

## **Notitie wettelijk vooroverleg over concept ontwerpbestemmingsplan Keerkring 5**

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 28 september 2015 is het concept ontwerpbestemmingsplan Keerkring 5 toegestuurd aan diverse instanties. Daarbij zijn zij verzocht om in het kader van artikel 3.1.1 Bro, uiterlijk 23 oktober 2015 te reageren op het ontwerpbestemmingsplan. Wij gaan er vanuit dat de instanties die niet gereageerd hebben, instemmen met de inhoud van het concept ontwerpbestemmingsplan Keerkring 5.

Het concept ontwerpbestemmingsplan is toegestuurd aan de volgende vooroverlegpartners:

1. Provincie Utrecht
2. Waterschap Vallei en Veluwe
3. Rijkswaterstaat
4. Veiligheidsregio Utrecht
5. RUD Utrecht
6. SGLA
7. Woonadviescommissie
8. Prorail
9. Nederlandse Spoorwegen
10. Amersfoortse sportfederatie

Er hebben zes vooroverleg partners gereageerd op het concept ontwerpbestemmingsplan. Deze reacties worden hierna kort weergegeven. Vijf van deze zes reacties zijn instemmend, één reactie gaat in op diverse inhoudelijke aspecten van het plan. De ingekomen reacties worden hierna samengevat weergegeven, de reactie van de SGLA is voorzien van een gemeentelijke reactie (cursief).

### **Provincie Utrecht**

De provincie Utrecht heeft aangegeven dat het ontwerpbestemmingsplan Keerkring 5 geen aanleiding geeft om opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013.

### **Waterschap Vallei en Veluwe**

Waterschap Vallei en Veluwe adviseert over de in de waterparagraaf opgenomen oplossingen voor waterberging en riolering. Infiltratie van regenwater in de bodem mag niet tot wateroverlast elders leiden. Over de HWA in het zuidelijk deel van het plangebied wordt opgemerkt dat dit alleen kan worden toegepast indien infiltratie en berging aantoonbaar niet mogelijk is. Gezien de omvang van de uitbreiding betreft het hier een vergunningplichtige activiteit in het kader van de Waterwet.

### **Veiligheidsregio Utrecht**

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling van de locatie Keerkring 5 de veiligheidsregio Utrecht, voorafgaand aan het opstellen van het conceptbestemmingsplan, geadviseerd over de externe veiligheidsaspecten (brief d.d. 16/07/2015). Deze brief is als bijlage in het conceptbestemmingsplan opgenomen. Er is naar de mening van de veiligheidsregio duidelijk aangegeven op welke wijze er invulling wordt gegeven aan dit advies. Deze invulling krijgt de instemming van de veiligheidsregio, waardoor er dan ook geen opmerkingen meer zijn over het conceptbestemmingsplan.

## **RUD Utrecht**

De RUD Utrecht heeft aangegeven geen inhoudelijke opmerkingen te hebben op het concept ontwerpbestemmingsplan Keerkring 5 van de gemeente Amersfoort.

## **Prorail**

Prorail geeft aan alle stukken te hebben doorgenomen en beoordeeld, en ziet geen aanleiding om over te gaan tot verdere inhoudelijke reacties. Zij gaat akkoord met het bestemmingsplan zoals het aan hen is aangeleverd.

## **Samenwerkende groeperingen leefbaar Amersfoort**

1. Vernomen is dat de Participatiegroep Keerkring 5 niet is uitgenodigd om een reactie te geven in het kader van het vooroverleg.

*Het wettelijk vooroverleg is geregeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op grond van dit artikel dient de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met betrokken waterschappen en diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. De gemeente kan vervolgens vrij invullen wie zij aanvullend bij het vooroverleg wenst te betrekken.*

*De Participatiegroep Keerkring is niet als officiële vooroverleg partner betrokken in de procedure. Uiteraard is hun mening over het concept ontwerpbestemmingsplan wel belangrijk. Zij hebben dan ook separaat van het vooroverleg een exemplaar van het plan ontvangen, met daarbij de mogelijkheid te reageren. Van deze gelegenheid hebben zij gebruik gemaakt. Ook deze reactie wordt betrokken in het proces om te komen tot een ontwerpbestemmingsplan.*

2. De SGLA vindt het programma, zoals vanuit de gemeenteraad is meegegeven, niet passen in deze wijk. Koppel-Noord is een wijk met een grote dichtheid en heeft een hoog percentage sociale woningbouw. Door het toevoegen van maximaal 198 woningen, waarvan 80 in de sociale sector, neemt de dichtheid in deze wijk verder toe. Dit draagt niet bij aan een betere leefbaarheid.

*Intensivering van woningbouw en ruimtegebruik nabij de binnenstad is in overeenstemming met de visie van de raad over Amersfoort zoals verwoord in de Structuurvisie. Het gaat hier om een 'stedelijke ontwikkeling vanuit het stadshart'. Door de ligging van de Keerkring 5 ten opzichte van de binnenstad en andere voorzieningen op loopafstand, is de locatie naar onze mening uitermate geschikt voor bouwen in hogere dichtheden. Ook wordt hiermee ingespeeld op de positie van Amersfoort als jonge en levendige stad met een centrumfunctie voor de regio. Dat vraagt om een stedelijke invulling van de nieuwbouwlocaties rond de binnenstad. Dit is een gewenst woonmilieu voor studenten, starters en voor een deel van de vitale ouderen.*

*Met de bouw van maximaal 200 woningen op deze locatie wordt dan ook een stedelijk karakter neergezet, wat naar onze mening aansluit op onze visie. Door zowel koop- als huurwoningen aan te bieden, ontstaat een gevarieerd woongebied dat in combinatie met een aantrekkelijke inrichting een positieve uitwerking heeft op de leefbaarheid van het gebied.*

3. De Structuurvisie heeft de maat en schaal van Amersfoort als beleid vastgesteld en nader uitgewerkt. De gemeenteraad handelde met het vaststellen van de randvoorwaarden in strijd met de Structuurvisie voor zover het gaat om het opnemen van een bouwhoogte van 13 bouwlagen. Verzocht wordt om deze bouwhoogte in de regels en op de verbeelding aan te passen naar 8 bouwlagen.

*Het voorliggende plan past met de gebouwen van 6 bouwlagen in de categorie 5 tot 8 bouwlagen die in de Structuurvisie wordt genoemd als Amersfoortse schaal voor hoogbouw. Deze hoogte sluit ook aan bij diverse (oudere) complexen in de wijk Koppel. Het hoogste woonblok van 13 bouwlagen is een incidentele verbijzondering die kan worden onderbouwd door hem in het 'hoogbouwpatroon' van Amersfoort te plaatsen. De Structuurvisie biedt ruimte hiervoor.*

4. Er bestaan twijfels of het programma zoals dat nu is vastgesteld aansluit bij de samenstelling van de huidige wijk. Er is nog steeds geen draagvlak voor de uitgangspunten van dit plan. Gevreesd wordt voor aantasting op de leefbaarheid. Het is bekend dat hoogbouw leidt tot onpersoonlijke contacten en weinig sociale cohesie. Ook zijn er zorgen geuit over de sociale veiligheid. De Meridiaantunnel is een lastige tunnel, waar relatief veel overvallen en mishandelingen voorkomen. Er zijn zelfs camera's opgehangen. In het huidige plan wordt voorgesteld om aan de Keerkring een grote gracht met een brug erover te realiseren. Aan de Meridiaantunnel wordt het project begrensd door de calamiteitenroute (verdiepte bak). Hierdoor ontstaat een project met relatief veel sociale huurwoningen, dat van de Koppel wordt afgesneden en niet uitnodigt tot bezoek. Daarnaast ontstaat door de parkeerruimte op de begane grond een plaats waar men zich ongezien kan ophouden. Dit levert risico's op voor de sociale veiligheid. Verzocht wordt meetbaar te maken welke effecten dit plan heeft op de leefbaarheid voor zowel de huidige wijkbewoners als de toekomstige bewoners.

*Zoals hiervoor beschreven, zijn wij van mening dat deze ontwikkeling past bij de samenstelling van de huidige wijk. Voor wat betreft de leefbaarheid en de sociale veiligheid van het plan, wordt van de ontwikkelaar gevraagd een aantal uitgangspunten te hanteren zoals een heldere routing op het terrein, goed overzicht, het voorkomen van 'blinde vlekken', een goede verlichting en een duidelijke zichtrelatie met het verblijfsdek boven de parkeerplaatsen.*

*De voorgenomen ontwikkeling voorziet in een wadi langs de Keerkring (50 cm. verdiept maaiveld) en een talud langs de Meridiaan. Door aan beide zijden meerdere toegangen te maken het plangebied in ontstaat een toegankelijk plan wat uitnodigt tot betreding en gebruikmaking van mensen die er niet woonachtig zijn. Er ontstaat een secundaire looproute van de Meridiaan, door het plan, naar de Keerkring.*

*De leefbaarheid in relatie tot de onderdoorgang/tunnel in de Meridiaan wordt door de ontwikkeling vergroot. Er komt immers zicht op de tunnel vanuit het plan. Hierdoor, en door voornoemde toegangen, ontstaat een levendig gebied wat criminaliteit juist tegen gaat, dit in tegenstelling tot de huidige situatie.*

*Het relatief grote aantal gebruikers van het parkeerterrein zorgt ook in de avonduren voor enige 'reuring' en sociaal toezicht. Ook strategisch gesitueerde entrees naar de trappenhuizen, met goed zicht over het parkeerterrein, dragen bij aan een sociaal veilige omgeving*

5. Aangedrongen wordt op een bescheiden bouwvolume, dus een kleinschaliger project met een beperkte bouwhoogte. Geconstateerd wordt dat het bouwvolume afwijkt van het gewijzigde plan dat is besproken in de Ronde van 17 maart 2015. Daar is het aantal woningen bijgesteld naar 198 met een bouwvolume van ongeveer 18.000 m<sup>2</sup>. Nu ligt er een plan met maximaal 200 woningen en van 24.064 m<sup>2</sup>. Dat is een forse afwijking van wat is vastgesteld.

Blok	Aantal app.	m <sup>2</sup> bvo	totaal
A	40	116	4640
B	40	104	4160
C	30	104	3120
D	20	138	2760
E	20	138	2760
F	48	138	6624
	198		24064

Gevraagd wordt het bouwvolume naar beneden bij te stellen, een kleinschaliger bouwvolume te realiseren en maximaal 198 woningen toe te laten.

*Zoals hiervoor gesteld past het voorgestelde bouwplan zowel qua hoogte als intensiteit binnen de visie van de gemeente Amersfoort voor deze locatie. Met het besluit van 17 maart 2015 heeft de gemeenteraad de startnotitie Keerkring 5 vastgesteld alsmede de stedenbouwkundige kaders waaraan het plan moet voldoen. Daarbij heeft de raad bepaald dat er maximaal 200 woningen (minder mag ook) gebouwd mogen worden, waarvan 80 sociale huurwoningen. Het voorliggende plan gaat uit van 198 woningen. Dit alles moet gerealiseerd worden binnen de aangegeven bouwvlakken en bouwhoogten. Over het maximaal aantal m<sup>2</sup> bvo heeft de raad geen kader gesteld. Een amendement waarin het bouwvolume werd gemaximeerd is niet aangenomen. Een verder aanpassing van het woningaantal noch het vastleggen van een maximaal oppervlak aan bvo is dan ook niet aan de orde.*

*Overigens staat niet vast dat de in de aangehaalde tabel genoemde bvo's ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Deze getallen in de tabel zijn de maximale maten welke zijn gebruikt om het maximale aantal parkeerplaatsen te bepalen. Op basis van dat aantal kan in het kader van de haalbaarheid beoordeeld worden of parkeerplaatsen binnen het plan aangelegd kunnen worden. Dit is overigens het geval.*

6. In de Toelichting wordt in paragraaf 2.2.1.6 ingegaan op het algemene beleidskader van de Structuurvisie en Woonvisie. Vervolgens wordt in één zin toegevoegd "Ook past deze ontwikkeling goed in de bestaande wijk." Verzocht wordt een deugdelijke onderbouwing te geven van deze conclusie, waarbij aandacht is voor de dichtheid, leefbaarheid en samenstelling van de wijk met betrekking tot verdeling van woonsoorten.

*De tekst in paragraaf 2.2.1.6 onder de titel 'Keerkring 5 in relatie tot de Woonvisie Amersfoort' wordt als volgt gewijzigd.*

*Door het stedelijke karakter van het woningbouwproject Keerkring , wat zich uit in een intensieve bebouwing en een gevarieerd aanbod, wordt aangesloten bij het uitgangspunt van de woonvisie om centrumstedelijke woonlocaties te ontwikkelen. Gelet op de ligging ten opzichte van de binnenstad en de diverse voorzieningen leent deze locatie zich daar uitstekend voor. Verder past deze ontwikkeling goed in de bestaande wijk, waar op dit moment sprake is van een combinatie van grondgebonden woningen en appartementen. Met het realiseren van minimaal 80 sociale huurwoningen is er voldoende aandacht voor woonconsumenten die zijn aangewezen op dit woningsegment.*

7. In paragraaf 3.1 wordt de locatie Keerkring 5 een herkenningspunt voor weggebruiker en treinreiziger genoemd, waarbij aansluiting bij de aanwezige hoogbouw als voor de hand liggend wordt genoemd. De SGLA vindt dit een onzinnige redenering. De weggebruikers hebben inmiddels het oriëntatiepunt Orion en aan de overkant van het Valleikanaal de torens ter beschikking. De treinreiziger vanuit oostelijke richting heeft ook nog de hogere aan de Binckesstraat ter oriëntatie. Verzocht wordt dit aan te passen.

*De tekst 'waarbij aansluiting bij de al aanwezige hogere woon- en kantoorgebouwen voor de hand ligt' wordt verwijderd. Wel blijven wij van mening dat het hoogste gebouw uit het project Keerkring 5 als herkenningspunt kan dienen door de ligging nabij het punt waar de Meridiaan het spoor kruist. Deze tekst laten we dan ook staan.*

8. In hoofdstuk 2 worden veel beleidskaders opgenoemd en wordt vervolgens geconstateerd dat het conceptontwerpbestemmingsplan aan al dat beleid voldoet. Een echte toetsing ontbreekt. Verzocht wordt een concrete toetsing toe te passen.

*In de conclusie van hoofdstuk 2 wordt inderdaad kort vastgesteld dat het project in*

*overeenstemming is met de diverse relevante beleidsuitgangspunten. In de voorgaande paragrafen wordt eveneens ingegaan op de relatie tussen het betreffende beleid en het project gevolgd door een conclusie. Ook de diverse onderzoeken maken onderdeel uit van de motivering en bevatten naar onze mening voldoende onderbouwing om te concluderen dat hier sprake is van een haalbaar plan. Een herhaling van alle diverse onderdelen in de conclusie is wat ons betreft niet aan de orde. Een korte en bondige eindconclusie volstaat wat ons betreft. Wel wordt, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gaat nog eens goed bekeken of deze diverse onderdelen nog wat aanscherping behoeven.*

9. Zorgen bestaan over de voorgenomen ontsluiting van dit gebied. Allereerst kruist de ontsluiting van de Keerkring 5 een snelfietsroute. In principe is dit op zich al een zeer onwenselijke situatie. Het doel van een snelfietsroute is dat deze fietsers beschermd en dat de fietser zo min mogelijk andere verkeersstromen hoeft te kruisen. Met deze kruising doet Amersfoort af aan het idee van de snelfietsroute en lijkt het autoverkeer een overheersende positie te krijgen ten opzichte van de fietser. Daarnaast is de ontsluiting voorzien via de Voerman, langs een aantal speelplaatsen van kinderen die de Voerman moeten oversteken om bij de speelplaatsen te komen. Dit is ook een zeer onwenselijke situatie. Tot slot, de gehele Koppel ontsluit via de Meridiaan en ook de Keerkring zal via de Meridiaan ontsloten moeten worden. Dit tekent een aanzienlijke toename van verkeer, zowel in de ochtend als in de avond. De SGLA vindt de uitwerking volstrekt onvoldoende en verzoekt (in overleg met de buurt/wijk) tot een betere ontsluiting te komen.

*De fietsstraat ter hoogte van de ontwikkeling Keerkring 5 blijft deel uit maken van de snelfietsroute Amersfoort Centrum richting Amersfoort Noord, wel zal er hier een oversteek gemaakt worden voor de toekomstige bewoners. De fietser blijft, zoals op de hele route richting de Holkerweg, in de voorrang. Ook wordt er voor een oplossing gekozen die dezelfde vormgeving krijgt als de oversteken op verschillende punten op deze route om zo de continuïteit en het comfort te behouden.*

*In het gebied met name in de Sextant en de Meridiaan zal er inderdaad een toename van het aantal verkeersbewegingen zijn. Verwacht wordt dat het verkeer voornamelijk van deze route gebruik gaat maken omdat dit de kortste route aansluitend op de ringwegen is. De route via de Voerman / de Boogschutter/ de Meridiaan is niet zo aantrekkelijk voor de nieuwe bewoners wegens de extra verkeersdrempels op deze route. De berekende toename van het aantal verkeersbewegingen blijft echter wel ruim binnen de gangbare normen voor dit type weg. Het maximum van 5000-6000 motorvoertuigen per etmaal voor een erftoegangsweg en van 24.000 motorvoertuigen per etmaal voor een gebiedsontsluitingsweg, is een algemeen geaccepteerd verkeerskundig cijfer.*

10. Er is een BEA opgesteld. Geconstateerd is dat de plaatselijke vertegenwoordiging van de Bomenstichting niet is betrokken in het vooroverleg. Geadviseerd wordt dit in het vervolg wel te doen. Nu heeft de SGLA dat zelf gedaan. Door hen is vastgesteld het behoud van groen geen uitgangspunt is geweest. Een Groen Effect Analyse én een onderzoek naar de effecten op oppervlakten groen van > 50m<sup>2</sup> (APV-plichtig) ontbreken. Ook ontbreekt inzicht in de gevolgen van de grondsanering voor het beheer van bomen en overig groen. Verzocht wordt het plan op deze punten aan te vullen en te reageren op de bijgevoegde notitie van de Bomenstichting.

*Zoals hiervoor gesteld is de gemeente op grond van artikel 3.1.1. Bro verplicht om betrokken waterschappen en diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, te betrekken in het vooroverleg. Alle overige overlegpartners zijn vrij te kiezen door de gemeente. Wij hebben geen aanleiding gezien om de Bomenstichting in het vooroverleg te betrekken.*

*Het gaat hier om een perceel dat op grond van het geldend bestemmingsplan voor het overgrote deel bebouwd mag worden. In dit bestemmingsplan is geen verplichting opgenomen om groen te behouden en dit is ook inderdaad geen uitgangspunt geweest bij de nu voorgenomen*

ontwikkeling. Uiteraard krijgt het plan wel een groene invulling. Een deel van de bomen die staat op de grens met de sportvelden blijft behouden. De bomen langs de Keerkring blijven eveneens staan, de bomen aan de zijde van de Meridiaan worden verplant. In het plan is ook ruimte voor nieuw groen.

Hoewel het instrument 'Groen Effect Analyse' of verplichting daartoe bij ons niet bekend is, hebben wij wel onderzoek gedaan naar de aanwezige bomen. Door ons is een bomen effect rapportage (BEA) opgesteld op basis van het voorgenomen plan. Concreet zijn in deze analyse de mogelijke effecten van het ontwerp op de duurzame instandhouding van de bomen in beeld gebracht. Daarbij zijn eveneens kap-, snoei en/of verplantadviezen opgenomen. Beschermende maatregelen die nodig zijn tijdens de bouwwerkzaamheden, worden opgenomen in het bestek.

Voor wat betreft de relatie tussen het verplaatsen van de bomen en de bodemverontreiniging is het zo dat de jonge bomen verplaatst kunnen worden zonder dat er aanvullende maatregelen worden genomen. Deze bomen staan aan de zijde van de Meridiaantunnel. De bomen zijn dermate klein van omvang dat ze nog in de oorspronkelijke kluit en/of aanvulgrond zitten.

De ouderen bomen, die met name in de openbare ruimte aan de Keerkring staan, blijven gehandhaafd. Tijdens de sanering zal zoveel mogelijk grond worden verwijderd zonder de wortels te beschadigen. Bij de bomen wordt vervolgens onderzocht of er dan nog restverontreiniging aanwezig is. Wanneer dit zo is, wordt dat geregistreerd. De bomen hoeven niet weg door de bodemverontreiniging, het is goed mogelijk om ze te handhaven.

Hoewel er geen plicht is tot het doen van onderzoek naar houtig opstaande gewassen met een min of meer aaneengesloten bladerdak van minimaal 50 m<sup>2</sup>, dient bij het verwijderen hiervan wel een omgevingsvergunning aangevraagd te worden volgens artikel 4.10, lid G van de APV. De ontwikkelaar zal hiertoe dan ook overgaan. Bij het verlenen van deze vergunning wordt een herplantplicht opgelegd.

Zoals gezegd komt er in het plan ook nieuw groen. Zo komen er groenvoorzieningen bij de parkeervoorzieningen langs het spoor, komt er een groene ruimte tussen het U-blok en de blokken langs en spoor en steken er bomen door het dek boven de parkeervoorziening in het U-blok. Op dit moment wordt hiervoor door een landschapsarchitect een inrichtingsplan gemaakt. De omwonenden worden hierbij betrokken via de door de ontwikkelaar georganiseerde ateliersessies.

11. Verzocht wordt een MER uit te voeren vanwege de milieueffecten en de grondproblematiek.

Wij zien geen aanleiding om voor deze ontwikkeling een voor een m.e.r. uit te voeren. Voor dit plan zijn alle relevante milieu-aspecten onderzocht en geconcludeerd is dat er geen belemmeringen zijn om dit plan uit te voeren. Zie voor de volledige beschrijving van deze milieuaspecten en de relatie met het project hoofdstuk 4 van de toelichting en alle bijbehorende onderzoeken. Nu er door dit plan geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden, is MER niet nodig.

12. In de Regels (5.3.3) staat de bevoegdheid voor het college tot het stellen van nadere regels voor windhinder. Nu niet is aangegeven wat de maximale toegestane effecten zijn, is dit onduidelijk en vraagt om formulering van toegestane windhinder en te nemen maatregelen.

Niet alleen de nadere eis voor windhinder in artikel 5.3.3. is opgenomen om de windhinder te beperken, ook artikel 5.2.1 sub h en i zien daar op toe. Wij zijn met de SGLA eens dat de formulering niet helder genoeg is, wat betekent dat deze als volgt wordt aangescherpt in het ontwerpbestemmingsplan:

5.2.1.h: er mag slechts worden gebouwd nadat is aangetoond dat er voor wat betreft windhinder

*in het gebied tussen de 3 losse gebouwen en het U-vormige gebouw minimaal sprake is van een 'matige hinderkans voor slentergebied' als bedoeld in het Windklimaatonderzoek en toegelicht in paragraaf 4.9*

*5.2.1.i: er mag slechts worden gebouwd nadat is aangetoond dat voor wat betreft windhinder de gebouwentrees worden gerealiseerd in een gebied met een beoordeling 'goed' voor slentergebied als bedoeld in het Windklimaatonderzoek en toegelicht in 4.9.*

*5.2.3: Burgemeester en Wethouders zijn met het oog op het aspect windhinder bevoegd nadere eisen te stellen voor het realiseren van de noodzakelijk gebleken voorzieningen als beschreven in paragraaf 4.9 van de plantoelichting en het bijbehorende Windklimaatonderzoek.*

13. Verzocht wordt om duidelijke regels op te nemen voor toegestane zon- en schaduweffecten op omliggende bebouwing. En daarop te toetsen en te handhaven.

*De zon- en schaduweffecten van de bebouwing Keerkring 5 op de omgeving zijn al onderzocht en in beeld gebracht. Deze kunt u vinden in bijlage 2 van rapport ['Amersfoort Keerkring 5, stedenbouwkundig kader'](#) zoals opgenomen bij de [raadstukken van 17 maart 2015](#) en als zodanig zijn vastgesteld. Het hoogteaccent is zoveel mogelijk in de Zuidoost van het plangebied geplaatst, waardoor de afstand tot de omliggende woningen het grootst is en het schaduweffect beperkt blijft. Met het opnemen van de maximale hoogten van gebouwen in de planregels is dit voldoende vastgelegd. Wel zal er in de toelichting nog een korte paragraaf opgenomen worden over de zon- en schaduweffecten op de omliggende bebouwing.*

14. De geluidsbelasting is een zorgpunt, zowel voor de nieuwe als bestaande woningen. Er blijkt dat sprake is van het overschrijden van de voorkeurswaarde van 55dB Railverkeer, maar ook van de maximale ontheffingswaarde van 68dB Railverkeer. Uit de berekeningen blijkt een geluidswaarde van 70 dB (fase 1) en zelfs 75 dB (fase 2). In het rapport worden maatregelen voorgesteld die het geluid moeten reduceren tot de ontheffingswaarde. Deze maatregelen moeten worden gerealiseerd aan en in de gebouwen zelf. In het rapport wordt gesteld: "Maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van de appartementen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde zijn niet doelmatig en stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige en verkeerskundige en financiële aard."

Afgevraagd wordt of de nu voorgestelde maatregelen de aantrekkelijkheid van de voorgestelde appartementen verhoogt. Van een aantrekkelijke buitenruimte zal geen sprake zijn. De SGLA is van mening dat in deze situatie de afweging moet worden gemaakt of hier sprake is van een goede ruimtelijke ordening en concludeert zelf dat dit niet zo is. Verzocht wordt de geluidswaarden terug brengen tot de voorkeurswaarden.

*Met de voorgenomen maatregelen ontstaat er ons inziens een goed woon- en leefklimaat voor bewoners van de appartementen. Voor fase 1 ( het U-vormige gebouw) geldt dat alle appartementen een balkon hebben aan de van het spoor af liggende zijde. Aan deze zijde ligt de geluidbelasting voor zowel weg- als railverkeerslawaai onder de voorkeursgrenswaarde en kunnen bewoners in een voldoende rustige omgeving buiten verblijven. Het binnenniveau moet voldoen aan de nieuwbouweis uit het Bouwbesluit. Een goed geluidklimaat binnen in de woningen is hiermee gewaarborgd. Verder neemt de geluidbelasting op de naar het spoor gekeerde zijde sterk af door de realisatie van de drie woontorens in fase 2.*

*Voor fase 2 ( de drie woontorens) geldt dat de buitenruimten afsluitbaar worden gemaakt. Binnen de afgesloten buitenruimte wordt de geluidbelasting hiermee teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde. Met voldoende ventilatie wordt bereikt dat op het balkon buitenluchtcondities heersen. Gevels met een geluidbelasting boven de maximaal te ontheffen waarde worden uitgevoerd zonder te openen ramen en deuren. Omdat moet worden gezorgd voor voldoende isolatie, betekent dit dat bewoners binnen geen last hebben van de hoge geluidbelasting op deze gevels. Ook voor deze woningen geldt dat het binnenniveau moet voldoen aan de nieuwbouweis uit het Bouwbesluit, waarmee een goed geluidklimaat binnen in de*

woningen is gewaarborgd.

*De geluidbelasting terugbrengen tot de voorkeursgrenswaarde is, zoals is aangegeven in de toelichting, niet mogelijk op deze locatie. Ons inziens is de geluidkwaliteit zowel in de woningen als bij de buitenruimten voldoende geborgd met de voorgenomen maatregelen en is er daarmee sprake van een goede ruimtelijke ordening.*

Bij het geluidsrapport is een tekening en tabel toegevoegd betreffende de invloed van de nieuwbouw op de bestaande bouw. Een verklarende toelichting ontbreekt. Voor zover de SGLA constateert lijkt op enkele plekken sprake te zijn van een toename van geluid. Wij kunnen dat niet toetsen aan de geldende voorkeurswaarde of afgegeven ontheffing. Geluidseffecten zijn alleen in de spoorrichting naar Zwolle onderzocht, niet in de spoorrichting naar het Centraal Station Amersfoort (bijvoorbeeld Binckestraat is wel onderzocht, maar de Hooglandsweg-Zuid niet). Verzocht wordt om een betere toelichting bij de effecten op de bestaande bouw. Ook wordt gevraagd om een nader onderzoek vanuit alle spoorrichtingen met effecten op alle omliggende straten en buurten.

*In bijlage 7 van het akoestisch rapport is de berekende invloed van de nieuwe gebouwen op de bestaande omgeving weergegeven. In paragraaf 4.6 van het rapport is dit toegelicht. Hier wordt geconcludeerd dat de toename van geluid door reflecties verwaarloosbaar klein is. Het verschil zal naar verwachting niet waargenomen kunnen worden en daardoor niet tot hinder leiden.*

*Zoals is te zien in het overzicht van de beoordelingspunten in bijlage 7 van het akoestisch rapport, is de invloed van de nieuwe gebouwen op de bestaande omgeving aan alle kanten van de nieuwbouwlocatie onderzocht. Op verder weg gelegen gebouwen is het effect van de nieuwbouw naar verwachting kleiner. Daarom is dit niet onderzocht.*

15. Uit het onderzoek betreffende de trillingwaarden blijkt niet dat wordt voldaan aan de relevante streefwaarden. Ook hier moeten speciale maatregelen worden getroffen. In het rapport wordt aangegeven, dat in deze fase nog geen nadere berekeningen zijn gedaan. Afgevraagd wordt of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening als niet met zekerheid is aan te geven of de woningen kunnen voldoen aan de streefwaarden voor trillingwaarden. Ook wordt afgevraagd wat de financiële consequenties zijn van dergelijke maatregelen en het effect daarvan op de economische uitvoerbaarheid. Verzocht wordt om nadere regels die de streefwaarden voor trillingwaarden waarborgen. Ook wordt gevraagd om te laten onderzoeken wat de trillingseffecten zijn op de omgeving tijdens het eventuele heien.

*Voor wat betreft het aspect trilling is het voldoende om in de bestemmingsplan fase zekerheid te hebben dat de trillingsterkten in de geplande woningen tot acceptabele niveaus kunnen worden gereduceerd. De maximale trillingssterkte in een ruimte wordt uitgedrukt in  $V_{max}$ . Om hinder en slaapverstoring te voorkomen is het gewenst om  $V_{max}$  niet hoger dan 0,1 uit te laten komen. Bij een  $V_{max}$  die niet hoger is dan 0,1 worden trillingen in het algemeen namelijk niet als voelbaar ervaren. Er is sprake van hinder tot ernstige hinder wanneer  $V_{max}$  zich tussen de 0,8 en 3,2 bevindt. In het plangebied bevindt de hoogste waarde zich op 30 meter afstand van het spoor. Het gaat dan om een waarde van 0,21. Aangezien deze waarde gekwalificeerd kan worden als lichte tot matige hinder, is het zeer aannemelijk dat deze waarde met behulp van maatregelen tot 0,1 kan worden terug gebracht. Nadere uitwerking van deze maatregelen is in deze fase van de procedure volgens ons dan ook nog niet aan de orde. Dat de waarde daadwerkelijk wordt gereduceerd tot 0,1 ligt vast in artikel 5.2.1 onder g. Dit artikel luidt als volgt: er mag slechts worden gebouwd nadat is vastgesteld dat er maatregelen genomen zijn tegen trillingshinder, die ervoor zorgen dat  $V_{max}$  niet hoger uitkomt dan de voelbaarheidsgrens van 0,1.*

16. Er is geen actuele notitie over de verkeerseffecten is bijgevoegd. De notitie is van 17-4-2014 en gaat uit van 250 appartementen. Verzocht wordt om een uitgebreide verkeersanalyse voor zowel langzaam verkeer als het bestemmingsverkeer voor de nieuw te bouwen appartementen,



waarbij wordt aangegeven welke maatregelen voor de openbare ruimte noodzakelijk zijn om een veilige situatie te creëren. De voorkeur gaat uit naar een externe analyse.

*Helaas is er bij het concept van het ontwerpbestemmingsplan een notitie over de verkeerseffecten bijgevoegd van 17-04-2015. Wij zijn met u eens dat deze notitie niet actueel is. Naar aanleiding van de gewijzigde plannen heeft in januari 2015 een actualisering plaatsgevonden, waarbij rekening is gehouden met het maximum aantal appartementen van 200. Deze notitie is ook gebruikt als input voor de onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit. Nu er minder woningen worden gerealiseerd dan in het oorspronkelijke plan, is de uitkomst van deze onderzoeken verbeterd. Inmiddels is er nog een recente actualisering gedaan van de notitie, waarbij het aantal sociale huurwoningen is aangepast naar 80. Uit deze notitie blijkt dat de toename van het verkeer als gevolg van het project weer iets is teruggenomen. Dit betekent dat de uitkomsten van de diverse onderzoeken daarmee een fractie positiever zullen uitpakken. Uit de liggende onderzoeken blijkt voldoende dat geen sprake is van enige belemmeringen op dit punt. Bij het ontwerpbestemmingsplan wordt de meest actuele versie van de notitie bijgevoegd en wordt de plantoelichting daarop aangepast.*

17. Uit onderzoek blijkt sprake is van een ernstige verontreinigings situatie op de locatie Keerkring 5. Uit de onderzoeksresultaten van 1996 bleek dat de grond sterk verontreinigd was met koper, lood, zink en PAK. In het grondwater zijn geen parameters boven de tussenwaarde aangetoond. Op het perceel is een kadastrale aantekening van toepassing: *op de locatie is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging; de locatie maakt onderdeel uit van Wbb-geval Liniedijk/De Koppel-Noord (UT030700108). Op het grootste deel van het terrein werd de bovenzijde van het stortmateriaal op maaiveldhoogte aangetroffen of net daaronder. De onderzijde van het stortmateriaal werd gemeten op 0,5 tot 2 m -mv. Er werden geen afdichtingen van het stortmateriaal aangetroffen.*

In 1998 is een uitvoeringsplan opgesteld, onder andere voor de deellocatie Keerkring 5. De onderzoeklocatie is echter tot op heden nog niet gesaneerd. Een aantal deelgebieden rondom Keerkring 5 zijn wel gesaneerd (leeflaag sanering), waarbij is afgegraven tot een diepte van ongeveer 1 meter onder maaiveld. In de gehele putbodem van de gesaneerde locaties is stortmateriaal achtergebleven die is afgedekt met geotextiel, waarna de afgraving weer tot maaiveld is aangevuld. Ook is de locatie verdacht op de aanwezigheid van asbest.

De provincie heeft in 1998 een beschikking opgesteld over de vervuiling van de vuilstort die nog steeds van kracht is (zie ook sanering uit 2014 en beschikking d.d. 27 mei 2014, beschikkingnummer WSP14AM1334, betreffende verontreiniging nummer UT030700108, Liniedijk – Koppel Noord)). Het bijgevoegde rapport lijkt achterhaald, in 2014 heeft al een urgente sanering rond dezelfde vuilstort plaatsgevonden, beschikking d.d. 27 mei 2014, beschikkingnummer WSP14AM1334, betreffende verontreiniging nummer UT030700108, Liniedijk – Koppel Noord). Grontmij heeft nader onderzoek gedaan. Wij zijn geschrokken van de tabellen met de aanwezigheid van verontreinigde materialen. Zo is bijvoorbeeld al 17 keer asbest gevonden. Er wordt geconcludeerd dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige verontreiniging van de grond met zware metalen. Wij zijn verbaasd over deze conclusie: “Op basis van de standaard risicobeoordeling is voor zowel het huidige als het toekomstige gebruik geen sprake van onaanvaardbare humane risico’s als gevolg van de aanwezige verontreiniging van de grond met zware metalen.” Daarentegen laat de volgende conclusie aan duidelijkheid niets te wensen over: “Bij toekomstig gebruik is op basis van de standaard beoordeling sprake van onaanvaardbare ecologische risico’s.”

De SGLA constateert dat volledige sanering noodzakelijk is. Verzocht wordt om als voorwaarde in het bestemmingsplan op te nemen dat er een volledige sanering (op kosten van de ontwikkelaar) uitgevoerd dient te worden, waarbij wordt aangegeven welke maatregelen worden genomen om de huidige bewoners te beschermen bij de saneringsmaatregelen. Ook wordt verzocht welke kosten hiermee verbonden zijn en welk effect dit heeft op de economische uitvoerbaarheid.

*De locatie Keerkring 5 is onderdeel van een geval van bodemverontreiniging dat bij ons bekend is onder nummer UT030700108, de Liniedijk. Deze verontreiniging met stortmateriaal uit een voormalig dijklichaam strekt zich uit over een groot deel van de wijk de Koppel. Voor deze locatie is in 1998 een raamsaneringsplan opgesteld. Vanaf 1998 is een aantal deellocaties gesaneerd, waarbij gekozen is voor het aanbrengen van een leeflaag of het in zijn geheel wegnemen van de verontreiniging. Deze deelsaneringen zijn uitgevoerd door de Provincie Utrecht, ontwikkelende partijen en de gemeente Amersfoort.*

*De beschikking waaraan wordt gerefereerd, beschikkingsnummer WSP14AM1334, heeft betrekking op een deelsanering van het geval "Liniedijk". Deze deelsanering heeft plaatsgevonden in 2014, is onderdeel van de verontreiniging Liniedijk, maar heeft verder geen relatie met de Keerkring 5. Voor het deelgebied Keerkring 5 is de verontreinigingssituatie geactualiseerd in het "Actualiserend verkennend bodemonderzoek en verkennend bodemonderzoek asbest, Grontmij rapportnummer GM-0127301, 24 maart 2014".*

*Het onderzoek bevestigt het beeld dat de locatie net als de omliggende percelen historisch heterogeen belast is en dat bij de herontwikkeling rekening gehouden dient te worden met de aanwezigheid van met zware metalen verontreinigde grond. In de rapportage is ook onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van asbest. Daarbij zijn volgens de normen 17 ruimtelijke eenheden onderzocht op asbest. Er wordt weliswaar asbest aangetroffen, maar dit betreft zulke geringe hoeveelheden dat er beleidsmatig geen sprake is van een verontreiniging met asbest. Alle monsters zijn ruim beneden de interventiewaarde.*

*Voor de aangetroffen bodemverontreinigingen en de plannen voor de ontwikkeling van de locatie is het saneringsplan "Amersfoort, Keerkring 5 Deelsaneringsplan, rapportnummer P12-0210-014, Boot organiserend ingenieursburo B.V., 2 september 2015" opgesteld. Dit plan zal als bijlage aan het ontwerpbestemmingsplan worden toegevoegd. In dit saneringsplan zijn de afwegingen gemaakt tussen verschillende saneringsvarianten. De aanpak van de meest doelmatige saneringsvariant is volledig uitgewerkt en wordt ter beoordeling voorgelegd aan het bevoegd gezag Wet bodembescherming (Wbb), de gemeente Amersfoort.*

*De sanering van de locatie is een onderdeel van de Wbb procedure. Het volgen van de Wbb procedure moet ook waarborgen dat er een ontwikkeling komt waarbij de kwaliteit en de zorg voor de omgeving tijdens de sanering is gewaarborgd. De Wbb procedure is ook gekoppeld aan de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen; daarmee is ook gewaarborgd dat de toekomstige kwaliteit zodanig is dat de bodemkwaliteit voldoet aan de gewenste functie. Er mag dan ook geconcludeerd worden dat met het volledig saneren van de locatie er op dit punt geen belemmeringen meer zijn om de Keerkring 5 te ontwikkelen tot woningbouwlocatie.*

18. Het bijgevoegde rapport over de Economische uitvoerbaarheid is niet actueel (17 februari 2014) en gaat uit van 250 appartementen. Aangezien de gemeenteraad het aantal woningen heeft verlaagd naar 198 woningen is geen duidelijkheid gegeven over de actuele economische uitvoerbaarheid en voldoet het bestemmingsplan daarom niet aan de vereisten. Het is op dit moment onduidelijk wat de kosten van sanering zijn. Er wordt zelfs aangegeven, dat pas "voorafgaande aan de bouwactiviteiten in het plangebied een saneringsplan wordt opgesteld" (blz. 46 van de Toelichting). Geconcludeerd wordt dat een saneringsplan pas wordt opgesteld na vaststelling van het bestemmingsplan. De kosten van de sanering zijn dus op dat moment nog niet bekend, de economische uitvoerbaarheid kan dus niet worden vastgesteld. De kosten voor een veilige verkeersontsluiting zijn nog niet bekend. Er wordt vanuit gegaan dat alle kosten voor rekening van de ontwikkelaar zijn en er dus geen risico voor de gemeente is. Wij constateren op grond van o.a. deze aspecten dat op dit moment met geen enkele zekerheid iets te zeggen over de economische uitvoerbaarheid.

Verzocht wordt een nieuwe onderbouwing op te nemen over economische uitvoerbaarheid op

basis van de gemeentelijke randvoorwaarden, rekening wordt gehouden met de volledige sanering, de geluidsmaatregelen, maatregelen in de openbare voor de verkeersveiligheid etc.

*Het financiële draagvlak, waartoe o.a. het woonprogramma behoort, is onderbouwd in het rapport "economische uitvoerbaarheid plan keekring 5" van februari 2014. Dit rapport is opgesteld als onderbouwing van het eerste plan voor de Keerkring zoals dat is aangeboden aan de gemeenteraad. Met het vaststellen van de kaders voor de Keerkring 5 (maart 2015) heeft de raad bepaald dat er maximaal 200 appartementen toelaatbaar zijn. Onze inschatting is geweest dat de invloed op de economische uitvoerbaarheid niet dusdanig groot zou zijn, dat het plan niet door kan gaan. Daar komt bij dat de economische uitvoerbaarheid aangetoond moet zijn voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het concept ontwerpplan is hierom met deze onderbouwing naar de vooroverleg partners gestuurd.*

*Intussen heeft de ontwikkelaar opdracht gegeven tot een actualisatie van het onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid. Dit rapport is inmiddels ontvangen en wordt als bijlage aan het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. De financiële haalbaarheid van het plan is bepaald aan de hand van een gebiedsexploitatie. Hierin komen alle kosten en opbrengsten samen die verband houden met de realisatie van het project. Dit geldt ook voor de saneringskosten. Geconcludeerd is dat het project Keerkring 5 een financieel haalbaar plan is. Zie hoofdstuk 7 van het rapport voor een verdere toelichting. Overigens is de gebiedsexploitatie zelf betrouwbaar en om die reden niet aan het rapport toegevoegd.*

19. De SGLA kan reageren volgens het vooroverleg. De participatiegroep en andere belanghebbenden komen pas in beeld bij de ter visielegging van het ontwerpbestemmingsplan. Dit geldt zelfs voor de gemeenteraad. Geen gelegenheid dus met elkaar in gesprek te gaan over het ontwerpbestemmingsplan. Gezien de gevoeligheid van deze locatie vindt de SGLA dit onverstandig en pleit voor een bespreking van de reactienota in De Ronde.

*Zoals het Bro aangeeft is het vooroverleg met een aantal eerder genoemde diensten verplicht. De gemeente Amersfoort heeft er voor gekozen om de SGLA als vooroverlegpartner te betrekken bij projecten. In dat kader is aan hen de gelegenheid geboden te reageren. De participatiegroep Keerkring 5 is geen vooroverleg partner, maar heeft wel mogen reageren op het concept ontwerpbestemmingsplan.*

*Voorafgaand aan het conceptbestemmingsplan heeft de gemeenteraad de startnotitie vastgesteld. In het kader van deze procedure is er op meerdere momenten overleg geweest met omwonenden en belanghebbenden. Door de raad zijn vervolgens stedenbouwkundige kaders vastgesteld waarbinnen het plan ontwikkeld moeten worden. Zo is onder meer het programma terug gebracht naar maximaal 200 appartementen. Zolang het plan binnen de kaders ontwikkeld wordt, is er geen directe aanleiding voor verder overleg.*

*Voordat het ontwerpbestemmingsplan de formele procedure in gaat, krijgt zij de gelegenheid kennis te nemen van het plan. Gedurende deze periode zijn zij in de gelegenheid het plan te agenderen voor bespreken in De Ronde. Zien zij geen aanleiding, dan gaat het plan ter inzage en wordt iedereen in de gelegenheid gesteld een zienswijze over het plan kenbaar te maken.*

*Met het vast stellen van de startnotitie in maart 2015 heeft de gemeenteraad overigens als duidelijke boodschap aan de ontwikkelaar meegegeven om de buurt te blijven betrekken in de planuitwerking. Hierbij gaat het met name over de inrichting van het openbaar gebied en alles wat daarmee samenhangt. Dit overleg kan parallel aan de bestemmingsplanprocedure plaatsvinden. Deze gezamenlijke planuitwerking is reeds in juni 2015 gestart via de zogenaamde ateliergroepen.*