



Hoofdstuk 3 Besluiten

§ 3.1 Reeds eerder genomen besluiten

Het Bestemmingsplan Centraal Stadsgebied-Noord is op 15 juni 2000 door de gemeenteraad van Amersfoort vastgesteld (besluit met kenmerk.249158). Het plan is in januari 2001 door GS van de provincie Utrecht goedgekeurd. In bijlage 3.1 is de plankaart opgenomen.

Het bestemmingsplan vormt een herziening⁷ van het noordelijk deel van het Stadsvernieuwingsplan Centraal Stadsgebied Amersfoort dat op 28 februari 1990 door de gemeenteraad is vastgesteld en in februari 1993 (grotendeels) door de Kroon is goedgekeurd.

In het Stadsvernieuwingsplan zijn de oorspronkelijke doelstellingen geformuleerd voor de (her)ontwikkeling van het Centraal Stadsgebied. Hierbij zijn onder meer de vergroting van het winkelaanbod én de uitbreiding van voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en horeca verwoord. Voor de belangrijkste te (her)ontwikkelen locaties zijn in het Stadsvernieuwingsplan globale bestemmingen aangegeven, die conform art. 11 WRO door B&W van de gemeenten dienden te worden uitgewerkt.

In het bestemmingsplan CSG-Noord (2000) is de staat van inrichtingen uit het oorspronkelijk stadsvernieuwingsplan (1990) overgenomen, waarbij een actualisatie aan de hand van het VNG-beleid heeft plaatsgevonden.

Tussen de vaststelling van het Stadsvernieuwingsplan in 1990 en van het bestemmingsplan CSG-Noord zijn 10 jaren verstreken. In de tussentijd zijn door de gemeenteraad in dit kader (2) belangrijke plannen vastgesteld:

- Structuurschets Het Eemkwartier Amersfoort (1994). Deze structuurschets vormde het strategisch raamwerk voor de nadere en concrete uitwerking van de openbare ruimte en deelgebieden m.a.w. het gemeentelijk beleid waarmee richting aan de art. 11-plannen werd gegeven. Belangrijk kenmerk is/was dat het Eemkwartier wordt gezien als de vergrote binnenstad. Opgemerkt wordt dat ook in de structuurschets een Eemcentrum (met een indicatieve oppervlakte van 33.500 m²) was opgenomen met de volgende (deel)functies:
 - * kantoren/commerciële dienstverlening/onderwijs;
 - * parkeergarage;
 Naast gemengde kantoor/woonbebouwing werd realisatie van een hotel met 200 bedden mogelijk geacht.
- Coördinatieplan Centraal Stadsgebied Amersfoort (juni 1999), waarmee de Structuurschets uit 1994 werd geactualiseerd. Actualisatie was onder meer wenselijk vanwege:
 - * veranderde gemeentelijke verkeersvisie c.q. vergroting van de capaciteit van de Amsterdamseweg;
 - * aanbrengen goede ruimtelijke relatie met de Eem(kades).
 Het Coördinatieplan is vertaald in het Bestemmingsplan (2000) en vormde tevens de basis voor stedenbouwkundige plannen én voor de Programma's van eisen (zie ook § 3.3)

In het Coördinatieplan is het Eemcentrum reeds uitgewerkt in zoverre dat sprake was van realisatie van een culturele voorzieningen (muziekzalen muziekschool e.d.), de multiplexbioscoop, functionele horeca en aanvullende voorzieningen. In grote lijnen komt de invulling van het Eemcentrum in het Coördinatieplan overeen met die in het Bestemmingsplan (2000). Voor een beschrijving wordt dan ook verwezen naar hoofdstuk 2 en 4.
- voorontwerp-Masterplan (juni 2003)

⁷ De herziening die in 2000 is afgerond heeft betrekking op een gebied van de spoorlijn Amersfoort-Amsterdam met bij uitstek (her)ontwikkelingsgebieden voor uitvoering van een groot programma van centrumfuncties, kantoren en woningen.

§ 3.2 Besluiten ten behoeve waarvan het MER wordt opgesteld

Het MER is opgesteld voor het verlenen van een vrijstelling conform artikel 19.1 WRO van het reeds door de gemeenteraad van Amersfoort vastgestelde bestemmingsplan Centraal Stadsgebied-Noord voor het deelgebied Eemcentrum, door de gemeenteraad van Amersfoort.

Ten behoeve van de besluitvorming over de vrijstelling door de gemeenteraad van Amersfoort dient op grond van categorie 10.1 van bijlage C van het Besluit milieu-effectrapportage een milieu-effectrapport te worden opgesteld, dat dient als beslissingsondersteunend document bij de besluitvorming.

§ 3.3 Overige te nemen besluiten

Op grond van het Coördinatieplan moet -(ook) voor het Eemcentrum nog- een zogenaamd **beeldkwaliteitplan** (BKP) worden opgesteld, waarbij onder meer wordt ingegaan op kleur- en materiaaltoepassing, dakvormen, opbouw en materialisering van straatprofielen, e.d.

In het beeldkwaliteitplan worden de uitgangspunten vastgesteld voor de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving c.q. gebouwen en openbare ruimte en vormt daarmee de leidraad voor de stedenbouwkundig supervisor die voor het Eemcentrum is aangesteld.

Het BKP is in concept gereed en zal binnenkort worden vrijgegeven voor inspraak (4 weken). Verwacht wordt dat in mei / juni 2005 het definitieve BKP kan besproken in het college en de raadscommissie. Uiteindelijk moet het BKP in juni 2005 in de gemeenteraad worden vastgesteld. In het kader van de start van de inspraak op het BKP zal worden aangekondigd worden dat het college voornemens is voor realisatie Eemcentrum een artikel 19, lid 1 WRO procedure te voeren.

Daarnaast moet voor elk deelgebied binnen CSG-Noord een zogenaamd **Programma van Eisen** (PvE) worden vastgesteld, dat een nadere, gedetailleerde uitwerking vormt van (een onderdeel van) het Coördinatieplan. Een Programma van Eisen is in december 2003 in concept vrijgegeven voor inspraak). Op 21 december 2004 is het PvE goedgekeurd door de gemeenteraad.

Verskillende activiteiten, zoals voorgenomen binnen het Eemcentrum zijn op grond van het Inrichtingen en vergunningenbesluit milieubeheer (Ivb) vergunningplichtig ingevolge de **Wet milieubeheer**. Voor het onderhavige initiatief zijn vooral categorie 18 en 19 van bijlage I van het Ivb van belang:

- art. 18, lid 1: (..) restaurants, (..), cafés, cafeteria's, snackbars (..);
- art. 19, lid 1 sub b: (..) dansscholen (..);
- art. 19, lid 1 sub c: (..) muziekscholen, muziekoefenlokalen (..);

In beginsel zullen aanvragen voor vergunning(en) door de toekomstige exploitant van de betreffende inrichting bij het bevoegd gezag moeten worden ingediend; B&W van de gemeente Amersfoort vormen in dit verband het bevoegd gezag.

Voor alle (bouw)activiteiten zullen vergunningen moeten worden aangevraagd ingevolge de Woningwet/Bouwbesluit; B&W van de gemeente Amersfoort vormen (ook) in dit verband het bevoegd gezag.

§ 3.4 Milieuhygiënisch en planologisch beleidskader

3.4.1 Inleiding

De voorgenomen activiteit van AM Vastgoed moet passen binnen het door de overheid vastgestelde milieuhygiënisch kader. Op nationaal niveau zijn onder andere verschillende kaderstellende besluiten vastgesteld die tijdens de milieuhygiënische afweging van de voorgenomen activiteit in het kader van de aanvaarding en vaststelling van een vrijstelling van het bestemmingsplan ex art. 19.1 WRO door het bevoegd gezag (en door de initiatiefnemer) worden gehanteerd. Het betreft hier regelgeving op het gebied van onder andere:

- verkeer;
- leefbaarheidsaspecten (lucht, externe veiligheid, geluid en trillingen);
- overige aspecten (duurzaam bouwen, afval).

Voornoemde regelgeving wordt in het hiernavolgende nader uitgewerkt.

3.4.2 Verkeer en vervoer.

3.4.2.1 NVVP / Nota mobiliteit

Sinds 1997 moeten overheden verkeers- en vervoerplannen (VVP's) maken, waarin het verkeersbeleid integraal is weergegeven.

In 2000 is de eerste concept versie van een Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) gepresenteerd. Hierin werd getracht een compleet, onderling afgestemd beleid op het gebied van mobiliteit en goederenvervoer te maken.

In 2004 is een derde concept (in de vorm van de Nota Mobiliteit) vastgesteld. De Nota Mobiliteit wordt de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) en geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid tot 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Uitgangspunt van het NVVP-3 is het bieden van bereikbaarheid van deur tot deur binnen de randvoorwaarden van veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. De ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid worden opgenomen in de Nota Ruimte.

3.4.2.2 Verkeersveiligheid

In 1997 is het principe Duurzaam Veilig geïntroduceerd. De kenmerken van een Duurzaam Veilig vervoers- en verkeerssysteem zijn:

- een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens;
- voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Voor de uitvoering van Duurzaam veilig is gekozen voor een aanpak in twee fasen. In het startprogramma Duurzaam Veilig zijn afspraken gemaakt om verkeersveiligheid een extra impuls te geven. De eerste fase van Duurzaam Veilig is eind 2001 afgerond. De tweede fase (Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2 (DDV2)) is in 2004 van start gegaan.

Doelstelling van DDV2 is:

- In 2010 mogen er nog maximaal 900 verkeersdoden zijn (dit is een afname van 15% t.o.v. 2002);
- In 2010 mogen er nog maar 17.000 ziekenhuisgewonden zijn (dit is een afname van 7,5% t.o.v. 2002).

Getracht wordt deze doelstelling o.m. door een veilig(er) ingerichte infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en veiliger voertuigen te behalen.

3.4.2.3 Verkeers- en Vervoers Plan (VVP) Amersfoort

Ten aanzien van het verkeers- en vervoersbeleid is het gemeentelijk beleid door de gemeente Amersfoort vastgelegd in het Verkeers- en Vervoerplan (VVP) Amersfoort dat in 1999 door de gemeenteraad is vastgesteld en in 2004 is herzien.

De doelstellingen van het VVP zijn de volgende:

1. Het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoerssysteem om de bereikbaarheid in en van Amersfoort voor alle vervoerwijzen te waarborgen;
2. Het waarborgen van de economische bereikbaarheid door terugdringen van doorgaand en sluipverkeer;
3. Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Centraal in het plan in 1999 stond de terugdringing van het autoverkeer door onder andere stimulering van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. In dit verband waren oorspronkelijk onder meer de volgende maatregelen gepland:

- stadsrandparkeren met transferia (zie ook § 4.4.3.2.);
- snelfietsroutes en fietsenstallingen in het stadscentrum en bij de knooppunten voor het openbaar vervoer.

3.4.3 Leefbaarheidsaspecten

Lucht

Mede aan de hand van onderzoek naar mogelijke schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid wordt in Nederland een stelsel van luchtkwaliteitsnormen gehanteerd voor de buitenlucht. In dit verband is vooral het **Besluit luchtkwaliteit** (Stb. 69, 11 juni 2001) van belang, waarmee de richtlijn 1999/30/EG en richtlijn 96/62/EG in Nederland zijn geïmplementeerd. In het Besluit zijn onder meer grenswaarden, alarmdrempels en kwaliteitsdoelstellingen (richtwaarden) voor verschillende verbindingen vastgelegd. Ook zijn verplichtingen aan overheden opgelegd voor controle en planvorming ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het Besluit kent overschrijdingsmarges ten aanzien van NO_x en stof, waarmee voor een aantal jaren⁸ een tijdelijke overschrijding voor de grenswaarden wordt toegestaan. Verwacht wordt dat door generiek beleid op termijn de grenswaarden zullen worden gehaald. Indien echter de grenswaarde, vermeerderd met deze overschrijdingsmarge, wordt overschreden, dient alsnog (lokaal) aanvullend beleid te worden voorbereid. Om deze reden wordt in dit verband de term 'plandrempeel' gebruikt.

Naast het Besluit luchtkwaliteit worden in Nederland ook zogenaamde MTR- en streefwaarden alsmede MIC-waarden gebruikt. In het NMP-3 is als doelstelling geformuleerd dat de MTR-waarden als gevolg van emissies op zo kort mogelijke termijn niet meer mogen worden overschreden. Gestreefd wordt naar het halen van de streefwaarden voor 2010.

Relatie met de voorgenomen activiteit

Voor de voorgenomen activiteit zijn de volgende algemene luchtkwaliteitsnormen relevant.

Tabel 3.1 - Overzicht relevante luchtkwaliteitsnormen (in $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tenzij anders aangegeven)

Component	Grenswaarde of MTR	Eenheid	Bron
Zwavel dioxide (SO ₂)	350	99,8 percentiel (1h-gemiddelde)	Besluit Luchtkwaliteit; (maximaal 24x per jaar overschrijding, ongeveer 99,8-p)
	125	99,2-percentiel van 24h-gemiddelde	Besluit Luchtkwaliteit; (maximaal 3x per jaar overschrijding, is ongeveer 99,2-p)
Stikstofdioxide (NO ₂)	40	jaargemiddelde	Besluit Luchtkwaliteit (humaan) moet uiterlijk in 2010 gerealiseerd zijn. (2003: plandrempeel 54 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)
	200	99,8 percentiel (1 h gemiddelde)	Besluit Luchtkwaliteit; (maximaal 18x per jaar overschrijding, ongeveer 99,8-p)
Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK)	0,001	jaargemiddelde	MTR
Koolwaterstoffen (C _x H _y)	-	jaargemiddelde	Geen luchtkwaliteitsnorm voor groep aanwezig. Voor benzeen is grenswaarde 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Besluit Luchtkwaliteit, met richtwaarde 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).
Fijn stof (PM ₁₀)	40	jaargemiddelde	Besluit Luchtkwaliteit (vanaf 2005). Tot 2005 is de grenswaarde 125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2003: plandrempeel 43 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)
	250	95-percentiel (24h-gemiddelde)	Besluit Luchtkwaliteit (tot 2005); (maximaal 18x per jaar overschrijding, is ongeveer 95-p)
	50	91-percentiel (24h-gemiddelde)	Besluit Luchtkwaliteit (vanaf 2005); (maximaal 35x per jaar overschrijding, is ongeveer 91-p).

⁸ Voor NO_x als jaargemiddelde: vanaf 58 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1-1-2002) ieder jaar met 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ afnemend tot 42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2009.
Voor fijn stof als jaargemiddelde: vanaf 46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (tot 1-1-2002) ieder jaar met 1-2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ afnemend tot 42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2004.

Bestuursorganen zijn verplicht om bij de uitoefening van hun bevoegdheden de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit in acht te nemen. In de nota van toelichting bij het besluit wordt dat nader uitgewerkt en wordt aangegeven welke bevoegdheden uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening het betreft, onder andere bij het wijzigen van bestemmingsplannen. Wanneer het bestemmingsplan wordt aangepast om bewoning mogelijk te maken moet het Besluit luchtkwaliteit in acht genomen worden:

Stikstofdioxide

Het in acht nemen van de grenswaarden voor stikstofdioxide betekent dat een bestemmingsplan alleen gewijzigd mag worden, wanneer aangetoond kan worden dat deze in 2010 niet overschreden wordt. Wanneer er een plandrempel voor stikstofdioxide overschreden wordt, betekent dit dat het bestemmingsplan niet gewijzigd mag worden.

Zwevende deeltjes

Het in acht nemen van de grenswaarden voor zwevende deeltjes levert een complexe situatie op. Wanneer wijziging van een bestemmingsplan tot gevolg zal hebben dat mensen blootgesteld worden aan concentraties van deeltjes die de normen overschrijden, dient de situatie grondig geanalyseerd te worden. Wijziging van het bestemmingsplan is alleen mogelijk nadat de gemeente na grondige analyse van de situatie gemotiveerd tot de conclusie komen dat:

- maatregelen niet tot een algehele oplossing voor het luchtkwaliteitsprobleem voor fijn stof leiden en
- er evenmin alternatieven voorhanden zijn.

Het CSG-plan betreft een reeds geprojecteerde situatie ter vervanging van een bedrijventerrein. Het Besluit luchtkwaliteit spreekt zich niet expliciet uit tot welke categorie, nieuwe of bestaande situatie, een geprojecteerde situatie behoort. Feit is dat over de geprojecteerde situatie reeds een besluit is genomen voordat het Besluit luchtkwaliteit van kracht werd en dat sprake is van een besluit dat *reeds gevolgen heeft* voor de luchtkwaliteit en niet meer sprake is van een besluit dat gevolgen *kan hebben* voor de luchtkwaliteit. Volgens het Besluit luchtkwaliteit staat in het eerste geval de blootstelling van mensen (alleen binnen de bebouwde kom) ter beoordeling en in het tweede geval de algemene luchtkwaliteit zonder daarbij de locatie waar mensen verblijven daarin te betrekken.

Bij het Eemcentrum en trouwens het gehele CSG-plan dient gelet op voornoemde dus te worden uitgegaan van de blootstelling van mensen (bij het Eemcentrum: woongebouwen) aan luchtverontreiniging.

Uit het voorgaande volgt dat het gemeentebestuur bij een eventueel noodzakelijk plan van aanpak gericht op het terugdringen van de luchtverontreiniging zich zal moeten richten op het volgens het bestemmingsplan toelaatbare stedelijke profiel, ook al is dat profiel feitelijk, ten tijde van de inventarisatie van de luchtverontreiniging, (nog) niet aanwezig. Deze situatie doet zich voor bij het Eemcentrum. Daarnaast hebben zich in 2004 op het terrein van de milieujurisprudentie ontwikkelingen voorgedaan die aanleiding geven de inventarisatie te richten op het vaststellen van een concentratieprofiel weerszijden van een weg, omdat, bij de ruimtelijke planvorming, de algemene luchtkwaliteit moet worden beoordeeld en niet de luchtkwaliteit bij een kwetsbare bestemming.

In de tijd gezien zal het stedelijke profiel zich ontwikkelen naar een eindprofiel. Tegelijkertijd neemt de verkeersomvang, afhankelijk van het in gebruik nemen van de functies, in de tijd gezien toe en neemt de emissie van luchtverontreinigende stoffen af. De geprojecteerde situatie kent dus in de tijd gezien verschillende concentratieprofielen. Daarbij is ook nog het toetsingsjaar 2010 van belang omdat vanaf dat moment geen plandrempelgrenswaarden meer van toepassing zijn, maar grenswaarden. Voor fijn stof gelden die grenswaarde reeds vanaf van 1 januari 2005 en voor stikstofdioxide vanaf 1 januari 2010. Tenslotte is ook nog de planperiode van belang.

Externe veiligheid

Als gevolg van recente rampen zoals in Volendam en Enschede, de tunnelongelukken in de Alpen en het ontploffen van een kunstmestfabriek in het Franse Toulouse staat het onderwerp veiligheid volop in de publieke belangstelling. Het verzamelbegrip 'externe veiligheid' heeft betrekking op een groot aantal uiteenlopende zaken. Het gaat bijvoorbeeld om de risico's verbonden aan de productie, opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen (zoals chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG en vuurwerk), risico's van weg-, rail- en vliegverkeer e.d.

Het externe veiligheidsbeleid heeft tot doel de risico's van deze activiteiten, onder meer in de vorm van brand, explosie, een gifwolk, een neerstortend vliegtuig e.d., te beheersen of te verminderen. Het is gebaseerd op het alara-principe: 'as low as reasonably achievable' ofwel 'zo laag als mogelijkwijs haalbaar'.

Voor de beoordeling van externe veiligheid worden twee risicomaten gebruikt:

- het **plaatsgebonden risico (PR)** (vroeger aangeduid met individueel risico) geeft de kans per jaar aan dat een persoon op die plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij risicovolle activiteiten, indien deze persoon 24 uur per dag het gehele jaar op die plek verblijft. Het IR kan worden weergegeven door middel van risicocontouren rond een risicovolle activiteit;
- het **groepsrisico (GR)**. Het groepsrisico is geen wettelijk vastgelegde maat, maar wordt gehanteerd als oriënterende waarde. Het groepsrisico geeft de kans per jaar aan dat in één keer een groep van ten minste een bepaalde grootte het slachtoffer wordt van een ongeval. Of deze maat in een bepaald geval wordt overschreden, hangt sterk af van de bevolkingsdichtheid. Provincies en gemeenten kunnen van de 'norm' afwijken als zij daartoe goede redenen kunnen aanvoeren.

De huidige norm voor het **plaatsgebonden risico** bedraagt voor woningen en andere kwetsbare objecten als scholen en ziekenhuizen in nieuwe situaties één op de miljoen per jaar (10^{-6} per jaar). Voor bestaande situaties is dit één op de honderduizend per jaar (10^{-5}). Zo snel mogelijk maar uiterlijk in 2010 moeten ook bestaande situaties aan de norm 10^{-6} voldoen.

De waarden die bij **groepsrisico** worden gehanteerd zijn:

- 10 of meer doden: kans van éénmaal per 100.000 jaar (10^{-5} per jaar)
- 100 of meer doden: kans van éénmaal per miljoen jaar (10^{-6} per jaar)
- 1000 of meer doden: kans van éénmaal per 10 miljoen jaar (10^{-7} per jaar)

Zoals aangegeven zijn genoemde waarden geen harde normen; in plaats daarvan is aan het bevoegd gezag in het kader van de Wm en/of WRO de zogenaamde verantwoordingsplicht groepsrisico toegekend. In de *Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico*, Ministerie VROM (augustus 2004, concept) is hierover het volgende gesteld:

*"(..) wordt aangegeven wanneer je moet verantwoorden – onder andere bij goedkeuring van een bestemmingplan en bij besluiten omtrent een milieubeheervergunning. En tevens welke elementen bij deze verantwoording een rol moeten gaan spelen. Alle elementen bij elkaar opgeteld vraagt het om een brede afweging ten aanzien van het groepsrisico. Vanzelfsprekend speelt de hoogte van het groepsrisico een rol, maar ook de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor bestrijdbaarheid maken onderdeel uit van de verantwoordingsplicht. De potentieel meeste winst van de verantwoordingsplicht groepsrisico ligt in het zo vroeg mogelijk aangrijpen in de veiligheid(beslis)keten. Wanneer rampenbestrijdingsaspecten een rol spelen bij het 'design' van een inrichting en de omgeving waarin deze staat, is de kans op goede oplossingen groter en neemt de kans op (bij nader inzien) ongelukkige keuzen af.
(..)*



Relatie met de voorgenomen activiteit

Het voorgenomen Eemcentrum mag niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarde van 10^{-6} (PR) ter plaatse van kwetsbare en/of beperkt kwetsbare bestemmingen. Zo mogelijk dienen ook de normen voor het GR te worden onderschreden.

Van andere onveilige bronnen dan de spoorbaan is geen sprake. Over de spoorbaan worden gevaarlijke stoffen vervoerd, waarvan de omvang en de ernst van de situatie afneemt bij de in gebruik name van de Betuwelijn (gepland 2007) en de Hanzelijn (gepland 2012/2013). De ministeriële circulaire *Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* van 4 augustus 2004 is van toepassing op de ruimtelijke plannen. Eisen worden gesteld aan het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de verantwoording ten aanzien van de zelfredzaamheid en hulpverlening.

Geluid en trillingen.

Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet Geluidhinder (Wgh) het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer.

Spoorweglawaai

Langs iedere spoorweg bevindt zich een zone, waarvan de breedte, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, is vastgesteld volgens het Besluit geluidhinder spoorwegen. Binnen deze geluidszone gelden de bepalingen van de Wet geluidhinder. Voor de spoorbaan Amersfoort- Zwolle/Apeldoorn (traject 250) binnen het onderzoeksgebied geldt een zonebreedte van 300 m.

De locatie van het Eemcentrum valt binnen deze zone.

De Wet geluidhinder heeft als uitgangspunt dat binnen de zone van een spoorweg de voorkeurs-grenswaarde voor nieuw te bouwen woningen 57 dB(A) bedraagt. Voor een school is deze grenswaarde 55 dB(A). Gedeputeerde Staten kan op verzoek, na afweging van voorwaarden, een hogere grenswaarde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde de 70 dB(A) niet te boven mag gaan. Het provinciaal beleid is erop gericht dat de geluidsbelasting niet meer dan 65 dB(A) bedraagt.

Wegverkeer

Volgens de Wet geluidhinder bevindt zich aan weerszijden van elke weg een geluidszone (Artikel 74), waarvan de breedte afhankelijk is van het aantal rijstroken van de weg en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied). Binnen deze zone gelden de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

De Wet geluidhinder heeft als uitgangspunt dat binnen de zone van een weg de voorkeursgrenswaarde voor nieuw te bouwen woningen of scholen 50 dB(A) bedraagt.

Overeenkomstig Artikel 103 van de Wet geluidhinder, waarbij ervan uitgegaan wordt dat het verkeer in de toekomst stiller zal worden, mag bij de toetsing aan de grenswaarden een aftrek op het berekende geluidsniveau worden toegepast.

Voor wegen met een snelheid tot 70 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB(A) en voor wegen met een maximaal toegestane snelheid van 70 km/uur of meer bedraagt de aftrek sinds de invoering van het nieuwe Reken - en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2 dB(A).

Gedeputeerde Staten kan op verzoek, na afweging van voorwaarden, een hogere grenswaarde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde bij nieuwe woningen langs een bestaande weg in stedelijk gebied de 65 dB(A) niet te boven mag gaan. Deze grenswaarde geldt (dus) voor de (nieuwe) woningen langs de Amsterdamseweg. Voor de (nieuwe) woningen aan de (nieuwe) Eemlaan geldt een lagere grenswaarde van 60 dB(A).

Europese Richtlijn Omgevingslawaai

De Europese Richtlijn Omgevingslawaai is gericht op:

- introductie van de Europese geharmoniseerde dosismaat L_{den} .
- het opstellen van geluidsbelastingkaarten om de geluidssituatie te inventariseren.
- het op basis van de geluidsbelastingkaarten opstellen van actieplannen, waarmee met name de belangrijkste problemen worden aangepakt.
- het bevorderen van de communicatie over het geluidsbeleid met de burgers.

De richtlijn richt zich op agglomeraties, inrichtingen en wegbeheerders. De inwerkingtreding zal in twee tranches plaatsvinden.

Voor agglomeraties met een bevolking van meer dan 250.000 inwoners, (spoor-) wegen en burgervliegvelden met een hoge intensiteit (resp. 6 miljoen auto's, 60.000 treinen of 50.000 vliegtuigen) moet in 2007 een geluidsbelastingkaart te zijn aangeleverd en in 2008 een actieplan zijn opgesteld.

De tweede tranche richt zich op agglomeraties zoals Amersfoort met een bevolking van meer dan 100.000 inwoners en (spoor-) wegen en vliegvelden met een iets lagere intensiteit (resp. 3 miljoen auto's, 30.000 treinen of 50.000 vliegtuigen). Dit betekent dat in 2012 een geluidsbelastingkaart en in 2013 een actieplan moet zijn vastgesteld.

Gemeentelijke uitwerking

Ook het gemeentelijk beleid ten aanzien van geluidhinder is gecontinueerd. Doelstelling is dat de equivalente geluidbelasting tengevolge van het NS-spoorwegemplacement de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet zal overschrijden. Voor de Amsterdamseweg (wegverkeerslawaaï) zijn in het verleden voor de desbetreffende woningen ontheffingen aangevraagd en verkregen zodat daarvoor thans een maximale grenswaarde van 63 dB(A) geldt.

Het Eemcentrum ligt niet binnen de zone van een geluidgezoneerd bedrijventerrein, maar binnen de geluidszones die gelden voor wegverkeer en binnen de geluidszone van de spoorbaan. In het Eemcentrum zijn uitsluitend woningen geprojecteerd binnen deze geluidszones die moeten worden getoetst aan de geluidseisen van de Wet geluidhinder.

Voor wegverkeer bedraagt de ondergrens 50 dB(A) en afhankelijk van de situatie maximaal 60 of 65 dB(A): voor nieuwe woningen aan een bestaande weg (Amsterdamseweg) 65 dB(A) en voor nieuwe woningen aan een nieuwe weg (Eemlaan) 60 dB(A). Deze bovengrens wordt vastgesteld door de provincie Utrecht. Voor railverkeer bedraagt de ondergrens 57 dB(A) en afhankelijk van de situatie 65 of 70 dB(A). Ook hier wordt de bovengrens bepaald door de provincie Utrecht.

Er zijn geen specifieke wettelijke regelingen of vastgesteld gemeentelijke beleid met betrekking tot trillingen. Diverse functies dicht bij de spoorbaan zullen vanwege het gebruik van de spoorbaan onderhevig zijn aan voelbare trillingen, indien geen aanvullende trillingsdempende maatregelen aan gebouwen zullen worden getroffen. In de uitvoeringspraktijk wordt Richtlijn B "Hinder voor personen in gebouwen, Meet- en beoordelingsrichtlijnen" van de Stichting Bouwresearch (SBR-B) aangehouden om vast te stellen welke trillingsreducerende maatregelen noodzakelijk zijn om gebouwen en of vertrekken geschikt te houden voor gebruik.

Geluiduitstraling tengevolge van het Eemcentrum

De diverse gebouwen/functies binnen het Eemcentrum moeten voldoen aan de regels van het Bouwbesluit 2003.

Volgens Artikel 3.2.1 van het Bouwbesluit 2003 dient een uitwendige scheidingsconstructie van een gebruiksfunctie die gevoelig is voor industrie-, weg- of railverkeerslawaaï en die de scheiding vormt tussen een verblijfsgebied en de buitenlucht een karakteristieke geluidwering van tenminste 20 dB(A) te hebben. Met deze eis wordt in de meest voorkomende situaties voldaan aan de grenswaarden voor equivalente binnenniveaus van 35 dB(A) (etmaal waarde) voor woningen en 30 dB(A)/35 dB(A) voor scholen zoals gesteld in de Wet geluidhinder

Daarnaast zal het centrum in zijn geheel, of onderdelen ervan, te maken krijgen met het Besluit woon- en verblijfsgebouwen milieubeheer.

De multiplexbioscoop zal, afhankelijk van het aantal bezoekers, al dan niet vergunningplichtig zijn in de zin van de Wet Milieubeheer. Andere onderdelen zullen vallen onder de diverse AMvB's.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Poppodium: Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer.
- Winkels: Besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer.

Zodra de diverse bedrijven, als de horeca of het poppodium, zich vestigen in het Eemcentrum zijn ze meldingsplichtig in de zin van de Wet milieubeheer op grond van de van toepassing zijnde AmvB (ex. Artikel 8.40). Bij deze melding zal in een aantal gevallen een akoestisch onderzoek moeten worden toegevoegd, waaruit blijkt dat kan worden voldaan aan de eisen zoals die zijn gesteld in de AMvB's. Op moment van vestiging zal het bevoegd gezag een definitief besluit nemen over de van toepassing zijnde regelgeving (vergunning vs AmVB).

In de Wet milieubeheer en de verschillende AMvB's zijn grenswaarden voor de geluidsbelasting van gevels van woningen opgenomen.

Omdat het plan voorziet in functies die zijn aan te merken als belangrijke geluidbronnen en geluidgevoelige woningen in elkaars nabijheid is het in kader van goed ruimtelijk ordenen van belang tussen deze geluidbronnen en woningen een zo groot mogelijke afstand te houden. Veelal wordt daartoe de meest recente uitgave van de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering als leidraad gehanteerd. In deze brochure zijn afstanden opgenomen die behoren bij een rustige woonwijk. Het wonen in het Eemcentrum valt niet te typeren als het wonen in een rustige woonwijk. Voor het aspect geluid kan daarom worden afgeweken van deze afstanden door een afstandsstap lager als leidraad te nemen.

Gemeentelijk evenementenbeleid

Het evenementenbeleid is bij B&W-besluit van 4 mei 2004 vastgelegd in de Uitvoeringsnota Bruisen en Beheersen; uitwerking van het evenementenbeleid Amersfoort 2004-2007. In deze nota wordt voor wat betreft het aspect geluid onderscheid gemaakt in 2 categorieën evenementen.

Een categorie 1- evenement is gebonden aan bedrijfsduurtijden en mag gemeten aan de gevel van een woning niet meer dan 70 dB(A) veroorzaken.

Een categorie 2- evenement is eveneens gebonden aan bedrijfsduurtijden en mag gemeten op nader bepaalde referentiepunten niet meer bedragen dan 85 dB(A).

Niet elke locatie is geschikt voor bepaalde evenementen waar de geluidsproductie hoog ligt. Het Eemcentrum kenmerkt zich door bij elkaar staande reflecterende bebouwing. Welke evenementen toelaatbaar zijn moet nog nader worden bepaald. De toelaatbaarheid wordt aanzienlijk verkleind wanneer de nabij gelegen woningen niet zijn voorzien van geschikte woonplattegronden en of meer geluidwering dan noodzakelijk is op grond van het Bouwbesluit.

3.4.4 Overige aspecten

Vroegtijdig dient aandacht te worden besteed aan de uitgangspunten van het duurzaam bouwen (DUBO) door de principes inzake verantwoord energiegebruik, waterhuishouding en afvalverwerking in de planvorming te integreren. Voor DUBO wordt verwezen naar de toepassing van de gemeentelijke checklist duurzaam bouwen en wonen.

De afvalopslag en –inzameling voor zowel bedrijfs- als huishoudelijk afval dient inpandig te gebeuren.

§ 3.5 Planning en procedure

In bijlage 3.2 is een overzicht gegeven van de m.e.r.- en R.O.-procedures zoals deze zullen worden doorlopen. Belangrijke (streef)data zijn onder meer:

- november 2001 : - indiening startnotitie m.e.r.;
- november 2001/mei 2005 : - opstellen MER en voorbereiding art. 19.1 WRO
- eind 2005 : - besluit ex art. 19.1 WRO.

Opgemerkt wordt dat in de integrale projectplanning een langere project-tijd is aangehouden, mede in verband met de (koppeling met de) besluitvorming omtrent het definitieve Programma van Eisen, BKP e.d.