

Gemeente Nijkerk

Bestemmingsplan

Station Hoevelaken - Nijkerk

Notitie Zienswijzen en Planwijzigingen

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Het ontwerp van het bestemmingsplan “Station Hoevelaken” heeft op grond van artikel 3.8 Wro van 7 mei 2010 tot en met 17 juni 2010 voor iedereen ter inzage gelegen bij de publieksbalie en raadpleegbaar en beschikbaar gesteld via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende deze periode is iedereen in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijzen schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken. Van de ter visie legging is vooraf een openbare kennisgeving gedaan in de Nederlandse Staatscourant en ook op de in de gemeente Amersfoort en de gemeente Nijkerk gebruikelijke wijzen, waaronder begrepen een kennisgeving op de gemeentepagina's in de huis aan huisbladen (Amersfoort Nu en De Stad Nijkerk).

1.2 Beoordeling

Station Hoevelaken is geprojecteerd op grondgebied van de gemeente Nijkerk (provincie Gelderland) en de gemeente Amersfoort (provincie Utrecht). De realisatie van het station wordt beschouwd als één ruimtelijk ontwikkeling. Omdat bestuursrechtelijk is vastgelegd dat een gemeenteraad slechts voor het eigen grondgebied een bestemmingplan kan vaststellen zijn in formele zin twee ontwerpbestemmingsplannen in procedure gebracht. Eén plan voor de stationsvoorzieningen op grondgebied van de gemeente Nijkerk (Station Hoevelaken – Nijkerk) en één voor de stationsvoorzieningen die zijn geprojecteerd op grondgebied van de gemeente Amersfoort (Station Hoevelaken – Amersfoort).

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn bij de gemeente Nijkerk tijdig 10 zienswijzen ingekomen. In Amersfoort zijn tijdig 13 zienswijzen ingekomen. Alle zienswijzen zijn schriftelijk ingediend.

Hoewel de bestemmingsplannen voorzien in één ruimtelijke ontwikkeling is uitsluitend de beoordeling van de Nijkerkse zienswijzen samengevoegd in deze notitie. Deze wordt vervolgens in de gemeenteraad behandeld. De notitie maakt daarna onderdeel uit van het besluit van de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Per ingediende zienswijze is een puntsgewijze samenvatting gemaakt. De appellanten zijn daarbij geanonimiseerd. Per punt van de zienswijze wordt een gezamenlijke reactie van de betrokken gemeenten gegeven. Tot slot wordt per zienswijze aangegeven of en op welke wijze het bestemmingsplan wordt aangepast.

1.3 Leeswijzer

Deze notitie bestaat naast deze inleiding uit nog 2 hoofdstukken. In hoofdstuk 2 zijn de ingediende zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. Hierbij wordt per zienswijze in de conclusie aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van wijzigingen die bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden voorgesteld. Deze wijzigingen komen voort uit de beoordeling van de ingediende zienswijzen of worden ambtshalve voorgesteld.

2. ZIENSWIJZEN INGEDIEND IN NIJKERK

In dit hoofdstuk zijn alle zienswijzen die bij de gemeenteraad van Nijkerk zijn ingekomen samengevat en van een reactie voorzien. Hierbij is de gemeentelijke reactie steeds cursief afgedrukt. In de conclusie is aangegeven of er aanleiding bestaat tot het wijzigen van het bestemmingsplan en op welk onderdeel.

2.1 G. T., Hoevelaken

1. Het voetpad aan de Hoevelakense zijde moet worden verlengd tot aan de toegang van het station.

Reactie gemeente(n):

Het bestemmingsplan reguleert voor welk type gebruik gronden mogen worden gebruikt en welke gebouwen, bouwwerken en werken ten dienste van een bestemming kunnen worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan staat toe dat op diverse bestemmingen en locaties voetpaden worden aangelegd.

Voetgangers moeten vanuit Hoevelaken op een adequate en veilige wijze het station kunnen bereiken. Op welke wijze de exacte route voor voetgangers vanuit Hoevelaken naar het station definitief wordt vormgegeven valt buiten de reikwijdte van een bestemmingsplan en hangt samen met de uiteindelijke terreininrichting.

2. De lift, die niet staat gepland, zou wel moeten worden gerealiseerd om de veiligheid en bereikbaarheid van het station voor minder mobiele mensen te vergroten.

Reactie gemeente(n):

Noch het bestemmingsplan noch het voorlopige ontwerp voor het station met bijbehorende voorzieningen voorziet in een lift vanaf het P&R – terrein.

De reden hiervoor is dat bij de keuze voor de terreininrichting en situering van voorzieningen nabij de stationentree parkeer- en openbaarvervoer voorzieningen zijn voorzien om minder mobiele mensen op zo kort mogelijk loopafstand te kunnen afzetten. Indien op termijn toch een lift wordt gerealiseerd zal hiervoor een aparte planologische procedure moeten worden doorlopen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels, plankaart of toelichting.

2.2 V. D.&S., Arnhem

1. Cliënt wil voorwaardelijk haar maatschappelijke bijdrage leveren aan de realisatie van station Hoevelaken. Hiervoor dient voor het terrein van cliënt een hernieuwd bestemmingsplan en een vaststellingsovereenkomst te worden overeengekomen. Dit is nog niet gebeurd.

Reactie gemeente(n):

De gemeente Nijkerk en cliënt zijn in constructief overleg gekomen tot genoemde afspraken. Voor het hernieuwde bestemmingsplan is de procedure inmiddels gestart. De overeenkomst bevindt zich in een afrondende fase.

2. Voor cliënt is het van belang dat het nieuwe bestemmingsplan gelijktijdig in procedure is met het bestemmingsplan voor Station Hoevelaken. De gemeentelijk interpretatie dat de plannen gelijktijdig zullen worden vastgesteld wordt niet gedeeld. Cliënt verleent geen planologische medewerking voor de door de gemeente gewenste parkeervoorziening op haar eigendom. Het bestemmingsplan Station Hoevelaken beperkt het gebruik van het eigendom alsmede de toegekende planologische rechten in ernstige mate.

Reactie gemeente(n):

De gemeente Nijkerk heeft met cliënt afspraken gemaakt over de beschikkingstelling van grond voor de realisatie van bij station Hoevelaken behorende voorzieningen. Deze zijn uitgewerkt in een overeenkomst die er toe strekt dat cliënt de benodigde gronden aan de gemeente Nijkerk levert. De gemeente Nijkerk is bekend met de visie van cliënt ten aanzien van de afstemming van ruimtelijke procedures. Gestreefd wordt naar een afstemming tussen de procedures van het bestemmingsplan station Hoevelaken en het hernieuwd bestemmingsplan voor het (resterende) terrein van cliënt.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels, plankaart of toelichting.

2.3 Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort

1. Gevraagd is om voor het formele proces minstens nog een informatieavond te houden. Ons is gebleken dat dit pas kort geleden is gebeurd, nadat het ontwerpbestemmingsplan bekend was. Dit is geen goede methode.

Reactie gemeente(n):

Op 29 april 2010 is er een informatieavond gehouden waarin gelegenheid is geboden om kennis te nemen van de plannen zoals die voorliggen. Daarbij is inzicht gegeven in de aanstaande bestemmingsplanprocedure en de voorlopige inrichting van het plangebied. Pas nadien is een aanvang gemaakt met de formele procedure door vanaf 7 mei 2010 het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Op deze wijze kon een ieder vooraf kennisnemen van de plannen en op basis van actuele informatie reageren op het ontwerpbestemmingsplan.

2. Tijdens het vooroverleg was er één procedure voor beide gemeenten. Nu voeren beide gemeenten weer apart de ontwerpprocedure. De communicatie hierover is niet geheel duidelijk waar bezwaar moet worden gemaakt.

Reactie gemeente(n):

Het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijk ordening (Bro) is gevoerd door beide gemeenten. In de aanbiedingsbrief is dit ook als zodanig aangegeven en beide plannen zijn toegezonden. Uitsluitend de coördinatie is vanuit de gemeente Nijkerk gevoerd.

De realisatie van Station Hoevelaken is één ruimtelijke ontwikkeling. Deze is echter geprojecteerd in twee gemeenten (en twee provincies). De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaald dat een gemeente(raad) uitsluitend voor haar eigen grondgebied een bestemmingsplan kan vaststellen. Om die reden zijn voor de ontwikkeling van Station Hoevelaken twee ontwerpbestemmingsplannen opgesteld en in procedure gebracht. In de publicaties en in de ontwerpbestemmingsplannen is dit zo duidelijk als mogelijk verwoord. Zoals aangegeven in deze notitie worden de ingediend zienswijzen in gezamenlijkheid beoordeeld omdat het één ruimtelijke ontwikkeling betreft. Dit laat onverlet dat de gemeenteraden van beide gemeentes zelfstandig moeten beslissen.

3. Gesteld wordt dat Station Hoevelaken nauwelijks invloed heeft op de verkeerscirculatie in Amersfoort. De realisatie van het Station heeft wel degelijk invloed op de verkeerssituatie in Stoutenburg. Vanuit Leusden is Station Hoevelaken sneller te bereiken dan Station Amersfoort. Dit zorgt voor een toename van woonverkeer op het toch al drukke situatie die zonder verbreding van het huidige viaduct zorgt voor verkeersgevaarlijke situaties.

Reactie gemeente(n):

De verkeersruimte op en rond het viaduct zal worden ingericht als een 30 km/h zone. Dat betekent dat het autoverkeer te gast is binnen deze zone. Door de wijze van inrichting wordt het de automobilist duidelijk dat hij in een gebied is waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Momenteel bedraagt de maximum snelheid nog 60 km/h. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

4. De rotonde en buslus aan Amersfoortse zijde, zorgen door het enorme ruimtebeslag, voor een aantasting van het landelijke gebied en de landelijke uitstraling die wordt geroemd in het bestemmingsplan Buitengebied Oost. Dit geldt ook voor overkapping zoals deze is gepland op het viaduct. De voorzieningen kunnen aan Nijkerkse zijde worden ondergebracht. Hier is voldoende ruimte beschikbaar.

Reactie gemeente(n):

De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot. Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken. Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel. Het bestemmingsplan voorziet in het realiseren van de planologische mogelijkheden om een station en de bijbehorende voorzieningen te realiseren. Door dit compact te ontwerpen is de impact op het landschap beperkt. De landschappelijke inpassing is daarnaast een ontwerpogave in verband met de definitieve terreininrichting en de bouwvergunning(en). Voor wat betreft de uiteindelijke terreininrichting is

bijvoorbeeld voorzien in het terugplaatsen van beplanting. De welstand zal in dat geval beoordelen of een bouwvergunningaanvraag door vormgeving en materiaalgebruik past in de omgeving.

5. Door de aanleg van de buslus en rotonde en de daarvoor noodzakelijke ophoging dienen er circa 92 bomen te verdwijnen. Hierdoor verdwijnt foerageergebied voor vleermuizen en is de Flora- en faunawet van toepassing.

Reactie gemeente(n):

Ten behoeve van de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Ten behoeve van de planologische procedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht.

In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). Ten behoeve van de bomen is daarbij uitgegaan van het "worst-case" scenario en hebben veldbezoeken plaatsgevonden. Er zijn in het plangebied van het bestemmingsplan geen vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen aangetroffen. Geconcludeerd is dat de inrichtingsplannen niet leiden tot schade aan de migratiemogelijkheden van vleermuizen.

6. Voor twee woningen is sprake van een saneringssituatie. Er is nog niet overlegd met de bewoners van deze woningen en dit is onbegrijpelijk. Verzocht wordt dit verzuim zo snel mogelijk goed te maken.

Reactie gemeente(n):

De geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen zijn het gevolg van de verandering van een (landelijke) spoorweg. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in dit geval beoordeeld moet worden of maatregelen doelmatig zijn. Daarvoor wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium toegepast. Dit criterium is onlangs gewijzigd. Gebleken is dat toepassing van afscherming doelmatig is. Hierdoor is het akoestische onderzoek nu aangepast, waarbij schermplaatsing als uitgangspunt is genomen. Op basis hiervan is de geluidstoename voor 1 woning vanwege railverkeer zodanig dat hiervoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit dient door VROM te gebeuren omdat het een saneringssituatie betreft

Prorail zal voor de schermplaatsing een saneringsplan opstellen en indienen bij het Ministerie van VROM. Indien blijkt dat, ondanks de plaatsing van het scherm toch een te hoge geluidsbelasting in de woning resteert, dient Prorail ook een pakket aan isolerende maatregelen aan te beiden. In overleg met de gemeentes, Prorail en eigenaren van de betreffende woning zal hierover worden gesproken. De procedure staat los van de bestemmingsplanprocedure. Het aangepaste akoestische onderzoek wordt voor de volledigheid als

bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

7. Hoe is de sociale controle op de perrons gewaarborgd.

Reactie gemeente(n):

De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maken het mogelijk om binnen de gegeven bestemmingen de realisatie van een compact en functioneel station te realiseren.

In het uiteindelijke ontwerp is sociale veiligheid een uitgangspunt.

Op stations, zoals station Hoevelaken - die geen natuurlijk onderdeel uitmaken van het stedelijk weefsel - is het zaak een sociaal veilige omgeving te realiseren. "Zien en gezien worden" wordt gestimuleerd.

De reizigers worden gebundeld nabij de twee stijpunten. De stijpunten (vaste trappen en liften) zijn zo gepositioneerd dat ook hier volop zicht wordt gerealiseerd. Met de toekomstige beheerder

(ProRail) is een stijpunt-configuratie ontworpen waarbij vanaf het 'plein'niveau en vanaf het perron zichtlijnen worden gecreëerd op de liften en trappen. De liften staan ruim in het zicht in het verlengde van het perron met daarnaast (aan de buitenzijde/achterzijde van het perron) aansluitend op de verbrede wachtzone de trappen. De liften worden zodoende niet verstoort achter de trappen en de trappen geven direct aansluiting op de wachtzone met zitvoorzieningen enabri's.

Technische ruimtes worden omwille van het vergroten van het zicht onder de trappen geplaatst. Zodoende worden geen extra gebouwde voorzieningen rondom het station geplaatst die het zicht op de omgeving, het 'plein'niveau en de aangrenzende infrastructuur kunnen belemmeren.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de regels, plankaart of toelichting.

2.4 J. K. – v.d. H., Stoutenburg Noord

1. Het huidige viaduct in de Stoutenburgerlaan blijft gehandhaafd. Zonder stationsvoorzieningen is het viaduct al levensgevaarlijk. Voor parkeerplaatsen, in- en uitstappen van mensen, halteplaats OV en taxi's en (brom) fietsstalling is voldoende ruimte beschikbaar op het braakliggende terrein van Intres Hoevelaken. Met uitzondering van de parkeervoorzieningen worden alle activiteiten geprojecteerd op of na het levengevaarlijke viaduct.

Reactie gemeente(n):

Naast de handhaving van het huidige viaduct wordt voorzien in de realisatie van een nieuw viaduct ten westen van het bestaande viaduct. Dit viaduct maakt het mogelijk voor voetgangers om veilig van en naar het station te komen vanaf zowel de bushalte als het P&R terrein.

Daarnaast bedraagt de maximum snelheid nu 60 km/h. Na de herinrichting wordt dit 30 km/u. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd

De genoemde stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een deel van de voorzieningen zijn voorzien op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.

De veronderstelde ruimte op het terrein van Intres in Hoevelaken, dat door de afstand tot de stationentree niet geschikt is voor de situering van alle stationsvoorzieningen, is niet aanwezig. Op basis van vigerende bestemmingsplannen kan de nu onbebouwde grond direct worden bebouwd ten behoeve van bedrijvigheid.

2. In het bestemmingsplan "Buitengebied Oost" heeft de Stoutenburgerlaan de bestemming "Verblijfsdoeleinden". In het nieuwe bestemmingsplan heeft dit de bestemming "Verkeerdoeleinden". Gezien de eerder aangenomen bestemming en het landelijke karakter is de bestemmingswijziging in strijd met het reeds aangenomen bestemmingsplan "Buitengebied Oost".

Reactie gemeente(n):

De bestemming "Verkeer" en de daarbij behorende doeleindenomschrijving past beter bij de voorgenomen inrichting van het talud en de Stoutenburgerlaan. Dat is ook de reden dat hiervoor het bestemmingsplan wordt aangepast. Het feit dat er nu een anders geformuleerde bestemming geldt staat niet in de weg dat gegeven de voorgenomen ontwikkelingen de gemeenteraad een nieuwe bestemming kan toekennen.

3. Er worden verschillende verkeersintensiteiten gebruikt. Met de laagste getallen wordt gerekend om de geluidsoverlast te bepalen. Er moet overeenstemming zijn in de in het bestemmingsplan gehanteerde verkeerscijfers.

Reactie gemeente(n):

In het akoestische onderzoek worden andere verkeersintensiteiten gebruikt dan in het luchtkwaliteitonderzoek. De gegevens die zijn gebruikt voor het akoestische onderzoek zijn het resultaat van een feitelijke mechanische verkeerstelling van juli 2007. Om ook te kunnen berekenen wat de geluidsbelasting zal zijn over 10 jaar, wordt in de berekening die voor 2020 is gedaan gerekend met een hogere verkeersintensiteit, omdat het de verwachting is dat de verkeersintensiteit in de komende jaren zal toenemen. Dit wordt ook uitgelegd in paragraaf 3.2 van het akoestische onderzoek dat als bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd. De verkeersintensiteiten die zijn gebruikt voor het luchtkwaliteitonderzoek zijn gebaseerd op een "worst-case" scenario, om aan te kunnen tonen dat ook in dat geval de grenswaarden uit de Wet milieubeheer niet worden overschreden. Hierbij zijn dus hogere verkeersaantallen gebruikt dan op basis van de feitelijke situatie is geconstateerd.

4. Voor de verdeling van de verkeersbewegingen wordt een verdeling gebruikt die leidt tot 2574 personenauto's, 140 bestelbusjes en 140 zware vrachtauto's. Hoe wordt de verkeersveiligheid gegarandeerd en gehandhaafd in relatie tot de rotonde, de fietsenstallingen op het viaduct, en de grote groepen schoolkinderen die van het viaduct gebruik maken.

Reactie gemeente(n):

In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Door deze maatregelen rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

5. Door de aanleg van een rotonde en eventueel verkeersdrempels wordt de verkeersdoorstroming op de Stoutenburgerlaan ernstig belemmerd.

Reactie gemeente(n):

De voorgenomen verkeersmaatregelen dragen bij de verkeersveiligheid op het viaduct en de daarbij behorende stationsomgeving. Het aanleggen van de keerlus en eventueel verkeersdrempels dragen bij aan het verlagen van rijnsnelheid ter plaatse. Bij de vormgeving van deze verkeersmaatregelen zal voldaan worden aan normen die het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) stelt. De doorstroming is daarmee gegarandeerd en uitsluitend de doorstroomsnelheid wordt teruggebracht in verband met de verkeersveiligheid.

6. De ventwegen langs de Stoutenburgerlaan worden straks misbruikt als parkeerplaats. Hiervoor zijn de ventwegen niet bedoeld en bestemd en leiden er toe dat aanwonenden er niet meer in of uit kunnen.

Reactie gemeente(n):

In het bestemmingsplan zijn de wegen regulier bestemd ten behoeve van verkeersdoeleinden om het bestaande gebruik mogelijk te maken en te houden. Vanaf de ventwegen is het fysiek niet mogelijk om direct toegang te krijgen tot de entree van het station. Dit maakt het aannemelijk dat de ventwegen niet oneigenlijk zullen worden gebruikt. Oneigenlijk gebruik te behoeve van parkeren valt overigens buiten de reikwijdte van een bestemmingsplan. Handhaving zal plaats moeten vinden op basis van de Wegenverkeerswet.

7. Voor de realisering van een rotonde op de helling in de Stoutenburgerlaan moeten circa 90 eikenbomen worden gekapt. Hierdoor wordt de natuur op vele jaren achterstand gezet. De verplichting uit de Boswet doe hier niets aan af.

Reactie gemeente(n):

Ten behoeve van de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Ten behoeve van de planologische procedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht, omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). Ten behoeve van de bomen is daarbij uitgegaan van het "worst-case" scenario en hebben veldbezoeken plaatsgevonden. Er zijn in het plangebied van het bestemmingsplan geen vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen aangetroffen. Geconcludeerd is dat de inrichtingsplannen niet leiden tot schade aan de migratiemogelijkheden van vleermuizen. Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud ten behoeve van de stationsvoorzieningen zullen bomen moeten verdwijnen, De herinrichting is er evenwel op gericht dit aantal tot een minimum te beperken en ook in de nieuwe situatie weer groen terug te plaatsen.

Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft het de kap van 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast zal op dit deel van het talud de onderbegroeiing worden verwijderd. Afhankelijk van de stamdoosnede zal voor het kappen van deze eikenbomen een vergunning moeten worden aangevraagd.

8. Het onderzoeksgebied is te klein. Bovendien is er geen duidelijke omschrijving van het onderzochte gebied. Er moet nieuw ecologisch onderzoek worden uitgevoerd waarbij ook de aanleg van de rotonde en overige aanpassingen aan de Amersfoortse kant van de Stoutenburgerlaan zijn onderzocht.

Reactie gemeente(n):

Het uitgevoerde ecologisch onderzoek hanteert een ruim onderzoeksgebied, dat groter is dan de plangebieden van de bestemmingsplannen voor station Hoevelaken. Dit gebied is in de bijlage van het onderzoeksrapport weergegeven. Bovendien is in het kader van de gebiedsbescherming ook de omgeving van het onderzoeksgebied betrokken. De aanleg van de rotonde en overige voorzieningen aan Amersfoortse zijde zijn in het ecologisch onderzoek betrokken. Er bestaat geen aanleiding het onderzoeksgebied te vergroten of het ecologisch onderzoek op dit punt aan te passen.

9. In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van een continue snelheid van 60 km/uur. Door de rotonde treedt een wisseling op in geluidsniveau als gevolg van snelheidswisselingen. Hiervan is in het onderzoek niets terug te vinden. Daarnaast zal het verdwijnen van de eikenbomen, die altijd hebben gediend als natuurlijk geluidscherm, zorgen voor een hogere geluidsoverlast.

Reactie gemeente(n):

In het akoestisch onderzoek is de bestaande situatie gemodelleerd voor het bepalen van geluidswaarden. De voorgenomen snelheidverlaging alsmede de rotonde waren niet meegenomen. In aanvulling op het uitgevoerde onderzoek is deze omissie hersteld. Uit de aanpassing van het onderzoek blijkt dat voor wegverkeerslawaaier als gevolg van de ontwikkeling van station Hoevelaken geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De onderzoeksresultaten zijn daarmee gelijk aan de resultaten van het eerder uitgevoerde onderzoek.

De wettelijk te hanteren berekeningsmethode laat het overigens niet toe om rekening te houden met effecten van bomen.

Het aangepaste akoestische onderzoek wordt in de plantoelichting opgenomen.

10. De uitgangspunten voor het onderzoek naar luchtkwaliteit zijn onjuist. De gehanteerde factor voor bomen, de uniforme verdeling in verkeer en het niet meenemen van de rotonde leiden tot onzorgvuldigheid en

moeten opnieuw en op basis van juiste uitgangspunten worden uitgevoerd.

Reactie gemeente(n):

De gehanteerde uitgangspunten voor het onderzoek zijn correct gehanteerd. De aangehouden verdeling is correct toegepast binnen het gehanteerde rekenmodel. Het al dan niet opnemen van een rotonde in het tracé is geen variabele die in de berekening kan worden ingevoerd. Aangenomen mag worden dat een rotonde in het tracé geen grote invloed heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving. Voor het meest actuele beeld is in aanvulling op het uitvoerende onderzoek naar luchtkwaliteit een nieuw onderzoek uitgevoerd op basis van de meest actuele versie van het rekenprogramma. ARCADIS heeft de luchtkwaliteitberekeningen opnieuw uitgevoerd in het programma CAR II versie 9.0 en hieruit blijkt dat er geen overschrijdingen zijn voor de maatgevende stoffen NO2 en PM10. Deze nieuwe berekeningen worden toegevoegd aan het plan.

11. De termijn om op het bestemmingsplan te reageren is te kort.

Reactie gemeente(n):

De ontwerpbestemmingsplannen voor Station Hoevelaken hebben voor de duur van zes weken ter visie gelegen. Dit is de wettelijke termijn die is gesteld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) / Algemene wet bestuursrecht (Awb). Hiervan kan niet worden afgeweken.

12. Nagedacht moet worden over een alternatieve inrichting waarbij de stationsvoorzieningen zijn gesitueerd aan de noordzijde van het station op Nijkerkse zijde.

Reactie gemeente(n):

De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.

13. Hoe wordt de (sociale) veiligheid op de perrons gegarandeerd.

Reactie gemeenten(n):

De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maken het mogelijk dat binnen de gegeven bestemmingen en daarbij behorende bouw- en gebruiksmogelijkheden de realisatie een compact en functioneel station te realiseren. In het uiteindelijke ontwerp is sociale veiligheid een uitgangspunt.

Op stations, zoals station Hoevelaken - die geen natuurlijk onderdeel uitmaken van het stedelijk weefsel - is het zaak een sociaal veilige omgeving te realiseren. "Zien en gezien worden" wordt gestimuleerd. De reizigers worden gebundeld nabij de twee stijgpunten. De stijgpunten (vaste trappen en liften) zijn zo gepositioneerd dat ook hier volop zicht wordt gerealiseerd. Met de toekomstige beheerder (ProRail) is een stijgpunt-configuratie ontworpen waarbij vanaf het 'plein'niveau en vanaf het perron zichtlijnen worden gecreëerd op de liften en trappen. De liften staan ruim in het zicht in het verlengde van het perron met daarnaast (aan de buitenzijde/achterzijde van het perron) aansluitend op de verbrede wachtzone de trappen. De liften worden zodoende niet verstoort achter de trappen en de trappen geven direct aansluiting op de wachtzone met zitvoorzieningen enabri's. Technische ruimtes worden omwille van het vergroten van het zicht onder de trappen geplaatst. Zodoende worden geen extra gebouwde voorzieningen rondom het station geplaatst die het zicht op de omgeving, het 'plein'niveau en de aangrenzende infrastructuur kunnen belemmeren.

Op de perrons wordt door middel van bankjes (met windschermen) enabri's zit- en wachtruimte geboden en tevens beschutting tegen wind en neerslag. Er worden naar de trappen en de liften blindengeleidelijnen op de perrons aangebracht. Door het clusteren van deze voorzieningen wordt een plek gecreëerd waar met name in de rustige uren de reizigers zich zullen concentreren, terwijl ze wachten op de trein.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding tot het wijzigen van de toelichting. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van de regels en/of de plankaart.

2.5 P.H. K., Stoutenburg Noord

1. De keerlus, de fietsenstalling en de Kiss&Ride strook kunnen beter aan Nijkerkse kant worden ondergebracht. Hier is voldoende ruimte beschikbaar.

Reactie gemeente(n):

De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.

Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud.

Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.

Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.

Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.

Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

2. Door de aanleg van de keerlus verdwijnt een uniek stukje natuur.

Reactie gemeente(n):

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. Dit houdt onder andere verband met de kap van bomen op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.

In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). De flora en fauna aldaar heeft geen bijzondere natuurwaarden die dient te worden beschermd.

Voor wat betreft definitieve inrichting zal deze zo terughoudend mogelijk worden uitgevoerd ten einde bestaande groenstructuren zoveel als mogelijk in stand te laten. De herinrichting is er op gericht het aantal te kappen bomen tot een minimum te beperken.

3. Amersfoortse belanghebbenden zijn pas eind april 2010 betrokken bij de plannen en zijn daardoor gefrustreerd en hebben angst dat het bestemmingsplan er wordt doorgedrukt.

Reactie gemeente(n):

In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planlogisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrijft is van de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een bestemmingsplan wordt een ieder juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de boogde planologische verandering. Op basis van het plan en de daarover ingediende zienswijzen dienen de gemeentebesturen te beslissen omtrent de vaststelling. Dit is een zorgvuldige procedure die conform de bepalingen die de wet daaraan stelt wordt doorlopen.

4. Het plan heeft grote gevolgen voor de doorstroming, verkeersveiligheid en het landschap.

Reactie gemeente(n):

De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in het toevoegen van een station met bijbehorende voorzieningen. Door het station en deze voorzieningen op een zo'n compact mogelijk wijze te realiseren wordt de invloed op de omgeving tot een minimum beperkt en het landschap nietodeloos geschaad. Daarnaast zal bij de herinrichting ook sprake zijn van nieuwe groene elementen om tot inpassing te komen.

In verband met de toe te voegen stationsfunctie wordt in de terreininrichting gekozen voor een ander verkeersregime waarbij de doorstroomfunctie zoals hiervan nu sprake is op de Stoutenburgerlaan in stand blijft. De snelheid waarmee dit kan wordt omwille van de verkeersveiligheid teruggebracht door het gebied in te richten als 30-km zone. Door deze maatregelen rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de van de regels, plankaart of toelichting.

2.6 D. R.-D. Stoutenburg Noord

1. Bewoners van Stoutenburg Noord hebben niet om het station gevraagd maar worden wel met de lasten opgezadeld. De gehele inrichting komt in Amersfoort. Het gebied De Wieken is een alternatieve locatie.

Reactie gemeente(n):

In het kader van de ruimtelijke ordening wordt bij nieuwe ontwikkelingen een afweging gemaakt tussen algemene en individuele belangen. Het kan daarbij voorkomen dat individuen worden geconfronteerd met voorgenomen ontwikkelingen in de omgeving waarom zij niet specifiek hebben verzocht, maar die in het kader van een algemeen belang wel degelijk gewenst zijn. Een station is hiervan een voorbeeld.

Gezocht is naar een locatie voor een openbaar vervoervoorziening voor de kern Hoevelaken. Derhalve is een locatie gezocht in de directe nabijheid van deze kern om de bruikbaarheid van de voorziening te waarborgen. Op de huidige locatie ligt 50% van de kern Hoevelaken binnen een afstand van minder dan 1 kilometer van het station. Locatie de Wieken ligt op circa 2 kilometer van de rand van de kern van Hoevelaken. Dit is een te grote afstand voor een adequate voorziening voor de kern Hoevelaken.

Bij het ontwerp van het station en de bijbehorende voorzieningen is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken. Dit houdt in dat een deel van de voorzieningen zijn voorzien op het zuidelijke talud van de Stoutenburgerlaan.

2. Er moeten ongeveer 100 bomen gekapt worden voor de komst van het station. In plaats van uitzicht op groen krijgen bewoners uitzicht op verkeer en last van geluidsoverlast;

Reactie gemeente(n):

Ten behoeve van de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd.

Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting is het nodig dat voor deze voorzieningen 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen aan de oostzijde van dit talud moeten worden gekapt. Daarnaast zal op dit deel van het talud de onderbegroeiing worden verwijderd. Afhankelijk van de stamdoorsnede

zal voor het kappen van deze eikenbomen een vergunning moeten worden aangevraagd.

De herinrichting is er evenwel op gericht dit aantal tot een minimum te beperken en ook in de nieuwe situatie weer groen terug te plaatsen zodat het directe zicht op verkeer wordt beperkt.

De wettelijk te hanteren berekeningsmethode laat het niet toe om rekening te houden met effecten van bomen. Bomen hebben in die hoedanigheid ook geen geluidwerende functie. De kap van bomen zal geen effect hebben op de geluidbelasting van woningen.

3. De aanleg van de “buslus” in Amersfoort is onbegrijpelijk, in Hoevelaken is meer ruimte. Nu de loopbrug aan de kant van Hoevelaken wordt gemaakt is het logisch de bus en taxi onderaan die brug te laten stoppen. Voor mensen die moeilijk ter been zijn, kan eventueel een uitstapplaats aan Amersfoortse zijde gemaakt worden, zij gaan immers niet met de bus. De fietsenstalling kan beter bij het parkeerterrein gerealiseerd worden. Boven bij het spoor is niet logisch en vandalisme gevoelig.

Reactie gemeente(n):

De stationsvoorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.

Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud.

Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.

Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.

Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi, “halers” en “brengers”) verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.

Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

4. Er is niet aangetoond welke verkeerstoename er te verwachten is over de Stoutenburgerlaan. Deze laan is al te zwaar belast en er kan niets meer bij. Gevreesd wordt dat extra reizigers hier gaan vertrekken vanwege het parkeerprobleem bij het centraal station.

Reactie gemeente(n):

Uitgegaan wordt van een reizigersaantal van circa 1.200. Een belangrijk deel daarvan komt naar verwachting met de fiets. De toename van het autoverkeer op de Stoutenburgerlaan is daarnaast relatief gering omdat het verzorgingsgebied van het station met name Hoevelaken betreft. Gelet op het bereikbaarheidsprofiel, de ligging en de reismogelijkheden is het niet de verwachting dat station Hoevelaken een structureel alternatief is voor treinreizigers buiten Hoevelaken die nu gebruik maken van station Amersfoort. Station Hoevelaken heeft met name een vervoersfunctie voor Hoevelaken.

5. Betrokkenen zijn gebrekkig geïnformeerd over de plannen: een inloopavond in Hoevelaken in 2008 en vervolgens in april 2010 een informatieavond met een volledig uitgewerkt plan.

Reactie gemeente(n):

Op 29 april 2010 is er een informatieavond gehouden waarin gelegenheid is geboden om kennis te nemen van de plannen zoals die voorliggen. Daarbij is inzicht gegeven in de aanstaande bestemmingsplanprocedure en de voorlopige inrichting van het plangebied. Pas nadien is een aanvang gemaakt met de formele procedure door vanaf 7 mei 2010 het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Op deze wijze kon een ieder vooraf kennisnemen van de plannen en op basis van actuele informatie reageren op het ontwerpbestemmingsplan.

6. Het viaduct wordt 6 maanden tot een jaar afgesloten voor alle verkeer met als gevolg een gevaarlijke onoverzichtelijke omleiding via de Koedijkerweg. Deze weg kent geen snelheidsbeperking, is nu al ongeschikt voor veel en zwaar verkeer en is levensgevaarlijk. Vrachtwagens vanaf de Koedijkerweg naar de Zwarte Goorderweg kunnen de draai naar rechts over de brug niet maken, gaan manoeuvreren en zorgen voor een gevaarlijke situatie.

Reactie gemeente(n):

Uitgangspunt zal zijn dat gedurende de realisatie van (de voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.

Op dit moment wordt, los van de voorgenomen realisatie van Station Hoevelaken, al overwogen om voor de Koedijkerweg een maximumsnelheid van 60 km/h in te stellen. Een maximumsnelheid van 60 km/h past heel goed bij het dwarsprofiel van de Koedijkerweg (breedte: ca. 4,50 m en geen lengtemarkeringen).

7. Afgevraagd wordt hoe de verkeerssituatie van de Koedijkerweg naar de Hogeweg opgelost wordt. Dit geldt ook voor de fietsende schooljeugd richting Hoevelaken.

Reactie gemeente(n):

In het kader van de realisatie van Station Hoevelaken zijn geen (verkeers-) maatregelen voorzien op de Koedijkerweg. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken laten de route over de Stoutenburgelaan zoals deze nu is in stand, waardoor de verkeerstructuur en verkeerstromen in het gebied niet of nauwelijks wijzigen.

8. Er wordt nergens aangegeven hoe de veiligheid van de gebruikers van het viaduct wordt gegarandeerd.

Reactie gemeente(n):

Het bestemmingplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing ten behoeve van dit gebruik mag worden gerealiseerd. Binnen de toegekende bestemmingen is een adequate aanleg van veilige verkeersvoorzieningen mogelijk. De verkeersveiligheid op zich is niet te reguleren in een bestemmingsplan, maar hangt af van de feitelijk inrichting die wordt gerealiseerd in een gebied.

In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren.

Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de van de regels, plankaart of toelichting.

2.7 E. v. D., Stoutenburg Noord

1. De locatie van het station is niet logisch en zal leiden tot een waslijst aan gevaren en overlast. De aanleg van een station in het gebied De Wieken lijkt logischer.

Reactie gemeente(n):

Gezocht is naar een locatie voor een openbaar vervoervoorziening voor de kern Hoevelaken. Derhalve is een locatie gezocht in de directe nabijheid van deze kern om de bruikbaarheid van de voorziening te waarborgen. Op de huidige locatie ligt 50% van de kern Hoevelaken binnen een afstand van minder dan 1 kilometer van het station. Locatie de Wieken ligt op circa 2 kilometer van de rand van de kern van Hoevelaken. Dit is een te grote afstand voor een adequate voorziening voor de kern Hoevelaken.

2. De Stoutenburgerlaan is niet berekend om de toename van het verkeersaanbod dat door het station met gratis parkeervoorzieningen zal worden gegenereerd.

Reactie gemeente(n):

Verwacht wordt dat het merendeel van de toename van verkeersaanbod als gevolg van het station afkomstig is vanuit Hoevelaken. Gelet op de korte afstand wordt verwacht dat het merendeel van dit extra verkeer fietser betreft die de fiets gebruiken voor voor- en natransport. Ook het autoverkeer kan vanuit Hoevelaken adequaat worden afgewikkeld op de bestaande wegenstructuur en van daaruit direct de P&R voorziening bereiken.

3. De inrichting van taxistandplaats, fietsenstalling, buslus komen aan Amersfoortse zijde dit zal leiden tot geluidsoverlast voor bewoners die niet om het station gevraagd hebben.

Reactie gemeente(n):

Beoordeling van geluidshinder vindt plaats en heeft plaatsgevonden volgens de voorgeschreven wijze uit de Wet geluidhinder. Hierin is de afwikkeling van verkeersbewegingen opgenomen. De buslus en de verlaging van de toegestane maximale rijdsnelheid zijn in een nu uitgevoerde actualisatie van het akoestisch onderzoek in verband met wegverkeer en railverkeer opgenomen. De wegaanpassingen leiden niet tot een toename van de geluidsbelasting op de gevels van omliggende woningen die het noodzakelijk maakt om aanvullende maatregelen te treffen. Het meest actuele onderzoek naar weg- en railverkeer wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

De Wet geluidhinder ziet niet toe op de in de zienswijze genoemde aspecten ten aanzien van de fietsenstalling en de taxistandplaats. De fietsenstalling is een onderdeel van de stationsinrichting binnen de bestemming "Verkeer- Railverkeer" waarvan in het kader van een goede woon- en leefomgeving in beginsel rekening dient te worden

gehouden met bijvoorbeeld de richtafstanden van de VNG-Brochure Bedrijven en Milieuzonering.

Hierin wordt voor een richtafstand van 100 meter (geluid) gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied. Ter plaatse is geen sprake van één van beide gebiedskenmerken, maar is wel sprake de ligging nabij drukke wegen. Zowel Rijksweg A1 als de spoorlijn Amersfoort- Apeldoorn (en Amersfoort- Ede) zijn omstandigheden die het gebied doen kenmerken als gemengd gebied. Conform het gestelde in de brochure kan in dergelijke situaties een andere richtafstand worden gehanteerd. Een richtafstand waarbij de grootse afstand 50 meter bedraagt (aspect geluid) is voldoende. Binnen deze afstand is gemeten vanaf de bestemmingsgrens van het stationsbestemming ("Verkeer-railverkeer") geen woning gelegen. Voor zover het activiteiten betreft die samenhangen met de stationsfunctie maar plaatsvinden binnen de bestemmingen "Verkeer" is aanvullend onderzoek verricht naar aanleiding van vragen over de hinder voortkomend uit het parkeren (dichtslaan van portieren e.d.). Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1 en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

4. Het kappen van 100 bomen tast de directe woon- en leefomgeving van aanwonenden aan.

Reactie gemeente(n):

Ten behoeve van de realisatie van station Hoevelaken zijn verkeerskundige voorzieningen en inrichtingsmaatregelen nodig. De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken voorzien in een aantal bestemmingen waarbinnen deze voorzieningen/maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Ten behoeve van het instandhouden van de huidige woon- en leefomgeving voor omwonenden is gekozen voor een zo compact mogelijke stationsontwikkeling. Voor de verkeers- en inrichtingsmaatregelen op het zuidelijk talud moeten evenwel een aantal bomen verdwijnen

Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast zal op dit deel van het talud de onderbegroeiing worden verwijderd. Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud zal ook in de nieuwe situatie weer groen terug worden geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt.

5. De gehele inrichting en aanleg kan beter aan Hoevelakense zijde worden gerealiseerd. Hier staan geen huizen, er is ruimte genoeg en dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

Reactie gemeente(n):

De stationsvoorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.

Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud.

Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.

Voor fietsers zijn de stallingsmogelijkheden direct bij de stationsentree geprojecteerd. Hiervoor is ter plaatse fysiek ruimte en door deze situering ontstaat voor fietsers een ideale en korte verbinding tussen de stationsentree en de stallingruimte. Dit vergroot de aantrekkelijkheid om met de fiets naar het station te komen.

Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi, "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.

Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

6. Het viaduct gaat voor de duur van 6 maanden tot 1 jaar dicht, waardoor al het verkeer over de Koedijkerweg rijdt dat is geen oplossing omdat deze weg niet is berekend op veel en zwaar verkeer.

Reactie gemeente(n):

Uitgangspunt zal zijn dat gedurende de realisatie van de (voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.

7. Bewoners zijn slecht en laat geïnformeerd en weten niet waar ze aan toe zijn. Hierdoor is worden zij gedwongen de nodige stappen te ondernemen en zich te verdedigen tegen de aanleg van een station waar zij niet om gevraagd hebben.

Reactie gemeente(n):

In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planologisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrijft is de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een bestemmingsplan wordt een ieder juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de boogde planologische verandering.

Aanvullend wordt opgemerkt dat in het kader van de ruimtelijke ordening wordt bij nieuwe ontwikkelingen een afweging gemaakt tussen algemene en individuele belangen. Het kan daarbij voorkomen dat individuen worden geconfronteerd met voorgenomen ontwikkelingen in de omgeving waarom zij niet specifiek hebben verzocht, maar die in het kader van een algemeen belang wel degelijk gewenst zijn. Een station is hiervan een voorbeeld.

8. Het viaduct wordt niet verbreed en dit zorgt voor gevaarlijke situaties.

Reactie gemeente(n):

In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone, waar nu nog een snelheid limiet van 60 km/uur geldt. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding tot het wijzigen van de toelichting. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van de regels en/of de plankaart.

2.8 G. v. D., Stoutenburg Noord

1. Wij worden overvallen met de ter visie legging en zijn als ondernemer en direct belanghebbende niet betrokken geweest bij de inhoud van het bestemmingsplan.

Reactie gemeente(n):

In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planologisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrijft is van de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een bestemmingsplan wordt een ieder en zeker belanghebbenden juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de boogde planologische verandering.

2. Er is onvoldoende inzicht in de wijze waarop de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling van en naar het station is gewaarborgd ten aanzien van het reeds bestaande (vracht)verkeer en langzaam verkeer.

Reactie gemeente(n):

In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

3. Onduidelijk is hoe de bereikbaarheid gewaarborgd blijft tijdens de aanleg en na realisatie.

Reactie gemeente(n):

De voorgenomen verkeersmaatregelen dragen bij de verkeersveiligheid op het viaduct en de daarbij behorende stationsomgeving. Het aanleggen van de keerlus en eventueel verkeersdrempels dragen bij aan het verlagen van rijsnelheid ter plaatse. Bij de vormgeving van deze verkeersmaatregelen zal voldaan worden aan normen die het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW). De doorstroming is daarmee gegarandeerd en uitsluitend de doorstroomsnelheid wordt teruggebracht in verband met de verkeersveiligheid. De realisatie van Station Hoevelaken heeft dan ook geen permanente gevolgen voor de stroomfunctie van de

Stoutenburgelaan, de rijsnelheid wordt wel aangepast door middel van bebording en inrichtingsmaatregelen.

Uitgangspunt zal zijn dat gedurende de realisatie van de (voorzieningen voor) Station Hoevelaken de overlast tot een minimum wordt beperkt. Op dit moment is er echter geen duidelijkheid te geven over de tijdsduur en de wijze waarop een eventuele stremming van het viaduct aan de orde is. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en over de wijze van uitvoering afspraken zijn gemaakt.

4. Het plan geeft geen duidelijkheid over de ligging van de rotonde en de boogstralen van de rotonde.

Reactie gemeente(n):

Het bestemmingsplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing ten behoeve van dit gebruik mag worden gerealiseerd. De exacte inrichting binnen deze bestemming wordt niet vastgelegd, te meer omdat een bestemmingsplan binnen de maximaal gestelde grenzen een zekere mate van flexibiliteit beoogt. Op de plankaart is de nieuwe terreininrichting dan ook niet weergegeven.

In het voorlopige ontwerp wordt uitgegaan van een keerlus die wordt uitgevoerd als een rotonde met slechts twee aansluitingen. Hierbij is de "Richtlijn Eenheid in rotondes" (CROW publicatie 126) als richtlijn genomen. De keerlus krijgt een buitenstraal van 14 meter en binnenstraal van 8,25 meter. Deze maat is afdoende voor de reguliere afwikkeling van verkeer.

5. Hoe komen de verkeersafwikkeling en de verkeersstromen van en naar het station er uit te zien.

Reactie gemeente(n):

Het inrichtingsplan en de bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken gaan uit van de instandhouding van de Stoutenburgerlaan als route. Ter plaatse van het station worden wel verkeersvoorzieningen getroffen die bijdragen aan de verlaging van de snelheid en de verkeersveiligheid. Het overgrote merendeel van de gebruikers van het station zal afkomstig zijn uit Hoevelaken en van de noordzijde van het station komen aanreizen, Bus- en taxipassagiers, fietsers, "halers" en "brengers" kunnen op korte afstand van de stationentree wisselen van vervoersmiddel. Het (auto)verkeer kan middels de keerlus daarna rechtsomkeer maken naar Hoevelaken. Treinreizigers die bij het voor- en natransport gebruik maken van de auto kunnen deze parkeren op het P&R terrein ten westen van de Stoutenburgerlaan ten noorden van de Rijksweg A1. Middels een directe wandelroute over een nieuw te realiseren voetbrug kunnen de reizigers direct en veilig richting de stationsentree.

6. Hoe wordt het woongenot van bestaande bewoners gewaarborgd;

Reactie gemeente(n):

Ten behoeve van het instandhouden van de huidige woon- en leefomgeving voor omwonenden is gekozen voor een zo compact mogelijke stationsontwikkeling. Voor de verkeers- en inrichtingsmaatregelen op het zuidelijk talud moeten evenwel een aantal bomen verdwijnen. Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud zal ook in de nieuwe situatie weer groen terug worden geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt.

In verband met de planologische procedure is bovendien onderzoek gedaan naar de invloeden die het station zou kunnen hebben op het woon- en leefklimaat van de omgeving. Uit deze onderzoeken (geluid, luchtkwaliteit) is gebleken dat de aan de in de diverse wetten en regelingen van toepassing zijnde normeringen kan worden voldaan.

7. Welke maatregelen worden getroffen voor bedrijven die aan beide zijden van de spoorlijn vestigingen hebben mogelijk niet of nauwelijks bereikbaar zullen zijn.

Reactie gemeente(n):

Er worden geen bijzondere voorzieningen getroffen. Noch de bestemmingsplannen noch het voorlopige inrichtingsplan voor Station Hoevelaken voorzien in het afsluiten van verkeersroutes. De bereikbaarheid en bruikbaarheid van de route over de Stoutenburgerlaan zal door de realisatie van Station Hoevelaken niet veranderen.

8. Uit de bestemmingsregeling en verbeelding is niet te destilleren hoe de plannen worden uitgevoerd. Dit is in strijd met de rechtszekerheid en het motiveringsbeginsel;

Reactie gemeente(n):

Het bestemmingplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing ten behoeve van dit gebruik mag worden gerealiseerd. De exacte inrichting binnen deze bestemming wordt niet vastgelegd, te meer omdat een bestemmingsplan binnen de maximaal gestelde grenzen een zekere mate van flexibiliteit beoogt.

9. Onduidelijk is of er met bedrijfsvoertuigen gebruik gemaakt kan worden van de Stoutenburgerlaan.

Reactie gemeente(n):

Onbekend is over welke bedrijfsvoertuigen wordt beschikt. Regulier wegverkeer kan ook na realisatie van Station Hoevelaken gebruik blijven maken van de route over de Stoutenburgerlaan.

10. Vanuit kostenoverwegingen wordt gekozen voor een ontheffing hogere grenswaarden voor het geluid. Met het plaatsen van schermen kan het woongenot worden verbeterd, maar daar wordt niet voor gekozen.

Reactie gemeente(n):

Dit is geen correcte veronderstelling, het één sluit het andere niet uit. De geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen zijn het gevolg van de verandering van een (landelijke) spoorweg. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in dit geval beoordeeld moet worden of maatregelen doelmatig zijn. Daarvoor wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium toegepast. Dit criterium is onlangs gewijzigd. Gebleken is dat toepassing van afscherming doelmatig is. Hierdoor is het akoestische onderzoek nu aangepast, waarbij schermplaatsing als uitgangspunt is genomen. Op basis hiervan is de geluidstoename voor 1 woning vanwege railverkeer zodanig dat hiervoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit dient door VROM te gebeuren omdat het een saneringssituatie betreft. Prorail zal voor de schermplaatsing een saneringsplan opstellen en indienen bij het Ministerie van VROM. Indien blijkt dat, ondanks de plaatsing van het scherm toch een te hoge geluidsbelasting in de woning resteert, dient Prorail ook een pakket aan isolerende maatregelen aan te beiden. In overleg met de gemeentes, Prorail en eigenaren van de betreffende woning zal hierover worden gesproken. De procedure staat los van de bestemmingsplanprocedure. Het aangepaste akoestische onderzoek wordt voor de volledigheid als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

11. Het bedrijfsbelang is groot bij het waarborgen van de bereikbaarheid van de bedrijven aan beide zijden van de A1.

Reactie gemeente(n):

De bestemmingsplannen voor station Hoevelaken voorzien niet in het afsluiten van verkeersroutes. De bereikbaarheid en bruikbaarheid van de route over de Stoutenburgerlaan zal door de realisatie van station Hoevelaken niet veranderen.

12. Gevraagd wordt om een gedetailleerde planning en beschrijving van de werkzaamheden.

Reactie gemeente(n):

Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de uitvoering, de tijdsduur en de wijze waarop werkzaamheden worden uitgevoerd. Een en ander kan pas worden bepaald nadat een aannemer voor de realisatie is geselecteerd en er zicht bestaat op bouwvergunningverlening. Bouwvergunningverlening is pas mogelijk nadat het bestemmingsplan in werking is getreden.

13. Omzetverlies door verminderde of geen bereikbaarheid wordt op de gemeente verhaald.

Reactie gemeente(n):

De bestemmingsplannen voor station Hoevelaken voorzien niet in het afsluiten van verkeersroutes. Op basis hiervan is het verhalen van omzetschade als gevolg van een planologische wijziging (planschade) niet aannemelijk.

Door tijdelijke afsluitingen als gevolg van een rechtmatig overheidsptreden kan het voorkomen dat omzetverlies wordt geleden. Het kan zijn dat de schade zo groot is, dat deze redelijkerwijs niet of niet geheel voor eigen rekening hoeft te blijven. Bij het bepalen van dergelijke nadeelcompensatie wordt onder andere rekening gehouden met een maatschappelijk risico.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het wijzigen van de van de regels, plankkaart of toelichting.

2.9 V. W., Barneveld

1. Meerdere malen wordt vermeld dat de Boswet van toepassing kan zijn. Het is van belang dat in dit stadium reeds duidelijkheid hierover bestaat en op welke wijze hiermee wordt omgegaan.

Reactie gemeente(n):

Voor de realisatie van het station en de bijbehorende voorzieningen moeten bomen worden gekapt. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen (deels solitair en deels in rijopstelling) aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen (rijsopstelling) aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast zal op dit deel van het talud de onderbegroeiing deels worden verwijderd. Aan de noordzijde van de rijksweg A1 gaat om 4 eiken en 1 berk (allen solitair). Gelet op deze aantallen, de situering en de daarbij betrokken oppervlakte is het niet aannemelijk dat de Boswet van toepassing is.

2. Op circa 100 meter van het plangebied loopt de Esvelderbeek. Deze behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur. Gezien de korte afstand tot de beek in relatie tot de aard en omvang van de ruimtelijke ingreep kan niet zonder deugdelijk onderzoek worden gesteld dat negatieve significante effecten (nee, tenzij) uitgesloten zijn.

Reactie gemeente(n):

De Esvelderbeek ligt in een ecologische verbindingszone welke onderdeel is van de EHS. Binnen deze zone geldt het zogenaamde "Nee, tenzij beleid" Het station wordt gerealiseerd buiten de zone en dit beleid is dan ook niet van toepassing. Wel dient gekeken te worden naar eventueel effecten.

In het deskundigenonderzoek van Ecogroen Advies, dat onderdeel uitmaakt van de stukken van het bestemmingsplan, is aandacht besteed aan de ligging van het plangebied, de voorgestane ingrepen en de ligging van de Esvelderbeek. Geconcludeerd is dat geen negatieve effecten zijn te verwachten op de Esvelderbeek. Er bestaat geen aanleiding voor nader onderzoek op dit punt.

3. Flora en Fauna onderzoek is incompleet ten aanzien van de waterspitsmuis, de buizerd en amfibieën. Bovendien moet op voorhand duidelijk zijn dat voor de soorten Bermpje en Kleine modderkruiper een ontheffing kan worden verleend en voldaan kan worden aan de gestelde voorwaarden.

Reactie gemeente(n):

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is gegeven de huidige inrichtingsplannen door een deskundige partij ecologisch onderzoek verricht omdat "natuurwetgeving" hiertoe verplicht. In het onderzoek is gekeken naar gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet) en soortenbescherming (Flora- en

faunawet). Het onderzoek is actueel en voor zover het, het plangebied betreft volledig.

De waterspitsmuis is niet aangetroffen tijdens recent veldbezoek en geconcludeerd is dat de oevers niet optimaal geschikt als leefgebied voor deze soort. Voorts is vastgesteld voor zover er als sprake zou kunnen zijn van een marginaal leefgebied dit onaangetast blijft door de plannen

Voor wat betreft de buizerd kan worden opgemerkt dat de mogelijke verblijfplaats, zoals vermeld in het ecologisch onderzoek is gesitueerd ruim buiten het plangebied van de bestemmingsplannen voor station Hoevelaken en nader onderzoek in het kader van de Buizerd niet noodzakelijk is. Overigens is uit meer recent onderzoek in verband met een andere planologische wijziging, na diverse locatiebezoeken in de geschikte periode, gebleken dat de Buizerd geen verblijfsplaats meer heeft op de in het onderzoek geduide locatie. Dit is verwerkt in een meer actuele versie van het ecologisch onderzoek. Dit zal voor de volledigheid worden toegevoegd aan de plantoelichting.

De ontheffing voor de soorten Bermpje en Kleine modderkruiper zijn aangevraagd bij het bevoegde gezag. Verondersteld mag worden dat de ontheffing wordt verleend. De voorgenomen ingreep ziet immers niet op het vernietigen of definitief onbruikbaar maken van de verblijfplaats van deze soorten. Met de aanleg van een alternatief tracé voor de Hoevelakense beek ontstaat direct en voorafgaand aan de demping van de huidige loop een nieuwe leefomgeving voor deze soorten.

4. Het geluidonderzoek is onvolledig omdat dit niet is gecumuleerd met het geluid van de Rijksweg A1.

Reactie gemeente(n):

Het berekenen van cumulatie is noodzakelijk indien blijkt dat als gevolg van 1 bron geluidwaarden worden overschreden. De cumulatie is inzichtelijk gemaakt voor twee woningen nabij het plangebied die als gevolg van de wijziging van de spoorweg een overschrijding van de grenswaarde. Dit is in een specifiek berekening opgenomen in een bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt voor het overige dat als gevolg van de voorgenomen ingrepen geen overschrijdingen plaatsvinden van geluidwaarden op andere geluidgevoelige objecten. Hiervoor is om die reden geen cumulatieberekening noodzakelijk.

5. Onderzoek moet worden verricht naar rijdende bussen, claxonneren en dichtslaande portieren. Dit zijn geen omgevingseigen bronnen waarnaar in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing onderzoek moet worden verricht in verband met een goed woon- en leefklimaat.

Reactie gemeente(n):

Verkeersbewegingen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Claxonneren gebeurt in principe uitsluitend als er sprake is van een gevaarstelling/calamiteit. Deze vorm van hinder is niet te voorkomen. De overige activiteiten die samenhangen met het parkeren en halteren van auto's en het in- en uitstappen zal gegeven het hoge achtergrondniveau ter plaatse niet leiden tot waarneembare hinder. Evenwel is om tot een volwaardige beantwoording van dit punt te komen aanvullend onderzoek verricht.

Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1 en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

6. Het plan geeft onvoldoende inzicht in de waarborging van de verkeersveiligheid rondom de Stoutenburgerlaan.

Reactie gemeente(n):

Een bestemmingplan kent aan gronden bestemmingen toe. In deze bestemmingen is vastgelegd welk gebruik is toegestaan en welke bebouwing ten behoeve van dit gebruik mag worden gerealiseerd. Binnen de toegekende bestemmingen is een adequate aanleg van veilige verkeersvoorzieningen mogelijk. De verkeersveiligheid op zich is niet te reguleren in een bestemmingsplan, maar hangt af van de feitelijk inrichting die wordt gerealiseerd in een gebied.

In de uiteindelijke inrichting van de stationsomgeving op en nabij het viaduct wordt een verblijfsgebied gecreëerd. Het autoverkeer is hier 'te gast'. Dit wordt onder meer bereikt door het realiseren van snelheidsmaatregelen. De ruimte wordt bovendien ingericht als 30km-zone. Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten duidelijk is dat hij zich in een gebied bevindt waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren.

7. Het luchtkwaliteitonderzoek is uitgevoerd met een verouderd rekenmodel. Vanaf mei 2010 is een nieuwe versie van het model (9.0) beschikbaar.

Reactie gemeente(n):

Het uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit is gedaan met de indertijd beschikbare rekenversie. Voor het meest actuele beeld is in aanvulling op het uitvoerende onderzoek naar luchtkwaliteit een nieuw onderzoek uitgevoerd op basis van de meest actuele versie van het rekenprogramma.

ARCADIS heeft de luchtkwaliteitsberekeningen opnieuw uitgevoerd in het programma CAR II versie 9.0 en hieruit blijkt dat er geen overschrijdingen zijn voor de maatgevende stoffen NO₂ en PM₁₀. Deze nieuwe berekeningen worden toegevoegd aan het plan.

8. Het plan schiet tekort ten aanzien van archeologie in verband met de nabije ligging van de Grebbelinie en de archeologische vindplaats nabij de Esvelderbeek.

Reactie gemeente(n):

Het bestemmingsplan waarborgt waar dit nodig is de bescherming van mogelijk in de ondergrond voorkomende archeologische waarden. De regeling beperkt zich evenwel tot het plangebied en niet tot mogelijk vindplaatsen buiten het plangebied.

Hiervoor is een dubbelbestemming opgenomen die voor wat betreft de begrenzing overeenkomt met het nu geldende bestemmingsplan. Deze primaire bestemming waarborgt dat ruimtelijk ingrepen, waaronder begrepen het bouwen en uitvoeren van werken, in het betreffende gebied pas kunnen plaatsvinden nadat hiervoor voldoende zekerheid is ten aanzien van het voorkomen van archeologische waarden.

Op basis van de inrichtingsplannen zijn in het betreffende zone overigens geen bodemverstorende werkzaamheden te verwachten en vinden eventuele werkzaamheden plaats in een onnatuurlijk verhoging (talud), waardoor verstoring van de oorspronkelijke ondergrond, voor zover deze nog niet is geroerd als gevolg van de aanleg van het talud, niet aannemelijk is.

9. In het kader van externe veiligheid is onderzoek verricht naar risicocontour inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Geen onderzoek is verricht naar de woning van cliënt.

Reactie gemeente(n):

Het onderzoek naar aspecten van externe veiligheid is uitgevoerd in het kader van de planologische functie die wordt toegevoegd.

Onderzocht is of het station beïnvloed wordt door risicocontouren en dit blijkt niet het geval. Bovendien is het station op zichzelf geen inrichting die in het kader van de externe veiligheid wordt aangemerkt als een risicovolle inrichting. Het is dan ook niet noodzakelijk om onderzoek te doen naar omliggende bestaande functies, zoals de woning van cliënt.

10. De bereikbaarheid in het kader van externe veiligheid is niet onderzocht terwijl de situatie rondom cliënt drastisch veranderd.

Reactie gemeente(n):

De bereikbaarheid van de locatie van cliënt en de bereikbaarheid in zijn algemeenheid wijzigt niet door de voorgenomen ontwikkelingen. De bestaande verkeersstructuren blijven in stand, waardoor de bereikbaarheid van de locatie van cliënt niet structureel wijzigt in de negatieve zin.

11. Uit het plan blijkt onvoldoende hoe de verplichte compensatie van de toename aan verhard oppervlak gaat plaatsvinden. Uit het plan had

duidelijk moeten blijken hoe de plaatselijke infiltratie van regenwater exact wordt geregeld.

Reactie gemeente(n):

In het kader van het wettelijke vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het bestemmingsplan voorgelegd aan het Waterschap Vallei & Eem. Zij kunnen instemmen met hetgeen in de waterparagraaf van het bestemmingsplan is opgenomen.

De exacte wijze waarop infiltratie kan en zal plaatsvinden zal afhangen van de feitelijke (terrein)inrichting en is planologisch niet te regelen in een bestemmingsplan.

12. Uit het bestemmingsplan blijkt niet of de toetsing aan de brochure Bedrijven en Milieuzonering is uitgevoerd en of voldaan kan worden aan de hierin vernoemde milieuzonering.

Reactie gemeente(n):

De nieuwe functie in het plangebied betreft een station. Deze is specifiek bestemd op de voorgenomen vestigingslocatie. In de VNG brochure Bedrijven en Milieuzonering van 2009 wordt voor een dergelijke voorziening een richtafstand van 100 meter (geluid) gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied. Ter plaatse is geen sprake van één van beide gebiedskenmerken, maar is wel sprake de ligging nabij drukke wegen. Zowel Rijksweg A1 als de spoorlijn Amersfoort- Apeldoorn zijn omstandigheden die het gebied doen kenmerken als gemengd gebied. Conform het gestelde in de brochure kan in dergelijke situaties een andere richtafstand worden gehanteerd. Een richtafstand waarbij de grootse afstand 50 meter bedraagt (aspect geluid) is voldoende. Binnen deze afstand is gemeten vanaf de bestemmingsgrens van het stationsbestemming ("Verkeer-railverkeer") geen woning gelegen. Voor zover het activiteiten betreft die samenhangen met de stationsfunctie maar plaatsvinden binnen de bestemmingen "Verkeer" is aanvullend onderzoek verricht naar aanleiding van vragen over de hinder voortkomend uit het parkeren (dichtslaan van portieren e.d.). Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1 en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

13. Geen afweging is gemaakt ten aanzien van het agrarische bedrijf van cliënt. Niet is uit te sluiten dat het station een geurgevoelig object is en zal leiden tot een beperking voor de huidige bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden van cliënt.

Reactie gemeente(n):

De bestemmingsplannen voor Station Hoevelaken maakt geen woningen, inrichtingen of verblijven mogelijk waar langdurig en aangesloten mensen aanwezig zijn. De voorzieningen zijn derhalve niet aan te merken als geurgevoelig object en van invloed op de bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden. Direct in de omgeving en op kortere afstand liggende bestaande (burger)woningen zijn dit wel.

14. In het bestemmingsplan wordt niet ingegaan op het feit of er sprake is van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer.

Reactie gemeente(n):

Het betreffende station is geen inrichting als bedoeld in de Wet Milieubeheer.

15. De gronden van cliënt grenzen aan het plangebied. Uit het plan blijkt niet welke maatregelen worden genomen om overlast en hinder (schrikreacties /zwerfaval) te voorkomen.

Reactie gemeente(n):

De spoorzone is als in het geldende bestemmingplan "Buitengebied Oost" bestemd ten behoeve van railverkeer, de begrenzing is identiek. De perrons worden gerealiseerd langs het spoor ten noorden van de bestaande sloot. Deze natuurlijke afscheiding zorgt ervoor dat er tussen het perron en de gronden van cliënt over nagenoeg de volledige lengte circa 8 meter ruimte vrij blijft. Directe hinder als gevolg van de reizigers of zwerfaval is dan ook niet te verwachten.

Voor de inpassing in het landelijke gebied wordt het perron aan de niet spoorzijde overigens uitgevoerd als groen talud. Als afscheiding tussen perron en omgeving wordt aan de rand van het perron een (beuken)haag geplant van maximaal 1,20 meter hoog. Dit draagt bij aan de afscherming, landschappelijke inpassing maar komt door de genoemde maximale hoogte ook de sociale veiligheid ten goede.

16. Cliënt gebruikt periodiek gewasbestrijdingsmiddelen. Omdat aangrenzende gronden gebruikt gaan worden voor openbare doeleinden is cliënt van mening dat er een spuitzone in acht moet worden genomen. Voorkomen moet worden dat er beperkingen gaan gelden voor landbouwgronden van cliënt.

Reactie gemeente(n):

Het bedrijf is een regulier grondgebonden agrarisch bedrijf met als nevenactiviteit een manege. De betreffende gronden zijn in gebruik als regulier grasland ten dienste van het grondgebonden bedrijf en als zodanig is bestemd en in gebruik. Het hanteren van een spuitzone is niet aan de orde omdat de gronden niet zijn ingericht en bestemd ten dienste van functies waar het hanteren van een spuitzone aannemelijk is zoals een fruitteeltbedrijf.

17. Geen onderzoek is verricht naar schaduweffecten die gevolgen kunnen hebben verminderde gewasopbrengsten, langdurig drassige gronden en aantasting van het woongenot.

Reactie gemeente(n):

De stationsvoorzieningen worden ten noorden van de gronden van cliënt gerealiseerd. Bovendien is er m.u.v. de stationsbebouwing direct aan het viaduct (liften, trapopgangen en overkapping) op het viaduct niet voorzien in hoge bebouwing. Gegeven de ligging en de maatvoering van de voorzieningen zal er ten opzichte van de eigendommen van cliënt geen sprake zijn van schaduwvorming die hinderlijk en/of schadelijk is.

18. In artikel 3, 4 en 5 zijn bouwregels opgenomen voor bouwwerken geen gebouw zijnde. Hierdoor kunnen in de groenstrook reclame-uitingen, hoge lantaarns etc. kunnen worden geplaatst. In de groenstrook dient terughoudend te worden omgegaan met dergelijk voorzieningen.

Reactie gemeente(n):

Bouwwerken geen gebouw zijnde moeten ten dienste van de bestemming worden opgericht zoals omschreven in de doeleindenomschrijving. Reclame-uitingen zijn, voor zover hiervoor een bouwvergunning nodig is, dan ook niet te verwachten. Voor zover verlichting nodig is inzake de (verkeers)veiligheid zal dit worden gerealiseerd op daarvoor geschikte plaatsen en geschikte wijzen, zonder dat sprake zal zijn van overdaad. Nut en noodzaak zijn voor dergelijke voorzieningen maatgevend.

19. In de bestemmingen "Verkeer" en "Verkeer-Parkeerterrein" zouden alleen voorzieningen mogelijk moeten zijn die dat doel daadwerkelijk dienen. Het voorschrift dient te worden verduidelijkt en afgestemd ten aanzien van de toegestane bouwwerken en bebouwingshoogte.

Reactie gemeente(n):

In de bij elke bestemming opgenomen doeleindenomschrijving is opgenomen voor welke doelen betrokken gronden kunnen worden gebruikt. Het betreft doelen die direct verband houden met of ten dienste staan aan de bestemming en behoeven geen nadere toelichting of specificatie. De maximale bouwhoogtes zijn afgestemd op de voorzieningen die binnen de bestemming zijn toegestaan en voorkomen.

20. In artikel 8 moet aan de verbodsbepaling worden toegevoegd dat het benutten van parkeerterrein voor andere doeleinden dan voor gebruikmaking van het openbaar vervoer niet is toegestaan.

Reactie gemeente(n):

Het opnemen van strijdig gebruik is slechts zinvol indien ook is waar te nemen dat dit gebruik afwijkt van de toegekende bestemming. Het opnemen van een verbodsbepaling die er toe strekt dat parkeren slechts is toegestaan voor gebruikmaking van het openbaar vervoer is niet handhaafbaar. Handhaving en regulering van zaken als kofferbakhandel en hangjongeren dient te gebeuren op basis van de Algemene plaatselijke verordening.

21. Uitsluitend seksinrichtingen worden verboden. De definitie in artikel 1 moet worden aangepast omdat dit nu slechts is verboden in besloten ruimtes. Voorkomen moet worden dat terreinen in het plangebied als tippelzone kunnen worden gebruikt.

Reactie gemeente(n):

In de voorschriften zal op dit punt een aanpassing plaatsvinden, door prostitutie eveneens onder verboden gebruik te benoemen.

22. Ontheffing kan worden verleend voor zend- en ontvangstmasten tot 40 meter hoogte. Deze hoogte past niet in het landschap en in het bestemmingsplan is verzuimd uitleg te geven waarom een dergelijk regeling moet worden geboden.

Reactie gemeente(n):

De ontheffing is een planflexibiliteit die kan worden toegepast, maar geen recht betreft. In het bijbehorende afwegingskader is aangegeven dat een dergelijke ontheffing geen onevenredige aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld mag vormen.

Er bestaat echter geen direct noodzaak voor het oprichten van een dergelijke mast in het plangebied en de ontheffingsmogelijkheid zal uit het bestemmingsplan worden verwijderd. Indien op enig moment aanleiding bestaat om binnen het plangebied een dergelijke mast te plaatsen zal hiervoor een aparte afweging worden gemaakt en een zelfstandige procedure worden gevoerd.

23. Cliënt zal schade leiden als gevolg van de ontwikkeling en verneemt graag of er een risicoanalyse planschade is uitgevoerd.

Reactie gemeente(n):

Voor zover planlogisch nadeel wordt ondervonden van de mogelijkheden van de bestemmingsplannen die Station Hoevelaken, kan nadat deze een onherroepelijke status hebben, conform de bepaling van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming in schade worden ingediend. In de planbegroting is voor dergelijke kosten een voorziening getroffen. Er is op voorhand echter geen (indicatieve) analyse gemaakt.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding tot het wijzigen van de toelichting en de regels. De zienswijze geeft geen aanleiding om de plankaart te wijzigen.

2.10 L.C.A. v. B., Stoutenburg Noord

1. In het huidige bestemmingsplan is de Stoutenburgerlaan en het gebied daaromheen bestemd als verblijfsdoeleinden. In het nieuwe plan is dit gewijzigd in verkeersdoeleinden. Dit betekent een ongewenste aanzienlijke toename van verkeer.

Reactie gemeente(n):

In het bestemmingsplan "Buitengebied Oost" zijn aan alle wegen (m.u.v. van de Rijksweg A1) bestemd als verblijfsdoeleinden. In het bestemmingsplan Station Hoevelaken is, voor zover begrepen in het plangebied van dit bestemmingsplan, aan dezelfde grond de bestemming "Verkeer" toegekend. Het feit dat een andere bestemmingsnaam is gekozen heeft te maken met de gekozen plansystematiek en niet zonder meer met de gebruikintensiteit van de gronden.

2. In het plan wordt de woning Stoutenburgerlaan 21 genoemd in verband met de overschrijding van de geluidsnorm. In het rapport is niet aangegeven welke maatregelen de gemeente neemt. Bovendien ben ik hierover niet geïnformeerd. Gegarandeerd moet worden dat dit binnen de wettelijke normen blijft en dient in het onderzoek gebruik te worden gemaakt van een actuele plattegrond.

Reactie gemeente(n):

De geconstateerde overschrijding van de geluidsnormen zijn het gevolg van de verandering van een (landelijke) spoorweg. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in dit geval beoordeeld moet worden of maatregelen doelmatig zijn. Daarvoor wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium toegepast. Dit criterium is onlangs gewijzigd. Gebleken is dat toepassing van afscherming doelmatig is. Hierdoor is het akoestische onderzoek nu aangepast, waarbij schermplaatsing als uitgangspunt is genomen. Op basis hiervan is de geluidstoename voor 1 woning vanwege railverkeer zodanig dat hiervoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit dient door VROM te gebeuren omdat het een saneringssituatie betreft

Prorail zal voor de schermplaatsing een saneringsplan opstellen en indienen bij het Ministerie van VROM. Indien blijkt dat, ondanks de plaatsing van het scherm toch een te hoge geluidsbelasting in de woning resteert, dient Prorail ook een pakket aan isolerende maatregelen aan te bieden. In overleg met de gemeentes, Prorail en eigenaren van de betreffende woning zal hierover worden gesproken. De procedure staat los van de bestemmingsplanprocedure. Het aangepaste akoestische onderzoek wordt voor de volledigheid als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

3. Door de realisatie van een keerlus moeten circa 100 bomen worden gekapt. Het landelijke karakter gaat hierdoor volkomen verloren.

Reactie gemeente(n):

Voor de realisatie van het station is het noodzakelijk dat verschillende locaties in het plangebied bomen worden gekapt en het aanzicht ter plaatse wijzigt. Op basis van het voorlopige ontwerp van de herinrichting betreft dit 13 eikenbomen (deels solitair en deels in rijopstelling) aan westzijde van het zuidelijke talud en 18 eikenbomen (rijopstelling) aan de oostzijde van dit talud. Daarnaast zal op dit deel van het talud de onderbegroeiing worden verwijderd. Aan de noordzijde van de rijksweg A1 gaat om 4 eiken en 1 berk (allen solitair).

De locatie van het station ligt in het overgangsgebied van een stedelijke omgeving en het landelijke gebied. De aanwezige grootschalige infrastructuur draagt enerzijds bij aan een sterke scheiding tussen deze twee gebieden, maar draagt er anderszins aan bij dat van een landelijk karakter.

Bij de uiteindelijk herinrichting van het zuidelijke talud zal ook in de nieuwe situatie weer groen terug worden geplaatst zodat de beïnvloeding van de woon- en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt en aansluiting worden gezocht bij de huidige inrichting.

4. Door de realisatie van een keerlus wordt de privacy in het huis en de tuin enorm aangetast.

Reactie gemeente(n):

Wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie kunnen ertoe leiden dat het gevoel van privacy wordt aangetast. Een en ander hangt samen met het feit dat de realisatie van een station en de bijbehorende voorzieningen als een ontwikkeling in het kader van het algemene belang wordt beschouwd en op individueel niveau als ongewenst of storend kan worden beschouwd. Dit leidt ertoe om in dat verband de ruimtelijke impact van een nieuwe ontwikkeling zo compact mogelijk te houden en de ruimtelijke uitstraling zo veel als mogelijk te beperken. Aanvullende maatregelen in de terreininrichting kunnen nog bijdragen aan optimale inpassing in de omgeving.

Voor zover planologisch nadeel wordt ondervonden van de mogelijkheden van de bestemmingsplannen die Station Hoevelaken, kan nadat deze een onherroepelijke status hebben, conform de bepaling van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming in schade worden ingediend.

5. De keerlus aan de zijde van Hoevelaken is een logischer oplossing. Daar is voldoende ruimte beschikbaar, staan minder bomen en geen huizen.

Reactie gemeente(n):

De stationsvoorzieningen maken integraal onderdeel uit van de ontwikkeling van het Station Hoevelaken. Bij het ontwerp is de invloed hiervan op de omgeving zo beperkt mogelijk gehouden. Om

die reden is bij het ontwerp van het station en de daarbij behorende voorzieningen als uitgangspunt gehanteerd om een compacte ontwikkeling te realiseren. De voorzieningen zijn voor zover dit fysiek mogelijk is direct nabij de stationsentree gesitueerd om zodoende de bruikbaarheid van het station voor alle doelgroepen te maximaliseren en de ruimtelijke uitstraling en impact maximaal te beperken.

Dit houdt in dat een aantal voorzieningen, zoals de bushalte, kiss&ride en een taxi standplaats zijn voorzien op het Amersfoortse talud. Busreizigers, invaliden e.d. kunnen op deze wijze op een zo kort mogelijke afstand (binnen 50 meter) van de toegang van het station uit/overstappen. Het realiseren van deze voorzieningen aan noordzijde van de rijksweg A1 is ongewenst omdat daarmee afstand tot de stationsentree aanzienlijk wordt vergroot.

Om het stationsverkeer dat gebruik maakt van deze voorzieningen op een goede wijze af te kunnen wikkelen en niet zonder meer verder zuidwaarts richting Stoutenburg te leiden is er voor gekozen om direct bij de stationvoorzieningen een keerlus te realiseren om dit stationsverkeer (bus, taxi en "halers" en "brengers") verkeer terug te leiden richting Hoevelaken.

Voor personen die de auto langer parkeren is voorzien in een P&R terrein aan de noordzijde van de A1. Voor deze doelgroep is een grotere loopafstand tot de stationsentree meer acceptabel.

6. De huidige situatie op het verouderde viaduct is al onveilig voor wandelaars, fietsers mede als gevolg van sluipverkeer. Door het station wordt de situatie verder verslechterd.

Reactie gemeente(n):

De verkeersruimte op en rond het viaduct zal worden ingericht als een 30 km-zone. Dat betekent dat het autoverkeer te gast is binnen deze zone. Door de wijze van inrichting wordt het de automobilist duidelijk dat hij in een gebied is waar fietsers en voetgangers de boventoon voeren. Momenteel bedraagt de maximum snelheid nog 60 km/h. Door het verlagen van de snelheid en de inrichting van het gebied rond het station is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd. Bovendien wordt door de aanleg van een extra voetgangersviaduct ten westen van het bestaande viaduct een veilige wandelroute voor voetgangers gerealiseerd. De voetgangers maken geen gebruik van het bestaande viaduct.

7. De informatieverstrekking is tot nog toe summier geweest en de bewoners van Stoutenburg zijn eerst uitgenodigd voor een bijeenkomst eind april 2010. Zij voelen zich hierdoor miskent.

Reactie gemeente(n):

In 2008 en in april 2010 zijn er (openbare) informatiebijeenkomsten georganiseerd. Aansluitend is in mei 2010 het bestemmingsplan in procedure gebracht om de realisatie van het station planlogisch mogelijk te maken. Zoals de Wet ruimtelijke ordening dit voorschrijft is van de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan aangekondigd. Bij het in procedure brengen van een

bestemmingsplan wordt een ieder juist in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen over de boogde planologische verandering.

8. Door de toename van verkeer op de A1, de spritsstrook, extra treinen, sluipverkeer vanuit Leusden en nu ook nog bussen zal de uitstoot van schadelijke stoffen verder toenemen.

Reactie gemeente(n):

De toename van verkeer op de Rijksweg A1, de aanleg van de spitstrook, de toename van treinverkeer en sluipverkeer zijn geen ontwikkelingen die het gevolg zijn van de bestemmingsplannen van Station Hoevelaken en de daarin voorziene mogelijkheden voor de realisatie van station Hoevelaken. Ten behoeve van de realisatie van het station is, zoals de wet dit voorschrijft beoordeeld of de verkeerstoename die door het station wordt gegenereerd bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit is niet het geval.

9. Toen ik mijn huis acht jaar geleden kocht in agrarisch gebied kon ik alle ontwikkelingen niet voorzien. Ik zal dan ook zeker planschade claimen.

Reactie gemeente(n):

De woning is gelegen aan een drukke snelweg en een landelijke spoorbaan. Redelijkerwijs kan worden aangenomen dat een koper hiervan op de hoogte was ten tijde van de aankoop en het te verwachten is dat het gebruik van deze infrastructuur zou intensiveren. Voor zover planologisch nadeel wordt ondervonden van de mogelijkheden van de bestemmingsplannen Station Hoevelaken, kan nadat deze een onherroepelijke status hebben, conform de bepaling van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming in schade worden ingediend.

10. Door de realisatie van een station zal er zeker voor de bewoners van Stoutenburg overlast ontstaan als gevolg van parkeren van auto's, het stallen van fietsen en scooters als ook laat aankomende uitgaansjeugd. Hier wordt volledig aan voorbij gegaan.

Reactie gemeente(n):

Beoordeling van geluidshinder vindt plaats en heeft plaatsgevonden volgens de voorgeschreven wijze uit de Wet geluidshinder. Hierin is de afwikkeling van verkeersbewegingen opgenomen. De buslus en de verlaging van de toegestane maximale rijsnelheid zijn in een nu uitgevoerde actualisatie van het akoestisch onderzoek in verband met wegverkeer en railverkeer opgenomen. De wegaanpassingen leiden niet tot een toename van de geluidsbelasting op de gevels van omliggende woningen die het noodzakelijk maakt om aanvullende maatregelen te treffen. Het meest actuele onderzoek naar weg- en railverkeer wordt toegevoegd aan de plantoelichting. De Wet geluidshinder ziet niet toe op de in de zienswijze genoemde aspecten ten aanzien van de fietsenstalling en de taxistandplaats.

De fietsenstalling is een onderdeel van de stationsinrichting binnen de bestemming "Verkeer- Railverkeer" waarvan in het kader van een goede woon- en leefomgeving in beginsel rekening dient te worden gehouden met bijvoorbeeld de richtafstanden van de VNG-Brochure Bedrijven en Milieuzonering.

Hierin wordt voor een richtafstand van 100 meter (geluid) gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied. Ter plaatse is geen sprake van één van beide gebiedskenmerken, maar is wel sprake de ligging nabij drukke wegen. Zowel Rijksweg A1 als de spoorlijn Amersfoort- Apeldoorn (en Amersfoort- Ede) zijn omstandigheden die het gebied doen kenmerken als gemengd gebied. Conform het gestelde in de brochure kan in dergelijke situaties een andere richtafstand worden gehanteerd. Een richtafstand waarbij de grootse afstand 50 meter bedraagt (aspect geluid) is voldoende. Binnen deze afstand is gemeten vanaf de bestemmingsgrens van het stationsbestemming ("Verkeer- railverkeer") geen woning gelegen. Voor zover het activiteiten betreft die samenhangen met de stationsfunctie maar plaatsvinden binnen de bestemmingen "Verkeer" is aanvullend onderzoek verricht naar aanleiding van vragen over de hinder voortkomend uit het parkeren (dichtslaan van portieren e.d.). Uit dit onderzoek van Schoonderbeek en Partners Advies blijkt dat de geluidbelasting (langtijdgemiddelden en maximale geluidsniveaus) ten gevolge van de activiteiten op de openbare parkeerterreinen ten noorden van de rijksweg A1 en ten zuiden van de rijksweg A1 dermate laag zijn dat er geen hinder is te verwachten bij de bestaande woningen in de omgeving. Het onderzoek wordt toegevoegd aan de plantoelichting.

11. Door het verwijderen van bomen zal de leefsituatie van diverse soorten vogels en vleermuizen worden aangetast. Op Bloeidaal wordt moeite gedaan voor natuurrealisatie en bij station Hoevelaken wordt dit teniet gedaan.

Reactie gemeente(n):

Voor de realisatie van het station moeten op diverse locaties in het plangebied bomen verdwijnen. De leefomgeving voor de fauna zal hierdoor veranderen. Uit onderzoek blijkt dat de ter plaatse voorkomende soorten niet beschermd zijn in het kader van de flora- en faunawet dan wel dat de nieuwe inrichting dermate verstorend is dat leefgebieden van beschermde soorten worden aangetast. De realisatie van Bloeidaal kent een andere aanleiding en staat niet in verband met de realisatie van Station Hoevelaken. In Bloeidaal is op een daarvoor geschikte locatie structureel nieuwe natuur gerealiseerd. De natuuropgave die ter plaatse is gerealiseerd staat in geen verhouding tot de beperkte ingreep die noodzakelijk is voor realisatie Station Hoevelaken.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding tot het wijzigen van de toelichting. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van de regels en/of de plankkaart.

3. PLANWIJZIGINGEN

Gegeven de ingediende zienswijzen en de beoordeling daarvan wordt het bestemmingsplan Station Hoevelaken - Nijkerk zoals dat in ontwerp ter visie heeft gelegen bij vaststelling gewijzigd vastgesteld. Aanvullend wordt voorgesteld het plan ambtshalve op punten te wijzigen. Onderstaand zijn de wijzigingen benoemd en omschreven.

3.1 Naar aanleiding van de zienswijzen

Aanpassingen in de toelichting:

In de toelichting worden de teksten ten aanzien van wegverkeerslawaaï en spoorverkeerslawaaï aangepast aan de resultaten van het recente onderzoek van BVA. Het aangepaste onderzoek zal ter vervanging van het huidige onderzoek als bijlage bij de plantoelichting worden gevoegd.

In de toelichting wordt een tekst toegevoegd waarin de resultaten van het onderzoek naar omgevingslawaaï op de parkeerplaatsen van Schoonderbeek & Partners Advies worden omschreven. Het nieuwe onderzoek wordt als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

In de toelichting wordt de tekst ten aanzien van ecologie aangepast aan de resultaten van het recente onderzoek van Ecogroen. Het aangepaste onderzoek zal ter vervanging van het huidige onderzoek als bijlage bij de plantoelichting worden gevoegd.

In de toelichting wordt de tekst ten aanzien van luchtkwaliteit aan de resultaten van het recente onderzoek van Arcadis. Het aangepaste onderzoek zal ter vervanging van het huidige onderzoek als bijlage bij de plantoelichting worden gevoegd.

Aanpassingen in de regels:

Artikel 8.1, lid a (Strijdig gebruik) wordt als volgt aangepast:

Het (laten) gebruiken van gebouwen en terreinen ten behoeve van een seksinrichting en/of prostitutie.

Artikel 9.1.1, lid d (onthefing zend-, ontvang- en/of sirenemast) komt te vervallen

3.2 Ambtshalve

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het gevolg hiervan is dat ook de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Woningwet (Ww) op punten wijzigt. De in het ontwerp van het bestemmingsplan tot nog toe gebruikte terminologie in de planregels is daarmee niet meer actueel en correct en wordt als volgt aangepast:

De term “onthefing” wordt vervangen door “afwijking” in de artikelen 1, 9, 10 en 12;

De termen “onthefingsregels” en “onthefingsbevoegdheid” worden gewijzigd in “afwijkingsregels” en “afwijkingsbevoegdheid” in artikel 9;

De term “bouwvergunning” wordt vervangen door “omgevingsvergunning voor bouwen” in artikel 12;

De procedure voor een afwijking is geregeld in de Wabo. Artikel 9.1.3 en artikel 10.1 komen te vervallen. Artikel 10.2 wordt vernummerd naar 10.1; In de artikelen 3 en 4 wordt toegevoegd: Voor een besluit tot het stellen van nadere eisen geldt de in 10.1 vermelde voorbereidingsprocedure.

Aanvullend wordt de toelichtende tekst omtrent de regels, in hoofdstuk 5, op dit punt aangepast.