

Ontwikkelingsplan Hogewegzone Amersfoort Startnotitie PlanMER/BesluitMER



Startnotitie

De Alliantie en gemeente Amersfoort

april 2009

Ontwikkelingsplan Hogewegzone Amersfoort Startnotitie PlanMER/BesluitMER

Startnotitie

dossier : A0987.01.001

registratienummer : MD-MK20080460

versie : definitief

De Alliantie en gemeente Amersfoort

April 2009

INHOUD	BLAD	
1	WAAROM DEZE STARTNOTITIE?	3
2	WAAROM DIT VOORNEMEN?	6
2.1	Voorgeschiedenis van dit project	6
2.2	Locatiekeuze stedelijk zwembad	6
2.3	Reconstructie van de Hogeweg en herstructurering van de woningbouw	7
3	WAT ZIJN DE UITGANGSPUNTEN VAN DE UIT TE VOEREN STUDIE?	8
3.1	Nationaal beleid	8
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	9
3.3	Gemeentelijk beleid	10
3.4	Een schets van het plangebied en een beschrijving van het studiegebied	13
4	WELKE ALTERNATIEVEN WORDEN ONDERZOCHT?	15
4.1	Referentiealternatief	15
4.2	Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief	15
4.3	Trechtering van stedenbouwkundige modellen	15
4.4	Het planalternatief Groene Poort	17
5	WELKE EFFECTEN WORDEN BESCHREVEN IN HET PLANMER/BESLUITMER?	18
5.1	Aspecten en toetsingscriteria voor thema 'verkeer en vervoer'	18
5.2	Milieuaspecten en toetsingscriteria voor thema 'woon- en leefmilieu'	19
5.3	Milieuaspecten en toetsingscriteria voor thema 'natuurlijk milieu'	20
5.4	Wijze van beoordeling milieueffecten	21
6	BESLUITVORMING EN PROCEDURES	22
7	COLOFON	24
	BIJLAGE VERKLARENDE WOORDENLIJST	25

1 WAAROM DEZE STARTNOTITIE?

Aanleiding van het project

Het project Hogewegzone maakt onderdeel uit Amersfoort Vernieuwt (AV). Het programma Amersfoort Vernieuwt is een gezamenlijk initiatief van de gemeente en de woningbouwcorporaties de Alliantie Eemvallei en Portaal. Amersfoort Vernieuwt verbetert de kwaliteit van de wijken, altijd in nauw overleg met de bewoners en andere partijen uit de wijk.

Binnen het project Hogewegzone zijn de Alliantie de gemeente Amersfoort van plan een 'stadsentree met allure' te realiseren. Het gaat hierbij om een hoogwaardige, stedelijke inrichting van hoofdverkeersader de Hogeweg. De ambitie is om onder andere een zwembadcomplex binnen het plangebied te realiseren. Daarnaast is er een herstructurering gepland met woningbouw en wordt de Hogeweg gereconstrueerd. Door de bouw van nieuwe woningen en een nieuw stedelijk zwembad met voorzieningen ontstaan kansen voor het opwaarderen van de stadsentree en de omliggende wijken. Ook de relatie tussen de wijken onderling en de nieuwe voorzieningen kunnen daarbij worden versterkt. Het is, in verband met de verwachte bezoekersaantallen en de grote verkeersdruk op de Hogeweg, noodzakelijk om voor dit project een milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen.

Waarom een m.e.r.?

De initiatiefnemers van het project, de Alliantie en de gemeente Amersfoort, kunnen het voornemen niet ontwikkelen binnen de huidige bestemming. Dit betekent dat het vigerende bestemmingsplan moet worden gewijzigd, voordat met de aanleg van het zwembad en herstructurering van de woningen begonnen kan worden. De milieueffectrapportage is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure. Het Besluit m.e.r. 1994 geeft aan dat voor een recreatieve voorziening die meer dan 500.000 bezoekers per jaar trekt een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen¹. Omdat verwacht wordt dat de bezoekersaantallen van het zwembad rond deze drempelwaarde zal liggen, hebben de initiatiefnemers besloten een m.e.r.-procedure te doorlopen. Bovendien levert een milieueffectrapport (MER) informatie die noodzakelijk is voor een goed onderbouwd bestemmingsplan. Het bevoegd gezag (BG) voor deze m.e.r.-procedure is de gemeenteraad van Amersfoort. De te doorlopen m.e.r.-procedure betreft een inrichtings-m.e.r. en geen locatiekeuze-m.e.r. De locatie van het zwembadcomplex staat immers niet meer ter discussie. Deze wordt gesitueerd in de Hogewegzone (raadsbesluit 28 juni 2005). Overwegingen die hebben meegespeeld in de keuze voor deze locatie worden besproken in paragraaf 2.2. Wel staat de exacte inrichting van desbetreffende functies nog ter discussie en de wijze waarop de functies worden uitgevoerd. Deze discussie zal, mede aan de hand van een alternatievenvergelijking, gedurende de m.e.r.-procedure verder gevoerd worden.

Doel van een m.e.r.

De centrale doelstelling van de m.e.r.-procedure is vooraf inzicht te geven in de milieueffecten van de voorgenomen besluitvorming. Inzicht wordt gegeven in zowel de negatieve als de positieve effecten van de voorgenomen activiteiten. Via het doorlopen van de in de Wet milieubeheer neergelegde procedures worden niet alleen de besluitvormers, maar ook alle andere betrokkenen op zorgvuldige wijze voorzien van objectieve informatie over de gevolgen voor het milieu. De m.e.r.-procedure vormt een belangrijke bouwsteen om te komen tot de bestemmingsplanherziening. De resultaten van het onderzoek worden neergelegd in het milieueffectrapport (PlanMER/BesluitMER).

¹ Besluit milieueffectrapportage 1994, bijlage C 10.1 onderdeel 1

PlanMER/BesluitMER

Vanaf 21 juli 2004 dient de Europese richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's te worden toegepast. In Nederland wordt deze richtlijn aangeduid als de richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB). De Europese richtlijn is bedoeld om milieueffecten van plannen en programma's tijdens de voorbereiding ervan in beeld te brengen in de vorm van een milieurapport. De richtlijn heeft betrekking op sectorale en planologische plannen en programma's die het kader vormen voor activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn of waarvoor een beoordeling vereist is op grond van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn. Deze Europese richtlijn is op 28 september 2006 middels een wijziging van de Wet milieubeheer en een wijziging van het Besluit m.e.r. geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving. Zoals aangegeven vereist de Wet milieubeheer voor het voorliggend plan ook nog een MER. In dit plantraject zullen de milieueffectrapportage en de strategische milieubeoordeling integraal worden betrokken en doorlopen. Om duidelijk te maken dat het hier een gecombineerd milieurapport betreft, wordt in de tekst de term PlanMER/BesluitMER gebruikt.

Rol van de startnotitie en het PlanMER/BesluitMER

In deze startnotitie geven de Alliantie en de gemeente Amersfoort inzicht in de aard en omvang van het project Hogewegzone. Daarnaast maakt de startnotitie duidelijk wat verwacht kan worden van het milieueffectrapport (PlanMER/BesluitMER). De inhoud van het PlanMER/BesluitMER wordt bepaald door de eisen die de wet stelt en door richtlijnen van het bevoegde gezag voor PlanMER/BesluitMER. In het rapport zal geen keuze worden gemaakt tussen de verschillende alternatieven en varianten. Wel wordt aangegeven hoe de verschillende alternatieven en varianten op de diverse milieuaspecten scoren.

Inspraak

De startnotitie ligt gedurende zes weken ter inzage. Een ieder kan gedurende deze periode de wensen voor de inhoud van het MER kenbaar maken. Tijdens de formele inspraakperiode voor de startnotitie wordt een informatieavond georganiseerd. De startnotitie en de m.e.r.-procedure worden toegelicht en er is gelegenheid om vragen te stellen. Reactie op de startnotitie moeten schriftelijk worden ingediend op het volgende adres:

Gemeente Amersfoort

Afdeling Milieu

T.a.v. inspraakreactie startnotitie m.e.r.-procedure Hogewegzone

Postbus 4000

3800 EA Amersfoort

Vervolgprocedures

Alle schriftelijke reacties worden verzameld. De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengt haar advies uit. De binnengekomen reacties worden betrokken bij de opstelling van de richtlijnen voor het milieuonderzoek. De opgestelde richtlijnen dienen vervolgens te worden vastgesteld door het bevoegd gezag (gemeenteraad). De richtlijnen geven aan welke informatie het PlanMER/BesluitMER moet bevatten, zoals de milieuaspecten en de alternatieven en varianten op het voornemen.

In het PlanMER/BesluitMER vindt een vergelijking van alternatieven en varianten plaats op basis van de gevolgen voor het milieu. Zodra het PlanMER/BesluitMER gereed is, wordt het door de initiatiefnemers aan het bevoegd gezag aangeboden. Het bevoegd gezag beoordeelt de PlanMER/BesluitMER op zijn geschiktheid om een besluit te nemen. Hierbij wordt getoetst aan de opgestelde richtlijnen. Bij aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het PlanMER/BesluitMER ter inzage gelegd. Tot zes weken na publicatie

wordt een ieder in gelegenheid gesteld in te spreken op het PlanMER/BesluitMER. In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs hun advies uit. Daarnaast vindt een hoorzitting plaats. Na het einde van de inspraakperiode brengt de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uit. De Commissie geeft hierbij haar oordeel over de kwaliteit en de volledigheid. De gegeven inspraakreacties worden hierin meegenomen. Uiteindelijk wordt het PlanMER/BesluitMER als input gebruikt bij het besluit over het project. In het ontwerp bestemmingsplan dient te worden aangegeven hoe is omgegaan met de uitkomsten van het PlanMER/BesluitMER.

Leeswijzer

In deze startnotitie worden de uitgangspunten voor het latere PlanMER/BesluitMER beschreven. Ze heeft een informatieve functie. De startnotitie behandelt de vragen 'waarom wordt dit voornemen uitgevoerd' (hoofdstuk 2), 'wat zijn de uitgangspunten bij de uit te voeren studie' (hoofdstuk 3), 'welke alternatieven en varianten worden onderzocht' (hoofdstuk 4), 'welke effecten worden beschreven' (hoofdstuk 5) en 'welke vervolgpcedure moet er na de startnotitie gevolgd worden' (hoofdstuk 6).

2 WAAROM DIT VOORNEMEN?

2.1 Voorgeschiedenis van dit project

De gemeente Amersfoort beschikt over vier zwembaden: het stedelijke Sportfondsenbad Amersfoort, twee wijkzwembaden in Liendert en in Hoogland en een buitenbad 'het Bosbad'. De slechte conditie van het bestaande Sportfondsenbad is aanleiding geweest voor onderzoek naar een mogelijke nieuwe locatie voor een zwembad in Amersfoort. In 2003 heeft het college van Amersfoort het adviesbureau NV SRO opdracht gegeven een programma van eisen op te stellen voor de beperkte renovatie van het bad. Vervolgens heeft het college de investeringskosten voor beide programma's van eisen en wensen laten ramen.

Om een afgewogen keuze te kunnen maken is nader onderzoek uitgevoerd, waarin ook de optie van gehele sloop van het Sportfondsenbad is meegenomen. Er zijn in totaal 16 varianten onderzocht. Per variant is op basis van bevolkingsontwikkelingen, spreiding van zwemvoorzieningen en het zwemgedrag een prognose gegeven voor het aantal zwembadbezoeken in 2012. Voor elke variant is vervolgens berekend met welke investeringskosten bij nieuwbouw en renovatie rekening dient te worden gehouden. Van 11 varianten zijn de financiële en markttechnische gevolgen zo negatief, dat deze als niet realistisch beschouwd zijn. Uiteindelijk bleven er 5 realistische varianten, te weten:

1. Behoud Sportfondsenbad met Aquadroom, geen nieuw stedelijk zwembad
2. Behoud Sportfondsenbad met Aquadroom en een nieuw stedelijk zwembad
3. Behoud Sportfondsenbad zonder Aquadroom en een nieuw stedelijk zwembad
4. Sluiting Sportfondsenbad en een nieuw stedelijk zwembad in Vathorst
5. Sluiting Sportfondsenbad en een nieuw stedelijk zwembad aan de Hogeweg

2.2 Locatiekeuze stedelijk zwembad

Bij de locatiekeuze voor een nieuw stedelijk zwembad is een keuze gemaakt tussen de locatie Vathorst en de locatie Hogeweg. Uit het financieringsvoorstel (Kadernota 2006 – 2009, vastgesteld op 19 april 2005) kan worden opgemaakt dat er geen zwaarwegende argumenten zijn die een bepaalde voorkeur voor Vathorst of de Hogeweg rechtvaardigen. Daarom zijn naast de financiële haalbaarheid, de aspecten 'stedelijke samenhang', 'bereikbaarheid', 'milieu' en de 'mogelijkheid tot aanvullende voorzieningen' van belang geweest voor de uiteindelijke locatiekeuze.

Een stedelijk zwembad in Vathorst

Bij een keuze voor Vathorst zou het stedelijke zwembad in Velden 1G komen. Een stedelijk zwembad zou hier een positieve bijdragen kunnen leveren aan de ontmoeting tussen de 'oude en de nieuwe stad'. De geplande hockeyvelden in Velden 1G zouden elders gerealiseerd moeten worden. Dit zou eventueel in Fithorst kunnen. De bezoekers van het zwembad zullen via de Bergenpas en de Bergenboulevard en de rotonde het zwembad bereiken. De capaciteit van deze wegen is voldoende om het extra verkeer, zo'n 600 motorvoertuigen per dag, veilig te geleiden. Wel moet aangemerkt worden dat de kruising Bergenpas met de Bergenboulevard, zonder de aanwezigheid van een stedelijk zwembad, in 2010 al flink belast zal zijn. Voor het aspect milieu is voornamelijk de luchtkwaliteit bepalend. Op basis van de huidige gegevens over de luchtkwaliteit en uitgaande van het toekomstige verkeersbeeld kan geconcludeerd worden dat op de locatie Velden 1G een zwembad gerealiseerd kan worden. Op het gebied van aanvullende voorzieningen resteert, uitgaande van handhaving van de geplande voetbalvelden in Velden 1G, nog enige ruimte voor aanvullende (commerciële) sportvoorzieningen. Voor grootschalige voorzieningen is echter geen ruimte meer aanwezig.

Een stedelijk zwembad aan de Hogeweg

De Hogeweg wordt als een belangrijke ontwikkelingslocatie gezien. Voor de prioriteitswijken Liendert en Schuilenburg liggen er kansen, vooral voor de realisatie van woningbouwprogramma's die bijdragen aan een evenwichtige opbouw van het woningbestand. De Hogeweg is een belangrijke stadsentree en is een stedelijke herwaardering waard. Hierbij kan een mix van wijkgericht en stedelijk programma's, waaronder herstructurering van woningbouw en de realisatie van een stedelijk zwembadcomplex, een positieve bijdragen leveren. Het stedelijke programma wordt vanaf de Hogeweg ontsloten. Er bestaan goede mogelijkheden om de Hogeweg goed en veilig te ontsluiten voor de nieuwe functies. Daarvoor zijn wel ingrijpende maatregelen nodig, hetzij in de vorm van reconstructie van kruispunten, hetzij in de vorm van een parallelstructuur. Evenals bij de milieuafweging voor Vathorst, zijn verkeersafwikkeling en daarmee samenhangend luchtkwaliteit de belangrijkste onderdelen. Hier geldt eveneens dat, op basis van de huidige gegevens over de luchtkwaliteit en uitgaande van het toekomstige verkeersbeeld, geconcludeerd kan worden dat op de locatie Hogeweg een zwembad gerealiseerd kan worden. Een kritische factor blijft de doorstroming van het aantal motorvoertuigen per dag op deze weg (33.000 per dag in 2015). De verkeersaantrekkende werking van een stedelijk zwembad, zo'n 600 voertuigbewegingen per dag, heeft een zeer geringe invloed op de luchtkwaliteit. Een voor luchtkwaliteit gunstige factor is de realisering van bebouwing langs de Hogeweg. Deze bebouwing kan als 'geluids- en luchtscherm' fungeren, wat een positieve invloed kan hebben op de luchtkwaliteit van het achterliggende gebied. Voor de Hogeweg als geheel staan de keuzes over de ruimtelijke en functionele inrichting nog open. De Hogeweg biedt in principe nog ruime mogelijkheden om binnen deze keuzes aanvullende voorzieningen te betrekken.

Samenvattend

Beide locaties zijn goed en veilig bereikbaar (te maken) voor zowel het langzame verkeer als het autoverkeer. Toekomstige scenario's laten zien dat qua milieu en in het bijzonder qua luchtkwaliteit een zwembad op beide locaties gerealiseerd kan worden, zij het onder verschillende condities. De Hogeweg biedt in het kader van aanvullende voorzieningen in principe meer mogelijkheden dan Vathorst. Mede op basis van deze bevindingen, in het bijzonder de wens om een hoogwaardige, stedelijke inrichting van de Hogeweg, is door de gemeenteraad besloten voor de locatie Hogeweg (juni 2005).

2.3 Reconstructie van de Hogeweg en herstructurering van de woningbouw

Naast de realisatie van een zwembad zijn andere ontwikkelingen voor de Hogeweg gepland. De Hogewegzone is nu onderdeel van het programma Amersfoort Vernieuwt. Voor de Hogewegzone wordt ingezet op een stadsentree met allure. Het gaat hierbij om een hoogwaardige, stedelijke inrichting van de hoofdverkeersader Hogeweg. Markante punten zoals de kruising Hogeweg met het Valleikanaal en nabij het knooppunt A28 krijgen een extra accent. Verkeerskundige gezien heeft de Hogeweg 'optimale doorstroming' als uitgangspunt. De opgave is een efficiënt verkeer- en vervoerssysteem in te richten voor alle modaliteiten. Er worden realistische doch creatieve oplossingen verwacht voor de ontsluitingen van de woningen en voorzieningen die aan weerszijde van de Hogeweg komen te liggen. Daarbij moet worden aangesloten op de 'veiligheidseisen voor het langzame verkeer' die een goede en veilige bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers naar het zwembad stelt. Het woonprogramma van de Hogewegzone gaat uit van een stedelijk woonmilieu met een zo hoog mogelijke dichtheid. Hierbij wordt aangesloten op het ruimtelijke beleid van Amersfoort, dat sterk gericht is op woninggroei in de huidige stad. Met de herstructurering van de woningbouw is de nieuwbouw van ca. 800 woningen en de sloop van ca. 165 woningen gepland.

3 WAT ZIJN DE UITGANGSPUNTEN VAN DE UIT TE VOEREN STUDIE?

In paragraaf 2.2 is de verantwoording voor de locatiekeuze van een zwembadcomplex aan de Hogeweg uiteengezet. In dit hoofdstuk komen beleidsstukken aan de orde, die relevant kunnen zijn voor de overige onderdelen van het project 'de Hogeweg'. Er is een onderverdeling gemaakt in rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid. Tevens wordt het plangebied en het studiegebied nader verklaard.

3.1 Nationaal beleid

Nota Ruimte

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. In het beleid en de uitvoering daarvan is het van belang dat er een goede koppeling en bundeling plaatsvindt tussen verstedelijking, economie, infrastructuur, groen, recreatie, natuur, milieu en veiligheid.

Verbetering van bereikbaarheid

De toenemende verstedelijking en bedrijvigheid leveren niet alleen voordelen op, maar resulteren ook in ruimtelijke en verkeer- en vervoersknelpunten. Op regionaal en lokaal niveau heeft congestie negatieve effecten op de kracht én ontwikkeling van de steden en hun stedelijke netwerken. Voor de regionale en lokale verbindingen zijn provincies en gemeenten verantwoordelijk.

Verbetering van de leefbaarheid en sociaal economische positie van steden

De achteruitgegangene leefbaarheid en de tweedeling tussen arm en rijk hebben de afgelopen jaren geleid tot steeds grotere sociaal-economische en sociaal-culturele problemen in de grote en middelgrote steden. Om een eenzijdige sociaal-economische samenstelling van de bevolking te voorkomen stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod. Met name in de stad zijn meer hoogwaardige woonmilieus nodig. Dit vraagt enerzijds om verdichting tot hoogstedelijke milieus en anderzijds om verdunning tot groene milieus. Dit voorkomt de trek van midden- en hoge inkomens uit de stad. Stedelijke vernieuwing en herstructurering blijven dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten.

Bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden

De kwantiteit en kwaliteit van het groen in en om de stad zijn de afgelopen decennia aanzienlijk verminderd. De beschikbaarheid van bereikbare en toegankelijke sport- en recreatievoorzieningen in en rondom de steden houdt geen gelijke trend met de vergaande verstedelijking van de laatste jaren. Er dreigt een groot tekort aan vaar-, fiets-, wandel- en andere 'groene' recreatiemogelijkheden. Aanbod van voldoende 'rode' en 'groene' ontspanningsmogelijkheden is echter belangrijk voor de leefbaarheid, het welzijn en de gezondheid van de bewoners en zelfs voor de economie. In de ruimtelijke plannen van provincies en gemeentes moet daarom de balans tussen bebouwing en groen integraal worden meegenomen. Het is belangrijk dat voldoende ruimte gereserveerd wordt voor op loop- en fietsafstand liggende en daarmee goed vanuit de stad bereikbare parken, groenvoorzieningen, sportvoorzieningen en recreatiemogelijkheden.

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, Van A naar Beter

De hoofddoelstelling is: Nederland biedt aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Deze hoofddoelstelling wordt in het NVVP vertaald naar doelstellingen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Bereikbaarheid: tegemoetkomen aan de behoefte aan mobiliteit en transport

Gestreefd wordt naar behoud en verbetering van de leefbaarheid. De verbindingen over weg moeten positief worden gewaardeerd door burgers, bedrijven en potentiële investeerders. De bereikbaarheid wordt beter door minder oponthoud en een betrouwbare reistijd.

Leefbaarheid: nog schoner, nog zuiniger, nog stiller

Nederland wil tot de best presterende landen in Europa op het gebied van milieu en leefomgeving behoren. Dit betekent voor verkeer en vervoer: minder uitstoot van vervuilende stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap.

Veiligheid: het ambitieniveau blijft hoog

De doelstelling voor 2010 voor de verkeersveiligheid op de weg is een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden met 25% ten opzichte van het huidige niveau. De veiligheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen moet in ieder geval op het huidige niveau blijven.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Utrecht

Zorgvuldig en meervoudig ruimtegebruik kan een bijdrage leveren aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Wij gaan bij ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in het stedelijk als in het landelijke gebied, daarom zorgvuldig om met het benutten van de ruimte. Dit geldt zowel voor bestaande als voor nieuwe functies.

De verstedelijkingsopgave benaderen wij in eerste instantie vanuit de mogelijkheden van het bestaande stedelijk gebied. Bij nieuwbouw van woningen en bij bedrijventerreinen gaan wij prioriteit geven aan herstructurering en revitalisering, inbreiding en intensivering; pas daarna kan uitbreiding aan de orde komen. Voor woningbouw is het onze ambitie om, bovenop de restcapaciteiten (in bestaande ruimtelijke plannen toebedeelde, maar nog niet gebruikte capaciteiten), gemiddeld ten minste vijftig procent van het totale provinciale woningbouwprogramma (nieuwe inbreiding en uitbreiding) in het bestaande stedelijk gebied te realiseren. Met inbreiden, transformeren, intensiveren en combineren van functies (meervoudig ruimtegebruik) kunnen we dat bewerkstelligen. In het landelijke gebied zien wij goede mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik door bijvoorbeeld waterberging te combineren met functies als landbouw, natuur en recreatie en door het stimuleren van groene en blauwe diensten.

In het Streekplan en de Natuurgebiedsplannen Eemland, Gelderse Vallei en Utrechtse Heuvelrug is voor Amersfoort de bestaande en nog te realiseren Ecologische hoofdstructuur (EHS) aangegeven. De begrenzing van de Ecologische hoofdstructuur (de zogenaamde groene contour) is op de Ontwikkelingskaart aangegeven. Binnen de EHS worden beperkingen en randvoorwaarden gesteld aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Zo dient getoetst te worden of de voorgenomen ontwikkelingen in het beleid van provincie en gemeente passen. Daarnaast is voor het kunnen realiseren van bepaalde ontwikkelingen compensatie van natuurwaarden aan de orde. Binnen het plangebied van de Hogewegzone valt de zone langs het Valleikanaal binnen de groene contour. Deze ecologische verbindingzone is een belangrijke schakel tussen de natuur aan weerszijden van de stad.

Meerjarenactieprogramma Streekplan Utrecht 2005 – 2007

Van het totale woningbouwprogramma in de streekplanperiode 2005 – 2015 moet een aanzienlijk deel via binnenstedelijke woningbouw (inbreiding) worden gerealiseerd. Alleen al voor nieuwe binnenstedelijke woningbouw (dus naast de restcapaciteit in het streekplan) betreft het opgaven van 7.000 (Utrecht) en 3.400 (Amersfoort) woningen. Daarmee is voldoende voortgang bij de inbreidingen in deze steden van

groot belang voor het realiseren van het provinciale woningbouwprogramma uit het streekplan en voor de Woningbouwafspraken VINAC.

Langs de stadsentree de Hogeweg - aan de rand van de wijk Schuilenburg – is er onder meer de mogelijkheid om circa 500 – 1000 woningen in te breiden (tuincentrum, versnipperde agrarische gronden, braakliggend terrein en flats aan de zuidzijde). Als de provincie de voorbereiding voorfinanciert, kan de planvoorbereiding snel starten en kan deze inbreiding versneld worden gerealiseerd

3.3 Gemeentelijk beleid

Amersfoort Vernieuwt

Het programma Amersfoort Vernieuwt is een gezamenlijk initiatief van de gemeente en de woningbouwcorporaties de Alliantie Eemvallei en Portaal. Amersfoort Vernieuwt verbetert de kwaliteit van de wijken, altijd in nauw overleg met de bewoners en andere partijen uit de wijk. Het project Hogewegzone is onderdeel van Amersfoort Vernieuwt en moet hiermee voor Amersfoort een stadsentree met allure worden.

Stadsperspectief Amersfoort 2015 (2000)

De grens van de ruimtelijke (uit)groeimogelijkheden van de stad is min of meer bereikt, waardoor nieuwe ontwikkelingen zich steeds explicieter richten op de bestaande stad. In het Stadsperspectief 2015 staat het beleid daaromtrent als volgt geformuleerd: 'focus op de bestaande stad met bijzondere aandacht voor oudere wijken, functiemenging van wonen en werken, het verbeteren van de bereikbaarheid, een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte en het verbeteren van voorzieningen'. Zo wordt niet alleen gewerkt aan de economische vitaliteit maar geeft de aanpak ook een impuls aan leefbaarheid, veiligheid, beperking mobiliteit en efficiënt stedelijk grondgebruik. In het Stadsperspectief is de Hogeweg benoemd als een stadsentree, die verder moet worden ontwikkeld.

Woonvisie 2006-2010 (2006)

In de nota Woonvisie 2006-2010 presenteert de gemeente Amersfoort haar beleidsdoelen en strategieën op het gebied van de volkshuisvesting. Centraal staat de 'ongedeelde stad'. Iedereen dient te beschikken over voldoende keuzemogelijkheden op de Amersfoortse woningmarkt. De gemeente dient daarom te streven naar het waarborgen van die voldoende keuzemogelijkheden. Dit streven moet gestalte krijgen in gedifferentieerde woonmilieus en een aantrekkelijke verscheidenheid aan woningtypen, die recht doen aan de maatschappelijke en culturele verscheidenheid van de bewoners.

De woningmarkt functioneert steeds meer op regionaal niveau. Het palet aan woonmilieus dat Amersfoort wil aanbieden, moet daarom vooral ook in regionaal perspectief worden beoordeeld. In dit perspectief zet Amersfoort zich niet in voor het aanbieden van alle typen woonmilieus, maar voor het aanbieden van woonmilieus die vanuit stedelijk én regionaal perspectief kansrijk zijn. Bij voorkeur realiseert de gemeente woningbouw met vormen van intensief ruimtegebruik. Uit onderzoek komt een woningvraag naar voren die vooral gericht is op groen-stedelijke woonmilieus en op vooroorlogs buiten-centrum en in mindere mate centrum-stedelijke woonmilieus met relatief hoge woondichtheden. In de nota wordt voor de omgeving rondom de Hogeweg de ontwikkelingsrichting van stedelijke herstructurering (verdichting) aangegeven, waarbij men zich moet gaan richten op één en tweepersoonshuishoudens en ouderenhuisvesting.

Milieubeleidsplan Amersfoort 2008 – 2011

In het milieubeleidsplan formuleert de gemeente Amersfoort haar ambities op het gebied van milieu. In het plan worden drie milieuthema's onderscheiden, 'Gezond en Veilig', 'Klimaat en Energie' en 'Natuur en biodiversiteit.' Het project Hogewegzone zal globaal moeten passen binnen en een bijdragen leveren aan

de gestelde ambities; het project Hogewegzone wordt zelf in het plan expliciet genoemd bij het aspect luchtkwaliteit. Het doel van de gemeente is bij dit milieuaspect om *'langs stedelijke wegen geen bewoners bloot te stellen aan onaanvaardbare luchtverontreiniging. De luchtkwaliteit in de omgeving van het knooppunt Hogeweg/Rijksweg A28, verkeerstechnisch gezien het drukste punt van Amersfoort, wordt nauwgezet gevolgd'*. Behalve de buitenluchtkwaliteit vereist ook de binnenlucht in het kader van gezondheid bijzondere aandacht bij de ruimtelijke planvorming. Duurzaam bouwen moet worden verbreed naar duurzaam wonen. Diffuse verontreiniging van afstromend regenwater moet fors worden verminderd en de kansen voor schoon water moeten worden benut bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij 'Klimaat en Energie' wordt o.m. zwaar ingezet op CO₂-neutrale gemeente in 2030. Bij 'Natuur en Milieu' wordt de nodige aandacht gevraagd voor het versterken en uitbreiden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Beleidsvisie Groen Blauwe Structuur (maart 2004)

Algemeen doel van de gemeente is het behoud van de kwaliteit van en de variatie aan landschappen binnen en buiten de stad. De uitgangssituatie voor de Groen Blauwe Structuur van Amersfoort is gunstig. De verschillende landschappen rondom de stad, die voor een deel terug komen in de stad, bieden volop mogelijkheden voor natuurontwikkeling en recreatie. Versterking en het benutten van deze differentiatie is dan ook het belangrijkste uitgangspunt voor de Groen Blauwe Structuur.

In de beleidsvisie Groen Blauwe Structuur worden de volgende gebieden beschreven die een relatie hebben met het project Hogewegzone:

- Uitvoering van de ecologische oevers van het Valleikanaal. Deze maakt deel uit van de ecologische verbindingzone (EHS).
- De groengordel Randenbroek-Schuilenburg ligt tussen de Hogeweg en de Weberstraat en bestaat uit een langgerekte smalle groenstrook. De groenstrook wordt op twee plaatsen door twee beken doorsneden en mede daardoor niet als een eenheid ervaren.
- Het waterwingebied Liendert/Rustenburger: Hier wordt gestreefd naar vergroting van de belevingswaarde en het recreatief gebruik door versterking van de structuur, oriëntatie en identiteit en door het creëren van een meer centrale positie van het groen in de omliggende wijken.

Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan (2005)

Het gemeentelijk beleid is gericht op het realiseren van een doelmatig verkeer- en vervoerssysteem voor alle vervoerswijzen om de bereikbaarheid in en van Amersfoort te waarborgen. Daarbij worden sluiptverkeer en doorgaand verkeer geweerd en de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeterd. Stilstaand verkeer is slecht voor de luchtkwaliteit. Met de toenemende ontwikkelingen in de stad ligt hier een opgave om een efficiënt verkeer- en vervoerssysteem in te richten voor alle modaliteiten. De gemeente wil de beschikbare verkeersruimte op het wegennet optimaal gaan benutten. Dit houdt in dat gekeken wordt naar een slimmere indeling van bestaande rijstroken en ook, waar dit winst voor de totale afwikkeling oplevert, extra optelstroken op kruispunten met verkeerslichten worden toegevoegd.

Raadsbesluit zwembadconfiguratie Amersfoort (2005)

Sinds september 2004 is in de raadscommissie SOC en in de raad van B en W meerdere malen gesproken over de toekomstige zwembadconfiguratie in Amersfoort. Dragende documenten voor deze politiek-bestuurlijke discussie zijn achtereenvolgens geweest:

- het discussiedocument zwemwater in Amersfoort van september 2004;
- de notitie 'Amersfoort Waterproof' van november 2004;
- de notitie 'Zwemwater in Amersfoort' van februari 2005;
- de notitie 'locatiebeoordeling stedelijk zwembad' van april 2005.

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is door de gemeenteraad als locatie voor het zwembad gekozen voor de Hogewegzone (d.d. 28 juni 2005). Op dit raadsbesluit is een motie aangenomen (10 maart 2009). Over de motie is besloten dat de Wethouder (Kruyt) de voor- en nadelen van de verschillende methoden van aanbesteding die van toepassing zijn op het zwembad, op papier zet en aan de raad doet toekomen.

Collegeprogramma 2006 - 2010

In het collegeprogramma 2006 - 2010 geeft het college aan op welke manier ze zich gaat inzetten voor de stad voor de korte en lange termijn. Eén van de kernthema's van het collegeprogramma is 'wijkontwikkeling en beheer op maat'. Hierbij kiest het college voor een aanpak met samenhangende programma's voor sociale, economische en fysieke verbeteringen in op te stellen ontwikkelingsvisies voor de betreffende wijken, waaronder Liendert-Rustenburg en Schuilenburg. Het college wil deze wijken nieuwe impulsen geven. De kwaliteit van de vernieuwingswijken wordt ondermeer bepaald door een goede en gedifferentieerde woningvoorraad, een hoog voorzieningenniveau en de aanwezigheid van wijk- en buurtgroen. De leefbaarheid van de wijk is steeds het uitgangspunt.

Raadsbesluit stedenbouwkundig voorkeursmodel (2008)

In juni 2008 heeft de gemeenteraad voor de Hogewegzone gekozen voor het stedenbouwkundige model de Groene Poort, omdat dit model voldoet aan de gestelde eisen én aan de doelstellingen van Amersfoort Vernieuwt.

De projectgroep van de gemeente en de Alliantie hebben het afgelopen jaar twee stedenbouwkundige modellen uitgewerkt met inbreng van een participatiegroep. Deze modellen de Groene Poort en Stadspark (660 tot 720 woningen) zijn tijdens een stadsbrede consultatie besproken met de stad. Gekozen is voor het model Groene Poort, omdat daarmee de doelstelling 'eerst bouwen, dan slopen' van Amersfoort Vernieuwt beter gehaald wordt. In het model de Groene Poort worden namelijk meer woningen gebouwd, waardoor de bewoners vanuit de Amersfoort Vernieuwt wijken beter door kunnen verhuizen naar nieuwbouw als hun huis gesloopt wordt. Dat geldt ook voor de bewoners van De Hoven. Zij kunnen een rol krijgen in de uitwerking van de nieuwbouwplannen voor de Hogewegzone om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan hun woonwensen. Bovendien biedt de Groene Poort meer grondgebonden woningen. Door de gemeenteraad is als kader gesteld voor de verdere planuitwerking onder meer de verkeersdoorstroming op de Hogeweg, de invloed van de A28 en de geluid- en luchtkwaliteitsnormen

Na besluitvorming in de gemeenteraad wordt een stedenbouwkundig programma van eisen gemaakt waarbij de bewoners bij specifieke onderwerpen geconsulteerd worden, bijvoorbeeld bij de uitwerking van delen van de openbare ruimte. Dat stedenbouwkundige programma van eisen zal door college en raad worden vastgesteld, als basis van het ontwerpbestemmingsplan.

Startnotitie voor het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hogewegzone (2008)

In september 2008 heeft de raad van de gemeente Amersfoort op basis van het voorstel van burgemeester en wethouders van 9 september 2008, sector SOB/EO (nr.2863965) ingestemt met de startnotitie Hogewegzone. De startnotitie is de basis voor het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). In de startnotitie zijn de kaders en voorwaarden voor de verdere uitwerking van het voorkeursmodel de Groene Poort opgenomen. De verdere planvorming zal binnen deze kaders en voorwaarden plaatsvinden.

3.4 Een schets van het plangebied en een beschrijving van het studiegebied

Het *plangebied* binnen deze startnotitie wordt omschreven als het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteiten worden ondernomen. Dit gebied wordt bestempeld als de 'Hogewegzone'. De Hogewegzone bestaat uit het gebied dat loopt vanaf het Valleikanaal, via de Hogeweg, tot aan de A28. Aan de kant van Liendert hoort de brede 'groenstrook' langs de Hogeweg met verschillende bedrijven tot het plangebied. Aan de kant van Schuilenburg is de openbare groenstrook gelegen met daarachter portiekflats (de Hoven) inclusief parkeerterrein en Sporthal Schuilenburg onderdeel van de Hogewegzone.



Hogeweg vanaf A28 ter hoogte van de Operaweg



Hogeweg vanaf het Valleikanaal



Luchtfoto totale plangebied Hogewegzone

Het *studiegebied* is het gebied waar de mogelijke gevolgen van de voorgenomen activiteit kunnen optreden en beslaat het plangebied en de (direct) omliggende omgeving. Het studiegebied is daarmee per milieuthema verschillend en afhankelijk van de reikwijdte van het effect, maar concentreert zich hoofdzakelijk rond de Hogeweg. Zo zal in een aan het PlanMER/BesluitMER parallel lopende verkeersstudie onderzocht worden welke invloed de activiteiten hebben op het omliggende wegennet. Deze resultaten worden in het PlanMER/BesluitMER meegenomen en omgezet naar mogelijke gevolgen voor het milieu. De herontwikkeling en 'opwaardering' van de Hogewegzone heeft (in)direct invloed op de omliggende wijken Liendert - Rustenburg en Schuilenburg, waardoor goede afstemming tussen het project en de omliggende wijken noodzakelijk is.

4 WELKE ALTERNATIEVEN WORDEN ONDERZOCHT?

Het PlanMER/BesluitMER moet bijdragen aan de besluitvorming over de te ondernemen activiteiten. Kenmerkend voor een milieueffectrapportage is de vergelijking van verschillende alternatieven op (mogelijke) milieueffecten. Verplichte alternatieven zijn het referentiealternatief, waarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie met de autonome ontwikkeling, en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Daarnaast wordt voor dit PlanMER/BesluitMER een inrichtingsalternatief uitgewerkt, dit is vanuit de gemeenteraad het voorkeursalternatief. In deze startnotitie geven we een *schets* van het mogelijke voorkeursalternatief. Deze schets is gebaseerd op een eerste scan van de kansen en knelpunten van het plangebied en eerder verricht onderzoek (zie paragraaf 3.2). Na de startnotitiefase en het vaststellen van de definitieve richtlijnen voor het PlanMER/BesluitMER zullen de genoemde alternatieven verder geconcretiseerd worden.

4.1 Referentiealternatief

De referentiesituatie betreft de situatie in 2020 als er geen herstructurering van woningen en reconstructie van de Hogeweg plaatsvindt en er geen stedelijk zwembad en aanverwante voorzieningen worden gerealiseerd. Wel wordt rekening gehouden met eventuele effecten van voltooide of in uitvoering zijnde (autonome) ontwikkelingen. Een beschrijving van deze situatie is noodzakelijk om te kunnen beoordelen of, en zo ja, in welke mate er sprake is van effecten op het milieu door de realisatie van de voorgenomen activiteiten. Het referentiealternatief wordt ook wel het nulalternatief genoemd.

4.2 Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is gedefinieerd als het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk worden beperkt. Dit kan worden bereikt door gebruik te maken van de best bestaande technieken ter bescherming van het milieu. Tevens kan een aanvullende of een hogere duurzaamheidsambitie worden geformuleerd voor de inrichting van de Hogewegzone. Randvoorwaarde voor een MMA is dat het een realistisch alternatief is dat voldoet aan de projectdoelstelling van de initiatiefnemer. De invulling wordt gezocht in mitigerende maatregelen.

4.3 Trechtering van stedenbouwkundige modellen

Van globale stedenbouwkundige modellen....

Vanaf voorjaar 2006 zijn de gemeente Amersfoort en woningcorporatie de Alliantie in samenwerking met onder andere het stedenbouwkundige bureau KCAP en advies- en ingenieursbureau DHV begonnen met het ontwikkelen van diverse stedenbouwkundige modellen. Onderwerpen als het zwembad, de groenstrook tussen Liendert, de nieuwe woningen en de meest geschikte verkeersoplossingen waren hierbij de belangrijkste kernthema's. In het najaar van 2006 werden uiteenlopende stedenbouwkundige modellen in verschillende bijeenkomsten besproken². De grootste verschillen tussen de modellen zitten in de locatie van het zwembad (ten noorden van de Hogeweg en in de nabijheid van het valleikanaal, in de oksel van de oprit naar de A28 óf ten noorden van de Hogeweg in de nabijheid van de A28), de ontsluiting van het gebied (ventweg langs de Hogeweg, verdiept aanleggen van de Hogeweg met een ongelijkvloerse kruising met de Operaweg) en de invulling van het woonmilieu (lintbebouwing, compact bebouwen, hoogbouw etc). Gedurende het proces worden deze globale modellen als gevolg van opmerkingen van de

² Er hebben tussen augustus 2006 en mei 2007 tien participatiebijeenkomsten plaatsgevonden

projectgroep en de participatiegroep en de uitkomsten van een eerste verkenning³ naar de verkeerskundige effecten en de effecten op de luchtkwaliteit en geluidshinder bijgesteld.

....via twee uitgewerkte modellen.....

Onder andere een eerste verkenning naar de verkeerskundige en milieukundige effecten heeft geresulteerd in de opzet van twee verder uitgewerkte stedenbouwkundige modellen, welke de namen 'Groene Poort' en 'Stadspark' hebben gekregen. De Groene Poort en Stadspark onderscheiden zich sterk door hun basisuitgangspunten. Stadsentree Groene Poort neemt de diverse identiteit van de deelgebieden als uitgangspunt en zet het karakter van de deelgebieden door in de stedenbouwkundige invulling van de Hogewegzone. Het uitgangspunt voor het Stadsentree Stadspark is een stedelijk park langs de stadsentree.

....naar het voorkeursmodel van de gemeenteraad

De projectgroep Hogeweg heeft in samenwerking met de participatiegroep de twee stedenbouwkundige modellen uitgewerkt en tijdens een stadsbrede consultatieronden gepresenteerd aan betrokken bewoners. Eindresultaat van deze consultatieronde zijn 174 reacties op beide modellen, waarbij de meerderheid⁴ van de respondenten de voorkeur geeft aan het Stadspark. Voornamelijk de hoeveelheid groen, de aansluiting op het waterwingebied en de combinatie van de ligging van het zwembad en het park scoren bij de respondenten goed. Daarnaast levert het model Stadspark een goed verblijfsgebied op aan de kant van Liendert, omdat de bebouwing van de woningen verder van de weg staat. De belangrijkste minpunten van het Stadsparkmodel zijn het lagere aantal woningen. Hiermee levert het een kleinere bijdrage aan de hoofddoelstelling van het programma 'Amersfoort vernieuwt', dit model heeft tevens forse nadelige financiële consequenties voor de gemeente.

Model Groene Poort biedt meer ruimte voor herhuisvesting en het 'Amersfoort Vernieuwt' uitgangspunt van eerst bouwen dan slopen kan worden toegepast. In dit model worden meer woningen gebouwd en is sprake van een betere inpassing van voorzieningen. Het zwembad wordt direct vanaf de Hogeweg ontsloten en de voorzieningen liggen goed gelegen tussen de huidige wijken Liendert en Schuilenburg. Het model heeft de ambitie om de wijken Liendert en Schuilenburg beter met elkaar te verbinden, dit komt in uitdrukking door de ongelijkvloerse kruising van de Hogeweg met de Operaweg. Het zwembad, de bebouwingswand aan de Buurtas en de torencompositie aan het Valleikanaal vormen de 'landmarks' langs de Hogeweg.

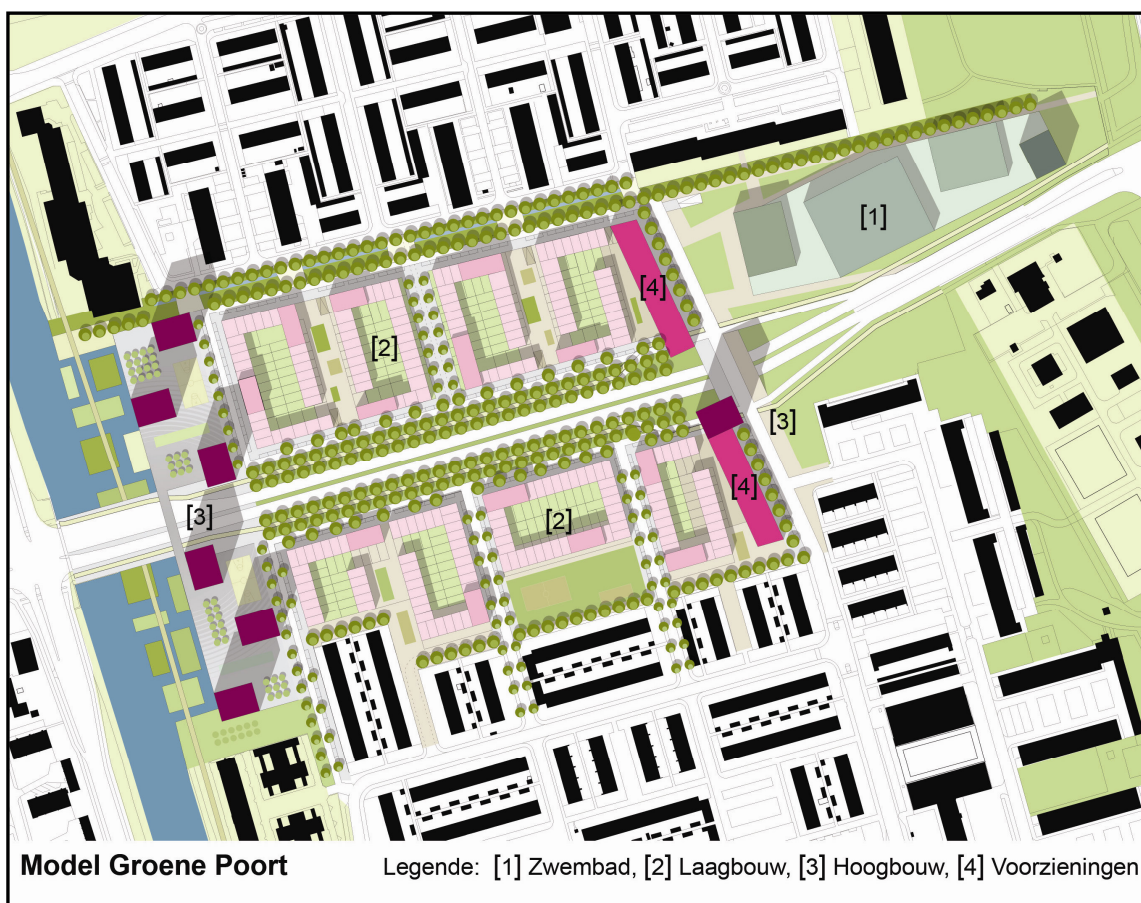
In juni 2008 heeft de gemeenteraad gekozen voor het stedenbouwkundige model de Groene Poort, omdat dit model beter voldoet aan de gestelde eisen én aan de doelstellingen van Amersfoort Vernieuwt. Hoe dit voorkeursalternatief eruit ziet, wordt in § 4.3 besproken.

³ Memo scenario's verkeerseffecten, kenmerk MV-SE20061132; MER Hogeweg, Verkeerskundige onderbouwing, kenmerk JRO-VB-SE20070256; Oriënterend onderzoek luchtkwaliteit, kenmerk MD-MO20061177 d.d. 2 april 2007; Globaal geluidonderzoek, kenmerk MD-MO2007 d.d. 25 maart 2007, Externe veiligheid MER Hogeweg (DHV), kenmerk MD-MO-2006.

⁴ 61% van de respondenten gaf de voorkeur aan Stadspark, zie B&W nota (2008), afweging stedenbouwkundige modellen Hogewegzone (kenmerk 2748516)

4.4 Het planalternatief Groene Poort

Het stedenbouwkundige model Groene Poort bestaat uit een aantal deelgebieden. Bij het Valleikanaal ligt een waterpark. Dit wordt een nieuwe groene verblijfsruimte voor Amersfoort en betekent een doorzetting van de ecologische verbindingzone. Hierlangs komt een hoogbouwmilieu. Achter deze appartementen is vooral laagbouw gepland aan beide zijden van de Hogeweg. Het blijft mogelijk om op bepaalde punten een klein appartementencomplex toe te voegen. Het idee is om de Hogeweg te verbreden tot een groene laan. Er worden extra bomen aangeplant. In Liendert wordt een groene singel voorgesteld. Deze komt tussen de nieuwbouw en de oudbouw en verbindt als het ware het waterwingebied met het Valleikanaal. In Schuilenburg komt een groen plein tussen nieuwbouw en oudbouw. Via de buurtas (ongelijkvloerse kruising) worden de wijken aan elkaar geknoopt. Deze verbinding is niet voor doorgaand autoverkeer bedoeld. Hier wordt de Hogeweg verlaagd. De buurtas wordt multifunctioneel; voorzieningen met erboven woningen. Aan het einde van de buurtas wordt waarschijnlijk een hoge woontoren als landmark gerealiseerd. Aan de ander kant komen de nieuwe sportvoorzieningen. Het zwembad en de sporthal ondersteunen de buurtas. De laatste zone van dit model is de A28 zone. Deze zone en de oksel van de A28 blijven bewust leeg. Gelegen tussen het kruispunt met de A28 oprit en het kruispunt met de Operaweg kruist de Hogeweg het Waterwingebied. Het Waterwingebied is een belangrijke groene plek voor de wijk. Het is ongeveer 150 meter breed en 2 kilometer lang.



Figuur 4.1 Stedenbouwkundig model Groene Poort

5 WELKE EFFECTEN WORDEN BESCHREVEN IN HET PLANMER/BESLUITMER?

In dit hoofdstuk is aangegeven welke thema's, aspecten en toetsingscriteria in het PlanMER/BesluitMER worden uitgewerkt. Aan de hand van de toetsingscriteria worden per aspect de milieueffecten van het voornemen en eventuele alternatieven bepaald. Milieueffecten kunnen zowel tijdelijk als permanent optreden. Het accent ligt op de effecten die optreden als de locatie van het zwembad en de woningen in gebruik zijn genomen. In het PlanMER/BesluitMER is een onderscheid gemaakt tussen drie thema's, te weten 'verkeer en vervoer', 'woon- en leefmilieu' en 'natuurlijk milieu'.

5.1 Aspecten en toetsingscriteria voor thema 'verkeer en vervoer'

In het PlanMER/BesluitMER neemt het thema 'verkeer en vervoer' een prominente rol in. Er wordt een verkeerskundige visie neergezet, waarin beschreven staat op welke wijze de locatie van het zwembad en de woningen een positieve bijdrage kan leveren aan een optimale bereikbaarheid van de woonwijken en voorzieningen, een zo congestievrij mogelijke verkeersafwikkeling van de wegvakken en kruisingen en een verkeersveilige doorstroming van alle modaliteiten.

Om de bereikbaarheidssituatie in beeld te brengen worden allereerst de resultaten van het basisjaar en het jaar 2020 (referentiealternatief) van het verkeersmodel geïnterpreteerd en geanalyseerd. Zo wordt inzicht verkregen in het huidige gebruik van het wegennet met de aanwezige knelpunten en de mobiliteitsgroei tot 2020 en de invloed op de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid. Daarna worden de resultaten van de modelberekeningen voor het voorkeursalternatief geanalyseerd, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met het Referentiealternatief. Bij de analyse wordt zowel het gemeentelijke wegennet als de A28 in beschouwing genomen. Er vindt een vergelijking plaats met de gemeentelijke normen met betrekking tot de doorstroming op de Hogeweg.

Tevens wordt in dit stadium een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met betrekking tot de doorstroming op de A28. Hieruit volgt een beeld van de invloed van de A28 op de bereikbaarheid van het plangebied. Uitgangspunt hierbij is een (tijdens de spitsperiode) volledig stagnerende doorstroming op de A28.

Bij de verkeersstudie is het van belang dat het gedrag van individuele voertuigen op het wegennet worden gesimuleerd. Hierdoor kan het beste inzicht verkregen worden in de doorstroming van het verkeer, in het bijzonder op de kruispunten in het plangebied. Daarom wordt gebruik gemaakt van AIMSUN, waarmee de bewegingen van voertuigen op de wegen binnen het plangebied worden berekend en gesimuleerd.

Onderstaand tabel geeft de aspecten en de toetsingscriteria weer.

Thema	Milieuaspect	Toetsingscriterium
Verkeer en vervoer	Mobiliteit	- Intensiteiten auto - Barrièrewerking loop- en fietsroutes
	Bereikbaarheid	- Intensiteit/Capaciteit (I/C)-verhoudingen, kruispuntvertragingen - Traject snelheid
	Verkeersveiligheid	- Oversteekbaarheid - Mogelijke conflictpunten

5.2 Milieuaspecten en toetsingscriteria voor thema 'woon- en leefmilieu'

Bij het thema 'woon- en leefmilieu' wordt een aantal aspecten samengenomen die met hinderbeleving en een gezonde woon- en leefmilieu voor de mens te maken hebben. Geluid, lucht, ruimtegebruik, externe veiligheid, sociale veiligheid en duurzaamheid zijn de aspecten die onder dit thema vallen. In het PlanMER/BesluitMER zal de geluidsbelasting van het wegverkeer op de Hogeweg op de omliggende woningen en geluidsgevoelige objecten in beeld worden gebracht. De luchtkwaliteit in het gebied wordt getoetst de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5.2 'luchtkwaliteit', waarbij vooral gelet wordt op de 'fijnstof' (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Voor geluid en lucht zijn de verkeersintensiteiten van het verkeersmodel de voornaamste inputbron. In het PlanMER/BesluitMER wordt getoetst op duurzaamheid en de 'sociaal veilig' inrichting van het plangebied. Tevens komen de risico's voor omwonenden aan de orde.

Thema	Milieuaspect	Toetsingscriterium
Woon- en leefmilieu	Geluid	<ul style="list-style-type: none"> - Mate van geluidsbelasting 1^e lijns bebouwing (verkeerslawaaï) - Mate van geluidsbelasting indirecte hinder en verkeersaantrekkende werking - Mate van geluidsbelasting geluidsgevoelige objecten
	Lucht	<ul style="list-style-type: none"> - Verandering emissies a.g.v. verkeer (PM₁₀ en NO₂) - Toetsing aan de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm)
	Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Toetsing aan de norm voor het plaatsgebonden risico - Plaatsgebonden groepsrisico - Inrichting zwembad (chloorbehoefte)
	Sociale veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Open, overzichtelijke openbare ruimtes - Toe- / afname barrière werking Hogeweg
	Duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> - CO₂-reductie - Energieverbruik /energiemanagement en Koude / warmteopslag - Materiaalgebruik en (meervoudig) ruimtegebruik - Afvalmanagement

5.3 Milieuaspecten en toetsingscriteria voor thema ‘natuurlijk milieu’

In deze paragraaf staan de aspecten van het thema ‘natuurlijk milieu’. Het gaat hier om de aspecten ecologie, landschap, bodem en water en cultuurhistorie. In hoeverre de plannen van invloed zijn op de aanwezige flora en fauna en in welke mate er verstoring optreedt van ecologische waarden of ecologische verbindingzones komt in het PlanMER/BesluitMER aan de orde. Ook de invloed van het voornemen op de biodiversiteit van het studiegebied wordt daarbij onderzocht. Afhankelijk van het plan kan voor de flora en fauna sprake zijn van mitigerende op compenserende maatregelen. Bij de aspecten landschap en cultuurhistorie wordt voornamelijk gekeken naar de inpassingmogelijkheden en ruimtelijke samenhang van het totale plangebied en de aantasting van bestaande elementen en patronen. Met betrekking tot het aspect bodem zullen vooral de graafwerkzaamheden die nodig zijn voor de mogelijke aanleg van de (ondergrondse) infrastructuur en het zwembad onderzocht worden. Het aspect water richt zich op de hoeveelheid en kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater en op de eventuele gevolgen voor de waterwingebieden.

Thema	Milieuaspect	Toetsingscriterium
Natuurlijk milieu	Ecologie	- Aantasting van beschermde plant- en diersoorten - Verstoring ecologische waarden - Aantasting ecologische verbindingzones
	Landschap	- Verandering kenmerkende landschapselementen/landschappelijke inpassing - Doorsnijding kenmerkende landschapselementen
	Bodem en water	- Watermanagement/waterverbruik - Aantasting grond- en oppervlaktekwaliteit - Aantasting bodemstructuur
	Cultuurhistorie	- Aantasting cultuurhistorische elementen en patronen - Aantasting archeologische waarden

5.4 Wijze van beoordeling milieueffecten

Per thema worden de effecten van de referentiesituatie en alternatieven beschreven. Effecten worden bij voorkeur kwantitatief onderzocht en vervolgens met behulp van eigen deskundigheid/expertise op een kwalitatieve schaal beoordeeld. Voor de beoordeling van de effecten van de voorgenomen activiteiten en de alternatieven wordt gebruik gemaakt van een plus/min-waardering via een 5-puntsschaal van – (negatief effect) tot + (positief effect). Om de alternatieven te kunnen beoordelen en vergelijken wordt het nulalternatief (dat is de situatie als de plannen geen doorgang vinden) als referentiesituatie gebruikt. De effecten van het nulalternatief zijn per definitie neutraal: de effecten van de voorgenomen activiteit en de varianten kunnen hieraan worden gerelateerd.

-	Negatief effect
- / 0	Beperkt negatief effect
0	Geen relevant effect
0 / +	Beperkt positief effect
+	Positief effect

Hieronder is **een voorbeeld** gegeven hoe de scores voor de effectbeschrijving van verkeer en vervoer er in het MER uit zouden kunnen zien.

Voorbeeldscores voor thema Verkeer en vervoer

Aspect	Referentie	Voorkeursalternatief	MMA
Mobiliteit	0	0 / +	+
Bereikbaarheid	0	0 / +	0 / +
Verkeersveiligheid	0	0	+

6 BESLUITVORMING EN PROCEDURES

In hoofdstuk 1 is kort uiteengezet welke vervolgpcedures er naar deze startnotitie moeten plaatsvinden. Dit hoofdstuk gaat hier nader op in.

Ruimtelijke procedures

De milieueffectrapportage zal gekoppeld worden aan het opstellen van een bestemmingsplan voor de Hogewegzone. De formele start van de m.e.r.-procedure vindt plaats door openbare kennisgeving van deze startnotitie in de regionale dag- en weekbladen. Vervolgens ligt de startnotitie gedurende 6 weken ter inzage. Binnen 9 weken na publicatie van de startnotitie brengt de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies voor richtlijnen voor het PlanMER/BesluitMER uit. Vervolgens zal het bevoegd gezag de richtlijnen vaststellen.

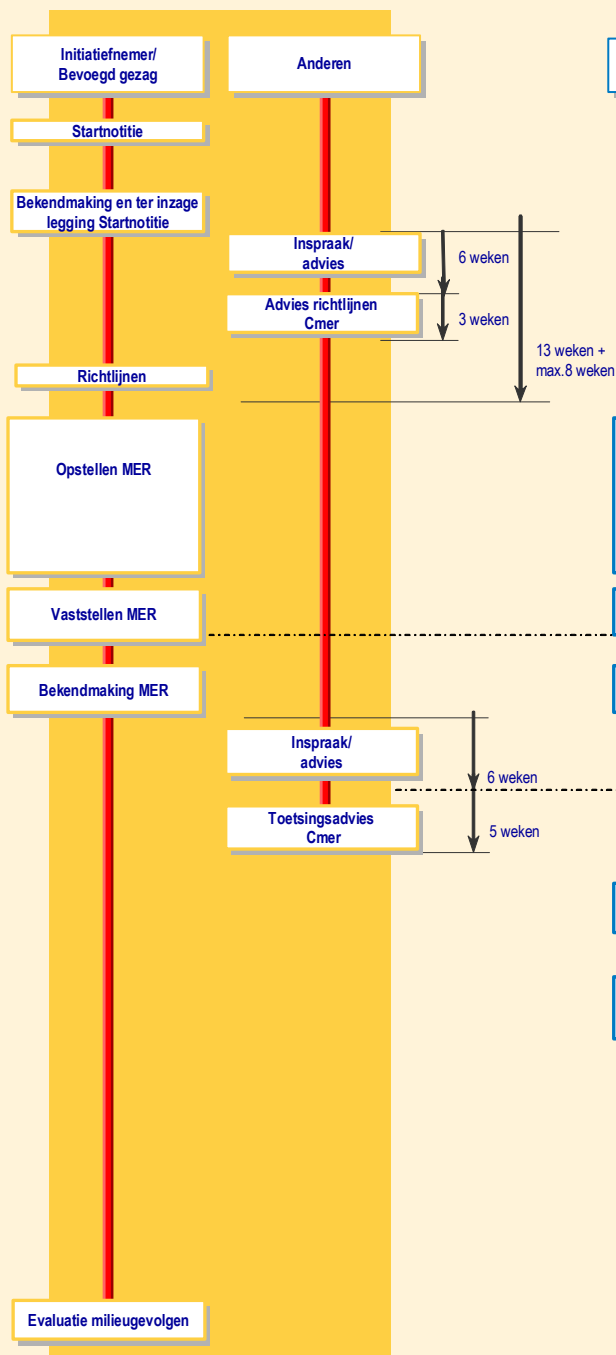
Is het PlanMER/BesluitMER gereed, dan wordt het door de initiatiefnemer officieel aan het bevoegd gezag aangeboden en beoordeeld op volledigheid en kwaliteit, rekening houdend met de richtlijnen. Als het bevoegd gezag het PlanMER/BesluitMER aanvaardbaar acht, wordt het samen met het ontwerpbestemmingsplan bekendgemaakt en in het kader van de inspraak ter inzage gelegd. In deze fase wordt gelegenheid tot inspraak gegeven. Tot 6 weken na de publicatie is iedereen in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het PlanMER/BesluitMER en op het ontwerpbestemmingsplan.

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening plegen Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan (waar nodig) overleg met betrokken gemeenten en rijks- en provinciale diensten en wordt het plan ter beoordeling bij de Provinciaal Planologische Commissie gelegd (zogenoemd planologisch vooroverleg). Tevens wordt het PlanMER/BesluitMER in deze periode ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage en de wettelijke adviseurs. De Commissie heeft tot vijf weken na sluiting van de inzage termijn of, indien de openbare zitting plaatsvindt na afloop van die termijn, tot uiterlijk 5 weken na het tijdstip van de openbare zitting de tijd om haar oordeel te geven in de vorm van een toetsingsadvies (art. 7.26, lid 1 Wet milieubeheer). De Commissie betreft in haar advies de richtlijnen van het bevoegd gezag en ingediende adviezen en opmerkingen.

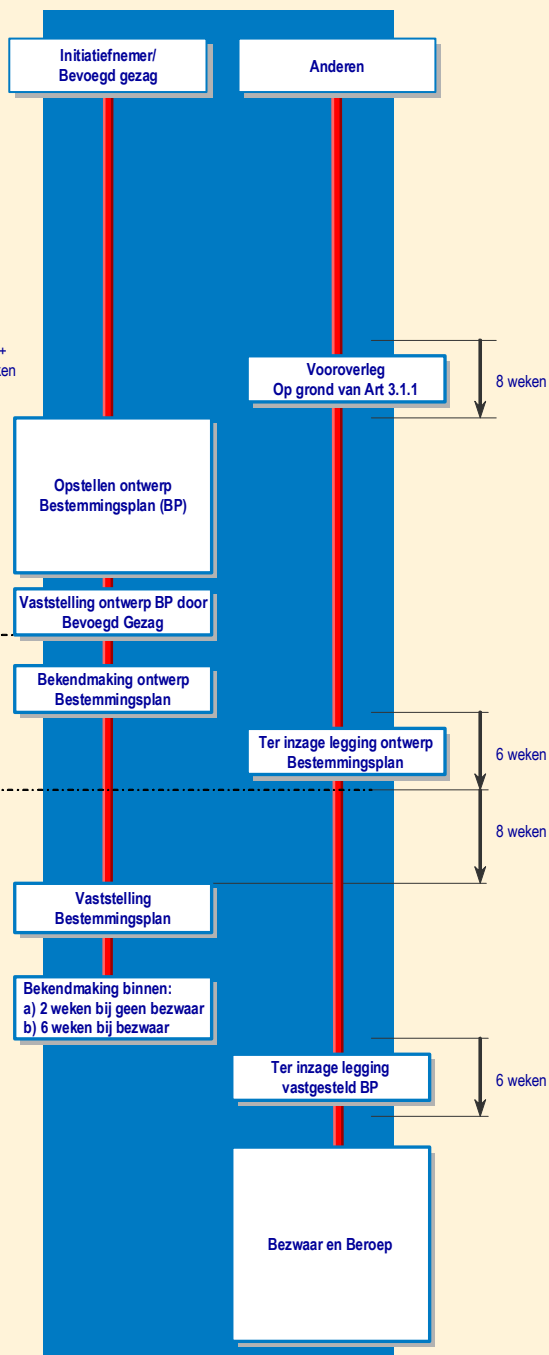
Nadat de overleg- en inspraakreacties en adviezen over het PlanMER/BesluitMER en het ontwerpbestemmingsplan zijn binnengekomen, gaat het bevoegd gezag na in hoeverre deze gevolgen dienen te hebben voor de inhoud van het bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt samen met het MER vervolgens gedurende 6 weken ter inzage gelegd.

De gemeenteraad beslist over de vaststelling van het bestemmingsplan binnen 12 weken na afloop van de termijn van de terinzagelegging (art. 3.8, lid 1 sub e Wro). Bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geschiedt binnen 2 weken na vaststelling (art. 3.8, lid 3 Wro). Tot slot kan gedurende een periode van 6 weken nog beroep tegen het bestemmingsplan worden ingesteld. Het besluit tot vaststelling treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn (6 weken) afloopt (art. 3.8, lid 5 Wro). Onderstaande figuur geeft de genoemde stappen weer.

Milieueffectrapportage



Bestemmingsplan Nieuwe Wro



Initiatiefnemer:
Het m.e.r.-proces begint bij een initiatiefnemer.

Bevoegd Gezag:
Overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de Initiatiefnemer.

Cmer:
Commissie voor de m.e.r.

PPC:
Provinciale Planologische Commissie

7 COLOFON

De Alliantie /Startnotitie PLANMER/BESLUITMER

Opdrachtgever	: De Alliantie en gemeente Amersfoort
Project	: Ontwikkelingsplan Hogewegzone Amersfoort
Dossier	: A0987.01.001
Omvang rapport	: 24 pagina's
Auteur	: Mr. A Maatman MBA, drs. C.W. Schut
Bijdrage	: Jeroen Rosloot
Projectleider	: Mr. A. Maatman MBA
Projectmanager	: Drs. ing. Paul Eijssen
Datum	: april 2009
Naam/Paraaf	:

BIJLAGE VERKLARENDE WOORDENLIJST

Activiteit	Fysieke handeling met invloed op het milieu.
Alternatief	Andere uitwerking van de voorgenomen activiteit.
Autonome ontwikkeling	Op zich zelfstaande ontwikkeling (ontwikkeling die plaatsvindt indien de voorgenomen activiteit(en) niet worden uitgevoerd).
Beoordelingscriterium	Grootheid waaraan de effecten op de aspecten worden getoetst.
Bereikbaarheid	Manier waarop en de tijd waarin een locatie bereikbaar is.
Bestemmingsplan	Door de gemeenteraad vastgesteld plan, bestaande uit een kaart waarop de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen, en (zo nodig) voorschriften over het gebruik van deze gronden en de zich daarop bevindende bebouwing.
Bevoegd gezag	De overheidsinstantie die het besluit moet nemen waarvoor het MER wordt opgesteld. Voor de MER gekoppeld aan het bestemmingsplan is dit de gemeenteraad van de gemeente Amersfoort.
Commissie voor de Milieueffectrapportage	Een onafhankelijke door het Rijk ingestelde commissie, bestaande uit deskundigen, die belast is met het adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van een op te stellen milieueffectrapport en met de toetsing van een opgesteld milieueffectrapport op juistheid en volledigheid.
Compenserende maatregelen	Maatregelen waarmee nieuwe waarden worden gecreëerd die vergelijkbaar zijn met de verloren gegane waarden.
Initiatiefnemer	De instantie (de Alliantie) die de in deze startnotitie beschreven voornemens wil uitvoeren.
Milieueffectrapportage (m.e.r.)	De procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieurapport en het achteraf evalueren van de milieugevolgen die samenhangen met de uitvoering van mede op basis van het milieurapport genomen besluit.
Milieueffectrapport (MER)	Document waarin de voorgenomen activiteiten en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven met de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun samenhang op systematische en objectieve wijze worden beschreven.

Mitigerende maatregel	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen, te beperken of te compenseren.
Plangebied	Het gebied waar de voorgenomen activiteit wordt ondernomen.
Richtlijnen	Document waarin staat wat er in de MER moet worden onderzocht.
Studiegebied	Het gebied waar de mogelijke gevolgen van de voorgenomen activiteit kunnen optreden (plangebied + omliggende omgeving)
Verkeersintensiteit	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt op een wegverbinding passeert.

DHV B.V.

*Ruimte en Mobiliteit
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (033) 468 20 00
F (033) 468 28 01
E info@dhv.nl
www.dhv.nl*

