geen archeologisch onderzoek nodig.

Hooglanderveen en Vathorst

De gronden hebben hier de bestemming 'Verkeer – Spoorverkeer'. In de bestemming zijn parkeervoorzieningen toegestaan. Gebouwen voor spoorwegdoeleinden mogen niet meer dan 50 m² en 3 m hoog worden en gebouwen voor nutsvoorzieningen niet meer dan 15 m² en 4 m hoog. De nieuwe fietsenstalling wordt groter dan deze oppervlaktes. Zodoende dient afgeweken te worden van de bouwregels voor de bouw van de fietsenstalling.



afbeelding 6: locatie Laak 3.1 bouwplot en nieuwe fietsenstalling geprojecteerd op ruimtelijkeplannen.nl (locatie met rood geduid)

1.4 Leeswijzer

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt onder meer ingegaan op de onderstaande aspecten:

- In hoofdstuk 2: De projecten
- In hoofdstuk 3: Beleid
- In hoofdstuk 4: Milieu- en omgevingsfactoren
- In hoofdstuk 5: Uitvoerbaarheid

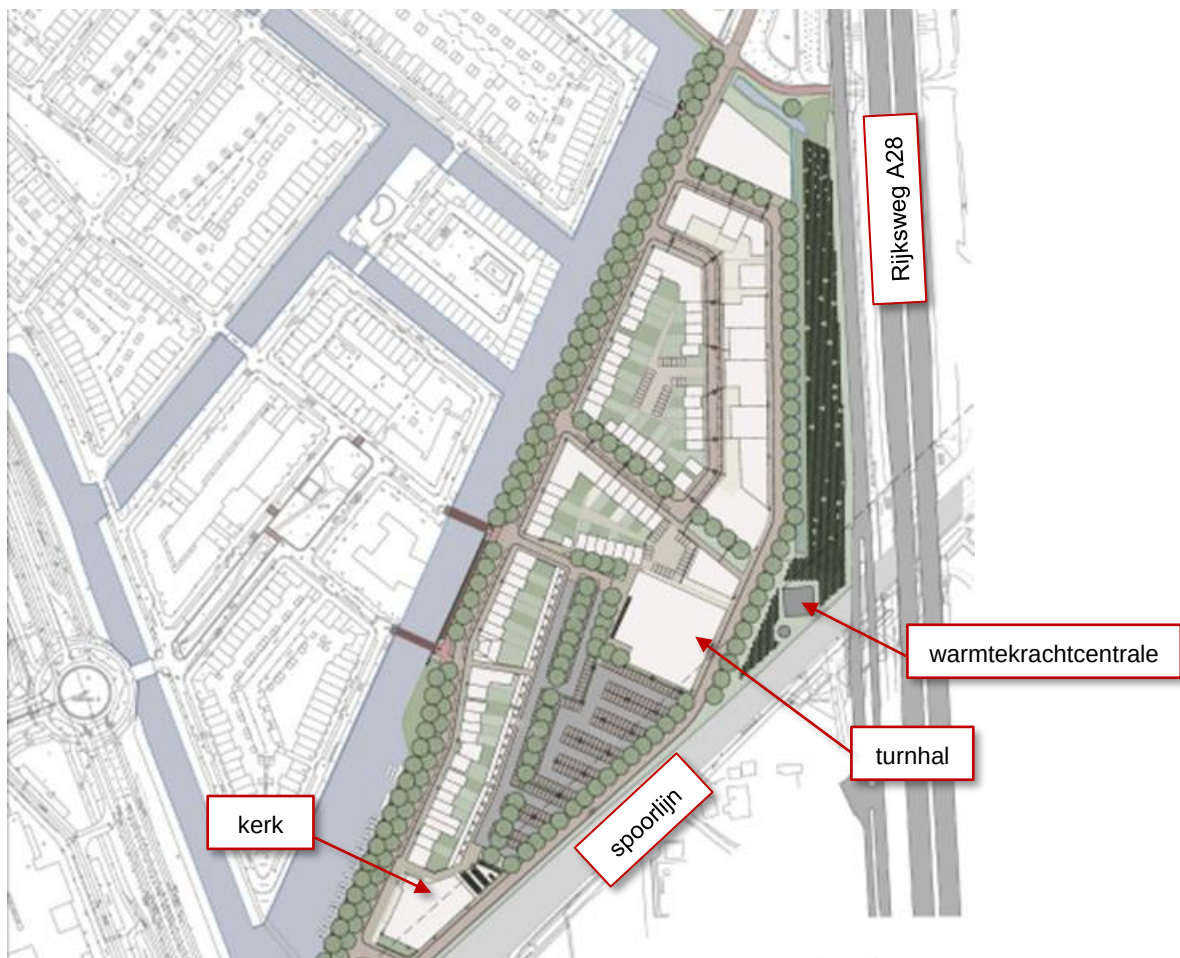
2 De projecten

In dit hoofdstuk is ingegaan op de huidige en toekomstige situatie per projectlocatie.

2.1 Algemeen

Stadsdeel Vathorst in Amersfoort is opgebouwd uit diverse wijken. De wijk de Laak is een moderne grachtenstad, gelegen in het noorden van Vathorst. Laak 3 is het meest oostelijk gelegen deelgebied. Dit deelgebied ligt direct ten noorden van NS-station Vathorst en wordt begrensd door de spoorlijn Amersfoort-Zwolle, de A28 (Verbindingsweg) en de bestaande woonbebouwing in de Laak (deelgebied Laak 1). De lange zijde van Laak 3 wordt begrensd door een brede stadsgracht en de achterliggende woonbebouwing. De beide korte zijden worden begrensd door de elkaar snijdende snelweg A28 en de spoorlijn richting Zwolle.

In Laak 3 zijn de afgelopen jaren een turnhal (2016), een kerk (2017) en diverse grondgebonden woningen, appartementen en bedrijfsgebouwen (2021-2023) gerealiseerd.



afbeelding 7: Stedenbouwkundig plan Laak 3 (2017, West8, proefverkaveling)

2.1.1 *Stedenbouwkundige opzet Laak 3*

Het deelplan Laak 3 is overwegend georiënteerd op de brede stadsgracht. Langs deze gracht is niet alleen de kerk gesitueerd, maar zijn recent ook woningen en appartementen gerealiseerd. De stedenbouwkundige opzet voorziet in een grote variatie aan gebouwen langs deze gracht. De bestaande gebouwen zijn in de stijl van een Hollandse waterstad gerealiseerd. De grondgebonden woningen en appartementen verwijzen daarmee naar herenhuizen, pakhuizen of bijvoorbeeld fabrieken. Waar deze gebouwen vroeger vaak afhankelijk waren van de situering aan het water, zijn deze locaties afgelopen eeuwen verworpen tot gewilde woonlocaties.

Deze diversiteit in uitstraling uit zich in architectuur en grootte (korrel). Langs de gracht zelf zijn grotere woningen, pakhuizen, herenhuizen en fabrieken, gerealiseerd. Hier wonen bewoners in statigheid. Gelijk als bij veel oud Hollandse watersteden bieden zij- en achterstraten ruimte aan werkplaatsen, industrie en meer ingetogen woningen.

Niet alleen in vormgeving sluit Laak 3 aan bij een Hollandse waterstad, ook in het programma is aansluiting gezocht. Zo worden in Laak 3 woonfuncties met werkfuncties en voorzieningen gemengd. Door deze menging ontstaat een levendige buurt, zowel overdags als in de avond. De ligging direct nabij de afrit Vathorst (A28), het station en het voorzieningencentrum biedt een goed uitgangspunt voor dit gecombineerde woon-werkmilieu.

Langs de gracht loopt de Terschellingkade/Oeverweg. Deze fietsstraat maakt onderdeel uit van de doorfietsroute Amersfoort – Nijkerk. Vanwege mogelijk sluipverkeer biedt Laak 3 geen doorgaande routes voor gemotoriseerd verkeer. Uitzondering hierop in de busroute Nijkerk-Amersfoort Vathorst. Deze busroute gaat via een busluis over de Texelstraat Noord en Zuid.

In de opzet van de wijk worden zo veel mogelijk woningen ontsloten richting de Boulevard. Andere functies, zoals een deel van GymXL, het P+R terrein en een overwegend deel van de bedrijfsunits in Laak 3 zijn ontsloten richting de Verbindingsweg.

2.2 Laak 3.9 – woningbouw

2.2.1 *Huidige situatie*

De meest noordelijke bouwlocatie van Laak 3 is Laak 3.9. Deze gronden zijn in het verleden bouwrijp gemaakt en wachten op ontwikkeling. Aan de zuidzijde grenst de locatie aan de Texelstraat-Noord, aan de westzijde aan de Terschellingkade/Oeverweg. Ten noorden en oosten ligt een brede groenstrook met een sloot, deze sloot verbindt de Laak met het Overbosch/Hoevelakerveen.



afbeelding 8: luchtfoto huidige situatie Laak 3.9 (bron: pdok.nl luchtfoto 2022)



afbeelding 9: aanzicht Laak 3.9 (bron: google streetview 2022)

2.2.2 Toekomstige situatie

Het voornemen is op de locatie een gebouw te realiseren met woningen en commerciële voorziening in de plint. In het totaal voorziet de ontwikkeling in 27 appartementen. Hiervan zijn er circa 13 groter dan 50 m² en 14 kleiner dan 50 m² bvo. Van de 27 woningen worden minimaal 14 als sociale koop aangeboden (52%). Passend binnen de opzet van de wijk is op de begane grond ruimte gereserveerd voor een werkfunctie. Hier zijn twee commerciële voorzieningen beoogd. De eerste ruimte betreft circa 100 m², de tweede circa 65m². Samen wordt voorzien in maximaal 165 m² bvo. Daarnaast komen er enkele collectieve ruimtes zoals een gezamenlijke huiskamer en een fietsenberging.

De commerciële ruimten kunnen ingevuld worden met kleinschalige bedrijvigheid. Het vigerende uitwerkingsplan staat deze functie reeds toe. Aanvullend daaraan is een invulling met maatschappelijke functies, persoonlijke en commerciële dienstverlening gewenst. Deze laatste vorm van dienstverlening is enkel toegestaan in de ruimte van 100 m². Dit maakt het mogelijk dat zich hier bijvoorbeeld een nagelstudio, kapper of huiswerkinstituut vestigen.

Laak 3.9 ligt aan de rand van de wijk Vathorst en vormt daarmee een entree. Als markering van deze plek is een bijzonder vormgegeven gebouw beoogd met een geactiveerde plint (functie op begane grond). Passend binnen de stedenbouwkundige opzet van Laak 3 is de vormgeving geïnspireerd op die van een voormalig pakhuis. De bijzondere vormgeving wordt gerealiseerd met onder andere grotere overhangende balkons, een diversiteit aan woningplattengronden (waaronder maisonnettes) en bijvoorbeeld de aanplant van een boom boven op de tweede verdieping.

De bouwhoogte valt met maximaal 16,5 meter binnen de afwijkmogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan. Het gebouw valt binnen het huidige bouwvlak en is ook qua het aantal meter bruto vloeroppervlakte passend binnen het vigerende bestemmingsplan. De balkons aan de noordzijde komen echter voor een klein deel (circa 5 m²) over het bestemmingsvlak heen.

In een grote gemeenschappelijke ruimte op de begane grond vinden bewoners collectieve voorzieningen, een moment om elkaar te ontmoeten of ruimte voor het vieren van een verjaardag. Vanuit deze gemeenschappelijke ruimte kan de collectieve fietsenstalling en de collectieve tuin worden bereikt. Grenzend aan deze collectieve tuin komt een parkeerterrein met ruimte voor 17 parkeerplaatsen. Boven een deel van deze parkeerplaatsen worden carports gerealiseerd, begroeid met klimplanten. Samen met de halfverharding op het parkeerveld wordt hiermee hittestress voorkomen. De tuin wordt begrensd door hagen, tuinmuur en klimplanten. De tuin wordt aangeplant met gebiedseigen beplanting zoals haagbeuken, ruwe berken en krentenboompjes. Deze plantkeuze is gebaseerd op de plantkiezer van het Groene Huis. In de tuinmuur is bewust ruimte voor flora en fauna opgenomen. De perceelsinrichting draagt bij aan de gewenste duurzaamheid en ecologische versterking. Het parkeerterrein wordt ontsloten via de Texelstraat-Noord.

De collectieve fietsenberging biedt daarnaast ruimte voor de fietsen van alle bewoners. Om de automobilititeit te beperken stelt de ontwikkelaar hier ook twee elektrische deel(bak)fietsen ter beschikking aan de bewoners. Daarmee kunnen de bewoners zich eenvoudig en snel door de wijk verplaatsen om bijvoorbeeld boodschappen te doen of kinderen naar school te brengen. Met de collectieve fietsenberging en individuele bergingen in de woningen groter dan 50 m² bvo (in totaal 13 stuks) voldoet de ontwikkeling tevens aan de zogenaamde Amsterdamse bouwbrief. Dit betekent dat er geen individuele bergingen op maaiveld worden gerealiseerd.

De ontwikkelaar zal tevens één deelauto aanbieden. Deze deelauto kan gebruikt worden door bewoners én omwonenden.

Tot slot wordt er aan de oostzijde van het gebouw (tuinzijde) een gedeeltelijke vliesgevel gerealiseerd. Door deze gevel kunnen de beoogde woningen voldoen aan het gemeentelijk geluidsbeleid (zie ook paragraaf 4.7).



afbeelding 10: detailkaart projectlocatie (met rood aangeduid) ingetekend op de inrichtingstekening van de buitenruimte van Laak 3 (bron: OBV)



afbeelding 11: impressie voorlopig ontwerp Laak 3.9 vanaf Terschellingkade (bron: Zecc Architecten)

Stedenbouwkundige noodzaak

De in het stedenbouwkundig plan (2015) gemaakte keuze om op de projectlocatie alleen (niet-geluidsgevoelige) maatschappelijke voorzieningen en kleinschalige bedrijfsruimten staat op gespannen voet met enerzijds de ambitie om aan het einde van de Laak, langs de gracht en bij de entree van Amersfoort, een gebouw te realiseren met een passende schaal en maat. Anderzijds vraagt deze locatie ook een dag- en avondronde activatie.

Dergelijke maatschappelijke en werkgerelateerde functies worden, in toenemende mate (bouw-kostenontwikkeling) sober en doelmatig gerealiseerd en zijn vaak “slechts” 2 bouwlagen hoog. Daarmee is het niet mogelijk gebleken om een gebouw te realiseren dat zich passend voegde naar haar omgeving. Een invulling met woningbouw kan dit wel bewerkstelligen en zal de locatie ook verlevendigen/activeren buiten werktijden. Bovendien is de behoefte aan woningen, met name in het starterssegment, groot. Met de huidige ontwikkeling wordt de locatie niet alleen stedenbouwkundig sterk ingevuld, ook zullen meer mensen zich in dit gebied vestigen, hetgeen de sociale veiligheid verder zal versterken.

Gelijktijdig is, vanuit de stedenbouwkundige opzet, zie paragraaf 2.1.1, gekozen om in de plint van de projectlocatie ook andere functies dan wonen terug te laten komen. Daarvoor worden aan de zijde van de Terschellingkade twee unit van samen maximaal 165 m2 gerealiseerd. Een invulling met maatschappelijke functies, persoonlijke of commerciële dienstverlening of kleinschalige bedrijvigheid zorgt ook tijdens een werkdag voor gebruikers in het gebied en draagt, hetzij beperkt, bij aan de werkgelegenheidsdoelstellingen van de stad.

Een vergelijkbare keuze is eerder reeds gemaakt op het perceel direct ten zuiden van de projectlocatie. Recent is hier een appartementengebouw gemaakt met bedrijfsruimten in de plint. De beoogde ontwikkeling sluit hier goed op aan.

Economisch areaal en werkgelegenheidsdoelstellingen

Laak 3.9 zou aanvankelijk worden ontwikkeld ten behoeve van maatschappelijke of werkgelegenheidsdoelstellingen. Met de beoogde planontwikkeling komen deze doelstellingen in het geding. Gelijktijdig wordt er elders in Laak 3 (zoals bij Laak 3.1) meer werkgelegenheid gerealiseerd. Per saldo neemt het aantal meters voor werkgelegenheid toe. Op 4 juli 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders positief besloten over de gewijzigde invulling van de werkgelegenheidsdoelstelling voor Laak 3 (zaaknummer 1790698).

In onderstaande tabel wordt overzicht gegeven van het collegebesluit en de voorliggende ontwikkeling. De voorliggende ontwikkeling voldoet aan de gewenste werkgelegenheidsoppervlakten en is daarmee in lijn met het collegebesluit.

	Conform collegebesluit	Actualiteit	Saldo
Laak 3.1	4.000 m2	4.000 m2	0
Laak 3.5b	1.500 m2	1.539 m2	+39 m2
Laak 3.9	100 m2	165 m2	+65 m2
Sloepverhuur	300 m2	300 m2	0
Ondersteunende voorziening fietsenstalling	-	150 tot 200 m2 (gerekend met 175)	+150 tot 200 m2 (gerekend met 175)
Totaal	5.900 m2	6.179 m2	+279 m2

Tabel 1: werkgelegenheidsdoelstellingen

Verdichting op knooppunten

Daarnaast past een invulling met woningbouw niet alleen goed bij de Amersfoortse behoefte voor starterswoningen maar ook bij de wens te verdichten op goed bereikbare (stationslocaties). De projectlocatie is gesitueerd in de directe nabijheid van de A28 en het trein- en busstation Vathorst. Geheel Laak 3 is door gemeente Amersfoort dan ook aangewezen als knooppuntlocatie.

2.3 Laak 3.5b - Uitbreiding GymXL

2.3.1 *Huidige situatie*

De locatie ligt aan de noordzijde van de bestaande turnhal, op de hoek van de Amelandhof en de Texelstraat-Noord. De locatie is gebruikt als tijdelijk opslagterrein voor de bouw van de naastgelegen woningen en bedrijfsruimten, momenteel wacht deze locatie op ontwikkeling. Aan de westzijde grenst de locatie aan een recent gerealiseerd parkeerterrein.



afbeelding 12: luchtfoto huidige situatie Laak 3.9 (bron: pdok.nl luchtfoto 2022)



afbeelding 13: aanzicht Laak 3.5b (bron: google streetview 2022)

2.3.2 *Toekomstige situatie*

In 2016 is in Laak 3 een nieuwe hal gerealiseerd voor GymXL. De gymnastiek- en turnvereniging is sindsdien zodanig gegroeid dat deze inmiddels wachtlijsten voor nieuwe leden moet hanteren. Direct naast GymXL is nog een mogelijkheid om de bestaande hal verder uit te breiden. Met deze uitbreidingen kan GymXL niet alleen de bestaande wachtlijsten wegwerken c.q.

verkorten maar kan de vereniging tevens haar sportaanbod verder verbreden. Vanuit deze kans heeft het college van gemeente Amersfoort medio 2022 besloten mee te willen werken aan de uitbreiding van het sportaanbod.

Zodoende is er voor gekozen om hier in afwijking van de geldende bedrijfsbestemming de uitbreiding te realiseren. Het beoogde bouwplan voorziet in 1.539 m² bvo aan sportvoorzieningen. Hiervan zal de eerste verdieping als uitbreiding van de bestaande hal functioneren. Dit deel is bereikbaar via de bestaande hal. Een ander deel (315 m² bvo) van de beoogde ontwikkeling biedt ruimte aan een fitnessvoorziening. Deze voorziening zit momenteel in de bestaande hal, uitplaatsing naar de nieuwe te realiseren hal creëert ruimte in de bestaande hal. Tot slot zal het resterende gedeelte (602 m² bvo) gebruikt worden voor andere sportverenigingen of deels commerciële sportinvulling. De laatste twee delen zijn enkel bereikbaar via een nieuwe entree aan het Amelandhof.

Stedenbouwkundige inpassing

Het voornemen is om de turnhal uit te breiden met een onderscheidende annex (uitbreiding) met een bouwhoogte van maximaal 15,8 meter. De locatie volgt de rooilijnen van uit het stedenbouwkundig plan. Deze rooilijnen worden aan de oostzijde reeds ingegeven door de bestaande turnhal en aan de noordzijde door de bestaande woningen en de muur rondom het parkeerterrein. Naast een onderscheidende verschijningsvorm is het belangrijk dat het pand aan zowel het Amelandhof als de Texelstraat Noord zichzelf presenteert met een goede plint.

De beoogde ontwikkeling toont een bijzondere kapconstructie. Deze kapconstructie draagt bij aan de ambitie een duidelijke annex te realiseren. Met deze mogelijke verschijningsvorm wordt bovendien een gelaagd stedelijk landschap gecreëerd en krijgt de uitbreiding een duidelijk adres. Samen met de warmtekrachtcentrale vormt de ontwikkeling een duidelijke beëindiging van de Hollandse waterstad. Met de ontwikkeling kan de brandgang tussen de bestaande hal en uitbreiding komen te vervallen. De meerwaarde van deze ooit bedachte doorgang is in de nadere uitwerking van Laak 3 geheel komen te vervallen.

Economisch areaal

Zoals gemotiveerd in paragraaf 2.2.2. heeft het college van burgemeester en wethouders positief besloten over de gewijzigde invulling van de werkgelegenheidsdoelstelling voor Laak 3 (zaaknummer 1790698). Voorliggende ontwikkeling past daarbinnen.



afbeelding 14: plattegrond toekomstige situatie Laak 3.5b (projectlocatie is met rood aangeduid) (bron: OBV)



afbeelding 15: impressie uitbreiding GymXL (bron: van Hoogevest Architecten) (beeld vanuit Amelandhof)

2.4 Sloepverhuur Vathorst

2.4.1 Huidige situatie

De planlocatie grenst aan de Terschellingkade en is gesitueerd tegenover de Kruispunt kerk. Een deel van de locatie bestaat momenteel uit water. Het gedeelte aan zuidzijde is nog niet weggegraven. Dit zal na realisatie van de beoogd ontwikkeling verder worden weggegraven. Langs de oever loopt een wandelpad.



afbeelding 16: luchtfoto huidige situatie projectlocatie Sloepverhuur Vathorst(bron: pdok.nl luchtfoto 2022)



afbeelding 17: aanzicht locatie waar Sloepverhuur Vathorst wordt beoogd (bron: google streetview 2022)



afbeelding 18: huidige plek van Sloepverhuur Vathorst aan de Durgerdamhaven, met op de achtergrond de toekomstige locatie aan de Terschellingkade (beeld Google Maps).

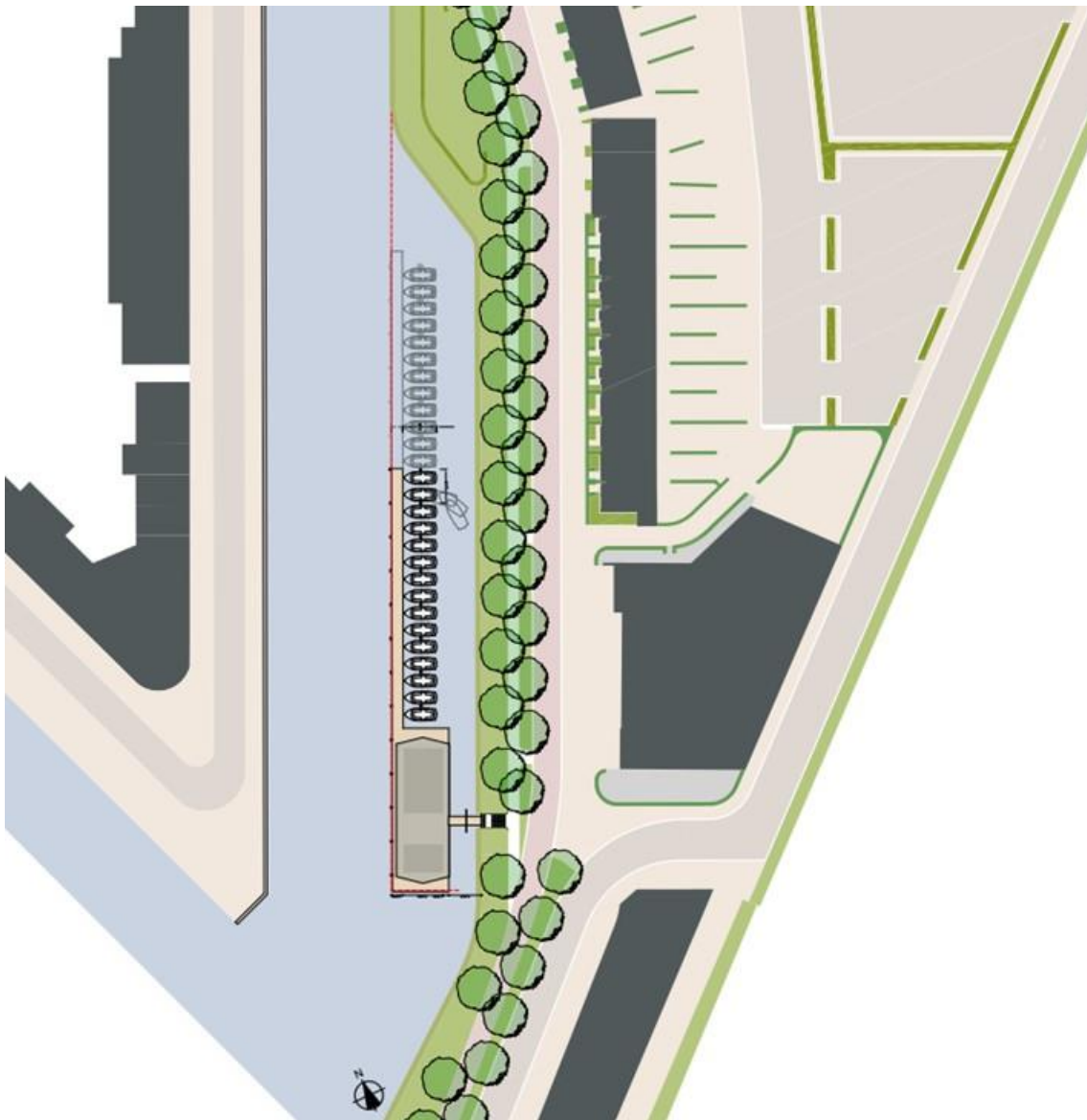
2.4.2 Toekomstige situatie

Sloepverhuur Vathorst heeft nu haar sloepen op twee locaties liggen, waarvan één locatie langs de Durgerdamhaven. Aan de Durgerdamhaven is Sloepverhuur Vathorst in het verleden gestart. Op deze locatie zijn, behoudens een steiger, geen voorzieningen aanwezig. Klanten maken daarom momenteel gebruik van het sanitair van de nabij wonende eigenaar. Ruimte voor technisch onderhoud is ook niet aanwezig. Voor de gewenste professionalisering en groei van het bedrijf zijn zelfstandige voorzieningen gewenst. De beoogde ontwikkeling biedt meer ligplaatsen, (invaliden)toegankelijk sanitair voor klanten, instructie-, kantoor- bergings- en onderhoudsruimten en tot slot gelegenheid aan bestaande klanten om een kop koffie of bijvoorbeeld een broodje te nuttigen. De horeca staat ten dienste van de bedrijfsvoering (ligplaatsen- en botenverhuur). Het totale paviljoen is maximaal 300 m² bvo en kent een bouwhoogte van maximaal 6 meter (ten opzichte van het gemiddelde waterpeil). De locatie aan de Durgerdamhaven zal komen te vervallen na realisatie van de nieuwe locatie aan de Terschellingkade.

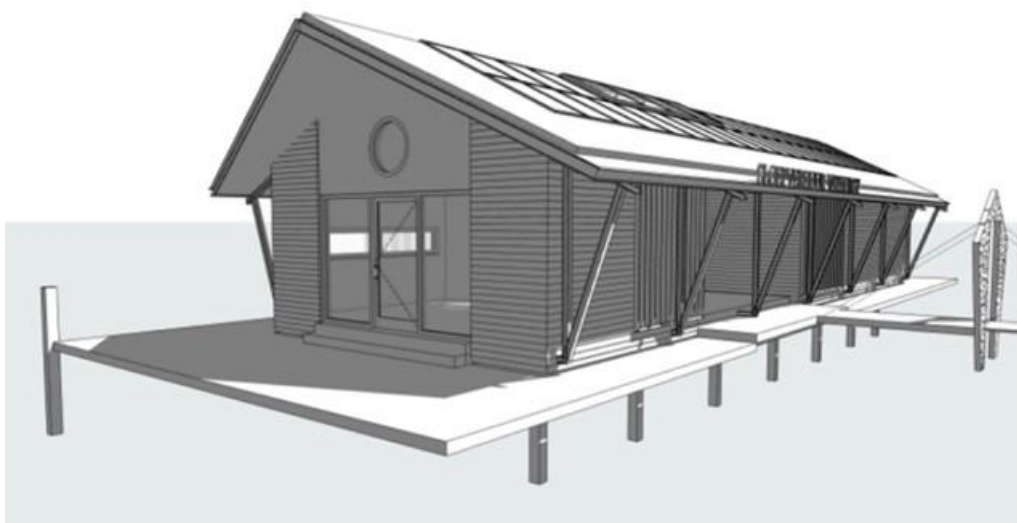
Het voornemen is ongeveer (private) 25 ligplaatsen te realiseren. Deze ligplaatsen komen in belangrijke mate ten goede aan de boten van Sloepverhuur Vathorst zelf. Mogelijk wordt ruimte geboden aan particulieren om hier hun boot af te meren. De opgang naar het paviljoen en de steigers wordt afgesloten met een hekwerk met een bouwhoogte tot 3,5 meter gemeten vanaf het gemiddelde waterpeil. In bijlage 8 is een indicatief schetsontwerp opgenomen van de ontwikkeling. Na het doorlopen van de onderhavige procedure wordt dit ontwerp verder uitgewerkt tot vergunningsaanvraag.

Ter hoogte van de planontwikkeling is de gracht breder. In het stedenbouwkundige plan biedt deze zwaairom ruimte aan een haven. Met de ontwikkeling van een botenloods met ligplaatsen wordt in een invulling aan dit stedenbouwkundig uitgangspunt gegeven. Een verdere doorontwikkeling van Sloepverhuur Vathorst geeft bovendien een impuls aan de gemeentelijke ambities op het gebied van het beleven van het water en groei van waterrecreatie.

Bezoekers komen uit de omgeving met het openbaar vervoer, de fiets, lopend of de auto. Net als in de huidige situatie wordt er geparkeerd in de openbare ruimte. Langs de Terschellingkade is ruimte voor langsparkeren. Zie paragraaf 4.6 voor de parkeerbalans voor Laak 3. Er is berekend dat er voldoende ruimte is.



afbeelding 19: toekomstige situatie Sloepverhuur Vathorst (bron: Studio WA!)



afbeelding 20: Schetsontwerp paviljoen (bron: Studio WA!)

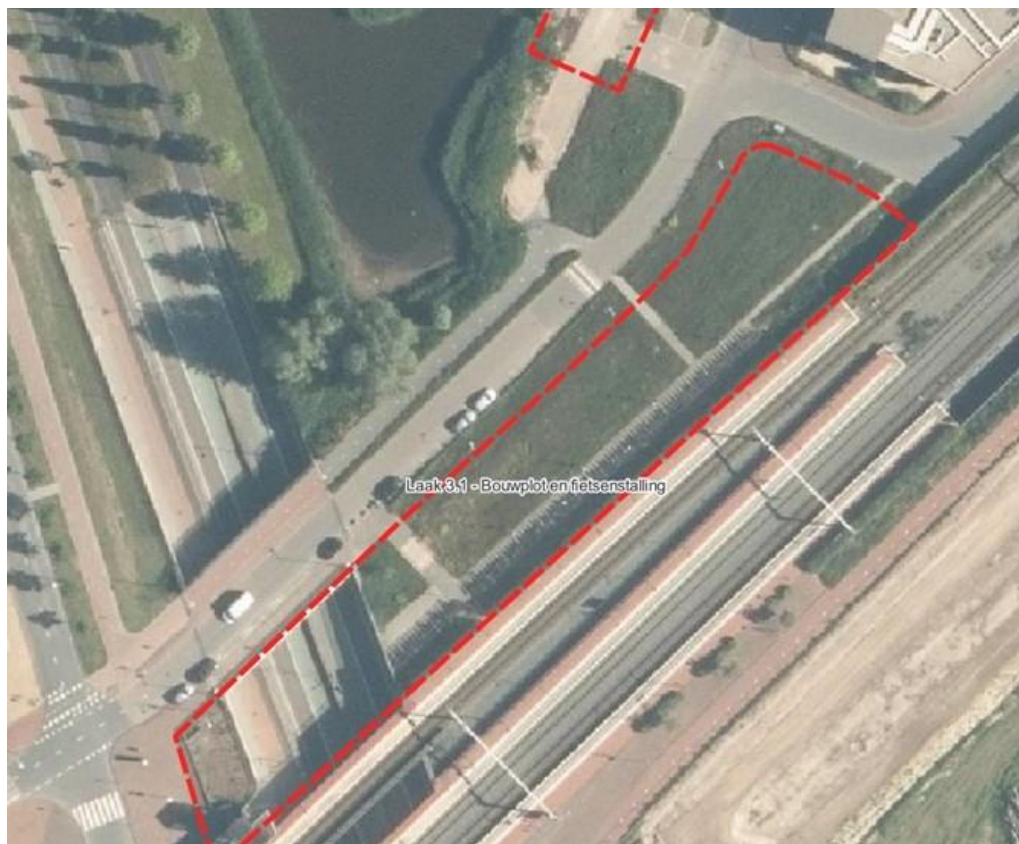


afbeelding 21: doorsnede schetsontwerp (bron: Studio WA!)

2.5 Laak 3.1 - Gemengd programma

2.5.1 Huidige situatie

De locatie Laak 3.1 ligt aan de zuidelijk gelegen entree van het deelgebied Laak 3. De locatie hangt tussen de Kruispuntkerk en station Amersfoort Vathorst. De gronden bestaan uit kort gemaaid gras en een tijdelijke fietsparkeervoorziening van het station. Aan de zuidzijde grenst de locatie aan het spoor met perron. Aan de noordzijde vormt de Terschellingkade de grens. Langs de weg wordt in de huidige situatie geparkeerd. Het terrein is afgeschermd met een laag hek.



afbeelding 22: huidige situatie Laak 3.1 (bron: pdok.nl luchtfoto 2022)



afbeelding 23: aanzicht Laak 3.1 (bron: google streetview 2022)

2.5.2 Toekomstige situatie

Het stedenbouwkundig plan voor Laak 3 gaat uit van diverse stationsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen, wachtruimten en werkplekken direct nabij het station. In het uitwerkingsplan is hiervoor 1.000 m² bruto vloeroppervlakte gereserveerd. Nu de fietsenstalling naar de entree van het station verschuift (zie paragraaf 2.5.3), is gezocht naar een aanpassing van het plan en verruiming van het programma. Voorts blijkt met de in het uitwerkingsplan gereserveerde 1.000 m² bvo onvoldoende programma te kunnen worden gerealiseerd om de Terschellingkade van goede begeleiding te voorzien. Passend bij de wens om te verdichten op stationslocaties is hier een aanvullend programma wenselijk.

Dicht bij het spoor en aansluitend aan het winkelcentrum leent de locatie zich goed voor commerciële voorzieningen zoals bedrijven, persoonlijke dienstverlening, kleinschalig werkplaatsen of sport (zoals fitness), maatschappelijke voorzieningen en servicevoorzieningen behorend bij het station, en bij de functies behorende ondergeschikte detailhandel. Om tot een goede invulling te komen is het uitgangspunt om hier maximaal 4.000 m² bvo aan programma te ontwikkelen (toevoeging van maximaal 3.000 m² bvo). Zoals opgenomen in paragraaf 2.2.2.2 van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing vervangt dit de oppervlaktes aan werkgelegenheid vanuit Podium en Laak 3.9.

Stedenbouwkundige inpassing

De begrenzing van de bouw mogelijkheden volgen uit het stedenbouwkundige plan. Met een totaal programma van maximaal 4.000 m² bvo kan langs de Terschellingkade een gebouw van overwegend 3 lagen hoog worden gerealiseerd. Hiervoor is een maximale bouwhoogte van 13 meter voldoende. Voor een mogelijk accent is over een totaal oppervlakte van maximaal 5% van de totale oppervlakte (circa 75 m²) een bouwhoogte tot 15 meter wenselijk. De uitwerking zal het stedenbouwkundig plan volgen. Hiervoor heeft West8 de volumes en bouwhoogtes vastgelegd in bijlage 7 van de voorliggende onderbouwing.

Met de realisatie van deze voorzieningen loopt de bebouwing langs de Terschellingkade door tot aan de boulevard. De realisatie van de fietsenstalling zorgt voor een verdere begeleiding van de Terschellingkade tot op het stationsplein (Paulinapolder). De impressie in afbeelding 25 is een indicatie van deze ontwikkeling, het ontwerp moet nog opgestart worden.

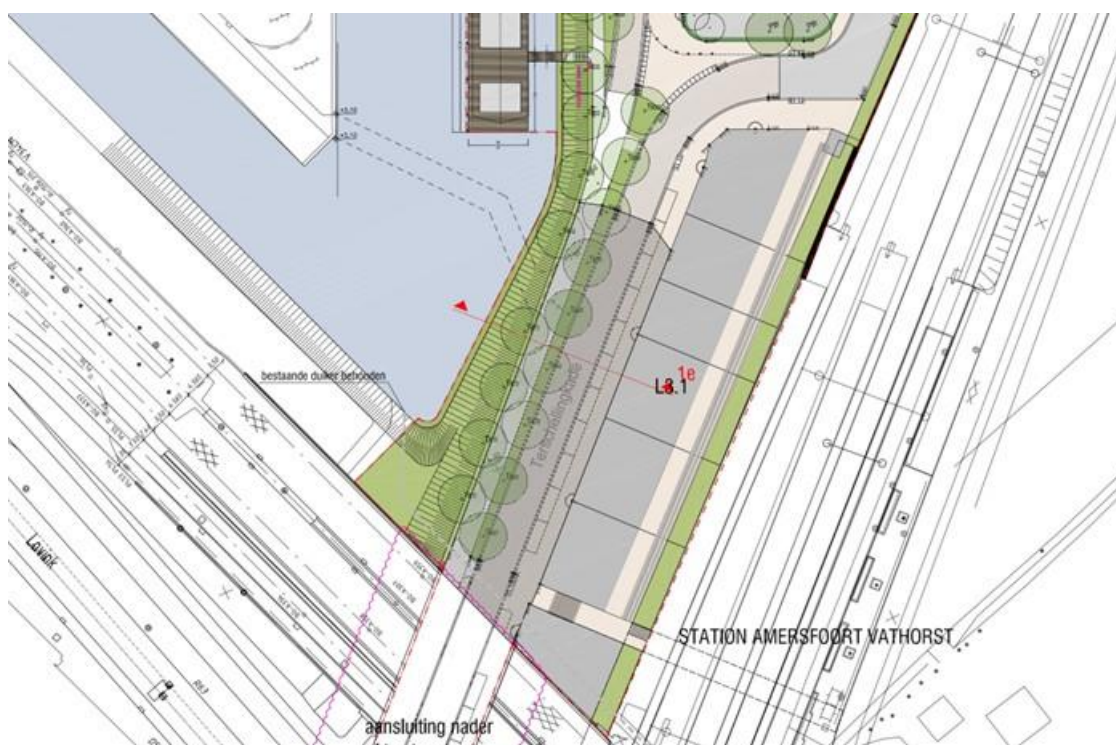
Met meer voorzieningen komen er ook meer mensen. Daarmee wordt de Terschellingkade niet alleen stedenbouwkundig verder afgerond maar wordt het ook een levendige en sociaal veilige verbinding richting het station.

Gewenste afwijking

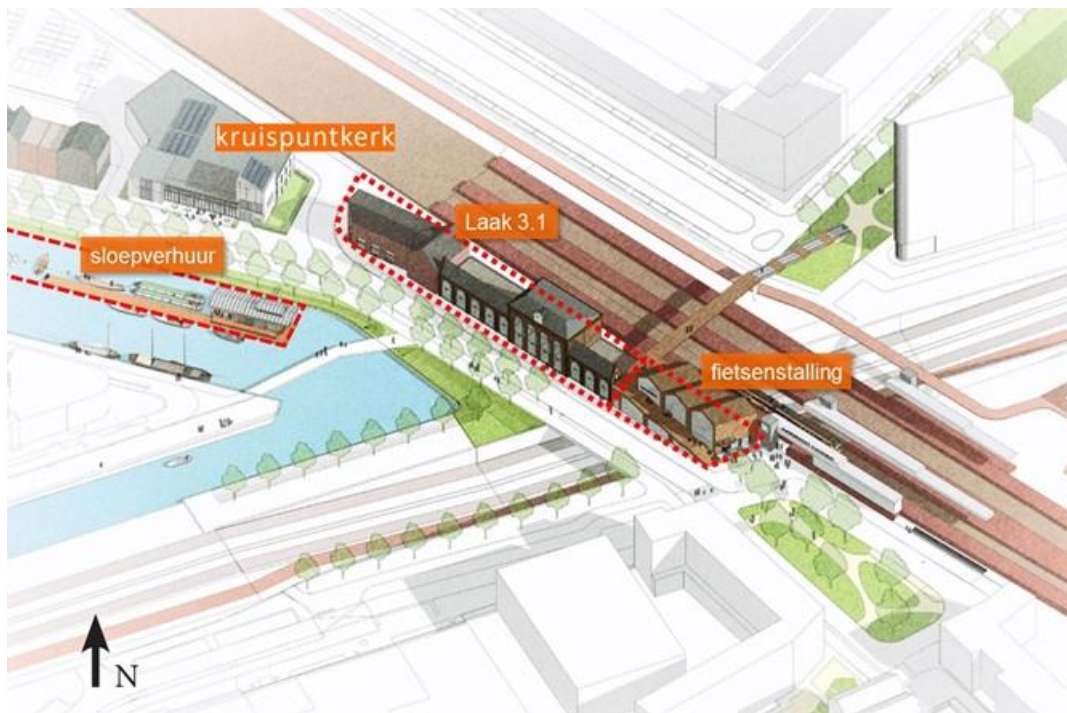
Er dient te worden afgeweken van de regels uit het uitwerkingsplan en het bestemmingsplan Podium voor wat betreft het functieprogramma (bedrijvigheid, persoonlijke dienstverlening,

kleinschalige werkplaatsen, sport/fitness, maatschappelijke voorzieningen, en bij de functies behorende ondergeschikte detailhandel) en de omvang van het programma dat op de locatie is toegestaan (verruiming van 1.000 m² bvo (huidige mogelijkheden) naar 4.000 m² bvo (gewenste mogelijkheden)). Ook wijkt de footprint van de nieuwe bebouwing af van het bestemmingsvlak en komt daarmee deels over de bestemmingen 'Verkeer-Verblijfsgebied' en 'Groen'. Aanvullend dient er ook te worden afgeweken van het bestemmingsplan 'Podium' voor wat betreft de 1.000 m² stationsvoorzieningen omdat bij vaststelling van het bestemmingsplan 'Podium' een deel van het bestemmingsvlak 'Gemengd-2' uit het Uitwerkingsplan onbedoeld is weggefallen. Met het mogelijk maken van 1.000 m² stationsvoorzieningen over de gehele bouwplot wordt deze omissie hersteld.

In het stedenbouwkundige plan is het bouwveld opgenomen zoals opgenomen in afbeelding 24. De nieuwbouw zal binnen de bouwhoogte van 13 meter blijven die hier, op basis van de afwijkingsmogelijkheden binnen het uitwerkingsplan is toegestaan, met uitzondering van een mogelijk bouwaccent tot 15 meter voor 5% van de totale oppervlakte.



afbeelding 24: concept schetstekening plattegrond Laak 3.1 (bron: OBV)



afbeelding 25: Indicatief vogelvluchtperspectief met Laak 3.1, Sloepverhuur Vathorst en herinrichting stationsplein (bron sfeerbeeld: West8)

2.6 Laak 3.1 - Fietsenstalling

2.6.1 Huidige situatie

De locatie waar de gebouwde fietsenstalling is voorzien, ligt tussen het spoor en de weg Lovink, grotendeels over de Laakboulevard heen. In de huidige situatie is hier geen bebouwing aanwezig. De noordzijde van de locatie ligt, afhankelijk van de definitieve grootte, ongeveer ter hoogte van de noordelijke perronopgang. Aan de zuidzijde grenst de locatie aan het plein voor het station.



afbeelding 26: locatie nieuwe gebouwde fietsenstalling (bron: pdok.nl luchtfoto 2022)



afbeelding 27: aanzicht projectlocatie fietsenstalling noordzijde (bron: google streetview 2022)



afbeelding 28: aanzicht projectlocatie vanaf het stationsplein (bron: google streetview 2022)

2.6.2 Toekomstige situatie

Met de groei van Vathorst neemt ook het gebruik van het station toe. Steeds meer reizigers komen via deze openbaarvervoersknoop de wijk binnen en dat vraagt om een passende ruimtelijke situatie en betere voorzieningen. Met de oplevering van de nieuwe gebouwen rond het station (BLK 14 en Blok 7) is de omvorming van het stationsgebied tot prettige entree van de wijk ingezet. Recent heeft Ontwikkelingsbedrijf Vathorst ook de buitenruimte van het stationsplein, Paulinapolder en Lovink opnieuw ingericht. Met meer bomen, groen en zitgelegenheden is dit gebied door voorbijgangers, bewoners en reizigers beter te gebruiken.

Om het gebied in de toekomst aantrekkelijker en prettig te kunnen blijven gebruiken, zullen meer voorzieningen moeten worden gerealiseerd. Eén daarvan is een goede fietsenstalling. Uit overleg met gemeente, Provincie Utrecht en ProRail blijkt in 2040 een stationsbreed tekort 600 tot 750 fietsparkeerplekken. Dit tekort wordt gevormd door onder meer de groei van Vathorst, de ontwikkeling van Bovenduist en het opheffen van de huidige tijdelijke plekken op Laak 3.1. Ter versterking van de nieuwe stalling zijn ondersteunende mobiliteitsvoorzieningen, zoals een eventuele fietsenmaker c.q. -winkel en andere vormen van deelmobiliteit (deelscooters en

bijvoorbeeld OV-fietsen) gewenst. De beoogde locatie ligt strategisch tussen de hoofdentree van het station en (doorgaande) fietsroutes. Bovendien ligt deze locatie ook aan de zijde waar de grootste behoeftegroei in fietsparkeerplekken zal plaatsvinden. De wijk Vathorst kent aan deze zijde van het spoor de komende jaren nog een forse groei, daarnaast wordt ook Boven-duist aan deze zijde gerealiseerd.

In overleg met ProRail, NS, Provincie Utrecht en Gemeente Amersfoort werkt OBV momenteel de fietsenstalling verder uit. Deze partijen onderzoeken het definitief aantal te realiseren fietsparkeerplekken. Dit aantal plekken zal onder andere leidend zijn voor de definitieve begrenzing tussen de fietsenstalling en Laak 3.1 (zie paragraaf 2.5.2).

Stedenbouwkundige inpassing

De fietsenstalling volgt de rooilijn vanuit Laak 3.1. Aan de oostzijde blijft ruimte tussen het peron en de fietsenstalling. Daarmee blijft daglicht behouden in het viaduct. Aan de zuidzijde wordt de fietsenstalling begrensd door zichtlijnen naar het station. De exacte begrenzing hier volgt uit het ontwerp en wordt nauw afgestemd met supervisor West8, stadsbouwmeester en spoorbouwmeester. Het gebouw zal minimaal twee bouwlagen beslaan. De uitgevoerde stedenbouwkundige studie toont voor deze locatie een gewenste ontwikkeling met een bouwhoogte van 9 meter tot 13 meter hoog en een footprint van maximaal 750 m². Zie hiervoor ook bijlage 7 van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Deze definitieve footprint is in afwachting van het definitieve stallingsprogramma en het ontwerp.

Met de realisatie van de fietsenstalling verbindt het deelplan van De Laak zich hier met het winkelcentrum. Waar deze verbinding momenteel nog wordt gevormd door een sterk infrastructuureel domein, zal dit na ontwikkeling functioneren als een doorlopend stedelijk weefsel. De Terschellingkade wordt daarmee een stadsstraat, van Oeverweg tot Paulinapolder. De ondersteunende voorziening activeert het stationsplein.

De nieuwe gebouwde fietsenstalling komt op een plek waar geen geluidscherm is. De nieuwe bebouwing zal zodoende een (beperkte) afschermende werking hebben voor het woongebied naar het noorden toe. Dit is positief voor het woonklimaat aldaar.

2.7 Samenvattende tabel

In onderstaande tabel is per ontwikkeling aangegeven welke gebruiks- en bouw mogelijkheden gewenst zijn en hoe deze zich verhouden tot de bestaande mogelijkheden.

Ontwikkeling	Gewenst programma	Programma ten opzichte van vigerend plan	Gewenste bouw mogelijkheden	Bouwmogelijkheden ten opzichte van vigerend plan
Laak 3.9	27 woningen (13 woningen > 50m ² , 14 woningen < 50m ²), 2 commerciële voorzieningen van maximaal 165 m ² totaal.	1. 27 Woningen 2. 100 m ² Functieverbreiding commerciële voorziening (geluidsgevoelige maatschappelijke functies, persoonlijke en commerciële dienstverlening). 3. 65 m ² Functieverbreiding voorziening (geluidsgevoelige maatschappelijke functies en persoonlijke dienstverlening)	Gebouw van circa 2.500 m ² bvo met een bouwhoogte van max. 16,5 meter, overstekende gebouwdelen (balkons) met vliesgevel en terrein inrichting. Circa 5 m ² steekt over groenbestemming heen.	Oversteken over groenbestemming (circa 5 m ²). Bouwhoogte van maximaal 16,5 meter is reeds mogelijk met binnenplanse afwijking.
Laak 3.5b	Sportvoorziening met ondersteunende ruimten zoals kleedkamers en tribunes.	Sportvoorziening met ondersteunende ruimten.	Gebouw van circa 1.539 m ² bvo met een bouwhoogte van 15,8 meter.	Overschrijding bouwvlak en bestemmingsvlak. Bouwhoogte van maximaal 15,8 meter is reeds mogelijk met binnenplanse afwijking.
Havenontwikkeling (Sloepverhuur Vathorst)	25 ligplaatsen met bijbehorende verhuurfaciliteiten van maximaal 300 m ² , waar kleinschalige en ondergeschikte daghoreca (categorie C) mogelijk is	Aanvullende faciliteiten waaronder kleinschalige horeca.	Gebouw van circa 300 m ² bvo met een bouwhoogte van 6 meter en diverse (aanleg)steigers.	Gebouw van circa 300 m ² en hekwerk van 3,5 meter hoog gemeten vanaf waterpeil.
Laak 3.1	4.000 m ² , bestaande uit 1. stationsvoorzieningen (tot 1.000 m ²) 2. bedrijven, persoonlijke dienstverlening, kleinschalige werkplaatsen, sportvoorzieningen/fitness, maatschappelijke voorzieningen, en bij de functies behorende ondergeschikte detailhandel (tot 3.000 m ²).	1. Stationsvoorzieningen over de hele projectlocatie in afwijking van bestemmingsplan 'Podium'- 2. Bedrijven, persoonlijke dienstverlening, kleinschalige werkplaatsen, sportvoorzieningen/fitness, maatschappelijke voorzieningen, en bij de functies behorende ondergeschikte detailhandel 3. Samen 4.000 m ²	Maximaal 4.000 m ² bvo, met een maximale bouwhoogte van 13 meter en hoogteaccent van 15 meter voor maximaal 5% van de totale vloeroppervlakte (footprint) (circa 75m ²).	Aanvullend 3.000 m ² bvo, bouwhoogte van maximaal 13 meter en hoogteaccent van 15 meter.
Laak 3.1	Fietsenstalling met maximaal 200 m ² servicevoorzieningen en ondergeschikte detailhandel	Maximaal 200 m ² servicevoorzieningen en ondergeschikte detailhandel (zoals een fietsenmaker en -winkel).	Gebouw van maximaal circa 750 m ² vloeroppervlakte (footprint) met een maximale bouwhoogte van 13 meter.	Gebouw van maximaal circa 750 m ² vloeroppervlakte (footprint) met een maximale bouwhoogte van 13 meter.

Tabel 1: samenvatting ontwikkelingen

3 Beleid

3.1 Inleiding

Het kader voor een ruimtelijke onderbouwing wordt gevormd door diverse nationale, provinciale en gemeentelijke nota's. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke beleidskaders (randvoorwaarden) aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het project waarmee rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk wordt voor de projecten het relevante algemene beleid beknopt samengevat.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Nationale Omgevingsvisie (NOVI)*

Het Rijk heeft op 11 september 2020 de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Nederland tot 2050.

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheeren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Deze dubbele doelstelling uit de Omgevingswet is vertaald in een omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving: ontwikkeling van de leefomgeving gaat samen met versterking van te beschermen waarden als gezondheid, landschap, waterveiligheid, natuur, cultureel erfgoed, leefomgevingskwaliteit en milieukwaliteit.

In de NOVI zijn de maatschappelijke opgaven samengevat in vier prioriteiten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
- duurzaam economisch groeipotentieel
- sterke en gezonde steden en regio's
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Met betrekking tot 'sterke en gezonde steden en regio's' is in de NOVI aangegeven dat vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig zijn voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Tegelijk streeft men naar een verbetering naar de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen.

Betekenis voor de projecten

In de omgevingsvisie is in beleidskeuze 2.4 het volgende opgenomen: "overheden investeren in een aantrekkelijke, gezonde en veilige leefomgeving in steden en regio's en bevorderen een onderscheidend en aantrekkelijk vestigingsklimaat".

In opgave 5 uit de Nationale Omgevingsvisie is beschreven dat de woningvoorraad met circa 1,1 miljoen woningen vergroot moet worden binnen 30 jaar. Met de Nationale Omgevingsvisie wordt er gebouwd aan sterke, aantrekkelijke en gezonde steden. Een doelstelling is om woningbouw vooral binnen het Stedelijk Netwerk Nederland plaats te laten vinden. Amersfoort valt onder het Stedelijk Netwerk Nederland en er is in Amersfoort en in de regio een grote woningbehoefte voor de komende 30 jaar. Het Rijk kiest ervoor om bereikbaarheid en omgevingskwaliteit als belangrijkste voorwaarden te stellen ten aanzien van nieuwe woon- en werklocaties.

De voorgenoemde ontwikkeling van Laak 3.9 draagt bij aan de benodigde versnelling van de bouw van nieuwe woningen. De ontwikkeling van de sportvoorziening, de commerciële voorzieningen bij het station, de gebouwde fietsenstalling en de locatie voor sloepverhuur dragen bij aan een goed voorzieningenniveau en een aantrekkelijke woonomgeving. De beoogde ontwikkelingen sluiten goed aan bij de beleidsdoelen die op rijksniveau in de NOVI zijn gesteld.

3.2.2 *Besluit ruimtelijke ordening / 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.

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 in haar uitspraak van 10 december 2014 (201310814/1/R1) en ABRvS 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. Het gaat dan over ruimtebeslag ten opzichte van bestaande bebouwing maar ook ten opzichte van bebouwing die kan worden gebouwd volgens het daar geldende bestemmingsplan.

3.2.3 *Betekenis voor de projecten*

3.2.3.1 *Laak 3.9 - woningbouw*

De projectlocatie ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van Amersfoort. Het project voorziet in de functieverruiming met wonen. Er is sprake van een planologische gebruiksverruiming zonder toename van ruimtebeslag. Zodoende is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Daar komt bij dat er sprake is van een grote behoefte is aan woningen en het plan bijdraagt aan het realiseren van woningen voor een brede doelgroep, op een goed ontsloten locatie vlak bij een NS-station.

3.2.3.2 *Laak 3.5b - Uitbreiding GymXL*

De projectlocatie ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van Amersfoort. Het project voorziet in de afwijking van de bedrijfsbestemming ten behoeve van een sportfunctie. Er is geen sprake van een toename van het ruimtebeslag. Zodoende is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder. Daar komt bij dat de behoefte voortkomt uit het feit dat er in aanvulling op de huidige turnhal extra capaciteit nodig is. De meest geëigende locatie is een plek direct aangrenzend aan de bestaande hal, zodat voorzieningen gedeeld kunnen worden.

3.2.3.3 *Sloepverhuur Vathorst-*

De projectlocatie ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van Amersfoort. Het project voorziet in de verplaatsing van Sloepverhuur Vathorst, het vergroten van het aantal ligplaatsen en het realiseren van een bijbehorende facilitaire voorziening. De voorgenoemde ontwikkeling geeft invulling aan het stedenbouwkundig uitgangspunt van deze locatie, namelijk het realiseren van een haventje. Er is sprake van duurzaam ruimtegebruik.

3.2.3.4 Laak 3.1 - Gemengd programma

De projectlocatie ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van Amersfoort. Het project voorziet in de functieverruiming van een perceel waar een gemengde bestemming op ligt. Er wordt ten opzichte van het huidige regime 3.000 m² bvo extra bouwmogelijkheden geboden. In het totale programma worden stationsvoorzieningen (vigerende mogelijkheid tot 1.000 m²), bedrijven, persoonlijke dienstverlening, kleinschalige werkplaatsen, sport/fitness, maatschappelijke voorzieningen en bij de functies behorende ondergeschikte detailhandel voorzien. In het totaal wordt maximaal 4.000 m² bvo mogelijk gemaakt.

De behoefte aan dit programma komt deels voort uit de verplaatsing van programma vanaf de locaties Podium en Laak 3.9 waar bedrijfsruimte wordt ingeruild voor wonen, zie ook paragraaf 2.2.2.2. De nieuwe locatie Laak 3.1. is optimaal gelegen bij het station en sluit aan op het wijk-winkelcentrum. Er is sprake van een planologische gebruiksverruiming, maar geen toename van fysiek ruimtebeslag. De bestaande bouwlocatie Laak 3.1 zal door de afwijking intensiever benut kunnen worden, wat aansluit bij de gemeentelijke wens om compact en gemengd te bouwen in de nabijheid van voorzieningen en OV-knooppunten (uit Richting voor de Omgevingsvisie, zie par. 3.4.2). Met de afwijking wordt het toegestane functieprogramma verbreed, waardoor er meer mogelijkheden zijn voor een duurzame invulling van de projectlocatie. Zodoende is sprake van duurzaam ruimtegebruik.

3.2.3.5 Laak 3.1 - Fietsenstalling

De projectlocatie ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van Amersfoort. Het project voorziet in een beperkte toename aan ruimtebeslag op gronden waar nu een verkeersbestemming op ligt. Fietsenstallingen zijn hier al toegestaan, alleen niet in gebouwde vorm. Door de bouwmogelijkheden te vergroten kan hier een volwaardige gebouwde fietsenstalling bij het station worden gerealiseerd ter vervanging en uitbreiding van de bestaande fietsenstallingen op maaiveld. Gemeente, Provincie Utrecht en ProRail verwachten rond 2040 een tekort van 600 tot 750 fietsparkeerplekken bij het Station Vathorst. Zodoende is de voorziening hard nodig voor de bereikbaarheid van het station voor fietsverkeer. Gezien het geraamde tekort kan worden geconcludeerd dat sprake is van een actuele behoefte en dat er sprake is van duurzaam ruimtegebruik.

3.2.4 Conclusie

De locaties liggen allen binnen bestaand stedelijk gebied. De projecten Laak 3.9 en Laak 3.5b leiden niet tot een toename van het ruimtebeslag ten opzichte van de huidige bouwmogelijkheden. De ontwikkelingen van de Sloepverhuur en Laak 3.1 (beide ontwikkelingen) sterken het voorzieningenniveau in de wijk. Er is sprake van een behoefte en van duurzaam ruimtegebruik. Met de voorgenomen ontwikkelingen wordt een optimale en zorgvuldige benutting van de ruimte gerealiseerd, waarmee voldaan wordt aan de uitgangspunten van de ladder.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening

Op 10 maart 2021 heeft Provinciale Staten de interim Omgevingsvisie provincie Utrecht vastgesteld. In de Omgevingsvisie legt de provincie het ruimtelijke beleid voor de periode tot 2050 vast. In de Omgevingsvisie zijn de kwaliteiten beschreven en is ingegaan op de ontwikkelingen en ruimte vragen in de provincie, zoals bijvoorbeeld de bevolkingsgroei en het opwekken van duurzame energie. De Omgevingsvisie vervangt de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie, het Bodem, water en Milieuplan en het Mobiliteitsplan.

Tot het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet is er sprake van een interim Omgevingsverordening. In deze Interim Omgevingsverordening (hierna: Interim OV) staan de juridische regels die bij de Omgevingsvisie horen. De Interim OV vervangt bestaande verordeningen zoals de provinciale ruimtelijke verordening, de milieuverordening, de natuur- en landschapsverordening en de wegenverordening.

De Omgevingsvisie is uitgewerkt in zeven thema's, te weten:

- Stad en land gezond
- Klimaatbestendig en waterrobuust
- Toekomstbestendige natuur en landbouw
- Duurzame energie
- Vitale steden en dorpen
- Duurzaam gezond en veilig bereikbaar
- Levend landschap, erfgoed en cultuur

Alle thema's staan niet op zichzelf, maar worden in samenhang bekeken. Door slim combineren en concentreren wil de provincie de ruimte optimaal gebruiken.



Voor de projecten zijn de volgende onderwerpen uit het provinciaal beleid relevant:

- Bereikbaarheid en mobiliteit (hoofdstuk 4 Interim OV);
- Wonen, werken en recreëren (hoofdstuk 9 Interim OV).

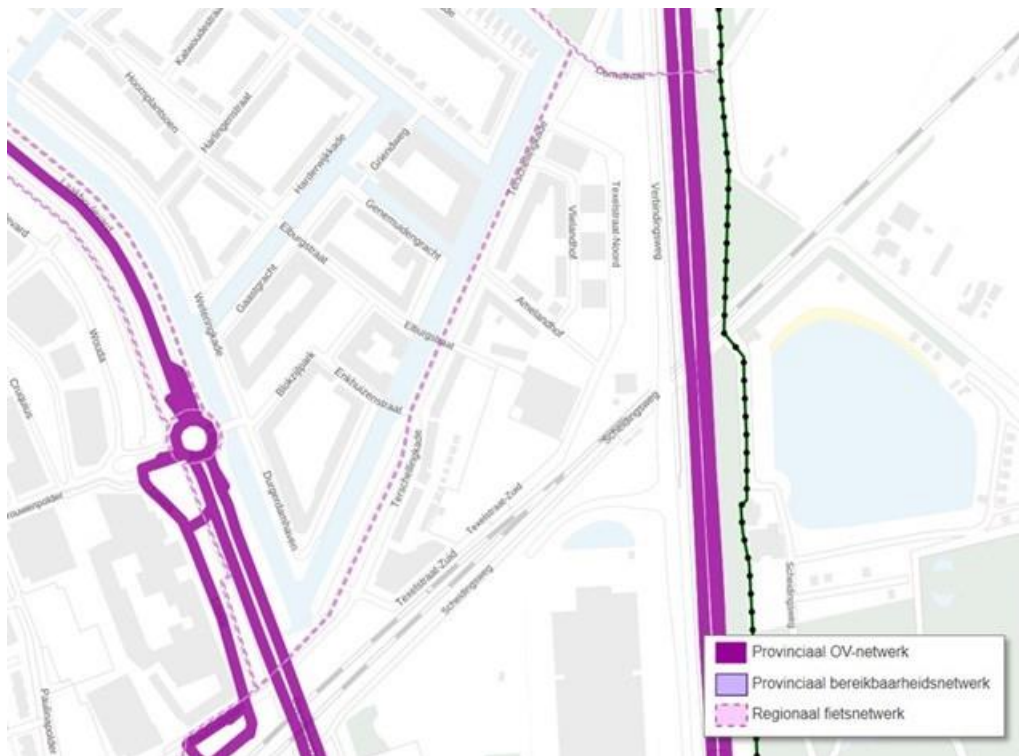
Wat dit betekent voor de vijf voorgenomen ontwikkelingen in Laak 3 is beschreven in de onderstaande paragrafen.

3.3.1.1 Bereikbaarheid en mobiliteit (hoofdstuk 4 Interim OV);

In hoofdstuk 4 van de Interim OV zijn regels gesteld ten aanzien van de aspecten bereikbaarheid en mobiliteit. Wanneer het in het bestemmingsplan (of ruimtelijke onderbouwing) opgenomen programma kan leiden tot een mogelijke verslechtering van de bereikbaarheid of toename van knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoernetwerk, dient een mobiliteitstoets uitgevoerd (in de Interim OV is dit opgenomen als Bijlage 13 Mobiliteitstoets).

In paragraaf 4.6 is nader ingegaan op de gevolgen van de voorgenomen ontwikkelingen op het gebied van verkeer en parkeren. De verschillende ontwikkelingen zijn allen gelegen in het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkelingen zullen geen nieuwe knelpunten veroorzaken op het omliggend wegennet. Een mobiliteitstoets kan zodoende achterwege blijven.

De Terschellingkade is onderdeel van het regionaal fietsnetwerk. De projecten Laak 3.9, Laak 3.5b, Sloepverhuur Vathorst en Laak 3.1 tasten deze functie niet aan. De fietsroute loopt langs het station waar de gebouwde fietsenstalling zal komen. Deze fietsvoorziening zal het routenetwerk versterken. Het project van de fietsenstalling draagt zodoende bij aan een goede fietsbereikbaarheid.



afbeelding 29: provinciale netwerken in Laak 3 Vathorst (bron: Interim OV Provincie Utrecht)

3.3.1.2 Wonen, werken en recreëren (hoofdstuk 9 Interim OV).

In hoofdstuk 9 van de Interim OV is ingegaan op de regels voor verstedelijkingsfuncties en het landelijk gebied. Het plangebied ligt in het gebied dat is aangeduid als 'stedelijk gebied'. Ook zijn twee instructieregels van toepassing, te weten voor heel Laak 3 'reductie kantoren' en voor de zuidelijke helft de instructieregel 'detailhandel' (zie afbeelding 30).



afbeelding 30: kaart van het stedelijk gebied en de gebieden waar instructieregels kantoren en detailhandel gelden in Laak 3 Vathorst (bron: Interim OV Provincie Utrecht)

Toets aan 'instructieregel verstedelijking'

Een plan dat betrekking heeft op locaties binnen stedelijk gebied kan bestemmingen en regels bevatten voor woningbouw mits is voldaan aan de volgende voorwaarden:

- de woningbouw past in het door gedeputeerde staten vastgestelde programma Wonen en werken;
- de woningbouw leidt niet tot extra bodemdaling;

Deze instructieregel is relevant voor de ontwikkeling op Laak 3.9. De overige ontwikkelingen maken geen woningen mogelijk.

De gemeente Amersfoort valt in het Programma Wonen en Werken in de regio Amersfoort. Het woningbouwplan heeft een lokaal verzorgingsgebied en past binnen de behoefte die in Amersfoort aanwezig is (zie paragraaf 3.4.3). Daar komt bij dat in de regio Amersfoort voor de lange termijn weinig zicht is op concrete woningbouwcapaciteit (conclusie komt uit het Programma Wonen en Werken 2021). In het programma is ook geconcludeerd dat, wil de regio ook na 2030 aan haar eigen opgave tegemoet komen, er nieuwe (uitbreidings)locaties noodzakelijk zijn. Elke binnenstedelijke ontwikkeling, zoals ook het voorliggende project voor Laak 3.9, draagt zodoende bij aan de aanwezige woningbouwopgave.

De ontwikkeling van woningen op deze locatie leidt bovendien niet tot extra bodemdaling. De locatie kent onder andere een fijnzanderige ondergrond. Gezien deze ondergrond is deze locatie niet zettingsgevoelig. Het gebouw zelf zal gefundeerd worden op palen.

Toets aan 'instructieregel kantoren'

Deze instructieregel is alleen relevant voor de ontwikkelingen op Laak 3.9 en Laak 3.1.

Laak 3.9

Het project op Laak 3.9 biedt naast de woningen en bedrijfs- of maatschappelijke voorziening ruimte aan 165 m² bvo commerciële voorzieningen in de plint. Het voornemen is om voor de aanvullende commerciële ruimten in te zetten op een breed spectrum aan functies die passen bij het gebied. Er wordt ruimte geboden aan invullingen met onder andere kleinschalige bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen en persoonlijke dienstverlening. Voor één van de twee units, die van 100 m², is ook een commerciële dienstverlening gewenst. Dit betekent dat voor Laak 3.9 niet is uitgesloten dat een commerciële ruimte ook als een zelfstandig kantoor gebruikt kan worden. Een commerciële invulling van de plint hier draagt bij aan het versterken van het voorzieningenniveau en de levendigheid in de wijk.

In artikel 9.17 van de Interim OV zijn regels opgenomen ten aanzien van de nieuwvestiging van zelfstandige kantoren. Een bestemmingsplan mag uitsluitend nieuwvestiging van zelfstandige kantoren toelaten, voor zover het betrekking heeft op:

- zelfstandige kantoren met een lokaal vestigingsgebied, voor zover deze niet gevestigd kunnen worden in gerealiseerde gebouwen of binnen plancapaciteit op basis van het vigerende bestemmingsplan;
- een eenmalige uitbreiding van gerealiseerde kantoren met ten hoogste 10% van het bestaande bvo van het gebouw, voor zover deze niet gerealiseerd kan worden op basis van het bestemmingsplan; of
- transformatie naar zelfstandige kantoren tot een maximum bvo van 1.500 m² per gebouw.

Het plan voor Laak 3.9 bevat maximaal 165 m² aan commerciële ruimten, waarvan maximaal 100 m² commerciële dienstverlening, wat betekent dat het hier gaat om een kleine ruimte. Een dergelijke ruimte zal uitermate geschikt zijn voor lokale ondernemers die een eigen plek zoeken in de buurt van hun woonomgeving. De kantoorfunctie is daarbinnen één van de mogelijke invullingen en is in omvang ondergeschikt aan de totaalontwikkeling. Zodoende is het plan niet in strijd met art 9.17 van de Interim OV.

Laak 3.1

In Laak 3.1 wordt de al toegestane 1.000 m² bvo stationsvoorzieningen aangevuld met maximaal 3.000 m² bvo aan arbeidsintensieve bedrijven, sport en fitnessfuncties, maatschappelijke voorzieningen, persoonlijke dienstverleningen eventueel ook een zorgfunctie zoals een

tandartspraktijk of apotheek. In het totaal wordt maximaal 4.000 m² bvo gerealiseerd. Om strijdigheden met het provinciaal beleid te voorkomen, worden er met deze afwijking geen nieuwe kantoren mogelijk gemaakt. Zodoende worden er geen strijdigheden gecreëerd met art 9.17 van de Interim OV.

Toets aan 'instructieregel detailhandel'

Deze instructieregel is uitsluitend relevant voor de ontwikkeling op Laak 3.1 en Laak 3.9. De locatie van Laak 3.9 ligt buiten het bestaand winkelgebied. De Interim OV staat op grond van artikel 9.18 geen nieuwvestiging of uitbreiding van detailhandel toe. Hier zijn enkele uitzonderingen op geboden. Voor de voorgenomen ontwikkeling is de uitzondering onder lid 2.g relevant. In dit sublid is opgenomen dat "detailhandel waarvan aard en omvang geen negatieve gevolgen hebben voor detailhandel op locaties binnen Bestaand winkelgebied" is uitgezonderd van het verbod. Het meest nabijgelegen bestaand winkelgebied betreft het winkelgebied Vathorst langs de Laakboulevard (zie afbeelding 31 hieronder). Ook een groot deel van Laak 3 is aangeduid als bestaand winkelgebied. Hier zijn tot op heden geen invullingen met detailhandel gerealiseerd, maar woningen, bedrijven, sporthal en kerk.

Zoals eerder aangegeven, is er voor gekozen om voor de commerciële ruimten in te zetten op een breed spectrum aan functies die passen bij het gebied. Er wordt ruimte geboden aan invullingen met kleinschalige bedrijvigheid, persoonlijke en commerciële dienstverlening en bijvoorbeeld maatschappelijke voorzieningen. Een commerciële invulling van de plint zal bijdragen aan het versterken van het voorzieningenniveau en de levendigheid in de wijk. Het is denkbaar dat functies hier, ongeschikt aan de bedrijfsvoering, beperkte (ondergeschikte) detailhandel hebben. Omdat dit gebied buiten het concentratiegebied valt, is zelfstandige detailhandel niet gewenst. Een invulling met eventuele ondergeschikte detailhandel in de vorm van verkoop c.q. levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstellende goederen dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen, zal niet leiden tot significante negatieve gevolgen voor detailhandel binnen het bestaand winkelgebied.



afbeelding 31: begrenzing bestaand winkelgebied (bron: Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht)

Bij Laak 3.1 (beide ontwikkelingen) wordt eveneens ondergeschikte detailhandel mogelijk gemaakt. Deze ontwikkeling vallen binnen de begrenzing van het bestaand winkelgebied.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 *Structuurvisie Amersfoort*

3.4.1.1 Algemeen

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 willen we optimale verbindingen met het groen in de stad en het landschap buiten de stad. Werklocaties zijn voor Amersfoort vitaal en multifunctioneel. De bereikbaarheid daarvan verbeteren we 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 zet daarom in op het verder ontwikkelen en optimaliseren van het bestaande netwerk en vooral het beter benutten van bestaande knooppunten rondom de bestaande stations.

3.4.1.2 Betekenis voor de projecten

Voor Laak 3 geldt het principe om wonen te combineren met diverse andere functies, en daarmee het voorzieningenniveau en levendigheid in de wijk te versterken. De voorgenomen vijf projecten passen daar in. Ook sluiten de projecten aan bij de ambitie voor verdere verstedelijking rond knooppuntlocaties. Tot slot, zoals gemotiveerd in paragraaf 2.2.2, worden de werkgelegenheidsdoelstellingen behaald.



afbeelding 32: Uitsnede Visiekaart Amersfoort 2030 (Laak 3 is met gele ovaal aangeduid)

3.4.2 *Richting voor de Omgevingsvisie Amersfoort*

3.4.2.1 *Algemeen*

De gemeente werkt aan een nieuwe omgevingsvisie voor fysieke leefomgeving. Het document 'Richting voor de Omgevingsvisie Amersfoort' beschrijft, zoals de naam al aangeeft, de richting voor deze nieuwe omgevingsvisie. Het college legt de richting voor de omgevingsvisie in een peiling voor aan de gemeenteraad. Mocht de raad instemmen zal deze richting de basis zijn voor het tweede deel van het onderzoek voor het OmgevingsEffectRapport (OER). Hierna wordt gestart met het opstellen van de Omgevingsvisie.

In het richtingendocument zijn zes ontwikkelopgaven benoemd:

1. Een stad die stromend water en de Eem omarmt;
2. Een groene, gezonde stad in een groene omgeving;
3. Een duurzame CO2-neutrale stad;
4. Een stad met duurzame mobiliteit;
5. Een inclusieve en aantrekkelijke stad om in te wonen;
6. Een stad met een wendbare en weerbare economie.

Nieuwe gebouwen en de omgeving dienen klimaatbestendig vormgegeven te worden. De stad is daarmee zo goed mogelijk voorbereid op extremer weer (extreme neerslag, stijgende temperaturen, langere periodes van droogte). Het bieden van ruimte aan groen en water in de stad is daarin essentieel. Ook draagt dit bij aan een prettig en gezond woonmilieu en aantrekkelijk vestigingsklimaat. Doordat er de komende decennia meer woningen en in hogere dichtheden gebouwd worden, neemt de behoefte aan openbare en/of gemeenschappelijke buitenruimten toe. Door minder ruimte aan de auto te geven bij nieuwe ontwikkelingen ontstaat er meer openbare ruimte voor verblijven, om elkaar te ontmoeten, voor klimaatmaatregelen en voor gezond bewegen.

Het water in De Laak bezit een aantrekkelijke belevingswaarde. De gemeente heeft de ambitie om meer mogelijkheden te bieden voor waterrecreatie, afgewogen tegen ecologische en andere belangen. In de 'Richting voor de Omgevingsvisie' staat vermeld dat de woonwijk De Laak als 'waterstad' is aangelegd en ook geschikt is voor de kleine watersport en recreatievaart.

Daarnaast zet de gemeente in op bescherming van de inwoners tegen een ongezonde luchtkwaliteit en de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het streven is om het percentage gehinderden vanwege weg- en spoorweglawaaai niet te laten toenemen.

De hoofdambities voor een duurzame en CO2 neutrale stad richten zich op het faciliteren en stimuleren van grootschalige opwek van zon op daken, energieneutrale en bij voorkeur energieleverende nieuwbouw en het zoveel mogelijk toepassen van circulaire economie in gebiedsontwikkeling.

Op het gebied van duurzame mobiliteit ziet de gemeente graag dat bij ontwikkelingen wordt uitgegaan van actieve en gezonde mobiliteit (lopen en fietsen) en vanuit die gedachte compact en gemengd wordt gebouwd in de nabijheid van voorzieningen en OV-knooppunten.

Om een inclusieve stad te blijven ligt er in de gemeente een grote opgave om voldoende, betaalbare en passende woningen voor alle doelgroepen te realiseren. Er is in het woningbouwprogramma evenwicht nodig tussen koop en huur, tussen grondgebonden woningen en appartementen en variatie in prijsklassen passend bij de demografische- en inkomensontwikkeling van de Amersfoortse bevolking. Dit vraagstuk vraagt om een nadere uitwerking van de woningbouwprogrammering waarbij de verdeling van alle soorten woningen (naar type, prijsklasse, etc.) op basis van de meest actuele inzichten wordt bepaald en waarbij de regels voor woningbouw opnieuw tegen het licht worden gehouden om een goede balans en diversiteit van het bouwprogramma te krijgen.

3.4.2.2 Betekenis voor de projecten

Gezondheid, groen en water

Voor Laak 3 Vathorst is een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte voorzien, met veel ruimte voor groen en water. Bij deze inrichting is er vanuit Ontwikkelingsbedrijf Vathorst en gemeente Amersfoort nadrukkelijk op het aspect ecologie en water getoetst. Dit heeft geleid tot onder andere een buitenruimte met veel natuurvriendelijke oevers en een grote diversiteit aan bomen, waarvan veel inheemse soorten, de aanleg van parkeervoorzieningen met water passende verharding en bijvoorbeeld diverse nestkasten voor vogels in recent gerealiseerde woningen. De voorgenomen ontwikkelingen leiden niet tot een verlies aan groen ten opzichte van het stedenbouwkundig plan en het uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst. De voor het gebied bedachte ruimte aan groen blijft ook met deze vijf ontwikkelingen beschikbaar. Daarmee wordt de leefruimte van dieren, om bijvoorbeeld te foerageren, ook niet kleiner. Vanwege de realisatie van het paviljoen van Sloepverhuur Vathorst zal het te realiseren areaal water beperkt afnemen met maximaal 300 m² (incl. verwachte steigerruimte). De bestaande waterbalans komt daarmee niet in geding. Deze afname is bovendien reeds afgestemd met het waterschap. Daar komt bij dat de verplaatsing en uitbreiding van Sloepverhuur Vathorst in Laak 3 aansluit bij de ambities om te komen tot meer ruimte voor de beleving van het water en waterrecreatie.

De realisatie van aanvullende sportvoorzieningen dragen bij aan de ambities voor een gezonde stad. In de paragrafen 4.7 en 4.9 wordt op andere gezondheidsaspecten zoals 'geluidhinder' en 'gevaarlijke stoffen (externe veiligheid)' ingegaan. In hoofdstuk 4 is eveneens ingegaan op het aspect duurzaamheid (waaronder groen en water). De projecten voldoen aan de regels die hier voor gelden.

Duurzaamheid en ecologie

De voorgenomen ontwikkelingen voldoen aan de ambities op het gebied van duurzaamheid. In het kader van de gebiedsontwikkeling van Laak 3 zijn verschillende duurzaamheidsmaatregelen getroffen en is gewerkt aan een ecologische versterking van het gebied. Dit is in hoofdstuk 4 nader beschreven.

Duurzame mobiliteit

Bij Laak 3.9 wordt ingezet op het aanbieden van deelmobiliteit (elektrische deelauto en deel(bak)fietsen). De nieuwe gebouwde fietsenstalling bij het station bevordert het gebruik van de fiets en het OV en ook hier wordt ruimte geboden aan deelmobiliteitsvoorzieningen. Dit is in hoofdstuk 4 nader beschreven.

Divers programma

Het woonprogramma op Laak 3.9 bevat verschillende groottes en prijsklassen aan appartementen en zet daarmee in op een brede groep bewoners, zie ook paragraaf 3.4.3. Naast de toevoeging van appartementen en sportvoorzieningen (aantrekkelijke woonstad) is er ook aandacht voor de economische betekenis voor dit gebied. Met de realisatie van Sloepverhuur Vathorst, de commerciële voorziening in Laak 3.9 en de uitbreiding van commerciële voorzieningen bij Laak 3.1 nemen de bebouwingsmogelijkheden voor dit soort voorzieningen niet af.

3.4.3 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 het Deltaplan Wonen 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.

Betekenis voor de projecten

Dit beleid is alleen relevant voor Laak 3.9. 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 de 30%-afspraken uit de Grondexploitatie- en realiseringsovereenkomst Vathorst (Grok).

De ontwikkeling is in lijn met de uitgangspunten van het Deltaplan. Zo is de projectlocatie Laak 3.9 gesitueerd in een gebied waar een stedelijk woonmilieu passend is en worden van de 27 te realiseren woningen minimaal 14 woningen als sociale koop aangeboden (52%). Dit percentage is vergelijkbaar met die van 35% sociaal en 20% middenhuur uit het deltaplan.

Gegeven de doelgroep en de planopzet is het wenselijk dat bewoners een woning kunnen kopen om vanuit een gelijkwaardige positie invulling te willen geven aan de gewenste gemeenschap. Dit vraagt een specifieke doelgroep, hetgeen lastig in te vullen is vanuit een algemene wachtlijst voor sociale woningen. Daarnaast blijkt uit navraag bij een corporatie dat 35% eigendom voor een corporatie niet wenselijk is omdat een corporatie daarmee onvoldoende controle heeft op het door hen gewenste beheer en onderhoud (vanuit de VVE), zeker in relatie tot het beperkte aantal woningen. Een gedeelte sociaal verhuren is daarmee ook niet gewenst.

Met een hoge mate aan diversiteit in plattegronden zal de ontwikkeling een bredere doelgroep dan alleen starters kennen. Doorstromers en zelfs ouderen kunnen hier ook terecht. Door middel van zogenaamde 'softspots' in de woningscheidingen kunnen de woningen op termijn mogelijk kunnen worden samengevoegd en kan het gebouw meegroeien met de woningbouwbehoefte van de toekomst. In de gemeenschappelijke tuin en aangrenzende ruimte, waar ook gedeelde voorzieningen als wasmachines en bijvoorbeeld een keuken zijn, kan de brede doelgroep zich ontwikkelen als gemeenschap. Met de gedeelde voorzieningen is het bovendien niet

langer noodzakelijk dat alle bewoners individueel voorzieningen hebben zoals een wasmachine. Dit biedt meer ruimte om te wonen in de appartementen.

3.4.4 *Nota Parkeernormen*

In de Nota Parkeernormen Amersfoort 2020 (vastgesteld op 24 maart 2020) 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.

Betekenis voor de projecten

Het gemeentelijke beleid voor parkeren heeft ten grondslag gelegen aan de uitwerking van de voorliggende ontwikkelingen. Er is een dynamische gebiedsparkeerbalans voor Laak 3 Vathorst opgesteld om zo de bestaande en toekomstige parkeerdruk voor het hele gebied in de gaten te houden. De voorgenomen ontwikkelingen zijn daar in opgenomen en er wordt voldaan aan de normen. Voor de projecten is dit beschreven in paragraaf 4.6.

4 Milieu- en omgevingsfactoren

4.1 Inleiding

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen de effecten van het initiatief op een aantal milieu- en omgevingsfactoren te worden getoetst.

4.2 Bodem

4.2.1 *Algemeen*

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).

4.2.2 *Betekenis voor de projecten*

Voor het hele gebied Laak 3 is in 2015 door Wematech een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van de bodem en het grondwater (rapport GB50150404.R001-0). Vervolgens heeft Wematech ook voor heel Laak 3 in 2015 een nader onderzoek uitgevoerd naar asbest (rapport RH5015049.R001-01). Deze rapporten zijn beschikbaar via het bodemloket en eerder geaccordeerd door de gemeente. Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken is gebleken dat er geen beperking is voor het gebruik wonen. De gronden van de projectlocaties zijn sindsdien braakliggend geweest. Er hebben geen activiteiten plaatsgevonden die hebben kunnen leiden tot verontreiniging van de bodem of het grondwater. Vanuit een goede ruimtelijke ordening bestaat er geen verdere onderzoeksverplichting.

4.3 Water

4.3.1 *Algemeen*

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 haar effecten.

4.3.2 *Betekenis voor de projecten*

Bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap over de toename aan verhard oppervlakte. Het totale plan voor deelgebied Laak 3 omvat voldoende gerealiseerd en te realiseren water om toenames aan verhard oppervlakte op te vangen.

De voorliggende ontwikkelingen voorzien niet in een toename van het bebouwd oppervlakte of verhardingsmogelijkheden ten opzichte van wat in het Uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst is toegestaan. Een aanvullende compensatie is niet noodzakelijk.

Enkel voor de realisatie van Sloepverhuur Vathorst vinden er werkzaamheden in het water plaats. De steiger bij de Sloepverhuur is geprojecteerd op gebied waar recent water is aangelegd. De aanleg van de steiger heeft geen effect op de hoeveelheid en kwaliteit van het water.

Het paviljoen wordt in het droge gebouwd en na de realisatie wordt het land hieromheen voor een deel weggegraven om de illusie te geven van een drijvend object. Het paviljoen heeft een footprint van maximaal 300 m² (inclusief steigerruimte), waarvan naar verwachting circa 150 m² wordt uitgegraven (ondergraven).

Het water is een Leggerwatergang. De digitale watertoets is hier voor uitgevoerd (zie bijlage 1). Hieruit volgt dat het waterschap Vallei en Veluwe er belang aan hecht dat het project geen negatieve invloed heeft op de aan- en afvoerfunctie van de watergang en de watergang bereikbaar is voor onderhoud. Hiertoe zijn afspraken met het waterschap en de afdeling beheer van de gemeente Amersfoort gemaakt. Deze worden in de koopovereenkomst verder vastgelegd. De aanleg van het water is voor een groot deel al gereed en ook toegestaan in het huidige Uitwerkingsplan. Het realiseren van de aanlegsteiger heeft geen gevolgen voor de aan- en afvoerfunctie van het water. Ook blijft de oever bereikbaar voor onderhoud.

Er wordt geen vervuild water afgevoerd op het oppervlaktewater. Hemelwater wordt direct op het oppervlaktewater geloosd. Omdat geen uitlogende metalen worden gebruikt brengt dit geen risico's met zich mee. Vuilwater wordt via het dwa-riool afgevoerd. Al met al zijn er geen gevolgen voor de waterhuishouding.

4.4 Archeologie

4.4.1 Algemeen

Nieuwe ontwikkelingen kunnen archeologische waarden aantasten. In het kader van het wijzigingsplan 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.

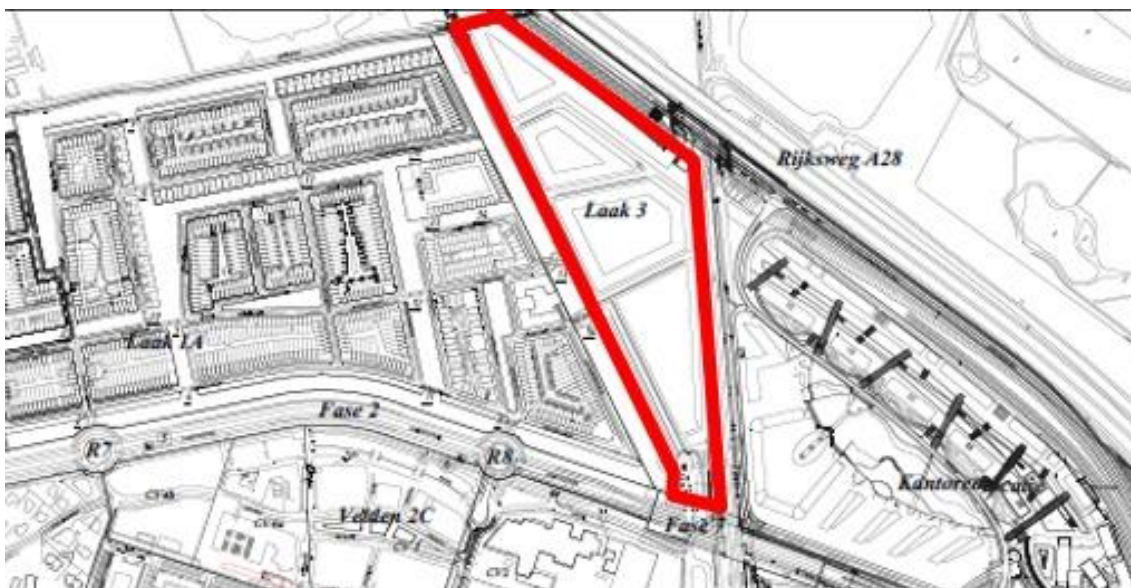
4.4.2 Betekenis voor de projecten

Voor de projecten is de Archeologische Beleidskaart Gemeente Amersfoort (vastgesteld 12 maart 2019) geraadpleegd. Hieronder is per project beschreven wat de verwachting is.



afbeelding 33: uitsnede archeologische waardenkaart Gemeente Amersfoort versie 2019 (met rood zijn de projectlocaties aangeduid)

In het verleden is voor geheel Laak 3 reeds een archeologisch onderzoek uitgevoerd (Inventariserend Veldonderzoek te Vathorst Corlaer-A28 (VAT-COR), M.L. Verhamme; Amersfoort / december 2005). In afbeelding 34 is de begrenzing van dit onderzoek opgenomen.



afbeelding 34: afbeelding onderzoeksgebied uitgevoerd archeologisch onderzoek in 2005

Behoudens de fietsenstalling vallen de overige projecten binnen dit onderzoeksgebied. In het onderzoek zijn geen archeologische resten gevonden. Gemeente Amersfoort heeft vervolgens het gebied vrijgegeven.

Voor aanlanding van de fietsenstalling aan de zijde van de Paulinapolder geldt dat het aspect archeologie onderzocht moet worden bij bodemingrepen dieper dan 30 cm en met een oppervlakte groter dan 500 m². Ter hoogte van de tunnelbak worden geen nieuwe ingrepen voorzien. Bij de bouw van de tunnel is namelijk reeds rekening gehouden met overbouwning. Aan de zijde van de Paulinapolder wordt de drempelwaarde niet overschreden. Daarnaast is dit gebied, met de realisatie van de tunnel, al verstoord. Er is geen archeologisch onderzoek nodig.

4.4.3 Conclusie

Op basis van bovenstaande bevindingen is te concluderen dat voor de voorgenomen ontwikkelingen er geen belemmering bestaat op het gebied van archeologie.

4.5 Ecologie

4.5.1 Algemeen

In ruimtelijke plannen moet worden aangetoond dat hoe de ontwikkelingen die hierin mogelijk worden gemaakt 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. Hieronder is eerst ingegaan op de soortenbescherming en daarna op de gebiedsbescherming.

4.5.2 Betekenis voor de projecten

Soortenbescherming

Voor Laak 3 Vathorst is in het verleden een quickscan naar beschermde soorten uitgevoerd. De voorgenomen ontwikkelingen betreffen, op de Sloepverhuur Vathorst na, functiewijzigingen van bestaande percelen waar al op gebouwd mag worden. Er is in de huidige situatie geen bebouwing of begroeiing aanwezig, anders dan kort gemaaid gras op Laak 3.1 en Laak 3.9. De steiger bij de Sloepverhuur is geprojecteerd op gebied waar recent water is aangelegd. De eventuele effecten van het graven van het water is al in kader van deze werkzaamheden afgewogen. Het paviljoen wordt in het droge gebouwd en na de realisatie wordt het land hieromheen weggegraven. De grond is nu braakliggend en deel verhard. Het is niet aannemelijk dat de

voorgenomen ontwikkelingen negatieve gevolgen hebben voor beschermde planten- en/of diersoorten. Voorafgaand aan uitvoering zal een schouw plaatsvinden.

Voor de ontwikkeling op Laak 3.9 is relevant dat de locatie grenst aan een bestaande waardevolle groenzone die in het Uitwerkingsplan de functie aanduiding 'specifieke vorm van waarde - vliegroute vleermuizen' kent. Dit is opgenomen voor het behoud van vliegroutes van vleermuizen ter plaatse van de aanduiding. Zodoende is een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling Laak 3.9 op vleermuizen (Effectenbeoordeling vleermuizen, Ecoresult, 23 oktober 2022). De rapportage is opgenomen als bijlage 2 en op 13 april 2023 geaccordeerd door de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD).

Uit de beoordeling is gebleken dat negatieve effecten op de functionaliteit van de Laak voor vleermuizen op voorhand zijn uit te sluiten. Het is hierbij noodzakelijk dat er binnen een afstand van 5 meter tot het gebied met bestemming 'Groen' geen bouw- en veiligheidsverlichting wordt gevoerd in de aanlegfase. Verder dient verlichting buiten de in het uitwerkingsplan aangewezen zone voor vleermuizen niet gericht te zijn op deze zone en geen groene kleur te hebben. Voorkeur gaat uit naar amber/roodkleurige verlichting.

Het onderzoek signaleert enkele kansen om de leefomgeving voor vleermuizen verder te versterken. Hiervoor stellen de onderzoekers enkele maatregelen voor. De ontwikkelaar zal een van deze maatregelen uitvoeren.

Er is geen verder flora en fauna onderzoek nodig. Ten alle tijden geldt de zorgplicht.

Gebiedsbescherming

De projectgebieden zijn niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied, Natuurnetwerk Nederland of ander beschermd natuurgebied. Omdat het plangebied niet in of nabij een Natura 2000- of Natuurnetwerk Nederland-gebied ligt, zijn directe effecten als gevolg van aantasting van habitattypen of leefgebieden niet aan de orde. Wel kan sprake zijn van indirecte effecten als gevolg van externe werking. Hier is sprake van indien de gevolgen van een activiteit buiten een Natura 2000-gebied wel merkbaar zijn in een Natura 2000-gebied. Voorbeelden hiervan zijn geluidverstoring of verstoring door licht, maar ook de gevolgen van stikstofemissies. Voor de meeste effecten geldt dat door de afstanden tot aan de Natura 2000-gebieden ook de externe werking op voorhand uitgesloten kan worden, licht- en geluidbelasting reikt niet dusdanig ver. Enige effect dat niet op voorhand uitgesloten kan worden, zijn effecten van stikstofdepositie. Stikstofemissie kan Natura 2000-gebieden op grotere afstand beïnvloeden

Om de stikstofdepositie te bepalen is een Aeriusberekening uitgevoerd (Langelaar, 26 november 2023). Het rapport is opgenomen als bijlage 3 bij de toelichting. Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat de stikstofdepositie zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase niet groter is dan 0,00 mol/ha/jr op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in verschillende Natura2000-gebieden. Er is zodoende geen sprake van enige vorm van een direct of indirect negatief effect.

4.6 Verkeer en parkeren

4.6.1 Verkeer

Voor een ruimtelijk plan geldt dat de verkeerseffecten die optreden als gevolg van een planvoornemen in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden onderbouwd. De nadruk ligt daarbij op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

De voorgenomen ontwikkelingen vinden plaats binnen de bestaande structuur van Laak 3 Vathorst en op gronden waar al andere functies waren voorzien. Er zijn wel enkele verschillen in het programma, wat kan leiden tot andere verkeersintensiteiten. Dit is hieronder per project beschreven. Om de verkeersbewegingen te berekenen, wordt gebruik gemaakt van de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW. De

projectlocaties liggen in matig stedelijk gebied, rest bebouwde kom. In de kencijfers is een minimum en maximum genoemd per functie. Het gebied Laak 3 is goed ontsloten met het OV vanwege de ligging tegen het Station Vathorst aan, maar ook goed bereikbaar met de auto. Zekerheidshalve is zodoende bij de toepassing het gemiddelde van de bandbreedte gebruikt.

4.6.1.1 Laak 3.9

Het project maakt woningen mogelijk op een plek met een gemengde bestemming. De verkeerskundige beoordeling gaat daarom in op de effecten vanwege de verkeersbewegingen van de functie wonen ten opzichte van de huidige bestemming

Het beoogde programma bedraagt 27 woningen (13 appartementen van 50-80 m2 bvo en 14 appartementen kleiner dan 50 m2 bvo). De appartementen kleiner dan 50 m2 betreffen sociale koop. Op de begane grond komt ruimte voor maximaal 165 m2 commerciële voorzieningen, collectieve ruimtes en bergingen. Goudappel Coffeng heeft in haar onderzoek d.d. 26 oktober 2023 (bijlage 6) de verkeersgeneratie op 188 motorvoertuigen (mvt) per weekdag gesteld. In deze berekening is nog geen rekening gehouden met eventuele reducerende effecten door het aanbieden van deelmobiliteitsvoorzieningen.

De verkeersgeneratie van een invulling met bedrijvigheid, mogelijk op basis van het uitwer kingsplan, is iets kleiner. Uitgaande van circa 1.425 m2 bvo (footprint plot Laak 3.9) zou deze 144 mvt per weekdag bedragen. 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. De route Texelstraat Noord – Oeverweg kent zo'n 1.300 mvt/etmaal meer dan voldoende capaciteit om de geprognosticeerde groei op te vangen. De toename van verkeersgeneratie over deze route is acceptabel.

4.6.1.2 Laak 3.5b

Het project maakt een sportfunctie mogelijk ter vervanging van de toegestane bedrijfsfunctie. Het gaat om een oppervlakte van 1.539 m2 sportvoorzieningen. Goudappel heeft in haar rapport (bijlage 6) de verkeersgeneratie op 236 per weekdag gesteld. Een deel van deze verkeersgeneratie zal via de route Texelstraat Noord, Terschellingkade en Verbindingsweg lopen. Een ander deel via Terschellingkade of Blokzijlpark. Daarmee zal een deel van het verkeer via rotonde 8 worden afgewikkeld.

Uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat rotonde 8 in 2035 het bestaande verkeer (referentiesituatie) al niet goed meer kan verwerken. Met de voorliggende ontwikkelingen blijft de verliestijd (wachtijd) op veel richtingen slecht. In de avondspits neemt de verliestijd in beperkte mate toe. Dit betreft voornamelijk de kruispunttak Vrouwenpolder. De verliestijden blijven echter beperkt tot onder de 60 seconden, waarmee deze te beoordelen zijn als matig. Conform het uitgevoerde verkeersonderzoek van Goudappel is dit echter niet problematisch voor de verkeerafwikkeling, ook omdat in de avondspits de Vrouwenpolder geen maatgevende kruispunttak is. Goudappel geeft voorts aan dat met de gehanteerde kencijfers robuust is gerekend, waardoor de daadwerkelijke verkeerstoename in de praktijk naar verwachting lager zal uitvallen.

Omdat het capaciteitsprobleem zich ook in de referentiesituatie aandient zal gemeente Amersfoort op termijn maatregelen moeten treffen. Deze maatregelen staan los van de beoogde ontwikkelingen. Mogelijke maatregelen zijn omschreven in het rapport.

4.6.1.3 Sloepverhuur Vathorst

De beoogde jachthaven omvat ligplaatsen, een werkplaats en mogelijk ondergeschikte horeca. In het rapport van Goudappel is de verkeersgeneratie op 53 mvt per weekdag gesteld. De ontsluiting gaat via de Terschellingkade en het Blokzijlpark. Daarmee zal een deel van het verkeer via rotonde 8 worden afgewikkeld. De conclusie van het verkeersonderzoek (bijlage 6) is opgenomen onder paragraaf 4.6.1.2.

Met de verhuizing komt de locatie aan de Durgerdamhaven te vervallen. Deze locatie is kleiner. Goudappel heeft geen rekening gehouden met het vervallen van deze verkeersgeneratie.

4.6.1.4 Laak 3.1

Het programma bestaat uit maximaal 4.000 m² bvo, waarvan 1.000 m² bvo stationsvoorzieningen en 3.000 m² bvo aan aanvullende commerciële voorzieningen (bedrijven, persoonlijke dienstverlening, kleinschalige werkplaatsen, sport/fitness, maatschappelijke voorzieningen en bij de functies behorende ondergeschikte detailhandel).

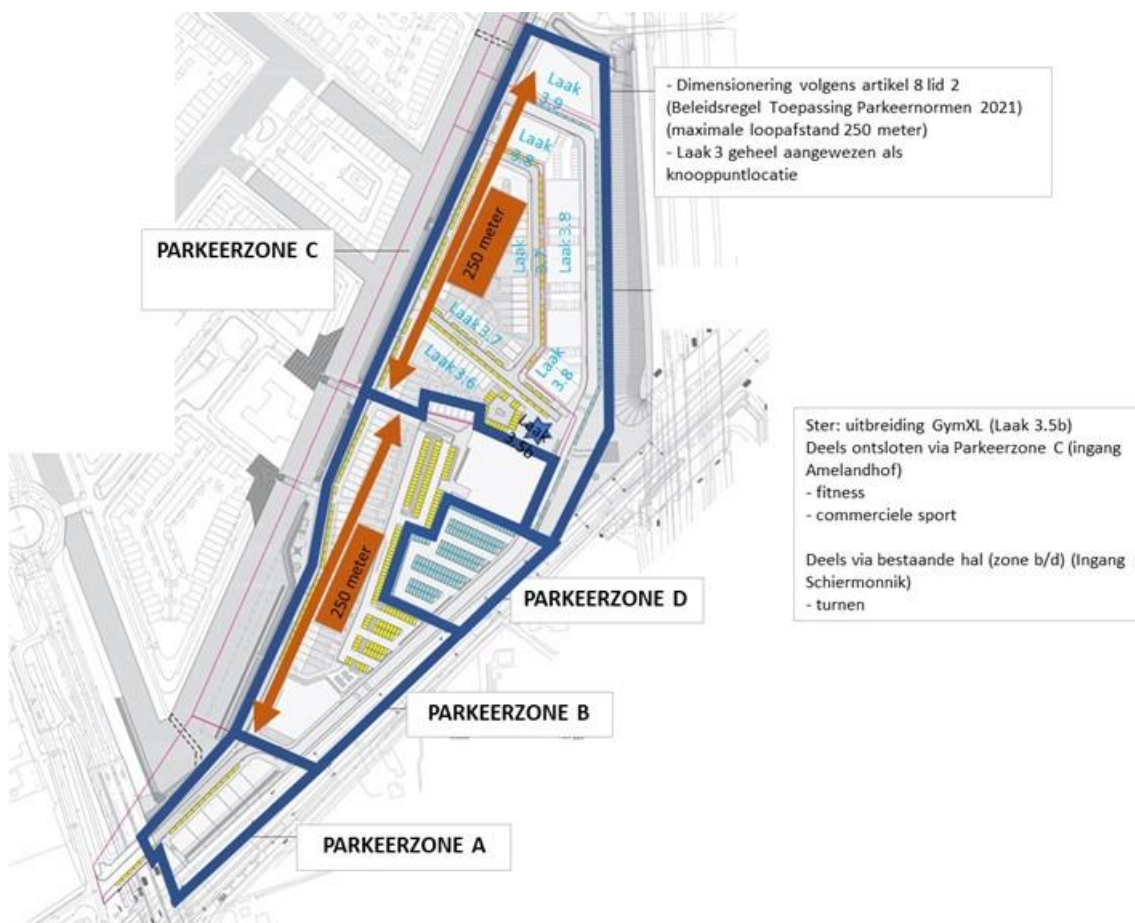
De 1.000 m² stationsvoorzieningen zijn nu al bij recht mogelijk, dit metrage is reeds verwerkt in het verkeersmodel van gemeente Amersfoort. Goudappel heeft zodoende de 3.000 m² toe te voegen commerciële voorzieningen in haar onderzoek betrokken. De verkeersgeneratie hiervan bedraagt 305 mvt per weekdag. De ontsluiting gaat geheel via de Terschellingkade en Lovink. Zoals aangegeven in het onderzoek van Goudappel zal daarmee een deel van het verkeer via rotonde 8 worden afgewikkeld. De conclusie van het verkeersonderzoek (bijlage 6) is opgenomen onder paragraaf 4.6.1.2.

4.6.1.5 Fietsenstalling

De fietsenstalling zal geen wezenlijke (auto)verkeersaantrekkende werking kennen, op een enkele auto van personeel van het servicepunt/fietsenwinkel na. Met dit servicepunt c.q. fietsenwinkel is in het onderzoek van Goudappel rekening gehouden. De ontsluiting gaat geheel via de Terschellingkade en Lovink. Zoals aangegeven in het onderzoek van Goudappel zal daarmee een deel van het verkeer via rotonde 8 worden afgewikkeld. De conclusie van het verkeersonderzoek (bijlage 6) is opgenomen onder paragraaf 4.6.1.2.

4.6.2 Auto parkeren

Voor het project dient sprake te zijn van voldoende parkeerplaatsen. De Amersfoortse parkeernormen zijn hiervoor gebruikt. Het gebied Laak 3 is verdeeld over verschillende parkeerzones. Om de ontwikkelingen per parkeerzone in samenhang te beschouwen, is hierna ingegaan op de gevolgen per parkeerzone in plaats van per project. Er is een parkeerbalans opgesteld per parkeerzone. De indeling van parkeerzones is in afbeelding 35 weergegeven.



afbeelding 35: indeling Laak 3 in parkeerzones

4.6.2.1 Parkeerzone A

De ontwikkelingen op Laak 3.1 vallen binnen Parkeerzone A. Er zijn in de toekomstige situatie 12 parkeerplekken in de openbare ruimte. Voor de voorgenomen ontwikkeling op Laak 3.1 is het de bedoeling om ruimte te bieden aan een brede mix van werkgerelateerde functies, behalve de 1.000 m² stationsvoorzieningen wordt ook gedacht aan invulling met arbeidsintensieve bedrijven, sport en fitnessfuncties, persoonlijke dienstverlening, kleinschalige detailhandel (als ondergeschikt aan de te vestigen dienstverlening of bijhorende bij het servicepunt van de stalling), maatschappelijke voorzieningen en eventueel ook een zorgfunctie zoals een tandartspraktijk of apotheek.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is allereerst uitgegaan van 1.000 m² commerciële dienstverlening. Dit is al toegestaan in het huidige uitwerkingsplan onder de noemer stationsvoorzieningen. Voor de overige 3.000 m² bvo is gekeken naar welke functies het meest waarschijnlijk is. Dit programmadeel kan ingevuld worden met arbeidsintensieve bedrijvigheid maar ook met arbeidsextensieve bedrijven of zelfs maatschappelijke instellingen. Deze kennen veelal een lagere parkeernorm. Zekerheidshalve is gerekend met arbeidsintensieve bedrijven.

Bij de fietsenstalling komt ook een servicepunt cq. fietsenreparatie en -winkel. Deze voorziening is gemaximaliseerd op 200 m². Deze wordt ingevuld worden met arbeidsextensieve bedrijven met ondersteunende detailhandel. Daarom is gerekend met 150 m² arbeidsextensief en 50 m² detailhandel. Het geheel leidt tot een parkeerbehoefte van 55 parkeerplaatsen.

Bezoekers kunnen parkeren op de 12 parkeerplaatsen langs de locatie in de openbare ruimte. De resterende 45 parkeerplaatsen zijn voorhanden in de parkeergarage onder het ICOON. Deze parkeervoorziening is gelegen binnen de maximale de acceptabele loopafstand van 800 m voor werknemers. Hiervoor worden afspraken gemaakt met de eigenaar van de parkeergarage. Deze worden, ook met gemeente, vastgelegd op het moment dat het definitieve programma vastligt in kader van de omgevingsvergunning voor bouwen.

Daarmee voldoet de parkeerbalans voor Parkeerzone A. Tijdens van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zal deze parkeerzone opnieuw door de gemeente getoetst worden.

4.6.2.2 Parkeerzone B

De Sloepverhuur Vathorst valt in parkeerzone B. Ook de beoogde uitbreiding van GymXL valt voor een deel binnen deze parkeerzone (het gedeelte dat via de bestaande hal toegankelijk is). Het andere deel van GymXL is opgenomen in parkeerzone D. Deze verdeling volgt de verdeling van herkomst, zoals beschreven in paragraaf 4.6.1.2. Concreet betekent dit 80% via de Texelstraat Zuid (zijde Vathorst), 20% Texelstraat Noord (zijde Oeverweg). Verder vallen binnen deze zone bestaande woningen, de bestaande GymXL en bijvoorbeeld de kerk.

Voor een jachthaven is een parkeerkencijfer van 0,5 tot 0,7 pp per aanlegplaats gegeven in de CROW kencijfers publicatie 'Toekomstbestendig parkeren'. Dit is een globaal kencijfer en bij het toepassen is altijd maatwerk nodig. De parkeervraag hangt sterk af van bijvoorbeeld het type jachthaven, de locatie en het bereikbaarheidsprofiel. Zo zal een jachthaven met voorzieningen en gelegen aan een recreatieplas een hoger autogebruik kennen dan de hier voorgestelde aanlegplaats voor sloepen om in de wijk rond te varen. Zodoende is voor de Sloepverhuur uitgegaan van de onderzijde van de bandbreedte, wat neerkomt op een parkeervraag van 0,5 parkeerplaatsen per ligplaats. Met 25 ligplaatsen komt de parkeervraag neer op 13 parkeerplaatsen. Daarbij komt er nog maximaal 200 m² werkplaats en 80 m² ondersteunende horeca. Omdat deze horeca ondersteunend is zal deze an sich geen parkeervraag met zich mee brengen. Daarom is de parkeerbehoefte voor deze functie op nihil ingeschat.

Voor de uitbreiding van GymXL geldt een parkeernorm van 2,4 pp / 100 m². Dit komt neer op een maximale parkeerbehoefte van afgerond 15 pp. Deze parkeerbehoefte is op de zaterdagochtend en zaterdagmiddag maximaal.

Uit de parkeerbalans voor Parkeerzone B volgt dat er inclusief de toekomstige functies een totale passende parkeerbehoefte is. Tijdens van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zal deze opnieuw door de gemeente getoetst worden.

4.6.2.3 Parkeerzone C

Parkeerzone C vormt de noordpunt van Laak 3. De woningbouwontwikkeling op Laak 3.9 en de fitness/sportvoorziening op Laak 3.5b vallen binnen deze parkeerzone.

De maximale parkeerbehoefte van Laak 3.9 is berekend op basis van een programma van 27 woningen (van diverse oppervlakten) en 165 m2 commerciële voorzieningen. Bij de appartementen zijn op het binnenterrein 17 parkeerplaatsen voorzien. De parkeerbehoefte van Laak 3.5b is berekend op basis van 315 m2 fitnessstudio en 602 m2 sporthal (voor andere verenigingen of commerciële verhuur). Deze ruimten zijn toegankelijk vanaf het Amelandhof. Daarmee vallen deze binnen parkeerzone C.

Uit de parkeerbalans voor Parkeerzone C volgt dat er inclusief de toekomstige functies een passende parkeerbehoefte is.

4.6.2.4 Parkeerzone D

In Parkeerzone D valt het P+R terrein en een deel van de bestaande hal GymXL. De beoogde uitbreiding is toegankelijk vanuit de huidige hoofdentree, daarmee valt ook een deel van de parkeerbehoefte in Parkeerzone D (20%). Parkeerzone D kent hiermee een tekort van 5 P+R plekken. Deze zijn als compensatie meegenomen bij Parkeerzone B. Daarmee kunnen treinreizigers vanuit de zijde Vathorst (Texelstraat Zuid) ook nabij het P+R parkeren.

4.6.3 Fiets parkeren

De gemeente Amersfoort heeft naast parkeernormen voor auto's ook parkeernormen voor fietsen. Deze staan in de tabel Fietsparkeerkencijfers 2020. Deze parkeernormen zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn daarmee niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals bij het station. Per ontwikkeling is hieronder ingegaan op de van toepassing zijnde norm en hoe aan deze norm wordt voldaan.

4.6.3.1 Laak 3.9 – woningbouw

Voor appartementen wordt onderscheid gemaakt tussen appartementen met en zonder fietsberging. In dit geval is sprake van een appartementengebouw met een centrale fietsenberging. Hiervoor geldt een norm van een enkele fietsparkeerplaats per appartement. De fietsparkeerplaatsen worden, conform Bouwbesluit en Amsterdamse Bouwbrief 2015-130, gefaciliteerd in de inpandige fietsparkeerstalling. In de gemeentelijke fietsparkeerkencijfers is aangegeven dat deze bouwbrief ook in Amersfoort toepasbaar is. Bezoekers kunnen voor de entree parkeren.

De bezoekers/werknemers van de 165 m2 aan commerciële functies in de plint zullen parkeren aan de straat. Worstcase is een invulling met 100 m2 kantoorfunctie met een balie en 65 m2 arbeidsextensief. Hiervoor geldt een minimale parkeernorm van afgerond 10 fietsparkeerplekken per 100 m2 bvo (met één balie). Voor de 65 m2 arbeidsextensief is geen norm opgenomen. Verwacht wordt dat 2 fietsparkeerplekken voldoende zijn. In de openbare ruimte worden de benodigde fietsparkeervoorzieningen aangebracht. Hier kunnen overdag de bezoekers en werknemers van de commerciële functie gebruik van maken. Buiten werkdagen kan een deel van de bezoekers van de woningen met de fiets parkeren.

4.6.3.2 Laak 3.5b - Uitbreiding GymXL

Voor een sporthal¹ geldt een minimale norm van 3,3 fietsparkeerplek per 100 m2 bvo en voor fitness geldt een norm van 2,5 fietsparkeerplek per 100 m2. Dit komt neer op circa 28 fietsparkeerplekken ter hoogte van de entree aan het Amelandhof en 21 fietsparkeerplekken ter hoogte van de bestaande entree van GymXL. De openbare ruimte rondom deze entrees biedt voldoende ruimte om deze aantallen fietsen te stallen. In deze aantallen is overigens geen rekening gehouden met dubbelgebruik met bestaande functies.

¹ Er is gerekend met 'sporthal', waar ook toernooien en wedstrijden kunnen plaatsvinden, niet met de functie 'gymzaal'.

4.6.3.3 Sloepverhuur Vathorst

Voor een sloepverhuur of jachthaven zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. De bezoekers zullen de fietsen kunnen parkeren in de openbare ruimte tegenover de Kruispuntkerk. Hier is een breed trottoir aanwezig waar Ontwikkelingsbedrijf Vathorst aanvullende fietsparkeervoorzieningen zal realiseren.

4.6.3.4 Laak 3.1 - Gemengd programma

Laak 3.1 grenst aan het station en het wijkwinkelcentrum. In dit gebied zijn veel functies aanwezig die een fietsparkeervraag met zich meebrengen. Zoals aangegeven in de toelichting op de fietsparkeernormen zijn deze normen niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies. Omdat een deel van Laak 3.1 ook aan een fietsparkeerverbodzone geldt zullen bezoekers en werknemers veelal parkeren in de nieuw te realiseren fietsenstalling direct naast het gemengde programma of in een van de bestaande fietsparkeergelegenheden in de omgeving. Buiten de fietsparkeerverbodzone is het voor bezoekers en werknemers ook mogelijk om in het openbaar gebied te parkeren. In het ontwerp van het gemengde programma en de inrichting van het openbaar gebied zal fietsparkeren nadrukkelijk als thema worden meegenomen.

4.6.3.5 Laak 3.1 - Fietsenstalling

De gebouwde fietsenstalling zal ruimte bieden aan circa 600 tot 750 fietsen. Hier zullen zowel OV-reizigers gebruik van kunnen maken, als ook bezoekers van omliggende functies.

4.6.4 Conclusie

Voor wat betreft de aspecten verkeer en parkeren is gebleken dat er geen beperkingen zijn voor het afwijken van het bestemmingsplan voor de projecten.

4.7 Geluid

4.7.1 Algemeen

De Wabo afwijkingsvergunning biedt 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 wegverkeerslawaaï op de zogenaamde zone-ringsplichtige wegen. In principe zijn alle wegen zoneringsplichtig, behalve:

- wegen die deel uitmaken van een woonerf (art. 74.2a);
- 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 Wet geluidhinder. Indien wordt gebouwd binnen de geluidszone, verplicht de Wet geluidhinder door middel van akoestisch onderzoek aandacht te besteden aan de geluidssituatie. De wettelijke zone voor de hier te beschouwen wegen bedraagt 200 meter.

4.7.2 Betekenis voor de projecten

Woningbouw is een geluidsgevoelige functie. Door Goudappel Coffeng is voor Laak 3.9 derhalve een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het rapport is opgenomen als bijlage 4. In het akoestisch onderzoek is ingegaan op geluidhinder vanwege railverkeer en wegverkeer.

Railverkeer Laak 3.9

Ten gevolge van het railverkeer wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet overschreden.

Wegverkeer Laak 3.9

Ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg A28 is sprake van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor een aantal bouwlagen is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Daarom is het treffen van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

Ten gevolge van het verkeer op de Verbindingsweg wordt voor een aantal appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Omdat bron- en overdrachtsmaatregelen reeds getroffen zijn, en aanvullende maatregelen niet reëel inpasbaar zijn, is ontheffing voor een hogere waarde nodig. Voor de appartementen waarvoor sprake is van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde wordt een afscherming aan de gevel gerealiseerd.

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, ook wel uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting (van alle wegen en de spoorweg gezamenlijk). De gecumuleerde geluidsbelasting is in het onderzoek opgenomen.

4.7.3 Ontheffing hogere waarde Laak 3.9

Gebleken is dat ten gevolge van de Rijksweg A28 (na het treffen van geluidsreducerende maatregelen) sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Gemeente Amersfoort heeft inmiddels voor het project een ontheffing voor hogere waarden verleend. Ten behoeve van de hogere waarde worden er maatregelen getroffen aan de gevels (waaronder de realisatie van een vliesgevel) van de woningen om er voor te zorgen dat het binnenniveau in de woningen zal voldoen aan de grenswaarde van 33 dB.

4.8 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 richtafstandenlijsten, 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 Laak 3 geldt het principe om wonen te combineren met diverse andere functies, en daarmee het voorzieningenniveau en levendigheid in de wijk te versterken. De gemeente heeft het gebied aangewezen als 'gebied met functiemenging'.

In de lijst voor functiemenging is gekozen voor een categorie aanduiding A, B en C.

Categorie A

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

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

De activiteiten uit categorie B waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

4.8.1 Betekenis voor de projecten

4.8.1.1 Laak 3.9

De nieuwe woningen op Laak 3.9 zijn geprojecteerd op 16 meter afstand van de bedrijfsbestemming aan de Texelstraat-Noord. Hier is een afwijkingsprocedure gevoerd voor de realisatie van appartementen, met in de plint commerciële functies, kleinschalige bedrijven en werkplaatsen (categorie A en B van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten Functiemenging').

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 ruimtes komen vallen allen onder categorie A (kantoren, kleinschalige bedrijvigheid). 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.

4.8.1.2 Laak 3.5b - Uitbreiding GymXL

De sportvoorziening ligt op 29,5 meter van de meest nabijgelegen woning (Amelandhof 14) en 30 meter tot Schiermonnikooghof 13. Daarmee ligt de ontwikkeling net (niet) op de richtafstand van 30 meter. De beoogde sportvoorziening haakt aan op de installaties van de bestaande hal of nieuwe inpandige voorzieningen. De bedrijfsvoering van de bestaande hal is in het verleden ten behoeve van de bouw van de betreffend woningen reeds onderzocht. Uit dit onderzoek (Mobius Consult, 6020.04, 2019) bleken geen overschrijdingen van de geluidswaarden op deze woningen.

In verband met een nieuwe uitgang aan het Amelandhof kan stemgeluid ook een rol spelen. Rondom de ingang kunnen mensen zich mogelijk wachtend ophouden. Deze ingang bevindt zich op circa 32,5 meter van de woning Amelandhof 14. Er worden rondom de ingang geen zitgelegenheden geboden, ook is er rondom de ingang geen zicht op het achterliggende sportprogramma. Daarmee ligt het in lijn der verwachting dat mensen hier maar kortdurend wachten. Naar verwachting zal het aantal wachtenden nihil tot zeer beperkt zijn. Wachtenden mensen zijn echter niet uit te sluiten. Omdat deze mensen buiten de grenzen van de inrichting, in openbaar gebied, zullen staan te wachten valt eventueel stemgeluid niet onder het activiteitenbesluit. De afweging of wachtende mensen de omliggende woonfuncties belemmeren geschiedt daarom enkel vanuit een goede ruimtelijke ordening. Daarbij wordt uitgegaan van een normering overeenkomstig de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Het gebied is aan te merken als gemengde woonwijk, met combinaties van wonen en lichte bedrijfsactiviteiten. De handreiking stelt voor dit soort gebieden maximale equivalente geluidsniveaus van 55 dB(A) (dagperiode) 45 dB(A) (avond) en 40 dB(A) (nacht).

Op basis van een worstcase-benadering wordt uitgegaan van een groep met 10 wachten. Als deze wachtenden, in groepen van twee, met elkaar in gesprek zijn leidt dit tot 5 wachtenden die gelijktijdig praten. Conform het journaal geluid (2009-10) is het bronvermogen van één normaal pratende volwassen persoon $L_w=65$ dB(A). Het totale bronvermogen bij vijf pratende personen bedraagt daarmee $L_w=72$ dB(A). Geluidniveau op 1 meter bij een bronvermogen van 72 dB(A) is $L_p;1m = 63$ dB(A). Volgens een vaste vuistregel in de akoestiek leidt elke verdubbeling van afstand tot een reductie van 5 dB. Op circa 30 meter bedraagt de geluidsbelasting $L_p;30m = ca. 38$ dB(A). In de nachtperiode is de sporthal gesloten, zowel overdags als in de avondperiode kunnen eventueel mensen wachten en kan deze geluidsbelasting (worstcase) optreden. Deze geluidsbelasting valt ruim binnen de geluidsnormeringen overeenkomstig de handreiking industrielawaai en vergunningverlening.

Gelijk als bij de bestaande Bedrijfsbestemming zullen bezoekers met de auto aan kunnen komen. Deze bezoekers parkeren op één van de bestaande parkeerplekken in de wijk. Voor deze ontwikkeling zullen geen nieuwe specifieke parkeerplekken gerealiseerd. Een bezoeker voor de

sportvoorziening die in de omgeving parkeert zal, ten opzichte van een bewoner of een bezoeker voor andere aanwezige functies, niet zorgdragen voor een verslechtering van de omgevingskwaliteit. Daarmee is er geen aanleiding om te veronderstellen dat de sportvoorziening milieutechnisch zorgt voor een belemmering van omliggende woonfuncties.

4.8.1.3 Sloepverhuur Vathorst

De ontwikkeling van Sloepverhuur Vathorst omvat twee componenten. De eerste omvat de realisatie van een paviljoen met sanitaire voorzieningen, technische voorziening, ontvangstruimte en onder andere horeca-c (ondergeschikte horeca). Het tweede component omvat de realisatie van een aan- en afmeersteiger. Het paviljoen wordt gesitueerd direct tegenover de Kruispuntkerk. De meest nabijgelegen woning (Durgerdamhaven) is op 37 meter gesitueerd. De woningen aan de Terschellingkade zijn op minimaal 46 meter gelegen.

Voor de mogelijkheden van horeca wordt aangesloten bij de aanwijzing Horeca C (Horecanota Gemeente Amersfoort, 2013). Dit soort typen horeca is in de VNG publicatie aangewezen als categorie A (SBI 2008: 561), waarbij bezoekers tevens gebruikers van de verhuur c.q. watersportvoorziening zijn. Dit gaat slechts over een beperkt aantal bezoekers, waarmee dit zich dus goed verenigen in een woonomgeving.

Voor wat betreft het tweede component (aan- en afmeervoorziening) bedraagt de afstand tot de meest nabijgelegen woning circa 26 meter. Sloepverhuur is geen functie die is genoemd in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten Functiemenging'. In de reguliere Staat van bedrijfsactiviteiten valt een jachthaven onder milieucategorie 3.1. Deze indeling stoelt op het klapperen van lijnen op masten bij zeilboten en overlast vanuit benzinemotoren, maar ook op voorzieningen bij een jachthaven zoals horeca. Vanuit deze milieucategorie geldt een richtafstand van 30 meter in een gemengd gebied. De woningen aan de Terschellingkade staan op iets minder dan deze richtafstand van de plek waar de boten aangemeerd liggen. De huidige bedrijfsvoering van Sloepverhuur Vathorst aan de Durgerdamhaven is eveneens op minder dan 30 meter van woningen gesitueerd, dit leidt niet tot milieutechnische overlast. Omdat de sloepen bovendien elektrisch worden aangedreven (geen motorgeluid), de voorziening relatief kleinschalig is en geen zeilboten (klapperende lijnen) aanmeren, wordt hier ook geen overlast verwacht. De enige geluidhinder die mogelijk kan optreden bestaat uit stemgeluid van bezoekers. Deze activiteiten vinden plaats op de steiger of nabij de horeca.

In het huidige ontwerp ligt deze steiger op 35 meter van zowel de woningen aan de Durgerdamhaven als de woningen aan de Terschellingkade. Het gaat hier veelal over kleinere groepen bezoekers die instructie krijgen van de beheerder. Daarmee zullen hooguit twee mensen gelijktijdig praten. Het maximaal toelaatbare equivalent geluidsniveau bedraagt in dit deel van Laak 3 (rustige woonwijk in stad 50 dB(A) voor de dagperiode, 45 dB(A) voor de avondperiode en 40 dB(A) voor de nachtperiode (vanuit de handreiking industrielawaai en vergunningverlening).

De horeca is een ondergeschikte functie en bedoeld voor bezoekers van de sloepverhuur. Desalniettemin zal de horeca een klein terras hebben, waar bezoekers kunnen wachten op een boot of even kunnen napraten. Naar verwachting gaat het hier om groepen van 5 tot 10 personen. Omdat de horeca de reguliere openingstijden van Sloepverhuur Vathorst volgt zullen deze mensen enkel overdags of in de avond hier zitten. Naar verwachting zal het aantal sprekende mensen niet meer bedragen dan 10. Dat zijn circa 5 tot 6 vanuit de horeca en 2 tot 4 op de steiger.

Conform het journaal geluid (2009-10) is het bronvermogen van één normaal pratende volwassene $L_w=65$ dB(A). Het totale bronvermogen bij tien pratende personen bedraagt daarmee circa $L_w=75$ dB(A). Geluidniveau op 1 meter bij een bronvermogen van 75 dB(A) is $L_p;1m = 66$ dB(A). Volgens een vaste vuistregel in de akoestiek leidt elke verdubbeling van afstand tot een reductie van 5 dB. Op circa 30 meter bedraagt de geluidsbelasting $L_p;30m = ca. 41$ dB(A). Deze geluidsbelasting past binnen de normen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. In de nachtperiode is Sloepverhuur Vathorst gesloten.

De woningen aan de Terschellingkade zijn weliswaar op minder dan 30 meter van de steiger gesitueerd, maar deze woningen liggen wel op ruimere afstand (46 meter) van de horeca.

Hierdoor zal het stemgeluid van deze laatstgenoemde functie veel minder bijdragen. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het plan, qua stemgeluid, daarmee leidt tot belemmeringen op omliggende woonfuncties.

Bezoekers van de Sloepverhuur parkeren in het openbaar gebied. Voor deze ontwikkeling zullen geen nieuwe specifieke parkeerplekken gerealiseerd. Een bezoeker voor de sloepverhuur die in de omgeving parkeert zal, ten opzichte van een bewoner of een bezoeker voor andere aanwezige functies, niet zorgdragen voor een verslechtering van de omgevingskwaliteit. Er zal sprake zijn van een acceptabele en inpasbare situatie en de ontwikkeling van de sloepverhuur vormt geen belemmering voor omliggende woonfuncties.

4.8.1.4 Laak 3.1 - Gemengd programma

De projectlocatie ligt op ruim 60 meter afstand van de dichtstbijzijnde woning aan de Terschellingkade en op ruim 65 meter afstand van het nieuwe woongebied aan de overzijde van het spoor. De beoogde functies op Laak 3.1 zijn van categorie A en B en kunnen direct naast een woonfunctie worden uitgevoerd. Er is dan ook geen belemmering voor de omliggende woonfuncties vanuit het oogpunt van milieuzonering.

4.8.1.5 Laak 3.1 - Fietsenstalling

De projectlocatie ligt op ruim 30 meter afstand van de appartementen op de hoek Lovink – Paulinapolder en ruim 65 meter afstand van het nieuwe woongebied aan de overzijde van het spoor. Een gebouwde fietsenstalling is geen functie die is genoemd in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten Functiemenging'. Autoparkeerterreinen en garages wel. Deze vallen onder categorie C vanwege de verkeersaantrekkende werking en worden geacht op de hoofdinfrastructuur aan te worden gesloten. Voor een gebouwde fietsenstalling geldt dat de geluidhinder vergelijkbaar kan zijn (stemgeluiden van mensen in de fietsenstalling, het plaatsen van fietsen in rekken), maar de hoofdinfrastructuur is in dit geval de ligging nabij het station en het fietsnetwerk.

Daar komt bij dat er in de huidige situatie al een fietsenstalling in de buitenlucht is toegestaan en ook aanwezig is. Door de stalling inpandig te maken, is aannemelijk dat dit de geluidhinder kan beperken.

Er zal sprake zijn van een acceptabele en inpasbare situatie en de ontwikkeling van de gebouwde fietsenstalling vormt geen belemmering voor omliggende woonfuncties.

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 Inleiding

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 en niet langer onbewust of impliciet plaatsvinden.

4.9.2 Onderzoek

Om na te gaan of bij de voorgenomen ontwikkelingen ook aandachtspunten op het vlak van de externe veiligheid aanwezig zijn, is een Quickscan Externe veiligheid uitgevoerd (Aveco, 14 november 2022). De rapportage is opgenomen als bijlage 5.

Uit de inventarisatie blijkt dat rondom het onderzoeksgebied diverse risicobronnen aanwezig zijn. Deze zijn beschouwd in de quickscan. De conclusies zijn als volgt:

- **Spoorlijn Utrecht – Zwolle:**
De projectlocaties zijn niet gelegen binnen de plaatsgebonden risicocontour (deze bedraagt 1 meter). Een deel is gelegen binnen het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter (beide ontwikkelingen op Laak 3.1). Alle projectlocaties zijn gelegen binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico en de 200 meter zone waarbij een groepsrisicoberekening in principe benodigd is.

- **Rijksweg A28:**
Geen van de projectlocaties is gelegen binnen de plaatsgebonden risicocontour en het plasbrandaandachtsgebied. De projectlocaties zijn wel gelegen binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico en de locaties Laak 3.9 en Laak 3.5b zijn gelegen binnen de 200 meter zone waarbij een groepsrisicoberekening in principe benodigd is.
- **Overige risicobronnen:**
De projectlocaties zijn gesitueerd op voldoende afstand van overige risicobronnen.

Uit de beschouwing van de risicobronnen en risicoafstanden blijkt dat een groepsrisicoberekening benodigd is vanwege de ligging langs het spoor en de rijksweg. Hierop is een uitzondering wanneer de toename van het groepsrisico door het besluit kleiner is dan 10% of het groepsrisico kleiner is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Dan kan een berekening van het groepsrisico achterwege blijven.

Het groepsrisico vanwege spoor en rijksweg ter plaatse is ten tijde van het uitwerkingsplan bepaald. Hieruit volgde dat het groepsrisico ruim lager was dan 0,1 maal de oriënterende waarde. Een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico conform artikel 8 van het Bevt was des tijds dan ook niet vereist. Wel is een beperkte verantwoording conform artikel 7 van het Bevt opgenomen in het uitwerkingsplan.

Nu is opnieuw beschouwd of een groepsrisicoberekening nodig is of dat kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Belangrijke factoren bij de bepaling van het groepsrisico zijn het aantal transportbewegingen met gevaarlijke stoffen en de personen-dichtheid in het gebied. Het aantal transportbewegingen op zowel het spoor als op de rijksweg is in het Basisnet gelijk gebleven ten opzichte van de groepsrisicoberekeningen die zijn uitgevoerd voor het Uitwerkingsplan. De afwijkingen die mogelijk worden gemaakt, zullen leiden tot een afwijkende personendichtheid in het onderzoeksgebied, maar gezien de aard en omvang van de afwijkingen ligt het niet voor de hand dat als gevolg daarvan de oriëntatiewaarde zal toenemen tot boven de 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Gelet hierop is het aannemelijk dat voor de beoogde afwijkingen een beperkte verantwoording van het groepsrisico conform artikel 7 van het Bevt volstaat. Deze is hieronder opgenomen.

4.9.3 *Beperkte verantwoording groepsrisico voor spoor en rijksweg A28*

Voor de beperkte verantwoording van het groepsrisico is aansluiting gezocht bij de verantwoording die in het uitwerkingsplan 'de Laak 3 Vathorst' is opgenomen. Deze is hieronder overgenomen en geactualiseerd.

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 2024-2027 van de Veiligheidsregio Utrecht van toepassing. Hierin staat hoe de crisisorganisatie bij een incident of crisis functioneert, en zijn de crisisorganisatie, alsmede 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.

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.

Bij de verdere uitwerking van de plandelen die binnen het plasbrandaandachtsgebied liggen, wordt tevens rekening gehouden met aanvullende bouweisen uit het Bouwbesluit.

4.9.4 Motivering bouwen in het Plasbrandaandachtsgebied

Voor het bestemmingsplan of een afwijking daarvan is de vraag relevant of de aanwezigheid van een PAG tot een andere ruimtelijke invulling leidt. Gezien het specifieke karakter van de locatie en de reeds toegestane gebruiksmogelijkheden in het vigerende bestemmingsplan ligt het niet voor de hand dat een andere ruimtelijke invulling wordt gekozen.

In het vigerende uitwerkingsplan zijn de volgende voorwaarden opgenomen waaraan voldaan moet worden bij bouwen binnen het plasbrandaandachtsgebied:

- voldoen aan de Regeling Bouwbesluit 2012, paragraaf 2.3 Veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied en
- advies aanvragen aan de veiligheidsregio in verband met de verantwoording van het groepsrisico.

In de aanvraag omgevingsvergunning bouwen dient te zijn aangetoond dat aan deze voorwaarden wordt voldaan.

4.9.5 Advies Veiligheidsregio

De Veiligheidsregio Utrecht heeft op 10 januari 2024 advies uitgebracht over Laak 3.5b en op 21 februari 2024 advies uitgebracht over Laak 3.9, Laak 3.1 en Sloepverhuur Vathorst. Vervolgens heeft de VRU op 26-03-2024 een tweede advies uitgebracht over Laak 3.5b. Deze adviezen zijn in bijlage 11 opgenomen.

De verschillende deelontwikkelingen in Laak 3 bevinden zich binnen het plasbrand-, explosie- en gifvolkaandachtsgebied van een risicobron. Om de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te beperken, zijn in de bijlage van het advies 'Omgevingsveiligheid' de volgende maatregelen opgenomen om de zelfredzaamheid en rampenbestrijding te bevorderen.

1. In het geval van de aanwezigheid van een bedrijfshulporganisatie(BHV) kan deze de aangegeven scenario's opnemen in het bedrijfsnoodplan. Vandaaruit kan men met de BHV organisatie oefenen op de genoemde scenario's.
2. Om te zorgen dat de personen in het getroffen of bedreigde gebied beter op de hoogte zijn van de mogelijkheden om zich in veiligheid te stellen is een goede risicocommunicatie van groot belang. Hierdoor wordt ook het gebruik van de daarvoor ontworpen voorzieningen zoals uitgangen en vluchtroutes beter worden benut. Voor informatie over de voorbereiding op een incident met gevaarlijke stoffen wordt verwezen naar de website van Veiligheidsregio Utrecht (vru.nl).

4.9.6 Advies Regionale Uitvoeringsdienst

In mei 2023 heeft de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) advies uitgebracht voor de ontwikkelingen in Laak 3. In haar advies geeft de RUD aan dat Laak 3.1 zich binnen het zogenaamde Plasbrandaandachtsgebied bevindt. Aanvullende maatregelen, conform het Bouwbesluit, zijn verplicht om de juiste bescherming te bieden tegen de effecten van een plasbrand op of naast het spoor. De inventarisatie en toetsing van risico's voor de omgeving is correct en volledig uitgevoerd. Het groepsrisico van de voorgenoemde risicobronnen ligt in de huidige situatie onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. In het onderzoek van Aveco de Bondt wordt dit geconcludeerd op basis van eerdere onderzoeken uit 2016 op basis van het uitwerkingsplan de Laak 3. Meer recente onderzoeken laten een iets afwijkende waarde zien van het groepsrisico, maar bevestigen de conclusie zoals uitgevoerd voor het bestemmingsplan Podium (vastgesteld 2021).

Voor besluiten waarbij het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt en slechts beperkt toeneemt kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico waarbij alleen invulling wordt gegeven aan artikel 7 van het Bevt (bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid). Voor de deelplannen 3.9, 3.5 en 3.1 (sloepverhuur) is het aannemelijk dat het aantal aanwezige personen dat op basis van de eerder vastgestelde bestemmingsplannen aanwezig zal zijn slechts beperkt wijzigt na vaststelling van de plannen. De bijdragen van deze plannen op de rekenkundige hoogte zal daarom nihil zijn.

Laak 3.1 is gesitueerd tot op circa 10 meter van het spoor. Op deze afstand kunnen ook relatief kleine scenario's leiden tot slachtoffers, waarbij hier toch relatief veel personen aanwezig kunnen zijn. Het is daarmee niet onwaarschijnlijk dat deze plannen bij zullen dragen aan de hoogte van het groepsrisico. Het ligt daarom voor de hand om de risico's voor aanwezige personen in dit bouwwerk zorgvuldig af te wegen. In de aangeleverde onderbouwing wordt slechts beperkt ingegaan op de mogelijkheid om risico's te beperken of te mitigeren. De RUD adviseert wordt om voor deze locatie extra aandacht te schenken aan de mogelijkheid voor personen om zich in veiligheid te brengen en hierbij het advies van de VRU in te betrekken (ad 2) als bedoeld in artikel 9 van het Bevt.

Momenteel wordt Laak 3.1 nader uitgewerkt. In de planuitwerking is al enkele malen contact geweest met de VRU. Zodra zicht is op een concrete functie zal de VRU nogmaals worden gevraagd advies uit te brengen.

4.9.7 Conclusie

Voor de projectlocaties zijn de ligging ten opzichte van risicobronnen in beeld gebracht. Op basis hiervan is een beperkte verantwoording van het groepsrisico van het spoor en de rijksweg opgesteld. Deze is in paragraaf 4.9.3 gegeven. Op basis hiervan is te concluderen dat het project niet leidt tot een onverantwoorde situatie vanwege externe veiligheid.

Er gelden specifieke voorwaarden uit het Bouwbesluit aan de bebouwing op Laak 3.1 vanwege de ligging in het plasbrandaandachtsgebied van het spoor. In het kader van de omgevingsvergunning bouwen wordt dit getoetst.

4.10 Luchtkwaliteit

4.10.1 Algemeen

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). De relevante stoffen ten gevolge van wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). De bijbehorende grenswaarden zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

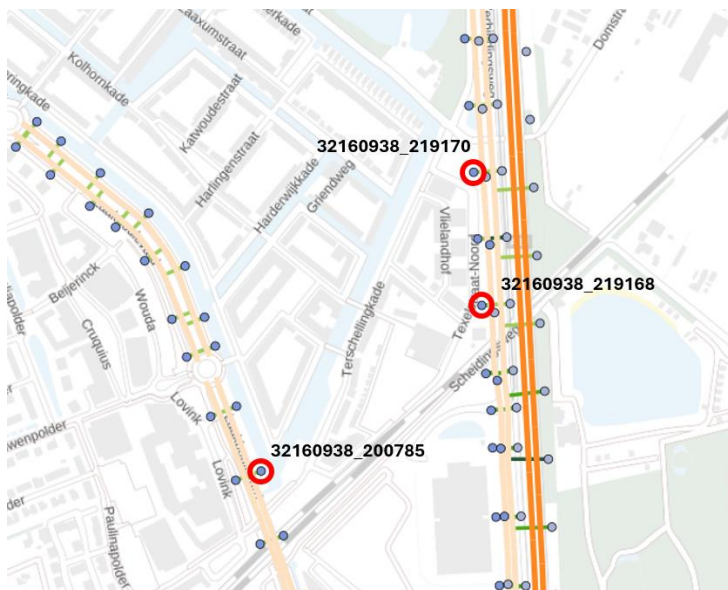
Stof	Soort norm	Concentratie	Vanaf
Stikstofdioxide NO ₂	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	2015
Fijn stof PM ₁₀	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	2011
Fijn stof PM ₁₀	24-uurgemiddelde (mag max. 35 keer per jaar worden overschreden)	50 µg/m ³ ²	2011
Zeer fijn stof PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³	2020

Tabel 3: grenswaarden luchtkwaliteit

² De 24-uurgemiddelde concentratienorm is voor PM₁₀ maatgevend. De aangegeven grenswaarde is equivalent aan een jaargemiddelde concentratie van ongeveer 32 µg/m³.

4.10.2 Luchtkwaliteit in relatie tot het plangebied

Voor de projectlocaties zijn, binnen het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit, enkele toetspunten geraadpleegd. Deze toetspunten zijn op de onderstaande afbeelding weergegeven. Uitgegaan is van monitoringsronde 2023, monitoringsjaar 2025.



afbeelding 36: uitsnede Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit met aangegeven toetspunten

Toetspunt	NO2 (totale concentraties)	PM10	Overschrijdings-dagen	PM2,5	Voldoet aan normen
219170	15,5207 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15,3935 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	6	8,301 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ja
219168	15,7127 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15,4323 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	6	8,312 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ja
200785	14,0175 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15,307 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	6	8,2559 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ja

Tabel 4: grenswaarden luchtkwaliteit

Er wordt rondom de projectlocaties ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voorts is op basis van de NIBM tool (versie 24-04-2024) het besluit aan te merken als “niet in betekende mate”. Op basis van het door Goudappel (bijlage 6) onderzochte verkeersgeneratie leidt voorliggende ontwikkeling tot een maximale bijdrage van 0,64 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO2 en 0,09 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 (planrealisatie 2025). Met deze bijdragen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Daarom is dit aspect geen belemmering voor het plan.

4.11 Geurhinder

4.11.1 Algemeen

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 ademhalen, 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).

4.11.2 Betekenis voor de projecten

Uit de geurbelastingskaarten van de provincie blijkt dat de projectlocaties niet liggen binnen een geurhindercontour van een bedrijf of veehouderij. Er is geen belemmering voor het project.

4.12 Niet gesprongen explosieven

4.12.1 Handreiking

De gemeente Amersfoort heeft een bodembelastingskaart gemaakt met informatie over waar verdachte gebieden zijn voor niet-gesprongen explosieven in de bodem (ook wel conventionele explosieven of ontplofbare oorlogsresten genoemd). Voor de ontwikkeling van Laak 3 is een analyse gemaakt van waar een verhoogd risico is voor het aantreffen van explosieven in de bodem. Deze analyse geeft voor het zuidelijke deel van Laak 3 een verhoogd risico (zie afbeelding 37).



afbeelding 37: uitsnede bodembelastingskaart (bron: REASeuro, memo kenmerk 71419-AN/UO-151019 d.d. 26-03-2015) (de projectlocatie ligt ongeveer aan de bovenzijde van het kaartje)

4.12.2 Betekenis voor de projecten

De locaties van de sloepverhuur, Laak 3.1 en de fietsenstalling liggen in gebied met een verhoogd risico voor het aantreffen van niet-gesprongen explosieven volgens de gemeentebrede kaart. Bij de ontwikkeling van Laak 3 is in 2015 eerst oppervlakedetectie toegepast en vervolgens in 2016 zijn verdachte objecten benaderd en verstoorde gebieden gecontroleerd (Bodac, 26 april 2016, kenmerk 160426_5056_PvO_01). Tijdens deze opsporingswerkzaamheden zijn geen explosieven of restanten van explosieven aangetroffen. Zodoende is op basis van dit onderzoek in 2016 de onderzochte gebieden vrijgegeven voor grondroerende werkzaamheden binnen het onderzochte gebied en tot een diepte van ongeveer 2,3 meter onder maaiveld.

4.13 Trillingshinder

4.13.1 Algemeen

Omwonenden langs het spoor kunnen hinder ervaren van trillingen als gevolg van treinverkeer. Het spoorvervoer leidt ook nu al tot trillingseffecten in gebouwen die nabij het spoor zijn gesitueerd. Als gebouwen er eenmaal staan, kan het lastig en kostbaar zijn om maatregelen te treffen om deze trillingseffecten en de hieruit voortkomende hinder te beperken. Het is beter om bij de locatiekeuze, het ontwerp en de bouw van nieuwe woningen en andere trillingsgevoelige functies³ langs het spoor rekening te houden met spoortrillingen.

³ Voor het bepalen wat onder trillingsgevoelige functies wordt verstaan, is aansluiting gezocht worden bij het milieu-spoor. In het Activiteitenbesluit wordt voor de aanwijzing van trillingsgevoelige gebouwen verwezen naar de geluidgevoelige gebouwen van de Wet geluidhinder. Het gaat dan om woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verzorgings- en verpleeghuizen, en kinderdagverblijven.

In dit kader is de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen gepubliceerd. In deze Handreiking wordt voor verschillende situaties aangegeven hoe om te gaan met trillingen als gevolg van spoorbanen. Paragraaf 6.2.2. geeft advies over hoe om te gaan bij een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan.

De gebruikelijk gehanteerde afstand waarbinnen trillingshinder door spoor wordt getoetst is een zone tot 100 meter van het spoor (InfoMil hanteert eveneens een afstand van 100 meter tot 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.

4.13.2 *Betekenis voor de projecten*

Alleen de woningbouw op Laak 3.9 wordt gezien als een trillingsgevoelige functie. De projectlocatie van Laak 3.9 ligt op ruim 235 meter afstand van de buitenzijde van het spoor. Dit is ruim buiten de 100m 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.

Voor de andere functies nabij het spoor kan sprake zijn van trillingen welke hinderlijk kunnen zijn. In het huidige uitwerkingsplan zijn al functies toegestaan op de projectlocaties. In het kader van deze afwijkingsprocedure wordt geen ruimtelijke overweging gezien om vanwege mogelijke trillingshinder af te zien van ontwikkelingen langs het spoor. Bij het ontwerp van de gebouwen nabij het spoor dient aandacht te zijn voor eventuele trillingshinder en het beperken hiervan. Dit wordt getoetst in het kader van de omgevingsvergunning bouwen.

4.14 Duurzaamheid

4.14.1 *Gemeentelijk beleid*

Amersfoort werkt aan een toekomstbestendige en duurzame stad. Nieuwe ontwikkelingen zijn bij uitstek een kans om dat zo toekomstbestendig mogelijk te doen. De norm in Amersfoort is dat nieuwbouw energieneutraal is en circulair wordt gebouwd en dat nieuwe plannen klimaatbestendig zijn, om hittestress en verdroging te voorkomen. In raadsbrief RIB 2019-067 zijn hiervoor uitgangspunten opgenomen. De gemeente Amersfoort is mede-initiatiefnemer van het Convenant Duurzame Woningbouw en heeft dit getekend met een grote groep andere partijen. Amersfoort heeft getekend op niveau goud. In het convenant worden uitgangspunten gegeven ten aanzien van de verschillende duurzaamheidsthema's en hoe hier afspraken over gemaakt worden. Daarnaast is er meer achtergrondinformatie te vinden over de ambitie van de gemeente en wat verwacht wordt van een duurzaamheidsvisie van ontwikkelaars in de Leidraad duurzame nieuwbouw en de Richtlijn klimaatbestendige bouw.

4.14.2 *Duurzaamheid in deelplan Laak 3*

Duurzaamheid vraagt een integrale aanpak. Zodoende heeft duurzaamheid niet alleen betrekking op de ontwikkeling van woningen, voorzieningen en bedrijfstvastgoed, maar ook op ontwikkeling van het gehele gebied, waaronder de inrichting van het openbaar gebied.

Energietransitie

Binnen Laak 3 wordt warmte grotendeels met (lucht)warmtepompen opgewekt, zowel individueel als collectief. In het deelplan is een warmtekrachtcentrale gesitueerd, maar deze centrale beschikt over onvoldoende capaciteit om meerdere projecten op aan te kunnen sluiten. Vanuit dit capaciteitsgebrek is het ondergrondse netwerk voor warmte niet verder uitgebreid. Alleen bij

Laak 3.5b is een eventuele aansluiting met dit netwerk mogelijk. Omdat initiatiefnemer haar huidige pand Schiermonnikooghof 21 te Amersfoort uitbreidt en daarbij aansluit bij de bestaande installaties wordt niet voorzien in nieuwe energieaansluitingen.

Vanuit de noodzaak om zoveel mogelijk energie binnen het gebied op te wekken, zijn grote delen van het bestaande dakvlak van GymXL reeds voorzien van zonnepanelen. Ook bij appartementen in Laak 3.8 is gekozen om het dakvlak maximaal aan te wenden. Voor de onderhavige projecten gelden dezelfde uitgangspunten. Het dakvlak dient, zoveel als mogelijk, voorzien te zijn van zonnepanelen. Gezien de Amersfoortse congestieproblematiek is het echter mogelijk dat het huidige netwerk van Stedin en TenneT hiervoor over onvoldoende capaciteit beschikt. Ontwikkelingsbedrijf Vathorst (OBV) voert hierover met Stedin nader overleg. Mocht blijken dat het huidige netwerk niet toereikend is, zullen daken worden ingezet voor waterretentie, verkoeling en/of biodiversiteit (groen- of groenblauw dak) en/of rekening gehouden worden voor opwekking in de toekomst wanneer hiervoor weer ruimte is op het net.

Circulaire economie

In het openbaar gebied is als verharding gekozen voor asfalt (alleen busbaan en fietsstraat), gebakken materiaal en halfverharding. De keuze voor asfalt is een gegeven gelet op het gebruik (bus) of het gewenste comfort (fietsstraat). De overige straten, trottoirs en parkeervoorzieningen zijn grotendeels uitgevoerd in gebakken materiaal. Dit soort verharding gaat, in tegenstelling tot betonnen straatstenen, zeer lang mee en kent een uitstekende hergebruikswaarde. Landelijk wordt momenteel gewerkt aan aanpassingen in de bouwregelgeving, waarbij ook voor andere gebruiksfuncties dan alleen woningen en kantoren een MPG-eis kan worden gesteld. Vanuit het bouwbesluit ligt de MPG-eis voor kantoren momenteel op 1,0. Vooruitlopend op deze ontwikkeling zullen ontwikkelaars van Sloepverhuur Vathorst en Laak 3.1 (commerciële voorzieningen) een MPG-norm van 1,0 moeten behalen. Bij zowel de Sloepverhuur Vathorst als Laak 3.1 kan deze MPG-ambitie op gespannen voet staan met het uitgangspunt dat de daken optimaal worden ingericht met zonnepanelen. Dit spanningsvlak wordt de komende periode verder uitgewerkt. Bij deze uitwerking is het uitgangspunt dat het aantal panelen minimaal benodigd is voor de BENG-eisen wordt meegerekend in de MPG berekening.

Verder worden de ontwikkelaars van de vijf onderhavige ontwikkelingen gevraagd een materialenpaspoort op te stellen van de materialen die zijn toegepast, de eigenschappen (waaronder garanties en certificaten) van deze materialen en onder andere de wijze van bevestigen. Met dit paspoort is het haalbaarder het pand op termijn te ontmantelen en onderdelen te hergebruiken. Voorts zijn uitlogende bouwmetalen (koper, lood en zink) voor zover deze worden toegepast op plaatsen die zijn blootgesteld aan weersinvloeden, in Vathorst verboden. Ontwikkelingsbedrijf Vathorst heeft zich in het verleden geconformeerd aan het FSC-Convenant. Daardoor mag uitsluitend FSC gecertificeerde hout of gemodificeerd hout zoals verhit vuren (b.v. Plato of Accoya) worden toegepast.

Klimaatbestendigheid en groen

Het watersysteem in Laak 3 is zodanig opgezet dat hemelwater, via hemelwaterafvoeren, wordt afgevoerd op de omliggende watergangen, waaronder de verbrede Laak. Door de hoeveelheid ruimte in oppervlaktewater is er voldoende bergingscapaciteit voor extremen. Rekening houdend met het af te koppelen verharde oppervlakte in Laak 3 tonen de hydraulische modelberekeningen van De Laak bij een T=100 extremiteit een gemiddelde waterstijging van slechts 18 centimeter bij het Hammetje. Dit terwijl dit deel van de Laak is ontworpen om maximaal 80 centimeter waterstijging te kunnen verwerken.

Deze maximaal toelaatbare waterstijging is direct relevant voor Sloepverhuur Vathorst. Tussen ontwikkelaar, OBV en het Waterschap Vallei en Veluwe zijn afspraken gemaakt over het minimale peil van de ontwikkeling. Deze gaat uit van de eerder beschreven 80 cm waterstijging. Op deze maximale waterstijging is ook de hoogte van de waterkering Domstraat ontworpen. Bij extremere situaties zal deze waterkering overstromen, daarmee hebben deze situaties geen gevolgen voor Laak 3. Ten tijden van extremen kan er wel kortdurend en tijdelijk water op straat komen te staan, de capaciteit van het hemelwaterafvoer is immers niet op alle extremen gediensioneerd. In de peilhoogtes van verschillende deelontwikkelingen binnen Laak 3 is hier rekening mee gehouden. Daarmee leiden extremen niet tot wateroverlast in gebouwen. Hiermee

voldoet de inrichting van Laak 3 aan de richtlijnen wateroverlast en waterveiligheid uit de Richtlijn Klimaatbestendige bouw (2020) ten aanzien van de wateroverlast.

Door de seizoenen heen blijkt het waterpeil binnen dit deel van de Laak redelijk constant. Door de fijnmazige verdeling van de watergangen blijft daarmee ook het grondwater redelijk constant. Zo laat een nabijgelegen peilbuis (Harlingenstraat) over een geheel jaar een schommeling zien van slechts 30 cm. Het grondwater zit in Laak 3 redelijk dichtbij het maaiveld. Bij de ontwikkelingen Laak 3.9 (zie ook volgende paragraaf) Laak 3.5b en Sloepverhuur Vathorst zal daarom gebouwd worden zonder kruipruimte. Omdat Laak 3.1 hoger ligt bestaat hier deze noodzaak niet direct.

Vanuit droogte is het belangrijk om water zo lang mogelijk vast te houden. Ook hierin bieden het watersysteem een oplossing. De watergangen rondom Laak 3 worden op peil gehouden door het Waterschap. Daarmee blijft de grondwaterstand dus eveneens redelijk constant. Daarmee zullen verdrogingsverschijnselen relatief beperkt zijn. Om deze effecten verder te minimaliseren heeft het de voorkeur om zoveel mogelijk hemelwater lokaal te infiltreren.

In Laak 3 zijn reeds diverse maatregelen genomen om hemelwater direct te laten infiltreren. Zo is het P+R terrein waterpasserend uitgevoerd, is het wandelpad langs het water uitgevoerd in halfverharding en is, waar mogelijk, verharding op afschot naar groenvoorzieningen gelegd, waardoor water kan infiltreren. Van de beschreven ontwikkelingen bieden vooral Laak 3.9 (mandelige buitenruimte met mogelijkheden voor infiltratie) en Laak 3.1 (grotere afstand tussen oppervlak en grondwater) mogelijkheden voor meer infiltratie.

Ontwikkelingsbedrijf Vathorst heeft samen met stedenbouwkundig ontwerp bureau West8 gekozen om langs de watergang ruimte te bieden aan een dubbele bomenstructuur met wandelpad (langs Terschellingkade). Deze gehele groen-blauwe zone koppelt het groene buitengebied van Vathorst Noord aan de Boulevard. Ook is ingezet op een groenstructuur langs de Verbindingsweg. Belangrijke groenstructuren worden hiermee ook op wijkniveau aan elkaar gekoppeld, hetgeen belangrijk is voor stedelijke verkoeling (ventilatie) en ook ecologische betekenis heeft. Voor de wandelverbinding langs de Terschellingkade geldt bovendien dat de bomen hier (op termijn) voldoende schaduwmogelijkheden bieden. Ontwikkelingsbedrijf Vathorst heeft daarnaast gekozen om de groeiplaatsen van de bomen zodanig in te richten dat de bomen goed kunnen aanslaan en kunnen doorgroeien. Met een aanvullende periode van 2 jaar waarin OBV de bomen verzorgt wordt een relatief snelle groei van deze bomen en samenhangende schaduwontwikkeling mogelijk gemaakt. Deze structuur (koele plek) ligt op maximaal 120 meter van de verschillende ontwikkelingen. Daarmee wordt voldaan aan deze richtlijn voor Hitte vanuit de Richtlijn Klimaatbestendige bouw en het Gouden ambitieniveau vanuit het Convenant Duurzame Woningbouw. Eventuele groene daken (afhankelijk van zonnepanelen) dragen verder bij aan het voorkomen van hittestress. Daarnaast bieden deze watertechnisch (retentie) en ecologische meerwaarde.

Plant- en boomsoorten voor de inrichting van de openbare ruimte in Laak 3 zijn afgestemd op beheer en ecologische meerwaarde. Veel van de bomen zijn inheems. Waar inheemse soorten vanuit beheers- of leefomstandigheden minder toepasbaar waren, is een alternatief gekozen. Daarmee is en wordt een grote variëteit aan boomsoorten toegepast, hetgeen ecologisch kanalen biedt. Verder is de oever langs de watergang (circa 500 meter) in belangrijke mate natuurvriendelijk, hetgeen ruimte biedt aan bijvoorbeeld waterinsecten.

Verder zijn bij veel van de gerealiseerde grondgebonden woningen en appartementen nestkasten voor zwaluwen gerealiseerd. Bij alle vijf ontwikkelingen zullen aanvullende verblijf- of nestvoorzieningen worden gerealiseerd voor kansrijke soorten. Dit kunnen naast zwaluwen ook mezen, mussen of bijvoorbeeld vleermuizen zijn. Voor Laak 3.9 is dit in de volgende paragraaf verder uitgewerkt.

De ontwikkelingen in Laak 3.1, Laak 3.5b en Laak 3.9 worden gerealiseerd op bestaande bouwplots of reeds verharde locaties. Sloepverhuur Vathorst wordt gerealiseerd in toekomstig water. Dit water is nu nog niet gerealiseerd (momenteel bouwgrond). Deze locaties vallen niet onder de reikwijdte van het gemeentelijk groencompensatiebeleid.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit begint bij een prioriteit bij voetganger en fietser. Deze prioriteit is met de aanwezigheid van de doorfietsroute Amersfoort-Nijkerk, doorgaande wandelstructuren en een niet doorgaand karakter voor autoverkeer aanwezig. Met goede wandel- en fietsverbindingen wordt het zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt om naar het voorzieningencentrum Vathorst of het station te wandelen.

Laak 3 is door gemeente Amersfoort aangewezen als knooppuntlocatie. Bewoners, ondernemers en gebruikers vinden op loopafstand het bus- en treinstation Vathorst. Door deze nabijheid van openbaar vervoer is het gebruik hiervan kansrijk. Juist vanuit dit locatieprofiel is het vanuit duurzaamheid gewenst om woningen en andere functies aan dit gebied toe te voegen. Het verder toevoegen van functies is maatwerk en moet uiteraard passen binnen de omgeving. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing toont aan dat de voorgestelde ontwikkelingen (toevoegingen en veranderingen) passen.

Om fietsgebruik te faciliteren wordt bij alle ontwikkelingen in de openbare ruimte in fietsparkeerplekken voorzien. De situering en vormgeving van deze plekken is afhankelijk van de directe omgeving en de exacte vormgeving van de ontwikkeling.

Belangrijk voor een aantrekkelijk openbaar vervoer is de te realiseren gebouwde fietsenstalling in Laak 3.1. Hier krijgen mensen de mogelijkheden om de eigen fiets te stallen en de reis te volmaken met een deel- of huurfiets. Deze voorziening verhoogt het reisgemak voor een ieder die met de fiets het voor- of natransport doet. Daarnaast kan met deze voorziening een verdere groei van geparkeerde fietsen worden opgevangen, belangrijk voor de aantrekkelijkheid van het stationsgebied (reisbeleving). Deze fietsenstalling vraagt een investering die vooraf in de grondexploitatie van Vathorst niet is voorzien. De ontwikkeling van de andere vier ontwikkelingen levert een belangrijk bijdrage in de financiering van deze investering. Daarmee dragen deze ontwikkelingen direct bij aan het verder versterken van de OV-knoop Vathorst.

Bij Laak 3.9 wordt verder ook ingezet op MaaS (mobility-as-a-service). Met een elektrische deelauto en twee (elektrische) deelfietsen wordt het netwerk van MaaS voorzieningen rondom het station verder versterkt. In de volgende paragrafen is dit verder uitgewerkt. De laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt, conform gemeentelijk beleid, vraag gestuurd gerealiseerd. Veel van de woningen hebben overigens een parkeerplaats op eigen terrein, waarmee de vraag naar openbare laadvoorzieningen vooralsnog beperkt is.

4.14.3 Specifieke maatregelen voor deelontwikkeling Laak 3.9

Voor woningbouwontwikkelingen hanteert de gemeente Amersfoort het Convenant Duurzame Woningbouw (2022). Vanuit het streven gebieden duurzaam en toekomstbestendig te maken hanteert de gemeente Amersfoort waar mogelijk ambitieniveau Goud: het hoogst mogelijke ambitieniveau.

Energietransitie

Het energieneutraal bouwen van hoogbouw is uitdagend. Het relatief kleine dakoppervlakte is vaak ontoereikend. Dit wordt ook onderschreven in de Leidraad voor duurzame nieuwbouw in Amersfoort (2021). Voor Laak 3.9 zal het gehele dakoppervlak worden aangewend ten behoeve van zonne-energie (en installaties). Hiermee zal de ontwikkeling voldoen aan de landelijke BENG-eisen. Aanvullend is met ontwikkelaar de mogelijkheden verkend van carports met zonne-energie. Uiteindelijk is in overleg met de stedenbouwkundige gekozen voor een invulling met groen (biodiversiteit en schaduw). De ontwikkelaar heeft tevens energieconcept opgesteld, waarin duidelijk wordt op welke wijze invulling wordt gegeven aan de uitgangspunten van raadsbrief RIB 2019-067 (uitvoering energieneutraliteit, energielevering en circulariteit in nieuwbouw).

Circulaire economie

Laak 3.9 is gesitueerd binnen de invloedssfeer van A28, spoor en Verbindingsweg. Dit eist, vanuit gezondheid en geluidswetgeving, aanvullende voorzieningen in, aan en voor de gevel. Vanuit deze eis zal de ontwikkelaar specifieke kozijnen moeten plaatsen met bijvoorbeeld hoog isolerend glas. Hergebruik van bestaande bouwmaterialen is daarin complex omdat er bijvoorbeeld

een grote hoeveelheid kozijnen nodig zijn die geleverd moeten worden onder certificaat. Daarnaast is in verhouding tot het aantal meters bvo relatief veel materiaal nodig is (grote oppervlaktes buitenruimten, relatief hoge verdiepingshoogten), waarmee de schaduwkosten eveneens relatief hoog zijn. Getracht wordt aan te sluiten bij het niveau brons van convenant duurzame woningbouw: een MPG score van 0,75. Dit kan alleen als elementen zoals de tuinmuren in de MPG score buiten beschouwing worden gelaten. Voor het interieur zal ontwikkelaar zoveel mogelijk materialen hergebruiken en bio-based materiaal prioriteren boven andere materiaalkeuzen.

Klimaatbestendigheid en groen

Het te realiseren gebouw kent een footprint van circa 490 m². Een deel van het hemelwater (circa 3.000-3.500 L) wordt opgevangen in een retentievoorziening in het gebouw. Deze retentievoorziening wordt gecombineerd in een groeiplaats voor een boom, waarmee het water direct gebruikt wordt of vertraagd afgevoerd kan worden. De eerste neerslag, in tijden van extremen, wordt daarmee opgevangen. Omdat het grondwater relatief dicht onder het oppervlak staat (tot circa 0,7 meter onder maaiveld) is het niet mogelijk gebleken om ondergronds infiltratievoorzieningen te realiseren. Wel wordt nader onderzocht welke mogelijkheden er zijn om een deel van het hemelwater te bergen in een voorziening. Daarmee kan water gebufferd worden voor gebruik ten tijden van droogte. Het overig gedeelte van de neerslag zal worden aangeboden op het HWA-riool. Dit riool is hiervoor voldoende gedimensioneerd. In het ontwerp van het gebouw en de terreininrichting wordt rekening gehouden met deze grondwaterstand.

Bij een realisatie als bedrijventerrein zou zijn voorzien in een volledige bebouwing en verharding van het terrein. Met de onderhavige functiewijziging wordt circa 25% van het terrein als tuin (onverhard, onbebouwd) niet verhard uitgevoerd en 35% met waterdoorlatende verharding. Daarmee zal het aandeel infiltrerend hemelwater sterk toenemen. Een deel van het overgebleven hemelwater wordt opgevangen in de tuin, in de vorm van wadi's. De exacte inrichting van de tuin, waaronder het hoogteprofiel en de wadi's, worden in een latere fase uitgewerkt. Zoals aangegeven past het deelplan Laak 3, en de daarin liggende ontwikkelingen, voor wat betreft wateroverlast, waterdroogte, hitte en overstromingsrisico, binnen de doelstellingen van de gouden ambitie in het Convenant Duurzame Woningbouw.

Hitte wordt deels opgevangen door groen direct op en aan het gebouw. De erfafscheidingen op de balkons worden allen met beplanting uitgevoerd, tevens wordt voorzien in een grotere boom op hoogte. Rondom het gebouw worden diverse bomen aangeplant. Grotere bomen aan de oost en westzijde zorgen voor koelere plekken (schaduw) in de achtertuin en op de achtergevel. Ook de vormgeving van het gebouw, met grotere balkons, zal leiden tot schaduw op de gevels (en hitteductie).

Zoals aangegeven biedt de functiewijziging naar wonen de mogelijkheid een substantieel gedeelte van het perceel groen in te richten. Deze achtertuin wordt, zoals aangegeven, nog exact uitgewerkt. Met het groen achter het gebouw maakt deze tuin onderdeel uit van een grotere groene structuur direct rondom de ontwikkeling. In de erfafscheiding houdt ontwikkelaar rekening met diersoorten die deze gebieden zullen bewonen zoals egels of hazen. Met het groen direct rondom de ontwikkeling wordt ruimschoots voldaan aan de Gouden ambitie vanuit het Convenant Duurzame Woningbouw om minimaal 50% van de omgeving groen/blauw in te richten.

Vooruitlopend op het ontwerp heeft de ontwikkelaar samen met een ecooloog wel al de mogelijkheden voor ecologische maatregelen verkend. De exacte maatregelen zullen in dit verdere traject gezien worden, waarbij vanuit ontwikkelaar en Ontwikkelingsbedrijf Vathorst wordt ingezet in een geschikte habitat voor minimaal drie diersoorten (ambitieniveau Goud). In het advies van de ecooloog is ook aandacht besteed aan verlichting (zowel tijdens bouw als tijdens gebruik).

Duurzame mobiliteit

De ligging van Laak 3.9 biedt kansen om duurzaam met de mobiliteit om te gaan. De ontwikkeling ligt namelijk op loop- en fietsafstand van zowel het trein- en busstation als het voorzieningencentrum Vathorst. Vanwege verkeersknippen in Laak 3 voor autoverkeer is de reistijd vanuit Laak 3.9 naar deze gebieden wandelend of met fiets korter. Om fietsgebruik verder te

stimuleren is gekozen om direct naast de voordeur van het complex een inpandige fietsparkeer-voorziening te realiseren. De fiets staat daarmee dichtbij geparkeerd. Tot slot voorziet de ontwikkelaar in twee elektrische deel(bak)fietsen, waardoor bewoners die verder moeten fietsen of kinderen/boodschappen of vracht moeten meenemen ook de fiets kunnen gebruiken.

Aanvullend voorziet de ontwikkelaar eveneens in een elektrische deelauto. In overleg met ontwikkelaar en gemeente is besloten deze deelauto in het openbaar gebied te plaatsen, waardoor deze ook door anderen gebruikt kan worden. Daarnaast is bewust gekozen voor een aanbieder die in de komende periode in de omgeving meerdere auto's zal plaatsen, om zodoende een robuust deelmobiliteitsnetwerk op te bouwen. Met deze mobiliteitsmaatregelen wordt, binnen de mogelijkheden die het gemeentelijke parkeerbeleid biedt, sterk ingezet op een reductie van bewoners parkeerplaatsen (circa 25%). Dit staat gelijk ambitieniveau Zilver.

Gezien de deelmobiliteitsmaatregelen en de gebiedsmaatregelen (publieke laadinfrastructuur en goede loop- en fietsroutes naar alle belangrijke bestemmingen) scoort Laak 3.9 voor de overige mobiliteitsaspecten goud.

Aanpassingsvermogen en levensduur

Duurzaamheid bestaat uit meer dan alleen de energievraag, grondstofgebruik, klimaat- en mobiliteitsmaatregelen. Deze aspecten gaan allemaal over de vraag hoe we nu zo duurzaam mogelijk bouwen. Daarnaast is essentieel dat hetgeen wat gebouwd wordt voor langere tijd goed kan blijven functioneren. Het project Laak 3.9 prioriteert dit vraagstuk.

Gekozen is een gebouw te ontwikkelen met een grote diversiteit aan plattegronden en kwalitatieve woonproducten. Zo hebben alle woningen, naast de gemeenschappelijke tuin, een relatief grote individuele buitenruimte (gemiddeld 15 m² per woning). Zelfs de woningen waarbij dit geen wettelijke verplichting is krijgen een buitenruimte. Het plattegrondontwerp is in overleg met de Amersfoortse Woon Advies Commissie, waar mogelijk, geoptimaliseerd voor een brede doelgroep: van gezin tot mensen met mobiliteitsbeperkingen (bv. rolstoel). In de centrale ruimten is gelegenheid voor gedeelde voorzieningen, waarmee nut en noodzaak voor bijvoorbeeld individuele wasmachines in appartementen verdwijnt. Deze voorzieningen zullen met de tijd mee ontwikkelen. Het gebouw kan daarmee ontwikkelingen van haar bewoners naar de toekomst toe blijven opvangen.

Tot slot is in de architectuur gekozen voor materialen die relatief weinig onderhoud vragen en zich hebben bewezen. Daarmee zal het gebouw decennia na realisatie er nog steeds goed uitzien. In combinatie met de flexibiliteit binnen het gebouw zal het daarmee decennialang een aantrekkelijk gebouw blijven.

4.14.4 *Vervolg*

De in de voorgaande paragrafen opgenomen duurzaamheidsvisie wordt, gelijktijdig met de bouwplannen, in de nabije toekomst verder uitgewerkt. De in deze uitwerking te maken definitieve keuzes worden voorafgaand aan indiening omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, besproken met de gemeentelijk beleidsmedewerkers duurzaamheid.

4.15 **Vormvrije m.e.r.-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.

4.15.1 Betekenis voor de projecten

De verschillende projecten betreffen allen kleinschalige ontwikkelingen die niet boven een drempelwaarde van het Besluit m.e.r. komen, ook niet wanneer de vijf ontwikkelingen cumulatief worden beschouwd als een stedelijk ontwikkelingsproject (activiteit D11.2).

Voor de projecten volstaat daarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is separaat 9. Op basis van deze beoordeling 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. De voorgenomen ontwikkelingen geven geen aanleiding voor onderzoek in het kader van het Besluit m.e.r.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

Volgens artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dient de gemeenteraad een grondexploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Volgens het tweede lid van dit artikel kan de gemeenteraad besluiten af te wijken van het vaststellen van een exploitatieplan indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd of wanneer er geen kosten te verhalen zijn.

Bij de verschillende projecten zijn de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd door middel van anterieure overeenkomsten met de ontwikkelende partijen per locatie. 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 Participatie met omgeving

De bewoners en ondernemers van Laak 3 en de directe omwonenden hebben medio september 2022 een nieuwsbrief gekregen waarin de in deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen ontwikkelingen zijn beschreven. De nieuwsbrief is via de kanalen van Ontwikkelingsbedrijf Vathorst ook digitaal gedeeld met een ieder (facebook, nieuwberichten vathorst.nl). In de nieuwsbrief heeft Ontwikkelingsbedrijf Vathorst een ieder gevraagd om eventuele opmerkingen, vragen of suggesties door te geven. Hiervan hebben enkele bewoners gebruik gemaakt. De vragen en opmerkingen gingen allen over de inrichting van het openbaar gebied. Geen van de bewoners heeft een vraag of opmerking gemaakt over de onderhavige ontwikkelingen.

5.2.2 Vooroverleg

Gelijktijdig aan de terinzagelegging van het ontwerp zijn de vooroverlegpartners in staat gesteld om te reageren op de planvorming. Drie vooroverlegpartners hebben gebruik gemaakt van deze mogelijkheid: ProRail, Stedin en Rijkswaterstaat.

ProRail

ProRail geeft in haar schrijven van 30 juli 2024, aangevuld per schrijven van 24 september 2024, aan dat:

1. de contour van locatie 3.1 over eigendom gaat van Railinfratrust BV / ProRail BV;
2. een van de besluitvlakken direct naast de spoorbaan en binnen het beperkingengebied van de hoofdspoorbaan is gelegen.

Met ProRail is overeengekomen dat de contour gewijzigd wordt, zodat deze niet langer eigendom van Railinfratrust BV / ProRail BV beslaat. Deze plancontour is als bijlage 10 bij voorliggende onderbouwing toegevoegd. De afbeeldingen in het deze onderbouwing zelf zijn van die aard/schaal dat aanpassing niet noodzakelijk is.

Voor activiteiten binnen het beperkingengebied langs het spoor dient tijdig bij ProRail een omgevingsvergunning te worden aangevraagd en of melding te worden gedaan op grond van hoofdstuk 9 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en is de specifieke zorgplicht als genoemd in artikel 9.8 Bal van toepassing. ProRail is als gemandateerde, namens de Minister van

Infrastructuur en Waterstaat, het bevoegd gezag dat bij omgevingsvergunningprocedures moet worden geconsulteerd voor advies en instemming (artikel 4.30 lid 1 sub c resp. artikel 4.30, lid 3 van het Omgevingsbesluit).

Stedin

Stedin geeft in haar schrijven van 3 juli 2024 aan nog enkele vragen te hebben over de beoogde ontwikkelingen. Na contact tussen Stedin en Ontwikkelingsbedrijf Vathorst is besloten de voorliggende onderbouwing op twee punten te verduidelijken:

1. *pagina 58.*
Tekst “Omdat initiatiefnemer hier zoveel mogelijk aansluit bij het bestaande energieconcept (binnen het huidige pand) is er vanuit dit project echter geen behoefte”
wijzigen in “Omdat initiatiefnemer haar huidige pand Schiermonnikooghof 21 te Amersfoort uitbreidt en daarbij aansluit bij de bestaande installaties wordt niet voorzien in nieuwe energieaansluitingen”.
2. *pagina 59.*
Tekst “Gezien de Amersfoortse congestieproblematiek is het echter mogelijk dat het huidige netwerk hiervoor over onvoldoende capaciteit beschikt”
wijzigen in “Gezien de Amersfoortse congestieproblematiek is het echter mogelijk dat het huidige netwerk van Stedin en TenneT hiervoor over onvoldoende capaciteit beschikt”.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat geeft in haar schrijven van 14 augustus 2024, van hun rol als beheerder van het hoofdwegennet enkele (ambtelijke) aandachtspunten mee met betrekking op de thema's Externe Veiligheid, Geluid en Luchtkwaliteit.

1. Algemeen: graag vermelden of het plan raakvlakken kent met het gepubliceerde Ontwerp-Tracébesluit (OTB) project A1/A28 Hoevelaken.
2. Externe veiligheid: advies om voor de aspecten die de leefomgeving betreffen een doorzicht te maken naar de wet- en regelgeving onder de Omgevingswet.
3. Externe veiligheid: Rijkswaterstaat kan zich vinden in de conclusies wat betreft de samenvatting uit bijlage 5 Quickscan Externe veiligheid (EV) van 23 mei 2023. Rijkswaterstaat vraagt daarom het advies van de Veiligheidsregio toe te voegen aan het besluit.
4. Externe veiligheid: Rijkswaterstaat wijst op de kaart voor de Omgevingsveiligheid met de risicobronnen en de daarbij aangewezen PR 10-6 en de aandachtsgebieden (<https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>). Te zien is dat er voor de A28 in de desbetreffende omgeving onder de Omgevingswet aandachtsgebieden zijn aangewezen: 30 m voor brand, 200 m voor explosie en 300 m voor een gifwolk (per 2025). Ook voor het spoor staat er aandachtsgebieden aangegeven. Bij een gifwolkaandachtsgebied is het tijdig uit kunnen schakelen van een mechanische ventilatie een geadviseerde maatregel.
5. Geluid: op het akoestisch onderzoek heeft Rijkswaterstaat geen opmerkingen, wel adviseert Rijkswaterstaat om in de voorschriften maatregelen te verduidelijken.
6. Luchtkwaliteit: de resultaten in paragraaf 4.10.2 zijn op basis van de NSL monitoring-stool. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet kan deze tool niet meer gebruikt worden.
7. Luchtkwaliteit: graag vermelden dat de 24-uursgemiddelde concentratie norm maatgevend is voor PM10.
8. Luchtkwaliteit: graag vermelden verwachte toekomstige concentraties en gebruik maken van de meest recente NIBM tool.
9. Luchtkwaliteit: graag vermelden van de WHO-advieswaarden van 2021.

De beoogde planontwikkeling vindt met name plaats op locaties waar reeds bebouwing was toegestaan. Noch de planontwikkeling, noch de samenhangende verkeersbewegingen zijn zodanig van aard dat deze invloed hebben op het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) project A1/A28 Hoevelaken. Daarom is de OTB ook niet verder vermeld in voorliggende onderbouwing.

Verder is in de onderbouwing getoetst op van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Voorliggende ontwikkelingen vallen onder het overgangsrecht vanuit Wro/Wabo. Daarmee vallen deze

niet onder de Omgevingswet en zijn derhalve ook niet aan deze wet getoetst. Daarmee wordt ook niet verder ingegaan op de aandachtsgebieden vanuit de Omgevingswet. In bijlage 11 is wel het advies van de VRU toegevoegd. Een uitschakelbare mechanische ventilatie volgt overigens ook vanuit het bouwbesluit en haar opvolging Besluit bouwwerken leefomgeving.

Inhoudelijk is Rijkswaterstaat akkoord met het uitgevoerde onderzoek. Het advies van Rijkswaterstaat heeft verder geen inhoudelijke gevolgen en wordt daarom niet overgenomen.

Zoals reeds aangegeven is voorliggende onderbouwing getoetst op de van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Deze biedt de mogelijkheid om gegevens van de NSL monitoringstool te gebruiken. Gemeente Amersfoort verwerkt wel graag de meest recente gegevens in haar besluitvorming, daarom zijn de gegevens in paragraaf 4.10.2 aangepast met recentere CIMLK-gegevens en is een nieuwe versie van de NIBM tool gebruikt. Daarmee is in deze paragraaf ook inzicht gegeven in de verwachte toekomstige concentraties.

De WHO-advieswaarden uit 2021 maken geen onderdeel uit van wet- en regelgeving en worden derhalve niet verder benoemd.

5.2.3 *Zienswijzen*

Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning heeft met bijbehorende stukken vanaf donderdag 4 juli 2024 tot en met woensdag 14 augustus 2024 ter inzage gelegen. Gedurende de periode van ter inzage legging kan iedereen schriftelijk of mondeling een zienswijze over het ontwerpbesluit omgevingsvergunning en belanghebbenden over het ontwerpbesluit hogere waarden naar voren brengen. Van deze mogelijkheid heeft niemand gebruik gemaakt.

