

HISTORISCH OVERZICHT BESLUITVORMING WESTELIJKE ONTSLUITING

=====

ACHTERGROND WESTELIJKE ONTSLUITING, ONDERDEEL VAN HET VERDER-PAKKET

De Westelijke ontsluiting is geen op zichzelf staand project. Het maakt onderdeel uit van het VERDER pakket. Het VERDER pakket is een regionaal pakket van maatregelen om de bereikbaarheid van de regio Midden Nederland te verbeteren. De maatregelen binnen het VERDER pakket gaan over onder andere mobiliteitsbeïnvloeding, openbaar vervoer, fietsverkeer, goederenvervoer, betere benutting van het wegennet, aanpassing bestaande weginfrastructuur en aanleg nieuwe infrastructuur.

In de besluitvorming over het VERDER-pakket zijn met de regionale partijen afspraken gemaakt. Uitgangspunt is dat Rijkswaterstaat € 2,6 miljard investeert in het verbeteren van de doorstroming op de rijkswegen. De regio investeert € 491,75 miljoen in regionale maatregelen. Van deze € 491,75 miljoen betaalt Amersfoort ca. 4% (€ 20 miljoen), plus een deel van de bijdrage van Regio Amersfoort (€ 2,2 miljoen). In totaal is de Amersfoortse bijdrage aan het VERDER-pakket € 22,2 miljoen. De bijdrage die Amersfoort levert aan VERDER staat los van de bijdrage die Amersfoort voor de projecten krijgt.

Voor de Westelijke ontsluiting is binnen het VERDER pakket een bijdrage gereserveerd van € 60 miljoen.

Vanuit VERDER worden doorstroomeisen gesteld aan de projecten. Bij de uitvoeringsaanvraag (definitieve toekenning bijdrage) moet worden aangetoond dat aan de doorstroomeisen wordt voldaan.

HISTORIE EN BESLUITVORMING

1957: Plan in Hoofdzaak

De plannen voor de nieuwe infrastructuur aan de westzijde van de stad kent een lange voorgeschiedenis. Al in 1957 is de Westtangent in het Plan in Hoofdzaak Amersfoort opgenomen. Het ging daarbij toen nog om een weg tussen de Stichtse rotonde en het Dierenpark Amersfoort.

1985-1989: Tracéstudies

Tussen 1985 en 1989 werden opnieuw tracéstudies verricht. Deze tracéstudies zijn met bewoners en gemeenteraad besproken maar doordat financiële middelen ontbraken heeft dit niet tot besluitvorming geleid.

2004: Nut en noodzaak van de Westtangent

In 2004 is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan Birkhoven Bokkeduinen een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige nut en noodzaak van een mogelijke Westtangent. Dit onderzoek is behandeld in de raadsvergadering van 5 april 2005. Er is toen besloten om geen ruimtereservering op te nemen in het bestemmingsplan Birkhoven Bokkeduinen maar de huidige situatie voor een periode van 10 jaar te conserveren om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

Collegeprogramma 2006-2010

In het collegeprogramma 2006-2010 is opgenomen dat er een integrale visie voor de westkant van Amersfoort wordt gemaakt en dat in samenhang daarmee ook expliciet wordt gekeken naar de bereikbaarheid van het westelijk deel van de stad en de in dat verband te nemen maatregelen.

2008 Pakketstudie

Omdat de bereikbaarheid van de westkant onderdeel is van de pakketstudie Driehoek is in juni 2008 besloten te wachten met het opstellen van een visie totdat de uitkomsten van de pakketstudie en de voorgestelde maatregelen bekend zouden zijn.

2009 mobiliteitsprogramma VERDER

Binnen VERDER wordt de regio Midden-Nederland benoemd als de spil van Nederland. Veel verkeer kruist de regio Utrecht. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid, veiligheid en milieu in deze regio. Rijk en regio tekenden daarom in november 2006 een bestuursakkoord. Zij maken samen 3,1 miljard euro vrij om de doorstroming in de regio te verbeteren. Het samenwerkingsprogramma waarin zij dat doen is VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland. De verschillende regionale en lokale overheden werken binnen het bestuurlijk platform Utrechts Verkeers en Vervoersberaad (UVVB) samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid én leefbaarheid in Midden-Nederland. Het doel van VERDER is om in 2020 het verkeer in de regio beter te laten doorstromen. Om dat doel te bereiken, bestudeert en voert VERDER maatregelen uit. Zij kijkt daarbij naar maatregelen voor de auto, fiets, openbaar vervoer, verkeers- en mobiliteitsmanagement. Alle maatregelen samen vormen het VERDER-pakket.

Op 22 september 2009 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Amersfoortse projectenlijst in het UVVB-voorstel aanvullende maatregelen VERDER. Een van de projecten daarin is de capaciteitsverbetering westelijke ontsluiting Amersfoort. Tegelijkertijd is besloten te starten met het maken van een integrale visie voor de westkant van de stad conform het collegeprogramma 2006-2010.

16 februari 2010: raadsbesluit Amersfoort West, aanzet tot discussie

De gemeenteraad kiest voor de ontwikkeling van Amersfoort West voor het ruimtelijk model 'Optimaliseren' en besluit voor de verkeerskundige ontsluiting van Amersfoort West een aantal alternatieven door het college van burgemeester en wethouders te laten uitwerken.

1 maart 2011: raadsbesluit vastleggen nota van randvoorwaarden en wijze van participatie

Op 1 maart 2011 heeft de raad het volgende besloten:

1. *De randvoorwaarden waaraan de oplossing voor de verbeterde doorstroming van het verkeer aan de westkant van Amersfoort moet voldoen vast te stellen;*
2. *de wijze waarop de participatie van belanghebbenden wordt vormgegeven vast te stellen.*

De wijze waarop de participatie vormgegeven wordt staat in paragraaf 1.1. van de nota van randvoorwaarde:

- *De participatie zal plaatsvinden op het niveau van adviseren zoals beschreven in de door de gemeenteraad vastgestelde nota "Uitgangspunten, spelregels en afwegingsinstrumentarium voor participatie".*

Er zijn twee bijeenkomsten gehouden met een voorloper van de participatiegroep om te komen tot de nota van randvoorwaarden.

20 december 2011: raadsbesluit eerste trechtering varianten

Op 20 december 2011 heeft de raad de eerste trechtering van varianten vastgelegd. De participatiegroep heeft daarbij een aantal adviezen gegeven, deze zijn als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd en zijn meegenomen in de besluitvorming, een aantal adviezen van de participatiegroep die zijn overgenomen zijn bijvoorbeeld:

- De 0+ variant toch opnemen in het vervolgonderzoek ondanks dat deze niet voldoet aan de criteria;
- Het toevoegen van een variant met een vrije spoorkruising bij Soestduinen (gemeente Soest), deze variant wordt in het vervolgtraject opgenomen en onderzocht.

Op 20 december 2011 heeft de raad het volgende besloten:

De volgende oplossingsrichtingen te laten onderzoeken en uitwerken:

1. *de bestaande situatie (0 variant) als referentie en de 0+ variant (kleine maatregelen in het huidige tracé en benuttingmaatregelen);*
2. *een ongelijkvloerse spoorkruising ter hoogte van de Barchman Wuytierslaan en Daam Fockemalaan (tunnel of viaduct met al dan niet verdiept spoor);*
3. *twee varianten ten westen van Onze Lieve Vrouw ter Eem over de Bernhardkazerne en vervolgens over de Barchman Wuytierslaan (variant 4a) of langs het spoor (variant 15a);*
4. *de mogelijkheid om Onze Lieve Vrouw ter Eem aan de oostzijde richting Bernhardkazerne te passeren, rekening houdend met de geldende eisen ten aanzien van het rijksmonument en vervolgens over de Barchman Wuytierslaan (variant 16a) of langs het spoor (variant 14).*

Er zijn 9 participatiegroep-avonden gehouden vanaf februari 2011 tot aan het besluit van 20 december 2011. Tijdens de 9e participatiegroep-avond heeft de VB BBB zich teruggetrokken uit de participatiegroep. Eveneens is er een werksessie gehouden met de participatiegroep, een inloopavond en een informatieavond (deze avonden horen niet bij de 9 participatiegroep-bijeenkomsten)

3 december 2012: val college

In de aanloop naar het besluit over de voorkeursvariant 4C (zie bijlage 1) heeft de participatiegroep ook adviezen uitgebracht. De keuze voor variant 4C heeft het niet gered tot besluitvorming. Het college is in de aanloop naar het raadsbesluit gevallen. De weerstand tegen deze variant was hier mede debet aan, de belangrijkste argumenten tegen variant 4C waren:

- Een viaduct zorgt voor een onaanvaardbare stedenbouwkundige en ruimtelijke aantasting van het gebied;
- Het tracé via de Daam Fockemalaan zorgt er voor dat de Beroemde Vrouwenbuurt onbereikbaar wordt. De verbinding met de wijk gaat verloren.

Als suggestie kwam onder andere naar voren:

- Een weg over het terrein van Defensie;
- Een tunnel onder het spoor door.

Een aantal bewonersorganisaties hebben gepleit voor de 0+ variant (kleine verbeteringen aan het bestaande tracé), deze voldoet in het planjaar 2025 niet aan de doorstroomeisen die vanuit VERDER zijn gesteld en daarmee heeft deze variant geen toekomstwaarde voor de periode na 2025 (de planhorizon van het toenmalige verkeersmodel).

Vanaf januari 2012 tot en met de val van het college zijn er 6 participatiegroepbijeenkomsten gehouden. Aanvullend zijn er een werksessie en een keukentafelgesprek gehouden.

26 februari 2013: nieuwe coalitie met vaststelling variant voor westelijke ontsluiting en aanvullende randvoorwaarden

In de coalitieonderhandelingen is gekeken naar de punten waartegen de meeste weerstand was. Bij de keuze voor een variant is altijd duidelijk geweest dat er nooit een variant gekozen kon worden die door iedereen omarmd zou worden. Na de val van het college in 2012 is bij de coalitieonderhandelingen een nieuwe variant naar voren gekomen. Deze variant is een variatie op de varianten 5A en 5B (zie bijlage) zoals deze na de eerste trechtering is overgebleven (varianten 5A en 5B gaan ook om de Beroemde Vrouwenbuurt heen maar kruist het spoor met een viaduct). De herinrichting van de Stichtse rotonde is in de coalitievariant buiten de scope gehouden.

Het coalitieakkoord 2013-2014 is op 26 februari 2013 vastgesteld. Voor de Westelijke ontsluiting voorzag het coalitieakkoord ook in een aanvullende nota met nieuwe randvoorwaarden.

De belangrijkste afwijkingen ten opzichte van de eerste nota van randvoorwaarden zijn:

- Vastleggen van de variant (die uiteindelijk zal uitgroeien tot variant 7B)
- Vastleggen besluitvorming over deze variant (25 juni 2013, het besluit is uiteindelijk op 9 juli 2013 door de raad genomen)
- Zoeken naar aanvullende financiering (niet ten laste van gemeente Amersfoort)
- Toevoeging budget van €600.000,- voor natuurverrijking

Randvoorwaarde 1 uit de nota van randvoorwaarden zegt over het tracé:

- *Het tracé voor de Westelijke ontsluiting loopt vanaf de Stichtse rotonde, via het kazerneterrein parallel aan de Aletta Jacobslaan, met een tunnel voor alle verkeer onder het spoor door en vervolgens verder via het bestaande wegtracé (Barchman Wuytierslaan).*

Met het vaststellen van het coalitieakkoord heeft de raad een besluit genomen over de ligging van het tracé van de Westelijke ontsluiting. De raad is het hoogste beslisorgaan van onze stad.

De randvoorwaarden stellen ook dat het tracé nader uitgewerkt moet worden, onder andere in randvoorwaarde 6.10:

Het nieuw tracé:

- a. moet adequaat en landschappelijk worden ingepast*
- b. mag geen barrière vormen tussen de woonwijken en het groene gebied*
- c. moet leiden tot realisatie van groene verbindingen.*

9 juli 2013: raadsbesluit: vaststellen variant 7B en onderzoeksopdrachten

In de besluitvorming van 9 juli 2013 is vervolgens de trechtering opgepakt vanaf het besluit van 20 december 2011, alle toen overgebleven varianten en de variant uit het coalitieakkoord zijn aan de raad voorgelegd met alle bijbehorende onderzoeken. Dat is ook de reden waarom de variant uit het coalitieakkoord is hernoemd tot variant 7, na de eerste trechtering waren er namelijk 6 varianten over. Naar aanleiding van de eerdere inspraakreacties zijn er tijdens de uitwerking van variant 7 ook nog twee subvarianten ontwikkeld (7A en 7B).

In de onderzoeken die ten grondslag liggen aan dit raadsbesluit zijn de volgende varianten onderzocht:

- Variant 1: de bestaande situatie met de autonome ontwikkelingen in 2020 als referentie (0 variant);
- Variant 2: 0+ variant, waar in het bestaande tracé kleine maatregelen zijn getroffen;

- Variant 3: 0+ variant, in combinatie met een ongelijkvloerse kruising in Soest;
- Variant 4: Viaduct over het spoor ter hoogte van de Barchman Wuytierslaan en Daam Fockemalaan (oude varianten 20, 21, 22, 23);
- Variant 4C: 0+ variant met viaduct over het spoor;
- Variant 5A: Nieuw tracé tussen Beroemde Vrouwenbuurt en kazerneterrein door met viaduct over het spoor en via de Barchman Wuytierslaan naar de Amsterdamseweg (oude variant 16a), waarbij de Stichtse rotonde is uitgevoerd als compact kruispunt;
- Variant 5B: idem, maar waarbij de Stichtse rotonde is uitgevoerd als groot verkeersplein;
- Variant 6A: nieuw tracé tussen Beroemde Vrouwenbuurt en kazerneterrein door met viaduct over het spoor en langs het spoor naar de Amsterdamseweg (oude variant 14), waarbij de Stichtse Rotonde is uitgevoerd als compact kruispunt;
- Variant 6B: idem, maar de Stichtse rotonde is uitgevoerd als groot verkeersplein.
- Variant 7: Tussen de Beroemde Vrouwenbuurt en het kazerneterrein door met een verdiepte onderdoorgang onder het spoor door en vervolgens naar het bestaande tracé van de Barchman Wuytierslaan;
- Variant 7A: Een tweede aansluiting voor het kazerneterrein op de Utrechtseweg op basis van variant 7 of 7B;
- Variant 7B: idem aan 7 met als verschil een verdiepte ligging over grotere lengte, deze variant begint na het benzinestation te dalen.

De raad heeft op 9 juli 2013 het volgende besloten:

Gelet op de effecten op het verkeer, het milieu, de leefbaarheid en de inpasbaarheid, ter verbetering van de doorstroming van het verkeer aan de westkant van Amersfoort te kiezen voor de variant 7B:

- 1. een nieuw tracé lopend vanaf de Stichtse Rotonde, verdiept liggend via het kazerneterrein en parallel aan de Aletta Jacobslaan, met een tunnel voor alle verkeer onder het spoor door en vervolgens verder via het bestaande wegtracé (Barchman Wuytierslaan).*
- 2. Variant 7 die ook voldoet aan de in 1 genoemde criteria, als terugvaloptie te beschouwen, mocht bij de nadere uitwerking van variant 7B onverhoopt blijken dat deze variant alsnog niet blijkt te voldoen aan het coalitieakkoord. Mocht ook variant 7 bij de nadere uitwerking niet voldoen aan het coalitieakkoord, is de tweede terugvaloptie variant 2 (nul-plus variant).*
- 3. Het college op te dragen in overleg te treden met het ministerie van Defensie met als doel om binnen de gestelde randvoorwaarden de weg over de Bernhardkazerne zover als mogelijk naar het westen te verschuiven ten gunste van de groenstrook langs de Aletta Jacobslaan.*
- 4. Het college op te dragen het voorstel van de fietsersbond voor een fiets-/voetgangersviaduct ter vervanging van de fiets-/voetpaden in de onderdoorgang, nader uit te werken en indien verkeersveilig, sociaal veilig en financieel mogelijk in het ontwerp op te nemen.*
- 5. Het college op te dragen gezamenlijk met de provincie de uitwerking van variant 7B ter hand te nemen en dit in overleg te doen met de direct betrokkenen (aangrenzende bewoners, bedrijven en instellingen).*
- 6. Vanwege het gemeenschappelijk belang dat gemeente en provincie hebben bij deze provinciale weg, het college opdracht te geven samen met de provincie te verkennen hoe de voorkeursvariant kan worden gerealiseerd met zo min mogelijk risico's voor de gemeente, waarbij de inzet is om te komen tot een bestuursovereenkomst met daarin afspraken over:*
 - de gezamenlijke uitwerking van de door de raad gekozen voorkeursvariant door gemeente en provincie;*
 - de planologisch juridische procedure;*
 - de randvoorwaarden voor de ruimtelijke inpassing, leefklimaat en ecologie;*
 - de verantwoordelijkheidsverdeling in de voorbereidings- en uitvoeringsfase;*
 - de beschikbaarstelling van de nodige budgetten vanuit Beter Benutten;*
 - de risicoverdeling.*

De optimalisatie van variant 7B ten opzichte van variant 7 bestaat onder andere uit:

- Verdiepte ligging op het deel langs de Beroemde Vrouwenbuurt
- Toevoeging van een aantal ongelijkvloerse kruisingen op het verdiepte deel, waaronder de ontsluiting van het klooster OLV ter Eem waardoor een historische zichtlijn weer in ere kan worden hersteld.

De terugvaloptie onder besluitpunt 2 is opgenomen omdat variant 5B ook al boven het beschikbare budget uitkwam en in het coalitieakkoord 2013-2014 over de financiën de volgende randvoorwaarde was gesteld:

- *Er is € 60 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het programma VERDER. Bij plannen die verder gaan wordt aanvullende financiering gezocht. Keuze voor het tracé mag niet leiden tot een aanvullende bijdrage door de gemeente Amersfoort bovenop de reeds overeengekomen bijdrage vanuit Amersfoort aan de regionale maatregelen voor het VERDER-pakket.*

Daarnaast zijn in dit raadsbesluit onder besluitpunten 3 en 4 twee onderzoeksopdrachten geformuleerd die voortkomen uit de inspraakreacties, te weten het onderzoek naar het opschuiven op Defensiereterrein en het onderzoek naar het fietsviaduct.

Besluitpunten 5 en 6 zijn opgenomen omdat de gedeputeerde, in verband met de val van het college en het daarmee mogelijk niet doorgaan van dit project, gezien het provinciale belang, dreigde met een inpassingplan. Om een inpassingplan te voorkomen zouden de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort de uitwerking gezamenlijk oppakken, de gezamenlijke uitwerking zou worden geborgd in een bestuursovereenkomst. Deze bestuursovereenkomst is uiteindelijk niet afgesloten, de gemeente Amersfoort blijft verantwoordelijk voor het project. Het was ook de voorkeur van de raad dat de gemeente zelf de regie blijft houden over dit project. De provincie heeft in een brief (17 oktober 2013) aan de gemeente bevestigd dat Amersfoort eindverantwoordelijk blijft voor dit project. Deze brief is ook als bijlage bij het raadsvoorstel van 17 december 2013 gevoegd.

Besluitpunt 5 geeft ook aan dat het overleg over de nadere uitwerking met de direct betrokkenen plaats zou vinden. Voor het vervolg is daarom besloten om in vier delen van het tracé nader uit te werken samen met de direct betrokkenen, deze tracédelen zijn:

- Aletta Jacobslaan
- BW-laan noord
- Fietsviaduct;
- Deel van de Daam Fockemalaan dat de verkeersfunctie verliest;

Aanvullend is er ook een groep aan de slag gegaan met de natuurcompensatie zodat er in totaal 5 deelgroepen gevormd zijn die participeerden over verschillende delen en onderwerpen van de Westelijke ontsluiting. Het niveau van participatie bleef “adviseren”.

De tijd tussen vaststelling coalitieakkoord en het raadsbesluit was kort. De gemeente heeft ten behoeve van de participatie de volgende planning gemaakt:

- 20 maart 2013: Toelichting door de twee verantwoordelijke wethouders wat de strekking van het coalitieakkoord voor de Westelijke ontsluiting is en wat de rol van de participatiegroep tot het besluit van 25 juni is. Tijdens deze bijeenkomst zijn belanghebbenden, betrokkenen en ook de participatiegroepleden op de hoogte gebracht van de veranderingen en is uitgelegd op welke manier participatie ingericht wordt;
- 24 april 2013: toelichting wat de resultaten van de onderzoeken van variant 7B waren;
- 2 en 16 mei 2013, inloopspreekuren om eventuele onduidelijkheden toe te lichten;
- 22 mei 2013: indienen adviezen participatiegroep.

Docsnr. 5064886, Historisch overzicht besluitvorming WO

Op verzoek van de participatiegroep is er op 4 april 2013 een keukentafelgesprek gehouden en is er op 16 mei 2013 nog een overleg geweest met een afvaardiging vanuit de participatiegroep en de inhoudelijk deskundigen van de onderzoeken. Daarnaast zijn er 4 bewonersavonden georganiseerd om bewoners per deel van het tracé te informeren over het raadsvoorstel van 9 juli 2013.

17 december 2013: definitieve keuze voor variant 7B, aanvullend krediet en planologische procedure

Vervolgens is variant 7B nader uitgewerkt en is gezocht naar aanvullende financiering. In de nadere uitwerking zijn de volgende resultaten bereikt:

- De nieuwe raming sloot op € 67.100.000,-. Aanvullende dekking komt uit Beter Benutten en het Restbudget Randstadspoor, de provincie stelde zich garant voor deze aanvullende financiering van €7.100.000,-. Hiermee is de dekking rond;
- Er was overeenstemming met de provincie dat de gemeente het project zou blijven trekken en dat de weg na realisatie zou worden overgedragen aan de provincie;
- Er was overeenstemming bereikt met Defensie over het opschuiven van het tracé op Defensierrein;
- Er was een variant ontwikkeld voor het fietsviaduct die veilig, inpasbaar en betaalbaar is.
- In dit raadsbesluit is ook definitief afscheid genomen van de 0+ variant

De raad heeft op 17 december 2013 het volgende besloten:

1. *Ter verbetering van de doorstroming van het verkeer aan de westkant van Amersfoort een definitieve keuze te maken voor variant 7B: het tracé lopend vanaf de Stichtse Rotonde, verdiept liggend via het kazerneterrein en parallel aan de Aletta Jacobslaan, onder het spoor door en vervolgens verder via het bestaande wegtracé (Barchman Wuytierslaan), waardoor andere varianten, waaronder de varianten 7 en 2, niet langer aan de orde zijn.*
2. *De verdere uitwerking van het tracé, de planologische vertaling en de uitvoering onder eigen verantwoordelijkheid van de gemeente te laten plaatsvinden.*
3. *Voor het benodigde bestemmingsplan een aangepast model 1 procedure toe te passen.*
4. *Een investeringskrediet van € 67,1 miljoen beschikbaar te stellen voor de aanleg van de Westelijke ontsluiting zodra de beschikbaarstelling door het Rijk en de regionale VERDER partners is geformaliseerd.*
5. *De beschikbaar komende € 60 miljoen uit het VERDER-pakket en € 7,1 miljoen uit het programma Beter Benutten en Randstadspoor ter financiële dekking van het investeringskrediet aan te wenden.*
6. *Toe te werken naar overdracht van de weg aan de provincie na de realisatie van het werk.*

In de periode juli 2013 tot aan het raadsbesluit van 17 december zijn er geen participatiegroep-avonden gehouden. De nadruk heeft gelegen op de technische uitwerking, zoeken naar aanvullende financiering, overleg met Defensie over het opschuiven op Defensierrein en overleg met de provincie over wie verantwoordelijk is voor het project. Wel konden partijen tijdens de ronde inspreken en een schriftelijke inspraakreactie geven.

September /oktober 2015: raadsbesluit : vaststellen nadere uitwerking variant 7B en vrijgeven voor procedure ontwerpbestemmingsplan

De nadere uitwerking van variant 7B wordt op korte termijn (september/oktober 2015) voorgelegd aan de raad om te worden vastgesteld. Onderdeel van dit besluit is ook de toets aan de nota's van randvoorwaarden. Op die punten waar niet aan de randvoorwaarden wordt voldaan zal dit expliciet aan de raad worden voorgelegd. Aan de raad wordt ook gevraagd het ontwerpbestemmingsplan vrij te geven voor de start van de formele bestemmingsplanprocedure.

Docsnr. 5064886, Historisch overzicht besluitvorming WO

In de periode vanaf december 2013 tot aan het raadsbesluit van september/oktober 2015 zijn er 20 bijeenkomsten geweest over de vier delen van het tracé en over de natuurcompensatie.