

Gemeente Nijkerk

**bestemmingsplan Tunnel
Amersfoortseweg**

**zienswijzen
en (ambtshalve) wijzigingen**

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan Tunnel Amersfoortseweg heeft op grond van het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van 10 juli 2014 tot en met 20 augustus 2014 én van 31 juli 2014 tot en met 10 september 2014 voor iedereen ter visie gelegen bij de Publiekswinkel van de Gemeente Nijkerk en is digitaal raadpleegbaar en beschikbaar gesteld via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl (alsmede via de gemeentelijke website www.nijkerk.eu).

Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken. Van het ter visie leggen is vooraf een openbare kennisgeving gedaan in 'De Stad Nijkerk', de 'Staatscourant', evenals op de gemeentelijke website www.nijkerk.eu. Eerder al zijn buurtbewoners in het gebied schriftelijk geïnformeerd over het nieuwe (bestemmings)plan voor Tunnel Amersfoortseweg.

1.2 Beoordeling

Tijdens het ter visie liggen zijn zes zienswijzen (formeel namens zeven personen) ontvangen op het 'ontwerpbestemmingsplan Tunnel Amersfoortseweg'. Alle reacties zijn schriftelijk ingediend. In deze nota worden ontvankelijke zienswijzen behandeld en wordt aangegeven in hoeverre deze aanleiding geven de raad voor te stellen het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

1.3 Procedure bestemmingsplan

Het vaststellingsbesluit, het vastgestelde bestemmingsplan en de bijbehorende stukken liggen nadien wederom zes weken ter inzage. Gedurende bovengenoemde termijn kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State door belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend dan wel redelijkerwijs niet in staat zijn geweest tijdens het ter visie liggen van het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze in te dienen. Tegen wijzigingen kan iedereen beroep instellen.

Het besluit treedt in werking met ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn. Diegene die beroep heeft ingesteld kan een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening bij de Raad van State is ingediend, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

1.4 Geen procedure hogere grenswaarde

Conform de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidssituatie nabij de reconstructie van de weg (aanleg tunnel en wijzigen rotonde). Bij dit onderzoek zijn bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen. Hierbij is er naar alle woningen in de omgeving gekeken. Ten behoeve van de leefkwaliteit in de omgeving is een geluidscherm voorzien. Dit geluidscherm heeft pas effect als deze over voldoende lengte en hoogte beschikt. Hierbij zullen helaas ook woningen een geluidscherm in hun blikveld krijgen zonder dat er voor de betreffende woning maatregelen getroffen moeten worden. Naar aanleiding van dit eerste onderzoek werd een procedure hogere grenswaarde opgestart. Deze procedure hoeft geen doorgang te vinden gelet op het aanvullende onderzoek (zie verder).

Onder andere naar aanleiding van zienswijzen en extra overleggen met buurtbewoners heeft aanvullend akoestisch onderzoek plaats gevonden. Hierbij is gekeken naar een geluidscherm in de tunnel direct langs de rand van de rijbaan. Dit scherm blijkt het geluid beter af te schermen dan

een scherm bovenop de tunnelrand aangezien dit scherm veel dichterbij de geluidsbron (het wegverkeer) staat. Dit scherm zal tot aan de verkeerslichten aan de noord-oostzijde van de weg worden doorgetrokken. Hierdoor zal de afstand tot de gevel van de woningen veel groter worden. Het scherm zal een lagere hoogte hebben (1 à 1,5m) en zal aan de zijde van de woningen worden voorzien van een groene haag.

Om de resterende toename van de geluidbelasting teniet te doen wordt er in de tunnel en op de kruising een geluidreducerend wegdek aangebracht. Hiermee wordt een toename van de geluidbelasting ten gevolge van de reconstructie van de Amersfoortseweg doelmatig voorkomen. Het isoleren van woningen vindt alleen plaats als blijkt dat maatregelen aan de bron of in de overdracht niet doelmatig zijn. Er bestaat geen wettelijk plicht om woningen met een geluidbelasting gelijk of lager dan de voorkeursgrenswaarde te isoleren.

Door het treffen van geluidreducerende maatregelen (geluidreducerend wegdek en een scherm direct langs de weg) wordt een toename van de geluidbelasting bij alle woningen voorkomen. Hiermee vervalt de noodzaak om een hogere waarde te verlenen. De opgestarte HGW-procedure treft daarom geen doel en zal niet worden voortgezet.

2. ZIENSWIJZEN

In dit hoofdstuk zijn alle zienswijzen opgenomen (deels samengevat en/of ingekort) en behandeld. Hierbij is de gemeentelijke behandeling steeds cursief gedrukt. Tevens wordt per zienswijze (onderstreept) vermeld of deze aanleiding geeft tot het aanbrengen van wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan (anders dan de ambtshalve wijzigingen).

2.1

zienswijze (ingetrokken) – ingediend door M.A. van Vlerken namens Vitens

Wij verzoeken u onze transportleiding(en) op verbeelding aan te geven met de nevenbestemming "openbare nutsleidingen". Binnen de bij deze bestemming behorende voorschriften kan vervolgens worden geregeld dat bovengenoemde activiteiten (o.a. graven en bouwen) kunnen worden vermeden of dat bebouwing in de nabijheid van de transportleidingen in goed overleg met ons bedrijf moet worden gevoerd.

antwoord gemeente

Al sinds geruime tijd voert de gemeente Nijkerk overleg met Vitens voor het verleggen van de drinkwatertransportleiding. De exacte locatie voor de drinkwatertransportleiding kan nog niet worden aangegeven omdat dit een samenspel is van alle nutsvoorzieningen, kabels en leidingen in het plangebied. Het is niet nodig om de leiding op het bestemmingsplan aan te geven. Vitens is het eens met deze benadering en heeft per mail op 13 november 2014 laten weten haar zienswijze in te trekken.

conclusie zienswijze

Het bestemmingsplan is naar aanleiding van (delen van) deze zienswijze niet (gedeeltelijk) gewijzigd.

2.2

Zienswijze (ingetrokken) – ingediend door M. Molenaar (Rotsvlinder 12, 3863 GL, NIJKERK)

De tunnel onder de Amersfoortseweg is in mijn ogen niet nodig. Samengevat: leg 1 tunnel aan en ga door Spoorkamp één verbinding maken langs het spoor waardoor 1 tunnel volstaat. De kosten

voor de aanleg van een spoortunnel en het verplaatsen van de rotonde kunnen voor minimaal de helft bespaard worden. Door de spoorwegovergang in de Amersfoortseweg af te sluiten, de capaciteit (2 baans) van de bestaande tunnel te gaan gebruiken, aan de noordzijde van het spoor een doorgaande straat aan te leggen van de rotonde Arkemheemweg/Henri Nouwenstraat naar de rotonde Amersfoortseweg/ ds. Kuiperstraat (eventueel de geluidswal richting de bestaande gebouwen verplaatsen) en voor grotere veiligheid het aanleggen van een verdiept fietspad onder de eerstgenoemde rotonde. De 3-hoek tussen het spoor de arkemheemweg en de Amersfoortseweg kan gebruikt worden voor woningbouw/kantoren/industrie, of een solarfarm.

antwoord gemeente

Met reclamant is vanuit de afdeling Infra en Wijkbeheer contact geweest. Naar aanleiding van dit overleg heeft reclamant zijn zienswijze ingetrokken.

conclusie zienswijze

Het bestemmingsplan is naar aanleiding van (delen van) deze zienswijze niet (gedeeltelijk) gewijzigd.

2.3

Zienswijze (ingetrokken) – ingediend door F.X. Granneman (Amersfoortseweg 86a, 3862 NE, NIJKERK)

A. Allereerst wil ik u wijzen op een tweetal opmerkelijkheden:

Ten eerste wijkt de datum waarop het ontwerpbestemmingsplan ter visie ligt, zoals genoemd in de brief, af van de datum zoals die gepubliceerd is in De Stad Nijkerk van 20 juli 2014.

In de brief wordt 11 september 2014 genoemd terwijl De Stad Nijkerk 10 september 2014 vermeldt. Dit lijkt mij onjuist.

B. Ten tweede blijkt de internetsite waarnaar zowel in de brief alsook op de site van Nijkerk.eu én in De Stad Nijkerk verwezen wordt niet te werken. Zodra men de informatie op deze site tracht te bereiken volgt de boodschap: "Geen plannen gevonden voor de zoekopdracht". Deze situatie duurt reeds vanaf 20 juli tot op de dag van vandaag zijnde 20 augustus. Naar mijn oordeel is het, zeker in geval van een ontwerpbestemmingsplan, zeer onzorgvuldig om ter informatie naar een site te verwijzen die geen informatie biedt. Slechts met langdurige telefonische hulp van uw loket-medewerkster zijn we er na uitvoerig zoeken in geslaagd om via een soort "sluipweg" in de site van Nijkerk.eu de beschikbare informatie te raadplegen. Mijn vraag is of deze onzorgvuldigheid procedureel zodanige gevolgen heeft dat het ontwerpbestemmingsplan voor een nieuwe termijn ter inzage moet worden gelegd.

C. Met betrekking tot mijn zienswijze op het voorliggende ontwerpbestemmingsplan het volgende: Dit schrijven is na overleg met burens tot stand gekomen. Voor zover zij niet zelf een aanvullende zienswijze indienen mag U de zienswijze zoals in dit schrijven verwoord tevens als hun zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan van de tunnel beschouwen. Dan nu mijn zienswijze: Omdat, voor zover wij weten, de plankaart een noodzakelijk onderdeel van een bestemmingsplan is en wij deze niet bij de beschikbare informatie op de site Nijkerk.eu konden vinden, heeft een van onze bewoners een afspraak gemaakt teneinde het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende plankaart op het gemeentehuis te kunnen raadplegen. De ter inzage liggende kaart betreffende het plangebied dateert van 15 juli 2014. Deze kaart is afgedrukt op A4 formaat en heeft een schaal van 1:2000. Dientengevolge is deze zo onduidelijk dat op deze kaart de ventweg en de aansluitingen op de tunnelweg niet waarneembaar zijn. Ook is op deze kaart niet duidelijk te zien op welke wijze het tracé van de tunnelweg op de verhoogde rotonde bij Nijkerkerveen aangesloten wordt. Wij maken er derhalve ernstig bezwaar tegen dat op de ter inzage liggende plankaart, zijnde een verplicht onderdeel van het bestemmingsplan, de mate van detaillering dermate afwijkt van het ontwerp dat ons ter

beschikking is gesteld dat voor ons onduidelijk is of deze plankaart in overeenstemming is met de afspraken die met ons als bewoners zijn gemaakt.

D. Teneinde toch een aantal concrete zaken in mijn zienswijze aan de orde te stellen hebben onderstaande punten betrekking op het ontwerp bestemmingsplan van 12-02-2014 dat wij hebben ontvangen.

antwoord gemeente

Deze zienswijze kan formeel alleen worden beschouwd als een zienswijze van de heer Granneman. Ondanks dat een en ander naar eigen zeggen is besproken met burens en dat dezen het eens zijn met het gestelde, kan dit door het ontbreken van mede-ondertekening en/of machtiging niet als zodanig geformaliseerd worden.

Het hierboven onder A. en B. gestelde is correct. Mede naar aanleiding deze zienswijze is het ontwerpbestemmingsplan opnieuw gedurende zes weken ter visie gelegd.

Er liepen twee communicatiesporen met verschillende (mate van detaillering van) onderliggende stukken. Door de afdeling I&W is aan de indiener een nadere toelichting op de stukken gegeven. Daarop heeft hij zijn zienswijze ingetrokken.

conclusie zienswijze

Het bestemmingsplan is naar aanleiding van (delen van) deze zienswijze niet (gedeeltelijk) gewijzigd.

2.4

zienswijze – ingediend door J.M. Stedelaar van Stichting Achmea Rechtsbijstand (postbus 10100, 5000 JC, TILBURG), namens F. van Bokhorst (Amersfoortseweg 70, 3862 NE, NIJKERK) en H.J. Epskamp (Amersfoortseweg 72a, 3862 NE, NIJKERK)

A. Cliënt woont zéér dichtbij het plangebied. Zo dichtbij, dat het geluidsschermbaan waar over gesproken wordt, op slechts enkele meters van zijn voordeur wordt gerealiseerd. De impact op zijn woon- en leefgenot is hierdoor onevenredig groot. Hij kan straks níét meer om een geluidsschermbaan heen dat slechts enkele meters voor zijn woning wordt gebouwd. Reden voor hem om mij te vragen deze zienswijze in te dienen.

B. Zoals gezegd is met name één van de concrete consequenties van de tunnel onaanvaardbaar voor cliënt en dat is het geluidsschermbaan dat met artikel 4.2.1 van de planvoorschriften gerealiseerd kan worden. Dit geluidsschermbaan zal niet eens direct dienen voor het belang van cliënt omdat ten aanzien van de woning van cliënt geen sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, ook niet na realisatie van het scherm. Ten behoeve van andere woningen krijgt cliënt dus te maken met een enorm bouwwerk op enkele meters van zijn woning die hem elk normaal uitzicht ontnemt. Nergens blijkt uit dat de belangen van cliënt zijn gewogen. Er wordt gewoon voor lief aangenomen dat het niet anders is of kan. Cliënt vindt dit onzorgvuldig. Er wordt buiten de autonome groei geen toename van het autoverkeer verwacht. Dus met of zonder tunnel houdt hij last van hetzelfde aantal auto's dat van de weg voor zijn deur gebruik maakt. En toch zou er nu een enorm geluidsschermbaan moeten komen. Waarom is er niet gekeken naar ander geluidswerende maatregelen zoals maatregelen direct aan de woning van cliënt of andere belanghebbenden op dit punt. Bijvoorbeeld extra isolatie. Gezien het aantal woningen dat dat betreft en de daarmee samenhangende kosten afgezet tegen de kosten van een geluidsschermbaan en planschade, is het voor cliënt onbegrijpelijk dat dit niet is bekeken. In dit opzicht is het akoestisch onderzoek en het bestemmingsplan onzorgvuldig en onvolledig.

C. De gemeente dient volgens de wet een goede ruimtelijke ordening na te streven. Dit houdt onder andere in dat een gedegen onderzoek moet plaatsvinden naar alternatieve locaties. Aan de noordwestelijke kant van het plangebied bevindt zich alleen kantoorgebouw. Waarom is er niet voor gekozen om de tunnel noordelijk óp te schuiven zodat er minder woningen zo dicht bij de planlocatie zouden komen te liggen. Dit scheelt in ieder geval een hoop kosten in de zin van het niet hoeven oprichten van een geluidsscherm en minder planschade. Het is onzorgvuldig dat dit niet bekeken is.

D. Archeologie. In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt het volgende gesteld ten aanzien van archeologie: 'Een ondergeschikt gedeelte ligt in een gebied met een hoge verwachtingswaarde. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk in plangebieden groter dan 250 m² bij bodemingrepen dieper dan 40 cm. Dit deel van het tracé is ten tijde van de wegaanleg dermate verstoord dat er geen archeologische wetenswaardigheden aanwezig zullen zijn. Een archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk'. Het staat vast dat deze bodemingreep aanzienlijk dieper is dan 40 cm. Cliënt kan zich niet voorstellen dat onder een verstoring van de wegaanleg een verstoring wordt verstaan die zo diep is als de verstoring die ontstaat door de aanleg van de tunnel. Het is in de ogen van cliënt dan ook onzorgvuldig dat er geen archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd nu er zo diep en ingrijpend in de grond wordt gegraven en verzet.

E. Cultuurhistorie. In de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat de Amersfoortseweg een van de historisch linten van de gemeente Nijkerk is. Voordat de A28 was gerealiseerd was dit de Zuiderzeestraatweg. De enige verbinding tussen Amersfoort en Zwolle. In overleg met de provincie zijn voor deze historische weg streefbeelden gemaakt. De bedoeling is om deze streefbeelden toe te passen in de renovatie/wijzigingsplannen, zo vervolgt de ruimtelijke onderbouwing. Nergens blijkt uit hoe deze streefbeelden worden toegepast in de plannen. Dit is wel heel erg vrijblijvend. Hoe wordt in dit specifieke geval concreet de cultuurhistorische waarde gewaarborgd? Dat blijkt niet uit de ruimtelijke onderbouwing en is daarom in strijd met datgene wat eveneens in paragraaf 4.4 wordt gesteld. Namelijk dat in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving dient te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Daar is in dit geval niet aan voldaan. Het bestemmingsplan kan op dit punt dan ook geen stand houden.

F. Water. Ook in de waterparagraaf wordt wel heel gemakkelijk over het desbetreffende aspect heen geredeneerd. In de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat omdat het voorliggende bestemmingsplan uitsluitend de bestaande situatie vastlegt en geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, kan er in het kader van dit bestemmingsplan geen extra waterberging worden gerealiseerd. Hiervoor dient in het kader van een nieuwe ontwikkeling een apart bestemmingsplan te worden vervaardigd. De gemeente Nijkerk heeft het Waterschap Vallei en Veluwe ingelicht over dit bestemmingsplan. Afgesproken is dat de bestaande watergang aan de westzijde van de Amersfoortseweg (zijde Spoorkamp) wordt verbreed en specifiek bestemd als Water. Hier wordt toch echt te kort door de bocht gegaan. Er wordt wel degelijk een nieuwe ontwikkeling mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan. Namelijk de aanleg van een tunnel. Dit heeft wellicht gevolgen voor de grondwaterstand. En dat kan nadelig uitpakken voor cliënt omdat hij zo dicht bij de tunnel woont dat dit wel invloed moet hebben op zijn perceel en onroerend. Hier moet van tevoren onderzoek naar worden gedaan. En er dient gekeken te worden of mogelijke nadelige effecten opgevangen kunnen worden.

G. Bodem. In het kader van het aspect bodem wordt het volgende gesteld: 'Het gebruik van de gronden wijzigt niet, immers op dit moment is sprake van infrastructuur, openbaar groen en sloten en dat is in de nieuwe situatie ook het geval. Er zijn in de huidige en toekomstige situatie geen gevoelige bestemmingen waar rekening mee moet worden gehouden'. Cliënt kan zich niet vinden in de stelling dat het gebruik van de gronden niet wijzigt. Het aanleggen van een tunnel is nogal van een andere orde dan een weg bovengronds. Een tunnel heeft potentieel (uiteraard)

veel meer invloed op de bodemkwaliteit nu de tunnel zelf onderdeel wordt van de bodem. Cliënt kan de gemeente dan ook niet volgen in deze redenering.

H. Niet gesprongen explosieven. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat een groot gedeelte waar de tunnel komt verdacht is van afwerpmunitie 250 en 500 ponders (lbs). Waar bevinden deze projectielen zich ten opzichte van de woning van cliënt? Hoe wordt hier concreet mee omgegaan als de werkzaamheden in uitvoering zijn?

I. Waardevermindering woning. Cliënt vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van het bouwplan. Cliënt is dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Cliënt stelt dat de bouw zorgt voor een zodanig waardeverminderend effect op omringende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden. Een reden te meer om te zoeken naar alternatieve locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

J. Alternatieve oplossing. Cliënt is bereid met de gemeente mee te denken over een oplossing die de realisatie van de tunnel mogelijk maakt, maar de inbreuk op onder meer zijn uitzicht vermindert. Wat dat betreft hoeft er voor cliënt geen geluidsscherm opgericht te worden. Dat moet dan ook vast worden gelegd in de bestemmingsplanvoorschriften. In plaats daarvan dient er gekeken te worden naar geluidsisolerende maatregelen aan de woning van cliënt zelf en andere belanghebbenden zelf.

antwoord gemeente

In de zienswijzen wordt de indruk gewekt dat er geen overleg heeft plaatsgevonden met belanghebbenden. Deze suggestie is onterecht. De gemeente heeft al in een vroegtijdig stadium overleg gevoerd met de direct aanwonenden (Amersfoortseweg 70-92). Hieronder volgt een opsomming van de data:

- 1. oktober 2012 huis aan huis bezoek om de bewoners te informeren over de plannen voor de aanleg van een tunnel (Amersfoortseweg 70-92). Hierover is men schriftelijk vooraf geïnformeerd;*
- 2. 25 juni 2013, onderwerp akoestisch vooronderzoek in relatie tot de woningen van belanghebbenden (Amersfoortseweg 70-84). Hiervoor heeft men een schriftelijke uitnodiging ontvangen;*
- 3. 20 november 2013, informatieavond n.a.v. het Voorlopig Ontwerp van de tunnel. Hiervoor is men vooraf schriftelijk uitgenodigd;*
- 4. belanghebbenden zijn op 17 juli 2014 geïnformeerd over de stand van zaken, ontwerp en de ter inzage legging van het bestemmingsplan.*

Ad. 1. Op 12 oktober trof de gemeente de familie Van Bokhorst niet thuis en met de familie Epskamp is gesproken. De familie Epskamp heeft in dat gesprek aangegeven de weg niet vlak langs de deur te willen en de wens uitgesproken om de oude eiken te sparen.

Ad. 2. Beide indieners waren aanwezig bij de vergadering over de akoestische effecten van de tunnel. In dit overleg is door de gemeente nadrukkelijk aangegeven dat zij akoestische maatregelen moet nemen om een tunnel mogelijk te maken. Hierbij is gesproken over de hoogte, vier meter, van een geluidsscherm langs de weg en hoe de gemeente dit wenst op te nemen in het bestemmingsplan. Concreet is destijds in onderling overleg met de bewoners afgesproken dat er in het bestemmingsplan de mogelijkheid wordt open gelaten om een scherm van maximaal twee meter te plaatsen.

Ad. 3. Tijdens de informatieavond heeft de gemeente uiteen gezet welke stappen genomen moeten worden om tot de aanleg van een tunnel over te gaan. Ook is aan alle aanwezigen gevraagd om op Voorlopige Ontwerp te reageren zodat de opmerkingen meegenomen kunnen

worden in de verdere planvorming. Van alle reacties is een reactiedocument gemaakt met daarbij de reactie van de gemeente.

Ad. 4. Vergezeld met deze brief hebben wij het aangepast ontwerp en de reacties n.a.v. de informatieavond meegestuurd.

A. en B. Akoestisch onderzoek

Conform de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidssituatie nabij de reconstructie van de weg (aanleg tunnel en wijzigen rotonde). Bij dit onderzoek zijn bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen. Hierbij is er naar alle woningen in de omgeving gekeken. Ten behoeve van de leefkwaliteit in de omgeving is een geluidsscherm voorzien. Dit geluidsscherm heeft pas effect als deze over voldoende lengte en hoogte beschikt. Hierbij zullen helaas ook woningen een geluidsscherm in hun blikveld krijgen zonder dat er voor de betreffende woning maatregelen getroffen moeten worden.

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen heeft aanvullend akoestisch onderzoek plaats gevonden. Hierbij is er gekeken naar een geluidsscherm in de tunnel direct langs de rand van de rijbaan. Dit scherm blijkt het geluid beter af te schermen dan een scherm bovenop de tunnelrand aangezien dit scherm veel dichterbij de geluidsbron (het wegverkeer) staat. Dit scherm zal tot aan de verkeerslichten aan de noord-oostzijde van de weg worden doorgetrokken. Hierdoor zal de afstand tot de gevel van de woningen veel groter worden. Het scherm zal een lagere hoogte hebben (1 à 1,5m) en zal aan de zijde van de woningen worden voorzien van een groene haag. Om de resterende toename van de geluidbelasting teniet te doen wordt er in de tunnel en op de kruising een geluidreducerend wegdek aangebracht. Hiermee wordt een toename van de geluidbelasting ten gevolge van de reconstructie van de Amersfoortseweg doelmatig voorkomen.

Het isoleren van woningen vindt alleen plaats als blijkt dat maatregelen aan de bron of in de overdracht niet doelmatig zijn. Er bestaat geen wettelijk plicht om woningen met een geluidbelasting gelijk of lager dan de voorkeursgrenswaarde te isoleren.

C. Varianten

Er zijn in het voortraject diverse varianten uitgewerkt. Uitgangspunt bij al deze varianten is een zo recht mogelijk tracé dat vloeiend aansluit op de bestaande Amersfoortseweg. Daarnaast wordt het tracé mede bepaald door de noodzakelijke parallelweg aan de noordzijde en de ligging van de bedrijventerreinen Spoorkamp 1 en 2.

Voor de kruising met de Ds. Kuyperstraat zijn 2 varianten uitgewerkt:

1. Rotonde

Naast de moeilijke ruimtelijke inpassing van een rotonde in de huidige situatie (uitzicht, bestaande bebouwing, e.d.) komt de verkeersveiligheid van de fietsers die gebruik maken van de rotonde in het geding. Door de hoge verkeersintensiteit op de Amersfoortseweg is het niet verantwoord om de fietser af te wikkelen via een rotonde.

2 VRI (verkeersregelinstallatie)

Vanwege de nadelen van de aanleg van een rotonde is gezocht naar een oplossing van een T-aansluiting met een verkeersregelinstallatie. Deze aansluiting is uitgewerkt in het definitief ontwerp en zal bij het eerstvolgende overleg met de direct betrokkenen worden gepresenteerd.

Ontwerp

Bij de publicatie van het voorgenomen besluit was een voorlopig ontwerp bijgevoegd om aan te geven hoe de tunnel (contouren) er uit komt te zien. Dit voorlopig ontwerp is nodig om de juiste

contouren te bepalen voor het bestemmingsplan. Alvorens het definitieve ontwerp wordt vastgesteld vindt hierover overleg plaats tussen de gemeente en direct belanghebbenden.

D. Archeologie

Archeologische resten vallen slechts in die lagen te verwachten die voor menselijke bewoning zijn gebruikt. In het dekzandgebied ten zuidwesten van Nijkerk is deze laag dun en betreft de bovenste decimeters onder het maaiveld. Onder deze laag die mogelijk sporen van menselijke aanwezigheid bevat, bevindt zich de onverstoorde pleistocene ondergrond waarin geen archeologische sporen verwacht worden. De grotere diepte van de ingrepen heeft daarom geen invloed op het archeologisch bodemarchief.

Daarnaast bestaat ex Monumentenwet 1988 artikel 53 de plicht om archeologische vondsten te melden bij de Minister die dan kan besluiten tot archeologisch onderzoek.

E. Cultuurhistorie

De Amersfoortseweg is een van de historisch linten van de gemeente Nijkerk. Voordat de A28 was gerealiseerd was dit de Zuiderzeestraatweg. De enige verbinding tussen Amersfoort en Zwolle.

In overleg met de provincie zijn voor deze historische weg streefbeelden gemaakt. De bedoeling is om deze streefbeelden toe te passen in de renovatie/wijzigingsplannen. In het verdere ontwerp van de tunnel wordt dit meegenomen.

F. Water

Het bestemmingsplan regelt de bestemming in een bepaald gebied. Het ontwerp en de bijbehorende keurvergunning van het Waterschap regelt hoe omgegaan wordt met het grondwater in het plangebied. Kortom de eventuele wijzigingen in het grondwater als gevolg van de aanleg van de tunnel worden in het vervolgtraject uitgedetailleerd en indien nodig passende maatregelen genomen. Dit maakt onderdeel uit van het vergunningentraject bij Waterschap Vallei en Veluwe.

G. Bodem

Wat betreft het aspect bodem is nagegaan of hier mogelijk sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Dit is hier niet het geval. Vervolgens moet worden onderzocht of hier sprake is van humane risico's (verblijven er in deze tunnel mensen langer dan twee uur aaneengesloten per dag. Ook dat is hier niet aan de orde.

Wat betreft de invloed van de tunnel op de bodemkwaliteit; de gebruikte materialen zullen allen moeten voldoen aan het bouwstoffenbesluit (Bouwstoffenbesluit bodem- en oppervlaktewaterenbescherming). Er zal dus voldaan worden aan de wettelijke norm.

H. Niet-gesprongen explosieven

Voor de bestemmingwijziging vanwege de aanleg van de tunnel is onderzoek naar Niet Gesprongen Explosieven (N.G.E.) nodig. Wij hebben een vooronderzoek gedaan, uitgevoerd door T&A-Survey met kenmerk ROZ-139. Uit dit onderzoek komt naar voren dat een groot gedeelte waar de tunnel komt verdacht is van afwerpmunitie 250 en 500 ponders (lbs). Het verdachte plangebied is circa 2 hectare.

In een later stadium voorafgaand aan het civieltechnisch werk zal een detectieonderzoek plaatsvinden, waar exact eventuele verdachte objecten liggen. Tijdens het civielwerk zullen deze objecten worden benaderd en als het om NGE gaat zal het object onschadelijk worden gemaakt en of afgevoerd. Daarna zal het bouwterrein worden vrijgegeven van NGE.

Gemiddeld zullen tussen de 20 en 30 objecten per hectare worden benaderd. Op basis van 2 hectare zal naar schatting maximaal 60 objecten moeten worden benaderd. Bij vrijwel de meeste

objecten gaat het uiteindelijk niet om NGE, maar om ander metaalhoudend materiaal. Om elk risico uit te sluiten moeten ze wel benaderd worden. Per dag kunnen 30 objecten worden benaderd.

I. Waardevermindering woning

In het geval van planschade, beter gezegd tegemoetkoming in schade, vindt een vergelijking plaats tussen de maximale oude en nieuwe planologische mogelijkheden. De feitelijke situatie doet niet ter zake. Een vergelijking van planologische mogelijkheden kan pas gemaakt worden als dit nieuwe bestemmingsplan is vastgesteld en onherroepelijk is geworden en zal pas gemaakt worden als daartoe een concreet verzoek om tegemoetkoming in schade is ingediend.

J. Alternatieve oplossing

Zie antwoord onder A. en B.

conclusie zienswijze

Het bestemmingsplan is naar aanleiding van (delen van) deze zienswijze (gedeeltelijk) gewijzigd.

2.5

zienswijze – ingediend door N.H. Veenis (Amersfoortseweg 76 3862 NE, NIJKERK)

Ik maak bezwaar tegen het voorgenomen besluit. Het voorgenomen besluit zal leiden tot een permanente toegestane hogere geluidsbelasting op de voorgevel van de woningen en in de voortuin die voor overlast en verminderd woongenot zal zorgen.

A. Het besluit is onzorgvuldig voorbereid aangezien een belangrijk alternatief niet in de afweging van mogelijke opties is meegenomen noch doorgerekend in het geluidkundig onderzoek dat heeft plaatsgevonden. Bij het geluidsonderzoek is geconstateerd dat er een aanzienlijke verhoging van de geluidsbelasting zal optreden als gevolg van de aanleg van de verkeerstunnel onder het spoor, maar ter voorkoming/vermindering van deze hogere belasting is enkel gekeken naar de mogelijkheid om de hogere geluidsbelasting (vanwege de aanleg van de tunnel) te verminderen d.m.v. geluidswerende maatregelen (scherm/muur). Er is niet gekeken naar het alternatief om de gehele tunnel verder van de woningen af aan te leggen, terwijl de ruimtelijke situatie rondom de voorgenomen tunnel wel die mogelijkheid biedt, (waarbij de tunnel richting een bedrijventerrein kan worden verplaatst) en waarbij het vergroten van de afstand tot de overlast gevende bron een effectiever middel is om de geluidsbelasting te verminderen.

B. Historisch gezien moet worden opgemerkt dat de woningen door eerdere wijzigingen in de geldende bestemmingsplannen van het buitengebied binnen de bebouwde kom zijn komen te liggen, waarbij op dat moment de waarden voor de maximaal toegestane geluidsbelasting niet (naar beneden) zijn bijgesteld conform deze gelden voor andere woningen binnen de bebouwde kom. Nu worden de woningen (en de bewoners) opnieuw 'getroffen' door een planologische beslissing waarvan de negatieve gevolgen niet volledig zullen worden ondervangen. Als oplossing kiest de gemeente voor het toestaan van een nog hogere geluidsbelasting terwijl deze al boven het niveau van woningen in de bebouwde kom ligt. Dat is een ondermijning van de zorgplicht van de gemeente naar haar burgers toe. De hogere geluidsbelasting zorgt voor een vermindering van het wooncomfort met name buiten in de voortuin van de woning en bij het geopend houden van de ramen aan de voorzijde (zoals bv 's nachts). Dit verminderd woongenot is blijvend en zorgt naast overlast ook voor een waardevermindering van de woning.

Opgemerkt moet ook worden dat het besluit gekoppeld is aan de Tunnel Amersfoortseweg die op zich weer is gelieerd aan de verwachte toename van het treinverkeer op de spoorlijn (men kiest voor aanleg van de tunnel om overlast voor het wegverkeer te verminderen). Er is voor de

woningen in de toekomst dus sprake van hogere geluidsbelasting zowel aan de achterzijde als aan de voorzijde van de woningen en als oplossing wordt een verhoging van de grenswaarde aan de voorkant voorgesteld, en geen maatregelen aan de achterzijde. Geluidswerende maatregelen bij de bron aan de achterzijde (de spoorlijn) zouden een integraal deel van de planologische beslissing moeten uitmaken maar worden hierin (in het voorgenomen Besluit Tunnel Amersfoortseweg noch in het besluit Grenswaarden) meegenomen. Met het geheel van deze aanpak schiet de gemeente Nijkerk tekort op het gebied van zorgvuldigheid bij het voorbereiden van deze beslissing.

C. Binnen een kort tijdsbestek is de leefomgeving veranderd van open agrarische velden naar 4-etages hoge bebouwing, waarbij dan nu nog eens groot infrastructureel bouwwerk zal worden gerealiseerd. Er is daardoor sprake ervan dat de woningen ingeklemd komen te liggen tussen deze grote infrastructuur en daardoor neemt de waarde van de woningen af. De ontsluiting van de woningen verslechterd in de nieuwe situatie en tevens wordt de verkeerssituatie door de aanleg van een verkeerslichten installatie verslechterd met wachtende auto's tegenover de woningen.

Mijn zienswijze is samen te vatten als volgt:

- verhoogde overlast;
- verminderd woongenot;
- onvoldoende gekeken naar belangrijkste alternatief;
- waardedaling van de woningen;
- geen holistische benadering van de overlast gevende toekomstverwachting: drukker spoorgebruik waardoor tunnel en geluidsoverlast, aantasting leefomgeving, aan voorzijde en achterzijde van de woningen ontstaan;
- geen oplossingen aangedragen voor de achterzijde van de woningen;
- onverantwoorde afwenteling van het algemeen belang op een aantal burgers zonder daarvoor adequate tegenmaatregelen aan te bieden antwoord gemeente.

antwoord gemeente

A. Alternatief

Er zijn in het voortraject diverse varianten uitgewerkt . Uitgangspunt bij al deze varianten is een zo recht mogelijk tracé dat vloeiend aansluit op de bestaande Amersfoortseweg. Daarnaast wordt het tracé mede bepaald door de noodzakelijke parallelweg aan de noordzijde en de ligging van de bedrijventerreinen Spoorkamp 1 en 2.

Voor de kruising met de Ds. Kuyperstraat zijn 2 varianten uitgewerkt:

1. Ronde

Naast de moeilijke ruimtelijke inpassing van een rotonde in de huidige situatie (uitzicht, bestaande bebouwing, e.d.) komt de verkeersveiligheid van de fietsers die gebruik maken van de rotonde in het geding. Door de hoge verkeersintensiteit op de Amersfoortseweg is het niet verantwoord om de fietser af te wikkelen via een rotonde.

2. VRI (verkeersregelininstallatie)

Vanwege de nadelen van de aanleg van een rotonde is gezocht naar een oplossing van een T-aansluiting met een verkeersregelininstallatie. Deze aansluiting is uitgewerkt in het definitief ontwerp en zal bij het eerstvolgende overleg met de direct betrokkenen worden gepresenteerd.

Ontwerp

Bij de publicatie van het voorgenomen besluit was een voorlopig ontwerp bijgevoegd om aan te geven hoe de tunnel (contouren) er uit komt te zien. Dit voorlopig ontwerp is nodig om de juiste

contouren te bepalen voor het bestemmingsplan. Alvorens het definitieve ontwerp wordt vastgesteld vindt hierover overleg plaats tussen de gemeente en direct belanghebbenden.

B. Geluid

Conform de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidssituatie nabij de reconstructie van de weg (aanleg tunnel en wijzigen rotonde). Bij dit onderzoek zijn bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen. Hierbij is er naar alle woningen in de omgeving gekeken. Ten behoeve van de leefkwaliteit in de omgeving is een geluidscherm voorzien. Dit geluidscherm heeft pas effect als deze over voldoende lengte en hoogte beschikt. Het was vanuit stedenbouwkundige redenen bezwaarlijk de geluidschermen 4 meter hoog te maken om de toename van de geluidbelasting geheel weg te nemen. Er is bij het ontwerpbestemmingsplan daarom van een maximaal acceptabele hoogte van 2m uitgegaan.

Het verplaatsen van de tunnel naar het noorden is akoestisch weinig effectief. Verkeerskundig heeft een rechtdoor lopende weg vanuit de tunnel richting de kruising vanuit veiligheid en ruimtelijke aspecten de voorkeur.

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen heeft aanvullend akoestisch onderzoek plaats gevonden. Hierbij is er gekeken naar een geluidscherm in de tunnel direct langs de rand van de rijbaan. Dit scherm blijkt het geluid beter af te schermen dan een scherm bovenop de tunnelrand aangezien dit scherm veel dichterbij de geluidsbron (het wegverkeer) staat. Dit scherm zal tot aan de verkeerslichten aan de noord-oostzijde van de weg worden doorgetrokken. Hierdoor zal de afstand tot de gevel van de woningen veel groter worden. Het scherm zal een lagere hoogte hebben (1 à 1,5m) en zal aan de zijde van de woningen worden voorzien van een groene haag. Om de resterende toename van de geluidbelasting teniet te doen wordt er in de tunnel en op de kruising een geluidreducerend wegdek aangebracht. Hiermee wordt een toename van de geluidbelasting ten gevolge van de reconstructie van de Amersfoortseweg doelmatig voorkomen.

Het isoleren van woningen vindt alleen plaats als blijkt dat maatregelen aan de bron of in de overdracht niet doelmatig zijn.

C. Invloed/relatie spoorgeluid

Uw woning staat ook op de saneringslijst ten aanzien van het spoorweglawaai. Dit is een separaat project waarvoor u inmiddels ook benaderd bent.

conclusie zienswijze

Het bestemmingsplan is naar aanleiding van (delen van) deze zienswijze (gedeeltelijk) gewijzigd.

2.6

zienswijze – ingediend door P.G. Schelling (Kerkeland 20, 3863 ZR, NIJKERK)

Wij zijn het niet eens met het voorgenomen besluit de grens waarden aan de Amersfoortseweg te verhogen. Er is geen rekening gehouden met de verhoogde geluidbelasting voor de bewoners aan de Kerkeland 16-32. Deze woningen liggen binnen de geluidszone van 200 meter; wij zijn niet uitgenodigd voor de informatie avonden, noch voor een gesprek; de plannen voor de tunnel moesten wij tijdens de zomervakantie uit de Stad Nijkerk vernemen. De geplande tunnel zal een toename betekenen voor het geluid aan onze zijde:

- a. de tunnel versterkt als een klankkast het geluid;
- b. geplande geluidschermen aan de overzijde versterken het geluid richting onze kant;
- c. de verwachte toename van verkeer verhoogd het geluid;
- d. de reconstructie heeft gevolgen voor de geluidswal achter Kerkeland 32.

Gezien deze punten wordt ons inziens onvoldoende gebruik gemaakt van de mogelijkheden voor geluidsreductie in de vorm van:

- a. Akoestisch beperkende wandbekleding in de tunnel;
- b. Gebruik maken van zgn. stil asfalt op het nieuwe gedeelte tot aan de kruising met de Barnelveldseweg. Bijvoorbeeld dunne deklagen A of waar dat niet mogelijk is SMA-NL5.

Regelgeving: "In situaties waar, als gevolg van een nieuw aan te leggen weg, geluidsgevoelige bestemmingen een geluidsbelasting ondervinden boven de voorkeursgrenswaarde, dient allereerst onderzocht te worden of deze geluidsbelasting gereduceerd kan worden door het treffen van maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Voor wat betreft verkeerslawaaï kan gedacht worden aan verbetering van het wegdektype en/of het toepassen van schermen." In het onderzoeksrapport van BVA op pagina 8 staat vermeld: "Wij merken op dat voor het toekomstjaar is uitgegaan van een SMA/011 verharding op de Amersfoortseweg. Dit verhardingstype valt evenals dab/016 in de categorie referentiewegdek, waardoor geen positieve akoestische effecten mogen worden verwacht als gevolg van de gewijzigde verharding." Ons ziens zijn er nog te weinig geluidsbeperkende maatregelen genomen om nu al een besluit tot verhoging grens waarden in de huidige vorm te nemen. Tevens wensen wij graag als belanghebbenden in de gesprekken over het bestemmingsplan te worden meegenomen. Met vriendelijke groet, D. Jasperse- van Bloemendaal, Kerkeland 32 M. Dey, Kerkeland 24 G. Guliker, Kerkeland 22 R. Schoonderbeek, Kerkeland 18 P. Schelling, Kerkeland 20.

antwoord gemeente

Conform de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidssituatie nabij de reconstructie van de weg (aanleg tunnel en wijzigen rotonde). Bij dit onderzoek zijn bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen. Hierbij is er naar alle woningen in de omgeving gekeken. Voor de woningen aan de Kerkeland is de toename van de geluidbelasting voor 99% toe te rekenen aan de autonome toename van het verkeer. Voor de woningen aan de oostzijde van de kruising is de toename zo groot dat het plaatsen van een geluidscherm te verwachten viel. Zij zijn daarom ook expliciet gehoord.

De aanleg van de tunnel is voornamelijk gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Er zullen minder opstoppen optreden van het verkeer waardoor er minder sluipverkeer door Spoorakamp zal optreden. Er wordt geen extreme verkeersaantrekkende werking van de tunnel verwacht omdat het verkeer dat momenteel gebruik maakt van de Amersfoortseweg in de huidige situatie al weinig alternatieven heeft.

De bestaande geluidswal aan de noordzijde van de rotonde zal zoveel mogelijk worden behouden en zelfs iets worden verlengd. De geluidafschermende werking van de geluidwal is beperkt en blijft behouden ondanks de reconstructie.

Er is expliciet onderzocht wat het effect is van een akoestisch absorberende wandbekleding in de tunnel. Rekenkundig is een verbetering van circa 0,1dB te verwachten. Dit verschil is voor het menselijk oor niet waarneembaar. Het absorberen van de tunnelwanden is daarom niet meegenomen als eis maar wordt wel als ontwerpvens voorgelegd.

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen heeft aanvullend akoestisch onderzoek plaats gevonden. Hierbij is er gekeken naar een geluidscherm in de tunnel direct langs de rand van de rijbaan. Dit scherm blijkt het geluid beter af te schermen dan een scherm bovenop de tunnelrand aangezien dit scherm veel dicht bij de geluidsbron (het wegverkeer) staat. Dit scherm zal tot aan de verkeerslichten aan de noord-oostzijde van de weg worden doorgetrokken. Hierdoor zal de

afstand tot de gevel van de woningen veel groter worden. Het scherm zal een lagere hoogte hebben (1 à 1,5m) en zal aan de zijde van de woningen worden voorzien van een groene haag. Om de resterende toename van de geluidbelasting teniet te doen wordt er in de tunnel en op de kruising een geluidreducerend wegdek aangebracht. Hiermee wordt een toename van de geluidbelasting ten gevolge van de reconstructie van de Amersfoortseweg doelmatig voorkomen.

Het isoleren van woningen vindt alleen plaats als blijkt dat maatregelen aan de bron of in de overdracht niet doelmatig zijn. Er bestaat geen wettelijk plicht om woningen met een geluidbelasting gelijk of lager dan de voorkeursgrenswaarde te isoleren.

Door het treffen van geluidreducerende maatregelen (geluidreducerend wegdek en een scherm direct langs de weg) wordt een toename van de geluidbelasting bij alle woningen voorkomen. Hiermee vervalt de noodzaak om een hogere waarde te verlenen. De opgestarte HGW-procedure treft daarom geen doel en zal niet worden voortgezet.

conclusie zienswijze

Het bestemmingsplan is naar aanleiding van (delen van) deze zienswijze (gedeeltelijk) gewijzigd.

3. WIJZIGINGEN

3.1 wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

- nieuw akoestisch rapport aan het bestemmingsplan toevoegen, waaruit blijkt dat extra en aangepaste maatregelen aan de bron leiden tot een acceptabele geluidbelasting voor de omgeving. Het stillere asfalt als voorwaardelijke verplichting opnemen in de regels;
- in artikel 4 een geluidsscherm van minimaal en maximaal 1,5 meter hoog mogelijk maken;
- paragraaf 4.1 aanpassen aan de twee voorgaande punten;
- N.G.E.-onderzoek toevoegen;
- 'digitale' watertoets toevoegen.

3.2 wijzigingen naar aanleiding van ambtshalve inzichten

- hoogtes bouwwerken geen gebouwen zijnde aanpassen (geluidsscherm uitsluiten);
- paragraaf 1.3.1 en 6.2 / de Toelichting aanpassen aan de actualiteit (bestemmingsplan Het Spaanse Leger is enige tijd geleden vastgesteld);
- het bijgestelde QRA rapport toevoegen als bijlage bij de toelichting.
- Paragraaf 4.5 is aangevuld met de uitkomsten van de Digitale watertoets.