

Vooroverlegnota

1. Wettelijk (voor)overleg en inloopbijeenkomst

Het Besluit ruimtelijke ordening geeft in artikel 3.1.1 aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Op 6 februari 2015 hebben de hieronder genoemde instanties en stakeholders het conceptontwerpbestemmingsplan ontvangen met het verzoek om in het kader van artikel 3.1.1 Bro te reageren op het plan. De Bomeneffectrapportage en de Notitie bovenwettelijke ecologische maatregelen en maatregelen voor natuurverrijking zijn op 12 februari 2015 ter beschikking gesteld.

1. Provincie Utrecht
2. Prorail
3. Defensie
4. Gemeente Soest
5. Regionale uitvoeringsdienst (RUD)
6. Veiligheidsregio Utrecht (VRU)
7. Waterschap Vallei&Eem
8. Het Utrechts Landschap
9. Commissie Ruimtelijke Kwaliteit
10. SGLA
11. Rijksdienst Cultureel Erfgoed
12. Nederlandse Gasunie(West)
13. Amvest (eigenaar OLV ter Eem)
14. Dierenpark Amersfoort
15. Restaurant De Kabouterhut
16. Restaurant De Vlasakkers
17. Belangenvereniging Daam Fockemalaan, Beroemde Vrouwen Buurt e.o., Bomenstichting
18. Leerhotel Het Klooster (ROC)
19. MBO Amersfoort (=Fitacademie)
20. Birkhoven Zorggoed
21. Meridiaan College, vestiging Het Nieuwe Eemland
22. Stichting Woonklimaat Berg
23. Mgr. Blomstichting
24. Vereniging Behoud Bos Birkhoven Bokkeduinen
25. Fietzersbond
26. Milieudefensie

27. Natuur- en Milieufederatie
28. Mobiliteitsplatform
29. VAB
30. Belangenvereniging Barchman Wuytierslaan even nummers
31. Belangenvereniging Barchman Wuytierslaan oneven nummers
32. VvE Midland Parc
33. Amersfoortse Mixed Hockey Club
34. Triathlon
35. SRO/Bosbad

Op 12 februari 2015 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden over het ontwerp van de weg en over het conceptontwerpbestemmingsplan, die werd bezocht door circa 80 belangstellenden. Van de mogelijkheid tot het indienen van een schriftelijke reactie is gebruik gemaakt door 20 belangstellenden. In bijlage 2 bij deze vooroverlegnota is een overzicht opgenomen van de schriftelijke reacties. Waar nodig is hier ook een gemeentelijke reactie gegeven.

2 Reacties uit het vooroverleg

Van de onder 1, 2, 3, 5,8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 17, 22, 23, 25, 29, 31, 32 en 33 genoemde instanties hebben wij een reactie ontvangen. In de reacties komt een aantal onderwerpen meerdere keren terug. Deze onderwerpen worden in paragraaf 2.1 weergegeven in thema's en vervolgens besproken. Bij de samenvatting van alle afzonderlijke reacties in paragraaf 2.2. is in de gemeentelijke reactie – waar mogelijk - verwezen naar de antwoorden bij de thema's.

2.1 Thema's uit de overlegreacties

2.1.1 Nut en noodzaak

In een aantal reacties wordt getwijfeld aan de nut en noodzaak van de aanleg van de westelijke ontsluiting.

Bij de raadsbesluiten over de Westelijke ontsluiting zijn de verkeerskundige nut en noodzaak aangetoond met verkeersmodelberekeningen, die voor het concept-ontwerpbestemmingsplan zijn geactualiseerd. Zonder maatregelen zakt de gemiddelde doorstroombnelheid in de avondspits op de Westelijke ontsluiting tot 10 km/u (bij een maximumsnelheid van 50km/u). Variant 7B haalt een gemiddelde doorstroombnelheid van ruim 40 km/u in de spitsen. De nut en noodzaak en een uitleg van het toegepaste verkeersmodel worden toegelicht in de bijlagen bij ontwerpbestemmingsplan, zoals dat ter inzage wordt gelegd. De betreffende bijlagen zijn ook opgenomen bij het raadsvoorstel over de nadere uitwerking van het ontwerp van de weg en de start van de procedure van het ontwerpbestemmingsplan.

Naast de verkeerskundige nut en noodzaak worden ook knelpunten opgelost ten aanzien van de balans tussen de aanwezige functies en infrastructuur, de verbindingen tussen wijken, leefbaarheid en ecologie.

Het geheel aan maatregelen levert een positief Kosten-Baten saldo op van €104 tot €120 miljoen (MKBA, bijlage bij raadsbesluit van 9 juli 2013).

Hiermee is de nut en noodzaak in voldoende mate aangetoond.

2.1.2 Participatie

Uit de verschillende reacties blijkt dat er verschillend tegen de participatie en de uitkomsten daarvan wordt aangekeken. Hieronder de feiten op een rij.

- Het participatietraject dat in de periode van 2010 tot 2013 heeft plaatsgevonden is afgesloten met het raadsbesluit van 9 juli 2013.
- Dit was in overeenstemming met de Participatie- en communicatieparagraaf Westelijke ontsluiting, opgenomen bij de Nota van randvoorwaarden d.d. 17-02-2011, waarin stond : *“De participatiegroep is betrokken tot aan het besluit van de gemeenteraad over de variantkeuze. De leden van de participatiegroep hebben daarna, net als iedere andere bewoner, bedrijf of instelling de mogelijkheid om via de gemeenteraad in te spreken en hun mening te laten horen”*.
- De raad heeft op 9 juli 2013 het volgende besloten: *“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)”*.
- Bij de kanttekeningen van het raadsbesluit van 9 juli 2013 is het volgende opgenomen : *“belanghebbenden hebben de gelegenheid gekregen hun advies over de inpasbaarheid uit te brengen. Zowel via de website, informatieavonden als door het houden van inloopspreekuren, waren belanghebbenden in staat om kennis te nemen van alle beschikbare informatie. Dit heeft geleid tot 33 adviezen, die wij hebben kunnen meewegen bij het formuleren van het raadsvoorstel”*.
- In het genoemde besluit van de raad staat verder dat de omwonenden en bedrijven een raadplegende rol krijgen conform het participatiebeleid en dat de direct aan de weg wonende bewoners, instellingen en bedrijven uitgenodigd worden om mee te denken over de verdere uitwerking en inpassing van het tracé van de Westelijke ontsluiting, uiteraard binnen de (financiële) kaders.
- In de periode na 9 juli 2013 hebben er verschillende bewonersbijeenkomsten plaatsgevonden (zie [de link naar de website Amersfoort West Bereikbaar](#)). Tijdens deze bijeenkomsten was het mogelijk input te leveren op de gepresenteerde voorstellen en vond een gedachtewisseling plaats. De hoofdpunten van de bijeenkomst werden in een verslag vastgelegd. Voor nadere uitleg bestond altijd de mogelijkheid om af te spreken met de projectleiders.

Vanaf het begin is door de gemeente aangegeven dat het niet gaat om een meerderheidsbelang in de participatiegroep. De samenstelling van de participatiegroep is gemaakt op basis van belangen waarbij wij oog hebben gehad voor het in beeld brengen van de belangen van de verschillende bewonersverenigingen. De bewonersverenigingen waren daarmee zwaar vertegenwoordigd in de participatiegroep maar dat wil niet zeggen dat de belangen van de bewoners daarmee automatisch zwaarder wegen dan de belangen van bijvoorbeeld het Utrechts landschap.

Met inachtneming van de val van het college is de grootst mogelijke zorgvuldigheid in acht genomen in het besluitvormings- en participatieproces. Ondanks dat in het coalitieakkoord al de keuze voor een variant was gemaakt, is er op basis van een nadere uitwerking (waarin variant 7B is vergeleken met alle varianten die na de trechtering van december 2011 waren overgebleven) op 9 juli 2013 een raadsbesluit genomen en is de keuze voor variant 7B pas definitief op 19 december 2013 genomen. Bij alle raadsbesluiten (en ook tussentijdse presentaties) is de participatiegroep (en individuele burgers) in staat geweest om in te spreken en/of schriftelijk te reageren. Van deze mogelijkheden is regelmatig gebruikt gemaakt. De participatiegroep kon adviezen uitbrengen en heeft dat ook gedaan. Het is aan het bestuur en aan de gemeenteraad om te bepalen of ze die adviezen wil overnemen. Ook de wijze waarop de raad omgaat met inspraakreacties is aan de raad. Het afwegen van de reacties is een taak van de raad. De raad is het hoogste beslisorgaan van onze stad.

2.1.3 Bomen Effect Rapportage

In enkele reacties worden vraagtekens gezet bij de Bomen Effect Rapportage (BER) en het onderzoek naar de boscompensatie en natuurverrijking. Hieronder gaan we in op de aard en inhoud van de BER, herhalen we enkele uitgangspunten uit de BER en gaan we in op de manier waarop de BER tot stand is gekomen. In paragraaf 2.1.4. komen de boscompensatie en natuurverrijking aan de orde.

De BER brengt de bomen in beeld die mogelijk betrokken zijn bij het project Westelijke ontsluiting. Door dit vroegtijdig in het planproces te doen zijn de kansen voor het duurzaam behoud van bomen en van de groene kwaliteit van het plangebied groter.

In totaal zijn er 5405 individuele bomen in beeld gebracht. Van deze bomen wordt aangegeven of ze behouden kunnen blijven, of ze gekapt moeten worden of dat nader onderzoek (Bomen Effect Analyse) nodig is om de mogelijkheden van behoud te bepalen. Ook is aangegeven waar kansen liggen bij de herinrichting.

In een algemeen hoofdstuk worden de totalen genoemd. Ook worden hier de conclusies, de kwaliteiten en de kansen voor het totale gebied omschreven. Aan ieder deelgebied is een hoofdstuk gewijd waarin deze onderwerpen ook aan bod komen. In de bijlagen is een database opgenomen met daarin de inventarisatiegegevens van alle bomen. Deze database is gekoppeld aan een digitale kaart met alle corresponderende boomnummers.

De BER is een inventarisatie van alle bestaande bomen van minstens 10 cm dik (zie blz. 8 van de BER). Hierbij is aangesloten bij de meest gangbare definitie, welke is opgesteld en gepromoot door de Bomenstichting (sinds 1996): *“een houtig, opgaand gewas, zowel levend als afgestorven, met een dwarsdoorsnede van de stam van minimaal 10 centimeter op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld. In geval van meerstammigheid geldt de dwarsdoorsnede van de dikste stam.”*

Het veldwerk van de BER is uitgevoerd in de periode van juli 2014 tot februari 2015 (zie bladzijde 7 van de BER). De rapportage zelf is opgeleverd op 13 februari 2015.

De BER in Amersfoort is een inventarisatie en beoordeling van alle bomen die binnen de invloedssfeer van het project vallen. De beoordeling geeft zoals gezegd inzicht in de aantallen en waarde van de aanwezige bomen (kwaliteit) en het aantal te behouden en te kappen bomen (kwantiteit). De kwaliteit van de individuele bomen is in het BER rapport ingedeeld in drie categorieën, hetgeen gangbaar is in de bomenvakwereld.

De BER voldoet aan de kwaliteitsnormen die de gemeente Amersfoort aan dergelijke rapportages stelt. Iedere BER is maatwerk. De systematiek kan daarom op details afwijken maar is in essentie gelijk aan die van andere BER's.

De voorwaarden tot een goede ecologische en landschappelijke inpassing zijn uitgangspunt geweest bij dit onderzoek. Er is niet uitsluitend naar individuele bomen maar ook de onderlinge samenhang tussen de bomen en overige kwaliteiten gekeken. Inpassing is op deze wijze zoveel mogelijk gebaseerd op bestaande landschappelijke en ecologische kwaliteiten. Een BER is meer dan een kapbeoordeling en draagt hierdoor bij aan een integraal planproces, zodat bomen meegewogen kunnen worden bij ontwerpbeslissingen. Tijdens het onderzoek is het concept-ontwerp van de Westelijke ontsluiting op grond van de bevindingen aangepast. Zo volgt het fietspad langs de Barchman Wuytierslaan ten noorden van Dierenpark Amersfoort nu een aangepast tracé waardoor waardevolle bomen en landschappelijk en ecologisch waardevolle stuifduinen behouden kunnen blijven.

De beoordeling van de bomen in de BER staat los van de bomenlijst. Het overgrote deel van de bomen in het projectgebied staat in bosverband, terwijl het bij de bomenlijst gaat om bomen buiten het bosgebied.

Naast de individuele boombeoordeling is een onderverdeling gemaakt in deelgebieden. Zo wordt inzicht gegeven in de verschillende karakteristieken. Een individuele boombeoordeling is in deze situaties niet gebruikelijk maar weloverwogen toegepast om ook binnen deze gebieden onderscheid te kunnen maken in kwaliteit.

Eindconclusie BER

Bij het project Westelijke ontsluiting zijn veel bomen betrokken. Door aanleg van het wegtracé en verandering van maaiveldhoogte is boombehoud op veel plaatsen onmogelijk. Landschappelijke inpassing is echter een belangrijk uitgangspunt van het project. Daarom is de ambitie om de groene kwaliteit van het gebied zoveel mogelijk te behouden en te versterken. De uitvoering van de BER draagt er aan bij dat de effecten van het project op de groene kwaliteit in een vroegtijdig stadium in beeld zijn.

Het projectgebied Westelijke Ontsluiting wordt gekarakteriseerd door bos. De ondergrond bestaat uit het arme zand van de Utrechtse Heuvelrug. Op veel plaatsen was een eeuw geleden nog sprake van heide en zogenaamde woeste gronden (niet ontgonnen grond). De huidige bebouwing en infrastructuur is door dit gebied aangelegd.

Het gebied waar het geplande wegtracé doorheen loopt kent een grote variatie. Dat is ook terug te zien in de kwaliteit van de bomen in het projectgebied. Deze verschilt sterk. Het varieert van dunne, hoogopschietende exemplaren tot karakteristieke oude hakhoutstoelen. Of van slecht groeiende bomen tot gezonde exemplaren met een uitstekende toekomstverwachting. Het overgrote deel van de bomen dat gekapt moet worden ten behoeve van de aanleg van de Westelijke ontsluiting bestaat uit 'gewone bomen'. Voor de bijzondere exemplaren in het plangebied is veel moeite gedaan om ze te sparen. Het percentage te behouden exemplaren (behoud plus BEA) is hoger naarmate de kwaliteit van de boom beter is. Van de 55 bomen met een A kwaliteit (bijzonder of waardevol voor Amersfoort) worden 'slechts' 7 exemplaren gekapt. Het percentage te behouden B bomen (bijzonder of waardevol voor het projectgebied) is lager. En bij C bomen (de overige bomen) is het percentage te behouden bijna tweemaal zo laag als dat van A bomen.

Gebaseerd op het nu voorliggende voorlopige ontwerp is het totaal aantal te kappen bomen 2902. Daarnaast zijn er bomen waarvan niet zeker is of deze kunnen worden behouden. Voor deze bomen zal een Bomen Effect Analyse worden uitgevoerd. Dit is de gangbare procedure in de gemeente Amersfoort. Uit de analyse volgt een richting gevend advies (van de mogelijkheden) tot duurzaam behoud van de bomen. Aan het duurzaam behoud zijn dwingende beschermingsmaatregelen en/of noodzakelijke aanpassingen van het ontwerp gekoppeld. Indien deze maatregelen of aanpassingen niet mogelijk zijn is het advies de boom te kappen, drastisch te snoeien of te verplanten. Het uitgangspunt is dus behoud van deze BEA bomen, maar het nader onderzoek kan uitwijzen dat duurzaam behoud niet mogelijk is. De inschatting is dat dit bij maximaal een kwart van de BEA bomen het geval zal zijn. Dit zou betekenen dat er uiteindelijk nog eens 82 bomen gekapt moeten worden.

Dat brengt de inschatting van het aantal te kappen bomen op circa 3000 in totaal.

Eindadvies BER

Op bladzijde 62 van de BER wordt het eindadvies gegeven. Na de opsomming van aanpassingen van het ontwerp van de weg naar aanleiding van tussentijdse adviezen volgt een algemeen advies en specifieke adviezen.

Tussentijdse adviezen

- Aanpassing tracé fietspad door bos (BW-laan Noord) en de aanleg daarvan op een boomvriendelijke manier op de wortels.
- Bijstelling aansluiting Korporaal Strikpad (BW-laan Noord).
- Aanpassing fietsoversteek Midland Parc tbv bijzondere boomgroep (BW-laan Noord).

- Aanpassing parkeervakken RC Eemland, (BW-laan Noord).

Algemeen Advies

Alle uit te voeren werkzaamheden zullen op termijn meegenomen moeten worden in een boombeschermingsplan. Dit boombeschermingsplan moet voortkomen uit de nog uit te voeren Bomen Effect Analyse BEA. Het plan bestaat uit algemene beschermingsmaatregelen voor alle betrokken bomen in het projectgebied en specifiek advies voor de in de onderhavige BER genoemde bomen.

Specifieke adviezen

De hier onder genoemde adviezen zijn uitgelegd in de hoofdstukken van de afzonderlijke deelgebieden.

1. Nader onderzoek uitwerking bijzondere boomgroep fietsoversteek Midland Parc (BW-laan Noord).
2. Versterken verschillende bostyperingen (BW-laan Noord).
3. Uitwerken groeiplaatsinrichting nieuwe aanplant tussenberm (BW-laan Noord).
4. Onderzoeken mogelijkheden aanplant bomen in talud nieuwe weg (Aletta Jacobslaan, OLV ter Eem en Dierenpark Amersfoort).
5. Uitwerken herstel eikenwal.
6. Onderzoeken alternatief tracé tijdelijk fietspad tbv eikenwal (Belgenmonument).
7. Onderzoeken mogelijkheden voor steiler talud fietspad grenzend aan Stichtse Rotonde (Belgenmonument).
8. Aanpassen tracé bospad op basis van gezonde bomen (Belgenmonument).
9. Inpassen Kabouterboom (nieuwe parkeerplaats Kabouterhut).
10. Inpassen bijzondere beukengroep toegangsweg (Parkeerplaats Birkhoven).
11. Aanpassen toegangsweg vanaf Prins Frederiklaan tbv boomgroep (OLV ter Eem).
12. Onderzoek verwijderen bestaande verharding bij oude bomen (Daam Fockemalaan).
13. Ploffen oude parkeerplaats (Parkeerplaats Birkhoven).
14. Nadere bestudering hoogteverschillen bij de tunnelingang en het verhoogde fietspad in relatie tot bomen (Dierenpark Amersfoort).

Naar aanleiding van deze adviezen is het ontwerp op een aantal punten aangepast. De resterende adviezen worden opgenomen in de genoemde BEA.

2.1.4. Boscompensatie en natuurverrijking

Met het oog op de voorwaarden uit de Nota van randvoorwaarden d.d. 12 februari 2013 (*bekrachtigd door de raad d.d. 26 februari 2013 als bijlage bij het Coalitieakkoord Amersfoort 2013-2014*) is het onderzoek “Natuur rond de Westelijke Ontsluiting Amersfoort, maatregelen in het kader van verrijking en bovenwettelijke compensatie” uitgevoerd.

In de bijbehorende rapportage zijn de voorwaarden die betrekking hebben op ecologie letterlijk weergegeven (zie blz. 7 en blz. 21 van het rapport). Het gaat dan om de volgende randvoorwaarden:

Randvoorwaarde 5.2

Er komt een projectbudget voor € 600.000 natuurversterking en – verrijking.

Randvoorwaarde 6.6

Alle ecologische schade en aantasting (hoe klein ook) wordt gecompenseerd, bij voorkeur in het gebied zelf en zo dit niet lukt, dan binnen Amersfoort, door bijv. natuurverrijking. De natuur in het gebied zal daarnaast worden versterkt en verrijkt, met een goede ecologische inpassing, verbetering

van de ecologische verbindingen en het verminderen van ecologische barrières tussen Birkhoven en Bokkeduinen.

In de rapportage wordt toegelicht op welke wijze aan deze voorwaarden invulling wordt gegeven. Daarbij is een onderverdeling gehanteerd in twee typen maatregelen.

1. De maatregelen in het kader van verrijking hebben tot doel de natuur in het plangebied te verrijken en te versterken. Ze zijn nadrukkelijk niet bedoeld om te compenseren voor schade aan natuur.
2. De maatregelen in het kader van bovenwettelijke compensatie zijn bedoeld om de resteffecten op ecologie, welke niet worden gecompenseerd in het kader van wet en regelgeving teniet te doen. Een toetsing van het project aan wet- en regelgeving in relatie tot natuur, inclusief maatregelen, is uitgevoerd in een apart document (Brekelmans 2015).

Randvoorwaarde 5.2

In het projectbudget is € 600.000 vrijgemaakt ten behoeve van natuurversterking en -verrijking. De maatregelen in dat kader dienen binnen het gebied te worden uitgevoerd en hebben primair betrekking op:

1. een goede ecologische inpassing
2. verbetering van de ecologische verbindingen
3. verminderen van ecologische barrières tussen Birkhoven en Bokkeduinen.

De maatregelen die in het kader van verrijking worden uitgevoerd mogen niet worden opgevoerd als maatregel in het kader van wettelijke compensatie. Het zijn nadrukkelijk aanvullende maatregelen ter versterking en verrijking van natuur in en rond het projectgebied.

2.2 Aanpak en selectieproces maatregelen

De maatregelen in het kader van verrijking zijn tot stand gekomen op basis van:

- een interactief proces met bewoners en belanghebbenden;
- bestaande wensen ten aanzien van ontwikkeling van natuur in en rond het plangebied.

Het interactief proces met bewoners bestond uit drie participatie-avonden (14 oktober en 20 november 2014 en 22 juni 2015), waaraan bewoners en belanghebbenden deel konden nemen. Op deze avonden is vanuit de projectgroep toelichting gegeven over natuur en ecologie in en rond het plangebied. Vervolgens zijn in de vorm van brainstormsessies zo veel mogelijk ideeën verzameld. Ten aanzien van de inventarisatie van bestaande wensen en kansen zijn ideeën aangeleverd door R. van Assema (ecoloog Gemeente Amersfoort) en heeft overleg plaatsgevonden met Markus Feijen en Irma Bakker (Utrechts Landschap) en Jan Tupker en Dick van Beek (Gemeente Soest). Met deze gebiedsdeskundigen is het projectgebied doorgelopen en zijn ter plaatse mogelijkheden en kansen besproken.

Voor enkele maatregelen geldt dat deze zijn gelegen buiten de grens van onze gemeente. Dit is in strijd met randvoorwaarde 6.6 (maatregelen in principe binnen het plangebied en anders binnen gemeente Amersfoort uitgevoerd). Deze maatregelen worden echter beschouwd als zeer waardevol in relatie tot de natuur in het gebied.

Conclusie

Met het treffen van de in het rapport beschreven maatregelen wordt invulling gegeven aan de voorwaarde dat alle ecologische schade wordt gecompenseerd. De belangrijkste schade wordt gecompenseerd in het kader van wet- en regelgeving. Dit zijn omvangrijke en robuuste maatregelen die ervoor zorgen dat de staat van instandhouding van beschermde soorten niet wordt aangetast, het areaal bos netto toeneemt, het aantal bomen toeneemt en Birkhoven beter wordt verbonden met natuur in de omgeving.

De bovenwettelijke schade is veel beperkter van omvang en heeft voornamelijk betrekking op aantasting van vegetaties in bermen en vergroting van de barrièrewerking. Met maatregelen die zijn gericht op verbetering van de omstandigheden voor soortenrijkere vegetaties – veelal op relatief schrale ondergrond middels natuurlijke successie – wordt de natuur langs de weg robuuster en biodiverser. De barrièrewerking van de verdiepte ligging wordt beslecht door viaducten passeerbaar te maken voor grondgebonden fauna. Aangezien aan weerszijden van de verdiepte liggen voornamelijk bebouwing ligt (woonwijk en Bernhardkazerne), is dit wat natuur betreft de minst schadelijke locatie voor wat de barrière werking betreft.

Wanneer we kijken naar het totale maatregelenpakket – wettelijk, bovenwettelijk en verrijking - dan kunnen we niet anders dan concluderen dat natuur en ecologie in en rond het plangebied verrijkt en versterkt worden ten opzichte van de huidige situatie.

Niet alleen wordt de barrièrewerking van met name het noordelijke gedeelte van de BW-laan sterk verminderd, ook worden verbindingen naar de omgeving versterkt en worden biotopen en leefgebieden van soorten kwalitatief en kwantitatief verbeterd.

2.1.5 Cultuurhistorische waarden

In een aantal reacties wordt meer inzicht gevraagd in en aandacht voor de cultuurhistorische waarden in het plangebied. Naar aanleiding hiervan is de stedenbouwkundige en landschappelijke analyse die is gedaan ter uitwerking van het tracé gebundeld in een rapport als onderbouwing voor de gemaakte keuzes op het gebied van de vormgeving en landschappelijke inpassing. De cultuurhistorische waarden maken deel uit van deze analyse. Hieronder worden enkele punten benoemd.

Algemeen

De Westelijke ontsluiting loopt door het beschermd stadsgezicht van de Berg. Ook liggen in de directe omgeving van de weg vele (rijks)monumenten. Veel van de panden en complexen richten zich qua architectuur en ontsluiting op de weg. De Daam Fockemalaan is door het drukke verkeer te zien als een doorsnijding van een stedenbouwkundig ensemble. De druk op dit gebied is afgelopen jaren toegenomen en zal nog verder toenemen. In het algemeen kan gesteld worden dat de balans tussen infrastructuur en functies verloren is gegaan.

Nabij de Stichtse Rotonde liggen enkele waardevolle kloostercomplexen en het Belgenmonument. De mogelijke aantasting hiervan vormt bij de tracering en uitwerking van de Westelijke Ontsluiting een belangrijk aandachtspunt.

Reeds vanaf de fase waarin nog vele verschillende trace varianten op haalbaarheid onderzocht werden is niet alleen rekening gehouden met de direct belanghebbenden, maar is er ook vanuit ruimtelijke kwaliteit en impact op stad en landschap naar de varianten gekeken. Dat heeft in enkele gevallen geleid tot aanscherping van de varianten, bijvoorbeeld wat betreft aansluiting op de radiale wegenstructuur. Gedurende elke stap is er vanuit ontwerp en inpassing meegedacht om te komen tot betere oplossingen. Dat heeft tot een ontwerp geleid wat vanuit integraliteit nadrukkelijk inspeelt op de verschillende belangen, de ruimtelijke kwaliteit en een zorgvuldige inpassing in de omgeving.

Onze Lieve Vrouwe ter Eem

Een deel van het tracé loopt over het kloosterterrein van het Onze Lieve Vrouwe ter Eem. Gezien de monumentale waarde van gebouwen en terrein is hier zorgvuldig naar gekeken.

Een deel van het terrein, met name de entree moet daarvoor heringericht worden. De huidige portierswoning (bouwjaar 1948) zal gesloopt worden. Deze woning heeft geen monumentale waarde en heeft in zijn stedenbouwkundige en architectonische uitwerking het karakter van een bijgebouw, in uitstraling ondergeschikt aan het hoofdgebouw. In het bestemmingsplan wordt ruimte gereserveerd voor een nieuw te bouwen woning op het terrein.

Door de verdiepte ligging van de Westelijke Ontsluiting ligt hier de kans om de toegangsweg naar het klooster weer rechtdoor in het verlengde van de Frederiklaan te trekken, zoals dat in het verleden (voor reconstructie van het kruispunt met Daam Fockemalaan) het geval was. De monumentale hekwerken bij de toegang worden in overleg met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) herplaatst bij de nieuwe entree.

Het aangetaste deel betreft – zoals gezegd – een deel van het voorterrein met de hoofdentree. Hier zijn in het verleden meerdere aanpassingen gedaan. Deze hebben niet altijd aan het oorspronkelijke ontwerp uit 1933 bijgedragen. De meest ingrijpende is het verleggen van de entree naar de Aletta Jacobslaan om ruimte te maken voor het huidige kruispunt met verkeerslichten bij de Daam Fockemalaan. De rechte verbinding tussen Prins Frederiklaan en de entreelaan met de zichtlijn op de toren is daarmee verstoord.

Een van de mitigerende maatregelen in kader aanleg Westelijke Ontsluiting is het verdiept aanleggen van de weg zodat de toegangsweg in het verlengde van de Prins Frederiklaan weer hersteld kan worden, waarbij deze het verkeer van de Westelijke ontsluiting ongelijkvloers kruist. De brug vormt de nieuwe toegangspoort tot het kloostercomplex.

Het ontwerpbestemmingsplan wordt aangevuld met bovenstaande informatie. Het rapport wordt opgenomen als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan bij de ter inzage legging. Vooruitlopend hierop wordt het rapport gevoegd bij het raadsvoorstel over het starten van de formele procedure.

2.2 Overlegreacties: samenvatting en gemeentelijke reactie (in rood)

1. Provincie Utrecht

I Financiering

Gedeputeerde Staten (GS) hebben bij brief d.d. 17 oktober 2013 (kenmerk 80ED6F54) ingestemd met de uitwerking van tracé 7B. In deze brief is met betrekking tot de financiering van de westelijke ontsluiting onder andere opgenomen dat er voor het tekort van € 7,1 miljoen een gezamenlijke inspanning wordt gedaan om aanvullende financiering beschikbaar te krijgen. Daarbij heeft de provincie de resultaatsverplichting op zich genomen voor het beschikbaar krijgen van de bijdrage uit het programma Beter Benutten en Randstadspoor. Verzocht wordt om bij de economische uitvoerbaarheid in paragraaf 7.2 de formulering in overeenstemming te brengen met de formulering uit de genoemde brief. Indien mogelijk kan de actuele situatie weergegeven worden.

Reactie

De tekst van paragraaf 7.2 wordt in overeenstemming gebracht met de formulering uit de genoemde brief (wordt: “Vanuit het project VERDER is een bedrag van € 60 miljoen beschikbaar gesteld. Voor het resterende bedrag van € 7,1 miljoen heeft de provincie de resultaatsverplichting op zich genomen voor het beschikbaar krijgen van de bijdrage uit het programma Beter Benutten en Randstadspoor...”).

II (planologische) borging ‘EHS plussen’

Verzocht wordt contact op te nemen over de (planologische) borging van de ‘EHS plussen’ uit het ecologische onderzoek en de boscompensatie. Op dit moment is het bijvoorbeeld onduidelijk op welke wijze de borging van de boscompensatie gaat plaatsvinden.

Reactie

Inmiddels is contact opgenomen met de heer De Pater en mevrouw Van Tol van de provincie Utrecht. Over de borging van de boscompensatie vindt nader overleg plaats.

2. Prorail

Opmerkingen op verbeelding

I.

Binnen de bestemming “Verkeer-Spoorwegen” liggen tevens de bestemmingen “Verkeer” en “Verkeer-Verblijfsgebied” in verband met de kruisende wegen over en onder het spoor. Op grond van de huidige verbeelding zijn delen van het spoor nu abusievelijk wegbestemd. Verzocht wordt om de kruisende wegen bij recht mogelijk te maken binnen de bestemming voor het spoor.

Reactie

Aan het verzoek wordt tegemoet gekomen.

II.

Gevraagd wordt om de civieltechnische situatie te verduidelijken op de verbeelding (verwezen wordt naar de situatie, zoals weergegeven in de SO-nota van Grontmij d.d. 10 februari 2015, waarin wordt gesproken over een spoorviaduct, een ecoduct en over een fietsbrug). En moeten deze bouwwerken dan ook niet op de verbeelding worden weergegeven.

Reactie

Het is niet mogelijk de civieltechnische situatie op de verbeelding te verduidelijken. In paragraaf 4.2.2. van de toelichting van het conceptontwerpbestemmingsplan wordt de betreffende situatie beschreven, vergezeld van een afbeelding. Overigens is het ontwerpbestemmingsplan ook digitaal raadpleegbaar. Dit komt de begrijpelijkheid van de verbeelding ten goede. De genoemde bouwwerken worden bij recht mogelijk gemaakt in de regels.

III.

Is het niet verstandig om de bestemming “Verkeer” toe te kennen aan het deel van de tunnel aan de noordzijde van het spoor, gelegen binnen de bestemming Groen. Anders wordt een deel van de weg wegbestemd: weliswaar is de bouw van een tunnel hierin toegestaan, maar niet het gebruik van de gronden voor verkeersdoeleinden.

Reactie

De bestemming Groen met de aanduiding ‘tunnel’ vinden wij hier het meest passend, vanwege de vormgeving als ecologische verbinding. Wegbestemming van een deel van de weg is niet aan de orde. Ten overvloede wordt in de regels “bijbehorende verkeersdoeleinden” toegevoegd.

IV.

De aansluiting van het terrein van defensie zal worden ontsloten met een viaduct over de westelijke ontsluiting. De aansluiting lijkt op de verbeelding te ontbreken. Is het niet verstandig een aanduiding op te nemen. Ditzelfde geldt ook voor de ontsluiting van het terrein van Onze Lieve vrouwe ter Eem.

Het daadwerkelijke ontwerp van de opstelplaats voor de poort van het kazerneterrein wordt door Defensie zelf gemaakt. Momenteel zijn daar alleen nog maar schetsen van. De aanleg van de opstelplaats is echter wel mogelijk binnen de bestemming Verkeer.

V.

In de beleving van ProRail zou in het verlengde van de Daam Fockemalaan een aparte ontsluitingsweg worden aangelegd naar het spoor (naar een railinzetplaats). Is hiermee rekening gehouden?

Er wordt een railinzetplaats gemaakt. Deze komt aan de overzijde van het spoor en wordt bereikbaar via de huidige onderhoudsweg van ProRail.

VI

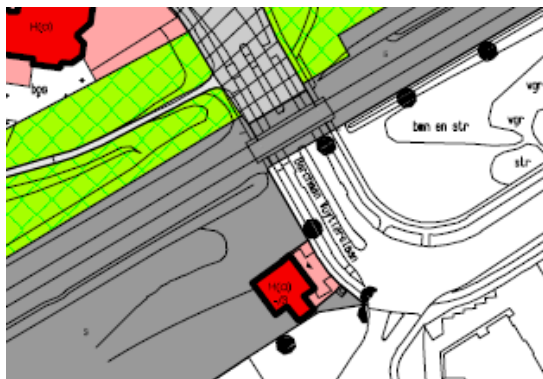
Verzocht wordt om de bestemming “verkeer” uit de bestemming “Verkeer-spoorweg” te halen en de aanduiding van de tunnel door te trekken.

Aan het verzoek wordt tegemoet gekomen.

VII

Ter plaatse van de huidige overweg is de bestemmingsgrens voor het spoor onregelmatig en smal weergegeven. Verzocht wordt om de bestemming “Verkeer-Spoor” te bestemmen volgens het vigerend bestemmingsplan (bestaand recht handhaven). Verzocht wordt om een afschrift van de vigerende plankaart met de bijbehorende regels.

De bestaande overweg is gelegen binnen het geldende bestemmingsplan Birkhoven - Bokkeduinen en valt binnen de bestemming Spoorwegdoeleinden. Deze bestemmingsgrens is overgenomen in het conceptontwerpbestemmingsplan Westelijke ontsluiting, vandaar de onregelmatige en smalle weergave. De bestaande overweg valt buiten het bestemmingsplan Berg – Utrechtseweg (zie afbeeldingen hieronder). Er bestaat geen bezwaar tegen het recht laten doorlopen van de bestemming ten behoeve van het spoor/railverkeer. Het geldende bestemmingsplan is te downloaden via de volgende link: [http://www.amersfoort.nl/4/Bestemmingsplannen/Zoeken-in-alle-plannen-\(via-de-kaart\)/Birkhoven-Bokkeduinen/Documenten-bestemmingsplan-Birkhoven-Bokkeduinen-2008.html](http://www.amersfoort.nl/4/Bestemmingsplannen/Zoeken-in-alle-plannen-(via-de-kaart)/Birkhoven-Bokkeduinen/Documenten-bestemmingsplan-Birkhoven-Bokkeduinen-2008.html)



Bestemmingsplan Birkhoven-Bokkeduinen



Bestemmingsplan Berg-Utrechtseweg

VIII

In het kader van de uniformiteit wordt verzocht de bestemmingsomschrijving “Verkeer-Railverkeer” aan te houden i.p.v. “Verkeer- Spoorverkeer”. Dit is ook gebruikelijk.

De bestemming “Verkeer – Spoorverkeer” is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Berg - Utrechtseweg. Inhoudelijk bestaat er geen verschil tussen beide bestemmingsomschrijvingen en er bestaat wat ons betreft geen bezwaar om aan het verzoek tegemoet te komen. De naam van de bestemming wordt aangepast in het ontwerpbestemmingsplan.

IX

In de legenda is een bouwaanduiding voor een “onderdoorgang” opgenomen. Deze aanduiding is niet terug te vinden op de verbeelding. Daarnaast geldt er ook een aanduiding voor “tunnel”. Het lijkt erop dat twee aanduidingen worden aangehouden voor hetzelfde bouwwerk. Dit schept verwarring.

De aanduiding “onderdoorgang” is bedoeld voor twee fietstunnels. Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan worden deze aangegeven. De naamgeving zal worden aangepast.

Opmerkingen op de planregels

X

Ter overweging wordt gegeven de definitie van kunstwerk (artikel 1.71) uit te breiden met “ecoducten” of “faunavoorzieningen”. Als voorbeeld wordt definitie gegeven die door ProRail veelal wordt gehanteerd (*een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, waaronder zijn begrepen viaducten, bruggen, <ecoducten, faunavoorzieningen>, sluizen, onderdoorgangen, keermuren, dan wel daarmee gelijk te stellen bouwwerken*).

De suggestie wordt overgenomen.

XI

Graag het volgende toevoegen aan de definiëring van het begrip “peil” (artikel 1.88): *voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelegen binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer': de hoogte ter plaatse van de bovenkant van de spoorstaaf.*

De suggestie wordt overgenomen.

XII

Gevraagd wordt of het niet verstandig is om in art 11.1 Verkeer de bestemmingsomschrijving op dit onderdeel aan te passen door de mogelijkheden uit te breiden met:

I. gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen, of optioneel een fietsbrug/wegviaduct ter plaatse van de aanduiding “fietsbrug”/“wegviaduct”;

J. kunstwerken

De suggestie wordt overgenomen.

XIII

Gevraagd wordt om in artikel 12 “Verkeer-Spoorverkeer” te veranderen in “Verkeer-Railverkeer”. Op de verbeelding wordt overigens gesproken over “Verkeer-Spoorweg”.

Tevens het verzoek om de huidige bestemmingsomschrijving van artikel 12, lid 1, onder c (fiets- en voetpaden) te laten vervallen en de bestemmingsomschrijving (art 12, lid 1) uit te breiden met A. spoorwegvoorzieningen en B. verharding of paden (naast het spoor ligt een onderhoudspad aan de noordzijde ten behoeve van beheer en onderhoud van het spoor).

Het verzoek om de bestemmingsomschrijving van artikel 12 lid 1 onder c te heroverwegen naar aanleiding van de eerdere opmerkingen bij de verbeelding. Gedacht kan worden aan de volgende alternatieven ter vervanging van art 12. Lid 1 onder c:

X. een tunnel ter plaatse van de aanduiding tunnel,

Y. ongelijkvloerse kruisingen of optioneel een fietsbrug/spoorviaduct/ecoduct tpv de aanduiding “fietsbrug”/”spoorviaduct”/”ecoduct” met inbegrip van het gebruik, Z. kunstwerken.

De suggestie wordt overgenomen.

Opmerkingen op toelichting

XIV

In paragraaf 5.9.1.2 onder kopje “conclusie voor het plangebied”, pagina 56 wordt gesproken over ... met het spoor Amersfoort - Hilversum wordt opgeheven. Moet Amersfoort-Utrecht zijn?

De tekst van de toelichting wordt aangepast.

XV

Ter overweging wordt meegegeven de toelichting aan te vullen op het punt van de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Vaak wordt dit in een aparte paragraaf behandeld. Daarin wordt afgewogen of het plan leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen en of onder de drempelwaarden (de D-lijst) van het Besluit m.e.r. wordt gebleven.

De suggestie wordt overgenomen

XVI

Ter overweging: wordt meegegeven is een milieuparagraaf toe te voegen die ingaat op het onderwerp Verkeer, en waarin bijvoorbeeld de verkeersintensiteiten, de verkeersafwikkeling of –stromen inzichtelijk zijn gemaakt.

In Hoofdstuk 3 van de toelichting van het concept-ontwerpbestemmingsplan wordt in paragraaf 3.1.1 nu en noodzaak ingegaan op het onderwerp Verkeer. Deze paragraaf wordt aangevuld in het ontwerpbestemmingsplan (zie ook 2.1.1 van deze vooroverlegnota).

3.Defensie

Het conceptontwerpbestemmingsplan is intern besproken en er is geconcludeerd dat er vanuit RijksVastgoedBedrijf/Defensie geen opmerkingen zijn op dit concept.

5.Regionale uitvoeringsdienst (RUD)

De RUD heeft contact opgenomen met de heer Zuidema van de afdeling Vergunningverlening Natuur en Landschap van de provincie. De afdeling is betrokken geweest bij het vooroverleg. De Boswet is van toepassing en er zal gezorgd moeten worden voor een volledige boscompensatie. De kapmelding en het compensatieverzoek moet nog geregeld worden. Voor het overige heeft de RUD geen opmerkingen.

Wij verwijzen hier naar onze reactie onder 1 (provincie Utrecht).

8.Het Utrechts Landschap

1. Betrokkenheid Utrechts Landschap

Utrechts Landschap is als eigenaar en beheerder van het natuurgebied Birkhoven direct betrokken bij de westelijke ontsluiting van Amersfoort. Als eerste zijn er complimenten voor de manier waarop het Utrechts Landschap is betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp en bijbehorende natuurmaatregelen.

II. Onderbouwing en hoogwaardige compensatie niet te voorkomen natuuraantasting

Uitgangspunt van Utrechts Landschap is dat aantasting van het waardevolle natuurgebied Birkhoven voorkomen dient te worden. Ten tijde van de contractuele overdracht van dit gebied is afgesproken dat Utrechts Landschap medewerking verleent aan de realisatie van de westelijke ontsluiting. Dit neemt niet weg dat keuzes goed onderbouwd dienen te worden en dat niet te voorkomen natuuraantasting hoogwaardig gecompenseerd moet worden.

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.4. en onze reactie onder 1 (provincie Utrecht).

III. Voorgestelde natuurmaatregelen kunnen ertoe leiden dat situatie natuur verbetert

Uit het ecologisch onderzoek van bureau Waardenburg blijkt dat aantasting van Birkhoven niet geheel voorkomen kan worden, maar dat deze aantasting met de juiste natuurmaatregelen voldoende en kwalitatief gecompenseerd kan worden. Hoewel het Utrechts Landschap ongelukkig is met het verloren gaan van een strook van Birkhoven langs de BW-laan, denkt het Utrechts Landschap dat de voorgestelde natuurmaatregelen ertoe kunnen leiden dat de situatie voor natuur verbetert in plaats van verslechtert.

IV. Natuur centraal bij natuurverrijkende maatregelen

Het is van belang dat, naast de natuurmaatregelen die onderdeel uitmaken van de voorkeursvariant, een goede invulling wordt gegeven van het budget van € 600.000 voor extra natuurverrijking. Het Utrechts Landschap gaat er van uit dat deze maatregelen zo spoedig mogelijk aan het ontwerp voor de westelijke ontsluiting worden toegevoegd en dat het Utrechts Landschap de mogelijkheid krijgt hierop te reageren.

Bij de keuze voor natuurverrijkende maatregelen moet de natuur centraal staan. De gekozen maatregelen moeten een bijdrage leveren aan de natuurkwaliteit en –kwantiteit in en rond het plangebied, los van gemeentegrenzen en andere belangen. Een grote meerwaarde wordt gezien in het realiseren van de natte ecologische verbinding tussen Birkhoven en de Eem langs de A.P. Hilhorstweg. Realisatie van deze verbinding is van groot belang om daadwerkelijk een plus voor de natuur te realiseren en ervoor te zorgen dat de westelijke ontsluiting niet alleen leidt tot aantasting, maar juist een bijdrage levert.

Dat bij de keuze voor natuurverrijkende maatregelen de natuur centraal moet staan is ook gemeentelijk uitgangspunt. De genoemde meerwaarde van natuurverrijking langs de A.P. Hilhorstweg in Soest, tegen de gemeentegrens met Amersfoort weegt ook wat ons betreft op tegen de afwijking van het bepaalde in de randvoorwaarde 6.6 over compensatie binnen Amersfoort (Alle ecologische schade en aantasting (hoe klein ook) wordt gecompenseerd, bij voorkeur in het gebied zelf en zo dit niet lukt, dan binnen Amersfoort, door bijvoorbeeld natuurverrijking.).

9. Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) is positief ten aanzien van de zorgvuldige wijze van uitwerking en inpassing, met oog voor de context en spreekt haar waardering uit voor de stedenbouwkundige samenhang die bereikt is. De CRK geeft de volgende opmerkingen cq aandachtspunten mee voor het vervolg:

I. Vertaalslag bestaande cultuurhistorische waarden

De vertaalslag van de bestaande cultuurhistorische waarden van klooster OLV ter Eem naar het concrete ontwerp dient beter uitgewerkt/gemotiveerd te worden. Daarbij geldt niet zozeer dat er twijfels zijn over de gemaakte keuzes, gevraagd wordt vooral om meer inzicht te geven in de historie van de plek en de cultuurhistorische waarden die wijzigen en hoe deze al dan niet gecompenseerd worden. Die beschrijving en motivatie is ook nodig voor de cultuurhistorische paragraaf in het definitieve bestemmingsplan.

Aan de vraag wordt tegemoet gekomen. Zie paragraaf 2.1.5. van deze vooroverlegnota.

II. Inpassing 'compensatiewoning'

De commissie laat zich graag overtuigen dat de inpassing van de 'compensatiewoning' die nu in het plan is opgenomen (OLV ter Eem) op een goede manier mogelijk is. De inpassing is vooralsnog schematisch uitgewerkt. De inpassing is een complexe opgave, die in de ogen van de commissie in het vervolgtraject nog veel studie vergt.

Zie paragraaf 2.1.5. van deze vooroverlegnota.

III. Toe te passen materialen en detaillering

De (ruimtelijke) kwaliteit van de westelijke ontsluiting zal ook afhangen van de toe te passen materialen en detaillering. Er zijn al een aantal ideeën getoond, bij de nadere uitwerking aandacht besteden aan de verdere invulling en uitwerking van de materialisering (zoals bv donkerrood asfalt) en aan de borging van de deze kwaliteit in het vervolgproces.

De toe te passen materialen en detaillering worden opgenomen in het beeldkwaliteitsplan dat straks in ieder geval onderdeel uit gaat maken van de aanbesteding.

10.SGLA

De SGLA heeft een uitvoerige reactie gegeven. Deze reactie is hieronder samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. In de bijlage bij deze nota is de tabel, waarin de SGLA de verschillende randvoorwaarden heeft weergegeven, overgenomen en waar nodig van een reactie voorzien.

I. Het proces

De participatie, voor zover deze heeft plaatsgevonden, c.q. de participatiegroep is niet serieus genomen volgens de SGLA. Na november/december 2012 (val van het college) is er in het geheel geen sprake meer geweest van participatie. Op geen enkele wijze is aan de gemaakte afspraken over inspraak voldaan. De spelregels zijn steeds veranderd.

Ondanks herhaalde verzoeken van SGLA, Bomenstichting en anderen, gaf de gemeente de gevraagde informatie (wat zijn de effecten op de ecologie en op de bomen) te laat of geheel niet vrij. Hierdoor konden de deelnemers zich onvoldoende voorbereiden op de bijeenkomsten, niet overleggen met hun achterban en evenmin terplekke een zinnig oordeel over de gepresenteerde compensatie en verrijking geven. Participeren zonder voldoende en/of tijdige informatie is geen participatie.

De suggestie in het concept ontwerpbestemmingsplan dat de plannen voor natuurverrijking en compensatie gezamenlijk zijn uitgewerkt is niet waar. Plannen zijn door de Gemeente uitgewerkt en voorgelegd tijdens drie bijeenkomsten. Er was weinig ruimte voor overleg, het was vooral een presentatie. De SGLA vindt dat er weinig is gedaan met de totale inbreng van de aanwezigen. De

gepresenteerde plannen zijn bovendien in strijd met de gestelde randvoorwaarden, dat alle schade aan de natuur (hoe klein ook) binnen het plangebied, en voor zover dat niet mogelijk zou zijn, althans binnen de grenzen van Amersfoort zou worden gecompenseerd. Ook hier is sprake van het wijzigen van de spelregels tijdens het spel. Tot slot is het tracé uitgewerkt in afwijking van de besluitvorming van de Gemeenteraad. Ook op dat vlak zijn de spelregels niet gerespecteerd.

De SGLA verzoekt de tekst over de participatie in het definitieve bestemmingsplan aan te passen en een eerlijk beeld te schetsen van de maatschappelijke betrokkenheid, en daarbij tevens de adviezen en kernvragen van de Participatiegroep op te nemen met daarbij de gemotiveerde keuze om hiervan af te wijken.

We verwijzen naar paragraaf 2.1.2 van deze vooroverlegnota.

De adviezen en kernvragen van de participatiegroep maken geen deel uit van het bestemmingsplan.

II. Toetsing aan de randvoorwaarden en de genomen raadsbesluiten

De SGLA is van mening dat allereerst getoetst moet worden aan de randvoorwaarden, zoals zijn vastgesteld door de gemeenteraad in maart 2011. Deze randvoorwaarden zijn ook toegevoegd aan het contract dat de gemeente heeft gesloten met Defensie, volgens collegebesluit van 4 november 2014. Deze toetsing ontbreekt in het conceptontwerpbestemmingsplan. De SGLA heeft de randvoorwaarden getoetst aan het genoemde bestemmingsplan en verzoekt de gemeente hierop te reageren.

Ook heeft de SGLA getoetst aan de randvoorwaarden zoals geformuleerd bij het nieuwe Coalitieakkoord van 2013. De SGLA beschouwt deze randvoorwaarden als aanvullend en niet als vervangend, mede omdat de oude randvoorwaarden zijn gebruikt als bijlage bij het contract met Defensie.

De SGLA heeft tot slot de raadsbesluiten van 9 juli 2013 en 17 december 2013 getoetst en constateert dat de raadsbesluiten niet zorgvuldig zijn uitgevoerd, dat er op sommige onderdelen in strijd met de randvoorwaarden is uitgewerkt en dat er zelfs sprake is van een geheel ander uitgewerkt tracé. Het uitgewerkte tracé is in strijd met de genomen raadsbesluiten. Daarom dient er terug te worden gevallen op variant 2.

Randvoorwaarden

De randvoorwaarden zijn verschillende keren getoetst. De toets aan de randvoorwaarden zoals vastgesteld door de raad in maart 2011 heeft in 2012 plaatsgevonden (Keuze voorkeursvariant Gemeente Amersfoort, Toetsing aan nota van randvoorwaarden, bijlage 12 van de bijlagen bij raadsvoorstel Westelijke ontsluiting Amersfoort – d.d. 25 september 2012).

De toets aan de randvoorwaarden d.d. 11 februari 2013 (bijlage bij het coalitieakkoord) heeft in 2013 plaatsgevonden. In het raadsvoorstel d.d. 9 juli 2013 staat dat de uitwerking van het in het coalitieakkoord beschreven tracé voor de Westelijke ontsluiting is getoetst aan de Nota van randvoorwaarden Westelijke ontsluiting d.d. 11 februari 2013. Verder is in het genoemde raadsvoorstel verwezen naar hoofdstuk 9 van de bijlage Samenvatting onderzoeken.

De reden dat de randvoorwaarden uit 2011 zijn toegevoegd aan het contract met Defensie is dat randvoorwaarde 6.13 (met daarin de voorwaarden vanuit Defensie voor een tracé over de Bernhardkazerne) niet genoemd worden in de randvoorwaarden d.d. 11 februari 2013.

Over de afwijking van randvoorwaarde 6.6. (Alle ecologische schade en aantasting (hoe klein ook) wordt gecompenseerd, bij voorkeur in het gebied zelf en zo dit niet lukt, dan binnen Amersfoort, door bijvoorbeeld natuurverrijking.) heeft Het Utrechts Landschap (zie onder 8.) aangegeven dat bij de keuze voor natuurverrijkende maatregelen de natuur centraal moet staan, los van gemeentegrenzen en andere belangen en dat een grote meerwaarde wordt gezien in de maatregelen. Wij herhalen dat deze meerwaarde ook wat ons betreft opweegt tegen de afwijking van randvoorwaarde 6.6.

In de bijlage bij deze nota hebben we de verschillende randvoorwaarden op een rijtje gezet en voorzien van een reactie.

Raadsbesluiten

Binnen het kader van de raadsbesluiten van 9 juli en 17 december 2013 is tracé 7B uitgewerkt. Het is aan de raad om de uiteindelijke belangenafweging te maken en een oordeel uit te spreken over de uitwerking van het tracé en de verhouding tot de randvoorwaarden en eerdere raadsbesluiten. Hieronder de door de SGLA gemaakte tabel met de toetsing van de SGLA van de raadsbesluiten en waar nodig, onze reactie daarop.

Raadsbesluit 9 juli 2013

Randvoorwaarden	Toetsing door SGLA	Reactie Gemeente:
1. 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: 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);	Wij constateren dat de uitgewerkte variant afwijkt van de in deze randvoorwaarde genoemde uitwerking. De BW-laan Noord is verplaatst richting het bosgebied en daarmee niet uitgewerkt conform het bestaande wegtracé, met alle gevolgen van dien voor de ecologie. Er is sprake van een parkeergarage voor 450 plaatsten, 5 verdiepingen. Dit was niet in het tracé opgenomen. De uitgewerkte hoge fietsbrug was geen onderdeel van het tracé en de extra afslag voor defensie evenmin. Wij zijn van mening dat fors is afgeweken van deze randvoorwaarde.	<i>Als gevolg van nader overleg met direct betrokkenen, zoals bijvoorbeeld de bewoners van de BW-laan noord, Dierenpark Amersfoort en de Fietzersbond, is bekeken op welke manier tegemoet kan worden gekomen aan de wensen. Zoals gezegd is het aan de raad hierover een oordeel uit te spreken.</i>
2. variant 7, die ook voldoet aan de in 1 genoemde criteria, als terugvaloptie te beschouwen als blijkt dat variant 7B onverhoopt niet voldoet aan het coalitieakkoord; variant 7 wordt alleen als terugvaloptie gekozen als die westelijker wordt aangelegd dan de uitgewerkte optie 7B; mocht ook variant 7 bij de nadere uitwerking niet voldoen aan het coalitieakkoord, dan is variant 2 (de 'nul-plus variant') de tweede terugvaloptie;	Wij zijn van mening dat nu niet is voldaan aan de randvoorwaarden. Optie 2 (de 0+ variant) had uitgewerkt moeten worden	<i>Zie onze reactie onder 1.</i>
3. het college op te dragen in overleg te treden met het ministerie van Defensie met als doel om binnen de	De weg is weliswaar verder verplaatst, maar komt nog steeds binnen 30 meter van de gevels van de Beroemde	<i>De weg wordt zo ver als mogelijk naar het westen verplaatst.</i>

Randvoorwaarden	Toetsing door SGLA	Reactie Gemeente:
gestelde randvoorwaarden de weg over de Bernhardkazerne zover als mogelijk naar het westen te verschuiven ten gunste van de groenstrook langs de Aletta Jacobslaan;	Vrouwenbuurt. De groenstrook wordt niet geheel gespaard. Wij zijn van mening dat niet is voldaan aan de randvoorwaarde.	
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;	Wij zijn van mening dat de hoge fietsbrug als enige optie te snel is uitgewerkt en onvoldoende is gekeken naar alternatieven. ➤ Wij zetten kanttekeningen bij de sociale veiligheid en verzoeken u te onderbouwen hoe u deze sociale veiligheid denkt te waarborgen. Voor fietsers op de brug is er geen enkele sociale controle meer aanwezig. ➤ Graag ontvangen wij ook duidelijkheid over de financiële onderbouwing van deze fietsbrug. Nu wordt alleen gesteld dat de brug binnen budget kan worden gerealiseerd. Onderbouwing voor die stelling is er nog niet	<i>In paragraaf 4 van de afwegingsnotitie die bij het concept ontwerp is gevoegd, is uitgebreid ingegaan op de afweging tussen fietstunnel en fietsbrug. Daarin wordt onderbouwd hoe op het vlak van sociale en verkeersveiligheid de fietstunnel zich verhoudt tot het fietsviaduct.</i> <i>De gemeenteraad krijgt vertrouwelijk inzicht in de gedetailleerde raming van het project. Daarin is de fietsbrug als afzonderlijk kunstwerk geraamd.</i>
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);	➤ Het is volstrekt onduidelijk welke rol de provincie in de uitwerking heeft gehad. Wij verzoeken u dit ons kenbaar te maken. ➤ Wij vinden de wijze waarop bewoners en belanghebbenden tegen elkaar uitgespeeld zijn een gemeente onwaardig.	<i>De provincie maakt deel uit van de projectgroep Westelijke ontsluiting.</i> <i>Zie onze reactie onder 1.</i>
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	Het is ons niet duidelijk of de bestuursovereenkomst is gesloten. Wij zijn van mening dat een dergelijke overeenkomst pas kan worden gesloten na afronding van de totale procedure.	<i>De bestuursovereenkomst is niet gesloten. In de brief van de provincie d.d.17 oktober 2013 staat dat de voorkeursvariant 7b door de provincie wordt ondersteund en voldoet aan de eisen van doorstroming zoals die in VERDER zijn gesteld. Afgesproken is toe te werken naar de overdracht van de weg aan de provincie voor, dan wel na de realisatie van het werk, conform de standaardrichtlijnen voor overdracht van een weg, inclusief afkoopsom voor onderhouds- en beheerkosten. E.e.a. zal nader worden uitgewerkt in een af te sluiten beheersovereenkomst.</i>

Randvoorwaarden	Toetsing door SGLA	Reactie Gemeente:
de voorbereidings- en uitvoeringsfase; • de beschikbaarstelling van het nodige budget vanuit Beter Benutten; • de risicoverdeling.		

Raadsbesluit 17 december 2013

Randvoorwaarden	Toetsing door SGLA	Reactie Gemeente:
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 Ronde, verdiept liggend via het kazerneterrein en parallel aan de Aletta Jacobslaan inclusief de verschoven ligging richting de kazerne, onder het spoor door en vervolgens verder via het bestaande wegtracé (Barchman Wuytterslaan), waardoor andere varianten, waaronder de varianten 7 en 2, niet langer aan de orde zijn.	Wij constateren dat de uitgewerkte variant afwijkt van de in deze randvoorwaarde genoemde uitwerking. De BW-laan Noord is verplaatst richting het bosgebied en daarmee niet uitgewerkt conform het bestaande wegtracé, met alle gevolgen van dien voor de ecologische schade. Er is sprake van een parkeergarage voor 450 plaatsten, 5 verdiepingen. Dit was niet in het tracé opgenomen. De uitgewerkte hoge fietsbrug was geen onderdeel van het tracé en de extra afslag voor defensie evenmin. Wij zijn van mening dat fors is afgeweken van deze randvoorwaarde. Wij delen de conclusie niet dat variant 2 niet meer aan de orde zou zijn. Nu het tracé fors afwijkt van het genomen raadsbesluit, zou de variant wel degelijk opnieuw aan de orde moeten komen. Wij komen hierop terug bij de andere punten.	<i>Zie onze reactie bij het raadsbesluit 9 juli 2013, onder 1.</i>
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 concept ontwerpbestemmingsplan een aangepast model 1 procedure toe te passen	Wij zijn van mening dat een model 1 procedure voor een dergelijk groot project niet aan de orde is. In de laatste fase is van een fatsoenlijke procedure geen sprake meer geweest. Derhalve verzoeken wij u alsnog een deugdelijke inspraakprocedure toe te passen en inzichtelijk te maken wat er met de input tot nu toe is gedaan.	Het project is uitgewerkt binnen de kaders van de raad en voldoet aan de uitgangspunten voor de modelkeuze. De aanpassing van het model houdt in dat het ontwerpbestemmingsplan rechtstreeks in De Ronde wordt geagendeerd, samen met de uitwerking van het tracé, de resultaten van het participatietraject tijdens de uitwerking en van het vooroverleg, waarbij een ruime kring van stakeholders is betrokken.
4. Een investeringskrediet van € 67,1 miljoen beschikbaar te stellen voor de aanleg van de Westelijke ontsluiting zodra de beschikbaarstelling door het	Het is ons niet duidelijk of dit budget nu echt ter beschikking is, mede gezien de gemeentelijke bijdrage nog niet gedekt is. Wij komen hierop terug bij	

Rijk en de regionale VERDER partners is geformaliseerd	ons punt 10.	
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.	Idem	
6. Toe te werken naar overdracht van de weg aan de provincie na de realisatie van het werk.	Wij zijn van mening dat het beter is om deze weg onder beheer van de gemeente te houden.	Hierover zijn afspraken gemaakt met de provincie (zie ook onze reactie bij het raadsbesluit 9 juli 2013, onder 6).

III. Het tracé

Het uitgewerkte tracé wijkt af van het raadsbesluit van 17 december 2013. Verzocht wordt deze afwijkingen exact in beeld te brengen, zowel in beschrijving als op de verbeelding, zodanig dat de afwijkingen te vergelijken zijn met variant 7b en tevens aan te geven wat de financiële consequenties van de verschillende afwijkingen zijn. Hieronder volgt opsomming van de door de SGLA geconstateerde forse afwijkingen.

a. *Aansluiting van de Stichtse Rotonde – Daam Fockemalaan is gewijzigd:* er wordt slechts 1 linksaf strook aangelegd i.p.v. de in 7b opgenomen 2 linksaf stroken én 1 rechtsaf strook. Wat maakt dat nu kan worden volstaan met slechts 1 strook.

Deze constatering is niet juist, vanaf de Daam Fockemalaan zijn twee linksafstroken ingetekend en één rechtsafstrook.

b. *De verschuiving van de BW-laan Noord.* In beslispoint 1 van het raadsbesluit staat “vervolgens verder via het bestaande wegtracé (Barchman Wuytierslaan)”. De verschuiving van 6 meter het bos is, heeft grote gevolgen voor de bestaande ecologische hoofdstructuur. Gemist wordt een onderbouwing van de noodzaak om de weg te verschuiven en het ontbreken van een reëel alternatief.

Deze verschuiving is op verzoek van de bewoners van de BW-laan noord onderzocht. Het college is van mening van deze verschuiving een toegevoegde waarde heeft in het totaal ontwerp. De verschuiving zal bij de besluitvorming door de raad over de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan als expliciet besluitpunt worden benoemd. De onderbouwing van deze optie is dat in de nadere uitwerking van variant 7B op het noordelijk deel van de Barchman Wuytierslaan zonder verschuiving een nagenoeg aaneengesloten verharding komt te liggen. Op die plaatsen waar het fietspad zo ver in het bos ligt dat er bomen tussen de hoofdrijbaan en het fietspad kunnen staan is er een aaneengesloten verharding van ca 14 meter (parallelweg en hoofdrijbaan). Op die plaatsen waar de tussenberm tussen het fietspad en de hoofdrijbaan te smal is voor bomen is er een nagenoeg aaneengesloten verharding van ca 18-20 meter (parallelweg – hoofdrijbaan - fietspad). Met name de bewoners van dit deel van de Barchman Wuytierslaan hebben gepleit voor verhoogde verkeersveiligheid bij de uitritten en een betere landschappelijke inpassing (deze onderbouwing is afkomstig uit paragraaf 8 van de afwegingsnotitie die bij het concept ontwerp is gevoegd).

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangevuld op dit punt.

c. *In variant 7b was nog een fietstunnel opgenomen. In het raadsbesluit in juni 2013 is besloten “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.”* Er was op dat moment voor de Raad geen zicht op de gevolgen van de uitwerking. De SGLA is van mening dat de uitwerking de sociale veiligheid van de fietsers niet bevordert en dus niet op deze manier in het bestemmingsplan en de verbeelding kan worden opgenomen. Tijdens de bijeenkomsten over het fietsviaduct is meerdere keren door bewoners opgemerkt dat de impact van de fietsbrug enorm is. Ook is opgemerkt dat de brug gevaarlijk is voor mensen op skeelers en ook voor ouderen en ouders met kinderwagens een nauwelijks te nemen hindernis vormt. Voor de stelling dat een brug (sociaal) veiliger zou zijn dan een tunnel zijn geen bewijzen geleverd. Ondanks herhaalde verzoeken heeft men geweigerd om de tunnelvariant voor fietsers uit te werken. Verzocht wordt alsnog de fietstunnels en voetpaden zoals opgenomen in variant 7b uit te werken.

In paragraaf 4 van de afwegingsnotitie die bij het concept ontwerp is gevoegd, is uitgebreid ingegaan op de afweging tussen fietstunnel en fietsbrug. Daarin wordt onderbouwd hoe op het vlak van sociale en verkeersveiligheid de fietstunnel zich verhoudt tot het fietsviaduct. Ook blijkt onder andere dat het te overbruggen hoogteverschil bij een fietstunnel maximaal 6,60 meter is en bij een fietsbrug 6,80 meter. Dit is een verwaarloosbaar verschil als het gaat om het totaal te overbruggen hoogteverschil. Bovendien is het hellingspercentage van de fietsbrug maximaal 4%. Wij zien daarom ook niet in waarom een fietsbrug gevaarlijker voor skeelers of voor ouderen en ouders met kinderwagens een nauwelijks te nemen hindernis vormt ten opzichte van een fietstunnel. In het traject dat heeft geleid tot het ontwerp met de fietstunnel zijn meerdere opties onderzocht voor de locatie van de fietstunnel. Daaruit is naar voren gekomen dat de combinatie van de fietstunnel met de tunnel voor het autoverkeer de beste locatie voor een fietstunnel is.

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangevuld op dit punt.

Aansluiting benzinestation is gewijzigd ten opzichte van variant 7b: er wordt een tussenberm gemaakt waardoor de weg meter oostelijk opschuift. Dit heeft extra, niet voorziene, kap en aantasting van het Belgenmonument (Beschermd Stadsgezicht) tot gevolg.

Het klopt dat de weg hier iets opschuift richting Belgenmonument. Er wordt een tussenberm van 2 meter gemaakt. In de huidige situatie staan het perron waar de vulpunten op staan direct aangrenzend aan de weg. In verband met de verkeersveiligheid en een betere inpassing wordt de weg hier opgeschoven.

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangevuld op dit punt.

d. *Bij het benzinestation daalt de Westelijke Ontsluiting sterk en kent een bochtig tracé: dit werkt snelheid vertragend en bevordert de verkeersveiligheid volgens het concept-ontwerpbestemmingsplan. De SGLA is verbaasd en vraagt een nadere toelichting, mede in relatie met de doorstromingsbevordering.*

De alinea uit de toelichting luidt: “Omdat de Westelijke ontsluiting vanaf het benzinestation sterk daalt en een bochtig tracé kent worden de rijstroken door middel van een middenberm van elkaar gescheiden. Hiermee wordt voorkomen dat auto's op de verkeerde weghelft terechtkomen. Tegelijkertijd werkt dit snelheidsverlagend en daarmee verkeersveiligheidsverhogend”.

De reden dat hier de combinatie van helling en bochten aanwezig is, is dat pas na het benzinestation met de helling begonnen kan worden terwijl de verbinding naar het klooster er over heen moet. Dat lukt met een hellingspercentage van 5%, wat op zich een gebruikelijk percentage is. De bochten zijn ontworpen op een snelheid van 50 km/h. Het toepassen van flauwere bochten kan leiden tot hogere snelheden, in dit specifieke geval is dit wegdeel zodanig ontworpen dat men niet harder dan 50 km/h kan rijden. Het is evident dat dit op rechte wegvakken wel kan. Het is daarmee niet tegenstrijdig met de bevordering van de doorstroming.

- e. *Weg over het kloosterterrein en verhoging maaiveld:* Het rijksmonument wordt hierdoor fors aangetast en heeft ook extra bomenkap tot gevolg. Bovendien ontstaat hierdoor een soort 'restruimte' waar men geen duidelijke invulling voor heeft.

We verwijzen hier naar paragraaf 2.1.5.

- f. *Aansluiting kazerneterrein:* er komt een extra nood aansluiting voor konvooien en de aansluiting via een viaduct lijkt ook anders uitgewerkt dan was voorzien. Ook zouden er recent (na 12 februari) nog wijzigingen zijn verlangd door Defensie. Wat zijn de verschillen exact en waarvoor zijn deze nodig.

Het dwarsprofiel is aangepast om het verkeer beter te faciliteren. De noodaansluiting wordt afgesloten met een hek en wordt bij calamiteiten en door colonnes gebruikt.

Bij maximaal 12 keer per jaar is sprake van incidenteel gebruik en hoeft hiermee bij de milieuvergunning geen rekening gehouden te worden.

- g. *Versmalling BW-laan:* in variant 7b was voorzien dat de BW-laan werd versmald zodat er ruimte was voor een fietsstraat. Nu is de BW-laan verbreed, voorzien van een middenberm en opgeschoven in het bosgebied van Birkhoven. Dit is een ernstige afwijking van de besluitvorming van de raad.

De BW-laan noord is niet verbreed. De breedte van de BW-laan is smaller dan in de huidige situatie en gelijk aan die van het eerdere ontwerp. De wijziging is dat hier een tussenberm van 6 meter is ingevoegd tussen hoofdrijbaan en parallelweg. Deze wijziging ten opzichte van het eerdere ontwerp zal als expliciet besluitpunt aan de raad worden voorgelegd.

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangevuld op dit punt.

- h. *Entree naar het Dierenpark:* er is sprake van een volledige herziening van het ontwerp ter plaatse van het entree naar het Dierenpark vanwege de onverwachte toename van de bezoekersaantallen. Het is onvoorstelbaar dat een ontwerp dat altijd een robuuste oplossing zou moeten bieden pas in een zo laat stadium wordt gedimensioneerd op de werkelijke (en beoogde) bezoekersaantallen van het Dierenpark. Daar komt nog bij dat door alle aanpassingen 450 parkeerplaatsen van het Dierenpark moeten verdwijnen. De oplossing daarvoor lijkt te zijn gevonden in een 5 laags parkeergarage (in 2 gebouwen) in het bos dan wel op het terrein van de Mgr. Blom Stichting. Het is niet duidelijk of de kosten van een eventuele parkeergarage binnen vallen het projectbudget. Wij hebben begrepen dat deze kosten minimaal € 4 miljoen zijn. gevraagd wordt om een nadere toelichting op de noodzaak van deze aanpassing en de kosten voor het project.

De noodzaak voor het aanpassen van de aansluiting is gelegen in het robuust maken van de aansluiting voor het Dierenpark. Tot en met 2013 heeft het Dierenpark gedurende een aantal jaren zo rond de 700.000 bezoekers gehad. De inspanningen die het Dierenpark de afgelopen jaren heeft gepleegd om meer bezoekers te trekken hebben er toe geleid dat er in 2014 ineens een sprong is gemaakt naar ca. 800.000 bezoekers. Tegelijkertijd zorgen deze hogere aantallen ervoor dat de organisatie op het voterrein van het Dierenpark ook efficiënter moet. De afgelopen periode heeft de gemeente samen met het Dierenpark onderzocht wat de beste inrichting van de ontsluiting en het voterrein is zodat ook deze oplossing robuust is. Dit heeft tot het huidige ontwerp geleid waardoor er meer parkeerplaatsen moeten verdwijnen dan aanvankelijk gedacht. Het budget is taakstellend, dat betekent dat de uiteindelijke oplossing binnen de € 67,1 miljoen moet passen. Bij de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan zal de uiteindelijke keuze voor de parkeeroplossing worden meegenomen en zal de financiële haalbaarheid van het plan inzichtelijk worden gemaakt.

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangevuld op dit punt.

IV. De onderliggende rapporten

Er ontbreken rapporten (zie opsomming hieronder). Op de ontbrekende rapporten kan de SGLA geen specifieke reactie geven. Dit is zeer onzorgvuldig. Verzocht wordt de rapporten ter hand te stellen.

a.

- Archeologie
- Gezondheidsrapport GGD Regio Utrecht

De archeologische inventarisatie en het gezondheidsrapport worden bijgevoegd bij de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan.

- Onderbouwing van de conclusies uit het akoestisch rapport

Hiervoor verwijzen wij naar paragraaf 5.7 van het conceptontwerpbestemmingsplan, waarin uitgebreid wordt ingegaan op de uitkomsten van het akoestisch onderzoek. De conclusie is dat er geen bezwaren zijn om het plan doorgang te laten vinden als alle benodigde maatregelen (geluidreducerend wegdek en schermen) worden getroffen.

- Berekening Verkeersmodel 2014 van de meeste milieuvriendelijke variant, zijnde de bewonersvariant 10+

Op 17 december 2013 heeft de raad expliciet besloten dat andere varianten niet langer aan de orde zijn. Dat betekent dat alle andere varianten dan 7B niet nader onderzocht en/of uitgewerkt hoeven te worden.

- Bomen Effect Analyse

De Boom Effect Analyse is gericht op maatregelen die tijdens de bouwfase getroffen moeten worden en op maatregelen voor de periode daarna. De Boom Effect Analyse is voor de bestemmingsplanprocedure niet nodig. Deze zal opgesteld worden zodra er meer zicht is op de uitvoeringswijze, zodat gericht maatregelen voorgeschreven kunnen worden.

- Onderbouwing Economische Uitvoerbaarheid

Bij de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan zal een overzicht van de kosten worden gegeven.

- Consequenties Beschermd Stadsgebied en overige cultuurhistorische waarden

We verwijzen hier naar paragraaf 2.1.5.

- Advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit i.v.m. aantasting Beschermd Stadsgezicht

We verwijzen hier naar de vooroverlegreactie van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (onder 9).

- Vormvrije MER-beoordeling

Bij de ter visie legging zal een geactualiseerde SMB worden toegevoegd.

- Duurzaamheidsaspecten

We verwijzen hier naar paragraaf 5.8 van het conceptontwerpbestemmingsplan.

- Parkeerbalans (zowel voor Birkhoven als voor Dierenpark)

- Mobiliteitstoets

Uitgangspunt voor het parkeren is dat alle parkeerplaatsen die plaats moeten maken in verband met de aanleg van de westelijke ontsluiting teruggebracht worden. Voor wat betreft de Mobiliteitstoets verwijzen wij naar paragraaf 2.1.1 van deze vooroverlegnota.

- Watertoets

De watertoets is opgenomen in paragraaf 5.3.8. van het conceptontwerpbestemmingsplan, waarin de gevolgen voor de waterhuishouding en duurzaam waterbeheer zijn beschreven.

b. Akoestisch onderzoek

De SGLA stelt vast dat er sprake is van de aanleg van een nieuwe weg voor de Beroemde Vrouwenbuurt, de tunnel, het fietsviaduct en de BW-laan Noord en stelt vast dat de toezegging uit het verleden gestand moet worden gedaan zodat de norm op 48dB gehandhaafd blijft. Uit het rapport blijkt dat deze waarde alleen kan worden bereikt met aanvullende maatregelen zoals geluidswerende schermen en verdiepte aanleg van de weg. Dit betekent echter wel een forse aantasting van het leefklimaat en de belevingswaarde. Om dit te bereiken moeten bovendien veel bomen (minimaal 3000) worden gekapt.

Uit het rapport blijkt dat niet wordt voldaan aan de toezeggingen en de harde randvoorwaarde 6.6. (2011) waarin wordt gesteld dat het moet leiden tot een verbetering. Er kan immers op verschillende punten niet voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde.

Het is juist dat er op een deel van de nieuwe Westelijke Ontsluiting sprake is van "aanleg nieuwe weg" zoals de Wet geluidhinder dat beschrijft. Met het treffen van een aantal maatregelen / ingrepen wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan ter hoogte van de Beroemde Vrouwenbuurt. De betreffende randvoorwaarde luidt als volgt:" De oplossing moet leiden tot het behoud, c.q. een verbetering van het milieu (lucht, geluid, fijnstof e.d.) in de aanpalende buurten. Eventuele ecologische schade wordt gecompenseerd, bij voorkeur in het gebied zelf en zo dit niet lukt, dan binnen Amersfoort".

Onder punt II van de reactie van de SGLA zijn wij ingegaan op de randvoorwaarden en de afwijking van randvoorwaarde 6.6 voor wat betreft het punt van de compensatie.

In het rapport worden de onderdelen van de weg verschillend beoordeeld. Enerzijds wordt aangegeven "De westelijke ontsluiting wordt gevormd door de doorgaande verkeersstroom van de

Daam Fokkemalaan (vanaf de Stichtse Rotonde), overgaand in de nieuwe ontsluitingsweg en vervolgens de Barchman Wuytierslaan tot aan de Amsterdamse weg. Dit wordt, aangezien het een doorgaande verkeersstroom betreft, gezien als één weg in de zin van de Wet geluidhinder.” Terwijl anderzijds de verschillende onderdelen worden berekend als Reconstructie en als Nieuwe Aanleg. De SGLA is van mening dat er sprake is van een geheel nieuwe aanleg en dit als zodanig (cumulatief) moet worden beoordeeld, rekening houdend met de maximale grenswaarde van 48dB.

De Wet geluidhinder geeft randvoorwaarden voor wat een “nieuwe weg” is en wat onder “reconstructie” moet worden verstaan. In het onderzoek is deze beredenering gevolgd.

Uit de berekeningsresultaten volgens bijlage 5 blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op meer locaties wordt overschreden. Ook is gebleken dat alleen stil asfalt onvoldoende is en dat forse extra maatregelen nodig zijn die impact hebben op de leefomgeving. Dit is onaanvaardbaar en strijdig met de randvoorwaarden. Ook bij het asielzoekerscentrum wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Hiervoor worden blijkbaar geen aanvullende maatregelen genomen.

Onder punt II van de reactie van de SGLA zijn wij ingegaan op de randvoorwaarden. Wij verwijzen hiernaar. Naast het aanleggen van geluidreducerend wegdek kunnen hier niet op een doelmatige wijze extra maatregelen worden getroffen.

Bij de BW-laan blijkt de voorkeurswaarde van 48 dB op meer plaatsen te worden overschreden. Onderzocht is of met toepassing van Gelders Mengsel op het wegvak tussen de Daam Fokkemalaan en de Westelijke ontsluiting, de toenames kunnen worden weggenomen. Gebleken is echter dat hiermee niet alle overschrijdingen kunnen worden ondervangen. De gemeente Amersfoort heeft aangegeven dat toepassen van afscherpende maatregelen bij de overschrijdingslocaties stedenbouwkundig niet aanvaardbaar zijn. Voor de locaties waar de toenames niet zijn ondervangen zullen hogere waarden vastgesteld moeten worden. Dit is onaanvaardbaar en strijdig met de randvoorwaarden. Ook wordt niet onderbouwd waarom geluidschermen ter plaatse van de BW-laan noord stedenbouwkundig ongewenst zijn en ter plaatse van de Beroemde Vrouwenbuurt wel acceptabel zijn.

Het is juist dat op de BW-laan (tussen Amsterdamseweg en de Spoorwegovergang) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Dit is in de huidige situatie ook al het geval. Door deze weg iets te verschuiven en de weg te voorzien van SMA NL8 G+ neemt de geluidbelasting in de toekomstige situatie niet of nauwelijks toe. Dat er dan toch zogeheten Hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld heeft te maken met de juridische toename ten opzichte van de eerder vastgestelde hogere grenswaarden.

Geluidschermen aan de BW-laan noord zouden direct aan de weg geplaatst moeten worden. Dit is ongewenst vanuit stedenbouwkundige overwegingen (oriëntatie van de percelen, verstoort de karakteristieke samenhang in het beeld tussen villabebouwing, het groen en de weg) en vanuit sociale veiligheid. Deze argumenten spelen niet/minder bij de Beroemde Vrouwenbuurt

Voor onderdelen van de Westelijke Ontsluiting die volgens het rapport onder de reconstructie vallen blijken de voorkeurswaarden ook niet haalbaar, en ondanks geluidswerende maatregelen, dienen toch hogere grenswaarden te worden vastgesteld. Dit is onaanvaardbaar omdat dit strijdig is met de randvoorwaarden.

Wij verwijzen naar hetgeen hierboven is gezegd over het vaststellen van de hogere waarden.

Er is sprake van cumulatieve geluidsbelasting. Er is wederom sprake van een voorstel tot het vaststellen van hogere geluidswaarden. Het blijkt dat de Westelijke Ontsluiting in feite niet uitvoerbaar is zonder het vaststellen van hogere grenswaarden voor geluid en het nemen van forse

onwenselijke nevenmaatregelen o.a. door middel van hoge geluidsschermen. De SGLA is van mening dat, met in achtneming van de randvoorwaarden, niet voor deze variant kan worden gekozen. Verzocht wordt om alsnog de bewonersvariant uit te werken.

Op 17 december 2013 heeft de raad expliciet besloten dat andere varianten niet langer aan de orde zijn. Dat betekent dat alle andere varianten dan 7B niet nader onderzocht en / of uitgewerkt hoeven te worden.

Ten slotte lijkt ook geen rekening te zijn gehouden met cumulatie van geluid van de spoorweg, het gezoneerde rangeerterrein en de twee wegen bij de huidige BW laan ten zuiden van het spoor.

In paragraaf 7.4 van het akoestisch onderzoek is het een en ander aangegeven rondom de cumulatieve geluidsbelasting. Hiermee is inzichtelijk gemaakt wat het cumulatieve effect is van alle geluidbronnen in de omgeving. Dit zijn de navolgende geluidbronnen: Wegverkeer, Spoorwegverkeer en het Emplacement.

c. Luchtkwaliteit

Vraagtekens worden gezet bij de volledigheid en betrouwbaarheid van het rapport van Royal HaskoningDHV Nederland BV, nu bij de introductie wordt aangegeven dat door de GGD regio Utrecht een gezondheidsonderzoek is uitgevoerd, terwijl dit rapport niet aanwezig is.

Gevraagd wordt aan te geven waarom de Westelijke ontsluiting niet is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). En wat zijn de consequenties als dit wel het geval was.

Gevraagd wordt of rekening is gehouden met het begrip Gevoelige Zones conform het Besluit Gevoelige Bestemmingen 15 januari 2009. Het betreft dan in het bijzonder scholen, kinderdagverblijven, en verzorging, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies. Daarbij maakt het niet uit of de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten opgenomen is. Van doorslaggevend belang is de (voorziene) functie van het gebouw en het bijbehorende terrein. Langs het tracé is sprake van verschillende van deze genoemde functies.

Het Gezondheidsrapport GGD Regio Utrecht wordt bijgevoegd bij de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Het melden van een project is nodig als je het NSL wilt gebruiken voor onderbouwing bij de toets luchtkwaliteit van dat project. De Wet milieubeheer (art. 5.16 lid 1) kent ook andere onderbouwingsgronden om aan te tonen dat een project toelaatbaar is.

Art. 5.16, lid 1 Wet milieubeheer

- a) er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde*
- b) een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit*
- c) een project draagt slechts in 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging*
- d) een project is opgenomen in, of past binnen, het NSL of een regionaal programma van maatregelen.*

Het uitgevoerde luchtonderzoek laat zien dat op grond van a) opname van het project in het NSL niet nodig is.

In het uitgevoerde luchtonderzoek is rekening gehouden met de van toepassing zijnde wet- en regelgeving op luchtkwaliteit gebied. Omdat er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde is toetsing aan het Besluit gevoelige bestemmingen niet aan de orde.

d. Strategische Milieubeoordeling

De SGLA is verheugd dat in dit rapport meerdere varianten zijn meegenomen. De SGLA blijft van mening dat voor variant 2 moet worden gekozen. De SGLA behoudt zich het recht voor om n.a.v. ter visie leggen van het bestemmingsplan nog nader te reageren op alle onderliggende en ontbrekende rapporten.

V. Bomen Effect Rapportage(BER)

De SGLA heeft de volgende vragen over de BER.

1. Hoeveel bomen zijn er in de betreffende deelgebieden die niet aan de opname eisen voldoen en toch mogelijk voor kap in aanmerking komen?
2. Zijn die bomen dan in kaart gebracht in het Rapport Effecten Natuurwaarden?
3. Welke compensatie vindt er plaats en in hoeverre is deze daadwerkelijk compenserend? Zijn de van een vergelijkbare waarde, wat is de bomengrootte? Hoe is compensatie geborgd?

Verder ontbreekt volgens de SGLA een bomenbalans. Hoeveel bomen worden er per gebied gekapt en hoeveel komen er per gebied terug. Een totaal overzicht ontbreekt. In het Rapport Effectstudie Natuurwaarden worden alleen aannames gedaan en wordt ook geen volledige bomenbalans gegeven.

4. Verzocht wordt om een volledige bomen/groenbalans, waarbij wordt aangegeven per deelgebied hoeveel bomen worden gekapt, waar in dat deelgebied of elders in het totale plangebied bomen terugkomen. Daarbij specificeren of het bomen betreft onder de Boswet, APV of andere maatregelen ter compensatie conform de randvoorwaarde 6.6 bij het coalitieakkoord 2013.

In de BER worden veel aanbevelingen gedaan. In het algemene advies wordt aangeraden om een boom beschermingsplan te maken op basis van de nog uit te voeren Bomen Effect Analyse (BEA).

5. Is de gemeente van plan een boom beschermingsplan te maken op basis van de nog uit te voeren Bomen Effect Analyse (BEA)? Wanneer is de BEA klaar en hoe zal uitvoering van de genoemde maatregelen worden geborgd?

Voor een antwoord op bovenstaande vragen verwijzen wij naar paragraaf 2.1.3 van deze vooroverlegnota.

6. De SGLA wil graag weten of de aanbevelingen uit de BER worden uitgevoerd en hoe het tracé daarop wordt aangepast. In onderstaande tabel zijn de adviezen op een rijtje gezet. Per advies wordt gevraagd om een reactie van de gemeente.

	Advies BER		Reactie Gemeente
1	Nader onderzoek uitwerking bijzondere boomgroep fietsoversteek Midland Parc (BW-laan Noord)		Zie paragraaf 2.1.3
2	Versterken verschillende bostyperingen (BW-laan Noord)		Zie paragraaf 2.1.3
3	Uitwerken groeiplaatsinrichting nieuwe aanplant tussenberm (BW-laan Noord)		Zie paragraaf 2.1.3
4	Onderzoeken mogelijkheden aanplant bomen in talud nieuwe weg (Aletta Jacobslaan, OLV ter Eem en Dierenpark Amersfoort)		Zie paragraaf 2.1.3

5	Uitwerken herstel eikenwal (Aletta Jacobslaan),		Zie paragraaf 2.1.3
6	Onderzoeken alternatief tracé tijdelijk fietspad t.b.v. eikenwal (Belgenmonument),		Zie paragraaf 2.1.3
7	Onderzoeken mogelijkheden voor steiler talud fietspad grenzend aan Stichtse Rotonde (Belgenmonument)		Zie paragraaf 2.1.3
8	Aanpassen tracé bospad op basis van gezonde bomen (Belgenmonument)		Zie paragraaf 2.1.3
9	Inpassen Kabouterboom (nieuwe parkeerplaats Kabouterhut)		Zie paragraaf 2.1.3
10	Inpassen bijzondere beukengroep toegangsweg (Parkeerplaats Birkhoven)		Zie paragraaf 2.1.3
11	Aanpassen toegangsweg vanaf Prins Frederiklaan t.b.v. boomgroep (OLV ter Eem)		Zie paragraaf 2.1.3
12	Onderzoek verwijderen bestaande verharding bij oude bomen (Daam Fokkemalaan)		Zie paragraaf 2.1.3
13	Ploffen oude parkeerplaats (Parkeerplaats Birkhoven),		Zie paragraaf 2.1.3
	Nadere bestudering hoogteverschillen bij de tunnelingang en het verhoogde fietspad in relatie tot bomen (Dierenpark Amersfoort)		Zie paragraaf 2.1.3
15	Zeer veel moeite is getroost om het fietspad langs de BW laan noord boom sparend te projecteren in het bos. Om de hoge groene ambitie waar te kunnen maken is een nadere technische uitwerking van het fietspad noodzakelijk. De bodem in Birkhoven is namelijk zeer schraal. De boomwortels leven in de oppervlakkige humeuze laag van 20 cm. De wortels van één den beslaan hier al gauw 30 m2. Het fietspad moet daarom op een boomvriendelijke manier op de wortels worden aangelegd. Het storten van een standaard puinlaag is naar alle waarschijnlijkheid funest voor de bomen.		Zie paragraaf 2.1.3

7. Wat is de reden dat op verschillende kaarten de bomen niet genummerd zijn?

Dit betreft bomen buiten de invloedsfeer van de weg.

8. De SGLA verzoekt om aan te geven wat de gevolgen zijn voor de te kappen bomen als de meest milieuvriendelijke variant (variant 2, bewonersvariant) alsnog wordt uitgewerkt.

Op 17 december 2013 heeft de raad expliciet besloten dat andere varianten niet langer aan de orde zijn. Dat betekent dat alle andere varianten dan 7B niet nader onderzocht en / of uitgewerkt hoeven te worden.

VI Maatregelen Natuurverrijking, Ecologie en Bovenwettelijke Maatregelen

De SGLA geeft aan dat de tekst uit het voorwoord “Deze maatregelen zijn tot stand gekomen in samenwerking en overleg met de projectgroep en een Participatiegroep, bestaande uit omwonenden en belangenverenigingen” bezijden de waarheid is. De Participatiegroep heeft in het geheel geen kennis kunnen nemen van deze op een later tijdstip ingebrachte “maatregelen”, want deze groep heeft na 27 augustus 2012 niet meer kunnen overleggen c.q. vergaderen.

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.1.

De SGLA stelt vast dat de voorgestelde maatregelen niet voldoen aan de gestelde randvoorwaarde. In randvoorwaarde 6.6 is vastgesteld: *“Alle ecologische schade en aantasting (hoe klein ook) wordt gecompenseerd, bij voorkeur in het gebied zelf en zo dit niet lukt, dan binnen Amersfoort, door bijv. natuurverrijking. De natuur in het gebied zal daarnaast worden versterkt en verrijkt, met een goede ecologische inpassing, verbetering van de ecologische verbindingen en het verminderen van ecologische barrières tussen Birkhoven en Bokkeduinen”*

De schade die veroorzaakt wordt door de aanleg van de Westelijke Ontsluiting wordt niet volledig gecompenseerd in het gebied zelf of binnen Amersfoort. Een deel van de voorgestelde compensatie vindt plaats op het grondgebied van Soest. Hiermee wordt bewust de door de Gemeenteraad vastgestelde randvoorwaarde genegeerd. De spelregels worden weer tijdens het spel veranderd. Ook wordt hiermee geen recht gedaan aan de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan het opnemen van deze voorwaarde, namelijk het verzachten van de pijn voor de inwoners van Amersfoort.

De SGLA constateert dat de voorgestelde maatregelen een heel andere soort natuurcompensatie zijn dan het soort natuur dat wordt vernietigd. Een groot aantal van de maatregelen, met name buiten het grondgebied van Amersfoort, hebben betrekking op het versterken van soorten water en moeras, kruidenrijk hooiland en struweel. Dit voldoet niet aan de compensatie voor het verdwijnen van bosgebied. Ook dit is in strijd met de randvoorwaarde.

1. Waarom is niet vastgehouden aan de randvoorwaarden?

Onder punt II van de reactie van de SGLA zijn wij ingegaan op de randvoorwaarden en in paragraaf 2.1.4 op de boscompensatie en natuurverrijking. Wij verwijzen hier naar.

2. Hoe gaan alle voorstellen procedureel geborgd worden in samenhang met de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan?

Op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld dient vast te staan dat de voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Dit kan in een overeenkomst worden vastgelegd en waar nodig en mogelijk wordt dit in de regels van het bestemmingsplan geborgd.

3. Een aantal maatregelen brengt de noodzaak tot aankoop van grond mee. Dit betekent dat het geld voor Verrijking in feite naar de grondeigenaren gaat, dit betreft in ieder geval de bosstrook tussen Birkhoven en de spoorwegdriehoek voor € 40.000,- en de grond in Soest waarvoor nog geen bedrag is gereserveerd. Beide maatregelen zijn niet te kwalificeren als de verrijking zoals bedoeld in de randvoorwaarde 6.6. De SGLA vindt het onjuist om €40.000,- te betalen voor een verwaarloosd gebied. De SGLA wijst deze maatregelen dan ook af.

Het uitgangspunt voor de natuurverrijking is zoals gezegd onder punt 8 (Reactie Utrechts Landschap) dat de natuur centraal staat. Door een goed ecologisch beheer van het verwaarloosde gebied vindt een verbetering plaats van de natuur en voldoet hiermee op dit punt aan de randvoorwaarde.

4. In het rapport wordt met tabel 3.1 op blz. 22 inzicht gegeven in de totale gevolgen van het te verwijderen groen. Naar aanleiding hiervan is de conclusie van de SGLA dat de totale aantasting van groenvoorzieningen in het gebied 49.478 m² is (50%). Buiten het gebied zou dan 35.000 m² worden gecompenseerd, zodat zelfs wanneer er op het grondgebied van Soest zou worden gecompenseerd er niet wordt voldaan aan de randvoorwaarde dat “alle ecologische schade en aantasting (hoe klein ook) wordt gecompenseerd”. De SGLA constateert dat niet voldaan wordt aan de wettelijke bepalingen voor de compensatie van de Boswet. Er wordt 56.772m² vernietigd en slechts 26.587 m² Boswet gecompenseerd. De compensatie van 35.000 m² buiten het gebied is nog niet geborgd en ook in strijd met de eerder genoemde randvoorwaarde. De stelling dat met het rapport wordt voldaan aan de randvoorwaarden wordt absoluut niet onderschreven door de SGLA.

In totaal wordt binnen het plangebied 98.623 m² aangetast tijdens en ten behoeve van de werkzaamheden. Dit betreft 74.424 m² permanente aantasting (verandering van groen naar rood) en 21.199 m² tijdelijke aantasting (groen wordt na aantasting weer groen). Binnen het plangebied wordt 84.145 groen teruggebracht, onder andere in de vorm van nieuwe bermen, verwijderde verharding e.d. Netto treedt daarmee een permanent verlies op van ongeveer 1,5 hectare groen. Dit groen wordt niet kwantitatief (in m²) gecompenseerd. Wel vindt er een kwaliteitsverbetering plaats, bijvoorbeeld door omzetting van soortenarme sierheestervakken naar soortenrijke heide en/of grasbermen. Daarmee compenseren we voor ecologische schade.

Als gevolg van de werkzaamheden wordt 44.023 boswetbos ter plaatse permanent aangetast, daarnaast wordt er 12.749 m² boswetbos tijdelijk aangetast (na afronding ter plaatse weer herplant). Tezamen betreft dit een aantasting van 56.772 m² aantasting onder de Boswet. In totaal wordt 61.587 boswetbos nieuw aangeplant, waarvan 35.000 m² buiten het plangebied en dus 26.587 m² binnen het plangebied. Dit betekent een positieve balans van 4.815 m² meer boswetbos dan in de huidige situatie. Daarvan wordt weliswaar 35.000 m² buiten het plangebied en net buiten de gemeentegrens gecompenseerd, maar dat maakt voor de bepaling van de Boswet niet uit.

Daarbij moet worden aangetekend dat een groot deel van de nieuwe 'berm met bomen', waaronder de berm BW-laan oost en delen van de bermen rond het Dierenpark, in de toekomstige situatie onder de Boswet zullen vallen, gelet op het aantal bomen dat aangeplant gaat worden en de dichtheid. Het gaat hier immers om bomen in bosverband met aansluitende kronen en een omvang van meer dan 10 are of in rijverband van meer dan 20 bomen buiten de bebouwde kom Boswet. Aangezien vorm en inrichting van deze vakken nog niet helemaal duidelijk is, zijn ze voor de zekerheid niet voor de Boswet meegeteld. We verwachten dat hiermee nog tot ongeveer 0,7 hectare extra boswetbos wordt aangelegd binnen het plangebied, waarmee het totaal aan Boswetcompensatie uitkomt op bijna 7 hectare. Netto betekent dit dat er ongeveer 1,2 hectare meer Boswetbos bijkomt dan in de huidige situatie het geval is.

5. In het rapport Natuurwaarden Westelijke Ontsluiting wordt ingegaan op de “nee, tenzij”-toets. Hierbij wordt de hoofdvraag niet beantwoord: er sprake is van een groot openbaar belang en er geen reële andere mogelijkheden zijn (onder verwijzing naar de kaart behorende bij de "Provinciale ruimtelijke verordening, Provincie Utrecht 2013" en artikel 4.11, derde lid, van de genoemde verordening). De SGLA stelt zich hierbij op het standpunt dat het instrumentarium van plussen en minnen niet voldoet omdat sprake is van aantasting van de EHS. Voor de beantwoording van de hoofdvraag dient onderbouwd te worden wat concreet de nut en noodzaak is (zie ook hieronder bij punt VII) en hierbij ook te onderbouwen waarom variant 2 niet voldoet.

Op 17 december 2013 heeft de raad expliciet besloten dat andere varianten niet langer aan de orde zijn. Dat betekent dat alle andere varianten dan 7B niet nader onderzocht en / of uitgewerkt hoeven te worden.

Voor wat betreft de nut en noodzaak verwijzen wij naar paragraaf 2.1.1.

VII Nut en Noodzaak

In het concept ontwerpbestemmingsplan wordt de Nut en Noodzaak beoordeeld aan de hand van het verkeersmodel 2014. De input van dit model, de vergelijking met de bewonersvariant en een goed vergelijkingsoverzicht ontbreekt. Ook na het ingediende WOB-verzoek is er slechts gedeeltelijk informatie verstrekt. Feiten zijn hierdoor niet controleerbaar. De plannen missen grondslag omdat de uitgangspunten van VERDER zijn achterhaald. Aannames zijn nog steeds gebaseerd op de groeicijfers uit 2005. Als gevolg van de economische crisis is de woningbouw vrijwel volledig tot stilstand gekomen. Ook voert de provincie een zeer restrictief beleid als het gaat om nieuwe kantoorlocaties, met als reden dat in de provincie 1.000.000m² aan kantoorruimte leeg staat. Het project "Isselt Blueport" is geschrapt en het aantal treinen neemt minder toe dan werd aangenomen. Dit zijn voorbeelden van gewijzigde feiten waar rekening mee gehouden zou moeten worden. Ook is duidelijk geworden dat de Gemeente Soest het geld uit het VERDER project voor de aanleg van parallelwegen langs de Birkstraat inzet voor de verbetering van het Stationsgebied Soest Zuid. Naar aanleiding van deze wijziging in de besteding van de VERDER gelden moeten grote vraagtekens worden gezet bij de doelstelling om de doorstroming te verbeteren. Zonder extra voorzieningen aan de Birkstraat en de Amsterdamseweg is investeren in de Westelijke Ontsluiting zinloos.

Nog steeds wordt gesuggereerd dat de spoorwegovergang een belangrijke barrière zou vormen in de doorstroming. De capaciteit van de Westelijke ontsluiting wordt in situaties waarbij geen ingrepen in de infrastructuur aan de orde zijn, met name bepaald door de capaciteit van de gelijkvloerse spoorovergang in combinatie met de verkeerslichten die ter weerszijden staan. Die capaciteit wordt sterk beïnvloed door de hoeveelheid treinverkeer tussen Amersfoort en Utrecht. Op verzoek van de gemeente Amersfoort heeft Prorail met behulp van een data-logger (meetapparaat) het aantal treinpassages en de gemiddelde sluitingstijd per treinpassage gemeten. In de huidige situatie rijden er 14 à 15 treinen per uur in de maatgevende spitsperioden met een gemiddelde sluitingstijd van 16 minuten in het spitsuur. In 2004 werd er vanuit gegaan dat ter plaatse van de spoorwegovergang er sprake zou zijn van 24 treinpassages. De meeste recente informatie die Prorail voor het jaar 2020 bevestigd heeft is:

- 4 IC-treinen per uur in de spits (in twee richtingen, totaal 8 treinpassages);
 - 4 Sprinters per uur in de spits (in twee richtingen, totaal 8 treinpassages);
 - Goederenvervoer zal incidenteel plaats vinden (goederen vervoer zal buiten spits tijden plaats vinden). Dit betekent dat in de spits tijden rekening gehouden wordt met 16 treinpassages per uur.
- Er is dus geen sprake van een wezenlijke verandering van de sluitingstijden en derhalve geen reden om op basis van de sluitingstijden de spoorwegovergang te onder tunnelen.

Resteert de aansluitingen op Stichtse Rotonde en Amsterdamseweg. Deze aansluitingen zijn de afgelopen jaren al verbeterd door een betere afstemming van de verkeerslichten. De overige problemen met betrekking tot de doorstroming zijn op te lossen door de in variant 2 [de bewonersvariant] voorgestelde wijzigingen.

De nut en noodzaak voor het aanleggen van een Westelijke Ontsluiting voor een kostprijs van 67,1 miljoen euro is daarom niet noodzakelijk.

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.1, waar wordt ingegaan op de nut en noodzaak.

VIII Verkeersmodellen

In het concept ontwerpbestemmingsplan ontbreekt een goede verkeerskundige onderbouwing door middel van het verkeersmodel 2014. Wij verzoeken u daarom alsnog toe te voegen:

1. Een volledige varianten vergelijking van de varianten 0, 2 ook wel de 0+ (de bewonersvariant), 7, 7a en 7b, op basis van een uitwerking van het verkeersmodel 2014 én een vergelijking met het model 2011 zodanig dat een vergelijking van de cijfers mogelijk is, (conform de rapportage die is opgenomen bij raadsbesluit van 9 juli 2013)
2. De input die voor het verkeersmodel 2014 is gebruikt;
3. Een vergelijking van de input m.b.t. het verkeersmodel 2011 en het verkeersmodel 2014.

Wij blijven herhalen dat de raad op 17 december 2013 expliciet heeft besloten dat andere varianten niet langer aan de orde zijn. Dat betekent dat alle andere varianten dan 7B niet nader onderzocht en/of uitgewerkt hoeven te worden.

IV Planbeschrijving

Vooropgesteld wordt dat de SGLA niet instemt met de uitwerking van het tracé, zoals opgenomen in de planbeschrijving. Op diverse punten wordt ingegaan met het verzoek tot enkele aanpassingen.

1. In hoeverre voldoet variant 7B aan het uitgangspunt dat slechts inbreuk mag worden gemaakt op cultuurhistorische waarden wanneer geen alternatieven voorhanden zijn ("nee, tenzij")?

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.5. en punt II van de reactie van de SGLA , waar wij zijn ingegaan op de randvoorwaarden.

2. De beschrijving van Birkhoven-Bokkeduinen als een parkachtig bos met grote recreatieve voorzieningen, zorginstellingen en beperkt wonen doet geen recht aan de feitelijke situatie. De SGLA verzoekt de volgende tekst op te nemen: *"In het noordelijk deel van het plangebied bevinden zich het bosgebied Birkhoven deel uitmakend van de Ecologische Hoofd Structuur en Bokkeduinen met recreatieve voorzieningen, zorginstellingen en beperkt wonen".*

Het tekstvoorstel nemen wij over.

Onder het kopje Meerwaarde Ontwerp wordt aangegeven: *"Er is nadrukkelijk samen met instanties en bewoners uit de directe omgeving gezocht naar inpassingmaatregelen die de inpassing en het woon- en leefklimaat verbeteren."* De SGLA herkent zich niet hierin.

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.1.

3. Ook op andere onderdelen onder dit kopje Meerwaarde Ontwerp worden uitspraken gedaan waarmee voorbij wordt gegaan aan de enorme aantasting van woon- en leefklimaat die het tracé veroorzaakt. Het bejubelen van de inrichting vindt de SGLA niet passend.

Bij het onderdeel "Meerwaarde ontwerp" staat: "Behalve dat de ingreep van de aanleg negatieve gevolgen heeft voor de huidige aanwezige kwaliteit is er ook meerwaarde te verwachten als gevolg van de aanleg van de westelijke ontsluiting". Vervolgens wordt een aantal inpassingsmaatregelen genoemd die het woon- en leefklimaat verbeteren. Bijvoorbeeld de herinrichting van de Daam Fockemalaan tot woonstraat, de aansluiting van de Beroemde Vrouwenbuurt bij woonwijk De Berg en het verbeteren van de routes voor langzaam verkeer.

4. De beschrijving van het tracé roept de nodige vragen op in relatie met de besluitvorming van de Gemeenteraad. In paragraaf 4.2.7 wordt wel ingegaan op enkele aanpassingen, maar zonder dat duidelijk gemaakt wordt hoe dat past in de besluitvorming van de Gemeenteraad. De SGLA is van mening dat elke aanpassing van variant 7b, als zijnde een nieuwe ontwikkeling, aan de gemeenteraad moet worden voorgelegd, zodat de raad alsnog een

goede afweging kan maken, waarbij dan ook een alternatief moet liggen zodat er ook een daadwerkelijke keuze is.

Wij verwijzen naar punt II van de reactie van de SGLA.

X Economische uitvoerbaarheid

Een bestemmingsplan dient economisch uitvoerbaar te zijn. De gemeente rekent daarbij op een bijdrage van € 60 miljoen uit het project VERDER en een bijdrage van € 7,1 miljoen uit het project Beter Benutten. Voor de uitvoering van het project dient de gemeente een bijdrage te leveren van €22 miljoen. Van dit bedrag is volgens de stand van zaken in de begrotingsbijlage VERDER incidenteel € 6,0 miljoen opgenomen in de begroting 2015-2018 en dient in de periode 2019-2020 € 3,0 miljoen gedekt te worden en na 2020 nog €3,3 miljoen. Nu de begroting voor 2015 en de meerjarenramingen niet zijn goedgekeurd ontbreekt dekking voor € 6,0 miljoen en is nog geen dekking voor € 6,2 miljoen vanaf 2019. Een totaal probleem van €12,2 miljoen. In de discussie met de Provincie Utrecht in het kader van inmiddels in werking gegane financieel preventief toezicht staat nu juist die bijdrage ter discussie (geciteerd wordt uit een brief van de provincie van 2 maart 2015).

De SGLA stelt vast dat de “post bijdrage aan VERDER” in de begroting niet structureel is gedekt en dat er daarmee dus een financieringsprobleem is voor het project VERDER. Niet met zekerheid is te stellen dat er aanspraak gemaakt kan worden op de totale bijdrage uit het project VERDER en daarmee vervalt de zekerheid van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

1. Hoe verkrijgt de gemeente alsnog structurele dekking voor het project VERDER en ten laste van welke andere structurele posten wordt dat ingevuld.
2. Naar de SGLA heeft begrepen loopt het project Beter Benutten in 2015 af en is de verlenging van de looptijd nog niet zeker. Op welke manier is de bijdrage uit dit project aan de westelijke ontsluiting geborgd?
3. Volgens het rapport AT Osborne d.d. 11 juni 2013 is er sprake van een risico van €14,5 miljoen met betrekking tot het VERDER budget voor Amersfoort. Indien €60 miljoen uit het VERDER project wordt toegekend aan de Westelijke Ontsluiting, komt volgens AT Osborne het dekkingsprobleem van €14,5 miljoen ten laste van de overige VERDER projecten. Is dit probleem nu opgetreden? Wij verzoeken om duidelijkheid over de dekking van zowel de Westelijke Ontsluiting als over de overige Amersfoortse VERDER projecten.

In de [raadsinformatiebrief 2015-049](#), waarin de raad wordt geïnformeerd over de beantwoording van de motie: Hoe nu verder met de Westelijke ontsluiting? (2015-046M), wordt ingegaan op het VERDER budget voor Amersfoort. Uit genoemde raadsinformatiebrief citeren wij de volgende passage: *“De nog openstaande verplichtingen onderscheiden we in verplichtingen ten aanzien van het totale VERDER pakket (de bijdrage) en verplichtingen ten aanzien van projecten. Ten aanzien van het VERDER-pakket zijn in 2009 door de gemeenteraad van Amersfoort onderstaande verplichtingen aangegaan.*

In het samenwerkingsverband VERDER zijn afspraken gemaakt om gezamenlijk de bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Het rijk investeert € 2,6 miljard in onze regio voor de verbetering van de doorstroming op de rijkswegen. De regio (Provincie Utrecht, BRU1, Regio Amersfoort, gemeenten Utrecht en Amersfoort) investeert hierbij € 500 miljoen voor verbetering van het regionale en lokale wegennet, openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. Amersfoort levert hierin een bijdrage van € 20 miljoen plus een bijdrage van € 2,2 miljoen als onderdeel van de bijdrage van de Regio Amersfoort. In totaal komt dit neer op ca 4,5% van de in totaal € 500 miljoen aan regionale

projecten. Vanuit dit totale budget hebben de VERDER-partners een pakket samengesteld van projecten en maatregelen die alle bijdragen aan een betere bereikbaarheid in de regio. Voor de Westelijke ontsluiting is daaruit € 60 miljoen beschikbaar gemaakt. De bijdrage van de gemeente Amersfoort aan VERDER is gekoppeld aan het gehele pakket van VERDER en niet aan separate projecten.

De bijdrage van Amersfoort aan VERDER is verdeeld over drie pakketten: de basis maatregelen, de no-regret maatregelen en de aanvullende maatregelen.

- In maart 2009 heeft de raad de eerste fase van de pakketstudie, (basis- en no regret) vastgesteld. De bijdrage voor deze eerste fase bedraagt € 5,55 miljoen, is gedekt via de RSV-2 en is in de periode 2011 en 2014 in de begroting opgenomen.
- In het najaar 2009 is het aanvullend pakket vastgesteld. De bijdrage voor deze aanvullende maatregelen bedraagt € 16,65 miljoen. In de tussenbalans 2012 is € 7,5 miljoen gereserveerd tot 2020. In de periode 2017-2020 is € 6 miljoen gepland. Na 2020 het restant van € 3,2 miljoen.

Verplichtingen projecten:

In totaal wordt er voor bijna 117 miljoen aan VERDER projecten in Amersfoort uitgevoerd. In de uitvoering van projecten binnen het Amersfoortse deel van VERDER is inmiddels voor € 28,8 miljoen aan kosten gemaakt cq. afspraken in een bestuursovereenkomst gemaakt. In jaarrekening over 2014, is een nadere specificatie van dit bedrag opgenomen.

4. Valt het project VERDER volgens de Provincie Utrecht onder de structurele uitgaven en daarom ook onder de bezuinigingsopgave en zo ja, voor welk bedrag en met welke consequenties voor de dekking van de Westelijke Ontsluiting.

Nee, het project VERDER valt volgens de provincie Utrecht niet onder de structurele uitgaven.

5. De Gemeenteraad heeft het budget van 67,1 miljoen euro als kader stellend vastgesteld. Dat betekent dat er geen kosten overschrijding mag plaatsvinden. Om te kunnen vaststellen of er sprake is van een kader stellend budget dient het bestemmingsplan hierin inzicht te geven. Er wordt echter geen enkele nadere onderbouwing gegeven in het concept ontwerp bestemmingsplan. Verzocht wordt in het uiteindelijke bestemmingsplan een volledige onderbouwing op te nemen.

De paragraaf "Economische uitvoerbaarheid" van het ontwerpbestemmingsplan bevat de onderbouwing van de verwachting dat – in dit geval – de aanleg van de westelijke ontsluiting ook daadwerkelijk tijdens de bestemmingsplanperiode (10 jaar) kan worden gerealiseerd.

De SGLA heeft met referentie aan de raadsbesluiten van juni en december 2013 het volgende kostenoverzicht kunnen samenstellen en heeft een aantal vragen.

Kosten variant 7:	x 1 miljoen
Infrastructurele werken + voorbereiding:	53,6
Groencompensatie	0,6

Verwervingen, schadeloosstellingen en planschades	17,0
Extra werk kabels en leidingen cf. variant 7b	1,1
Kosten eventuele 2e ontsluiting Bernhard kazerne	2,8
totaal	75,1
dekking VERDER en Beter Benutten	67,1
Tekort	8,0
Aanpassingen schadeloosstellingen december 2013	-5,2
Overige aanpassingen december 2013	-2,8
	0,0

Bron: raadsbesluiten 9 juli 2013, 17 december 2013

Wij herkennen dit overzicht niet. Een actueel kostenoverzicht wordt aan de raad voorgelegd, evenals een second opinion, gemaakt door AT Osborne.

6. Is in het budget een parkeergarage opgenomen voor 450 parkeerplaatsen? In het oorspronkelijke ontwerp was sprake van 50 parkeerplaatsen die moeten verdwijnen, terwijl er nu 450 moeten terugkomen. Deze parkeeroplossing zou minimaal 4 miljoen euro kosten. Is dit bedrag gedekt?

Het ontwerp is aangepast, waardoor meer grond moet worden verworven van het Dierenpark Amersfoort. Voor de extra kosten die hiermee gemoeid zijn bestaat dekking binnen het beschikbare budget.

Op deze extra te verwerven gronden bevinden zich nu parkeerplaatsen van het Dierenpark. In het bestemmingsplan maken wij het mogelijk dat het Dierenpark nieuwe parkeerplaatsen realiseert in een parkeergarage.

7. Is in de tunnel rekening gehouden met veiligheidseisen en welke zijn dat? Is hierbij rekening gehouden met aspecten zoals deze zijn benoemd in de Een Vandaag TV uitzending van 24 februari 2015, te zien via [http://binnenland.eenvandaag.nl/tv-items/57659/brandweer gaat bij flinke brand tunnels niet in](http://binnenland.eenvandaag.nl/tv-items/57659/brandweer_gaat_bij_flinke_brand_tunnels_niet_in)

De onderdoorgang onder het spoor is korter dan 250 meter. Dat betekent dat er geen sprake van een tunnel (tunnels zijn onderdoorgangen langer dan 250 m) en dat de regelgeving ten aanzien van tunnels niet geldt voor de Westelijke ontsluiting. De veiligheidsaspecten zijn uiteraard wel besproken met de Veiligheidsregio Utrecht (VRU). De VRU voorziet geen problemen op dit punt.

8. Om inzicht te hebben in de post verwervingen, schadeloosstellingen en planschades van €11,8 miljoen, dient op zijn minst inzicht verstrekt te worden in de mogelijkheden van verplaatsing van bijvoorbeeld het restaurant De Vlasakkers. Is inmiddels bekend waar de Vlasakkers dan gehuisvest zal worden. Vallen eventuele plankosten voor een wijziging van een nieuwe bestemming ook onder het project en zijn deze nu gedekt?

De kosten voor schadeloosstelling van restaurant De Vlasakkers zijn ook bedoeld voor eventuele plankosten. Nog niet bekend is waar de Vlasakkers gehuisvest zal worden.

9. In het contract met de Staat der Nederlanden (defensie) zijn bepalingen opgenomen die extra geld kosten, zoals de kosten van onderhoud van het viaduct (art.3.6), sloop van gebouwen (art 3.7) nieuwe functies en infrastructuur op en om het terrein (art. 3.8-3.16). Zijn deze kosten in het project opgenomen en voor welk bedrag?

Deze kosten zijn deels meegenomen bij de infrastructurele werken en deels bij de schadeloosstelling. De bedragen zijn vertrouwelijk. De kosten van onderhoud van het viaduct maken geen deel uit van het project.

10. Het contract eindigt op pagina 3 zonder dat het kopje procesafspraken is uitgewerkt en zonder ondertekening. Is het contract zoals bijgevoegd bij het Collegebesluit van 4 november 2014 het volledige contract of ontbreken er bladzijden. Zo ja, waarom en wat staat er in het restant van het contract. Zijn er bij het contract sideletters? Zijn er ontbindende voorwaarden? Zijn er extra kosten aan verbonden als het contract niet doorgaat.

Het volledige contract heeft 6 pagina's. Abusievelijk is in het bij het collegebesluit van 4 november gepubliceerde document een deel van de overeenkomst weggevallen. Het betreft het deel met de onderdelen procesafspraken (5), planning (6), kosten (7), verkoop grond (8), communicatie (9), wijzigingen en aanvullingen (10) en duur van de overeenkomst (11). Er zijn geen sideletters of ontbindende voorwaarden. De omissie op de gemeentelijke website wordt hersteld.

11. In het bestemmingsplan is ook de bestemming Sport opgenomen voor een aan te leggen sportveld. Komen de kosten hiervoor in het projectplan en heeft hiervoor al besluitvorming plaatsgevonden?

De kosten hiervoor komen niet voor rekening van het project Westelijke ontsluiting. De raad beslist bij de vaststelling van het bestemmingsplan over de planologische medewerking aan het realiseren van het sportveld. Op dit moment is een raadsvoorstel voor een aantal incidentele investeringen in de sport in voorbereiding. De uitbreiding van het complex AMHC met een zesde veld is daarin opgenomen.

12. Verzocht wordt om in het uiteindelijke bestemmingsplan een volledige en duidelijke onderbouwing te geven van alle kosten. Vooralsnog komt de SGLA tot de conclusie dat de zekerheid over de economische uitvoerbaarheid ontbreekt.

Zoals gezegd onder punt 5 bevat de paragraaf "Economische uitvoerbaarheid" van het ontwerpbestemmingsplan de onderbouwing van de verwachting dat de aanleg van de westelijke ontsluiting ook daadwerkelijk tijdens de bestemmingsplanperiode (10 jaar) kan worden gerealiseerd.

II Regels

De SGLA heeft grote bezwaren tegen afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden die qua "zwaarte" en "reikwijdte" directe gevolgen kunnen hebben voor andere belanghebbenden dan de aanvrager van de afwijking.

De afwijkingsmogelijkheden die in het bestemmingsplan zijn opgenomen hebben in het algemeen het doel enige flexibiliteit te bieden. Bijvoorbeeld voor het bouwen van hogere erfafscheidingen, bouwen buiten het bouwvlak van bergingen en fietsenstallingen en afwijkende maatvoering van andere bouwwerken. Aan deze afwijkingen zijn voorwaarden verbonden om de belangen van eigenaren/gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden te beschermen en te voorkomen dat

het straat- en bebouwingsbeeld onevenredig worden geschaad. Als voldaan wordt aan de voorwaarden kan het college van burgemeester en wethouders meewerken aan de gevraagde afwijking, zonder dat de aanvrager aangewezen is op een langere en duurdere planologische procedure.

In het conceptontwerpbestemmingsplan zijn ook wat meer specifieke afwijkingsbevoegdheden opgenomen. Op verzoek van de eigenaar van het klooster OLV Ter Eem is binnen de bestemming "Gemengd" een afwijkingsbevoegdheid van het college opgenomen om mee te kunnen werken aan een woonfunctie binnen de bestaande bebouwing. Hierbij mogen er geen belemmeringen zijn uit oogpunt van milieu of monumentenzorg.

Binnen de bestemming "Maatschappelijk" is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het kunnen realiseren van een parkeerterrein voor Dierenpark Amersfoort, mits dit terrein nodig is ter compensatie van parkeerplaatsen en vaststaat dat het parkeren niet kan worden opgelost op het terrein van het Dierenpark. Voor wat betreft de verkeersafwikkeling worden er geen problemen voorzien. Het verkeer komt op dezelfde plek uit.

In het conceptontwerpbestemmingsplan is overigens geen wijzigingsbevoegdheid opgenomen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om parkeren ten behoeve van Dierenpark Amersfoort mogelijk te maken op het terrein van de Mgr. Blomstichting.

Voor het overige zijn de afwijkingsmogelijkheden nodig om de gewenste flexibiliteit te bieden. In het kader van de procedure van dit bestemmingsplan is het mogelijk zienswijzen in te dienen en vervolgens beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als met gebruikmaking van de afwijkingsbevoegdheden of wijzigingsbevoegdheid te zijner tijd omgevingsvergunningen worden verleend, kunnen belanghebbenden daartegen bezwaar maken en beroep instellen.

Ten aanzien van de bestemmingen worden de volgende opmerkingen gemaakt en wordt verzocht om aanpassing. Te allen tijde behoudt de SGLA zich het recht voor om n.a.v. ter visieleggen van het bestemmingsplan nog nader te reageren op de regels.

In het kader van de procedure van dit bestemmingsplan is het voor een ieder mogelijk zienswijzen in te dienen bij de raad. Belanghebbenden kunnen vervolgens beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1. **Cultuur en Ontspanning.** Deze bestemming is ten gunste van de Dierenpark Amersfoort opgenomen. Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van cultuur en ontspanning - gebouwde parkeervoorziening" is het bouwen van een parkeergarage mogelijk gemaakt en ter plaatse van de aanduiding specifieke vorm van cultuur en ontspanning - parkeerterrein " is een parkeerterrein toegestaan. De aanduiding (g), groen is bedoeld om de ter plaatse aanwezige bomen en struiken te beschermen. Voor verschillende werkzaamheden is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen met als gevolg dat er wel heel erg ruim wordt omgegaan met de bestemming als zodanig, en dat d.m.v. genoemd stelsel de invloed van de gemeenteraad op dit onderdeel tot nul wordt gereduceerd. De SGLA is van mening dat een bestemmingsplan rechtszekerheid moet bieden en er duidelijkheid moet worden verstrekt over het terrein waar de Dierentuin in het kader van het bestemmingsplan en niet in het kader van een later af te geven omgevingsvergunning parkeermogelijkheden kan creëren .

De werkzaamheden genoemd in artikel 4.5 (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden) ter plaatse van de aanduiding (groen) zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan "Birkhoven-Bokkeduinen". De raad heeft dit bestemmingsplan destijds vastgesteld en de raad neemt in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan voor de westelijke ontsluiting ook een besluit over dit stelsel van omgevingsvergunningsmogelijkheden.

Als voorwaarde voor het verlenen van de betreffende omgevingsvergunning is opgenomen dat de

vergunning slechts toelaatbaar is, als de natuurlijke of landschappelijke waarden van de betreffende groenvoorziening niet in onevenredige mate worden aangetast.

2. **Gemengd.** Deze bestemming is ten gunste van OLV ter Eem opgenomen. Ter plaatse van de aanduiding "wonen" is herbouw voorzien van de portierswoning. Deze woning mag herbouwd worden binnen het aanduidingsvlak, met een bebouwingspercentage van 5%. De SGLA is van mening dat deze bestemming geen recht doet aan de status van Rijksmonument. Ook de opvangmogelijkheden zijn verruimd ten opzichte van de huidige regeling waarin opvang is beperkt tot kinderopvang.

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.3., waarin wordt ingegaan op de cultuurhistorische waarden. Met de bebouwingsregels is aangesloten bij de in het plangebied reeds aanwezige woning, die gesloopt moet worden in verband met de aanleg van de westelijke ontsluiting. Deze woning mag worden "terug gebouwd". Vanwege de aanwezige cultuurhistorische waarden verlenen burgemeester en wethouders uitsluitend vergunning als het belang van cultuurhistorie hierdoor niet nadelig wordt beïnvloed. Voordat burgemeester en wethouders beslissen over een vergunning vragen zij schriftelijk advies aan de gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Kwaliteit (voorheen Monumentencommissie).

Bij de verruiming van de opvangmogelijkheden is aansluiting gezocht bij de huidige vergunde functiemogelijkheden binnen de bestaande bebouwing van het klooster.

3. **Groen.** Verzocht wordt onderscheid te maken in de bestemming **Ecologie** (zie ook bestemmingsplan Birkhoven Bokkeduinen), **Groen** en **Specifieke bestemming omgeven door groen** zoals voor het realiseren van een tunnel de aanduiding (tu), voor het mogelijk maken van parkeervoorzieningen (Daam Fockemalaan), de aanduiding (sv-par) en de aanduiding (gs) voor het plaatsen van geluidschermen met een hoogte van maximaal 3 meter. Al deze zaken laten vallen onder één bestemming te weten "Groen", vindt de SGLA misleidend. Bovendien lijkt dit de opmaat voor parkeren bij het Leerhotel binnen de bestemming Groen. Het verdient de voorkeur om te kiezen voor Verkeer Verblijf zoals dat ook in het bestemmingsplan Berg is gedaan.

De dubbelbestemming "Waarde – Ecologie" is opgenomen ter bescherming van de ecologische waarden in het gebied. De gronden met deze dubbelbestemming zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van landschaps- en natuurwaarden zodanig dat voor flora en fauna verbindingen kunnen ontstaan tussen natuur- of natuurontwikkelingsgebieden. Het bouwen mag uitsluitend geschieden nadat zo nodig advies is ingewonnen van een door het bevoegd gezag aan te wijzen ter zake deskundige en mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de belangen van de ecologische verbindingszone. Binnen de bestemming "Groen" is met aanduidingen geregeld waar de tunnelbak, parkeerplaatsen en geluidschermen kunnen worden aangelegd. In de regels staat duidelijk omschreven dat een tunnel, geluidschermen en parkeervoorzieningen zijn toegestaan. Het ontwerpbestemmingsplan is bij de terinzagelegging digitaal raadpleegbaar. De betreffende aanduidingen zijn dan ook makkelijker te vinden dan nu misschien op de analoge verbeelding het geval is.

4. **Maatschappelijk.** De kwalificatie maatschappelijk voor de Bernhard Kazerne is niet correct. Volgens de SGLA valt de Kazerne onder de functie "bedrijven". De bestemming maatschappelijk is onterecht voor de zogenaamde 'maisakker', een terrein van het klooster van de Mgr. Blomstichting. Dit terrein is in beeld als terugvaloptie voor het realiseren van een parkeeroplossing voor Dierenpark Amersfoort. Door middel van een afwijkingsbevoegdheid is het college van burgemeester en wethouders bevoegd

medewerking te verlenen aan het realiseren van een parkeerterrein. De bestemming maatschappelijk voor een parkeerterrein slaat nergens op en daarom is de SGLA van mening dat een bestemmingsplan rechtszekerheid moet bieden en er duidelijkheid moet worden verstrekt over het terrein waar de Dierentuin in het kader van het bestemmingsplan en niet in het kader van een later af te geven omgevingsvergunning parkeermogelijkheden kan creëren.

De bestemming “Maatschappelijk” voor de Bernhard Kazerne is in overeenstemming met de bestemming volgens het geldende bestemmingsplan Berg-Utrechtseweg.

De zogenaamde ‘maisakker’ heeft volgens het geldende bestemmingsplan Birkhoven-Bokkeduinen de bestemming Maatschappelijke doeleinden met de aanduiding M(r)= levensbeschouwelijke en religieuze voorzieningen. De bestemming Maatschappelijk met de aanduiding (re) volgens het conceptontwerpbestemmingsplan Westelijke ontsluiting sluit aan bij de geldende bestemming. Het verschil in aanduiding is te verklaren vanuit de sinds 2008 gewijzigde IMRO-standaarden.

De ‘maisakker’ mag zowel in het geldende als in het conceptontwerpbestemmingsplan Westelijke ontsluiting gebruikt worden voor religieuze doeleinden en bij een en ander behorende voorzieningen, zoals tuinen en parkeer- en groenvoorzieningen. Het gebruik van het perceel als parkeerterrein voor maatschappelijke doeleinden is op basis van het geldende bestemmingsplan in principe toegestaan. Het gebruik van het terrein als parkeerterrein voor Dierenpark Amersfoort is niet toegestaan op basis van de geldende bestemming.

De reden dat het terrein niet is bestemd voor Cultuur en ontspanning is dat er nog geen duidelijkheid is over de bereidheid van de eigenaar om het terrein te verkopen ten behoeve van het parkeren voor het dierenpark. In het ontwerpbestemmingsplan wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om parkeren voor het dierenpark mogelijk te maken. Door het stellen van voorwaarden aan deze wijzigingsbevoegdheid wordt voldoende duidelijkheid gegeven over het terrein.

De raad beslist bij de vaststelling van het bestemmingsplan over het al dan niet opnemen van de wijzigingsbevoegdheid.

5. **Sport.** Deze bestemming is opgenomen om het realiseren van een sportveld mogelijk te maken. Hier is sprake van impliciete besluitvorming en de SGLA vraagt zich af of de gemeenteraad hiermee akkoord is. Ook is de vraag of de kosten hiervoor in het onderhavige plan zijn opgenomen c.q. gedekt en of dit strookt met de doeleinden van VERDER. Als dit niet geval is, dient deze bestemming te worden aangepast.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan beslist de raad expliciet over de mogelijkheid een sportveld te realiseren. Op dit moment is een raadsvoorstel voor een aantal incidentele investeringen in de sport in voorbereiding. De uitbreiding van het complex AMHC met een zesde veld is daarin opgenomen. De investering zal waarschijnlijk zomer 2016 of uiterlijk 2017 worden gedaan. Voor het overige verwijzen wij naar de reactie onder punt I.11.

6. **Tuin.** Deze bestemming geldt voor een deel van het perceel behorend bij de bestaande woning op het terrein van OLV ter Eem. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend erkers, ingangspartijen en andere bouwwerken worden gebouwd ten dienste van de aangrenzende bestemming. Daarnaast is een verboden gebruik opgenomen voor parkeren. Deze bestemming is ook opgenomen voor gronden die worden toegevoegd aan de aangrenzende tuinen van enkele percelen die grenzen aan het bestemmingsplangebied. De SGLA is van mening dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de status van Rijksmonument. De term “andere bouwwerken” lijkt niet te passen bij de bestemming tuin.

Voor wat betreft de cultuurhistorische aspecten verwijzen wij naar paragraaf 2.1.5 van deze

vooroverlegnota.

De bestemming “Tuin” is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Berg-Utrechtseweg. In de regels is onder meer bepaald dat er in de voortuin geen bergingen mogen worden gebouwd als sprake is van een gemeentelijk – of rijksmonument en/of een beschermd stadsgezicht.

- 7. Waarde - archeologie (dubbelbestemming).** De SGLA begrijpt dat er voor deze bestemming wordt gekozen, maar is verbaasd over het feit dat deze bestemming op plandelen wordt gelegd zonder dat er een rapport over Archeologie beschikbaar is.

De dubbelbestemming Waarde – archeologie is gebaseerd op de archeologische beleidskaart, zoals door de raad is vastgesteld op 28 september 2010. In de archeologische beleidskaart wordt per gebied aangegeven hoe moet worden omgegaan met de archeologie bij het ontwikkelen en uitvoeren van plannen/bodemverstorende objecten.

De nadere archeologische inventarisatie wordt bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.

- 8. Geluidzone - spoor (gebiedsaanduiding).** De SGLA maakt bezwaar tegen de opgenomen waarden van 50dB en verzoekt dit aan te passen aan 48 dB.

De geluidzone – spoor is de aanduiding van het geluidgezoneerde industrieterrein Emplacement. Voor industrieterreinen geldt dat de wettelijke grenswaarde 50 dB(A) bedraagt. Deze grenswaarde mag volgens de Wet geluidhinder niet worden verlaagd.

Overige regels

- 9. Bouwregels (3.2.1.d)** “in afwijking van het bepaalde in sub lid 3.2.1 onder a, geldt voor nutsvoorzieningen met een maximale bruto-inhoud ten hoogste 50 m³ en een maximale bouwhoogte van 3,5 m dat deze tevens buiten het bouwvlak zijn toegestaan.” Het is niet duidelijk in hoeverre dat buiten het bouwvlak is toegestaan. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

Nutsvoorzieningen die voldoen aan de genoemde voorwaarden (bruto-inhoud en bouwhoogte) mogen binnen de bestemming Bedrijf buiten het bouwvlak worden gebouwd. Ook het geldende bestemmingsplan Berg-Utrechtseweg kent de mogelijkheid tot het bouwen van nutsvoorzieningen buiten het bouwvlak.

- 10. Nadere eisen.** “Burgemeester en wethouders kunnen overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1, onder d van de Wet ruimtelijke ordening, nadere eisen stellen met betrekking tot de plaats en afmetingen van gebouwen en andere bouwwerken, voor zover nodig ter voorkoming van een onevenredige aantasting van: a. de stedenbouwkundige, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied; 86 b. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en/of bouwwerken.” Zonder nadere uitleg wat onevenredige aantasting precies betekent, is het óf een dode letter óf bevat het een risico van willekeur. Verzocht wordt om een nadere onderbouwing.

Bij het stellen van nadere eisen vindt een belangenafweging plaats tussen het belang van de genoemde kwaliteiten van het gebied en het belang van de eigenaar/gebruiker bij de plaats en/of de afmeting van een gebouw of ander bouwwerk. Deze belangen moeten in verhouding tot elkaar staan.

- 11. Andere Bouwwerken (4.2.2.)** De bouwhoogte van reclame en lichtmasten is niet aangegeven.

Deze omissie wordt hersteld in het ontwerpbestemmingsplan. Hier wordt bij de bestemming Cultuur en ontspanning aangesloten bij de bouwhoogte, die voor de andere bouwwerken is aangegeven in het geldende bestemmingsplan Birkhoven-Bokkeduinen. De hoogte van erf- en terreinafscheidingen en andere bouwwerken mag niet meer bedragen dan 12 meter. Uitzonderingen gelden voor palen en masten, waaronder begrepen verlichtingselementen, verkeerstekens en beeldende kunstwerken, waarvan de hoogte 18 m mag bedragen.

- 12. Afwijken van de gebruiksregels (4.4.; 5.3; 8.4; 9.3.1; 10.3.b).** De term “onevenredig geschaad” moet nader worden omschreven. Zie onder punt 10.

Wij verwijzen naar onze reactie onder punt 10.

- 13. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werkzaamheden, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (4.5; 6.4)** Een dergelijke bevoegdheid voor het college van Burgemeester en Wethouders gaat veel te ver. Hiermee wordt bijna onbeperkt de gelegenheid gegeven tot aanpassingen van het plan, waartoe de gemeenteraad niet als zodanig heeft besloten. Verzocht wordt dit artikel te schrappen of aan te passen.

Binnen de bestemming Cultuur en ontspanning is – ter bescherming van het groen – geregeld dat de genoemde werken en werkzaamheden slechts gedaan mogen worden als daar een omgevingsvergunning voor is verleend. Van een onbeperkte aanpassing van het plan is geen sprake. Bovendien beslist de raad bij de vaststelling van het bestemmingsplan over het al dan niet opnemen van deze regeling.

Het college is, zoals gebruikelijk, bevoegd tot het verlenen van de omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning is alleen toelaatbaar als de natuurlijke of landschappelijke waarden van de betreffende groenvoorziening niet in onevenredige mate worden aangetast. Hier is sprake van een belangenafweging (zie ook onze reactie onder punt 10).

- 14. Gemengd (5.1).** De SGLA is verbaasd over de toevoeging van 2000 m2 kantoren, zijn dit bestaande kantoren of wordt hier ruimte geboden voor nieuwe kantoren? Hoe moet dit geïnterpreteerd worden? En mocht dit betekenen ruimte voor nieuwe kantoren hoe past dat dan in het huidige provinciale beleid.

Het gaat hier om het in het bestemmingsplan vastleggen van de vergunde situatie (bestaande kantoren).

- 15. Afwijking Groen (6.3.1)** Bezwaar wordt gemaakt tegen de afwijkingsbevoegdheid voor “het bouwen van antenne-installaties tot een hoogte van maximaal 40 m; b. het bouwen van wegbewijzing, licht- en andere masten en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een grotere hoogte;” Een dergelijke afwijkingsbevoegdheid tast de rechtszekerheid die een bestemmingsplan hoort te bieden te fors aan.

De afwijkingsbevoegdheid binnen de bestemming Groen biedt ons enige flexibiliteit bij het plaatsen van de genoemde voorzieningen. Het gebruik maken van deze bevoegdheid is met voldoende waarborgen omkleed.

- 16. Verkeer (11).** In de tabel is o.a. opgenomen: “Overkappingen 10 meter”. Waarvoor zijn die bestemd? Betekent dit een ophoging van 10 meter op de geluidsschermen?

Geluidschermen worden in de regels aangeduid als ‘geluidwerende voorzieningen’. Het toestaan van

overkappingen tot een hoogte van 10 m binnen de bestemming Verkeer ziet dus niet op geluidschermen. Omdat dergelijke overkappingen binnen het plangebied van de westelijke ontsluiting niet worden voorzien, wordt de betreffende tekst geschrapt uit de tabel.

17. Bouwregels (13.2). Voor de fietsbrug is nog niets ingevuld. Waarom niet? **Voor (14.2 en 15.2)** Bouwwerken is het aantal m2 niet ingevuld.

Dit is een omissie. In het ontwerpbestemmingsplan zal dit worden aangepast.

18. Voorwaarden verlening vergunning (14.2.4; 15.2.4) De bevoegdheid voor het College van Burgemeester en Wethouders om te bepalen “wat de gevolgen zijn bij vondsten die worden gedaan bij de uitvoering van de bouwwerkzaamheden” vindt de SGLA te vaag. Verzocht wordt dit nader te omschrijven.

De genoemde artikelen hebben betrekking op de dubbelbestemming Waarde – Archeologie. Na de opsomming van de voorwaarden die aan de omgevingsvergunning kunnen worden verbonden ter voorkomen of beperken van schade aan de archeologische waarden staat er als NB opgenomen : “in dit geval kan in de voorwaarden worden geregeld wat de gevolgen zijn bij vondsten die worden gedaan bij de uitvoering van de bouwwerkzaamheden”.

Deze NB is feitelijk een nadere uitleg aan de opsteller van de voorwaarden en hoort niet thuis in de regels.

19. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden (14.3). Waarom is hier specifiek de toevoeging “tenzij de oppervlakte niet meer bedraagt dan 100 m2: opgenomen”? In artikel 15.3 is hiervoor 500 m2 opgenomen. Graag ontvangt de SGLA een toelichting op dit verschil.

Het verschil in de genoemde oppervlakten heeft te maken met het verschil in waarden. In artikel 14 gaat het over Waarde – archeologie categorie 2 en in artikel 15 over Waarde – archeologie categorie 3. Categorie 2 kent een hogere archeologische verwachting dan categorie 3. Vandaar dat binnen categorie 2 een kleinere oppervlakte geldt voor het zonder vergunning uitvoeren van bepaalde werken of werkzaamheden, dan bij categorie 3 het geval is.

XII Verbeelding

De SGLA maakt bezwaar tegen de uitwerking van de Verbeelding aangezien er sprake is van aanzienlijke afwijkingen van de door de gemeenteraad genomen besluiten. Het tweede bezwaar tegen de uitwerking van de Verbeelding betreft het feit dat de uitwerking van de Westelijke Ontsluiting een ernstige aantasting betekent van het woon- en leefklimaat voor de omwonenden. Hierbij wordt verwezen naar de totale inbreng in het kader van het vooroverleg.

Omdat hier geen nieuwe punten worden genoemd verwijzen wij naar onze reactie op de genoemde inbreng.

XIII Standpunt SGLA

De Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort heeft in haar statuten staan “... de bevordering en bescherming van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat, het behouden en het verbeteren van de natuur -, landschappelijke en cultuurhistorische waarden, de flora en de fauna, de kwaliteit van het milieu waaronder de lucht, het geluid, de bodem en het water en de gezondheid van mensen en een goede ruimtelijke ordening, waaronder begrepen de problematiek rond verkeersafwikkeling en parkeren, alles in de ruimste zin des woords.”

Het onderliggende concept ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan deze doelstellingen. De SGLA blijft van mening dat o.a. de Nut en Noodzaak niet is aangetoond, de “nee, tenzij”-vraag ten onrechte niet is beantwoord, het ontwerp tracé het woon- en leefklimaat te op een onaanvaardbare wijze aantast, en de participatie m.b.t. de Westtangent slecht is geweest.

Alles overwegende kan de SGLA niet anders dan dit concept ontwerpbestemmingsplan af te wijzen. Verzocht wordt, dit nog nader uit te werken bestemmingsplan niet aan de gemeenteraad voor te leggen en de gemeenteraad alsnog in overweging te geven te kiezen voor variant 2 en deze te laten uitwerken met bewonersorganisaties en belanghebbenden.

Het standpunt van de SGLA is duidelijk. De gemeenteraad heeft in 2013 een afweging van varianten gemaakt en heeft gekozen voor variant 7b. Het opstellen van dit bestemmingsplan is een logisch vervolg op deze keuze. De onderzoeksrapporten bij het bestemmingsplan geven inzicht in nut- en noodzaak en laten zien dat de gemeente zorgvuldig is omgegaan met alle genoemde aspecten. De gemeenteraad beslist over het vervolg van de procedure en de vaststelling van het bestemmingsplan.

12. Nederlandse Gasunie(West)

Het plan is getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor de aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 juni 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen verdere invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

13 Amvest (eigenaar OLV ter Eem)

I. Grote inbreuk op monumentale waarden

Variant 7B maakt een grote inbreuk op de monumentale waarden van het kloosterpand en de kloostertuin, inclusief hekwerk en toegangspoort. Naast de op zich zelf staande waarden hebben zij ook grote waarde, in samenhang met de aangrenzende woonwijk en de nabij gelegen rijksmonumenten Belgenmonument en Constantinianum en maken deel uit van het beschermde stadsgezicht Bergkwartier. Een deel van het voorgenomen tracé loopt dwars door de monumentale voortuin van het kloostercomplex. Een aanzienlijk deel van deze monumentale tuin zal verloren gaan en het hekwerk met toegangspoort, zal grotendeels vernietigd worden.

Er wordt in de toelichting voorbij gegaan aan het feit dat ook de kloostertuin met hekwerk een beschermd rijksmonument is. De monumentale waarde van de kloostertuin moet worden meegenomen, ook in de besluitvorming. In ieder geval zal moeten worden gemotiveerd waarom vernietiging van een groot deel van een rijksmonument ondergeschikt zou zijn aan de realisering van de gekozen variant 7B.

Vernietiging van een deel van de voortuin zal gevolgen hebben voor de beleving en de waarde van het kloostercomplex zelf. De ensemblewaarde wordt teniet gedaan. Indien de voortuin aanzienlijk verkleind wordt en er bovendien een drukke weg langs loopt, zal dit grote gevolgen hebben voor het bijzondere karakter en de specifieke aantrekkingskracht van het kloostercomplex voor potentiële huurders en bewoners.

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.5. van deze vooroverlegnota, waar nader wordt ingegaan op de cultuurhistorische waarden. De toelichting van het bestemmingsplan wordt op dit punt aangevuld.

II. Verdiepte aanleg en III. Geluidschermen en geluidwallen

De verdiepte aanleg creëert een grote barrière tussen de woonwijk en het kloostercomplex. Van de openbare tuin wordt nu regelmatig gebruik gemaakt, dit zal door de verdiepte aanleg voor voetgangers aanzienlijk worden beperkt. Ook de bereikbaarheid van het kloostercomplex wordt verslechterd. Dit is ook onwenselijk voor het MBO dat op het complex is gevestigd. Ook een tweede ontsluiting op eigen terrein zal inbreuk maken op de monumentale waarde van de voortuin. De verdiepte aanleg past ook niet bij het uitgangspunt dat in het beschermde stadsgezicht Bergkwartier geen verdiept aangelegde inritten mogen worden aangelegd, vanwege de afbreuk aan het stadsgezicht.

Ter voorkoming van geluidsoverlast worden ter hoogte van het kloostercomplex ook geluidschermen en geluidwallen gerealiseerd. Deze maatregelen, in combinatie met de verdiepte aanleg van de weg, hebben tot gevolg dat het kloostercomplex ook visueel wordt afgesneden van de aanliggende woonwijk. Ook dit aspect doet grote afbreuk aan het beschermde stadsgezicht dat mede zijn waarde ontleent aan de ensemblewaarde van de woonwijk met het kloostercomplex.

De oprijlaan wordt vanaf de Prins Frederiklaan via een nieuw te bouwen viaduct toegankelijk. Hiermee wordt de zichtas vanaf de Prins Frederiklaan op de toren van de kapel hersteld c.q. versterkt. De lagere verkeersintensiteiten op de Daam Fockemalaan en het opheffen van het verkeerslicht komen niet alleen de bereikbaarheid ten goede, maar ook de ruimtelijke verbinding. De zichtlijn is beter. De geluidschermen op het kloosterterrein krijgen een hoogte van 1m. De geluidschermen aan de zijde van de Beroemde Vrouwenbuurt liggen achter bosschages die nu ook het zicht op het kloostercomplex ontnemen. Door de aanleg van een tweede ontsluiting mogelijk te maken, blijft het kloosterterrein goed bereikbaar vanaf de Stichtse Rotonde.

III. Keuze voor variant 7B en inbreuk niet of nauwelijks gemotiveerd

De keuze voor variant 7B, de inbreuk op de monumentale waarden en de daarmee samenhangende waardevermindering is niet, althans onvoldoende, gemotiveerd. Dit komt Amvest vreemd voor, omdat de gevolgen voor de cultuurhistorische waarden in het verleden juist dermate zwaar wogen dat varianten die inbreuk maakten op de rijksmonumenten en het beschermde stadsgezicht mede om die reden van de hand zijn gewezen.

Geconstateerd wordt dat de cultuurhistorische aspecten niet, althans in ieder geval niet voldoende, zijn meegenomen en meegewogen in de aan het conceptontwerpbestemmingsplan ten grondslag liggende documenten zoals de SMB, de MKBA, de Afwegingsnotitie, de Nota van Randvoorwaarden en de toelichting op het bestemmingsplan.

De Strategische Milieubeoordeling (2013) heeft ten grondslag gelegen aan de besluiten van de raad van juli en december 2013. In de Strategische Milieubeoordeling (SMB) is een groot aantal aspecten beschreven en beoordeeld om uiteindelijk een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende varianten voor de Westelijke ontsluiting. Het is daarbij in eerste instantie gegaan om de verkeersaspecten en vervolgens om een groot aantal milieuaspecten, waaronder ook cultuurhistorie. In het kader van de cultuurhistorische waarden zijn de varianten onder meer beoordeeld op historische geografie (verandering cultuurhistorisch bepaalde patronen en waardevolle structuren) en op historische (steden)bouwkunde, waarbij gekeken is naar de aantasting van monumenten. Naar aanleiding van het besluit van de raad tot verschuiving van tracé 7B in westelijke richting ter hoogte van het defensie terrein is de SMB geactualiseerd, waarbij ook voor genoemde nieuwe variant inzicht is gegeven in de milieueffecten. Zoals gezegd hebben ook de cultuurhistorische aspecten deel uit gemaakt van de SMB en zijn meegewogen. De toelichting wordt op dit punt aangevuld.

IV. Natuuraspecten (flora en fauna) zijn onvoldoende onderzocht

Natuuraspecten (flora en fauna) zijn onvoldoende onderzocht. Een deel van het kloostercomplex is in het geheel niet in het onderzoek betrokken. Een groot aantal van de te kappen bomen bevindt zich op het kloostercomplex. Deze bomen vallen onder het regime van de Boswet. Uit de Effectstudie natuurwaarden volgt dat bij de bomen aan de rand van de weg verschillende soorten vleermuizen zijn waargenomen. In de toelichting wordt hier nauwelijks aandacht aan besteed. Ook heeft voor wat betreft de lijst IV soorten geen onderzoek conform de soortenstandaarden plaatsgevonden. Voorts is niet gemotiveerd hoe en op welke gronden een mogelijk vereiste ontheffing van de Flora- en faunawet kan worden verkregen, nu de aanwezige vleermuispopulaties door de kap van de bomen verstoord worden en met de kap de vaste rust- en verblijfplaatsen van de beschermde soorten worden vernietigd.

Amvest meent dat ten onrechte niet het gehele kloostercomplex in de Effectstudie natuurwaarden is opgenomen. Aanvullend onderzoek kan alleen achterwege blijven als het gehele kloostercomplex buiten het plangebied wordt gehouden (heeft de voorkeur van Amvest, zie hieronder).

Voor de realisatie van de Westelijke ontsluiting is de effectstudie natuurwaarden en maatregelen natuurwetgeving gedaan (rapport d.d. 1 december 2014). Hierin staat het onderzoeksgebied als volgt omschreven: "Het onderzoeksgebied betreft het tracé van de gekozen variant tot ongeveer 100 meter aan weerszijden daarvan en is weergegeven in Figuur 2.1. Tijdens het veldwerk is de aandacht specifiek uitgegaan naar het gebied dat direct wordt beïnvloed door de ingreep. Dit betekent dat alle te kappen bomen en te amoveren gebouwen zijn beoordeeld op gebruik door beschermde soorten, evenals andere biotopen die een functie kunnen hebben in het leefgebied van deze soorten. Ook bomen, gebouwen en biotopen tot 100 meter buiten het onderzoeksgebied zijn onderzocht, in verband met de verstoring die kan uitgaan tijdens de aanlegfase en de gebruiksfase". De te kappen bomen op het kloostercomplex vallen binnen het onderzoeksgebied.

V. Nut en noodzaak zijn niet onderzocht dan wel niet aangetoond

Er wordt in het conceptontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende documenten verschillende keren verwezen naar een verkeersonderzoek dat het nut en de noodzaak van de westelijke ontsluiting zou aantonen. Dit rapport ontbreekt echter bij de stukken en is ook niet te traceren. Het verkeersrapport uit 2004 is verouderd. In de media en door het Planbureau voor de leefomgeving is bericht dat door de vergrijzing de verkeersintensiteit op de weg tijdens de spits afneemt. Amvest vraagt zich daarom af of er nog sprake is van nut en noodzaak. Indien daar sprake van is, dan vraagt Amvest zich af of er nog behoefte is aan een vergaande oplossing zoals voorzien in variant 7B. Wellicht kan worden volstaan met een minder ingrijpende en minder kostbare variant. Bovendien wordt opgemerkt dat door een deskundige van DHV aan buurtbewoners is bevestigd dat de aanpak van de Westelijke ontsluiting een verkeersaantrekkende werking zal hebben. Zonder aanvullende maatregelen (zoals bijvoorbeeld voorgesteld in variant 10 plus), zal de toegenomen verkeersstroom aansluitend op het tracé niet verwerkt kunnen worden en zal aldaar stagnatie ontstaan. Ook dit aspect doet af aan de nut en noodzaak van de westelijke ontsluiting en moet nader worden onderzocht en onderbouwd met een actueel verkeersrapport.

We verwijzen naar paragraaf 2.1.1. van deze vooroverlegnota.

VI. De financiële onderbouwing lijkt niet sluitend te zijn

De financiële onderbouwing van de plannen lijkt niet sluitend te zijn. De stukken die hier direct betrekking op hebben, worden met instemming van de gemeenteraad geheim gehouden. Ondanks dit gebrek aan informatie leidt Amvest uit het conceptontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende bijlagen af dat de door VERDER ter beschikking gestelde bijdrage niet voldoende is om variant 7B te realiseren. Bovendien is de gemeente door de provincie Utrecht onder financieel toezicht geplaatst en dient de gemeente zo'n € 12 miljoen te bezuinigen. Amvest heeft begrepen dat dit toezicht mede is gegrond op het feit dat de provincie zich niet kan vinden over de wijze waarop de vereiste eigen bijdrage van € 6 miljoen voor VERDER is gedekt. Er bestaat dan ook geen zekerheid omtrent de bijdrage uit VERDER.

Voor wat betreft de bijdrage van € 15 miljoen uit het platform Beter benutten wordt opgemerkt dat dit project in 2015 afloopt. Er kan niet met zekerheid worden gesteld dat hieruit een bijdrage voor de westelijke ontsluiting wordt verstrekt. Een reden te meer om te kiezen voor een goedkopere en beter inpasbare variant (zoals variant 4C/10 plus)

We verwijzen hier naar de reactie van de SGLA onder punt X3. De beschikking van het platform Beter benutten is binnen. Overigens heeft de provincie voor het resterende bedrag van € 7,1 miljoen de resultaatsverplichting op zich genomen voor het beschikbaar krijgen van de bijdrage uit het programma Beter benutten en Randstadspoor.

VI Kloostercomplex buiten het bestemmingsplan voor de westelijke ontsluiting

Voor het kloostercomplex zou Amvest graag een herziening van het bestemmingsplan zien. De gemeente Amersfoort en Amvest zijn al geruime tijd in gesprek over de herontwikkeling van het terrein. Partijen zijn het met elkaar eens dat er, om dit monumentale complex ook voor de toekomst te behouden en toekomstbestendig te maken, een nieuwe ontwikkeling in het gebouw en een economische drager in de vorm van het ontwikkelen van woningen op het kloostercomplex nodig zijn. Gesprekken met de gemeente hierover liepen eerder vast op het feit dat ook in de monumentale voortuin van het klooster ontwikkelingen waren voorzien. De gewenste invulling wordt op dit moment nog nader onderzocht. Amvest wil meer tijd nemen uit respect voor de toekomstwaarde om de herontwikkeling vorm te geven. De voorkeur wordt daarom gegeven aan de herontwikkeling van het kloostercomplex in een postzegelbestemmingsplan. Verzocht wordt dan ook om de begrenzing van het conceptontwerpbestemmingsplan zodanig aan te passen dat het kloostercomplex, voor zover het geen onderdeel is van het gekozen tracé, geen onderdeel uit maakt van het genoemde bestemmingsplan.

Als het gehele kloostercomplex wel onderdeel blijft van het genoemde bestemmingsplan wordt verzocht voor het kloostercomplex buiten het huidige kloosterpand de functie wonen met een uitwerkingsplicht mogelijk te maken.

De gesprekken over de herontwikkeling van het terrein zijn recent weer opgepakt. In het kader van deze gesprekken is van de zijde van Amvest aangegeven dat het toch goed is om het klooster en het terrein binnen het bestemmingsplan van de Westelijke ontsluiting te houden. Amvest kan zich verenigen met het rechtzetten van omissies uit het verleden en het vergunnen van hetgeen nu is toegestaan.

Amvest hecht er aan, de raad mee te geven dat er op korte termijn gewerkt zal gaan worden aan een ontwikkelingsvisie voor het kloostercomplex en dat het de bedoeling is de uitkomst daarvan specifiek in een afzonderlijk bestemmingsplan aan de raad voor te leggen. Naar verwachting van Amvest is dat binnen de planperiode van het bestemmingsplan van de westelijke ontsluiting.

Door Amvest is gevraagd de toelichting van het bestemmingsplan op dit punt aan te vullen. Ook is gevraagd de afwijkingsbevoegdheid die is opgenomen in artikel 5.3 voor het toestaan van wonen binnen het bestaande hoofdgebouw uit te breiden, zodat deze ook betrekking heeft op andere maatschappelijke voorzieningen en op 2000 m² extra kantoren. De begripsbepaling van maatschappelijke voorzieningen in het conceptontwerpbestemmingsplan (maatschappelijke voorzieningen: educatieve, medische, sociale, culturele, levensbeschouwelijke, religieuze en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening en opvangvoorzieningen) sluit aan bij de functies die binnen de bestemming Gemengd mogelijk zijn. Om tegemoet te komen aan dit deel van de vraag van Amvest wordt de functie "andere maatschappelijke voorzieningen" toegevoegd aan de opsomming in artikel 5.1. Dit betekent dat deze voorzieningen rechtstreeks mogelijk worden gemaakt.

Aan het andere deel van de vraag komen wij niet tegemoet. Het mogelijk maken van 2000 m² extra aan kantoorfuncties is in strijd met het gemeentelijk beleid en vraagt een nadere onderbouwing. Deze functie zou aan bod moeten komen in de genoemde ontwikkelingsvisie van het kloostercomplex.

Tot slot is van de zijde van Amvest nog gevraagd naar de betekenis van de aanduiding op de verbeelding "sm-oo". Deze aanduiding ziet op de specifieke vorm van maatschappelijk: onderwijs- en opvangvoorzieningen en is abusievelijk overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Berg-Utrechtseweg. Deze aanduiding kan vervallen, omdat de betreffende functies nu in de regels zijn opgenomen.

14. Dierenpark Amersfoort

I. Ruimtelijke en bedrijfseconomische gevolgen doorkruising parkeerterrein

In het kader van de doorkruising van het parkeerterrein is op geen enkele wijze rekening gehouden met de bedrijfseconomische gevolgen voor het dierenpark, niet anders dan dat een deel van het terrein dat in eigendom is van het dierenpark en voor de Westelijke ontsluiting benodigd is, wordt gecompenseerd in de vorm van het opnemen in het bestemmingsplan van de mogelijkheid van het realiseren van een alternatieve parkeervoorziening (parkeergarage of vervangend parkeerterrein). De ruimtelijke en bedrijfseconomische gevolgen van het doorkruisen van het terrein van het dierenpark gaan verder dan alleen het verlies aan parkeerplaatsen. De bedrijfsvoering van het dierenpark is zeer dynamisch. Met de huidige grenzen van het terrein heeft het dierenpark de mogelijkheid en flexibiliteit om daaraan invulling te geven. Het doorkruisen van het terrein van het dierenpark schaadt het dierenpark in haar exploitatie en ontwikkelingen.

II. Minimaal 435 parkeerplaatsen gaan verloren en III. Herinrichten voorterrein

Ten gevolge van de aanleg van de Westelijke ontsluiting stelt het concept-bestemmingsplan dat circa 260 van de circa 870 parkeerplaatsen van het dierenpark zullen verdwijnen. De reden hiervoor is dat er een nieuwe robuuste ontsluiting ontworpen is die meer ingrijpt op het voorterrein en het parkeerterrein van het dierenpark dan eerder was voorzien. Het genoemde aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat is onjuist het gaat om een aantal van minimaal 435. Het verdwijnen van de helft van het aantal parkeerplaatsen is zeer ingrijpend voor het dierenpark en vraagt een volwaardig alternatief waarbij het belang van het dierenpark is dat de bezoekers binnen de grenzen van de inrichting veilig kunnen parkeren.

Onder 2.2.7 stelt u dat in nauwe samenwerking met het dierenpark een herinrichtingvoorstel voor het voorterrein tot stand is gekomen. Dit is een onjuiste weergave. Het herinrichten van het voorterrein houdt meer in dan alleen het verlies van parkeerplaatsen planologisch beschrijven. Het voorterrein voor de kassa is door de ligging van ontsluitingsweg en het aanliggende fietspad zeer beperkt geworden. Als gevolg daarvan maakt het Dierenpark zich ernstig zorgen om de veiligheid van haar bezoekers. Op drukke dagen staat het voorterrein voor de kassa's in zijn huidige omvang al vol met wachtende bezoekers voor de kassa's. Als gevolg van het verkleinen van het voorterrein ontstaat het risico dat bezoekers op het fietspad terecht kunnen komen met alle gevaren van dien. Met de nu gekozen variant van de ontsluitingsweg en fietspad ontstaat een onveilige situatie die om een nadere, robuuste oplossing vraagt.

Met het Dierenpark Amersfoort vindt sinds geruime tijd intensief overleg plaats. De ruimtelijke en bedrijfseconomische gevolgen zijn onderwerp van gesprek en spelen een rol bij de bepaling van de hoogte van de schadeloosstelling. Er wordt in het bestemmingsplan ruimte gecreëerd voor het compenseren van parkeerplaatsen. De herinrichtingsplannen voor het voorterrein omvatten niet alleen parkeerplaatsen, maar zijn gericht op een volledige opwaardering van de toegangslogistiek. Op verzoek van het Dierenpark wordt het voorterrein per saldo groter. Over de detailuitwerking vinden gesprekken met het dierenpark plaats.

III. Geen overeenstemming over compensatie betekent geen overdracht gronden

Het dierenpark hecht eraan te benoemen dat er nog geen overeenstemming is over de alternatieven voor de verloren gaande parkeerplaatsen en de daarbij behorende voorzieningen, het herinrichten van het voorterrein, het compenseren van het verlies van de fietsenstalling en de invalide parkeerplaatsen. Dit impliceert dat er geen gronden kunnen worden overgedragen voordat er overeenstemming is over de alternatieven en dat deze alternatieven planologisch en financieel correct geregeld zijn.

Wij hebben de verwachting dat we de benodigde overeenstemming kunnen bereiken. Mocht dit niet het geval zijn, dan starten we de procedure voor onteigening.

IV. Aanleg parkeerterrein op terrein klooster mgr. Blomstichting niet bespreekbaar

Het dierenpark onderschrijft de essentie van het parkeren in de nabijheid van het dierenpark, sterker er dient direct naast of voor het park geparkeerd te worden waarbij een duidelijke scheiding moet zijn tussen voetgangersstromen en verkeersstromen. Zodra bezoekers grote loopafstanden moeten overbruggen en/of drukke wegen moeten kruisen waarbij met kinderen een onveilig gevoel kan gaan ontstaan, heeft dat een negatief effect voor het dierenpark. De aanleg van een parkeerterrein op het terrein van het klooster van de Mgr. Blomstichting is dan ook niet bespreekbaar. Alleen de bouw van de parkeergarage op het terrein van het dierenpark kan de parkeerproblemen op een voor het dierenpark verantwoorde wijze oplossen.

V. Alternatieve mogelijkheid parkeeroplossing

Als alternatieve oplossing ziet het dierenpark gebruik gaan maken van de strook tussen het bestemmingsplanvlak Cultuur en Ontspanning en de spoorbaan.

Voor zover de betreffende strook grond binnen de EHS valt is het situeren van parkeerplaatsen daar niet aan de orde. Zoals gezegd zijn we met het dierenpark nog in gesprek over de parkeeroplossing en ook eventuele alternatieve parkeeroplossingen.

VI. Verkeersstromen onduidelijk

Het is onduidelijk hoe de verkeersstromen van en naar het dierenpark vanuit verkeerskundig perspectief inpasbaar zijn. De bereikbaarheid van het dierenpark in combinatie met een vlotte aan- en afvoer van dagrecreanten op piekmomenten is mede bepalend voor de kwaliteit en het succes van het dierenpark. Het vanaf het parkeerterrein veilig en vlot kunnen oprijden van Westelijke ontsluiting is een absolute voorwaarde. Dit geldt zowel voor personenvervoer als bussen en de leveranciers van het park. Daarnaast kan een niet juiste afwikkeling van het verkeer, van en naar het dierenpark, leiden tot congestie op het onderliggende wegennet.

Op basis van de meest recente bezoekersaantallen van het Dierenpark is het verkeerskundig ontwerp van de Westelijke ontsluiting aangepast. Bovendien is in overleg met het Dierenpark een volledige herinrichting van de toegang ontworpen. Daarin worden verkeersstromen, anders dan nu, van elkaar gescheiden. Met de combinatie van deze verkeerskundige aanpassingen kan het verkeer ook op piekmomenten vlot doorstromen. Hiervoor is een dynamische verkeerssimulatie gemaakt. Deze simulatie is gedeeld met het Dierenpark.

VII. Regels en verbeelding

- a. Het dierenpark ziet graag een nadere toelichting wat wordt bedoeld met “in voldoende parkeergelegenheid” in artikel 4.1 van de regels.

In de betreffende regel staat dat voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen zoals die geldt ten tijde van de ontvangst van de aanvraag. Het gaat hier om een ‘standaardregel’ die opgenomen wordt om te zorgen dat het gebruik van de gronden niet ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen volgens de Nota Parkeernormen. Er is met het Dierenpark afgesproken dat het huidige aantal parkeerplaatsen op het eigen terrein behouden blijft. Omdat op het overgrote deel van het parkeerterrein geen formele vakindeling is, is in gezamenlijk overleg bepaald hoe groot de parkeercapaciteit van het Dierenpark is. Deze parkeercapaciteit is gezamenlijk vastgesteld op 959 parkeerplaatsen en 12 invalidenparkeerplaatsen. Dit aantal zal na realisatie van de Westelijke ontsluiting beschikbaar moeten zijn op terrein van het Dierenpark. Dit wordt aangepast in de regels.

- b. Daarnaast staat in de verbeelding de term “dt” die nergens is benoemd. Daarnaast is het dierenpark niet benoemd in de verbeelding.

De aanduiding ‘dt’ in de verbeelding wordt geschrapt. Het Dierenpark valt volgens de wettelijk voorgeschreven standaarden onder de bestemming ‘Cultuur en ontspanning’. Omdat deze bestemming in het plangebied verder niet voorkomt is benoeming van het dierenpark op de verbeelding niet nodig. In de regels staat dat de gronden met deze bestemming zijn bestemd voor Dierenpark.

- c. Het dierenpark kan zich niet vinden in de beperkingen ten aanzien van de bouwhoogten van andere bouwwerken zoals in 4.2.2 is aangegeven.

De bouwhoogten van de andere bouwwerken worden in het ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming gebracht met de bouwhoogten, zoals die zijn opgenomen in het geldende bestemmingsplan voor het dierenpark.

- d. Het dierenpark vraagt een nadere toelichting onder de voorwaarden die onder 4.3 zijn voorzien.

In het geldende bestemmingsplan “Birkhoven-Bokkeduinen” gelden voor het Dierenpark de volgende nadere eisen: Burgemeester en wethouders kunnen met inachtneming van het gestelde in de beschrijving in hoofdlijnen nadere eisen stellen aan de plaats, afmetingen en vormgeving van gebouwen en andere bouwwerken en de inrichting van onbebouwde gronden.” In de genoemde beschrijving in hoofdlijnen staat ondermeer: “voor de landschappelijke en ecologische

betekenis en relaties met de omgeving is een (versterking van de) groene dooradering c.q. handhaving van het bosachtige karakter van de recreatiegebieden van belang. Voor de recreatiegebieden in Birkhoven (Dierenpark Amersfoort, bosbad) en Bokkeduinen (Midland Parc) betekent dit behoud, herstel en versterking van bomen en landschappelijke beplantingselementen;

d. uitgangspunt voor de bebouwing en inrichting van het bestaande dierenpark alsmede de uitbreiding daarvan vormt het "Masterplan Dierenpark Amersfoort 2002-2011". Centrale doelstelling daarin is het handhaven van een dierenpark in het bos met een diversiteit aan bomen en zo veel mogelijk natuurlijke leefruimte voor de dieren met de bijbehorende natuurwaarden. Bij het beheer van het dierenpark wordt het gestelde in het op 28 augustus 2001 door de gemeenteraad vastgestelde Beheerplan Birkhoven-Bokkeduinen 2000-2010 in acht genomen."

Onder de huidige Wet ruimtelijke ordening is het niet meer mogelijk een beschrijving in hoofdlijnen op te nemen in de regels. Om recht te doen aan de bovengenoemde uitgangspunten worden in het ontwerpbestemmingsplan nadere eisen opgenomen die hierbij aansluiten.

- e. Met de voorwaarden onder 4.4 ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid over de realisatie van de benodigde voorzieningen voor het dierenpark o.a. een nieuwe fietsenstalling, de voorwaardelijke voorschriften zijn onacceptabel voor het dierenpark.
De regels worden aangepast in aansluiting bij de betreffende regels van het genoemde geldende bestemmingsplan.
- f. Het dierenpark kan zich niet vinden in de voorwaarden onder 4.5, en vraagt een nadere toelichting op deze voorwaarden.
Deze regeling is gebaseerd op de regeling, zoals opgenomen in het geldende bestemmingsplan (aanlegvergunning die geldt voor de aanduiding 'houtopstanden').
- g. Het dierenpark kan zich niet vinden in de voorwaarden onder 19.3 en heeft ernstig bezwaar tegen het in rekening brengen van kosten voor het opnemen van deze parkeervoorziening in het gemeentelijke ParkeerrouteInformatieSysteem.
Genoemd artikel is niet van toepassing op het terrein van het Dierenpark, zoals opgenomen in het bestemmingsplan voor de westelijke ontsluiting. Het enige gebouw waarin wordt voorzien betreft een parkeergarage. Alleen het gestelde onder 19.3 b.2 is van toepassing. Bij een eventuele verdere uitbreiding van het parkeerterrein van het Dierenpark mag dit niet leiden tot doorstromingsproblemen op de grote stadswegen.
- h. Het dierenpark kan zich niet vinden in de voorwaarden onder artikel 22.
Ten opzichte van de regeling in het geldende bestemmingsplan is geen sprake van een verzwaring van de voorwaarden.

VIII.Hoogte parkeergarage

Het dierenpark ziet graag een nadere toelichting op welke wijze een parkeergarage kan worden ontwikkeld waar een gedeelte 6 meter hoog mag bedragen en een gedeelte 9 meter hoog. Ook vraagt het dierenpark een toelichting ten opzichte van welk peil deze hoogtemaat moet worden bepaald. Overigens merkt het dierenpark op dat de hoogte van de parkeergarage te beperkt is. Een minimale hoogte van 12 meter is benodigd.

Hoogte wordt aangepast in lagen. In principe is een laag toegestaan, met een afwijkingsbevoegdheid voor het realiseren van twee lagen NB in het bestemmingsplan staat dat de bouwhoogte van een bouwwerk wordt gemeten vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw. Peil: voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de kruin van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang. Voor de overige gebouwen : de hoogte van het afgewerkte terrein ter plaatse van de hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw.

Tot slot geeft het dierenpark aan graag in overleg gaat met de gemeente om in goede samenspraak tot een passende oplossing en inpassing te komen.

15. Restaurant De Kabouterhut

De volgende opmerkingen worden gemaakt over het ontwerp en het ontwerpbestemmingsplan:

- I. Aan de westzijde van het restaurant komt een parkeerterrein voor personeel en voor bussen. Ook moet er ruimte zijn voor leveranciers en vuilophaal. Beschikbare ruimte is nu te klein ingetekend.
- II. Er is rekening gehouden met een trap vanaf het fietspad naar de Kabouterhut. Graag hier een afrit voor de fiets intekenen.
- III. Trap/afrit vanaf het fietsviaduct zodanig ontwerpen dat het terrein kan worden afgesloten met een hek.
- IV. In het bestemmingsplan rekening houden met aanbouw van een opslag tot 5 meter uit de achtergevel. Een gedeelte wordt opslag en een deel wordt overkapping (voor rokers). Daar achter nog rekening houden met een ruimte van 2 meter zodat er om het pand heen gelopen kan worden;
- V. Perceelsgrens aan de achterzijde zodanig bepalen dat er niet teveel “nutteloos” groen bij het perceel wordt getrokken en dat er goed een hek kan worden geplaatst.
- VI. Ook een (p) plaatsen in de bestemmingsplankaart op het personeelsparkeerterrein;
- VII. In de regels staat dat een hekwerk bij de voorgevel maximaal 1 meter hoog mag zijn. Wat betekent dit voor een hekwerk rond de parkeerplaats. Wens is om hier rondom een hekwerk te plaatsen van 2 meter hoog.

Ten aanzien van punt I: Het parkeerterrein voor de bezoekers ligt aan de oostzijde, personeel, bussen leveranciers en de vuilophaal maken gebruik van een parkeerterrein aan de westzijde. Ten aanzien van punt II: bij de trap zal een fietsgoot worden opgenomen. Voor een befietsbare afrit is deze plek te steil. Aan alle overige opmerkingen wordt tegemoet gekomen.

17a Belangenvereniging Daam Fockemalaan en omgeving

I. Eerder gestuurde berichten aan gemeenteraad

Allereerst wordt verwezen naar de eerder gestuurde berichten. Deze berichten zijn bijgesloten en geven de mening van de belangenvereniging goed weer. De belangenvereniging heeft de afgelopen jaren actief deelgenomen aan het participatieproces. De belangenvereniging is blij verrast met het concept voorstel. Het is duidelijk dat er geprobeerd is zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de eisen van de participatiegroep.

Gezien de recente uitspraken van de SGLA wijst de belangenvereniging er op dat de SGLA niet meer namens de belangenvereniging Daam Fockemalaan en omgeving spreekt.

II. Uitgangspunten Belangenvereniging

- Verbetering van het woonklimaat voor de bewoners (nu zijn er huizen aan de Daam Fockemalaan met een piekgeluidbelasting van 68 dB; in het nieuwe tracé zal de geluidsoverlast niet hoger zijn dan 48dB.
- Een veilige weg en een veilige buurt zowel voor auto's, fietsers als wandelaars.
- De rondweg niet meer door de woonwijk, maar zo ver mogelijk over het kazerneterrein. In de huidige verkeersmodellen zullen de vervoersbewegingen toenemen tot 25.000 voertuigbewegingen per dag. Dit is te veel voor een gewone woonwijk.
- Al 50 jaar is de verkeersafwikkeling aan de westzijde van Amersfoort onderwerp van discussie en zijn er veel plannen gemaakt. Voor het eerst in 50 jaar is er een ontwerp dat tegemoet komt aan de eisen van de belangenvereniging en zijn er ook voldoende financiële mogelijkheden.

III. Gedetailleerde informatie

Gevraagd wordt om meer gedetailleerde informatie over de geluidbeschermende maatregelen bij defensie en de consequenties daarvan voor de buurt. Ook zijn de plannen voor de aansluiting van de Daam Fockemalaan en de Barchman Wuytierslaan nog onvoldoende uitgewerkt om goedkeuring aan te geven.

Op detailniveau wordt nog aan de uitwerking van de geluidbeschermende maatregelen gewerkt. De hoogte van de schermen staat vast op 6 meter.

De aansluiting van de Daam Fockemalaan en de Barchman Wuytierslaan is in de ontwerp-tekening nader uitgewerkt.

17b. mw. mr.L. Haver Droeze, namens Buurtcomité Beroemde Vrouwenbuurt

I. Sterke afwijking van variant raadsbesluit 17 december 2013

Met het conceptontwerpbestemmingsplan wordt de door het college uitgewerkte variant planologisch vastgelegd. Deze variant wijkt sterk af van de variant zoals vastgelegd in het raadsbesluit van 17 december 2013. Veel informatie is onvolledig of ontbreekt. Het bestemmingsplan voldoet hierdoor niet aan de wettelijke eisen. Ook is hierdoor geen sprake van transparantie en is een goede beoordeling niet of nauwelijks mogelijk. Het roept veel vragen op en staat op gespannen voet met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Wij verwijzen naar de beantwoording van de reactie van de SGLA, onder punt II Randvoorwaarden en raadsbesluiten.

II. Het Buurtcomité Beroemde Vrouwenbuurt is aangesloten bij de SGLA

Het Buurtcomité Beroemde Vrouwenbuurt (verder te noemen: het Buurtcomité) is aangesloten bij de SGLA. De inhoud van de reactie van de SGLA dient als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Wij verwijzen naar de beantwoording van de reactie van de SGLA. Hieronder wordt in aansluiting daarop ingegaan op de concrete vragen van het Buurtcomité.

III. Nut en Noodzaak

Het Buurtcomité heeft zeer grote twijfels bij het nut en de noodzaak van de aanleg van de westelijke ontsluiting. Ook twijfelt het Buurtcomité aan de noodzaak van de aan de noordzijde van het spoor voorziene ingrepen (opschuiven tracé en de grote parkeergarage) aan de BW-laan, die ten koste gaan van het bos Birkhoven (EHS). Het Buurtcomité is ervan overtuigd dat hiervoor reële alternatieven denkbaar zijn.

Verzocht wordt om de volgende vragen te beantwoorden:

1. Hoeveel verkeer zal de nieuwe weg aantrekken. Is het juist dat verwacht wordt dat de nieuwe weg meer dan 30.000 auto's per dag te verwerken zal krijgen?

Voor het planjaar 2025 is de gemiddelde werkdagintensiteit op de Barchman Wuytierslaan (noordelijk deel) geprognosticeerd op 28.700 mvt/etmaal en voor de Daam Fockemalaan (zuidelijk deel) 27.800 mvt/etmaal.

2. Wat is het aandeel 'sluipverkeer' in variant 7B?

Het aandeel doorgaand verkeer is met het verkeersmodel 2014 opnieuw doorgerekend en bedraagt voor het planjaar 2025:

- *Barchman Wuytierslaan: 3,8%*
- *Daam Fockemalaan: 2,7%*

Zie ook paragraaf 3.1 van het concept-ontwerpbestemmingsplan

3. Waarom wordt in het bestemmingsplan alleen een vergelijking gemaakt met de autonome situatie (dus zonder maatregelen) en niet met de nul+Variant (bewonersvariant)?

In het raadsbesluit van 17 december 2013 heeft de raad bij het raadsvoorstel "Westelijke ontsluiting-definitieve keuze tracé, investeringskrediet en planologische procedure" onder besluitpunt 1 het volgende besloten:

"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, inclusief de verschoven ligging richting kazerne, 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".

Dit raadsbesluit betekent dat variant 2 (de nul + variant) geen relevante variant meer is en daarom niet nader onderzocht is.

4. Waarom wordt gesteld dat de Westelijke ontsluiting bedoeld is voor regionaal en lokaal verkeer, terwijl in het verleden door de raad als uitgangspunt is vastgesteld dat de West Tangent uitsluitend bedoeld was voor lokaal verkeer?

De Westelijke ontsluiting is onderdeel van het VERDER pakket (maatregel 40: Capaciteitsverbetering Westelijke ontsluiting Amersfoort). Dit pakket heeft als doel om de regio Midden Nederland bereikbaar te houden. Deze doelstelling is dus breder dan alleen voor lokaal verkeer. Deze doelstelling staat ook verwoord in de nota's van randvoorwaarden zoals deze door de raad zijn vastgesteld:

- Nota van randvoorwaarden (vastgesteld op 1 maart 2011): randvoorwaarde 6.3: De functie van de Westelijke ontsluiting wordt beperkt tot lokaal/regionaal verkeer.*
- Nota van randvoorwaarden behorende bij het coalitieakkoord 2013/2014 (12 februari 2013): De functie van de Westelijke ontsluiting wordt beperkt tot lokaal/regionaal verkeer.*

5. Wat is de kortste en verste afstand tussen de rand van de weg en de gevels van de huizen uit de Beroemde Vrouwenbuurt?

De kortste afstand vanaf de rand van de weg tot aan de gevel bedraagt ca 24 meter en de grootste afstand ca 45 meter.

6. Waarom is de gemeente van mening dat sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' als bestaande problemen worden verplaatst en worden vergroot? Immers de nieuwe weg trekt bijna 2x zoveel verkeer aan en ligt slechts enkele meters verder van de huizen aan de Aletta Jacobslaan dan in de bestaande situatie op de Daam Fockemalaan, waar de milieusituatie als knellend wordt ervaren.

Het klopt dat de weg verkeer aantrekt, dit is verkeer wat nu door de omliggende buurten haar weg vindt en zich afwikkelt via wegen die daar niet voor bedoeld en ingericht zijn. Verkeer met een herkomst en bestemming buiten een buurt dient zich af te wikkelen via het hoofdwegennet van Amersfoort. In de huidige situatie doorsnijdt de Westelijke ontsluiting een woonwijk. In de nieuwe situatie wordt de Westelijke ontsluiting langs de woonwijk gelegd. De weg wordt verdiept aangelegd en wordt voorzien van geluidschermen. Uit de geluid- en luchtberekeningen blijkt dat de effecten voor het gros van de bewoners verbeterd.

7. In hoeverre worden de geschetste problemen/knelpunten die op het traject aanwezig zijn met de thans voorliggende uitwerking opgelost. Hierbij wordt verzocht tevens de Birkstraat, Amsterdamseweg en Utrechtseweg te betrekken, die tot nu toe buiten de

berekeningen zijn gehouden en hierbij inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn voor de doorstroming langs Amersfoort West indien hier geen maatregelen worden genomen?

De kruisingen met de Amsterdamsweg / Birkstraat en de Utrechtseweg zijn meegenomen in de berekeningen. De berekeningen hebben er toe geleid dat de rijstrookconfiguratie van deze kruisingen wordt aangepast. Hier worden opstelstroken toegevoegd.

8. Welke conclusie moet worden afgeleid uit de figuur op pagina 15?

De figuur op pagina 15 laat het effect van de varianten op verkeersbelasting Daam Fockemalaan en Barchman Wuytierslaan zien voor zowel de modelberekeningen met planjaar 2020 en 2015. Het modeljaar 2025 is berekend met het verkeersmodel 2014.

De conclusie die daar uit getrokken wordt is dat de doorrekening met het nieuwe geactualiseerde verkeersmodel niet leidt tot wezenlijk andere verkeersprognoses.

9. In hoeverre sluit de analyse in de toelichting aan bij het overzicht van de ruimtelijke opgave zoals weergegeven op pagina 27?

Die sluit prima aan, zie ook de landschappelijke analyse van H+N+S (een van de bijlagen bij het raadsvoorstel. De notitie wordt ook opgenomen als bijlage in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan).

10. Wat is de noodzaak en wat zijn de afgewogen alternatieven voor de in de EHS beoogde ingrepen?

De noodzaak om de weg ter plaatse van de Barchman Wuytierslaan –noord in de EHS te schuiven is gelegen in de landschappelijke inpassing van de weg en de verbetering van de verkeersveiligheid.

Door de weg op te schuiven kan een brede tussenberm tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg gemaakt worden en kan de parallelweg op een verkeersveilige manier worden ingericht.

Het alternatief voor de Barchman Wuytierslaan noord is een weg zonder tussenberm waardoor een nagenoeg aaneengesloten verharding ontstaat van parallelweg, hoofdrijbaan en fietspad. Met name de bewoners van dit deel van de Barchman Wuytierslaan hebben gepleit voor verhoogde verkeersveiligheid bij de uitritten en een betere landschappelijke inpassing. Het opschuiven in de EHS is alleen mogelijk als aan de nee-tenzij toets wordt voldaan. Hoe aan de nee-tenzij toets wordt voldaan staat beschreven in het ontwerpbestemmingsplan.

11. Ten aanzien van de beschrijving van de situatie ter plaatse van de kruising in de westelijke ontsluiting ten zuiden van de onderdoorgang onder het spoor is bewoners steeds voorgehouden dat er ter waarborging van de doorstroming 2 rijstroken recht door en 2 rijstroken rechtsaf (richting BW-laan en station) moesten worden gerealiseerd. Dit geldt ook voor de aansluiting van de Daam Fockemalaan op de (buitenring) Stichtse Ronde. Waarom zijn deze aanpassingen in het ontwerp doorgevoerd en welke gevolgen heeft dit voor de doorstroming?

Ter plaatse van de aansluiting van de Barchman Wuytierslaan op de Westelijke ontsluiting is steeds aangegeven dat er vanuit zuidelijke richting twee rechtdoorstroken nodig zijn en één rechtsafstrook richting station. Dit is vanaf het allereerste ontwerp zo aangegeven en dit is nog steeds zo. Hier zijn geen aanpassingen in het ontwerp doorgevoerd.

Ter plaatse van de aansluiting van de Daam Fockemalaan op de buitenring van de Stichtse Ronde zijn er vanuit noordelijke richting twee linksafstroken en één rechtsafstrook. Ook dit is vanaf het allereerste ontwerp zo aangegeven en is nog steeds zo. Hier zijn geen aanpassingen in het ontwerp doorgevoerd.

IV Uitgangspunten VERDER achterhaald

Nalezing van het projectenboek van VERDER leert dat een aantal uitgangspunten is achterhaald (groecijfers 2005, aantal treinen neemt minder toe, project Isselt BluePort is geschrapt, de woningbouwproductie is vrijwel tot stilstand gekomen, terugdringen m2 leegstaande kantoren). Daarnaast heeft de gemeente Soest er voor gekozen om de beschikbare middelen voor de aanleg parallelwegen Birtstraat op een andere manier in te zetten. In het bestemmingsplan komt niet naar voren op welke wijze rekening is gehouden met deze gewijzigde omstandigheden.

1. Verzocht wordt aan te geven welke uitgangspunten zijn gewijzigd en welke gevolgen dat heeft voor onderhoudig project.
2. Op welke wijze zullen de ingrepen op het hoofdwegennet worden uitgevoerd en in hoeverre zullen de verbreding van de A28 en de aanpak van de A1 en knooppunt Hoevelaken gevolgen hebben voor de Westelijke ontsluiting?
3. Hoe is de financieringsstructuur van VERDER opgebouwd?
4. Kan het geld dat is gereserveerd voor de Westelijke ontsluiting deels worden verschoven naar bijvoorbeeld de aanpak van knooppunt Hoevelaken?

In de verkeersmodelberekeningen met het model 2014 met als prognosejaar 2015 zijn de gewijzigde uitgangspunten meegenomen. Het overzicht van de input zoals deze in het verkeersmodel 2011 en in het verkeersmodel 2014 is weergegeven in de eerder genoemde bijlagen (zie 2.1.1.).

De ingrepen op knooppunt Hoevelaken en de werkzaamheden op de A28 en de A1 zijn al meegenomen in de verkeersmodellen, de te verwachten effecten zijn dus al meegenomen in de berekeningen.

Voor de beantwoording van de vragen onder 3 en 4 verwijzen wij naar de beantwoording van de reactie van de SGLA.

V Participatie

Bij de planbeschrijving wordt op geen enkele manier duidelijk dat in dit stadium voorstellen zijn gepresenteerd aan de Participatiegroep (PG) en wat er is gedaan met de reacties vanuit de PG op die presentaties. Dit nota bene in weerwil van de expliciete randvoorwaarden met betrekking tot participatie en een extra wethouder voor de participatie.

1. Gevraagd wordt om een volledige beschrijving op te nemen van het proces, waarbij tevens in wordt gegaan op de uitgebrachte adviezen en de wijze waarop deze adviezen zijn afgewogen in de planvorming.
2. Aan te geven op welke onderdelen voorstellen van de PG hebben geleid tot aanpassing van de plannen.
3. Verzocht wordt de passages op blz. 29 (over de stelling dat het fietsviaduct in combinatie met de aansluiting op de BW-laan richting centrum en de ontsluiting van het Dierenpark een stedelijke allure krijgt en de stellingen dat aan de noordzijde van het spoor sprake is van een weg in het bos en dat het bosachtige karakter hierdoor wordt versterkt) aan te passen.

Voor de beantwoording van de vragen onder 1 en 2 verwijzen wij naar paragraaf 2.1.2. Aan het verzoek onder 3 komen wij niet tegemoet.

VI Wezenlijke verbeteringen voor onze wijk

Het Buurtcomité zou graag zien dat een aantal voor de wijk wezenlijke aanpassingen inhoudelijk worden overwogen en afgewogen. Voorbeeld hiervan is de onderzoeksopdracht van de raad, die ambtelijk zodanig is uitgelegd dat zij een opdracht hadden om over te gaan tot uitwerking van de fietsbrug zonder het alternatief van een tunnel voor alle verkeer (oorspronkelijke opdracht) nog verder te onderzoeken.

1. Nu het bestemmingsplan hier niet op ingaat verzoekt het Buurtcomité te verduidelijken op welke manier deze verzoeken zoals opgesomd en toegelicht (onder meer in brief van 12 januari 2015) in de uitwerking zijn betrokken en welke belangenafweging in deze is gemaakt.

In de brief van 12 januari worden de volgende punten aangehaald:

- *Het BCB tunnelconcept*

Hier is uitvoerig onderzoek naar verricht en dit is met raadsfracties besproken. De kosten van deze variant overschrijden het budget met ca € 6 miljoen. Met de raadsinformatiebrief van 2 juli 2014 [2914-072](#) heeft het college de raad er van op de hoogte gebracht dat er geen nader onderzoek naar deze variant wordt verricht.

- *De kazerne rechtstreeks aansluiten op de Westelijke ontsluiting*

Ook dit is uitvoerig onderzocht. Deze variant leidt tot een zeer moeilijk inpasbare kruising en meerkosten van ca € 8,5 miljoen. Zowel defensie als de gemeente hebben geen financiële ruimte om deze meerkosten te dekken. Met de raadsinformatiebrief van 2 juli 2014 heeft het college de raad er van op de hoogte gebracht dat er geen nader onderzoek naar deze variant wordt verricht.

- *Geen fietsbrug maar een fietstunnel*

De onderzoeksoopdracht vanuit de raad (besluitpunt 4 uit raadsbesluit van 9 juli 2013) is helder:

“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”.

Om invulling aan deze opdracht te geven is een variantenstudie uitgevoerd naar het fietsviaduct. Deze variantenstudie is tijdens een aantal bewonersavonden besproken. De opmerkingen, aandachtspunten en reacties vanuit de bewonersavonden zijn meegenomen in de afwegingen. De uiteindelijk gekozen variant voldoet aan de voorwaarden die in de onderzoeksoopdracht zijn meegegeven. Dat betekent automatisch dat het fietsviaduct in het ontwerp wordt opgenomen. Daarmee is de toepassing van een fietstunnel niet meer aan de orde. De variantenstudie is als bijlage bijgevoegd.

- *Zoveel mogelijk bomen behouden*

Dat de aanleg van de Westelijke ontsluiting ten koste gaat van bomen is duidelijk. Er is zeer veel aandacht besteed aan het behoud van bomen. Er zijn in totaal ca 5000 bomen ingemeten en beoordeeld op kwaliteit. Het fietspad langs het noordelijk deel van de Barchman Wuytierslaan is qua ligging aangepast aan de aldaar aanwezige bomen. Daarnaast wordt er ingezet op een kwalitatieve verbetering van de landschappelijke samenhang.

- *Opgeschoven tracé*

Het opschuiven van het tracé zover mogelijk het defensie terrein op was een nadrukkelijke wens vanuit de participatie. De nu bereikte ligging is de maximaal haalbare verschuiving. Verder opschuiven bleek niet bespreekbaar voor defensie

- *Kleine ingrepen ook effectief*

De raad heeft op 17 december 2013 (besluitpunt 1) het volgende besloten:

“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”.

Dit besluitpunt betekent dat variant 2 (0+ variant) definitief uit beeld is en dus niet nader onderzocht hoeft te worden.

2. Welke flexibiliteit biedt het bestemmingsplan om tot verdere optimalisatie van het plan te komen en welke (ruimtelijke kwaliteits)kaders biedt het bestemmingsplan ter borging van de kwaliteit in het algemeen en voor de wijk in het bijzonder. Verzocht wordt om de

verschillende aangedragen alternatieven (variant 2+, alternatief fiets fly-over etc) aan de orde te laten komen.

Hier verwijzen wij naar paragraaf 2.1.5., de beantwoording van de reactie van de CRK en de reactie van de SGLA. Zoals eerder gezegd heeft de raad op 17 december 2013 expliciet besloten dat andere varianten niet langer aan de orde zijn.

VII OLV Ter Eem

Het Buurtcomité is van mening dat voor Ter Eem een eigen visie zou moeten worden ontwikkeld. Vanuit die visie zou er een toegesneden regeling moeten komen, die enerzijds realisatie van die visie planologisch borgt en tevens de lading van het huidige gebruik dekt zodat omwonenden, eigenaren en gebruikers zoveel mogelijk rechtszekerheid wordt geboden.

1. Het Buurtcomité verzoekt de mogelijkheden voor opvang weer te beperken tot kinderopvang. In afwijking van eerder toezeggingen zijn de regels voor opvang stilzwijgend opgerekt.
2. Het Buurtcomité zou graag zien dat recht wordt gedaan aan de feitelijke situatie en – in overleg met de buurt – in het bestemmingsplan heldere kaders voor het bestaande en beoogde gebruik op te nemen.
3. Gevraagd wordt duidelijkheid te verschaffen over de bereikbaarheid van de verschillende voorzieningen in het voormalige klooster vanuit de Beroemde Vrouwenbuurt en het Bergkwartier.

De toe te laten functies zijn in hoofdzaak gebaseerd op de functies waarvoor reeds vergunning is verleend. Bij de vaststelling van het bestemming beslist de raad over de toe te laten functies. Voor wat betreft de bereikbaarheid verwijzen wij naar de beantwoording van de reactie van Amvest (13, II).

VIII Dierenpark

1. Waarom waren de bezoekersaantallen van het Dierenpark niet eerder bekend, zeker nu de ontsluiting van het Dierenpark al in het kader van de Participatie als knelpunt is benoemd en een robuuste oplossing steeds uitgangspunt is geweest, naar zeggen van de opeenvolgende projectleiders. Overigens komen de bezoekers op vrije feestdagen en in de weekenden als het woon-werkverkeer niet aan de orde is.
2. In de toelichting wordt de keuze voor de uiteindelijk te realiseren parkeeroplossing open gelaten; de regels laten bij recht de bouw van een gebouwde parkeervoorziening toe. Welke eisen worden er gesteld aan de landschappelijke inpassing en mitigerende maatregelen en hoe zal de uitvoering van die maatregelen zijn geborgd?
3. Hoe is de economische uitvoerbaarheid van deze maatregelen in het bestemmingsplan verzekerd?

Het Dierenpark heeft in 2014 meer bezoekers getrokken dan in de voorafgaande jaren, waardoor de aansluiting zoals deze in variant 7B was ontworpen niet meer voldoet. Er is een nieuwe robuuste ontsluiting ontworpen die meer ingrijpt op het voorterrein en het parkeerterrein van het Dierenpark. De gebouwde parkeervoorziening is gesitueerd op het huidige parkeerterrein. Mitigerende maatregelen zijn niet aan de orde. De landschappelijke inpassing is punt van nadere studie. Voor de economische uitvoerbaarheid verwijzen wij naar de beantwoording van de reactie van de SGLA (X, punt 6).

IX Defensie

1. Hoe is geborgd dat de rechtstreekse ontsluiting voor Defensie op de westelijke ontsluiting incidenteel zal worden gebruikt en hoe vaak mag dit op jaarbasis?

2. Wat is de motivering vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening voor de rechtstreekse ontsluiting; het brengt een verslechtering mee ten opzichte van de bestaande (vergunde) situatie, die tot stand is gekomen na bezwaren vanuit de wijk.

*De noodaansluiting wordt afgesloten met een hek en wordt bij colonnes en calamiteiten gebruikt. Zie ook de reactie van de SGLA, onder punt III, f. Het incidentele gebruik **wordt** geborgd in de regels van het conceptontwerpbestemmingsplan.*

De rechtstreekse aansluiting bevindt zich in de verdiepte ligging en achter geluidschermen. Daarmee is geen sprake van een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie.

3. Wat is de verklaring van de verschillen tussen de nieuwe geluidberekeningen en de eerder verstrekte gegevens over de geluidbelasting op de gevels van de woningen langs de Aletta Jacobslaan. De uitgangspunten voor de berekening zijn gebaseerd op de verkeersgegevens zoals aangeleverd door de gemeente Amersfoort. Graag ontvangt het buurtcomité de relevante gegevens, zodat controle van de uitgangspunten en de berekeningen mogelijk zijn.

De eerdere geluidberekeningen waren indicatief van karakter. Het huidige akoestisch onderzoek is het onderzoek dat bij de wettelijke procedure gebruikt wordt. Hierin zijn de verkeersgegevens gebruikt zoals deze bij alle andere onderzoeken voor de Westelijke Ontsluiting als uitgangspunt dienen.

X Onderzoeken

1. Gevraagd wordt om het ter beschikking stellen van de akoestische berekeningen ter plaatse van de woningen langs de Aletta Jacobslaan, zodat gecontroleerd kan worden dat de toezegging gestand wordt gedaan dat daar voldaan zal worden aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet Geluidhinder, zijnde 48dB.

In het akoestisch onderzoek, dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan, zijn uitgebreide geluidberekeningen uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevels van alle woningen aan de Aletta Jacobslaan maximaal 48 dB bedraagt. In het bijlagenrapport dat bij het ontwerp bestemmingsplan is wordt gevoegd kunnen de berekeningen herleid worden.

2. Voor het aspect geluid moet aangetoond worden wat de gevolgen zijn van een ongelijkvloerse spoorwegovergang op de woningen. Deze informatie ontbreekt en verzocht wordt dit alsnog op te nemen.

In paragraaf 3.1 van het genoemde akoestisch onderzoek is beschreven dat de ongelijkvloerse spoorwegovergang niet leidt tot extra geluidsemisatie naar de omgeving ten opzichte van de huidige situatie. De geluidsberekeningen die dit duiden zullen aan het akoestisch rapport worden toegevoegd.

3. In het bestemmingsplan is geen, althans onvoldoende rekening gehouden met de cultuurhistorische rijksmonumentale waarden van gebouwen en de tuin en het park van OLV ter Eem, het Beschermd Stadsgezicht Bergkwartier, het Rijks Belgenmonument en de stedenbouwkundige en ruimtelijke waarde die het complex voor de Beroemde Vrouwenbuurt vertegenwoordigt. De raad heeft gesteld (in raadsbesluiten van 20 december 2011, 3 oktober 2012 en in de Nota van Randvoorwaarden) dat slechts inbreuk mag worden gemaakt op de vigerende plannen wanneer er geen alternatieven voorhanden zijn. Verzocht wordt in de toelichting een beschrijving van de cultuurhistorische waarden op te nemen en aan te geven op welke wijze hiermee is rekening gehouden. Het inwinnen van advies van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ligt voor de hand. Tevens wordt verzocht inzichtelijk te maken welke alternatieven zijn onderzocht en waarom deze niet volstaan.

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.5 . De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft in het kader van het vooroverleg gereageerd op het conceptontwerpbestemmingsplan (zie onder 9).

4. Verzocht wordt onderzoek naar archeologische waarden uit te voeren en in het bestemmingsplan rekening te houden met de uitkomsten daarvan.

De archeologische inventarisatie wordt gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

5. Gemist wordt een paragraaf over Duurzaamheid, waarin tevens wordt ingegaan op het uitgangspunt, zoals dat is verwoord in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, van A naar Beter: een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit van de samenleving als geheel.

We verwijzen naar paragraaf 2.1.1. en de reactie van de SGLA onder punt IX.

6. Vanwege de impact van de ingrepen en de lengte van het tracé en het feit dat een nieuwe weg wordt aangelegd had toetsing moeten plaatsvinden aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

De Ladder voor Duurzame verstedelijking (opgenomen in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening), is gebaseerd op de SER-ladder, die een zorgvuldige verdeling van schaarse ruimte voor bedrijvigheid tot doel had. Doelen van de Ladder zijn het tegengaan van overprogrammering en leegstand. De doelen, de voorwaarden van de Ladder en de definitie van stedelijke ontwikkeling in het Besluit ruimtelijke ordening (stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen) geven geen aanleiding tot toetsing aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

7. Grote vraagtekens worden gezet met betrekking tot de voorgestelde maatregelen om de ecologische schade te mitigeren en te compenseren. Gelet op de enorme kaalslag en het oppervlakteverlies binnen de EHS is de conclusie dat geen sprake is van significante aantasting merkwaardig. Ook lijkt de functie van het gebied als leef- en foerageergebied of migratieroute niet in de beoordeling te zijn betrokken. Ook op andere onderdelen is het onderzoek onvolledig. Daar komt bij dat een deel van de maatregelen buiten het plangebied is voorzien en deze bovendien niet juridisch zijn geborgd. De uitvoering staat daarmee niet vast. Verzocht wordt aan te geven hoe de uitvoering is geborgd. Verder is het de vraag of de negatieve maatregelen daadwerkelijk worden opgeheven door de positieve maatregelen, omdat bijvoorbeeld is voorzien in een ander type natuur. Het is merkwaardig dat binnen het plangebied lijkt te worden ingezet op de versterking van de natuurwaarden en verbindingzones waarvan de aanleg en de instandhouding in een bestemmingsplan reeds gekoppeld zijn aan eerdere ingrepen in het gebied. De nee, tenzij vraag moet in de nee, tenzij toets beantwoord worden. Verzocht wordt, dit alsnog te doen. Verzocht wordt aan te geven in hoeverre de thans voorgestelde maatregelen al dan niet een relatie hebben met de compensatiegronden van het bestemmingsplan Birkhoven-Bokkeduinen.

Wij verwijzen naar 2.1.3 en 2.1.4 van deze vooroverlegnota en naar de beantwoording van de reactie van de SGLA onder VI, 2.

De thans voorgestelde maatregelen hebben geen relatie met de compensatiegronden van het bestemmingsplan Birkhoven-Bokkeduinen .

8. De paragraaf van de externe veiligheid dient te worden geactualiseerd. Er wordt verwezen naar oud beleid en een opmerking over de aanwezigheid van een UMTS-mast in het plangebied ontbreekt. Uit oogpunt van rechtszekerheid is het wenselijk de nieuwe locatie van de mast in het bestemmingsplan op te nemen. Vanuit de PG is verzocht om deze mast verder van woningen af te plaatsen.

De datum van inwerkingtreding van het Besluit externe veiligheid transportroutes wordt aangepast. De betreffende UMTS-mast wordt verplaatst, de locatie is nog niet bekend.

9. Verzocht wordt informatie op te nemen over de toetsing van de milieugevolgen aan een goede ruimtelijke ordening. Dit moet ook gebeuren als voldaan wordt aan de normen van de Wet Luchtkwaliteit en het Besluit Luchtkwaliteit.

Verder wordt verzocht te beschrijven op welke wijze rekening is gehouden met de uitkomsten van het advies van de GGD. Tevens wordt verzocht het plan aan te vullen met de uitkomsten van het recente RIVM onderzoek, waarover op 12 maart in het NRC is gepubliceerd (fijn stof en ultra fijn stof zijn zeer schadelijk voor de volksgezondheid, ook als geen sprake is van normoverschrijding).

Tevens wordt verzocht het plan aan te vullen met een toets aan het Besluit gevoelige bestemmingen en een zogenaamde (vormvrije) MER beoordeling.

Door RoyalHaskoning-DHV is onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd op basis van Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Uit dit onderzoek blijkt dat ruimschoots aan alle grenswaarden wordt voldaan. Daarnaast zijn ook nog extra stoffen onderzocht zoals PM2.5 en Elementair Koolstof. Ook aan deze grenswaarden wordt voldaan. Verder heeft de GGD-Regio Utrecht een Gezondheidseffectscreening gedaan. Dit onderzoek wordt als bijlage gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

10. Met betrekking tot het onderdeel Water wordt het feit gemist dat door ProRail/NS jaren geleden een bezinkbassin is aangelegd om te voorkomen dat de spoorwegovergang bij noodweer blank kan komen te staan. Het vollopen van de tunnel bij hevige regenval is geen denkbeeldig risico. Voorts dient rekening te worden gehouden met het feit dat de drinkwaterwinning op de Berg is afgenomen, waardoor de grondwaterspiegel stijgt. Verzocht wordt aan te geven op welke wijze rekening is gehouden met het aspect water. Hierbij wordt gewezen op de verplichte watertoets.

Ook wordt verzocht rekening te houden met de verontreiniging die aanwezig is ter plaatse van de entree naar de Bernhardkazerne ter hoogte van de snackbar De Vlasakkers.

Bij de entree van de Bernhardkazerne is in 2000 een bodemonderzoek uitgevoerd i.v.m. een bouwvergunning. Hierbij is geen verontreiniging geconstateerd (Verkennd bodemonderzoek, Goorberg Geotechniek, rapportnummer 004119, 13 september 2000). Na de besluitvorming over het tracé van de weg door de raad wordt nog een nader onderzoek uitgevoerd.

XI Overige onjuistheden en onregelmatigheden

1. Er is altijd gesteld dat het proces rondom de Westelijke ontsluiting leidend was voor beide documenten. Verzocht wordt daarom ook de betreffende stellingen over de Structuurvisie en het GVVP aan te passen. Ook wordt verzocht aan te geven welke gevolgen de thans in voorbereiding zijnde Groenvisie zal hebben op het project. Het Comité gaat er hierbij vanuit dat een dergelijk door de raad gedragen democratisch initiatief serieus wordt genomen en dat dit lopende project aan het in voorbereiding zijnde beleid zal worden getoetst.

In hoofdstuk 3.2 van de toelichting van het conceptontwerpbestemmingsplan staat de beschrijving van het ruimtelijk beleid. In de paragraaf 3.2.1.2 gaan we in op de vastgestelde Structuurvisie en in paragraaf 3.2.1.5 op het vastgestelde verkeer en vervoerplan. Aanpassing van deze beleidsdocumenten is nu niet aan de orde.

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangevuld met de laatste stand van zaken van het proces van de in voorbereiding zijnde Groenvisie. De verwachting is nu dat deze Groenvisie eind 2015 wordt vastgesteld. Het toetsen van lopende projecten aan de vast te stellen Groenvisie is niet goed denkbaar.

2. Verzocht wordt te verwijzen naar het actuele (herziene) provinciale beleid.

De toelichting wordt op dit punt aangepast.

3. Het uitsluiten van de functie parkeren in de bestemming “Tuin” zou kunnen betekenen dat de auto niet meer op eigen terrein geparkeerd kan worden. Deze regeling wijkt af van de bestaande praktijk en wijkt af van de vigerende regeling in het bestemmingsplan Berg 2009. Ook roept dit de vraag op in hoeverre hiermee wordt voorgesorteerd op een parkeeroplossing buiten de eigen terreingrenzen van bijvoorbeeld het Leerhotel. In het bestemmingsplan zou moeten worden verankerd dat parkeren bij bedrijven en instellingen op eigen terrein dient te geschieden.

De bestemming “Tuin” is opgenomen voor de bestaande woning op het terrein van OLV ter Eem en voor een strook grond ter plaatse van de bocht in de Aletta Jacobslaan. De ruimte tussen de tuinen en de Westelijke ontsluiting is hier te klein om de straat in stand te houden en deze ruimte wordt toegevoegd aan de tuinen. In de regels voor de bestemming “Tuin” van het conceptontwerpbestemmingsplan is aangesloten bij de regels van de bestemming “Tuin” uit het geldende bestemmingsplan Berg-Utrechtseweg (2013). Het enige verschil is de regeling van carports (toegestaan in het geldende bestemmingsplan ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'overkapping' [sba-o]) en de nadere eisen die kunnen worden gesteld aan de plaats en afmetingen van gebouwen en andere bouwwerken. Deze ontbreekt in het conceptontwerpbestemmingsplan.

4. Gronden binnen de EHS voor zover niet voorzien van een Bos of Natuurbestemming zouden moeten worden voorzien van de dubbelbestemming Waarde – Ecologie. Het zelfde geldt voor de gronden binnen de CHS, deze zouden moeten worden voorzien van de dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie.

De dubbelbestemming Waarde – Ecologie is opgenomen voor gronden binnen de EHS. De dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie is opgenomen overeenkomstig de dubbelbestemming in het geldende bestemmingsplan Berg – Utrechtseweg (de bijbehorende regels zijn abusievelijk weggefallen, dit wordt hersteld in het ontwerpbestemmingsplan). Het ontwerpbestemmingsplan is digitaal raadpleegbaar, waardoor goed is te zien waar de dubbelbestemmingen gelden.

5. De parkeerplaats bij Birkhoven wordt ingrijpend veranderd en er worden extra sportvelden mogelijk gemaakt. Een onderbouwing dat de nieuwe situatie voldoet aan de nieuwe parkeerbehoefte ontbreekt.

Het parkeren van Sportpark Birkhoven wordt verplaatst ten behoeve van een ecologische verbinding. Op dit moment parkeren leden en bezoekers van de hockeyclub in het bos langs de Barchman Wuytierslaan. Deze parkeerplaatsen worden verplaatst naar een strook grond direct grenzend aan de hockeyvelden. Uitgangspunt is dat de huidige parkeercapaciteit gehandhaafd blijft. In het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt dat de hockeyvelden worden uitgebreid met één sportveld. Behalve deerschikking van de parkeerplaatsen wordt er ook een doorsteek gemaakt naar de Birkstraat – Middelhoefseweg, zodat het daar gelegen parkeerterrein kan fungeren als overloopparkerterrein.

XII Economische uitvoerbaarheid

Bij het hoofdstuk Economische uitvoerbaarheid ontbreekt vermelding van het feit dat de gemeente in december tevens onder (preventief) financieel toezicht is geplaatst. Een van de redenen was dat de provincie niet akkoord is met de wijze waarop dekking is gevonden voor een deel van de benodigde eigen bijdrage van de gemeente aan VERDER (totaal € 19 miljoen) door € 7 miljoen uit de incidentele middelen te dekken. Voor het overige deel van het bedrag ontbreekt dekking. Verzocht wordt in het bestemmingsplan nader te motiveren hoe de economische uitvoerbaarheid van het plan is geregeld.

Wij verwijzen hier naar de reactie van de provincie (paragraaf 2.2, onder 1 van deze vooroverlegnota) en naar de reactie van de SGLA (paragraaf 2.2, onder 10, punt X van deze vooroverlegnota).

17c Dhr. ing. F.J. Haver Droeze, uit hoofde van deelname participatiegroep WO

De heer Haver Droeze geeft aan het conceptontwerpbestemmingsplan als vooroverlegpartner te hebben ontvangen en als lid van de participatiegroep de planvorming rond de Westelijke ontsluiting de afgelopen jaren op een positief kritische manier te hebben gevolgd.

De heer Haver Droeze is door ons niet aangemerkt als vooroverlegpartner of stakeholder en heeft het conceptontwerpbestemmingsplan niet van ons ontvangen. Wij gaan hieronder wel in op de reactie van de heer Haver Droeze.

I. BetonBallon tunnel

De heer Haver Droeze heeft zich ingezet voor een alternatief met de BetonBallon tunnel. Dit alternatief biedt kansen om de meeste bezwaren van omwonenden en gebruikers van het natuur- en recreatiegebied Birkhoven-Bokkeduinen weg te nemen. Bovendien blijkt deze techniek veel besparingen op te leveren, waardoor dit alternatief vrij zeker budgettair neutraal kan worden gerealiseerd. Het eerder voorgestelde budgetonderzoek kan hier duidelijkheid over verschaffen. Indien de gemeente niet kiest voor het door de participatiegroep geadviseerde alternatief 10+, respectievelijk variant 2, heeft het Buurtcomité Beroemde Vrouwenbuurt de heer Haver Droeze gevraagd Het BetonBallon tunnelplan nogmaals onder de aandacht te brengen als een alternatief waar zij graag achter staan omdat dit bijna alle bezwaren wegneemt en in principe kostenneutraal is ten opzichte van variant 7B.

Wij verwijzen hier naar de raadsinformatiebrief van juli 2014 ([2914-072](#)). In deze raadsinformatiebrief zijn wij ingegaan op het genoemde alternatief. De belangrijkste conclusie was dat de meerkosten, inclusief reguliere opslagen, circa € 6 miljoen zouden bedragen (exclusief o.a. de kosten voor tunnelveiligheid, landschappelijke inpassing en hogere beheerkosten). De meerkosten van de gedeeltelijke overkluizing kunnen niet worden gedekt vanuit het projectbudget. In eerdere besluitvorming heeft de raad aangegeven geen aanvullende financiering beschikbaar te stellen.

II. Reacties SGLA, Stichting Woonklimaat Berg en Buurtcomité Beroemde Vrouwenbuurt

De reacties van de SGLA, Stichting Woonklimaat Berg en Buurtcomité Beroemde Vrouwenbuurt dienen als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

III. Vragen gesteld tijdens informatiebijeenkomst 7 maart

Omdat de heer Haver Droeze tijdens de door de bewoners georganiseerde informatiebijeenkomst van 7 maart geen reactie heeft gekregen op zijn publieke vragen, vraagt de heer Haver Droeze nu om een gemotiveerd antwoord, c.q. toelichting.

a. Waarom heeft de gemeente de voorkeursvariant 2 c.q. 10+ van de participatiegroep niet uitgewerkt en gebudgetteerd als een volwaardig alternatief?

Zoals eerder gezegd heeft de raad op 17 december 2013 expliciet besloten dat andere varianten niet langer aan de orde zijn. Dat betekent dat alle andere varianten dan 7B niet nader onderzocht en/of uitgewerkt hoeven te worden.

b. Is met de gang van zaken rond de keuze voor variant 7B voldaan aan de wettelijke voorschriften voor burgerparticipatie (inspraak)?

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.2 van deze vooroverlegnota waarin wordt ingegaan op de participatie.

c. Waarom wordt in dit plan de rechtszekerheid van de burger aangetast door het negeren van wettelijk vastgestelde statussen van meerdere Rijksmonumenten, Het Rijks Beschermd Stadsgezicht en de EHS?

De dubbelbestemmingen “Waarde – Cultuurhistorie” en “Waarde – Ecologie” zijn opgenomen ter bescherming van de cultuurhistorische en ecologische waarden.

d. Waarom neemt de gemeente niet het besluit om de nut en noodzaak van deze enorm dure en zeer ingrijpende nieuwe weg opnieuw te toetsen in de context van de grootschalige verkeersaanpassingen in de hoofdinfrastructuur rond Amersfoort en alle wezenlijke maatschappelijke veranderingen die van invloed zijn op de mobiliteit en het traditionele kantoorwerk? Er zijn tal van harde gegevens die duidelijk maken dat er nauwelijks nog sprake is van vertraging in het huidige traject.

Voor wat betreft de nut en noodzaak verwijzen wij naar paragraaf 2.1.1. van deze vooroverlegnota.

e. Als de noodzaak kan worden aangetoond en men toch besluit om die weg aan te leggen, laat de gemeente dan op verzoek van de meest betrokken bewonersgroep een volwaardig onderzoek doen naar de mogelijkheden en kosten van de BetonBallontunnel? Hieraan zijn heel veel voordelen verbonden. Het partiële verkennende onderzoek dat is gedaan, is veel te beperkt beoordeeld en is zeker niet representatief voor het geheel.

Wij verwijzen naar de beantwoording hierboven (onder punt I).

f. Waarom gaat de gemeente voorbij aan de economische waarde van een prachtig groengebied met een hoge natuurwaarde voor de stad en haar bewoners? De kwetsbare ecologische en ruimtelijke kwaliteit krijg je niet meer terug na de aanleg van de weg. Een nat bosje in de Eempolder in Soest kan dat in de verste verte niet vervangen.

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.4 van deze vooroverlegnota.

17d Bomenstichting

De reactie van de SGLA moet ook als een reactie van de Bomenstichting worden beschouwd.

Voor wat betreft de Bomen Effect Rapportage (BER) heeft de Bomenstichting de volgende reactie.

I Te late en onzorgvuldige informatievoorziening; kritiek niet ter harte genomen

Op herhaalde verzoeken van belanghebbenden zoals SGLA en Bomenstichting om eerst de BER te maken en deze aan de belanghebbenden en raad te verspreiden en dan pas de participatie m.b.t. de maatregelen te starten, is altijd negatief gereageerd en zonder een verklaring te geven voor het omdraaien van de normale volgorde: eerst kennis en informatie leveren en dan pas vragen om een oordeel van de participanten. Een zeer onzorgvuldige informatievoorziening en wijze van participatie, vindt de Bomenstichting. De gemeente neemt deze kritiek niet ter harte, dit blijkt volgens de Bomenstichting ook uit de verslaglegging van de laatste participatievergadering, waarin de Bomenstichting bovenstaande kritiek op de te late informatie heeft geuit. De gemeente lijkt hiermee niet gericht op leren en op een open en eerlijke verslaglegging van onzorgvuldigheden in de procedure.

Zelfs nu nog informeert het college de raad en bewoners mondjesmaat. Op de website van het project Westelijke ontsluiting is bijvoorbeeld geen link opgenomen naar de BER. De informatievoorziening op bomengebied zou echt moeten verbeteren.

In paragraaf 2.1.1 van deze nota gaan we in op de participatie.

De BER is in eerste instantie ter beschikking gesteld aan de vooroverlegpartners en de stakeholders. In de volgende fase van de procedure wordt de BER toegevoegd aan de stukken behorend bij het ontwerpbestemmingsplan en de besluitvorming daarover door de raad.

II Niet alle bomen in beeld

Op de voorlichtingsbijeenkomst van 12 februari jl. werden raadsleden en belanghebbenden via een poster verkeerd voorgelicht over de BER. : alle bomen zouden in beeld zijn gebracht. Het blijkt echter te gaan om bomen groter dan 35 cm omtrek op 1 m. 30 boven maaiveld. Dit is extra kwalijk, omdat de Bomenstichting meerdere malen verzocht heeft de totale omvang van de kap duidelijk te maken.

Bovendien bleek bij navraag aan de onderzoekers op die avond dat op 12 februari nog lang niet alle bomen in beeld waren gebracht: de BER was nog niet klaar.

We verwijzen naar paragraaf 2.1.3, waarin wordt ingegaan op de Bomen Effect Rapportage (BER) en waarin staat dat de BER betrekking heeft op bomen van minstens 10 cm dik en dat het veldwerk van de BER is uitgevoerd in de periode van juli 2014 tot februari 2015. De rapportage zelf is opgeleverd op 13 februari 2015.

III De waardering van de bomen en houtopstanden en opsomming van grotere oppervlakten dunnere houtopstanden(IV)

De indeling van de bomen naar kwaliteit (categorieën A, B en C) en de gevolgen daarvan zijn in het participatieproces totaal onbelicht geweest. Belanghebbenden zijn hierover niet geconsulteerd. Terwijl het iets nieuws is en afwijkend van de methoden die de gemeente tot nu toe toepaste. Bovendien lijken de onderzoekers niet de randvoorwaarden te hebben meegekregen die de raad voor dit tracé heeft bepaald (ecologisch en landschappelijk optimaal inpassen etc.). Daar is althans in de verantwoording van het rapport niets van terug te lezen en komt in ieder geval niet in de criteria voor de kwalificatie naar categorie expliciet naar voren.

Gebleken is dat de gemeente een noviteit heeft toegepast die afwijkt van voorgaande kapprojecten en gangbaar bomenbeleid. Ook wijkt deze werkwijze af van de door de raad bij raadsbesluit van 10 januari 2012 besloten werkwijze van inzichtelijk maken van bomenkap en verdwijnen van groen. De poster geeft aan dat de BER inzicht geeft aan waar: “de mooiste, de beste, de dikste en de meest kansrijke bomen staan. Om dit inzichtelijk te maken is de volgende indeling toegepast. A bomen (bijzonder voor Amersfoort); B bomen (bijzonder voor het projectgebied); C bomen (de overige bomen).”. De bijzonderheid wordt blinkbaar met de volgende criteria gestaafd: “mooist”, “best”, “dikst”, “meest kansrijk”. Dit is een zeer vreemde en vage manier om je groene kapitaal een waardering te geven. Een link met de zgn. bomenlijst, een inventarisatie van waardevolle en monumentale bomen voor een voorgenomen afschaffing van de kapvergunning lijkt hier aanwezig te zijn. Het waren dezelfde onderzoekers die daarbij betrokken waren. Over die lijst was een hoop maatschappelijke en politieke onrust, omdat de criteria onduidelijk waren en de lijst onvolledig was, zo heeft ook de Klankbordgroep Bomenlijst in haar eindadvies aangegeven. Het lijkt mevrouw Van Offeren dan ook zeer onwenselijk dat de gemeente hier diezelfde of een zelfde soort indeling gebruikt.

De gemeente heeft de bomen beoordeeld –naast ‘kwaliteit’– op: ‘structuur’ en ‘conditie’, blijkens de indeling op p 8. Het is zeer onzorgvuldig dat definities ontbreken van deze begrippen. In de gebruikelijke rapportages wordt naast de kwaliteit van de bomen de ‘levensverwachting’ beoordeeld. Het is zeer verwarrend dat dit in de BER anders is en dit veroorzaakt twijfels over de kwaliteit van de BER. Ook de ontbrekende definities van de beoordelingsbegrippen in de bijlagen van de BER veroorzaakt verwarring.

Het lijkt erop dat de gemeente de criteria die gelden voor de afweging van kapaanvragen heeft laten meewegen bij de beslissing om de bomen al dan niet te laten staan: de weigeringsgronden in de APV. De BER stelt namelijk het volgende:

“Kwaliteit:

Voor de bomen zijn er drie waarderingscategorieën: A, B en C. Naast conditie en toekomstverwachting wegen de volgende aspecten mee: natuur-, beeldbepalende-, cultuurhistorische- of landschappelijke waarde, waarde voor de leefbaarheid of waarde voor stads- of dorps-schoon en de functionaliteit van de desbetreffende boom.”. De criteria zijn echter niet nader omschreven, dus is het gissen naar de toepassing. Bovendien zijn de criteria afwijkend van de APV-weigeringsgronden: in de BER wordt gerept over “waarde voor de leefbaarheid”, terwijl de weigeringsgrond in de APV terecht spreekt over: “waarde voor de leefbaarheid van de houtopstand.”. Een essentieel verschil, juist in deze ontwerp-situatie, omdat het wegnemen van een of een aantal bomen de leefbaarheid van de houtopstand eromheen in gevaar kan brengen (zonneshade, schade aan wortels etc). Mevrouw Van Offeren vreest dat in de BER met ‘leefbaarheid’ wordt bedoeld de betekenis zoals de gemeente van plan is de APV te wijzigen. Uit de voorgenomen APV-wijziging blijkt immers dat de gemeente –in afwijking van vele andere gemeenten- opeens de omschrijving van de weigeringsgrond: “leefbaarheid van de houtopstand” wil opvatten als: ‘een waarde voor de leefbaarheid van burgers’. En de definitie is nu opeens ook veel beperkter: houtopstanden die niet in openbaar toegankelijk terrein staan en bovendien ook niet bijdragen aan de ‘gebruiks- of belevingswaarde van de straat of wijk’, zijn vogelvrij. Gevraagd wordt om aan te geven wat de genoemde aspecten inhouden en per boom welk aspect is meegewogen bij de indeling.

Tevens wordt gevraagd – op grond van het rapport Eelerwoude - om in beeld te brengen wat de kwaliteiten zijn van de houtopstanden die dunner zijn dan 10 cm en die in totaal (per groep) een grotere oppervlakte dan 50 m². De leefbaarheid van een deel van dat soort houtopstanden kan namelijk ook in gevaar komen door een deel ervan weg te nemen.

Omdat bij de indeling naar kwaliteit niet is aangegeven of een boom bijvoorbeeld cultuurhistorische waarde heeft kan de Bomenstichting niet controleren of er wat is misgegaan bij het toekennen van kwaliteiten.

De indeling naar kwaliteit is iets nieuws en wijkt af van de projecten tot nu toe. Een vergelijking wordt gemaakt met het onderzoek dat de gemeente heeft laten verrichten naar de waarde van de te kappen bomen voor de aanleg van de Kersenbaan. Het is vreemd dat de waardering daar afwijkt (*kleinere houtopstanden hebben ‘een brede natuurwaarde’ als schuil- en nestgelegenheid voor vogels en andere kleine fauna; grote waarde als regulerend element m.b.t. klimaatbeheersing en waarde als zuurstofbron, opvang van fijnstof, Co2-reductie, belevingswaarde, esthetische waarde en recreatieve waarde etc.*).

De beoordeling van de kwaliteit van de bomen is oncontroleerbaar, omdat niet terug te vinden is wat de onderzoekers belangrijk vonden. Dit is zeer onzorgvuldig. Soms passen de onderzoekers opeens een nieuw criterium toe voor de beoordeling van kwaliteit (bijvoorbeeld t.a.v. de nieuwe parkeerplaats voor de Kabouterhut).

We verwijzen naar paragraaf 2.1.1 en 2.1.3. Het opnemen van alle houtige, opgaande gewassen in bosverband, ook die met een dwarsdoorsnede van de stam van minder dan 10 cm op 1.30 m hoogte, is praktisch onuitvoerbaar. Ook pinkdikke zaailingen van 1-3 jaar oud zouden dan in kaart moeten worden gebracht. Dit met een grote kans dat een groot deel hiervan volgend jaar is verdwenen door lichtconcurrentie. Ondermaatse houtopstanden (< 10 cm doorsnede) vertegenwoordigen zeker waarde. In de BER staan echter de bomen (> 10 cm doorsnede) centraal. Naast de BER waarin bomen stuk voor stuk worden geanalyseerd, wordt in het kader van de wettelijke en bovenwettelijke compensatie gekeken naar oppervlaktes natuur. Het overgrote deel van de bomen valt onder de boswet, waarbij voor iedere hectare te verwijderen bos een hectare nieuw bos terug komt.

De beoordeling bij de Kabouterhut wijkt niet af. Hier worden extra inspanningen verricht voor de dikste boom binnen het project en een eikenstoof. In de BER wordt genoemd dat deze zogenaamde

'Kabouterboom' een evenwichtig uitgegroeide kroon heeft. Dit is in de beoordeling terug te vinden als een goede structuur.

V loslaten van uitgangspunt van behoud

Uit de BER blijkt dat het uitgangspunt van behoud van bomen niet leidend is geweest bij het ontwerpen van het tracé. Dit en het motto *"Boombehoud gaat verder dan bomen niet omzagen"* maakt ongerust. Verder is het niet duidelijk welke adviezen wel zijn overgenomen en welke niet. Gevraagd wordt dit alsnog gemotiveerd en per advies te doen.

Heeft de gemeente aan de onderzoekers deze uitgangspunten ('wanneer willen we BEA?' en 'wanneer zijn we bereid tot aanpassing van het ontwerp?') voorafgaand aan het onderzoek wel meegegeven, of hebben de onderzoekers deze uitgangspunten zelfstandig zo besloten? Wat zijn de criteria voor die keuzen?

Behoud en versterken van kwaliteit is uitgangspunt geweest bij de BER. Uiteraard binnen de context van het project. Boombehoud gaat verder dan alleen bomen laten staan. Binnen dit project zijn de bomen tijdig in beeld gebracht en worden behouden wanneer hen binnen het project een duurzame toekomst meegegeven kan worden. Bij bomen waar duurzaam behoud binnen de context van het ontwerp niet is gegarandeerd is het opstellen van een Bomen Effect Analyse (BEA) geadviseerd. In de BEA wordt aangegeven op welke wijze de bomen behouden kunnen worden. Dit kan zijn met extra beschermingsmaatregelen, met verdere aanpassingen van het ontwerp of een aangepaste werkwijze tijdens de uitvoering. Vanaf de projecttafel is informatie meegegeven aan de onderzoekers over standaarden voor werkruimte langs wegen en fietspaden. Zoals in de aanbevelingen nagelezen kan worden zijn door de onderzoekers, indien de kwaliteit van de bomen daar aanleiding toe geeft, suggesties gedaan om hiervan af te wijken.

Pas na de BEA kan de gevraagde balans op worden gemaakt van wel of niet overgenomen adviezen.

VI Hebben onderzoekers juiste technische kwalificaties

Omdat mevrouw Van Offeren ernstige twijfels heeft bij de technische kwalificaties van de onderzoekers raadt mevrouw Van Offeren de gemeente aan niet op de adviezen in te gaan, maar eerst technisch onderzoek te laten doen door een VTA-deskundige (*Visual Tree Assessment*) die de kwalificaties heeft die de gemeente tegenwoordig vraagt.

Vervolgens noemt mevrouw Van Offeren een aantal beoordelingen die vragen oproept en sluit dit onderdeel van de reactie af met het verzoek de BER en het ontwerpproces opnieuw te doen met het motto: *"Uitgangspunt voor het ontwerp is duurzaam behoud van de boom."*

Beide onderzoekers hebben een lange staat van dienst (meer dan 20 jaar) in de bomenvakwereld. Beiden hebben diverse vakpublicaties op hun naam staan (Ruimte voor de Stadsboom (2003), Bomen Effect Analyse (2005), Bomen met je burens (2015)) en worden breed erkend als specialisten in de vakwereld. Beiden hebben tevens reeds meerdere BEA's opgesteld en verzorgen regelmatig cursussen binnen de bomenvakwereld. Koot maakt deel uit van de Klankbordgroep Stadsbomen Vademecum (het standaardwerk binnen de bomenvakwereld) en Van Loon is vaste vakjournalist bij o.a. de Bomenstichting en Vakgroep Boomspecialisten VHG en is examinerator bij het European Tree Technician examen (waarvoor VTA deskundigheid een basis is). Beiden voldoen ruimschoots aan de kwalificaties die wij stellen aan opstellers van een BER.

Verder verwijzen wij naar paragraaf 2.1.3.

VII Nieuwe normen voor herplant

Op de poster over de BER, die plots op de inloopavond op 12 februari te zien was, als je er toevallig langs liep althans (!), staat het volgende:

“Bij herplant van straatbomen en solitaire bomen, die onder de plaatselijke APV vallen, wordt vooral gekeken naar de kwaliteit van de groeiplaats. Beter 1 boomkroon die kan uitgroeien tot 100m² dan 10 boomkronen die ieder moeizaam 4m² halen.”

Ook deze norm is in het participatieproces totaal onbelicht geweest en belanghebbenden zijn hierover niet geconsulteerd. Dit is zeer onzorgvuldig. Men werd immers om hun mening gevraagd over de compensatie en verrijking. Daar hoort als uitgangspunt bij dat je weet wat er precies aan groen weggaat en op welke manier de gemeente die kwaliteiten wil herplanten.

Er is geen sprake van een nieuwe norm voor herplant. De gemeente herplant volgens dit principe, om te voorkomen dat er bomen op plekken worden aangeplant die in de toekomst problemen gaan opleveren en vermijdbaar extra onderhoud vergen. Voor wat betreft het participatieproces verwijzen wij naar paragraaf 2.1.1. van deze nota.

VIII Beoordeling van de adviezen voor de deelgebieden

Deelgebied BW-laan Noord

Advies: *geen laanbeplanting, maar aansluiten bij de diverse bosbeplanting en Door een goede technische uitwerking hoeft niet ingeboet te worden op de groene kwaliteit.*

Gaat de gemeente dat advies opvolgen? En hoe? Hoe verhoudt zich dat tot de adviezen op dat punt van de ontwerpers? Hoe houdt de gemeente hierbij rekening met de in het ecologische onderzoek beloofde ‘eekhoorn-overspringmogelijkheden’ door middel van aansluitende boomkruinen?

Wij verwijzen hier naar paragraaf 2.1.3 van deze nota.

Deelgebied Parkeerplaats Dierenpark Amersfoort

De onderzoekers geven aan dat bij het nu voorgestelde ontwerp hier ingrijpend veel bomen moeten verdwijnen. Rond de 1200 dikkere bomen, waar onder ‘markante bomen’. Is hier echt niets te veranderen aan het ontwerp, om tot meer boombehoud te komen? Graag een BEA dus.

De onderzoekers doen een beroep op de gemeente om mee te laten wegen: “Ook voor de nieuwe situatie levert het een kwaliteitsverhoging doordat parkeerplaats en de tunnelbak beter worden opgenomen de omgeving. De sfeer van de grote en vaak grillige bomen is met jonge aanplant niet te evenaren.”. Welke waarde hecht de gemeente aan dit advies en hoe neemt de gemeente dit ter harte.

Wij verwijzen hier naar paragraaf 2.1.3 van deze nota.

Deelgebied Daam Fockemalaan

Over een deel van de bomen schrijven de onderzoekers de volgende waardering: “De oudere bomen, waaronder veel zilveresdoorns, zijn vaak vergroeid met de trottoirbanden. Deze uitgegroeide bomen geven de laan, samen met de veelal statige huizen, een min of meer monumentaal karakter.”. Krijgen deze bomen waaronder de zilveresdoorns, ondanks dat monumentale karakter toch van de onderzoekers slechts kwaliteit C (‘gewone boom’)? Dat geeft te denken over de waardering van de bomen in categorie C in het algemeen.

Zoals in het BER rapport is gesteld spelen bij het beoordelen van de kwaliteit van de bomen de conditie en toekomstverwachting mee. Bij de onderhavige esdoorns is deze veelal onvoldoende tot slecht, vandaar dat zij gewaardeerd zijn als zijnde categorie C.

Deelgebied Aletta Jacobslaan

Aanplant van een stinzenplanten en ‘Een bloeiende onderbegroeiing vergroot de biodiversiteit’ en de beeldkwaliteit, adviseren de onderzoekers. Volgt de gemeente dit advies op en in hoeverre strookt dit advies met de ecologische adviezen en de maatregelen ter compensatie en verrijking?

Wij verwijzen hier naar paragraaf 2.1.3 van deze nota.

Over de toekomstige inrichting van de groenstrook langs de Aletta Jacobslaan zal nader gesproken worden met de bewoners.

Deelgebied Bernardkazerne

Ook hier is de impact van het ontwerp groot. Zo schrijven de onderzoekers: *“Slechts in enkele hoeken blijven bomen buiten schot. Ook bij de entree, op de kop van de Aletta Jacobslaan kunnen enkele bomen behouden blijven.”*

Kan het ontwerp hier echt niet wat worden aangepast? Wat is er al geprobeerd tot boombehoud door ontwerpwijzigingen?

Mevrouw Van Offeren zet vraagtekens bij de beoordeling van de kwaliteit door de onderzoekers: *‘Het betreft veelal spontane bosopslag met een dichte onderbegroeiing.’ “Ondanks het feit dat er veel groen gaat verdwijnen zijn de bomen op zich niet als waardevol te bestempelen.”*. Dat lijkt mevrouw Van Offeren zelfs volgens de eigen criteria van de onderzoekers beoordeeld onjuist: *de bomen vormen een belangrijk groen element in een stenen omgeving, en vormen een belangrijk broed- en fourageergebied voor vogels. Bovendien waarderen deze groene kwaliteit van de leefomgeving voor beeld, natuur en fijnstof- en geluidsafvang zeer, bleek tijdens de rondgang op 10 maart jl.*

Graag dus een BEA voor ook deze bomen.

De waarde op individueel boomniveau is voor de meeste bomen in het voornoemde gebied niet dermate hoog dat dit een kwalificatie van B of C boom rechtvaardigt.

Een BEA zal in de volgende fase van het project worden uitgevoerd voor de bomen die daartoe in de BER zijn aangewezen.

Deelgebied Rijksmonument Belgenmonument

Niet is aangegeven welke bomen Rijksmonumentaal zijn, oftewel binnen de zogenoemde ‘bolletjeslijn’ van het Rijksmonument liggen. De vraag is of dit wel bij de onderzoekers bekend is gemaakt door de gemeente? Dat blijkt namelijk nergens uit en is voor hun beoordeling van de kwaliteit en de waarde van de bomen wel onmisbaar. Wat is de impact van de kap op de uitstraling vanaf het Belgenmonument op de omgeving. Graag inzicht in dit alles. Tevens op een kaartje de bolletjeslijn aangeven.

‘Om de doorstroom tijdens de werkzaamheden te regelen wordt een noodweg met fietspad aangelegd. Daarom verdwijnen er in dit deelgebied meer bomen dan uitsluitend voor de nieuwe situatie noodzakelijk is. Met name een groot deel van de eikenwal dreigt hierdoor te verdwijnen.’, zo schrijven de onderzoekers. De vraag is of het niet mogelijk is het verkeer anders te leiden: het is zeer onverkwikkelijk als voor een tijdelijke noodweg bomen moeten worden gekapt. Met name omdat het hier gaat om een eikenwal, een behoudenswaardig landschapselement met het oog op landschappelijke kwaliteit (=randvoorwaarde!) , zeker als het gaat om de omschreven eikenwal: *“In het noordelijk deel (hoek Daam Fockemalaan-Prins Frederiklaan) staat een oude eikenwal. Deze wal is als element duidelijk herkenbaar en beeldbepalend voor het achterliggende bos.”*.

Verder moet in dit deelgebied veel weg (nrs. 2039 tot en met ongeveer 2076) wegens het fietspad. De onderzoekers stellen een aanpassing van het ontwerp voor de tijdelijke noodweg voor omdat de extra benodigde kap zou zorgen voor een wezenlijke reductie van de wal. De oplossing die de onderzoekers voorstellen hebben echter ‘wel impact verder in het bos’ (kap?). Kan het fietsen daarom niet op een nog andere manier worden opgelost, zodat bomen behouden kunnen blijven? Tijdelijk fietsen aan 1 zijde van de weg bijvoorbeeld, of tijdelijk het fietsverkeer omleiden? Dat moet toch mogelijk zijn? Gelieve dit te onderzoeken.

Vanuit het project Westelijke ontsluiting heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden met het project Belgenmonument.

Er zal nader onderzocht worden op welke wijze de kap van bomen ten behoeve van een tijdelijke situatie zoveel mogelijk voorkomen kan worden, in het bijzonder voor de eikenwal.

Deelgebied Stichtse rotonde

“De te verdwijnen bomen in dit zuidelijke deel zijn niet als waardevol te bestempelen.”, schrijven de onderzoekers. Deze bomen worden tot categorie C gedegradeerd.

Maar, zo schrijven de onderzoekers dan toch vervolgens: *“Toch is kap van een relatief groot oppervlak een kaalslag.”* . Waarom de bomen dan niet als ‘waardevol’ te bestempelen zijn, is onduidelijk. Vooral omdat een randvoorwaarde uit het Coalitieakkoord is: een goede landschappelijke inpassing. De bomen zijn toch op zijn minst volgens de door de onderzoekers aan henzelf opgelegde criteria ‘beeldbepalend’?! Ook deze waardering doet sterk twijfelen aan de waarde van dit onderzoek.

“Direct grenzend aan de Stichtse rotonde wordt mogelijk de bodem verschaald ten behoeve van heideherstel. Indien hiervoor binnen de kroonprojectie van bestaande bomen de zodenlaag moet worden afgeplagd dan wordt geadviseerd de boom te kappen. Vergraving en verschraling gaat ten koste van de conditie van de bomen.”. Hier zie je duidelijk dat de ecologische maatregelen en boombehoud niet op elkaar zijn afgestemd, dan wel geen goede afweging is duidelijk gemaakt aan de belanghebbenden. Mevrouw Van Offeren heeft hier de gemeente niets over horen zeggen, laat staan dat haar om advies is gevraagd. Dit is onzorgvuldig. Hoe verhouden de onderzoeken zich tot elkaar en hoe zijn of worden de afwegingen gemaakt?

Uiteraard is het niet de bedoeling om met het vergraven en verschralen van de grond de conditie van de bomen aan te tasten. Bij de uitwerking van deze maatregel zal met zorg worden omgegaan met de bomen in dit gebied.

Voor wat betreft de Notitie Bovenwettelijke ecologische maatregelen en maatregelen voor natuurverrijking heeft de Bomenstichting de volgende reactie:

I Randvoorwaarden verkeerd vertaald

Een van de Randvoorwaarden voor het plan is:

“6.6 Alle ecologische schade en aantasting (hoe klein ook) wordt gecompenseerd, bij voorkeur in het gebied zelf en zo dit niet lukt, dan binnen Amersfoort, door bijv. natuurverrijking. De natuur in het gebied zal daarnaast worden versterkt en verrijkt, met een goede ecologische inpassing, verbetering van de ecologische verbindingen en het verminderen van ecologische barrières tussen Birkhoven en Bokkeduinen.”.

Deze randvoorwaarde is door de onderzoeker niet letterlijk overgenomen. Hierdoor is het uitgangspunt van het onderzoek naar compensatiemogelijkheden veel te beperkt en foutief en dat maakt het onderzoek naar de mogelijkheden te beperkt en onzorgvuldig. Het concept bestemmingsplan is daarmee onvoldoende afgestemd op de Randvoorwaarden en dus onzorgvuldig onderbouwd.

De keuze voor maatregelen in Soest hoeft dus wellicht helemaal niet gemaakt te worden. Bovendien zet mevrouw Van Offeren vraagtekens bij de wenselijkheid van de ontwikkeling van een ecologische verbindingzone. Ook is niet voldoende duidelijk gemaakt welke maatregelen in de gemeente Soest liggen. Gevraagd wordt dit duidelijker in de indeling van de maatregelen en in de omschrijving kenbaar te maken.

We verwijzen hier naar paragraaf 2.1.4. van deze nota, waarin onder meer staat dat de betreffende randvoorwaarde letterlijk is overgenomen in het onderzoek.

II. Geen breed draagvlak voor de maatregelen

De onderzoeker schetst een foutief beeld van het draagvlak voor de maatregelen. Bewoners en belanghebbenden hebben steeds aangegeven dat zij te laat en onvolledig werden ingelicht over de ecologie, de bomenkap en de mogelijke maatregelen. En dat zij daardoor geen goed oordeel konden vormen over de voorgedragen maatregelen. De “bestaande wensen ten aanzien van ontwikkeling van natuur in en rond het Plangebied” zijn aangeleverd door een klein en select gezelschap, die door de onderzoeker ‘gebiedsdeskundigen’ worden genoemd. Met deze gebiedsdeskundigen (vertegenwoordigers van de gemeente zelf, van Utrechts Landschap en van de gemeente Soest) is het projectgebied doorgelopen en zijn ter plaatse mogelijkheden en kansen besproken. Mevrouw van Offeren vraagt zich af waarom niet met de overige belanghebbenden en gebiedsdeskundigen het projectgebied is doorlopen en ter plaatse mogelijkheden en kansen besproken. ‘Locals’ hebben vaak meer of een aanvullende nuttige kennis van het gebied en de daar aanwezige flora en fauna. Dit is een gemiste kans en daarmee is de participatie en het ecologische onderzoek niet zorgvuldig aangepakt.

We verwijzen hier naar paragraaf 2.1.1 en 2.1.4.

III. Opmerkingen bij enkele maatregelen

Bunker en vleermuistunnel

Is hiervoor de bestemming ‘Dubbelbestemming Waarde Ecologie’ opgenomen in het bestemmingsplan?

Voor beide locaties wordt deze dubbelbestemming opgenomen in het bestemmingsplan.

Bosstrook Dierenpark

Volgens mevrouw Van Offeren is meer borging (zoals beheerplan en contractuele borging) nodig dat Utrechts Landschap ook inderdaad de genoemde ‘gerichte ingrepen’ zal treffen die moeten leiden tot verbetering en versterking van de bosstrook.

Mevrouw van Offeren vraagt de maatregelen aan te passen op het doel van de betreffende randvoorwaarde, nl. het versterken van de natuurwaarde zelf en niet draagvlak voor de natuur vergroten en binding met de natuur versterken. De onderzoeker heeft zich niet gehouden aan de opdracht in de Nota van Randvoorwaarden om te komen tot maatregelen ter versterking en vrijking van de natuur.

We verwijzen hier naar paragraaf 2.1.4.

In het rapport is toegevoegd dat, indien wordt gekozen voor deze maatregel, afspraken met Utrechts Landschap over maatregelen en beheer zullen worden vastgelegd in het Beheerplan Birkhoven.

IV. Kosten-baten-analyse maken

Gevraagd wordt een kosten-batenanalyse te maken van alle maatregelen (interessante en overige), opdat ook raad en belanghebbenden een weloverwogen oordeel kunnen geven. Dat geldt ook voor de door de onderzoeker als ‘niet-kansrijk’ beoordeelde maatregelen. Die zouden teveel kosten. Het pakket aan voorgestelde maatregelen moet ‘nader worden onderzocht op haalbaarheid, met name de maatregelen die zijn geprojecteerd op gronden van derden’. De Bomenstichting kan dus nog niet beoordelen of wel aan de Randvoorwaarden voldaan is die de raad heeft besloten. Voordat het bestemmingsplanproces wordt voortgezet, zal de gemeente hier toch eerst meer duidelijkheid over moeten geven.

In het rapport wordt een paragraaf toegevoegd waarin alle maatregelen ten opzichte van elkaar worden gewogen. Daarbij wordt gekeken naar aspecten als de afstand tot het plangebied, kwaliteitswinst, bijdrage aan inpassing, bijdrage aan verbindingen voor flora en fauna, verminderen barrièrewerking Birkhoven-Bokkeduinen en kosten. Op basis van deze afweging wordt een voorstel gedaan dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

22. Stichting Woonklimaat Berg

Allereerst wordt opgemerkt dat het uitgebreide commentaar van Peter de Lange (SGLA) wordt onderschreven. De SWB is van mening dat sprake is van een onbezonnen plan en weggegooid geld, zeker met het oog op de toekomst waarin lawaaiig autoverkeer goeddeels zal verdwijnen en de intensiteit van het verkeer zal afnemen door een andere leef- en werkwijze.

Verder worden enkele in het oog springende punten aangestipt, waarover de Stichting Woonklimaat Berg (SWB) grote zorgen heeft.

- Het doel van de weg is niet eenduidig: betere verkeersafwikkeling, dan wel grotere verkeerscapaciteit bevorderen, dan wel de woonwijk ontlasten of nog een ander doel?
- Een steekhoudend onderzoek naar de werkelijke gevolgen van de nieuwe weg ontbreekt en kan ook niet gemaakt worden door de dynamische afhankelijkheid van te veel onvoorspelbare externe factoren.
- Er is geen sprake van een evidente verbetering, er zijn nu geen ernstige problemen en vroegere voorspellingen zijn niet uitgekomen.
- Het gaat om een enorme fysieke ingreep met enorme financiële consequenties, die stelselmatig onderschat worden.
- Alle secundaire gevolgen zijn met zorg in kaart gebracht en voor een deel bevredigend opgelost, maar kunnen het primaire dubieuze plan niet overtuigend maken.

Voor een reactie op bovenstaande punten verwijzen wij naar paragraaf 2.1.1 van deze vooroverlegnota waarin wordt ingegaan op de nut en noodzaak.

- De keuze voor een tunnel voor snelverkeer en een brug voor langzaam verkeer om het spoor te kruisen is evident onlogisch en kostenverhogend en zeer gebruiksonvriendelijk voor langzaam verkeer.

Conform de wens van de raad is een fietsbrug opgenomen. Op verzoek van enkele bewoners is overigens ook onderzoek gedaan naar een fietstunnel. De afweging tussen fietsbrug en fietstunnel is gemaakt op de aspecten sociale veiligheid, verkeersveiligheid, te overbruggen hoogteverschil, comfort en bereikbaarheid en leefbaarheid. De conclusie is dat de toepassing van een fietsbrug ten opzichte van de fietsers in de tunnel met name voordelen biedt voor sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Daarom wordt uitgegaan van de toepassing van een fietsviaduct.

- Het bezwaar tegen de bestaande gelijkvloerse kruising is niet te onderbouwen uit oogpunt van tijdwinst of gevaar. Het percentage van de tijd dat de spoorbomen open staan is aanzienlijk groter dan de groenzone bij vele verkeerslichten in de stad, bovendien verdeelt het gefaseerd doorrijden het autoverkeer tijdens de korte fileperiodes op gunstige wijze en er is in de afgelopen 50 jaar nog nooit een ongeval voorgekomen.

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.1 van deze vooroverlegnota waarin wordt ingegaan op de nut en noodzaak.

- Een parkeergarage voor de dieren tuin zou niet ten koste moeten gaan van het intensief gebruikte bos.

De parkeergarage is voorzien op het huidige parkeerterrein van het dierenpark.

- Het idee dat iedere zichzelf respecterende stad omsloten moet worden door een ringweg is een verouderde gedachte. In dit geval heeft het sluiten van de 'ring' tot gevolg een relatieve afsluiting van de fraaie overgang van dit deel van de stad naar het groen, dat intensief wordt gebruikt door de aangrenzende woonwijken. Tevens is bij de projectie van de weg geen rekening gehouden met de ontsluiting van eventuele toekomstige inbreiding.

Wij verwijzen naar paragraaf 2.1.1 van deze vooroverlegnota waarin wordt ingegaan op de nut en noodzaak. Het project beoogt o.a. met de groene inrichting en de aanleg van de fietsbrug de verbinding van het groen met de stad te versterken.

Binnen de planhorizon van de Westelijke ontsluiting wordt naar verwachting de 1e fase van de Wagenwerkplaats gerealiseerd. Dit is meegenomen in het verkeersmodel, zie bijlage xxx (toelichting verkeersmodel).

23. Mgr. Blomstichting

In het plan (6.2.1.6.) wordt gesproken over het veld bij het klooster als mogelijke terugvaloptie voor het realiseren van een parkeeroplossing voor Dierenpark Amersfoort. Deze zogenoemde maisakker is eigendom van Kerkelijke Instelling Mgr. Blom. Dit terrein wordt momenteel meegenomen in de toekomstplannen voor het klooster. Hiervoor is de Mgr. Blomstichting reeds in gesprek met mogelijke partners. Deze plannen lijken doorkruist te kunnen worden door het College van B&W, omdat het College van B & W gebruik zou kunnen maken van een "afwijkingsmogelijkheid", waardoor zij bevoegd is medewerking te verlenen aan het realiseren van een parkeerterrein op de maisakker. De vraag is of het College van B & W gebruik kan maken van deze "afwijkingsmogelijkheid" zonder hierover eerst toestemming te vragen en wat deze "toestemmingsmogelijkheid" precies inhoudt.

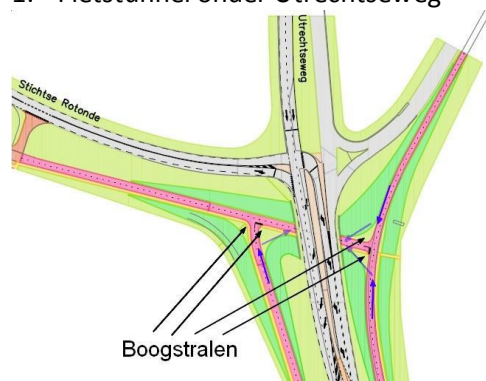
Zonder toestemming van de eigenaar is het niet mogelijk gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheid voor het realiseren van een parkeerterrein. Als op het moment van de vaststelling van het bestemmingsplan geen overeenstemming bestaat met de eigenaar van het terrein is het opnemen van de afwijkingsbevoegdheid wel mogelijk, mits aannemelijk is dat binnen de planperiode (10 jaar) van het bestemmingsplan alsnog overeenstemming wordt bereikt.

25. Fietzersbond

Op hoofdlijnen is de Fietzersbond Amersfoort positief over het voorliggende conceptontwerpbestemmingsplan. Op detail niveau geeft de Fietzersbond een aantal aandachtspunten aan de hand van de plankaart van 28-11-2014 (van het ontwerp van de weg). De Fietserbond rekent erop dat deze opmerkingen gerealiseerd worden in het verdere ontwerp van het bestemmingsplan.

Hieronder zijn de detailopmerkingen weergegeven, met de gemeentelijke reactie daarop. Hierbij stellen wij voorop dat de opmerkingen betrekking hebben op het ontwerp van de weg en niet zo zeer over het concept-ontwerpbestemmingsplan.

1. Fietstunnel onder Utrechtseweg



- 1a. Zijn de boogstralen voldoende ruim?
- 1b. Heeft de fietser op tijd voldoende zicht op de tunnel (blauwe pijlen).
- 1c. Tunnelbak zoveel mogelijk open en de lengte beperkt houden.
- 1d. Voorrangsregeling tussen fietsers onderling is goed gekozen.

De bochtstralen van de fietspaden worden uitgevoerd met $R=5m$ met als minimum $R=3m$. Bij $R<3m$ is er sprake van maatwerk. Uit verschillende visualisaties blijkt dat de fietser voldoende zicht heeft op de tunnel.

2. Fietstunnel onder Daam Fockemalaan.



2a. Zijn de boogstralen voldoende ruim? Voor de op de tekening onderste bocht zou nog een doorsteekje gemaakt kunnen worden, daar is nu ook een 'olifantenpad'.

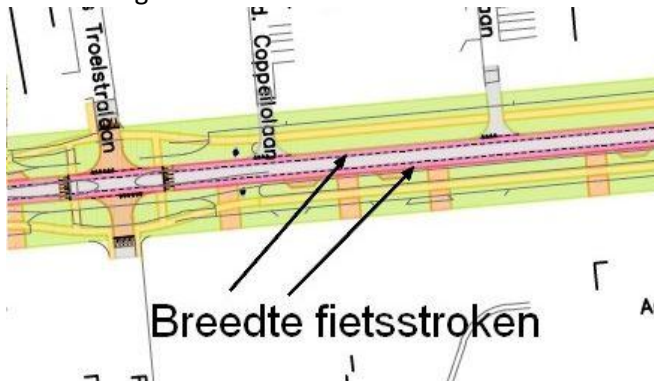
2b. Heeft de fietser op tijd voldoende zicht op de tunnel (blauwe pijlen)?

2c. Tunnelbak zoveel mogelijk open en de lengte beperkt houden.

2d. Voorrangregeling tussen fietsers onderling is goed gekozen.

Zoals gezegd worden de bochtstralen van de fietspaden uitgevoerd met $R=5m$ met als minimum $R=3m$. Bij $R<3m$ is er sprake van maatwerk. In de bocht komt een verhoogde bult, er wordt geen doorsteek gemaakt. Uit verschillende visualisaties blijkt dat de fietser voldoende zicht heeft op de tunnel.

3. Inrichting Daam Fockemalaan



3a. Uit het ontwerp wordt niet duidelijk wat de breedte van de fietsstroken op de Daam Fockemalaan zijn. De breedte van fietsstroken is op dit moment volop in discussie bij het CROW. Uit de huidige aanbevelingen

(<http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Discussienotitie+fietsstroken>):

'Een fietsstrook is altijd breed genoeg voor minimaal twee fietsers naast elkaar.' Concreet betekent bovenstaande uitgangspunt dat een fietsstrook bij voorkeur 2 tot 2,5 meter breed is. Het absolute minimum is 1,7 meter (uitgaande van minimaal 0,5 meter vrije ruimte aan de rechterzijde van de strook)'.

De breedte van de Daam Fockemalaan is 6,00 m. In het ontwerp worden de fietsstroken verbreed van 1,50 m naar 1,70 m. Dan blijft er een rijloper over van 2,60 m voor het autoverkeer. Een verdere verbreding van de fietsstroken geeft een te smalle rijloper voor het autoverkeer.

4. Kruispunt Daam Fockemalaan – BW-laan



4a Het kruispunt Daam Fockemalaan en BW-laan is een lastige door de oprit naar de Bernhard kazerne. Fietsers blijven hier niet op de fietsstroken rijden, daarom is een groot rood fietsvlak hier een betere optie.

De inrichting van het kruisvlak is nog een nadere opgave. Deze inrichting is niet van invloed op het ruimtebeslag van de verkeersoplossing en op het bestemmingsplan. Wel geeft een groot rood vlak het risico dat de voorrangssituatie van het doorgaande fietspad langs de Barchman Wuytierslaan richting centrum minder duidelijk wordt.

4b Misschien is het ook mogelijk om de fietsers van Daam Fockemalaan naar BW-laan en visa versa van het kruispunt af te halen door een bypass, zie rode pijl.

Deze oplossing geeft een extra conflictpunt met overstekende fietsers op de Daam Fockemalaan. Dit geeft een (te) complexe verkeerssituatie op het aansluitpunt van het fietspad op de Daam Fockemalaan, gelet op de directe nabijheid van het kruispunt met de Meester Th. Heemskerklaan en de nieuwe weg richting Defensie.

5. Fietsviaduct



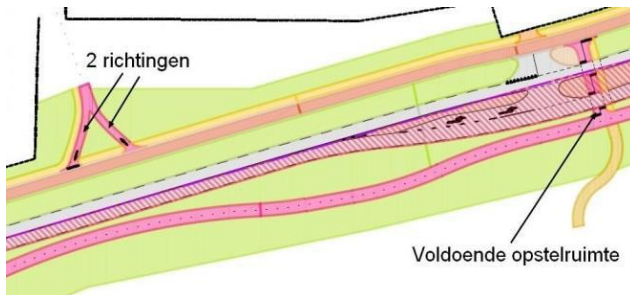
5a. Is de opstelruimte tussen het viaduct en de weg naar de kazerne vlak? Fietsers moeten hier een scherpe bocht maken en een helling maakt het maken van deze bocht nog moeilijker.

5b. Zijn de boogstralen op de twee fiets-kruispunten voldoende ruim?

5c. Voorrangsregeling tussen fietsers onderling is goed gekozen.

De opstelruimte tussen het viaduct en de weg naar de kazerne is vlak. Voor de boogstralen verwijzen wij naar ons antwoord onder 1a.

6. Oversteek Midland park en Korporaal Strikpad.



6a. Heeft de fietsoversteek bij het Midland park aan de bos-zijde voldoende opstelruimte? Dit moet minimaal 2 meter zijn.

Het fietspad is hier op grotere afstand vanaf de weg gelegd. Daarnaast is nog eens kritisch gekeken naar de wenselijkheid van deze fietsoversteek. Gezien het feit dat ter weerszijden van de weg in twee richtingen fietsverkeer mogelijk is en er nauwelijks oversteekbewegingen van fietsers op deze locatie verwacht worden is deze fietsoversteek verwijderd. Wel blijft de oversteek voor voetgangers gehandhaafd.

6b. De twee aansluitingen van het Korporaal Strikpad moet geschikt gemaakt worden voor twee richtingen. Dus bij beide Y-poten haaiantanden.

Het ontwerp is aangepast, op beide poten van het Korporaal Strikpad worden Haaiantanden aangebracht.

7. Oversteek Soesterweg



7a. Fietsers vanaf de Soesterweg in de richting het fietsviaduct gaan voor het kruispunt al links rijden. Faciliteren of niet? Of fietsers gaan over de weg met parkeerplaatsen RC Eemland fietsen.

Het links rijden wordt niet gefaciliteerd. De alternatieve route via RC Eemland is een acceptabel alternatief.

7b. Vanaf de huidige parkeerplaats begint een recreatief fietspad door bos Birkhoven naar het zuiden. Dit staat nu als wandelpad ingetekend.

Aan dit pad vinden geen aanpassingen plaats.

7c. Bochten zijn te scherp. Zie 'Boogstralen' in tekening.

Voor de boogstralen verwijzen wij naar ons antwoord onder 1a.

8. Aansluiting Amsterdamseweg.



8a. Het kruispunt BW-laan - Amsterdamseweg is gelijkvloers. Dit is voor fietsers het zwakke punt uit het hele plan. Een fietsvriendelijke instelling van de verkeerslichten is nodig. Linksaf bewegingen levert twee keer wachten op, dus optimaliseren voor drukke fietsbewegingen.

Dit is een punt van nadere uitwerking en wordt meegenomen bij het instellen van de verkeerslichten.

8b. Het fietspad langs de Amsterdamseweg is voor een groot deel een 2-richtingen fietspad. Fietsers gaan straks het laatste stuk over het spoorviaduct in twee richtingen gebruiken. Het huidige fietspad is hier te smal voor en spookfietsers rijden dicht langs tegemoet komende auto's.

In de huidige situatie is het voor fietsers ook al aantrekkelijk om in de tegenrichting van dit fietspad gebruik te maken. Dit lossen we niet op binnen de huidige scope van het project.

8c. Wederom de boogstralen, zie tekening.

Voor de boogstralen verwijzen wij naar ons antwoord onder 1a.

8d. Het doorsteekje naar de Soesterweg is al jaren een wens van de Fietzersbond. Eindelijk daar is hij dan! Ligt de aansluiting niet te dicht bij het fietspad naar de brug. 2 aansluitingen zo dicht bij elkaar kan verwarrend en onoverzichtelijk zijn.

De oplossing is maatwerk in verband met de te respecteren grenzen van de buitenruimte van het verzorgingshuis.

29. Vereniging Amersfoortse Bedrijven (VAB)

De VAB is een groot voorstander van de aanleg van de Westelijke Ontsluiting, mede ten behoeve van een betere bereikbaarheid van Isselt. De VAB spreekt dan ook de verwachting uit, dat spoedig tot realisatie wordt overgegaan. Voor wat betreft de realisatiefase dringt de VAB er op aan, dat de overlast voor het verkeer tot een minimum wordt beperkt en rekening wordt gehouden met de doorstroming en bereikbaarheid van de bedrijven op Isselt.

Bij de aanbesteding van de aanleg van de Westelijke ontsluiting zal het beperken van de hinder voor de omgeving een belangrijk selectie criterium zijn.

30/31 Bewonersvereniging Barchman Wuytierslaan (BW-laan Noord)

De bewoners vragen aandacht voor de breedte van de groenstrook ter hoogte van de BW-laan Noord. De bewoners hebben tijdens een van de bewonersavonden over de natuurcompensatie aangedrongen op het behoud van het groene, robuuste en bosrijke karakter van deze weg. Zij hebben benadrukt dat het ook voor het verdere groene herstel en ontwikkeling van dit groene deel van de ontsluiting en voor de beleving en de duurzaamheid van belang is dat er in overleg met de betrokken natuurorganisaties een door alle partijen gedragen ontwerp wordt samengesmeed. In de destijds gepresenteerde ontwerpen en besproken plannen werd er gesproken over een groenstrook tussen de ventweg en de normale weg van 6 meter. De bewoners zijn blij met de (gedeeltelijk) oplossing van hun wensen aangaande de middenberm.

Destijds is er na overleg met de natuurorganisaties echter gebleken dat het in veel opzichten veel beter zou zijn om de groenstrook breder te maken dan 6 meter. Ervan uitgaande dat binnen een strook van 6 meter aan weerszijden de eerste 1,5 meter afstand tot de rijbaan in acht moet worden genomen en er dus slechts over een breedte van 3 meter geplant kan worden is er volgens de bewoners veel voor te zeggen de strook minimaal 10 meter breed te maken. Dat gaat dan in eerste instantie weliswaar ten kosten van een gedeelte van het bos doch uiteindelijk zou dit ecologisch en landschappelijk gezien veel beter kunnen uitpakken. Argumenten hiervoor zijn volgens de bewoners in ieder geval o.a. betere mogelijkheden om deze strook aan te beplanten waardoor uiteindelijk behoud van het fraaie van het boskarakter, betere oversteekbaarheid voor verschillende diersoorten, beter gericht op een duurzame ontsluiting in zijn algemeenheid.

Verzocht wordt de aanleg van een minimaal 10 meter brede groenstrook, nader te onderzoeken en zo mogelijk aan te passen in het bestaande plan. Het fietspad zou gedeeltelijk door het bos kunnen meanderen en de aanleg van de weg zou bepaalde waardevolle gebieden kunnen omzeilen. Volgens de natuurkundigen zouden deze plannen in eerste instantie mogelijk tot enige weerstand kunnen leiden doch uiteindelijk voor flora en fauna tot een veel fraaier en beter gedragen resultaat kunnen leiden.

Voor zover dat in aansluiting op onze besprekingen al niet gebeurd is verzoek ik u namens de bewonersvereniging van de BW laan Noord, een onderzoek te starten naar de haalbaarheid van de aanleg van een minimaal 10 meter brede groenstrook en ons op de hoogte te brengen van de huidige stand van zaken en ons tevens op de hoogte te houden van de voortgang van de ontwikkeling hiervan.

Op verzoek van de bewoners is er een onderzoek verricht naar een brede groenstrook van 10 meter, in plaats van een groenstrook van 6 meter. Hierbij is naar alle aspecten gekeken, waarbij met name op enkele aspecten de verschillen in het oog springen:

- *Kap van 70 extra bomen voor aanleg weg*

De weg schuift in zijn geheel 4 meter naar het westen op. Binnen deze strook van 4 meter moeten alle bomen gekapt worden. In totaal moeten er ongeveer 70 extra bomen gekapt worden. Hiervan gaat het om ca. 10 B-bomen en circa 60 C-bomen. Eén A-boom komt vrij dicht op de weg. Hiervoor moet een BEA worden opgesteld.

- *Kap van ongeveer 30 extra bomen voor verleggen fietspad*

Op een deel van het tracé komt het fietspad verder het bos in te liggen, waarvoor extra bomen moeten worden gekapt. Dit zijn voornamelijk C bomen. Voor een nader te bepalen aantal bomen moet een BEA worden opgesteld.

- *Aan de oostzijde kunnen geen extra bomen behouden blijven.*

Door het opschuiven van de weg moeten twee historische stuifduinen afgegraven worden. Naast verlies van gebiedshistorie betekent dit dat het karakteristieke golvende landschap aan de boszijde van de weg verdwijnt.

- *Verlies van extra strook Ecologische Hoofdstructuur (EHS)*

Opschuiven van de weg en het fietspad betekent dat een bosstrook van ongeveer 4 m breed van de Ecologische Hoofd Structuur wordt afgehaald. De vraag is of dit wenselijk is en of de provincie dit toestaat.

Dit afwegende wordt het voorstel om de groenstrook te verbreden naar 10 meter niet overgenomen.

32. VvE Midland Parc

Het bestuur van de Vereniging van Eigenaren Midland Parc (het bestuur) meldt binnen de inlevertermijn van zienswijzen nog geen beschikking te hebben gekregen over de (herziene) verkeersgegevens (Verkeersmodel 2014). Ook wordt gemeld dat het bestuur geen uitnodiging heeft ontvangen voor de klaarblijkelijk gehouden inspreekmogelijkheden voor de Raad.

Gesteld wordt dat de termijn voor indiening van de zienswijze dient te worden opgeschoven naar een redelijke termijn na beschikbaarstelling van alle benodigde informatie.

Indien de gemeente van mening is dat dit niet het geval/mogelijk is, dient de reactie van de SGLA als herhaald te worden beschouwd. Ter aanvulling hierop stelt het bestuur dat de ter beschikking staande verkeersinformatie ter discussie wordt gesteld en als onjuist wordt bestempeld. Ook wenst het bestuur van de gemeente de garantie te ontvangen dat de Westelijke ontsluiting nooit en te nimmer een snelheid boven de thans voorgestelde snelheid van 50 km/h zal krijgen.

De formele procedure van het ontwerpbestemmingsplan voor de westelijke ontsluiting is nog niet van start gegaan. We bevinden ons nu nog in de 'vooroverlegfase'. De formele procedure start met de ter inzage legging gedurende zes weken van het ontwerpbestemmingsplan. Tijdens deze ter inzage legging kan iedereen zienswijzen indienen bij de raad. Voor dat de procedure start wordt het ontwerpbestemmingsplan eerst voorgelegd aan de raad.

De Westelijke ontsluiting wordt ontworpen op een snelheid van 50 km per uur. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat dit in de toekomst zal wijzigen.

33. Amersfoortse Mixed Hockey Club

De volgende punten worden onder de aandacht gebracht door de Amersfoortse Mixed Hockey Club (AMHC).

I. Parkeercapaciteit en locatie parkeerplaatsen

In de plannen voor de herinrichting van het parkeerterrein zijn ongeveer 220 parkeerplekken voorzien. De parkeerplaatsen bij het Utrechts Landschap en tussen het Bosbad en het sportterrein vervallen.

Op zaterdag, 14 maart 2015, is een telling verricht van het aantal geparkeerde auto's.

Deze telling kwam uit op ongeveer 325 auto's: 225 op de algemene parkeerplaats, 50 auto's op de parkeerplaats van het Utrechts Landschap en 50 auto's tussen het terrein van het Bosbad en het sportterrein.

Dat zou betekenen dat in de nieuwe situatie de parkeercapaciteit met zo'n 33% afneemt. Naar de overtuiging van de AMHC is dat een te grote inperking en zal leiden tot ongewenste situaties, irritaties en meer kans op opstoppen etc. Zeker op weekenddagen in het voorjaar en na de zomervakanties als vele groepen van het parkeerterrein gebruik maken: spelers en toeschouwers van hockeywedstrijden, atleten van Altis, bezoekers aan het Bosbad, wandelaars en hondenliefhebbers in het bos Birkhoven, bezoekers aan de dierentuin waarvoor het parkeerterrein de dichtstbijzijnde parkeerplaats is als de parkeerplaats bij het dierenpark zelf vol is.

Tevens is een aandachtspunt of de parkeerplaatsen voldoende afstand houden tot de bunker.

Het dringende verzoek is de huidige parkeercapaciteit te handhaven. Graag gaat de AMHC met de gemeente in gesprek om alternatieven te bespreken.

Het ontwerp kende volgens onze telling 310 parkeerplaatsen, wij herkennen het door AMHC getelde aantal niet. Het huidige parkeerterrein kent geen vakindeling, dat maakt het zeer lastig om een exact aantal te bepalen als parkeercapaciteit. Onze tellingen geven een aantal van 219 parkeerplaatsen op het algemene terrein en 46 op het terrein van het Utrechts landschap. Dan is er nog een terreintje voor de hockeyvelden wat niet als parkeerterrein is bedoeld maar wel als zodanig wordt gebruikt, hier kunnen ook ca 45 auto's staan. Hiermee komt de theoretische parkeercapaciteit op ca 310 parkeerplaatsen. Daarmee is het zeer goed mogelijk dat het door AMHC getelde aantal van 325 geparkeerde auto's daadwerkelijk geparkeerd hebben.

Rekening houdende met bestaande bomen is het ontwerp nog iets aangepast en kent het nu 316 parkeerplaatsen.

Door de doorsteek die gemaakt is aan het einde van het parkeerterrein maakt de loopafstand vanaf het parkeerterrein bij de Middelhofseweg een stuk korter. Hierdoor is het aantrekkelijker voor

bezoekers aan het sportpark om op piekdagen van dit terrein gebruik te maken. Bij evenementen en toernooien kunnen bezoekers hier op gewezen worden.

II. Eénrichtingstoegangsweg

Het feit dat er een éénrichtingsverkeerssituatie ontstaat voor het in- en uitrijden vanaf de BW laan vindt de AMHC een zeer gewenste en positieve ontwikkeling. Dit zal de doorstroming aanzienlijk verbeteren en zal ook tot minder opstoppen op de BW laan zelf.

In het ontwerp en aanleg van de toegangsweg en kiss&ride plek moet wel rekening gehouden worden met leveranciers met vrachtwagens die de draai bij de kiss&ride plek moeten kunnen maken en ook goed toegang moeten hebben tot de SRO werkplaats achter op het terrein, het Bosbad, het Altis clubhuis en het AMHC clubhuis. Het goed kunnen draaien geldt ook voor bussen die het sportpark of het Bosbad bezoeken.

Er is aanvullend onderzoek verricht naar de draaicirkels van vrachtwagens en bussen. Het ontwerp en de verbeelding van het bestemmingsplan zijn hierop aangepast.

III. Brandkraan

In 2013 heeft de brandweer een brandkraan geplaatst en ook een deel van het voorterrein gemarkeerd om niet te parkeren i.v.m. toegang tot de kraan. Bij het ontwerp van de toegangsweg en kiss&ride plaats dient daar mee rekening te worden gehouden.

Wij stemmen hierover nader af met de brandweer.

IV. Toegang hulpdiensten

In de huidige situatie is het toegangshek tot het sportterrein vlakbij de bunker tevens een toegang voor de hulpdiensten zoals ambulances. Dient deze te blijven bestaan en zo ja, in hoeverre is daar met het herontwerp rekening mee gehouden?

Wij stemmen hierover nader af met de hulpdiensten.

Bijlage 1 Toets randvoorwaarden

Randvoorwaarden 2011

nummer	Randvoorwaarde	voldoet
1.1	De participatie zal plaatsvinden op het niveau van adviseren zoals beschreven in de door de gemeenteraad vastgestelde nota "Uitgangspunten, spelregels en afwegingsinstrumentarium voor participatie".	Ja, er is een participatiegroep samengesteld waarin belangen uit het gebied en daarbuiten zijn vertegenwoordigd. In het raadsbesluit van 9 juli 2013 heeft de raad besloten de nadere uitwerking met de direct betrokkenen te doen. De nadere uitwerking is gebeurd op het niveau van adviseren.
1.2	Er wordt ingezet op optimale communicatie.	Ja, de participatiegroep is 15 keer bijeen geweest. Daarnaast zijn er werksessie gehouden met de participatiegroep in na het besluit van 9 juli 2013 zijn er nog 19 bewonersavonden over de verschillende delen van het tracé gehouden. Ook zijn er informatieavonden en inloopavonden voor de hele stad gehouden. Ook is voortdurend de mogelijkheid geboden om buiten de reguliere vergaderingen om te overleggen.
1.3	Alle randvoorwaarden en parameters voor onderzoeken, input in verkeersmodellen e.d. worden goed inzichtelijk gemaakt voor iedereen.	Ja. Op voorhand is de opzet van het verkeersonderzoek besproken met de participatiegroep en is een buurtavond gehouden ter toetsing van de dynamische verkeersmodellering van de huidige situatie. Van elk onderzoek is de onderzoeksmethode toegelicht en zijn tussentijdse resultaten besproken.
1.4	Terugkoppeling naar participanten vindt plaats op relevante momenten, tijdig opdat partijen hun standpunt kunnen formuleren.	Ja. De participanten hebben op voorhand de stukken gekregen (vaak in concept) zodat zij in staat waren om hun advies aan de raad te kunnen formuleren. Behalve het overleg met de participatiegroep zijn er ook bijeenkomsten met direct betrokkenen geweest en is één op één overleg gevoerd met direct betrokkenen
1.5	De normale rechtsgang blijft voor de participanten onverkort mogelijk.	Ja, dit blijft van kracht
1.6	Alle belangen zijn vertegenwoordigd in de participatiegroep. Indien later tijdens de uitwerking van de varianten blijkt, dat een belang niet wordt vertegenwoordigd, kan de participatiegroep daarmee worden uitgebreid.	Er is een participatiegroep samengesteld waarin 18 verschillende belangen zijn vertegenwoordigd. In een later stadium zijn is de werkgroep Stichtse Rotonde ook aangeschoven. In de deelluitwerkingen met de direct betrokkenen is ook nog de Bomenstichting aangeschoven.

nummer	Randvoorwaarde	voldoet
1.7	Op bestuurlijk niveau vindt overleg plaats met regiogemeenten en provincie binnen het Utrechts verkeers- en vervoerberaad (UVVB).	Ja, dit overleg heeft plaats gevonden en heeft tot een aantal brieven geleid die als bijlage bij de raadsvoorstellen zijn gevoegd.
1.8	De participatiegroep wordt betrokken bij de opdrachtformulering voor externe onderzoeken, civieltechnische uitwerkingen etc. De gemeente is verplicht een aanbestedingsprocedure met meerdere bureaus te voeren.	Participatiegroep is betrokken bij: • De opzet verkeersonderzoek • De door te rekenen situaties met verkeersmodel. • Opzet offerte uitvraag trechtering tbv bureaukeuze • De participatiegroep heeft eigen ontwikkelingsscenario aangeleverd, welke ook is doorgerekend door de gemeente. • De aanpak trechtering tbv raadsbesluit 20-12-2012 • Aanpak en keuze bureau MKBA
1.9	Het uitgangspunt is dat door een goede opdrachtverlening voor onderzoek geen second opinion op de resultaten noodzakelijk is. Mocht blijken tijdens de participatie dat er toch aanleiding is voor een second opinion, beslist daarover de gemeenteraad en wordt daarvoor budget beschikbaar gesteld.	Ja. Alle onderzoeksstappen zijn gepresenteerd en besproken met de participatiegroep. In 2015 hebben leden van de voormalige participatiegroep op eigen initiatief een tweetal second opinions uit laten voeren. De raad heeft hier geen budget voor beschikbaar gesteld.
2.1	Het verkeerskundig onderzoek richt zich op de eerste plaats op de doorstroming van het autoverkeer, maar het belang van een goed functionerend openbaar vervoer zal nadrukkelijk worden betrokken in de verdere uitwerking van de varianten.	Ja. De doorstroming van het verkeer is zowel in de trechtering behorende bij het raadsbesluit van 20 december 2011 als in de nadere uitwerking van de varianten aan de orde geweest. In de gekozen variant (7B) profiteert het openbaar vervoer ook van de verbetering van de doorstroming.
	Ook zal er aandacht zijn voor een goede infrastructuur voor de fietser, waarbij ook de oversteekbaarheid belangrijk is.	Ja, in variant 7B zijn een tweetal fietstunnels opgenomen en is er een fietsbrug opgenomen. Het aantal gelijkvloerse oversteken wordt hierdoor verminderd.
2.2	Het zoekgebied voor de oplossing ligt in principe tussen de Radiumweg en de oprit A28. In de onderzoeken naar oplossingen wordt echter ook verder gekeken naar mogelijke oplossingen buiten dat gebied.	Ja. Er is gezocht naar een oplossing tussen de Amsterdamseweg en de Stichtse rotonde. Er is ook gekeken naar oplossingen buiten het gebied (bijvoorbeeld variant 3 uit de trechtering van 9 juli 2013 met een ongelijkvloerse spoorkruising op het grond gebied van de gemeente Soest)

nummer	Randvoorwaarde	voldoet
2.3	Waar het binnen het bereik van de gemeente ligt, worden voor de oplossingsrichting de stappen uit de methodiek Verdaas gevolgd: 1 <i>Sturen op ruimtelijke visie programma.</i> 2 <i>Anders betalen voor mobiliteit (prijsbeleid).</i> 3 <i>De mogelijkheden van mobiliteitsmanagement.</i> 4 <i>Een optimalisatie van het openbaar vervoer.</i> 5 <i>Benutting van de bestaande infrastructuur</i> 6 <i>Aanpassingen van bestaande infrastructuur.</i> 7 <i>Een onderbouwing van de noodzaak tot nieuwe infrastructuur.</i>	Ja, in bijlage 4 van de procesbeschrijving behorende bij het raadsbesluit van 20 december 2011 is de ladder van VERDAAS uitgebreid aan de orde gekomen. De stappen 1 tot en met 4 zijn in het VERDER traject aan de orde geweest. De varianten 2, 3 en 4 uit deze procesbeschrijving vallen onder trede 5 en 6. De varianten 5 en 6 vallen onder trede 7.
2.4	Vooraf wordt gedefinieerd wat onder sluipverkeer wordt verstaan en moet er duidelijkheid over de hoeveelheid sluipverkeer komen.	Ja. De definitie en normering van sluipverkeer is paragraaf 7.1 van de procesbeschrijving behorende bij het raadsbesluit van 20 december 2011 aan de orde geweest.
2.5	Onderzocht wordt in welke mate het lokaal verkeer gebruik maakt van de snelwegen A1 en A28.	Ja. In bijlage 2 van de procesbeschrijving behorende bij het raadsbesluit van 20 december 2011 is dit aan de orde geweest. Dit bleek geen factor te zijn die van invloed was en is in de latere berekeningen daarom niet geactualiseerd.
2.6	Oude onderzoeken worden waar mogelijk geactualiseerd. Nieuwe onderzoeken, zoals een kentekenonderzoek (om o.a. inzicht te geven in het sluipverkeer) worden in gang gezet.	Ja. Er is een uitgebreid verkeersonderzoek gehouden, dit is beschreven in hoofdstuk 2 van de procesbeschrijving behorende bij het raadsbesluit van 20 december 2011.
2.7	Toekomstige ontwikkelingen zullen voor zover bekend in de onderzoeken worden meegenomen.	Ja. De ontwikkelingen die in het verkeersmodel zijn meegenomen staan vermeld in bijlage 1 van de procesbeschrijving behorende bij het raadsbesluit van december 2011. Begin 2015 is variant 7B met het geactualiseerde verkeersmodel doorgerekend. Hier zijn de meest recente en meest recente toekomstige ontwikkelingen in meegenomen.
2.8	Er moet inzicht komen in het toekomstig gebruik van het spoor, zowel door het personenvervoer als het goederenvervoer.	Ja. In paragraaf 2.2. van de procesbeschrijving 2011 is aangegeven wat de huidige verwachtingen ten aanzien van de ontwikkelingen op het spoor zijn, dit is meegenomen in de modellering.
2.9	Alle bekende varianten voor verbetering van de doorstroming van het verkeer, ook uit het verleden, zowel schetsmatige als gedetailleerde worden in de eerste onderzoeksfase tegen het licht gehouden.	Ja. Alle bekende varianten zijn onderzocht, 27 stuks in totaal. Aanvullend zijn er nog 3 varianten bedacht. Al deze varianten zijn meegenomen in de trechtering.
2.10	In de verkeersmodellen worden de effecten van de verbeterde verkeerssituatie op de snelwegen meegenomen	Ja. Het verbreden van de A1 en A28 alsmede het oplossen van de problematiek van knooppunt Hoevelaken is in de verkeersmodellering

nummer	Randvoorwaarde	voldoet
		meegenomen. Gezien de afstand van de Westelijke ontsluiting tot aan knooppunt Hoevelaken is de vormgeving van de oplossing bij knooppunt Hoevelaken niet van belang voor wat betreft het effect op de Westelijke ontsluiting.
2.11	Bij onderzoeken naar de varianten zullen de gevolgen per wijk en gebied (Soesterkwartier, Berg, DF-laan eo, BW laan, Birkhoven Bokkeduinen, Amsterdamseweg, Amersfoort noord, Soest) zichtbaar worden gemaakt, zowel in verkeersmodellen als in mileukaarten.	Ja. In paragraaf 7.1 van de procesbeschrijving behorende bij het raadsbesluit van 20 december 2011 zijn de effecten per wijk inzichtelijk gemaakt. In de Strategische Milieubeoordeling wordt vervolgens dieper ingegaan op de effecten voor lucht en geluid.
2.12	De uitgewerkte varianten worden afgewogen in een strategische milieubeoordeling (SMB), omdat de SMB zich niet alleen beperkt tot de milieugevolgen in het zoekgebied, maar ook breder kijkt naar (verkeers)alternatieven. Daarnaast zal een maatschappelijke kosten batenanalyse MKBA worden uitgevoerd, waarin o.a. de omgevingskwaliteiten, de kosten van de verschillende alternatieven in relatie tot de maatschappelijke opbrengsten en de financiële gevolgen voor het vastgoed worden afgewogen.	Ja. Er is een SMB en een MKBA opgesteld. De MKBA is als bijlage bij het raadsbesluit van 9 juli 2013 gevoegd. De SMB was ook bij dit raadsbesluit gevoegd maar is geactualiseerd op basis van latere aanpassingen aan het ontwerp en recentere onderzoeken. De meest recente versie van de SMB is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
3.1	In deze collegeperiode wordt een definitief besluit genomen over de oplossing voor een verbeterde doorstroming van het verkeer aan de westkant van Amersfoort.	Ja. Na vaststelling van de nota van randvoorwaarden op 1 maart 2011 zijn de eerstvolgende gemeenteraadsverkiezingen gehouden op 19 maart 2014. De gemeenteraad heeft op 20 december 2013 een definitieve keuze gemaakt voor variant 7B.
4.1	De bereikbaarheid van woningen, voorzieningen en instellingen in het gebied wordt zowel tijdens werkzaamheden als na realisatie gewaarborgd.	Ja. Variant 7B voorziet in een goede aansluiting van onder andere het Dierenpark, de Bernhardkazerne, het zwembad / hockeyvelden en in een parallelweg voor het noordelijk deel van de BW-laan. Hiermee wordt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor de woningen en instituten hier verbeterd. Ook is er veel aandacht geweest voor de fietsvoorzieningen wat heeft geresulteerd in een aantal ongelijkvloerse fietskruisingen. De bereikbaarheid tijdens de realisatie is een punt van nadere uitwerking en zal met name tijdens de contractfase en uitvoeringsfase aandacht krijgen.
5.1	In Amersfoort West geldt dat de huidige functies de mogelijkheid wordt geboden om te optimaliseren. Mocht uitbreiding of intensivering nodig zijn om als functie vitaal te blijven, dan wordt dat toegestaan binnen de grenzen van	Ja. Hier is rekening mee gehouden. De uitbreiding van het aantal woningen op de Wagenwerkplaats zit in het verkeersmodel.

nummer	Randvoorwaarde	voldoet
	de eigen kavel. De rode functies worden terughoudend benaderd met uitzondering van de ontwikkeling van het spoorwegemplacement met meer dan de al vastgelegde 1000 woningen.	
5.2	De 'rode' ontwikkelingen worden terughoudend benaderd. Randvoorwaarde is dat het groen en landschappelijke karakter van het gebied wordt bewaard en versterkt.	Ja. Conform het eerdere besluit is het scenario "Optimaliseren" als uitgangspunt genomen. In ontwerpproces van de varianten is rekening gehouden met het landschappelijk karakter van het gebied. De weg heeft een groene uitstraling en er is veel aandacht geschonken aan compenserende maatregelen.
5.3	Voor overig Amersfoort worden de huidige bekende ontwikkelingen (o.a. Maatweg) en het vigerende of op korte termijn vast te stellen beleid (o.a. Visie Werklocaties voor de Isselt) als uitgangspunt genomen voor de onderzoeken.	Ja. Alle bekende vastgestelde ontwikkelingen zijn meegenomen in het verkeersmodel. Dit is weergegeven in bijlage 1 van de procesbeschrijving behorende bij het raadsbesluit van 20 december 2011.
6.1	Er is € 60 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het programma VERDER. Bij plannen die verder gaan kan aanvullende financiering worden gezocht.	Ja, er is aanvullend budget gevonden voor de geraamde kosten van € 67,1 miljoen. De provincie stelt zich garant voor de aanvullende bijdrage van € 7,1 miljoen. Dekking daarvan komt uit Beter Benutten en Randstadspoor.
6.2	Indien de kosten voor een optimale oplossing boven het beschikbare budget uitkomen, zal een afweging binnen een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse worden gemaakt voordat aanvullende financiering wordt gezocht.	Ja. Er is een MKBA gemaakt en er is aanvullende financiering gezocht en gevonden. Zie uitleg bij randvoorwaarde 6.1
6.3	De functie van de westelijke ontsluiting wordt beperkt tot regionaal/lokaal verkeer. Verkeer dat niet op de westelijke ontsluiting thuishoort (sluipverkeer A1/A28) dient te worden voorkomen. Extra verkeer ten gevolge van het ruimtelijk model Optimaliseren en ten gevolge van de autonome ontwikkeling wordt in de berekeningen wel meegenomen.	Ja. In de verkeerskundige beoordeling is het aandeel sluipverkeer berekend (en is lager dan 5%). Het ruimtelijk model optimaliseren is als uitgangspunt gehanteerd in het verkeersmodel.
6.4	Er wordt integraal naar het gebied gekeken voor wat betreft bebouwing, infrastructuur, landschap en milieu.	Ja. Er is een integrale afweging geweest op basis van verschillende onderzoeken, onder andere: • Ecologie • Cultuurhistorie • Landschappelijke analyse • Geluid, lucht In de SMB wordt een afweging gemaakt van alle onderzochte aspecten.
6.5	De uiteindelijke oplossing moet een verbetering opleveren voor het totaal van alle inwoners en gebruikers.	Ja. Dit is op verschillende manieren onderzocht. Uit het de verkeersmodellering blijkt dat er een verbetering van de doorstroming op de Westelijke ontsluiting is en daarnaast een afname van verkeer in de aanliggende wijk de Berg is (-5% par. 3.4

nummer	Randvoorwaarde	voldoet
		van de bijlage bij het raadsbesluit van 9 juli 2013). Uit de gezondheidseffectscreening van de GGD blijkt dat er qua geluid meer woningen op vooruit gaan dan achteruit. Qua luchtkwaliteit treedt er een relevante afname op van de NO ₂ concentratie.
6.6	De oplossing moet leiden tot behoud cq verbetering van het milieu (lucht, geluid, fijnstof e.d.) in de aanpalende buurten. Eventuele ecologische schade wordt gecompenseerd, bij voorkeur in het gebied zelf en zo dit niet lukt, dan binnen Amersfoort.	Ja. Zie ook toelichting op randvoorwaarde 6.5. Nee. Alle Ecologische schade wordt weliswaar gecompenseerd maar niet binnen Amersfoort. Een deel van de compensatie vindt plaats in Soest.
6.7	De oplossing moet leiden tot behoud cq verbetering van de leefbaarheid in de aanliggende buurten (bereikbaarheid, verkeersveiligheid). Een doodlopende BW-laan is daarbij onwenselijk.	Ja. De Beroemde Vrouwenbuurt wordt weer bij de Berg aangesloten. Dit deel van de Daam Fockemalaan krijgt een verkeersluwe functie en ook is er geen sprake van sluipverkeer door de Beroemde Vrouwenbuurt. De BW-laan wordt geen doodlopende straat.
6.8	De woningen, instellingen, bedrijven en voorzieningen in het gebied moeten goed en veilig bereikbaar blijven.	Ja. Variant 7B voorziet in een goede aansluiting van onder andere het Dierenpark, Kabouterhut, de Bernhardkazerne, het zwembad / hockeyvelden en een parallelweg (fietsstraat) voor het noordelijk deel van de BW-laan, hier mee wordt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor de woningen en instituten hier verbeterd. Alleen restaurant de Vlasakkers moet wijken voor de Westelijke ontsluiting.
6.9	De langzaam verkeersroutes (fietsers en voetgangers) in het gebied worden verbeterd.	Ja. Er is er veel aandacht geweest voor het langzaam verkeer, dit heeft geresulteerd in een aantal ongelijkvloerse kruisingen: • Twee fietstunnels onder de Stichtse rotonde • Een fietsviaduct over het spoor en de Westelijke ontsluiting. Op het noordelijk deel van de Barchman Wuijtierslaan wordt fietsverkeer in twee richtingen ter weerszijden van de weg gefaciliteerd. Hiermee worden gelijkvloerse fietsoversteken voorkomen en krijgen de fietsroutes een verbeterde doorstroming.
6.10	Met het beschermd stadsgezicht Bergkwartier wordt rekening gehouden	Ja. Hier is rekening mee gehouden. De doorgaande route van de Westelijke ontsluiting wordt om de woonwijk heen gelegd. De Daam Fockemalaan wordt heringericht tot woonstraat met een

nummer	Randvoorwaarde	voldoet
		verkeersluw karakter. De herinrichting past bij het beschermd stadsgezicht. De oude zichtlijn naar het klooster OLV ter Eem wordt in ere hersteld, de oude oprijlaan wordt kruist de Westelijke ontsluiting ongelijkvloers.
6.11	Indien de oplossing leidt tot een nieuw tracé, dan: a. moet dat tracé adequaat en landschappelijk worden ingepast b. mag het tracé geen barrière vormen tussen de woonwijken en het groene gebied c. moeten waar mogelijk groene verbindingen worden gerealiseerd.	Ja. Een deel van het tracé voorziet een nieuwe aanleg. Dit deel wordt als volgt ingepast: • achter de Beroemde Vrouwenbuurt langs • verdiept aangelegd • groen aangekleed • voorzien van ongelijkvloerse verbindingen naar o.a. het klooster OLV ter Eem en Birkhoven / Bokkeduinen. Hiermee wordt de barrière Daam Fockemalaan opgeheven. Er worden ongelijkvloerse verbindingen aangebracht tussen de woonwijk en het groene gebied: • fietsviaduct • viaduct naar OLV ter Eem Er worden een aantal ecologische verbindingen gemaakt, de belangrijkste verbindingen zijn: spoordriehoek wordt verbonden met de EHS, en er komt een verbinding van Birkhoven naar de polder.
6.12	Indien de oplossing leidt tot een aanpassing van de Daam Fockemalaan, dan: a. moet deze oplossing een goede ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit hebben b. leiden tot een bereikbare en verkeersveilige buurt in samenhang met het Bergkwartier.	Ja. De Daam Fockemalaan wordt verkeersluw ingericht met een inrichting die qua uitstraling, dwarsprofiel en materialisering past bij het Bergkwartier.
6.13	Indien de oplossing leidt tot een tracé over de Bernhardkazerne, dan zijn de voorwaarden vanuit Defensie: a. geen opdeling defensieterrein b. tracé tussen kazerne en Vlasakkers alleen als het een viaduct is c. een openbare weg over defensieterrein moet afgeschermd zijn d. toegang tot kazerne moet via DF- BW-laan mogelijk blijven e. volwaardige secundaire ontsluiting kazerne is nodig f. compenseren te slopen bebouwing 1 op 1 g. terreincompensatie marktconform en/of aanvullend bebouwingspercentage h. geluidswerende en beperkende maatregelen treffen i. wijziging zonering bedrijfsvoering kazerne voor	Ja. Er is inmiddels een convenant gesloten met Defensie waarin wordt voldaan aan de randvoorwaarden die Defensie heeft gesteld.

nummer	Randvoorwaarde	voldoet
	rekening gemeente.	

Randvoorwaarden 2013

nummer	randvoorwaarde	voldoet
1	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).	Nee, tracé loopt niet parallel aan de Aletta Jacobslaan maar loopt hier in noordelijke richting wijkend van weg. Deze afwijking past wel binnen de onderzoeksoopdracht zoals geformuleerd in besluitpunt 3 uit raadsbesluit van 9 juli 2013
2.1	De participatiegroep (met daarin een vertegenwoordiging van verschillende belangen) zal advies uitbrengen over hoe om te gaan met de effecten van de nieuwe variant (concrete inpasbaarheid, milieu en ecologische impact). De participatie zal plaatsvinden op het niveau van adviseren zoals beschreven in de door de gemeenteraad vastgestelde nota "Uitgangspunten, spelregels en afwegingsinstrumentarium voor participatie".	Ja, er zijn adviezen ingediend door de participatiegroep
2.2	Er zal een planning voor de participatie worden opgesteld zodat de participatiegroep tijdig in staat wordt gesteld hun rol te kunnen uitvoeren.	Ja, er is een planning opgesteld voor de periode tot aan het eerstvolgende raadsbesluit (9 juli 2013), deze is gedeeld met de participatiegroep en deze heeft een advies uitgebracht.
2.3	De normale rechtsgang blijft voor de participanten onverkort mogelijk.	Ja, dit blijft mogelijk.
2.4	Alle belangen zijn vertegenwoordigd in de participatiegroep. Indien blijkt dat een belang niet wordt vertegenwoordigd, kan de participatiegroep daarmee worden uitgebreid.	Ja, de participatiegroep is uitgebreid met bewoners rondom Stichtse rotonde en tijdens de uitwerking met direct belanghebbenden ook met de Bomenstichting.
2.5	Op bestuurlijk niveau vindt overleg en afstemming plaats met regiogemeenten en provincie binnen het Utrechts verkeer- en vervoerberaad (UVVB).	Ja, dit heeft plaats gevonden
2.6	Met de groeperingen die het belang van het groen in de huidige participatiegroep vertegenwoordigen (zie Participatie- en Communicatieparagraaf Westelijke Ontsluiting, vastgesteld d.d. 1 maart 2011) wordt afgestemd over de wijze en omvang van de compensatie van ecologische schade en aantasting alsmede over de ecologische inpassing, het versterken van de ecologische verbindingen en andere natuurversterking en –verrijking.	Ja , dit heeft plaats gevonden. Behalve met de groeperingen die in de participatiegroep de belangen van het groen vertegenwoordigden zijn hier ook individuele bewoners en groeperingen aangehaakt, bijvoorbeeld de Bomenstichting.
3.1	Het verkeerskundig onderzoek richt zich op de eerste plaats op de doorstroming van het autoverkeer, maar het belang van een goed functionerend openbaar vervoer zal nadrukkelijk worden betrokken in de verdere uitwerking van het tracé. Ook zal er aandacht zijn voor een goede infrastructuur voor de fietser, waarbij ook de oversteekbaarheid belangrijk is.	Ja. De doorstroming van het verkeer is zowel in de trechtering behorende bij het raadsbesluit van 20 december 2011 als in de nadere uitwerking van de varianten aan de orde geweest. In de gekozen variant (7B) profiteert het openbaar vervoer ook van de verbetering van de doorstroming. In variant 7B zijn een tweetal

nummer	randvoorwaarde	voldoet
		fietstunnels opgenomen en is er een fietsbrug opgenomen. Het aantal gelijkvloerse oversteken wordt hierdoor verminderd.
3.2	Bij onderzoeken naar het tracé zullen de gevolgen per wijk en gebied (Soesterkwartier, Berg, DF-laan eo, BW laan, Birkhoven Bokkeduinen, Amsterdamseweg, Amersfoort noord, Soest) zichtbaar worden gemaakt, zowel in verkeersmodellen als in mileukaarten.	Ja. In paragraaf 7.1 van de procesbeschrijving behorende bij het raadsbesluit van 20 december 2011 zijn de effecten per wijk inzichtelijk gemaakt. In de Strategische Milieubeoordeling wordt vervolgens dieper ingegaan op de effecten voor lucht en geluid.
3.3	Het tracé wordt afgewogen in een strategische milieubeoordeling (SMB), omdat de SMB zich niet alleen beperkt tot de milieugevolgen in het zoekgebied, maar ook breder kijkt naar (verkeers)alternatieven. Daarnaast zal een maatschappelijke kosten batenanalyse MKBA worden uitgevoerd, waarin o.a. de omgevingskwaliteiten, de kosten van het tracé in relatie tot de maatschappelijke opbrengsten en de financiële gevolgen voor het vastgoed worden afgewogen.	Ja. Er is een SMB en een MKBA opgesteld. De MKBA is als bijlage bij het raadsbesluit van 9 juli 2013 gevoegd. De SMB was ook bij dit raadsbesluit gevoegd maar is geactualiseerd op basis van latere aanpassingen aan het ontwerp en recentere onderzoeken. De meest recente versie van de SMB is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
4.1	Uiterlijk 25 juni 2013 wordt een definitief besluit genomen door de Amersfoortse gemeenteraad over de oplossing voor een verbeterde doorstroming van het verkeer aan de westkant van Amersfoort.	Nee, het besluit is op 9 juli 2013 genomen.
4.2	Het proces (onderzoeken, planvorming, uitwerking en realisatie) zal in samenwerking met de Provincie Utrecht moeten worden gedaan, bij voorkeur via het sluiten van een bestuursovereenkomst.	Nee. Na overleg is besloten om geen bestuursovereenkomst te sluiten. De raad heeft dit in het raadsbesluit van 17 december 2013 (besluitpunt 2) bekrachtigd.
4.3	Er zal een akkoord moeten worden bereikt met het ministerie van defensie over de benodigde grond voor het tracé.	Ja, er is een convenant gesloten met Defensie en de grondaankoop wordt op korte termijn afgerond
5.1	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.	Ja, er is aanvullend budget gevonden voor de geraamde kosten van € 67,1 miljoen. De provincie stelt zich garant voor de aanvullende bijdrage van € 7,1 miljoen. Dekking daarvan komt uit Beter Benutten en Randstadspoor .
5.2	Er komt vanuit het projectbudget voor € 600.000 natuurversterking en –verrijking.	Ja, hier zijn maatregelen voor bedacht en dit is in de kostenraming opgenomen.
6.1	De functie van de westelijke ontsluiting wordt beperkt tot regionaal/lokaal verkeer.	Ja. In de verkeerskundige beoordeling is het aandeel sluipverkeer berekend (en is lager dan 5%).
6.2	Het tracé moet verkeersveilig zijn voor alle verkeer	Ja, het tracé is ontworpen volgens het handboek wegontwerp. Daar waar mogelijk zijn ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer aangebracht. Het noordelijk deel van de BW-laan wordt voorzien van een parallelweg.
6.3	Er wordt integraal naar het gebied gekeken voor wat betreft bebouwing, infrastructuur, landschap en milieu.	Ja. Er is een integrale afweging geweest op basis van verschillende onderzoeken, onder andere:

nummer	randvoorwaarde	voldoet
		Ecologie Cultuurhistorie Landschappelijke analyse Geluid, lucht In de SMB wordt een afweging gemaakt van alle onderzochte aspecten.
6.4	Het tracé moet een verbetering opleveren voor het totaal van alle inwoners en gebruikers.	Ja, Dit is op verschillende manieren onderzocht. Uit het de verkeersmodellering blijkt dat er een verbetering van de doorstroming op de Westelijke ontsluiting is en daarnaast een afname van verkeer in de aanliggende wijk de Berg is (-5% par. 3.4 van de bijlage bij het raadsbesluit van 9 juli 2013). Uit de gezondheidseffectscreening van de GGD blijkt dat er qua geluid meer woningen op vooruit gaan dan achteruit. Qua luchtkwaliteit treedt er een relevante afname op van de NO ₂ concentratie.
6.5	Het tracé moet leiden tot behoud cq verbetering van de leefbaarheid in de aanliggende buurten (bereikbaarheid, verkeersveiligheid) en tot behoud cq verbetering van het milieu (lucht, geluid, fijnstof e.d.) in de aanpalende buurten.	Ja. Dit is op verschillende manieren onderzocht. Uit het de verkeersmodellering blijkt dat er een verbetering van de doorstroming op de Westelijke ontsluiting is en daarnaast een afname van verkeer in de aanliggende wijk de Berg is (-5% par. 3.4 van de bijlage bij het raadsbesluit van 9 juli 2013). Uit de gezondheidseffectscreening van de GGD blijkt dat er qua geluid meer woningen op vooruit gaan dan achteruit. Qua luchtkwaliteit treedt er een relevante afname op van de NO ₂ concentratie.
6.6	Alle ecologische schade en aantasting (hoe klein ook) wordt gecompenseerd, bij voorkeur in het gebied zelf en zo dit niet lukt, dan binnen Amersfoort, door bijv. natuurverrijking. De natuur in het gebied zal daarnaast worden versterkt en verrijkt, met een goede ecologische inpassing, verbetering van de ecologische verbindingen en het verminderen van ecologische barrières tussen Birkhoven en Bokkeduinen.	Ja, er wordt op drie niveaus natuurcompensatie voorzien: wettelijke natuurcompensatie bovenwettelijke natuurcompensatie natuurverrijking
6.7	De woningen, instellingen, bedrijven en voorzieningen in het gebied moeten goed en veilig bereikbaar blijven, zowel tijdens werkzaamheden als na realisatie.	Ja. Variant 7B voorziet in een goede aansluiting van onder andere het Dierenpark, Kabouterhut, de Bernhardkazerne, het zwembad / hockeyvelden en een parallelweg (fietsstraat) voor het noordelijk deel van de BW-laan, hier mee wordt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor de woningen en instituten hier verbeterd.

nummer	randvoorwaarde	voldoet
		Alleen restaurant de Vlasakkers moet wijken voor de Westelijke ontsluiting.. De fasering tijdens realisatie is nu nog niet onderzocht, dit komt in een later stadium aan de orde.
6.8	De langzaam verkeersroutes (fietsers en voetgangers) in het gebied worden verbeterd.	Ja. Er is er veel aandacht geweest voor het langzaam verkeer, dit heeft geresulteerd in een aantal ongelijkvloerse kruisingen: Twee fietstunnels onder de Stichtse rotonde Een fietsviaduct over het spoor en de Westelijke ontsluiting. Op het noordelijk deel van de Barchman Wuijterslaan wordt fietsverkeer in twee richtingen ter weerszijden van de weg gefaciliteerd. Hiermee worden gelijkvloerse fietsoversteken voorkomen en krijgen de fietsroutes een verbeterde doorstroming.
6.9	Met het beschermd stadsgezicht Bergkwartier wordt rekening gehouden.	Ja. Hier is rekening mee gehouden. De doorgaande route van de Westelijke ontsluiting wordt om de woonwijk heen gelegd. De Daam Fockemalaan wordt heringericht tot woonstraat met een verkeersluw karakter. De herinrichting past bij het beschermd stadsgezicht. De oude zichtlijn naar het klooster OLV ter Eem wordt in ere hersteld, de oude oprijlaan wordt kruist de Westelijke ontsluiting ongelijkvloers.
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.	Ja. Een deel van het tracé voorziet een nieuwe aanleg. Dit deel wordt als volgt ingepast: achter de Beroemde Vrouwenbuurt langs verdiept aangelegd groen aangekleed voorzien van ongelijkvloerse verbindingen naar o.a. het klooster OLV ter Eem en Birkhoven / Bokkeduinen. Hiermee wordt de barrière Daam Fockemalaan opgeheven. Er worden ongelijkvloerse verbindingen aangebracht tussen de woonwijk en het groene gebied: fietsviaduct viaduct naar OLV ter Eem Er worden een aantal ecologische verbindingen gemaakt, de belangrijkste verbindingen zijn: spoordriehoek wordt verbonden met de EHS, en er komt een

nummer	randvoorwaarde	voldoet
		verbinding van Birkhoven naar de polder.
6.11	Indien het tracé leidt tot een aanpassing van de Daam Fockemalaan, dan a. moet deze oplossing een goede ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit hebben b. leiden tot een bereikbare en verkeersveilige buurt in samenhang met het Bergkwartier.	Ja. A: De herinrichting is samen met de bewoners opgesteld en past bij het karakter van de Berg, dit komt tot uiting in het dwarsprofiel en de materialisering. B: Het tracé heeft als gevolg dat de Daam Fockemalaan geen verkeersfunctie meer heeft. De inrichting is hier op aangepast. De Daam Fockemalaan krijgt een verkeersluw en groen karakter.

Bijlage 2: reacties inloopbijeenkomst

OVER TRACÉ VAN DE WEG EN VERKEER			
	Adressant(en)	Idee, opmerking of aandachtspunt	(Re)actie gemeente Amersfoort
1	O.A.F.L. de V. Bewoner Aletta Jacobslaan	Verleg de Aletta Jacobslaan tot aan het geluidsscherp, zodat alle bewoners er ter compensatie wat grond bij krijgen. De vrijkomende grond kan beplant worden. Voordeel hiervan: - geen onderhoudskosten meer voor groenbuffer - geen planschadekosten - mogelijk veel bijval en derhalve wegnemen van weerstand Het idee zal binnen de wijkcommissie verder worden uitgewerkt. Uitgangspunt: minimale bomenkap	<i>Het tracé is verlegd in de richting van de kazerne om de genoemde groenstrook zoveel mogelijk te sparen. Hiermee behoudt de Aletta Jacobslaan haar groene karakter. De suggestie wordt niet overgenomen.</i>
2	B.B. Bewoner Barchman Wuytierslaan	Vormgeving van uitrit ventweg kazerne naar Daam Fockemalaan en Barchman Wuytierslaan is kritisch met betrekking tot opstopping op ventweg. Suggestie om rechtsafslaand verkeer vanuit stad naar westelijke ontsluiting eerder rechtsaf voor te laten sorteren.	<i>Wij voorzien hier geen problemen.</i>
3	M.A.M. N. mede, namens VAB	Prima plan. Zo snel als mogelijk laten uitvoeren	
4	G. van B. Bewoner Soesterweg	-Waarom aan beide zijden een twee-richtingen fietspad. Geeft veel verkeeronduidelijkheid (zie dubbelfietspaden rondom rotonde Eemplein). Een enkel-richting fietspad scheelt weer ruimte en geld. - Fietspad welke gepland staat op het talud naar de spoorbrug en uitkomt in de bocht op de Soesterweg heeft m.i. ook weinig zin/nut. - Waarom de Barchman Wuytierslaan niet wat opschuiven wat ook enigszins t.l.v. de tuinen gaat van de 5 à 6 villabewoners. Zij mogen ook wel iets bijdragen aan de verbeteringen.	<i>De tweerichtingfietspaden worden aangelegd omdat in de huidige situatie aan beide zijden van de éénrichtingfietspaden in gelijke mate fout wordt gereden. De reden daarvoor is dat aan beide zijden herkomst en bestemmingen liggen en de weg nu moeilijk oversteekbaar is. Het ontwerp is er op gericht om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom wordt een ongelijkvloerse oversteek op het fietsviaduct gemaakt</i>

			en aan beide zijden van de weg tweerichting fietsvoorzieningen. Hiermee worden oversteekbewegingen voorkomen en wordt het voor de fietsers daardoor veiliger. Het fietspad naar de Soesterweg is een kortere route naar het Soesterkwartier en is daarom opgenomen in het ontwerp. Om voor de aanleg gebruik te maken van voortuinen van bewoners heeft niet de voorkeur.
5	M.C.E. F Bewoner Borgesiuslaan	- Is er een aanzuigende werking van verkeer op de A. Kuiperlaan? - Geen twee-richtingenverkeer op Heemskerklaan	
6	J.H.G Bewoner Daam Fockemalaan	Het ziet er prachtig uit. Mooi uitgewerkt. Succes!	
7	R.F.M. de K. Bewoner Kappeyne van de Coppellolaan	Mooi plan. Zo snel mogelijk beginnen en succes.	
8	V.F.M. S. Bewoner Kappeyne van de Coppellolaan	Mooi en erg zorgvuldig gepresenteerd plan! En nu maar hopen dat het ongeschonden door de nog te volgen procedures komt. Succes!	
9	A.de K. Bewoner Kappeyne van de Coppellolaan	Super mooie en duidelijke presentatie. Is zeer positief en wenst veel succes met de verdere ontwikkelingen.	
1	M. E. Bewoner Daam Fockemaalaan	Ziet er top uit. Fijn dat er zoveel is meegenomen van de wensen uit de buurt.	
1	G. B. Bewoner Daam Fockemaalaan	Complimenten. Is als bewoner en belanghebbende tevreden over de aanpak en het resultaat.	
1	E.H.M. V. Bewoner Kappeyne van de Coppellolaan	Is onder de indruk dat aan zoveel aspecten in dit plan is gedacht. Fijn is het ook dat de Daam Fockemalaan van veel verkeer wordt ontlast, dat komt mijn woonplezier ten goede.	
1	M.C.P.J. M. Bewoner Kappeyne van de Coppellolaan	Is zeer enthousiast en positief over dit plan. En ook over de inloopbijeenkomst. Het ziet er allemaal zeer verzorgd en goed doordacht uit! Heel veel succes met het vervolg.	
1	C.K. Bewoner Leusden	Complimenten voor de gekozen oplossing. Doorstroming gecombineerd met een uitstekende inpassing in de natuur. Veilige oplossing door de ongelijkvloerse kruisingen met spoorverkeer. Ook goede veilige oplossing voor fietsers en	

		scholieren.	
OVER GROEN , INPASSING			
	Adressant(en)	Idee, opmerking of aandachtspunt	Re(actie) gemeente Amersfoort
1	P. van de W. Bewoner Daam Fockemalaan	Graag rondleiding/workshop over natuur in de buurt langs tracé met de bewoners + geïnteresseerden	<i>Vanuit het project zal deze workshop worden georganiseerd. Op verzoek van bewoners zal daarbij inzicht worden gegeven in maatregelen die bewoners zelf kunnen treffen ten gunste van de ecologie in het gebied.</i>
2	W.J. V, Bewoner Piet Mondriaanlaan	- Als er een parkeergarage bij de dierentuin komt, dan graag de wanden met stammen of hout afwerken. Zo mogelijk laten begroeien. Ook het dak 'groen' maken met mossen etc. - Maakt zich ernstig zorgen om het dubbele fietspad aan de Barchman Wuytterslaan Noord. Aan de zijde van de woningen komt een breed fietspad, wat voldoende capaciteit heeft. Waarom is een fietspad door het bos nodig? Het fietspad komt langs bomen te liggen die daar al misschien 100 jaar staan. De wortels en hele gestel kunnen niet zomaar aan een nieuw fietspad worden blootgesteld. Er kan nooit een garantie gegeven worden dat die bomen daartegen kunnen. Het risico is heel groot dat de bomen na enkele jaren, of misschien zelfs pas na 10 jaar, toch nog doodgaan. Dit fietspad is onnodig, overbodig en ongewenst. Ook de aanleg zelf zal veel schade aanrichten, die niet meer terug te draaien is.	<i>Het Dierenpark heeft de intentie uitgesproken een eventuele parkeergarage groen aan te kleden.</i> <i>Voor wat betreft het dubbele fietspad wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie hierboven onder punt 4.</i> <i>De ligging van het fietspad in het bos is afgestemd op de boomeffectrapportage. Dat is de reden waarom het fietspad meanderend in het bos ligt. Er is dus rekening gehouden met de bomen. In de nog te maken boom effect analyse zullen voor die bomen die dicht bij het fietspad komen te liggen maatregelen worden voorgeschreven ten behoeve van zowel de uitvoering als de eindsituatie. Er kan inderdaad geen garantie worden gegeven dat bomen niet alsnog doodgaan, de planvorming is afgestemd op de bomen en tijdens de</i>

			<i>realisatie en in de eindsituatie worden maatregelen getroffen die het welzijn van de bomen bevorderen.</i>
3	M. van der L.	- Dak parkeergarage: met gras/groen afdekken - Muren ook groen (hangende tuinen)	<i>Zie antwoord op vraag 2.</i>
4	Belangenvereniging Barchman Wuytierslaan EVEN NUMMERS	Ter voorkoming van graffiti op infrastructuur wordt verzocht bij het ontwerp uit te gaan van: - de kleur groen voor de betonnen elementen buiten de tunnel (daar waar geen metalen stroken zijn voorzien); - betere voorzieningen om graffiti te voorkomen (stroken dieper en dichter bij elkaar); - meer degelijke en grotere begroeiing voor de infrastructuur inclusief onderhoud en 'eeuwig durende' herplantplicht.	<i>In het ontwerp is rekening gehouden met maatregelen om graffiti tegen te gaan. De herplant wordt in de contractfase nader uitgewerkt. Van een eeuwig durende herplantplicht zal geen sprake zijn.</i>
5	L.A. J. Bewoner Daam Fockemalaan	- Compliment voor knappe presentatie, waarbij oude en nieuwe situatie helder was te zien en enthousiasme van de mensen die ecologische aspecten toelichtten. - Graag nog een overleg over de uitwerking van de groenstrook naast het huis van adressant, in het zicht op viaduct Pr. Frederiklaan.	
6			
BESTEMMINGSPLAN			
	Adressant(en)	Idee, opmerking of aandachtspunt	Re(actie) gemeente Amersfoort
1		.	
OVERIGE AANDACHTSGEBIEDEN			
	Adressant(en)	Idee, opmerking of aandachtspunt	Re(actie) gemeente Amersfoort
1	N.L. Bewoner Appelmarkt	Wil graag in contact komen met de communicatie-afdeling i.v.m. het schrijven van een artikel.	Het contact is gelegd.