



Vogelvluchtfoto bestaande situatie (voor sloop zwembad)

CHW Bestemmingsplan Sport - en woongebied Liendert West Zienswijzennota

Zienswijzennota

Bestemmingsplan CHW Sport- en woongebied Liendert West

Inhoudsopgave

1. Inleiding

1.1 Status zienswijzennota

Deze zienswijzennota behoort bij het besluit over de vaststelling van het CHW bestemmingsplan Sport- en woongebied Liendert West . De nota bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat een overzicht van de ingekomen zienswijzen en de verdere procedure van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 is aangegeven of de zienswijzen ontvankelijk zijn en of die aanleiding geven tot aanpassing van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de wijzigingen die bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden doorgevoerd.

1.2 Procedure bestemmingsplan

De procedure voor vaststelling van een bestemmingsplan is geregeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening.

Zienswijzenronde

Van 21 april tot en met 1 juni 2022 heeft het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon iedereen schriftelijk of mondeling bij de gemeenteraad een zienswijze indienen.

Vaststelling

Na de zienswijzenronde beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. De raad weegt hierbij de ontvangen zienswijzen mee. Na vaststelling heeft het bestemmingsplan rechtskracht na afloop van de beroepstermijn van 6 weken.

Beroep

Tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tevens kan bij de Voorzitter van de Afdeling een voorlopige voorziening worden gevraagd.

1.3 Ingekomen zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Sport- en woongebied Liendert West

Er zijn 22 schriftelijke zienswijzen ingediend en geen mondelinge zienswijzen. Van deze 22 schriftelijke zienswijzen zijn er 22 ontvankelijk verklaard. Dat wil zeggen dat zij zijn voorzien van een naam, adres, datum en handtekening of zijn ingediend via DigiD en tijdig zijn ontvangen.

1. Beantwoording individuele zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de 22 zienswijzen individueel beantwoord. Indien argumenten of vragen worden beantwoord in het voorgaande hoofdstuk, wordt verwezen naar de betreffende paragraaf. In de conclusie is aangegeven of, en zo ja hoe, wijzigingen in het besluit worden doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen.

2.1 Zienswijze van reclamant 1:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 7 argumenten:

1. Het aantal huishoudens waar auto's naartoe gaan via de Korhoenstraat wordt meer dan verdrievoudigd- en het verkeer dus ook. Daardoor wordt de Korhoenstraat van rustige straat waar kinderen spelen een gevaarlijk gebied.

Reactie gemeente

De ontwikkeling Liendert West leidt tot een toename van verkeersbewegingen in diverse bestaande straten. De huidige verkeersintensiteiten zijn relatief gezien zeer laag. In de Korhoenstraat reden volgens verkeersmetingen (uit 2018) 308 motorvoertuigen per etmaal door de straat. Ten tijde dat het zwembad nog in gebruik was, waren deze intensiteiten hoger. Daarvan zijn geen metingen. Na de realisatie van de 126 woningen zal het verkeer naar verwachting toenemen tot circa 650 motorvoertuigen per etmaal in de Korhoenstraat en het Jan van Riebeeckpad. Dit zijn verkeerskundig nog steeds zeer acceptabele intensiteiten. Voor erftoegangswegen in tweerichtingen is het maximum 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal, volgens landelijke richtlijnen van het kennisplatform CROW. De toename van verkeer in onder andere de Korhoenstraat zal voor de bewoners weliswaar merkbaar zijn, maar niet leiden tot verkeersonveiligheid. De straten zijn conform de principes van Duurzaam Veilig ingericht. Op de Parelhoenstraat worden bovendien nog twee extra snelheidsremmende verkeersmaatregelen gerealiseerd, waarvan een verkeerplateau ter hoogte van de school. Zowel in de huidige situatie en in de toekomstige situatie is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd, voor alle verkeersdeelnemers, jong en oud.

2. Er is sprake van planschade (meer verkeer).

Reactie gemeente

Wanneer sprake is van vermindering van de waarde van uw woning, kunt u vragen om vergoeding van die schade. Dit heet planschade. Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden bestaat de mogelijkheid om een planschadeclaim bij de gemeente in te dienen. Dit kan op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en is een procedure die afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure wordt gevoerd. Als u een planschadeverzoek wil indienen kan dat op grond van de Procedureverordening advisering planschade 2008. Dit kan tot 5 jaar na het onherroepelijk worden van het plan. Op de website vindt u meer informatie.

3. Er is meer verkeerslawaaï.

Reactie gemeente

De geluidbelasting zal op de Korhoenstraat inderdaad -weliswaar beperkt- toenemen. De verkeersintensiteit van naar verwachting ca. 650 motorvoertuigen per etmaal binnen een 30km-uur zone draagt echter niet bij aan onacceptabele geluidbelastingen. Op wegen waar een 30 kilometer

regime van toepassing is, geeft de Wet geluidhinder aan dat deze niet van toepassing is. Het geheel overziend is de toename van verkeer acceptabel en passend in een goede ruimtelijke ordening

4. Er zou een directe route van de Liendertseweg aan de nieuwe flat moeten komen, er is daar nu eenrichtingsverkeer. Maar een ander probleem is dat meer verkeer vanaf de Parelhoenstraat nog moeilijker gaat invoegen in de Liendertseweg, dat is nu al vaak lastig.

Reactie gemeente

Het met verkeerslichten geregelde kruispunt Ringweg-Kruiskamp/Liendertseweg is in 2021 aangepast. De gecombineerde opstelstrook op de Liendertseweg voor rechtdoor en linksafslaand verkeer is in lengte verdubbeld. Het kruispunt kan daardoor meer verkeer afwikkelen dat vanuit Liendert-West de Ringweg wil oprijden. Tevens is de aansluiting Liendertseweg-Liendertsedreef logischer vormgegeven. De verkeersafwikkeling de wijk Liendert uit is daarmee aanzienlijk verbeterd. In de ochtendspits is de verkeersstroom de wijk uit het grootst. Voor een kortstondige periode is het niet uit te sluiten dat er een (korte) wachtrij van auto's ontstaat. Dit is hooguit van korte duur en geeft geen significante verkeershinder. Het realiseren van een directe route van en naar het appartementencomplex is niet mogelijk en ook niet noodzakelijk. De huidige verkeersstructuur is voldoende toereikend voor het extra verkeersaanbod om dit vlot en veilig af te wikkelen. De oversteek voor fietsers is verder van het VRI-kruispunt gesitueerd en biedt voor fietsers een verkeersveilige oversteek over de Liendertseweg. Helaas kiezen fietsers soms hun eigen (kortere) fietsroutes, dit is nooit helemaal te voorkomen. De aansluiting is echter dermate overzichtelijk vormgegeven dat ook fietsers uit de andere (verkeerde) richting tijdig opgemerkt zullen worden.

5. Op de omliggende straten- we moeten nu juist al uitwijken naar het parkeerterrein van het oude zwembad als we bezoek hebben. Dat parkeerterrein is dan weg, terwijl er meer geparkeerd moet worden. Waar dan?

Reactie gemeente

De nieuwe ontwikkeling met 126 woningen en sportvelden voldoet aan de door de gemeenteraad vastgestelde gemeentelijke parkeernormen. De parkeerdruk zal naar verwachting in de wijk daardoor niet gaan toenemen. In de nieuwe fietsstraat worden 45 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd die beschikbaar zijn voor bezoekers van de sportverenigingen, maar ook voor bezoekers van bewoners van Liendert West. Bewoners van het appartementencomplex parkeren onder het gebouw, hiervoor zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

De bestaande parkeerplaats van het voormalige zwembad is fysiek afgesloten voor gebruik na klachten uit de buurt. Hiermee is de functie al komen te vervallen als parkeerterrein voor de buurt.

Inbreiden kost vast minder groen dan de buitengebieden vol huizen te zetten, maar waarom moet dat in Liendert? Nieuwe flats elders (oude Sportfondsenbad) hebben veel meer ruimte om zich heen. hier klopt iets niet. Onze flats maken de wijk al vol genoeg."

Reactie gemeente

Inderdaad is het 'landschapsverbruik' per woning bij inbreidingen vaak kleiner dan bij uitbreidingen in de buitengebied. Dat komt onder andere doordat bij inbreidingen vaak gebruikt gemaakt kan worden van het bestaande wegennetwerk. Aan de andere kant is het aanwezige groen binnen de bestaande stad vaak een geliefd en schaars goed. Bij inbreidingen, en zo ook in Liendert West, vindt een afweging plaats tussen een goed en passend woningbouwprogramma en een goede inpassing van aantrekkelijk (openbaar) groen.

Voor Liendert West heeft de Raad kaders mee gegeven, waarbij onder andere het aantal woningen voor deze locatie vastgelegd is. De raad heeft destijds ook kaders voor het voormalige Sportfondsenbad vastgesteld, waarbij de woongebouwen in de parkomgeving moesten worden opgenomen. De opgave in Liendert West was om, de ideale balans te vinden tussen de verschillende belangen. Dat heeft geresulteerd in het huidige ontwerp met een nieuw, compact en gastvriendelijk sportpark, een compact appartementengebouw, enkele grondgebonden eengezinswoningen met eigen tuin en een aaneengesloten, groen openbaar gebied. Het groen in de oude situatie lag voornamelijk op de sportparken en het zwembadterrein. In het nieuwe plan verdwijnt er weliswaar groen, maar het groen dat terug komt is grotendeels voor openbaar toegankelijk. Het openbaar gebied gaat straks samen met betrokken bewoners verder ingericht worden. Dat er bij inbreidingen per saldo in totaal minder onbebouwde ruimte over blijft dan in de eerdere situatie is evident. Wij menen echter dat het goed gelukt is in dit project om - naast de bijdrage aan de woningbouw opgave van Amersfoort -, het voor iedereen toegankelijke openbaar gebied in dit deel van de wijk te vergroten. Daardoor verrijkt het plan voor Liendert West ook het wandel- en recreatienetwerk van de wijk.

6. We hebben dit soort problemen eerder gesignaleerd, er wordt niet op ingegaan bij volgende plannen. We voelen ons niet gehoord, behalve in strikt juridische zin omdat dat moet van de wet.

Reactie gemeente

De gemeente Amersfoort heeft een grote woningbouwopgave om de tekorten op de woningmarkt op te lossen. In Liendert, maar ook in andere wijken in de stad worden daarom de komende jaren veel woningen bijgebouwd. Omwonenden van die projecten zullen daardoor ervaren dat er meer bewoners in de buurt komen wonen en dat er meer verkeer bij komt. Bij de planontwikkeling van Liendert West heeft een uitvoerig participatietraject plaatsgevonden, waarbij aandachtspunten van omwonenden zo goed mogelijk zijn opgehaald. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad een afweging gemaakt tussen verschillende belangen - belangen uit de buurt, maar ook bijvoorbeeld het belang voor de woningbouwopgave. Dit heeft er onder andere toe geleid dat er twee eengezinswoningen uit het plan zijn geschrapt, om meer ruimte te maken voor groen en spelen. Niet aan alle belangen kon worden tegemoet gekomen. We betreuren het dat u zich daardoor niet gehoord voelt.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.2 Zienswijze van reclamant 2:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 13 argumenten:

1. Argument 1: Zonder overleg met de wijkbewoners is de gemeente Amersfoort afgeweken van het oorspronkelijke plan voor woningbouw in Liendert West. Draagvlak vanuit de wijkbewoners is daarom voor dit nieuwe concept dan ook minimaal aanwezig. Voor dit nieuwe plan lagen de kaders voor het nieuwe appartementen gebouw al vast, de wijkbewoners hebben hierin geen enkele inspraak gehad. De hoogte van het gebouw is aangepast omdat aan de geluidsnormen niet kon worden voldaan, niet door inspraak van de wijkbewoners. Er is dus niet voldaan aan Starten voor de Start.

Reactie gemeente

Vanuit Amersfoort Vernieuwt (2007) en het Wijkontwikkelingsplan Liendert-Rustenburg (2007) was het idee om na de sloop van zwembad Liendert op de voormalige zwembadlocatie woningbouw te ontwikkelen. Omdat de woningvraag in Amersfoort sterk is toegenomen sinds die tijd, is in 2017/2018 besloten te onderzoeken of er in dat deel van Liendert ruimte was om het nieuwe woningbouwprogramma te vergroten. Die ruimte kan gemaakt worden, door de tennisvereniging en handbalvereniging naar de voormalige zwembadlocatie te verplaatsen. Het college heeft in 2018 besloten om dit scenario verder uit te laten werken in een startnotitie en stedenbouwkundig plan. In Liendert, maar ook in andere wijken in de stad worden, in verband met de grote woningbehoefte, de komende jaren veel woningen bijgebouwd. Bij de planuitwerking van dit scenario in Liendert West, is de buurt betrokken geweest in de vorm van Meedenkgroepen. Er is in dat scenario aanvankelijk gestart met een woongebouw met een toren van 13 bouwlagen hoog. Uiteindelijk is besloten tot een lager compacter gebouw, omdat daarmee de geluidsbelasting beter opgelost kon worden én omdat omwonenden bezwaar hadden tegen een woontoren van 13 bouwlagen.

2. Het geplande grote aantal wooneenheden (126) verdubbelt zo ongeveer het aantal wooneenheden in Liendert West. Hoewel de gemeente denkt dat de toename van verkeer geen problemen zal geven en er geen onveilige situatie wordt gecreëerd, ben ik het daar niet mee eens. Het nieuwe appartementengebouw is slechts bereikbaar via het te verbreden Jan van Riebeeckpad, waarop ook nog eens haaks parkeerplaatsen gepland zijn. Dit creëert een zeer onveilige situatie voor het verkeer op het Jan van Riebeeckpad. Met name wanneer in de donkere avonden de auto's van de sporters vertrekken. Ook zullen tijdens schoolavonden, sportevenementen er veel auto's in de omliggende straten parkeren. Dit alles zal een slechte bereikbaarheid veroorzaken voor hulpdiensten, indien er een calamiteit in het appartementengebouw, de sportaccommodatie of in de wijk zal zijn. Eenmaal gebouwd, is er geen weg meer terug.

Reactie gemeente

De ontwikkeling Liendert West leidt tot een toename van verkeersbewegingen in diverse bestaande straten. De huidige verkeersintensiteiten zijn relatief gezien zeer laag. In de Korhoenstraat reden volgens verkeersmetingen (uit 2018) 308 motorvoertuigen per etmaal door de straat. Ten tijde dat het zwembad nog in gebruik was, waren deze intensiteiten hoger. Daarvan zijn geen metingen beschikbaar. Na de realisatie van de 126 woningen zal het verkeer naar verwachting toenemen tot circa 650 motorvoertuigen per etmaal in de Korhoenstraat en het Jan van Riebeeckpad. Dit zijn verkeerskundig nog steeds zeer acceptabele intensiteiten. Voor erftoegangswegen in tweerichtingen is het maximum 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal, volgens landelijke richtlijnen van het kennisplatform CROW. De toename van verkeer in onder andere de Korhoenstraat zal voor de bewoners weliswaar merkbaar zijn, maar niet leiden tot verkeersonveiligheid. De straten zijn conform de principes van Duurzaam Veilig ingericht. Op de Parelhoenstraat worden bovendien nog twee extra snelheidsremmende verkeersmaatregelen gerealiseerd, waarvan een verkeerplateau ter hoogte van de school en een kruispuntplateau bij de nieuwe fietsstraat. Zowel in de huidige situatie en in de toekomstige situatie is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.

Het nieuwe Jan van Riebeeckpad wordt een doodlopende straat voor gemotoriseerd verkeer en een doorgaande route voor fietsverkeer. Langs één zijde van deze straat worden 45 haakse parkeervakken gerealiseerd. De straat wordt goed verlicht en is overzichtelijk. Parkeren op deze straat is niet toegestaan. Indien er toch op de straat (fout) wordt geparkeerd is de resterende wegbreedte genoeg voor het passeren van brandweervoertuigen.

3. Alhoewel de aansluiting van de Liendertseweg op de ringweg Kruiskamp is aangepast is er nog steeds een zeer onveilige situatie. Fietsverkeer rijdt vanaf de ringweg aan de linkerkant het fietspad op en in plaats van over te steken bij de oversteekplaats, wordt veel rechtdoor gereden langs het Esso station om vandaar over te steken. Dit levert gevaar op voor deze fietsers en voor verkeer vanuit de Liendertsedreef. Dit verkeer verwacht geen fietsers van rechts. Het verkeer vanuit de Liendertsedreef zal dus in de toekomst volgens geplande prognose verdubbelen. Nog meer onveiligheid.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 4.

4. Er is voor 50% sociale wooneenheden gepland. Dit is hoger dan de gemeentelijke eis van 35%. In Liendert zijn al bovengemiddeld veel sociale wooneenheden. Het is niet wenselijk in deze wijk een hoger aantal dan 35% te plannen, gezien alle problematiek die te verwachten is in een wijk met reeds een bovengemiddeld aantallen sociale wooneenheden.

Reactie gemeente

De vraag naar nieuwe sociale huurwoningen in de gemeente Amersfoort is groot. De gemeenteraad heeft daarom beleid vastgesteld dat er in een nieuwbouwplan minimaal 35% sociale huur moet worden gerealiseerd en minimaal 20% van de woningen bereikbaar moet zijn voor mensen met een middeninkomen. Dit zijn ondergrenzen. Het appartementengebouw in Liendert West wordt door woningcorporatie De Alliantie ontwikkeld. Woningcorporaties ontwikkelen primair voor de sociale doelgroep en kiezen er daarom vaak voor om 80% voor de sociale doelgroep te realiseren en 20% voor de middeninkomens. De buurt rond de Parelhoenstraat staan relatief veel koopwoningen en minder sociale huurwoningen dan in Liendert gemiddeld. Omdat er in Liendert al veel sociale huurwoningen zijn, hebben we in Liendert West afgesproken dat er in het woongebouw van de Alliantie 50% sociale huur wordt gerealiseerd. Hierdoor neemt met deze ontwikkeling het aandeel sociale huur in Liendert niet toe.

5. De hoeveelheid groen neemt meer af dan de gemeente doet voorkomen. Ook op de locatie van het zwembad was veel groen en de gemeente telt dit groen niet mee omdat het zogenaamd niet openbaar toegankelijk was. De achteruitgang van de hoeveelheid groen in de wijk is niet acceptabel.

Reactie gemeente

De gemeente heeft aangegeven, dat er in de nieuwe situatie het groene oppervlak afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dat kan ook niet anders, omdat de opdracht van de Raad was, om op deze locatie met woningbouw in te breiden (zie hiervoor ook het antwoord op zienswijze 1-argument 6). In de berekeningen van het aandeel groen dat afneemt, was met name groen dat aanwezig was op de terreinen van de sportverenigingen en op het terrein van de zwembadlocatie. Dit is dus weldegelijk meegenomen. In de nieuwe situatie is weliswaar minder groen aanwezig, maar is de hoeveelheid 'openbaar groen' wel toegenomen. Daarnaast heeft de Gemeente voor het begin van de planvorming de aanwezige bomen geïnventariseerd en deze inventarisatie als één van de uitgangspunten voor de planvorming vastgelegd. Waar het even mogelijk was, is het plan om bestaande bomen heen geplooid. op een aantal plekken lukte dat echter niet. Deze bomen zullen volgens het gemeentelijk bomenbeleid gecompenseerd worden.

6. Mijn verwachting is dat het geplande aantal parkeerplaatsen niet voldoende zal zijn. Het aantal mag dan aan de gemeentelijke norm voldoen, maar deze norm is dusdanig dat in nieuwe wijken (o.a. het Hogekwartier) er veel problemen met parkeren zijn. De verwachting

is dat de omliggende straten met veel geparkeerde auto's te maken zullen krijgen. Dit zal problemen opleveren in deze straten en problemen kunnen opleveren voor hulpdiensten.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 6.

7. Het is een duur plan en het oorspronkelijke plan komt veel beter overeen met de behoefte aan de huidige woonvraag en past ook beter binnen de wijk. Is ook financieel beter. Het is ook onzinnig om te stellen dat de sportaccommodaties naast elkaar moeten worden gesitueerd. De huidige situatie heeft jarenlang prima gefunctioneerd. Het nieuwe concept lijkt alleen bedoeld om te passen in de hoogbouwvisie.

Reactie gemeente

Het idee voor woningbouw op de zwembadlocatie in Liendert West dateert uit 2007. Omdat de woningvraag in Amersfoort sindsdien sterk is toegenomen, is in 2017/2018 besloten te onderzoeken of er in dat deel van Liendert ruimte was om het nieuwe woningbouwprogramma te vergroten. Die ruimte kan gemaakt worden, door de tennisvereniging en handbalvereniging naar de voormalige zwembadlocatie te verplaatsen. Het college heeft in 2018 besloten om dit scenario verder uit te laten werken. De Raad heeft onder andere in de startnotitie opdracht gegeven om een plan voor deze locatie te ontwikkelen met circa 126 woningen. Dit plan is in gesprek met de omgeving en in samenwerking met adviseurs verder uitgewerkt tot het huidige plan. Wij zijn van mening, dat door het samenvoegen van de huidige sportaccommodaties tot een nieuw modern, compact en gastvrij sportpark het sporten in de wijk een extra impuls krijgt, waardoor het plan voor Liendert West ook positief bijdraagt aan de manier waarop de wijk waargenomen wordt.

Op de locatie waar het woongebouw komt, is het volgens de Amersfoortse Hoogbouwvisie mogelijk om hoogbouw te realiseren. De Hoogbouwvisie verstaat onder hoogbouw een gebouw dat bestaat uit 9 of meer bouwlagen. Het woongebouw in Liendert West bestaat straks uit 6 bouwlagen, dit noemen we middelhoog bouw. Uiteraard moet het plan voor Liendert West voldoen aan de hoogbouwvisie. Voor het appartementengebouw hebben wij o.a. getoetst, wat het bijdraagt aan de verbetering van omgevingskwaliteit. Daarbij is het belangrijk, dat - ondanks de woningbouw inbreiding - een groter samenhangend en groen verblijfs- en wandelgebied direct aan het Valleikanaal gerealiseerd kan worden. Dat draagt eveneens als het sportpark bij aan de kwaliteitsverbetering van de onbebouwde ruimte van Liendert.

8. De gemeente verdeelt de oplossing van de woonbehoefte niet gelijkmatig over de stad. Liendert wordt bovenmatig belast. Locatie voormalig ziekenhuis Lichtenberg hoeft zelfs niet te voldoen aan de eis van 35% sociale woningbouw. Ook op het terrein van het Elisabeth ziekenhuis kon worden gebouwd. Er stond reeds hoogbouw daar en alle infrastructuur is daar aanwezig om te bouwen.
Het is een drogreden om te stellen dat de plannen voor deze locaties reeds vaststonden. Voor Liendert West was ook een plan, maar dat is gewoon aangepast.

Reactie gemeente

De woningbouwopgave in de gemeente Amersfoort is groot. In 2017 heeft de gemeenteraad de Uitwerkingsstrategie Sociale Woningbouw vastgesteld en in 2018 het Deltaplan Wonen. Hier is onder andere de ambitie in opgenomen om 1.000 woningen per jaar toe te voegen. Om aan de grote woningvraag te voldoen, worden ook in bestaande wijken nieuwe woningen bijgebouwd. Dit gebeurt niet alleen in Liendert, maar ook in wijken zoals de Kruiskamp, Soesterkwartier, Kop van Isselt en de

Hoef. De planvorming van Elizabeth Groen en van de locatie van het voormalige ziekenhuis Lichtenberg dateert al van voor de besluitvorming over de Uitwerkingsstrategie Sociale Woningbouw. Deze locaties zijn daarom door de gemeenteraad niet meer meegenomen als mogelijke verdichtingslocaties in de Uitwerkingsstrategie. Het bestemmingsplan Elizabeth Groen is in 2013 vastgesteld. En het bestemmingsplan Lichtenberg is in 2014 vastgesteld. In het huidige collegeakkoord 2022 - 2026 heeft het college opgenomen dat zij graag ook in het nog te bouwen appartementencomplex op de Lichtenberg sociale en middeldure woningen wil realiseren. Of en hoe hier uitvoering aan gegeven kan worden, moet nog worden onderzocht. De herontwikkeling van voormalig zwembad Liendert is in de Uitwerkingsstrategie Sociale Woningbouw wel door de raad aangemerkt als locatie om extra woningen toe te voegen. Wij zijn van mening dat in Liendert nog ruimte is voor het toevoegen van deze woningen.

9. In de eerste verkeerstelling klopten de auto- en fietstellingen niet. Er reden volgens de telling meer auto's de Parelhoenstraat in via de niet toegestane inrijrichting voor auto's, dan in de wel toegestane rijrichting. De fietstelling gaf veel te lage fietsintensiteiten aan. De fietstelling is wel overgedaan, de autotelling niet. De voor het plan gebruikte verkeersprognose is derhalve gedaan op niet correcte verkeerstellingen.

Reactie gemeente

De tellingen van het gemotoriseerde verkeer zijn in 2018 uitgevoerd door een gerenommeerd verkeersonderzoeksbureau. Het verkeer is geteld met mechanische telslangen over een periode van twee weken op 5 meetlocaties. De tellingen zijn met het onderzoeksbureau nagelopen op mogelijke fouten en die zijn niet geconstateerd. Ook zaten er tussen de verschillende locaties geen onverklaarbare verschillen in gemeten verkeersintensiteiten. Tevens zijn de intensiteiten aannemelijk op basis van de huidige aantallen woningen en functies in dit deel van de wijk. De gemaakte verkeersprognoses zijn betrouwbaar. Ten tijde dat het zwembad nog in gebruik was waren deze intensiteiten hoger.

10. Het plan voldoet niet aan de eis van de gemeenteraad om kostenneutraal dit project uit te voeren

Reactie gemeente

Bij de start van dit project was het de verwachting dat dit project 'budgettair neutraal' uitgevoerd zou kunnen worden en dat de kosten dus net zo hoog zouden zijn als de opbrengsten. Op basis van regelgeving waaraan de gemeente moet voldoen, moet elk jaar gekeken worden of dat nog steeds zo is voor dit project. Hierover wordt de raad apart geïnformeerd via het MeerjarenProgramma Grondexploitaties (MPG). In de afgelopen jaren is door een aantal onvoorziene ontwikkelingen een tekort ontstaan. Dit is verwerkt in de ramingen die daarna ook weer door de gemeenteraad zijn vastgesteld (via opeenvolgende MPG's). In mei is het laatste MPG vastgesteld waarbij de budgetten door de raad weer (gewijzigd) zijn vastgesteld. Hiermee past de verwachte negatieve financiële uitkomst ook weer binnen de door de gemeenteraad vastgestelde begroting en is er dus ook naar verwachting voldoende geld om het project uit te kunnen voeren. En daarmee wordt aan de uitgangspunten voldaan

11. Door een gedeelte van de huidige parkeerplaats als parkeermogelijkheid te behouden en bijvoorbeeld slechts 1 grondgebonden woning aan de Parelhoenstraat te plannen, zouden veel problemen vermeden kunnen worden. Voldoende parkeerplaatsen op die locatie en niet op het Jan van Riebeeckpad geeft een veiligere situatie op het Jan van Riebeeckpad en in de wijk.

Reactie gemeente

De nieuwe ontwikkeling met 126 woningen en sportvelden voldoet aan de door de gemeenteraad vastgestelde gemeentelijke parkeernormen. De parkeerdruk zal naar verwachting in de wijk daardoor niet gaan toenemen. In de nieuwe fietsstraat worden 45 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd die beschikbaar zijn voor bezoekers van de sportverenigingen, maar ook voor bezoekers van bewoners van Liendert West. Er is geen aanleiding om het parkeren anders te organiseren. De nieuwe fietsstraat wordt een verkeersveilig ingerichte straat.

12. Indien het huidige plan wordt uitgevoerd verwacht ik naast genoemde problematiek een waardedaling van mijn woning.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2.

13. Voorstel: Als alternatief stel ik voor dat in overleg met bewoners van Liendert een nieuw plan wordt uitgewerkt welke invulling geeft aan de woonbehoefte van Amersfoort en welke rekening houdt met een eerlijke verdeling van de te realiseren woningen over de verschillende wijken. Deze aanpak zal leiden tot een nieuw en breed gedragen ontwerpbestemmingsplan voor de Sport- en woongebied Liendert-West zonder onnodige vertragingen.

Reactie gemeente

Om aan de grote woningvraag te voldoen, wordt in verschillende bestaande wijken nieuwe woningen bijgebouwd. Dit gebeurt niet alleen in Liendert, maar ook in wijken zoals de Kruiskamp, Soesterkwartier, Kop van Isselt en de Hoef worden veel woningen toegevoegd. Wij zijn van mening dat in Liendert nog ruimte is voor het toevoegen van deze woningen. Daarnaast is er ook een participatietraject doorlopen met bewoners wat ook tot verschillende aanpassingen heeft geleid in het voorliggende plan.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.3 Zienswijze reclamant 3:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 8 argumenten:

1. Grote toename van het verkeer is een dit rustige deel van de wijk (met zeer verkeersonveilige situaties, zeker met de stroom scholieren op de fietsen en scooters);

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1.

2. Gedurende zeker 3 jaar zeer veel zware vrachtauto's door de nauwe toegangsstraten (lawaaï, stank en gevaarlijke situaties);

Reactie gemeente

Er zal een zekere mate van overlast zijn gedurende de bouwperiode. De overlast gedurende de bouwperiode van deze ontwikkeling wordt daar waar mogelijk beperkt. De gemeente legt randvoorwaarden en uitgangspunten op aan de aannemer. De aannemer stelt vervolgens een plan

op met veilige routes voor het bouwverkeer, een veilige bouwplaats en hoe er hierover gecommuniceerd wordt met de buurt, de school en andere belanghebbenden. Dit plan (een zogeheten BLVC plan, dat staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) wordt door de gemeente getoetst. Een eis die aan de aannemer bijvoorbeeld kan worden opgelegd is dat er tijdens het in- en uitgaan van de school geen bouwverkeer in de wijk mag rijden.

3. Filevorming op de aanvoer- en afvoerroutes leidt (Korhoenstraat en Liendertsedreef) leidt tot veel meer fijnstof;

4.

Reactie gemeente

Na de realisatie van de 126 woningen zal het verkeer naar verwachting toenemen tot maximaal ca. 650 motorvoertuigen per etmaal in de Korhoenstraat en het Jan van Riebeeckpad. Dit zijn nog steeds verkeerskundig zeer acceptabele intensiteiten. Voor erftoegangswegen in tweerichtingen is het maximum 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal volgens landelijke richtlijnen van het kennisplatform CROW. Deze toename is weliswaar merkbaar, maar leidt niet tot verkeersdrukte of verkeersonveiligheid.

Een ontwikkeling moet beoordeeld worden op de bijdrage aan de luchtkwaliteit, waaronder fijnstof. Voor onder andere fijnstof is het uitgangspunt dat een project niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De Wet milieubeheer (Wm) onderscheidt een aantal situaties waarin een bestemmingsplan voldoet aan de regels voor de luchtkwaliteit. Dit is onder meer het geval indien aannemelijk is dat de ontwikkelingen 'niet in betekenende mate' (NIBM) gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. De Regeling NIBM geeft voor een aantal categorieën van projecten een invulling aan de NIBM-grens. Eén van die categorieën zijn woningbouwlocaties. Indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1500 nieuwe woningen omvat, dan wel in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer bedraagt dan 3000 woningen dan is er sprake van een NIBM project. Indien een voorgenomen ontwikkeling binnen de begrenzing van de Regeling NIBM valt is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig, omdat het project (en de gevolgen hiervan) niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een toename van 650 motorvoertuigen is dus het gevolg van de ontwikkeling van 126 woningen en is als NIBM aan te merken.

5. Het gemengde fiets- en autoverkeer op het Jan van Riebeeckpad vraagt om zeer gevaarlijk verkeerssituatie en grote kans op ongelukken (achterrijdende auto uit de parkeervakken en de fietser/scooters);

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 2.

6. Verloren gaan van 4000 m2 groen en het kappen 45 bomen;

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 5.

7. Hoogbouw past niet in dit deel van Liendert;

Reactie gemeente

De Hoogbouwvisie definieert hoogbouw als een gebouw van 9 bouwlagen of meer. Voor het appartementengebouw van 6 bouwlagen hoeft in principe geen HER (Hoogbouweffectrapportage) voor worden opgesteld, aangezien deze nodig is vanaf negen bouwlagen. Met de voorgestelde bebouwing van zes lagen valt het plan in de categorie midden-hoogbouw. Er is echter voor dit project wel gekozen om een beperkte HER op te laten stellen. De conclusie hiervan is dat de voorgestelde bouwhoogte geen verstorend effect zal hebben op de stad en is daarbij niet gesitueerd op een positie waar hoogbouw verstorend kan werken op het (historisch) stadsbeeld.

Volledigheidshalve wordt ingegaan op hetgeen in de hoogbouwvisie is opgenomen.

Op kaart 8 uit de Hoogbouwvisie Amersfoort is een aantal lijnen opgenomen waarlangs hoogbouw wordt aangemoedigd. Dit plangebied is gelegen langs de volgende twee lijnen:

1. De eerste belangrijke lijn wordt gevormd door het water van de Eem en het Valleikanaal. Langs deze lijn is hoogbouw passend omdat het grenst aan de open ruimte die door het water ontstaat en kan het ten goede komen aan het karakter en de kwaliteit van het gebied en het versterken van het groenblauwe karakter. Langs het Valleikanaal kan realisatie van hoogbouw ervoor zorgen dat het gehele perceel niet grotendeels gebouwd wordt, maar dat er ook ruimte over blijft op het perceel voor groen en/of recreatie.

2. De tweede lijn wordt gevormd door het spoor. De maat en herkenbaarheid van het spoor in de stad zorgen ervoor dat deze lijn veel potentie heeft. Rond station Amersfoort zijn al clusters van hoogbouw te zien. De Hoef-West is een van de aangewezen gebieden om te transformeren, met mogelijkheid tot een nieuw hoogbouwcluster. Gezien de huidige ontwikkelingen, de aanwezige ruimte, de goede bereikbaarheid en de afwezigheid van historische gevoelige structuren is in de clusters langs deze lijn middelhoogbouw met hoogbouwaccenten zeker denkbaar.

Het plangebied van Sport- en woongebied Liendert-West ligt langs de lijnen 1: het Valleikanaal aan de zuidkant en 3: de spoorlijn Amersfoort-Deventer aan de westkant. Dit zijn lijnen waarlangs hoogbouw wordt aangemoedigd. Om de effecten te kunnen afwegen moet een initiatiefnemer voor een projectlocatie langs deze lijnen bij een initiatief voor hoogbouw vanaf negen lagen een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) opstellen.

8. Waardedaling van mijn woning.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2.

9. Voorstel: Tenslotte adviseer ik om in de huidige situatie al om gevaarlijke verkeerssituaties te voorkomen, het gedeelte van de Liendertsedreef tussen Kwartelstraat en Korhoenstraat een éénrichtingsweg van het maken vanaf de Kwartelweg richting de Korhoenweg. De smalle straat met aan ene zijde geparkeerde auto's en de vele fietsers/scooters van de scholieren, die gebruiken maken van deze verbinding vraagt om de voorgestelde oplossing.

Reactie gemeente

In de wijk Liendert West geldt in sommige straten eenrichtingsverkeer. Op dit moment wordt dat deels met de onjuiste verkeersborden (inrijverbod voor voertuigen op meer dan twee wielen) aangegeven. Dit leidt soms tot onduidelijke situaties en mede ook tot het negeren van de gewenste rijrichting. Om deze situatie te verduidelijken wordt in 2023 een nieuw verkeersbesluit opgesteld met eenrichtingsstraten in de wijk.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.4 Zienswijze reclamant 4:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 2 argumenten:

1. Op veel op en aanmerkingen geuit door “Bezorgd Liendert “ lijkt niet of nauwelijks voldoende te zijn gereageerd. Om voor de toekomst mogelijke onterechte nalatigheden voor te zijn, zou ik het bijzonder op prijs stellen van U een overzicht te ontvangen van de ontmoetingen en gesprekken tussen enerzijds de bewoners, zoals Bezorgd Liendert, waar onder meer -de contactpersoon-, maar ook anderen bewoners, met aan de andere kant “de Gemeente” waarop duidelijk zichtbaar te zien is op welke bezwaren van de bewoners Uw gemeente heeft gereageerd en heeft weten ‘bij te sturen’.

Reactie gemeente

Na de vaststelling van de Startnotitie in december 2019 zijn de volgende avonden voor de buurt en gesprekken met andere belanghebbenden georganiseerd:

Datum	Wat	Doelgroep	Inhoud
14-2-2019	Inloopavond	Buurt	Ophalen aandachtspunten voor ontwerpen sportpark, openbaar gebied en woongebouw. Ophalen geïnteresseerden meedenkgroepen
5-3-2019	Meedenkgroep 1	Geïnteresseerde omwonenden	Reageren op eerste plannen, aandragen aandachtspunten, bespreken aanpassingen plannen, bespreken verkeersonderzoeken.
28-3-2019	Meedenkgroep 2	Geïnteresseerde omwonenden	
9-5-2019	Meedenkgroep 3	Geïnteresseerde omwonenden	
3-7-2019	Informatieavond	Buurt	Presenteren resultaten Meedenkgroepen, resultaten verkeersonderzoeken en stand van zaken ontwerpen sportpark, openbaar gebied en woongebouw Alliantie.
4-3-2021	Meedenkgroep 4	Geïnteresseerde omwonenden	Bespreken uitwerking ontwerp openbaar gebied van voorlopig naar definitief ontwerp
11-5-2022	Inloopavond	Buurt	Informereren over ontwerpbestemmingsplan en bijbehorende procedure, en over stand van zaken planontwikkeling.
Met enige regelmaat	Gesprek	School 't Hooghe Landt	Gehele herontwikkeling en de verkeersonderzoeken en verkeersveiligheid in het bijzonder.
Met enige regelmaat	Overleg	Sportverenigingen (jeu de boules, tennis, handbal, reddingsbrigade)	Ontwerp van het sportpark en het openbaar gebied. Juridische afspraken.

Belangrijkste vragen en aandachtspunten die op de avonden en in de gesprekken met belanghebbenden naar voren zijn gekomen, en hoe de gemeente daar mee is om gegaan:

Het appartementengebouw is om twee redenen verlaagd: 1 een wens van de omwonenden en 2 de geluidsbelasting

De buurttuin komt terug in het nieuwe plan. Door het laten vervallen van twee woningen is de mogelijkheid ontstaan om de buurttuin te behouden, weliswaar wat kleiner.

2. Wat precies heeft U ondernomen inzake de fietsende jeugd van de school, de veel te kleine straten voor passage van 2 a 3 maal zoveel auto's maar vooral ook om (naar mijn smaak) onverantwoordelijk veel mensen op een kluitje te gaan laten wonen, en dat terwijl er nog een aantal duidelijke oppervlakten in de gemeenten voorhanden zijn om flats te laten verrijzen zonder daarbij te veel mensen "op en in elkaar" te stapelen. En dan spreek ik nog niet van het surplus aan auto's!

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1. En zie beantwoording zienswijze 2 - argument 8.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

[2.5 Zienswijze reclamant 5:](#)

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 2 argumenten:

1. Wij hebben de indruk gekregen dat bij de planontwikkeling geen rekening is gehouden met dit sinds 1973 op deze locatie gevestigde bedrijf. Uw gemeente moet wel bekend zijn met dit bedrijf aangezien het is gevestigd in vastgoed dat in eigendom toebehoort aan de gemeente Amersfoort en aan opdrachtgever wordt verhuurd. Verder beschikt het bedrijf over een Hinderwetvergunning /melding activiteitenbesluit. Waarom het perceel van opdrachtgever, dat buiten het onderhavige bestemmingsplan is gelegen, is bestemd voor wonen en niet voor bedrijf, conform het al decennia lang bestaande gebruik, is niet bekend, maar maakt voor de ruimtelijke beoordeling verder geen verschil, nu het bedrijf er reeds is gevestigd.

Reactie gemeente

De gemeente is ermee bekend dat op de Parelhoenstraat 18 een cultuurtechnisch loonbedrijf is gevestigd. Maar omdat bestaande woningen korter bij het bedrijf zijn gesitueerd is aanvankelijk de ambtelijke conclusie getrokken dat er geen belemmeringen zouden ontstaan. Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijze hebben we geconstateerd dat nader akoestisch onderzoek nodig was om mogelijke belemmeringen en maatregelen in beeld te brengen. We hebben Alcedo B.V. gevraagd om de geluidssituatie van het bedrijf in beeld te brengen en te beoordelen of er belemmeringen optreden voor het bedrijf. Alcedo heeft op 5 oktober hierover een notitie uitgebracht met kenmerk 20197038.N01.V01. deze notitie wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Het loonbedrijf valt onder het activiteitenbesluit milieubeheer. In dit besluit zijn de geluidvoorschriften opgenomen in afdeling 2.8 "Geluidhinder", artikel 2.17 tot en met 2.22. In het onderzoek is hierop getoetst. Omdat op grond van het activiteitenbesluit niet alle activiteiten hoeven te worden beschouwd bij de bepaling van de geluidniveaus, heeft er ook een beoordeling op basis van goede ruimtelijk beoordeling plaats gevonden. En tot slot heeft er ook een beoordeling van inrichtingsgebonden verkeer (verkeer op de openbare weg) plaats gevonden.

In 2003 heeft de inrichtinghouder in het kader van een melding een akoestisch onderzoek uit laten voeren. Uitgangspunt voor de berekeningen in het rapport van Alcedo, zijn de gegevens uit het Van Doornik Tuinonderhoudsbedrijf, Amersfoort, Akoestisch onderzoek Besluit opslag- en transportbedrijven milieubeheer', Definitief van 6 maart 2003 met projectnummer 2022690.

In het akoestisch onderzoek uit 2003 is uitgegaan van een akoestisch scherm met een hoogte van 2,4 meter, op de terreingrens ten oosten en noorden van de inrichting.

Alcedo heeft geconstateerd dat dit scherm niet aanwezig is. Derhalve zijn er nu 2 varianten inzichtelijk gemaakt, namelijk met akoestisch scherm en zonder akoestisch scherm.

2. De conclusie in het rapport ten aanzien van de nieuwe woningen in beide varianten is: Het geluid afkomstig van Van Doornik, gevestigd aan de Parelhoenstraat 18, voldoet bij de nieuwe woningen aan de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit, de richtwaarden voor 'gemengd gebied' en de voorkeursgrenswaarde voor inrichtingsgebonden verkeer. Hiermee is er bij de woningen sprake van een goede ruimtelijke ordening en wordt Van Doornik door de realisatie van de nieuwe woningen niet belemmerd in zijn bedrijfsvoering.

In de plantoelichting wordt geen melding gemaakt van dit bedrijf en voor zover wij konden nagaan zijn de ruimtelijke en milieueffecten van dit bedrijf in relatie tot de nieuw te bouwen woningen niet in beeld gebracht of beoordeeld.

Opdrachtgever maakt zich zorgen over de vraag of hij ook na de nieuwbouw van de 6 woningen tegenover zijn perceel nog wel onbelemmerd zijn bedrijf op de huidige wijze kan blijven uitvoeren en ontvangt graag de bevestiging van uw raad dat dit het geval zal zijn. Omdat onderzoeksrapporten daarover ontbreken zou opdrachtgever graag zien dat er alsnog geluids- en/of milieu-zoneringsonderzoek wordt gedaan en wil hij graag de rapportages ontvangen waaruit blijkt dat de nieuw te bouwen woningen geen bedreiging zullen vormen voor zijn bedrijf. Want tegen het bouwen van woningen an sich bestaan geen overwegende bezwaren, mits zoals gezegd het bedrijf van opdrachtgever onbelemmerd kan worden voortgezet."

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 5 - argument 1

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.6 Zienswijze reclamant 6:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 4 argumenten:

1. In principe voor extra woningen. Jammer dat het juist in Liendert is en niet ook in andere wijken met meer ruimte.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - Voorstel.

2. Wat ons voornamelijk bezig houdt is de verkeerstoename de wijk in en uit. Ik neem aan dat de eenrichtingsweg achter het tankstation dan wel twee richtingsverkeer gaat worden. En dat er voldoende parkeergelegenheid in een garage onder de flat zal zijn. Nu zijn er namelijk al te weinig parkeerplaatsen in onze smalle straten.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1 en zie beantwoording zienswijze 1 - argument 5. Er worden geen aanpassingen in de verkeersstructuur gedaan, de eenrichtingswegen worden niet opgeheven. Hierdoor blijft de verdeling van het verkeer in de wijk evenwichtig verdeeld.

3. Ook is het jammer dat er zoveel groen moet verdwijnen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 6

4. Tot dusver is er geen speeltoestel in de plannen te zien.

Reactie gemeente

het bestemmingsplan en het BKP gaan niet over de feitelijke inrichting van de openbare ruimte. Het bestemmingsplan maakt het wel mogelijk dat er speeltoestellen geplaatst kunnen worden. Om die reden zijn er nog geen speeltoestellen in de plannen zijn ingetekend. In het ontwerpproces zijn verschillende Meedenkgroepen georganiseerd waar betrokken bewoners uit de buurt hun ideeën konden meegeven aan de ontwerpers. Bij de Meedenkgroepen waren ook bewoners van de Buurttuin aanwezig. De gemeente heeft met de Meedenkgroep en de Buurttuin afgesproken om de omwonenden op een zelfde manier te faciliteren als destijds bij de tijdelijke Buurttuin is gedaan. De inrichting van het openbaar groen en de speelvoorzieningen wordt daarom in een later proces met bestaande omwonenden en nieuwe bewoners verder uitgewerkt en aangelegd. Op die manier sluiten de speelvoorzieningen straks het beste aan bij de behoefte van de mensen die er straks wonen.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.7 Zienswijze reclamant 7:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 5 argumenten:

1. Horizonvervuiling en sociale veiligheid, onzes inziens past een gebouw zoals dat nu in het plan staat niet in dit deel van Liendert. Daarnaast is er in 2009 door woningbouwcorporatie de Alliantie met veel tamtam een plan gelanceerd om verpaupering in o.a. de wijk Liendert-Rustenburg tegen te gaan. Daarvoor zijn in de afgelopen jaren een aantal flatgebouwen gesloopt en zijn hier grondgebonden woningen voor in de plaats gekomen. Door nu in de wijk Liendert weer volop flats te bouwen worden alle inspanningen die de dreigende verpaupering van de wijk tegen zouden moeten gaan weer ongedaan gemaakt. Toegegeven de nieuw te bouwen flats zullen niet vanaf het moment van oplevering direct bijdragen aan de verpaupering, maar gezien het aantal flats en de woonoppervlakte per wooneenheid dat

gepland staat in het ontwerpbestemmingsplan Liendert-West kunt u niet ontkennen dat dit flatgebouw op langere termijn wel degelijk zal bijdragen aan sociale problemen in de wijk. En wij zijn ons er ook van bewust dat er een groot woningtekort bestaat, en ons bezwaar is niet puur ingegeven uit het principe bouw-maar-raak,-maar-not-in-my backyard, maar de wijk Liendert heeft in vergelijking met veel andere wijken in Amersfoort al een hogere woondichtheid, en dit heeft nu ook al impact op de sociale veiligheid. Door nu zoveel extra woningen in deze wijk te bouwen wordt de sociale veiligheid zeker niet verbeterd.

Reactie gemeente

Sociale veiligheid

De Raad heeft in de kaderstellende notitie o.a. een woningaantal en -programma voor deze locatie vastgesteld en de projectgroep in samenwerking met alle participanten en adviseurs de opdracht gegeven, om binnen de kaders met een uitwerking te komen. Daarbij was vanaf het begin duidelijk dat hier ongeveer de helft van de nieuwe woning in het sociale huursegment ontwikkeld zou worden. Samen met de architect is hiervoor een compact, woongebouw bedacht met een alzijdige uitstraling, balkons en binnentuinen. Onze verwachting is dat de komst van nieuwe bewoners in dit gebied juist kan bijdragen aan de sociale veiligheid op dit stukje kanaaloever, dat op dit moment bijzonder weinig ogen op de openbare ruimte kent.

2. Verkeersdruk/verkeersveiligheid; De nieuwe woningen die gepland staan zullen bijdragen aan de verkeersdruk in de wijk. Met name in de ochtend- en avonden wordt de Korhoenstraat veel gebruikt door fietsers die van en naar het schoolgebouw aan de Parelhoenstraat 2, ('t Hooghe Landt college). Door de verkeersdruk te verhogen vrezen we dat er in de toekomst veelvuldig ongelukken zullen gebeuren tussen fietsende schooljeugd en autoverkeer in de Liendertsedreef, Korhoenstraat en Parelhoenstraat. De statistieken kunnen wel uitwijzen dat een hogere verkeersdruk mogelijk is bij straten zoals voornoemde, maar u zult het met mee eens zijn dat statistieken maar beperkte waarde hebben als het gaat om dit soort berekeningen, omdat statistieken geen rekening houden met het verkeersgedrag van fietsende schooljeugd. Verder zal ook de parkeerdruk in de straten rondom het nieuw te bouwen flatgebouw aan het Jan van Riebeeckpad de verkeersveiligheid niet ten goede komen. Om nog maar te zwijgen van de slechte aan- en afvoer van verkeer van en naar dit gebouw. En dan hebben we het feit dat er nauwelijks parkeerruimte is ingepland voor het sportcomplex nog niet genoemd. De extra verkeersdruk zal filevorming tot gevolg hebben wat tot extra fijnstof zal leiden, m.a.w. een verslechtering van het milieu in een groot deel van de wijk.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1 en zie beantwoording zienswijze 1 - argument 5 en zie beantwoording zienswijze 3 – argument 3.

Milieu-aspecten; Verder is het in een tijd dat het milieu centraal staat op de maatschappelijke agenda heel bijzonder dat u akkoord zou gaan met een vermindering van ruim 4.000 m² groen in een vol gebouwde wijk als Liendert is. Voor de wijzigingsplannen moeten waarschijnlijk ruim 40 (volwassen) bomen wijken. Die zullen ongetwijfeld weer (gedeeltelijk) opnieuw aangeplant worden, maar u weet net zo goed als wij dat de CO₂ opname een jonge boom niet in verhouding staat met die van een volwassen boom. Met andere woorden voordat een gelijke CO₂-opname bereikt wordt als de 40 volwassen bomen hebben zijn we minstens 10 jaar verder. Daarnaast zal nog meer beton in de wijk het klimaat in Liendert niet ten goede komen. De provincie Utrecht schrijft met het oog op het veranderende klimaat in een memo dat klimaat-adaptief bouwen het nieuwe normaal moet worden.

Met de plannen voor het nieuw te bouwen flatgebouw wordt hiermee m.i. volledig aan voorbij gegaan.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 5

3. Procedure; Verder stoort het mij dat de bewoners van de omliggende straten zo weinig inhoudelijk betrokken zijn bij de bouwplannen. Hiermee doet u geen goed aan het toch al lage vertrouwen in de politiek, (dat er weinig vertrouwen is heeft de opkomst van de laatste gemeenteraadsverkiezingen wel uitgewezen).

Er zijn informatieavonden georganiseerd door de gemeente, maar van die informatieavonden hebben wij vooral de indruk over gehouden dat wij als wijkbewoners de plannen ter kennisgeving konden aannemen en verder weinig inhoudelijke inbreng hadden.

Reactie gemeente

Tijdens de verschillende bijeenkomsten was naast het geven van informatie vanuit de gemeente was er ook nadrukkelijk de ruimte voor het geven van een reactie en meningen op de plannen door bewoners en belanghebbenden. Dit heeft tot een aantal aanpassingen in de plannen geleid. De grootste aanpassingen betreffen de hoogte van het woongebouw, en extra ruimte voor groen en spelen. Aanvankelijk was er een woongebouw bedacht, waarvan het hoogste bouwdeel 13 bouwlagen betrof. Door geluidsbeperkingen én door bezwaren uit de buurt op deze bouwhoogte is later besloten er een compacter gebouw van te maken met maximaal 6 bouwlagen. Ook zijn er op verzoek van de Meedenkgroepen en de Buurttuin twee grondgebonden woningen uit het plan geschrapt, om zo meer ruimte te maken voor openbaar groen en spelen.

4. Voorstel: Als alternatief stellen we voor dat in overleg dat met bewoners van Liendert een nieuw plan wordt uitgewerkt waarin een eerlijke verdeling van de te bouwen woningen over de verschillende wijken van Amersfoort wordt gerealiseerd. Deze aanpak kan leiden tot een nieuw en breed gedragen bestemmingsplan voor de Sporten woongebied Liendert-West zonder onnodige vertragingen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - Voorstel.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan anders dan het toevoegen van het uitgevoerde onderzoek aan de toelichting van het plan

[2.8 Zienswijze reclamant 8:](#)

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 18 argumenten:

1. Nieuwbouw zwembadterrein van 40 naar 126 woonheden.
Tot enkele jaren geleden gingen de bewoners van Liendert-West er van uit dat er na de sloop van het zwembad een 40 tal grond gebonden woningen op deze plek zouden worden gebouwd. (Wijkontwikkelingplan Liendert Rustenburg) Tot er in Juni 2018, zonder enig overleg met of informatie aan de wijkbewoners, door het College (met betrokkenheid van de Alliantie) werd besloten dat er een appartementengebouw zou worden neer gezet met nog een klein aantal grondgebonden woningen, in totaal 126 wooneenheden, waarmee het aantal woonheden in dit kleine hoekje van Liendert verdubbelt.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 7

2. De hoogte van het appartementengebouw moest worden verlaagd ivm geluidsnormen (trein- en autoverkeer), maar niet omdat er enige inspraak van de bewoners was. Er was en is dus geen sprake van ""Starten voor de Start"". Draagvlak voor dit plan kan dan ook niet worden verwacht van de wijkbewoners en is dan ook nagenoeg niet aanwezig.

Reactie gemeente

Er zijn twee aanleidingen geweest waardoor het woongebouw is verlaagd van 13 bouwlagen naar 6 bouwlagen. Eén van de aanleidingen was inderdaad de belasting van spoor- en weg-geluid op de gevels van het woongebouw. En de andere aanleiding waren de bezwaren uit de omgeving op de 13 bouwlagen.

3. Auto en Fietsverkeer:

Op het stukje tussen de Liendertsedreef en de Parelhoenstraat zie is dagelijks fietsende scholieren (Hooghe Landt College) van beide richtingen door deze straat rijden, heen en weer tussen het schoolgebouw aan de Parelhoenstraat en de dependance in Schothorst, dwars tegen de autostroom in. Deze autostroom, die van één richting zou moeten komen (vanaf de Liendertseweg, door de Korhoenstraat naar de Parelhoenstraat) komt van beide richtingen, omdat automobilisten zich niet houden aan het inrijdverbod vanaf de Parelhoenstraat. Dit veroorzaakt (vooral in de winter) nu al gevaarlijke situaties. Wat gebeurt er als er in de toekomst door de smalle Korhoenstraat dubbel zoveel auto - en fietsverkeer wordt verwacht door de bewoners van die 126 wooneenheden en hun bezoek. Ook aan de andere kant van de Liendertsedreef, waar deze uitkomt op de Liendertseweg met de uitrit van de benzinepomp, en de Parelhoenstraat en de drukke kruising bij de brug van de Liendertseweg over het Valleikanaal, die er na de reconstructie alleen maar gevaarlijker op is geworden, zoals enkele bewoners inmiddels ook al per brief aan de afdeling Verkeer van de gemeente kenbaar hebben gemaakt, is de situatie onhoudbaar na bewoning van de 126 wooneenheden. Nu al zijn er files tot aan de Horsten tijdens de spitsuren, met behoorlijk luchtvervuiling (fijnstof) tot gevolg.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 4. Het eenrichtingsverkeer wordt in 2023 duidelijker aangegeven om het negeren van de huidige (onduidelijke) verkeersborden te voorkomen. Op de Parelhoenstraat worden nog twee extra snelheidsremmende voorzieningen gerealiseerd, waarvan een verkeerplateau ter hoogte van de school. Zowel in de huidige situatie en in de toekomstige situatie is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd, ook voor de fietsende jeugd.

4. Sociale huurwoningen.

In dit project komen 50% sociale huurwoningen, terwijl dit bij andere nieuwbouwprojecten in Amersfoort 35% is. Liendert heeft nu al meer sociale huurwoningen dan menig andere wijk. Het allergrootste verschil is er met het nieuwbouwproject op het Lichtenberg terrein. Hier zullen GEEN, dus NUL sociale huurwoningen worden gebouwd, zoals ik uit de mond van wethouder Astrid Janssen van Groen Links te horen kreeg enkele weken geleden (12 april 2022) na afloop van de inspraakavond, waar wij als bewoners nog eens een hartenkreet konden laten horen.

Reactie gemeente

Zienswijze 2 - Argument 4. Het door de gemeenteraad vastgestelde Deltaplan Wonen (2019) en het Actieplan Middeninkomens (2019) schrijven voor dat bij nieuwbouwprojecten minimaal 35% sociale

huurwoningen moeten worden gerealiseerd en minimaal 20% voor de middeninkomens. Dit is een ondergrens. Het bestemmingsplan voor de Lichtenberg dateert uit 2014 en was dus al voor die tijd vastgesteld door de gemeenteraad.

5. Ongelijkheid verdeling nieuwbouw over wijken in Amersfoort.

In Liendert komen er vanaf de Amerena tot en met terrein zwembad Liendert in totaal 1600 nieuw wooneenheden bij. Terwijl er één wijk verderop, op het terrein van St Elisabeth ZH een park is aangelegd, recht tegenover het reeds bestaande Randenbroekerbos en op looptafstand van het groen van Nimmerdor. Er is een brede toegangsweg, Ringweg Randenbroek en een reeds bestaande parkeerplaats. En op het terrein van ZH Lichtenberg: grote vrijstaande villa's, met prachtig uitzicht en niet één sociale huurwoning, terwijl de mensen in Liendert letterlijk op elkaar gestapeld moeten wonen!! Ik dring er op aan dit project in Liendert-West terug te brengen naar het oorspronkelijke plan van 40 grondgebonden woningen!!

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 8 en beantwoording zienswijze 2 - Voorstel.

6. Geluidshinder en geluidsoverlast: metingen zijn tot op heden niet zorgvuldig gedaan. Uitslag additionele metingen zijn nog niet bekend gemaakt en wellicht ook niet mee genomen in het bestemmingsplan zoals hierboven genoemd bij het "onderwerp" van deze brief.

Reactie gemeente

In een bestemmingsplan worden de gebruiks- en de bouw mogelijkheden voor in de toekomst vastgelegd. Omdat het om een nog niet bestaande situatie gaat zijn geluidmetingen niet mogelijk. Wel kan en is er akoestisch onderzoek gedaan naar de te verwachten geluidbelastingen in de omgeving, na realisatie van de mogelijkheden in het bestemmingsplan. Een dergelijk onderzoek moet uitgevoerd worden volgens wettelijk voorgeschreven methodes. De geluidsniveaus ten gevolge van het sportpark zijn bepaald volgens de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999". Bij het onderzoek zijn de richtlijnen volgens de "Handleiding industrielawaai en vergunningverlening" gehanteerd. Dit betreft een model waaraan o.a. metingen vanuit een landelijk netwerk ten grondslag ligt. Hierbij zijn alle gehanteerde bronsterkten gebaseerd op de richtlijn VDI 3770:2012-09 die geldt voor sport- en recreatie-inrichtingen. Uitzondering hierop betreft de tennisgeluid, deze zijn gebaseerd op geluidsmetingen uitgevoerd bij andere tennisverenigingen.

7. Pro Rail heeft Europese subsidie aangevraagd, wat zal leiden tot veel meer vrachttreinen dag en nacht. Is dit mee genomen in huidige onderzoeken voor wat betreft bodemtrillingen?

Reactie gemeente

Ten behoeve van de nieuwe woningen in het ontwerp bestemmingsplan is er een prognose opgesteld van de te verwachten trillingsniveaus in het plangebied. Metingen ter plaatse zijn niet meegenomen in het onderzoek. Deze metingen zijn wel wenselijk om met zekerheid te kunnen concluderen dat voldaan wordt aan de SBR-richtlijn. Daarom is in de regels opgenomen dat er nader onderzoek moet plaats vinden.

Dit onderzoek is inmiddels door Equipe uitgevoerd (Risico- en kansanalyse Spoortrillingen herinrichting Sportpark Liendert te Amersfoort Versie 2.0, d.d.28 september 2022,).

In dit rapport is in paragraaf 4.1.5. een overzicht opgenomen van het aantal en type treinverkeer op het traject. Hieronder ook goederenvervoer. Dit is op basis van de opgave van ProRail en volgens

huidig gebruik. Daarnaast is beoordeelt of er toekomstige wijzigingen zijn die gevolgen kunnen hebben op de trillingen. In paragraaf 4.1.7 is hierover het volgende opgenomen: “De website van Prorail (<https://www.prorail.nl/projecten>) is geraadpleegd om de te verwachte wijzigingen aan het spoor of van het type en aantal treinen dat passeert vast te stellen. Voor het tracé Amersfoort Centraal – Hoevelaken/Nijkerk zijn geen toekomstige wijzigingen vermeld.”

Rekening houden met een subsidie aanvraag en de mogelijk onzekere gevolgen hiervan op het goederenvervoer is niet mogelijk, dit betreft een onzekere toekomstige gebeurtenis omdat hier nog onvoldoende duidelijkheid over is. Wij constateren dat de berekeningen volgens de richtlijnen en juiste uitgangspunten zijn uitgevoerd en zien geen aanleiding om aan de conclusies te twijfelen.

8. Er zijn geen metingen gedaan wat voor invloed het heeft op auto- en fietsverkeer, als er meer auto's in dit deel van onze woonwijk zullen worden geparkeerd, door bewoners en bezoek van dit project, maar ook door de nieuwbouwplannen voor de Hoef. Hoe toegankelijk blijft Liendert-West voor hulpdiensten?

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 6.

9. Het kan toch niet zo zijn dat door de plannen voor Liendert-West en de Hoef, de huidige bewoners ook met parkeervergunningen te maken zullen krijgen?

Reactie gemeente

Vergunningshoudersparkeren is geen onderdeel van het bestemmingsplan Liendert-West. Een bestemmingsplan regelt uitsluitend de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden in het plangebied.. Het is op voorhand niet uit te sluiten dat in Liendert-West op termijn ook vergunninghoudersparkeren wordt ingevoerd.

10. Hoe zit het met aan en afvoer van bouwmaterialen, hijskranen, vrachtwagens, etc. Het terrein is moeilijk bereikbaar, door trein, kanaal, bouw. Wat zijn de gevolgen voor verkeersveiligheid, gezondheid, leefbaarheid?

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 3 - argument 2.

11. Is er duidelijkheid over mogelijke bommen, die zijn achtergebleven na bombardement in WOII?

Reactie gemeente

De gemeente gaat vooruitlopend op de uitvoering van de werkzaamheden een NGE onderzoek uitvoeren. Dit wil zeggen dat een opsporingsbedrijf het terrein moet gaan onderzoeken doormiddel van detectie en de verstoringen (de mogelijke bommen) moeten worden ontgraven en verwijderd. Het opsporingsbedrijf dient het terrein dan vrij te geven tot de diepte waarop de bouwaannemers het vervolgens nodig hebben.

12. Door deze nieuwbouw gaat er veel groen (45 volwassen bomen!!) verloren. Dit is onacceptabel voor huidige en toekomstige bewoners.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 5

13. Dit gebouw komt in een uithoek; hoe staat het met integratie van nieuwe bewoners? Participatie?

Reactie gemeente

De nieuwe bewoners maken straks gebruik van de voorzieningen (zoals winkels, scholen, speelplekken etc) in de buurt. Dus daar komen de huidige en de nieuwe bewoners elkaar tegen. De gemeente heeft het voorstel om de inrichting van het openbaar groen en de speelvoorzieningen in een later proces samen met bestaande omwonenden (Meedenkgroep en buurtuin) én nieuwe bewoners verder uit te werken en aan te leggen. Een mooi participatieproces dus waar oude en nieuwe bewoners elkaar kunnen leren kennen.

14. Voldoet dit plan aan de eis van de gemeenteraad om dit kostenneutraal uit te voeren?

Reactie gemeente

Zie de beantwoording zienswijze 2

15. Door de verandering in leefbaarheid van Liendert-West zal er sprake zijn van waardedaling van de huidige koopwoningen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2.

16. Deltaplan. Het bestemmingsplan stemt niet overeen met het deltaplan waarin aan de bouw van eengezinswoningen een prioriteit is gegeven. Referentie de citaten in het (vastgestelde) deltaplan
- Het bestemmingsplan geeft niet aan waar de meerwaarde voor de omgeving is om op deze locatie voor hoogbouw te kiezen en te constateren is dat er dus geen rekening wordt gehouden met bestaand woonmilieu en woongenot huidige bewoners, zoals vereist conform het Deltaplan.
 - Het bestemmingsplan geeft niet aan wat de woonbehoeften in de wijk zijn t.a.v. doorstroming zoals vereist conform het Deltaplan.

Reactie gemeente

Het woningbouwprogramma voor deze locatie voorziet in een grote behoefte naar sociale huurwoningen en woningen voor de middeninkomens. Het Deltaplan beschrijft als aandachtspunt om de haalbaarheid van de realisatie van eengezinswoningen in het middensegment te onderzoeken. In de Hoogbouwvisie is de zone langs het Valleikanaal, waar deze ontwikkeling in ligt, aangewezen als een zone waar hoogbouw mogelijk is. De meerwaarde van hoogbouw op deze locatie zien wij in het feit dat er door de hoogbouw meer ruimte gemaakt kan worden rond het gebouw voor groen en spelen dat door iedereen in de buurt gebruikt kan worden. In de oude situatie was geen openbare speelvoorziening in dit deel van de wijk aanwezig.

17. Volgens het deltaplan is er een verplichting om minimaal 10% van de woningen met een hoge middenhuur te realiseren. Is dit ook het geval bij dit project?

Reactie gemeente

Ja. Maar omdat de onderhandelingen over de grondprijs en de verhuurprijzen voor dit project al ver gevorderd waren, toen het Deltaplan is vastgesteld, wijken de afspraken iets af ten opzichte van het Deltaplan. Met de Alliantie is overeengekomen dat minimaal 50% en maximaal 60% van de woningen in het woongebouw een geliberaliseerde huur krijgt. Daarnaast is afgesproken dat de gemiddelde

aanvangshuur van de geliberaliseerde woningen maximaal € 850,- per maand mag zijn (prijspeil 2018). Dit is tevens de grens tussen de lage middenhuur en de hoge middenhuur.

18. "Voorstel: Als alternatief stel ik voor, zoals hierboven reeds gesteld;
-dat er zal worden besloten terug te gaan naar de geplande uitbreiding met 40 grondgebonden huizen
-dan wel dat in overleg met bewoners een nieuw plan wordt uitgewerkt welke invulling geeft aan de woonbehoefte van Amersfoort en waarbij rekening wordt gehouden met een eerlijke verdeling van de te realiseren woningen over de verschillende wijken. Deze aanpak zal leiden tot een nieuw en breed gedragen ontwerpbestemmingsplan voor Sport- en woongebied Liendert-West."

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 1.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan anders dan het toevoegen van het uitgevoerde onderzoek aan de toelichting van het plan

2.9 Zienswijze reclamant 9:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 5 argumenten:

1. In Liendert is in verhouding met de rest van Amersfoort veel hoogbouw. Het oorspronkelijke plan wat grondgebonden woningen bevat past meer in dit stuk Liendert.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 7

2. De kosten voor de uitvoer van het nieuwe bestemmingsplan zullen erg hoog worden door de vele aanpassingen die nodig zijn om het plan te kunnen uitvoeren.

Reactie gemeente

De gemeenteraad heeft voor deze herontwikkeling een grondexploitatie vastgesteld, waarin dekking is opgenomen om de uit te voeren werkzaamheden te bekostigen.

3. Er is niet alleen behoefte aan meer woningen maar ook aan passende woningen. Veel behoefte is er aan grondgebonden woningen voor jonge gezinnen of alleenstaande ouders in de sociale sector en het lage en middensegment van de woningmarkt. Het plangebied leent zich juist goed voor dit soort woningen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 8 - argument 16. Met de Alliantie is naar aanleiding van het Wijkperspectief afgesproken om te onderzoeken of deze locatie aantrekkelijk en geschikt is om (gedeeltelijk) te bestemmen voor senioren.

4. De bereikbaarheid van het plangebied is maar op een manier te realiseren door de smalle Korhoenstraat, Parelhoenstraat en Liendertsedreef. De verkeersdruk zal in het nieuwe plan zo toenemen dat de veiligheid niet gegarandeerd kan worden.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1.

5. In 2012 heb ik mijn woning gekocht op basis van het toen geldende bestemmingsplan. Dit voorzag in de afbraak van de flats rondom de Liendertseweg. Dit deel van Liendert werd hierdoor een aantrekkelijke plek om te wonen en de huidige waarde van de woning in dit deel van Liendert zijn gebaseerd op een aantrekkelijke wijk met laagbouw woningen en veel groen. Door het ontwerpbestemmingsplan zal de waarde van mijn woning aanzienlijk afnemen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

[2.10 Zienswijze reclamant 10:](#)

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 3 argumenten:

1. M.i. komt er 1 smalle en zo hoog mogelijke flat zodat er omheen veel meer ruimte komt voor groen, bomen, struikgewas, speeltuin, sociale verzamelplek dan nu het geval. Dus ook niet de woningen op de parking, die graag ook verwerken in de toren;

Reactie gemeente

In een eerdere fase van het project is een woongebouw met een smallere hogere toren onderzocht. Om twee redenen is deze variant aangepast naar een lager compacter gebouw. Belangrijke reden was de geluidsbelasting van het spoor op het gebouw. Alle appartementen dienen een geluidsluwe zijde te krijgen voor een aangenaam woonklimaat. Dat was bij een lager woonblok, zoals nu in het plan is opgenomen, makkelijker te realiseren dan bij een hoge toren. Daarnaast hadden veel omwonenden bezwaar tegen een hoge woontoren. We begrijpen dat dit slechts de mening van een deel van de omwonenden is. Wij menen dat het met het huidige plan goed is gelukt, om zowel het geluidsvraagstuk goed op te lossen, tegemoet te komen aan de wens van veel omwonenden voor een lager gebouw, en openbaar groen en spelen in dit deel van Liendert toe te voegen.

2. Sterke voorkeur voor koopappartementen ipv sociale huur aangezien de druk op Liendert voor sociale huur al redelijk groot is. Sociale huur kan gebouwd worden in Leusderkwartier, Bergkwartier & Vermeerkwartier waar de druk veel lager is. Samen dragen we de lasten;

Reactie gemeente

De vraag naar nieuwe woningen in de gemeente Amersfoort is groot. Zowel in het koopsegment als in het sociale huursegment. De gemeente heeft verschillend beleid vastgesteld om te zorgen dat er voor alle doelgroepen gebouwd gaat worden. Voor ontwikkelaars is het vaak aantrekkelijker om koopwoningen of duurdere huurwoningen te ontwikkelen. Omdat commerciële ontwikkelaars minder geneigd zijn voor de sociale doelgroep te ontwikkelen, is afgesproken dat de woningcorporaties de ontwikkelmogelijkheden krijgen op vrij gekomen grond die de gemeente in eigendom heeft. Dat geldt dus ook voor Liendert West. Met de Alliantie is afgesproken dat in dit plan

tussen de 40% en 50% van de appartementen een sociale huurprijs krijgt, en dat tussen de 50% en 60% van de appartementen een huurprijs voor de middeninkomens.

3. Vergelijk de verkeersdruk goed met toen het zwembad er nog stond. De verkeerspiek was destijds tijdens de zwemlessen, straks krijg je een forenzenpiek die precies is op het moment dat het hoogland college en andere scholen starten, dat kan gevaarlijke situaties opleveren;

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1.

4. Toevoeging: Nb, de actiegroep Bezorgd Liendert presenteert zich als 'alle mensen in liendert'. Dat is echter niet het geval. Er zijn ook mensen die willen bijdragen aan een 'wel' scenario ipv elk argument negatief te brengen. Ik neem het hen kwalijk dat dankzij hun protesten er nu laagbouw komt wat bijdraagt aan minder groen. De argumenten die men nu gebruikt heeft men aan zichzelf te danken.

Reactie gemeente

Bij het uitwerken van de plannen luisteren we naar alle argumenten en proberen daar zo goed mogelijk rekening mee te houden en een zorgvuldige afweging in te maken.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan anders dan het toevoegen

2.11 Zienswijze reclamant 11:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 5 argumenten:

1. Onze rustige woonomgeving zal worden verstoord door, meer verkeer in de aanvoer straten en de bijkomende parkeerproblemen.

Reactie gemeente

De huidige straten en woonomgeving zijn inderdaad zeer rustig zijn met heel weinig (gemotoriseerd) verkeer. Wij kunnen ons het goed voorstellen dat dit als een prettige leefomgeving wordt beschouwd en dat bewoners dit zoveel mogelijk willen behouden. De toename van verkeer zal zeker merkbaar zijn, echter wordt de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd in de nieuwe situatie. De verkeersintensiteiten blijven namelijk relatief laag en heel ruim binnen de maximale capaciteit voor erftoegangswegen in een 30 km-zone (deze bedraagt 4000 tot 6000 motorvoertuigen per etmaal, voor een straat met tweerichtingsverkeer). Het plan heeft daarnaast voldoende parkeercapaciteit, zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte. Een toename van de parkeerdruk in de wijk is daardoor niet aannemelijk.

2. Wij wonen in de eerst gebouwde woonhuizen van de wijk Liendert, deze huizen hebben niet de geluidsdichtheid van nieuwbouw, tevens maak ik mij zorgen om schade door trillingen van het vrachtverkeer en bouwverkeer. Daar hier met de vernieuwing van de riolering ook al schade in stucwerk en buitenmuren is ontstaan. Ook zal de onrustige omgeving zijn neerslag kennen op de waarde van mijn woning.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2. De kans is inderdaad groot dat de geluidswerendheid van uw gevel lager is dan die van de nieuw te bouwen woningen. Mocht door de

bouwwerkzaamheden schade ontstaan in de omgeving, dan wordt deze door de betreffende aannemer vergoed. Om te beoordelen welke schade door de bouwwerkzaamheden is ontstaan, is het gebruikelijk dat de betreffende aannemer voorafgaand aan dergelijke bouwactiviteiten een zogenaamde 'nul-meting' doet bij omliggende woningen. Uiteraard is het uitgangspunt om de bouwwerkzaamheden dusdanig te organiseren dat schades in de omgeving beperkt worden.

3. Er verdwijnt een groene driehoek in een buurt waar groen in de stad juist zo gewenst is.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 6

5. Een hoog appartementen complex neerzetten wat in dit stukje Liendert waar alleen laagbouw is, is ongewenst het past niet in de charme van de buurt. Ooit was het plan hier bungalows te bouwen, wat paste bij de omgeving.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 1.

6. Met de toename van het autoverkeer zal de veiligheid van scholieren die van de scholen afkomen afnemen.
Er is toegezegd op een bijeenkomst dat het inrij verbod van de Korhoenstraat zou worden gewijzigd naar verboden in te rijden, dit is nog niet gewijzigd ondanks dat er gezegd werd dat dat los van de bouwplannen staat.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 3 - Voorstel.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

[2.12 Zienswijze reclamant 12:](#)

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 2 argumenten:

1. Verkeersveiligheid : Het autoverkeer gaat sterk omhoog, dit moet allemaal door de Korhoenstraat en de Parelhoenstraat afgewikkeld worden. Deze straten zijn op een capaciteit ontwikkeld voor de bewonersdichtheid die +/- 50 jaren geleden gold. In de tussen tijd is de situatie al drastisch veranderd, elk huishouden heeft tegenwoordig minimaal EEN auto en velen MEER dan EEN waardoor de doorstroom op genoemde straten nu al vaak problemen geeft vanwege de geparkeerde auto's van particulieren en zwaardere voertuigen van bedrijven die werk moeten uitvoeren hetgeen niet zelden tot onacceptabele situaties leiden (ROVA vuilophaaldienst staat vast / Truck Horeca bevoorrading Tennis complex om maar niet te spreken als de Ambulance of Brandweer er niet door zou kunnen). Een niet onbelangrijk detail is dat de GEMEENTE dit probleem al ONDERSCHRIJFT in de FUUTSTRAAT en omliggende straten de PARKEER ZONES aangegeven heeft op het trottoir met witte lijnen (3/4 op het trottoir waardoor er maar een beperkte ruimte overblijft voor voetgangers laat staan voor gehandicapten met rollator of ander hulpmiddel.)
Verkeersveiligheid op het Jan van Riebeeckpad: Tweerichtings verkeer op een doodlopende smalle weg voor auto's en VEEL fietsers (Schooljeugd). Haaks PARKEREN op de rijrichting op dit smalle pad is vragen om ongewenste situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid. Om deze situatie enigszins het hoofd te bieden zou een Eenrichtingsverkeer een oplossing kunnen zijn. Hiervoor zou het Jan van Riebeeckpad/weg een autoweg aansluiting langs het

NS spoor moeten krijgen op de Liendertseweg bij de fietstunnel. Dit zou de veiligheid en de verkeerssituatie in de Parelhoenstraat en aansluiting op de Liendertseweg ten goede komen hetgeen nu al vaak congestie veroorzaakt.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1 en zie beantwoording zienswijze 2 - argument 2.

Het is niet noodzakelijk en ook niet wenselijk om het fietspad (Jan van Riebeeckpad) langs het spoor aan te passen in een straat voor gemotoriseerd verkeer en deze aan te laten sluiten op de Liendertseweg ter hoogte van de Fazantenstraat.

2. Voorstel: Parkeerplaats van het Zwembad Liendert: Maak er een MILIEU vriendelijk park van in plaats van 6 wooneenheden.

Reactie gemeente

In het plan zaten oorspronkelijk naast de 120 appartementen ook 8 eengezinswoningen, waarvan 6 op het voormalige parkeerterrein en 2 op het huidige braakliggende terreintje aan de overzijde van het Jan van Riebeeckpad. Op verzoek van de mensen van de Buurttuin en de Meedenkgroep is besloten om de 2 eengezinswoningen op het huidige braakliggende terreintje te laten vervallen om extra ruimte te maken voor openbaar groen en spelen. Dit perceel grenst direct aan het overige toekomstige openbare groen.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.13 Zienswijze reclamant 13:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 11 argumenten:

1. Zonder overleg met de wijkbewoners is de gemeente Amersfoort afgeweken van het oorspronkelijke plan voor woningbouw in Liendert West. Draagvlak vanuit de wijkbewoners is daarom voor dit nieuwe concept dan ook minimaal aanwezig. Voor dit nieuwe plan lagen de kaders voor het nieuwe appartementen gebouw al vast, de wijkbewoners hebben hierin geen enkele inspraak gehad. De hoogte van het gebouw is aangepast omdat aan de geluidsnormen niet kon worden voldaan, niet door inspraak van de wijkbewoners. Er is dus niet voldaan aan Starten voor de Start.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1. en zie beantwoording zienswijze 12 - argument 1.

2. Het geplande grote aantal wooneenheden (126) verdubbelt zo ongeveer het aantal wooneenheden in Liendert West.
Hoewel de gemeente denkt dat de toename van verkeer geen problemen zal geven en er geen onveilige situatie wordt gecreëerd, ben ik het daar niet mee eens. Het nieuwe appartementengebouw is slechts bereikbaar via het te verbreden Jan van Riebeeckpad, waarop ook nog eens haaks parkeerplaatsen gepland zijn. Dit creëert een zeer onveilige situatie voor het verkeer op het Jan van Riebeeckpad. Met name wanneer in de donkere avonden de auto's van de sporters vertrekken. Ook zullen tijdens schoolavonden, sportevenementen er veel auto's in de omliggende straten parkeren. Dit alles zal een slechte bereikbaarheid veroorzaken voor hulpdiensten, indien er een calamiteit in het appartementengebouw, de sportaccommodatie of in de wijk zal zijn. Eenmaal gebouwd, is er geen weg meer terug.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1. en zie beantwoording zienswijze 12 - argument 1.

3. Alhoewel de aansluiting van de Liendertseweg op de ringweg Kruiskamp is aangepast is er nog steeds een zeer onveilige situatie.
Fietsverkeer rijdt vanaf de ringweg aan de linkerkant het fietspad op en in plaats van over te steken bij de oversteekplaats, wordt veel rechtdoor gereden langs het Esso station om vandaar over te steken.
Dit levert gevaar op voor deze fietsers en voor verkeer vanuit de Liendertsedreef. Dit verkeer verwacht geen fietsers van rechts.
Het verkeer vanuit de Liendertsedreef zal dus in de toekomst volgens geplande prognose verdubbelen. Nog meer onveiligheid.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 4.

4. Er is voor 50% sociale wooneenheden gepland. Dit is hoger dan de gemeentelijke eis van 35%. In Liendert zijn al bovengemiddeld veel sociale wooneenheden. Het is niet wenselijk in deze wijk een hoger aantal dan 35% te plannen, gezien alle problematiek die te verwachten is in een wijk met reeds een bovengemiddeld aantal sociale wooneenheden.

Reactie gemeente

Zie zienswijze 2 - argument 4.

5. De hoeveelheid groen neemt meer af dan de gemeente doet voorkomen. Ook op de locatie van het zwembad was veel groen en de gemeente telt dit groen niet mee omdat het zogenaamd niet openbaar toegankelijk was. De achteruitgang van de hoeveelheid groen in de wijk is niet acceptabel.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 5

6. Mijn verwachting is dat het geplande aantal parkeerplaatsen niet voldoende zal zijn. Het aantal mag dan aan de gemeentelijke norm voldoen, maar deze norm is dusdanig dat in nieuwe wijken (o.a het Hogekwartier) er veel problemen met parkeren zijn. De verwachting is dat de omliggende straten met veel geparkeerde auto's te maken zullen krijgen. Dit zal problemen opleveren in deze straten en problemen kunnen opleveren voor hulpdiensten.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 6.

7. Het is een duur plan en het oorspronkelijke plan komt veel beter overeen met de behoefte aan de huidige woonvraag en past ook beter binnen de wijk, is ook financieel beter. Het is ook onzinnig om te stellen dat de sportaccommodaties naast elkaar moeten worden gesitueerd. De huidige situatie heeft jarenlang prima gefunctioneerd. Het nieuwe concept lijkt alleen bedoeld om te passen in de hoogbouwvisie.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 1. In de Hoogbouwvisie die door de gemeenteraad is vastgesteld, is opgenomen dat we in de zone langs het Valleikanaal, waar het appartementencomplex ontwikkeld wordt, hoogbouw aanmoedigen. Onder hoogbouw verstaan we gebouwen van 9 lagen en hoger. Het appartementengebouw in Liendert West wordt 6 bouwlagen hoog.

8. In de eerste verkeerstelling klopten de auto- en fietstellingen niet.

Er reden volgens de telling meer auto's de Parelhoenstraat in via de niet toegestane inrijrichting voor auto's, dan in de wel toegestane rijrichting. De fietstelling gaf veel te lage fietsintensiteiten aan. De fietstelling is wel overgedaan, de autotelling niet. De voor het plan gebruikte verkeersprognose is derhalve gedaan op niet correcte verkeerstellingen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 9.

9. Het plan voldoet niet aan de eis van de gemeenteraad om kostenneutraal dit project uit te voeren.

Reactie gemeente

Zie de beantwoording zienswijze 2

10. Indien het huidige plan wordt uitgevoerd verwacht ik naast genoemde problematiek een waardedaling van mijn woning.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2.

11. Voorstel: Als alternatief stel ik voor dat in overleg met bewoners van Liendert een nieuw plan wordt uitgewerkt welke invulling geeft aan de woonbehoefte van Amersfoort en welke rekening houdt met een eerlijke verdeling van de te realiseren woningen over de verschillende wijken. Deze aanpak zal leiden tot een nieuw en breed gedragen ontwerpbestemmingsplan voor de Sport- en woongebied Liendert-West zonder onnodige vertragingen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 1.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

[2.14 Zienswijze reclamant 14:](#)

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 15 argumenten:

1. Horizonvervuiling: Hoge gebouwen passen met name niet in dit deel van Liendert.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 3 - argument 6

2. Geluidshinder: een hoog gebouw in dit deel van Liendert zorgt voor veel geluidsoverlast t.g.v. weerkaatsing van de treinen die over de fly-over rijden. Dit geeft zonder hoogbouw al geluidsoverlast en zal nu dus verergeren door de weerkaatsing van het spoorlawaaai. Verder zullen er ook nog weerkaatsende geluiden komen vanaf het nieuwe sportcomplex, deze wordt nu direct achter woningen geplaatst en tegenover de geplande hoogbouw.

Reactie gemeente

Naar aanleiding van deze zienswijze is met een akoestisch onderzoek beoordeeld of er mogelijk negatieve effecten ontstaan op de geluidbelasting op bestaande woningen vanwege reflectie op het appartementengebouw en grondgebonden woningen. Het akoestisch onderzoek is op 23 augustus 2022 uitgevoerd door Equipe (Kenmerk: 223631, betreft: weerkaatsing geluid via nieuwbouw naar bestaande woningen).

In het onderzoek zijn de geluidbelastingen vanwege de spoorwegen in beeld gebracht, zowel zonder als met de voorgenomen nieuwbouw, op de relevante bestaande woningen in de omgeving. De geluidbelasting van deze twee situaties zijn in het rapport vergeleken. Waarbij het volgende is geconstateerd:

Uit een vergelijking van de berekende geluidbelastingen ten gevolge van het railverkeer blijkt dat bij de omliggende woningen de geluidbelasting gelijk blijft of tot wel 4 dB afneemt wanneer de nieuwbouw wordt gerealiseerd.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen nieuwbouw van de appartementen en de grondgebonden woningen tot een aanzienlijke reductie leidt van het geluid ten gevolge van het railverkeer. Eventuele weerkaatsing van het geluid wordt in ruime mate gecompenseerd door de afschermende werking van de nieuwe bebouwing.

Het akoestisch rapport wat in gaat op het geluid van de sportactiviteiten, is op een aantal punten herzien en aangepast. In dit onderzoek worden, vanwege de voorgeschreven rekenmethodieken, geluidreflecties op gebouwen meeberekend. De conclusie dat er op een aantal woningen overschrijdingen zijn, is ten opzichte van het eerdere onderzoek niet anders. Door een aantal maatregelen, zoals een geluidscherm van 3 meter rond de tennisbanen en voorzieningen aan woningen, gecombineerd met Maatwerkvoorschriften is dit wel oplosbaar. In het ontwerpbestemmingsplan is dit in paragraaf 5.2.3 Bedrijven- en milieuzonering in relatie tot het plangebied nader toegelicht.

3. Verlaging verkeersveiligheid, het autoverkeer in de omliggende woonstraten gaat fors omhoog van 100 - 300 naar straks 400 - 600. De soms toch al smalle woonstraten zijn hier geheel niet op berekend.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1.

4. Toenemende parkeerdruk in de omliggende smalle straten, dit is ook niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 6.

5. Filevorming op de aanvoer en afvoer routes (Korhoenstraat, Liendertsedreef, Parelhoenstraat, Liendertseweg) leidt tot meer fijnstof.

Reactie gemeente

Weliswaar neemt de verkeersintensiteit iets toe, maar er zal onder normale omstandigheden geen sprake zijn van filevorming. De wegen kunnen namelijk verkeerskundig meer verkeer aan dat dat de toename is ten gevolge van het plan. Daarnaast zijn de toenames van het verkeer op de aanvoer en afvoer routes zodanig beperkt dat dit geen onacceptabele toename van fijnstof zal veroorzaken.

Zie ook beantwoording zienswijze 3 - argument 2

6. Vermindering van 4000m² groen in Liendert en het kappen van circa 45 volwassen bomen.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 5

7. Klimaatverandering en inbreiding (meer woningen in de stad) zal leiden tot steeds hetere zomers in de stad.

Reactie gemeente

De vraag naar nieuwe woningen is nog steeds erg groot in Amersfoort. Maar door de klimaatverandering moeten wij ook rekening houden met stijging van de gemiddelde temperatuur in de stad. In de planontwikkeling bij woningbouw, en dus ook bij dit plan, wordt daarom ook goed gekeken naar voldoende inpassing van groen en berging van water, hittestress, wateroverlast en droogte zoveel mogelijk te voorkomen.

8. Hoge woondichtheid heeft ook impact op de sociale veiligheid.

Reactie gemeente

Hoge woondichtheid leidt niet per definitie tot sociale onveiligheid. Voor Liendert is een Wijkperspectief opgesteld, met daarin aanbevelingen die onder andere kunnen bijdragen aan het vergroten van de sociale veiligheid in Liendert. Aanbevelingen die daar aan kunnen bijdragen gaan bijvoorbeeld over kansengelijkheid, blijvend in gesprek met de wijk, betere samenwerking tussen partners in de wijk en verbeteren van de openbare ruimte.

9. De verhouding van de woondichtheid en sociale woningbouw is in Liendert veel hoger ten opzichte van andere wijken. De verbeteringen welke de afgelopen jaren zijn doorgevoerd in de wijk (bijvoorbeeld vervanging van de flats aan de Liendertseweg door eengezinswoningen) worden weer teniet gedaan door de vele hoogbouw en impact van te veel sociale huurwoningen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 1

10. Stop met hoogbouw in Liendert-West, gebruik hiervoor bijvoorbeeld locatie Elisabeth ziekenhuis, daar is nog voldoende ruimte voor hoogbouw en dan blijft er ook voldoende groen over voor recreatie.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - Voorstel.

11. Aantasting Valleikanaalzone, door de vele hoogbouw langs het Valleikanaal zullen veel minder kleine dieren beschutting kunnen vinden in het omliggend groen.

Reactie gemeente

In de Hoogbouwvisie die door de gemeenteraad is vastgesteld, is opgenomen dat we in de zone langs het Valleikanaal, waar het appartementencomplex ontwikkeld wordt, hoogbouw aanmoedigen. Onder hoogbouw verstaan we gebouwen van 9 lagen en hoger. Het appartementengebouw in Liendert West wordt 6 bouwlagen hoog. In de inrichting van de openbare ruimte en het (openbaar) groen zoeken we oplossingen die bijdragen aan biodiversiteit in het gebied.

12. Waardedaling woningen, door geluidoverlast, verkeersdruk en uitzicht op hoogbouw in plaats van groen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2.

13. De plannen van de gemeente over het Liendert West sluiten in het geheel niet aan bij de inzichten/ideeën van de bewoners van dit gebied. Dit komt met name omdat de bewoners veel te weinig betrokken zijn geweest bij de inrichting. Hoogbouw was al gepland voordat bewoners werden ingelicht. Op de diverse informatiebijeenkomsten is stelselmatig voorbijgegaan aan de bezwaren van de omwonenden. Bovendien is de hoogbouw te dicht achter de bestaande bebouwing gepland. De ingeplande speelgelegenheden zijn dermate verdeeld over het gebied, dat er van een buurtfunctie geen sprake meer is.

Reactie gemeente

Er zijn diverse bijeenkomsten gehouden met een meedenkgroep. Deze groep bestond uit buurtbewoners. In deze groep was volop ruimte om mee te praten over de uitwerking van de plannen. Door de nieuwe woningen aan het Valleikanaal te bouwen en niet op de oude locatie van het zwembad, is er voldoende afstand ten opzicht van bestaande woningen. De inrichtingen van de speelvoorzieningen wordt nog verder uitgewerkt in overleg met omwonenden, mensen van de Buurttuin en eventueel nieuwe bewoners in het gebied, zodat deze straks zo goed mogelijk aansluit bij de behoeftes uit de omgeving.

14. Voorstel 1: Indien toch besloten wordt het betreffende terrein van de tennisvelden in Liendert West te bebouwen moet de Gemeente de garantie geven dat het terrein van scholencomplex van het Hogeland College aan de Parelhoenstraat nooit gebruikt gaat worden voor woningbouw en teruggegeven wordt aan de natuur, dit om te voorkomen dat Liendert-West volledig versteend.

Reactie gemeente

Verschillende bewoners hebben op de inloopavond van het ontwerpbestemmingsplan aangegeven vernomen te hebben dat het Hogeland College te zijner tijd op die locatie verdwijnt. Op dit moment is daar nog geen sprake van. De gemeente heeft deze locatie op dit moment niet in beeld als (onderzoeks)-locatie voor woningbouw. Indien er in de verdere toekomst locaties langs het Valleikanaal, of elders in Liendert beschikbaar komen, zal de gemeenteraad op dat moment afwegen voor welke bestemming die locatie ontwikkeld kan worden.

15. Voorstel 2: Als alternatief stel ik voor dat in overleg met bewoners van Liendert West een nieuw plan wordt uitgewerkt welke invulling geeft aan de woonbehoefte van Amersfoort en welke rekening houdt met een eerlijke verdeling van de te realiseren woningen over de verschillende wijken. Deze aanpak zal leiden tot een nieuw en breed gedragen ontwerpbestemmingsplan voor de Sport- en Woongebied Liendert West zonder onnodige vertragingen. Laten we zuinig zijn op deze wijk!

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 1.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.15 Zienswijze reclamant 15:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 16 argumenten:

1. Horizonvervuiling: De bouwhoogte van de woningen aan de aangrenzende straten in dit deel van de wijk (o.a. de Parelhoenstraat, Korhoenstraat en Liendertsedreef) bestaat uit twee

bouwlagen. Het appartementengebouw gaat hiervan afwijken door een bouwhoogte van zes bouwlagen. Op de voorgenomen locatie, het huidige sportpark, is de bouwhoogte zelfs maar één laag. Met andere woorden, door dit massieve gebouw op deze locatie te plaatsen verdwijnt voor de huidige bewoners het uitzicht. Met name bewoners van de Parelhoenstraat zullen hier hinder van ondervinden. Wij zijn van mening dat de bouwhoogte van de nieuwbouw in overeenstemming moet zijn = met de bestaande bouw in dit deel van de wijk en dat horizonvervuiling moet worden vermeden.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 3 - argument 6

2. Geluidshinder: Door de verplaatsing van het sportpark wordt de afstand tussen dit terrein en bestaande en nieuwe woningen aanzienlijk verkleind. Inderdaad is in het plan een beperkte geluidswering voorzien voor de nieuw te bouwen grondgebonden woningen om zo het geluid van het sportpark te dempen. Er is geen geluidswerende voorziening voor de bestaande woningen noch voor het appartementengebouw in het plan opgenomen. In het bestemmingsplan bij het appartementengebouw is rekening gehouden met geluidhinder van trein en verkeer op de Ringweg Kruiskamp. Bij plaatsing van een massief gebouw van 6 bouwlagen treedt ook geluidswaerkaatsing op. Het bestemmingsplan besteedt hier geen aandacht aan. Dit vormt dus een mogelijk risico voor overige woningen in dit gebied als ook het 't Hooghe Landt college. Wij zijn van mening dat dit aspect ook benoemd moet worden in het bestemmingsplan dan wel dat een aanvullende studie moet worden verricht. Wij hebben informatie ontvangen dat er recent nog aanvullende metingen zijn verricht. Daaruit is o.a. gebleken dat de geluidsnormen voor de bestaande bebouwing overschreden worden. Voor zover wij dit kunnen bepalen zijn de resultaten van deze metingen echter niet verwerkt in het concept bestemmingsplan. Als dit het geval is dan verwachten wij dat de gemeente hierin transparant is en aangeeft op welke wijze de bestemmingsplan procedure vervolgd gaat worden.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 14 - argument 2

3. Verlaging verkeersveiligheid: Het autoverkeer in de woonstraten gaat omhoog van nu 100 tot 300 per dag tot straks naar 400 tot 600. Het bestemmingsplan meldt dat volgens de geldende normen dit mogelijk is. Er is echter geen simulatiestudie uitgevoerd of de wijk het extra inkomend en uitgaand autoverkeer kan verwerken. Ingaand autoverkeer naar het appartementengebouw zal gebruik gaan maken van de Korhoenstraat en vervolgens de Parelhoenstraat. Straten welke een breedte hebben waardoor alleen eenrichtingsverkeer mogelijk is en waar vrachtverkeer moeite heeft om zonder steekbewegingen de bochten te nemen. Uitgaand verkeer zal normaliter via de Parelhoenstraat en de Liendertsedreef dit deel van de wijk verlaten. De kruising Liendertsedreef/Liendertseweg is met het oog op de toename autoverkeer hierop al aangepast. Echter hebben bewoners nu al geconstateerd (en hiervan melding gedaan bij de gemeente) dat de aanpassingen de verkeersveiligheid verslechterd hebben. En het verkeer van het nieuwe appartementengebouw is er nog niet eens. Wij zijn daarom van mening dat de gemakzucht van de gemeente om zich alleen te baseren op normen en niet op een degelijk uitgevoerde simulatie een onacceptabel risico is. Ten grondslag aan het plan ligt o.a. een telling van fietsverkeer en autoverkeer. Bezorgd Liendert heeft na uitvoering van deze (digitaal uitgevoerde) tellingen en de beoordeling van de resultaten al aangegeven dat de resultaten zeer dubieus zijn en dat er grote twijfels zijn aan de betrouwbaarheid hiervan. Immers, de telling gaf aan dat er meer auto's in de

Parelhoenstraat tegen de toegestane rijrichting in passeerden dan welke volgens de verkeersregels de juiste route volgden. En de fietstelling gaf te lage fietsintensiteiten. Dat de resultaten van de telling tot vragen leiden is ook beaamd door betrokken ambtenaren. Echter, een correctie telling is vervolgens alleen voor de fietsers uitgevoerd, niet voor het autoverkeer. Wij staan op het standpunt dat als een verkeerstudie is uitgevoerd op basis van onbetrouwbare data, deze geen enkele waarde hebben moet worden overgedaan. Het bestemmingsplan beoogt een gemengd fietsverkeer en autoverkeer op het Jan van Riebeeckpad. Met name de schoolgaande jongeren welke tussen de locaties 't Hooghe Landt college pendelen, maar ook het fietsverkeer van en naar de sportvoorzieningen zullen het in- en uitgaand autoverkeer naar het appartementengebouw kruisen. Het plan voorziet een positionering van het Jan van Riebeeckpad als dat de auto te gast is op een fietspad. Er kan door bezoekers van het appartementengebouw en sportpark haaks op dit pad geparkeerd worden. Bij het verlaten of insturen naar een parkeervak wordt dus het fietsverkeer gekruist. Tijdens de ochtendspits zal een groot aantal auto's het parkeerterrein bij het appartementengebouw verlaten en tegelijkertijd arriveren de scholieren dan bij de school en zullen er dus vele tientallen gevallen van kruisend verkeer tussen auto's en fietsers zijn. Wij voorzien dat dit plan een onacceptabel verkeersrisico in zich heeft. Als laatste opmerking t.a.v. dit onderwerp, er is in de loop der jaren door vele bewoners van deze wijk melding gedaan van onveilige verkeerssituaties en er hebben ook diverse ongelukken met persoonlijke en materiële schade plaatsgevonden.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1 en zie beantwoording zienswijze 1 - argument 4 en beantwoording zienswijze 2 - argument 9.

4. Parkeerdruk: Het plan voldoet zowel voor de nieuwbouw als het sportpark aan de parkeernormen van de gemeente Amersfoort. Echter wordt in het plan ook vermeld dat bij bijvoorbeeld wedstrijden op het sportpark de wijk het extra parkeer aanbod moet opvangen. Deze situatie is niet nieuw, ingeval van wedstrijden of bijvoorbeeld bijzondere activiteiten op 't Hooghe Landt college werd gebruik gemaakt van het parkeerterrein van het voormalig zwembad. Dat parkeerterrein is nu wel deels afgesloten maar door de Covid19 pandemie hebben sinds die afsluiting nauwelijks meer dergelijke activiteiten plaatsgevonden. Met andere woorden, doordat het huidige parkeerterrein komt te vervallen ontbreekt er een buffer ruimte en zal er extra in de straten geparkeerd worden. Dat zal een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. Daarnaast omvatten de huidige parkeervoorzieningen ook een parkeerplaats voor een schoolbus t.b.v. 't Hooghe Landt welke in het plan komt te vervallen. Wij voorzien als gevolg van het beperkte aantal parkeervoorzieningen dat de veiligheid in het geding komt bij evenementen op het sportpark of de school, waardoor de toegankelijkheid voor noodvoertuigen belemmerd wordt.

In de gesprekken tussen de gemeente en de meedenkgroep is de vraag gesteld of het verhogen van woondichtheid met lage parkeernormen tot parkeerregulering zal leiden. Het antwoord hierop is altijd geweest "hier is geen sprake van". Gegeven de woningbouwplannen in het Hoefkwartier, met een nog lagere parkeernorm, vreest men voor uitwijkend parkeergedrag naar Liendert en Schothorst. Dit deel van de wijk van Liendert ligt direct aan de andere kant van het spoor van het Hoefkwartier waardoor parkeerdruk in dit deel van de wijk zal gaan toenemen. Er is in de plannen voor het Hoefkwartier dus al gesproken over het doorvoeren van parkeerregulering in Schothorst en Liendert. Ofwel deze initiatieven zorgen er dus wel degelijk voor dat er dadelijk parkeervergunningen ingevoerd zullen gaan worden in Liendert.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 6 en zie beantwoording zienswijze 8 - argument 9.

5. Vervuiling: Met name in de spits treedt nu al filevorming op bij de aan- en afvoerroutes (Korhoenstraat en Liendertsedreef). Aanpassing van het kruispunt Liendertsedreef/Liendertseweg heeft niet tot verbetering geleid. Met de toename van de verkeersdruk zal deze filevorming toenemen en de fijnstof als gevolg van de wachtende voertuigen zal tot luchtverontreiniging leiden (fijnstof) waar de bewoners last van zullen ondervinden. Het plan voorziet niet in een betere verdeling van in- en uitgaand gemotoriseerd verkeer. Wij zijn van mening dat het plan hierin tekortschiet en dat aanvullend onderzoek nodig is.

Reactie gemeente

Op de Korhoenstraat en de Liendertseweg gaan de verkeersintensiteiten toenemen, dit wordt gelijkmatig verdeeld over deze twee straten. De straten hebben voldoende capaciteit om de extra verkeersintensiteiten te verwerken. In de ochtendspits kan het kortstondig drukker zijn en een kleine wachtrij van auto's ontstaan. Dit leidt niet tot verkeersoverlast of verkeersonveiligheid.

Voor de behandeling van fijnstof zie zienswijze 3 – argument 2. De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld.

6. Beperkte bereikbaarheid: Zoals eerder aangegeven is er maar één logische route naar het appartementengebouw, van Korhoenstraat, naar Parelhoenstraat en Jan van Riebeeckpad. Op laatstgenoemde na allemaal éénrichting straten. Het Jan van Riebeeckpad zelf heeft volgens de tekeningen de breedte van één auto, vergelijkbaar met het fietspad langs de spoorlijn. Met andere woorden uitgaand verkeer van het appartementengebouw resp. sportpark en ingaand verkeer moet over dezelfde smalle rijbaan waar ook nog eens fietsverkeer op plaatsvindt. Dat dit tot bizarre situaties gaat leiden (wie heeft er nu voorrang) spreekt voor zichzelf.
Daarbij, het appartementengebouw zal een typische locatie worden waar bewoners maar korte tijd woonachtig zijn, m.a.w. er wordt vaak verhuisd. In het plan is niet bedacht waar dan die verhuishagens zullen moeten staan. En kan het verkeer dadelijk nog wel de wijk uit als bijvoorbeeld een straat wordt afgesloten t.g.v. werkzaamheden aan riolering, of andere grond gerelateerde werkzaamheden (gesprongen waterleiding, elektra bekabeling, etc.). Er zijn dan geen veilige alternatieven gegeven de smalle éénrichting verkeerstraten. Wij zijn van mening dat dit plan op gebied van bereikbaarheid van het appartementengebouw en het sportpark onvoldoende doordacht is. Hierbij nog op te merken dat in de oorspronkelijke opzet, om ni^ het sportpark te verplaatsen en de wijk uit te breiden met een ruim aantal eengezinswoningen, geen bereikbaarheid probleem veroorzaakt zou worden. Immers, nieuw te bouwen grondgebonden woningen zouden dan vanuit een verlengde Korhoenstraat goed bereikbaar zijn geweest. Door toename van de woondichtheid in Liendert komt ook de bereikbaarheid van de wijk in het geding. De capaciteit van de uitvalswegen (de drie bruggen naar de Ringweg) is niet te vergroten en filevorming vindt nu al plaats. Stoplichten staan al scherp afgesteld, zodanig dat mindervaliden nauwelijks mee in één keer de Ringweg kunnen oversteken. Wij zijn van mening dat dit plan onvoldoende rekening houdt met de bereikbaarheid van de wijk.

Reactie gemeente

In dit plan is bereikbaarheid en verkeersveiligheid een integraal onderdeel geweest. zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1 en zie beantwoording zienswijze 2 - argument 2.

7. Vermindering groen: Zoals in het plan aangegeven leidt het tot een netto vermindering van 4000 m2 groen. Of het groen nu openbaar toegankelijk is of niet doet daar o.i. niet toe. De vermindering groen betekent dat de longen van de stad verminderd worden en er is afdoende aangetoond dat dit een negatief effect heeft op de omgevingstemperatuur (hetere zomers). Het betekent ook dat de groenvoorziening waar de huidige bewoners nu al meerdere jaren gebruik van maken als speelvoorziening voor jongeren en voor buurtfestiviteiten, schaatsbaan etc. verloren gaat. De compensatie die de huidige bewoners hiervoor aangeboden krijgen staat in geen verhouding met het verlies aan groen.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 6

8. Het kappen van bomen: Het plan omvat het kappen van 45 volwassen bomen, waaronder de zeer mooie plataan (?) welke het veld moet ruimen voor het sportpark. Het plan geeft wel aan dat dit gecompenseerd wordt door het aanplanten van nieuwe boompjes maar het blijft een feit dat prachtige bomen worden gekapt. Wij zijn ervan overtuigd dat bij een andere invulling van het plangebied dit voorkomen had kunnen worden.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 5

9. Hoge woondichtheid: Als gevolg van het plan zal de woondichtheid in dit deel van Liendert (gebied 100 Liendertsedreef \r\ het Wijkperspectief) aanzienlijk toenemen. Wij verwachten een verdubbeling. De hogere woondichtheid heeft impact op de sociale veiligheid. De woondichtheid van de wijk Liendert is al de hoogste van Amersfoort (77/ha, zie Amersfoort in Cijfers) en op het te ontwikkelen woongebied de Hoef na, is volgens de woningbouwopgave 2019 ook het aantal extra te bouwen wooneenheden in de Liendert het hoogst van Amersfoort. Wij hebben als Bezorgd Liendert eerder de actie 'Stoppen met Proppen' gevoerd omdat wij van mening zijn dat de bouw van nieuwe woningen beter verspreid moet zijn over Amersfoort. Deze actie werd door meer dan 700 wijkbewoners gesteund. Zoals ook in het recent opgestelde Wijkperspectief vermeld is er in Liendert behoefte aan diversiteit van woningbouw. Door vast te houden aan een massief appartementengebouw met wooneenheden met een woonoppervlak ter grootte van één ruime zeecontainer negeert de gemeente zowel het wijkperspectief als de duidelijke signalen die door de bewoners van Liendert zijn afgegeven.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 14 - argument 8. In de besluitvorming voorafgaand aan dit bestemmingsplan heeft de gemeenteraad de verschillende belangen van zowel de mensen uit de buurt en de wijk Liendert en de belangen voor de stad, goed afgewogen. Wij zijn van mening dat we met dit plan een mooie bijdrage kunnen leveren aan de woningbouwopgave en daarnaast openbaar groen en ruimte voor spelen toevoegen in dit deel van de wijk.

10. Verhouding sociale woningbouw Amersfoort heeft een beleid om bij nieuwe projecten minimaal 35% van de te bouwen wooneenheden te bestemmen voor sociale huur segment. Volgens het Deltaplan Wonen worden projecten ook verplicht om voor middeninkomens minimaal 20% woningen in het middensegment te realiseren; waarvan minimaal 10% met een lage middenhuur en minimaal 10% met een hoge middenhuur. Dit is niet terug te vinden

in het bestemmingsplan. Liendert kent een hoger percentage sociale huurwoningen (49 %, bron allecijfers.nl) en in het huidige project is opnieuw gekozen voor 50% sociale huur. Wij zijn van mening dat door in Liendert het sociaaleconomisch zwakkere deel van de Amersfoortse bevolking te concentreren er een ongewenste ghettovorming plaatsvindt. Er zijn vele wetenschappelijk onderbouwde analyses welke aantonen dat een dergelijke concentratie ongewenste gevolgen tot zich kan hebben. Het Wijkperspectief beveelt aan om meer maatwerk in de verplichting tot realisatie van sociale huur bij nieuwbouw toe te passen. En wordt gesteld dat het voor een wijk als Liendert er wel baat is bij toepassing van de 35 % norm. De voorgestelde afwijking is juist naar beneden vanwege de constatering dat de bestaande woningen in Liendert wijk al een hoger percentage omvat. Hiermee willen wij niet pleiten voor een plan waarbij alleen koopwoningen en vrije sector huurwoningen beschikbaar komen. Zoals in het Deltaplan Wonen al vermeld is er grote behoefte aan eengezinswoningen in de sociale huursector. De wachttijd voor dit type woning is het langst. Een divers aanbod van koop- en huurwoningen, met daarbij een ruimer aantal eengezinswoningen dan de huidige voorziene 6 wooneenheden voldoet naar onze mening beter aan de woonbehoefte in Liendert wijk en is in lijn met de in het Wijkperspectief opgenomen adviezen.

Reactie gemeente

Zie zienswijze 2 - argument 4. De bestemming middenhuur wordt nooit in het bestemmingsplan vastgelegd. Deze afspraken zijn met de Alliantie vastgelegd in de Anterieure Overeenkomst. Het klopt dat er in de stad behoefte is aan eengezinswoningen in de sociale huursector, maar de vraag naar appartementen in het sociale en middenhuursegment is ook nog steeds groot. Deze locatie aan het Valleikanaal leent zich goed voor (midden)hoogbouw. Met de Alliantie is naar aanleiding van het Wijkperspectief afgesproken om te onderzoeken of deze locatie aantrekkelijk en geschikt is om (gedeeltelijk) te bestemmen voor senioren.

11. Integratie van de nieuwe bewoners in de wijk: In het Wijkperspectief wordt o.a. het advies gegeven om bij nieuwbouw zorg te dragen dat het pand een actieve verbinding heeft met de omliggende straten en andere woningen. 'Te allen tijde moet voorkomen worden dat het gebouw als solo gebouw in de wijk wordt geplaatst'. Het in het plan voorgestelde appartementengebouw wordt juist als een solo gebouw in de wijk geplaatst. Wij verwachten daarom dat integratie van de nieuwe bewoners met bestaande bevolking moeizaam zal verlopen.

Reactie gemeente

Stedenbouwkundig dient het plan goed in zijn omgeving ingepast te worden. De huidige compacte bouwvorm zorgt ervoor dat er rond het gebouw meer ruimte is voor openbaar groen en spelen. Integratie van nieuwe bewoners ontstaat niet alleen door een stedenbouwkundige oplossing, maar ook door het mogelijk maken van ontmoeten in de wijk. De speelvoorzieningen in het nieuwe plan, worden uitgewerkt in gesprek met omwonenden, De Buurttuin en nieuwe bewoners uit het complex. Hiervoor wordt een vergelijkbaar proces gevolgd als bij De Buurttuin eerder is ingezet. De Buurttuin heeft als effect gehad dat bewoners elkaar beter zijn leren kennen in dit deel van Liendert. Er zijn diverse activiteiten georganiseerd door en voor bewoners.

12. Waardedaling van woningen: Vanwege de toename verkeer, vermindering hoeveelheid groen en andere factoren is een waardedaling van de bestaande woningen te ven/vachten. Dat er door huidige bewoners planschade zal worden geclaimd is een zekerheid. Alhoewel de gemeente dergelijke schade kan verleggen naar de woningcorporatie zal dit uiteindelijk wel doorberekend worden aan de klant, de huurder dus.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2.

13. Beperkte betrokkenheid van bewoners: De gemeente Amersfoort hanteert al ruim voorafgaand de start van dit project een zogeheten 'Starten voor de start' beleid, een beleid dat er op gericht zou moeten zijn dat bewoners en andere belanghebbenden vanaf het eerste begin participeren in de ontwikkeling van nieuwbouwplannen. En in de afgelopen periode is de Participatie gids ontwikkeld welke deze betrokkenheid nog nader aanscherpt. Bij de ontwikkeling van dit plan voor het voormalig zwembad terrein heeft deze participatie bij de start van het project echter niet plaatsgevonden. De bewoners zijn vanaf de allereerste communicatie voor het blok gesteld dat er ruim 120 wooneenheden van bepaald type gebouwd zouden gaan worden. De participatie die daarna wel heeft plaatsgevonden heeft niet betrekking gehad op de woningbouw maar alleen op de toe te voegen openbare voorzieningen. Oorspronkelijk was voorzien in hoogbouw (minimaal 11 bouwlagen) en diverse malen is door de betrokken wethouder gesteld dat dit aangepast is op verzoek van de huidige wijkbewoners. Dit staat ook zo vermeld in het collegevoorstel naar de raad van 8 maart 2022. Wij bestrijden dit. Vanwege de geluidsproblematiek van trein en wegverkeer is voor een gewijzigde bouwvorm gekozen. De aanpassing is dus om bouwtechnische en financiële redenen. Niet vanwege een participatie van wijkbewoners.

Reactie gemeente

Op 12 juni 2018 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen om Starten voor de Start te verankeren in het proces van projecten en de besluitvorming daarover. Dit viel vrijwel gelijktijdig met de scenariokeuze die het college voor dit project heeft gemaakt. Op 11 april 2018, voorafgaand aan de scenario-afweging door het college, is een inloopavond voor de omgeving georganiseerd, waar twee scenario's zijn toegelicht. Scenario 1, waarbij (conform het huidige uitgewerkte plan) woningbouw op de tennis- en handballocatie ontwikkeld zou worden en scenario 2, waarbij woningbouw op de zwembadlocatie ontwikkeld zou worden. Op de inloopbijeenkomst is ook het proces toegelicht, dat het college eerst een scenario-afweging zou maken en dat de omgeving betrokken zou worden bij de verdere uitwerking van het voorkeursscenario. Op 3 juli 2018 heeft het college de scenario-afweging voor Liendert West gemaakt tussen en besloten het scenario 1 met het verplaatsen van sport en een woningbouw op de tennis- en handballocatie verder te laten uitwerken. Op 28 augustus 2018 is de scenario-afweging in een Rondevergadering door de raad besproken. De woordvoerders van de fracties hebben zich daarbij uitgesproken vóór scenario 1 en hebben daarbij aandachtspunten meegegeven voor de verdere uitwerking van dat scenario. Op 20 september 2018 is een tweede inloopbijeenkomst georganiseerd voor de omgeving waarin het door het college gekozen voorkeursscenario is toegelicht en het vervolgproces. Na 20 september zijn meerdere Meedenkgroepen georganiseerd, waarbij omwonenden hun input konden geven aan de verdere uitwerking van de scenario 1. Aanvankelijk was er een woongebouw bedacht, waarvan het hoogste bouwdeel 13 bouwlagen betrof. Door geluidsbeperkingen én door bezwaren uit de buurt op deze bouwhoogte is later besloten er een compacter gebouw van te maken met maximaal 6 bouwlagen. De aanpassing is dus niet alleen om bouwtechnische en financiële redenen doorgevoerd.

14. Risico's: De notitie van het college van 8 maart 2022 welke het concept bestemmingsplan begeleidt omvat een risico paragraaf. Naast eventuele vertraging en planschade claims wordt alleen de grondexploitatie als een risico beschouwd. Er wordt louter gewezen op risico's welke financieel te mitigeren zijn. Echter, het bestemmingsplan zelf maakt melding van andere risico's:

- Het plangebied heeft een sterk verhoogd risico op het aantreffen van nietgesprongen explosieven. Pas bij uitvoering van de bouwwerkzaamheden zal blijken of blindgangers verborgen liggen en alsnog verwijderd moeten worden. Een risico op extra bouwkosten.
- Bodemtrillingen veroorzaakt door (vracht)treinverkeer zijn niet onderzocht. Het college stelt zich op het standpunt dat een dergelijk onderzoek pas hoeft plaats te vinden voorafgaande de werkelijke bouw. Door o.a. ProRail is gesteld dat een dergelijk onderzoek noodzakelijk is en bewoners in de Parelhoenstraat hebben aangegeven dat de nachtelijke vrachttreinen wel degelijk bij hen voelbaar zijn. Het appartementengebouw zal zich veel dichterbij de treinbaan bevinden dus het is te verwachten dat in de bouw mogelijk extra (kostbare) voorzieningen nodig zijn. Een risico op extra bouwkosten. ProRail heeft notabene een CEF-subsidie aangevraagd welke bij toekenning zal leiden tot een verdere stijging van het aantal vrachttreinen. De mogelijke impact hiervan qua geluid en bodemtrillingen is niet meegenomen in de huidige onderzoeken en het bestemmingsplan. Dit vormt dus een risico dat in de toekomst het appartementengebouw aangepast moet worden en kan ook impact hebben op het sportpark.
- Bodemonderzoek t.b.v. fundering en de impact van een omvangrijk gebouw op de grondgesteldheid heeft nog niet plaatsgevonden. Er zijn echter signalen dat bij andere bouwlocaties langs het Valleikanaal (Zangvogelweg 140) al wel degelijk bodemverzakkingen door de bouw optreden. Eerdere bouwwerkzaamheden in dit gebied, bij de bouw van het trein fly-over viaduct, hebben trillingen en verzakkingen geleid tot schade aan omliggende woningen. Ook hier dus een risico op extra bouwkosten.
- De bereikbaarheid van de bouwlocatie voor vrachtverkeer heeft beperkingen en bewoners van de toevoer- en afvoerwegen maken zich ook zorgen of de tijdelijke toename van zwaar vrachtverkeer niet tot trillingen leidt welke schade aan de huidige woningen tot gevolg zal hebben. Voor de bouw van de eengezinswoningen zal een bouwkraan, zoals nu gesitueerd bij de bouw aan de Zangvogelweg 140, wellicht niet nodig zijn. Voor de bouw van het appartementengebouw wellicht wel. Wij vragen ons af op welke wijze de aannemer deze kraan op de locatie denkt te kunnen plaatsen, immers via de aan- en afvoerwegen is een transport van buitenmaatse voertuigen o.i. onmogelijk. Ook hier dus een risico op extra bouwkosten maar ook op verkeersveiligheid tijdens de bouw.
- Het risico van vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor is volgens het plan acceptabel omdat wordt aangenomen dat de brandweer de locatie (over het Jan van Riebeeckpad) snel kan bereiken. Echter wordt ook al aangegeven dat bij ongunstige windrichting dit mogelijk niet het geval zal zijn. Veiligheidsregio Utrecht moet nog een advies uitbrengen of de locatie voldoet. Een risico dat het plan aangepast moet worden.
- Zoals eerder al aangegeven zal de verkeersveiligheid als gevolg van de toename autoverkeer en kruisend verkeer met fietsers verminderen. Als dit tot toename van verkeersslachtoffers leidt dan is corrigerende actie noodzakelijk. Er zijn echter geen “fall back” opties meer omdat het gebied wordt ingesloten door de trein, water en woningen. In geval van verkeergevaarlijke situaties zijn er geen alternatieven om verkeersdruk te verlagen. Met andere woorden, het doorzetten van dit bouwplan houdt in dat er bewust gekozen wordt voor een afbreuk aan verkeersveiligheid en het accepteren van een toename van verkeersslachtoffers. Bovengenoemde risico's kunnen leiden tot aanzienlijke extra kosten, zowel voor de gemeente als voor de woningcorporatie. De kosten worden uiteindelijk afgewenteld op de bewoners van Amersfoort. Kosten die voorkomen zouden kunnen worden met een beter passend plan! Maar de risico's kunnen ook leiden tot verlaging van de verkeersveiligheid, gezondheid en leefbaarheid voor de huidige en toekomstige bewoners en bezoekers van Liendert West. Naar onze mening is het daarom onverantwoord om instemmen met dit bestemmingsplan in de huidige vorm.

Reactie gemeente

In de vraag inleiding van deze vraag wordt gesteld dat: 'Naast eventuele vertraging en planschade claims wordt alleen de grondexploitatie als een risico beschouwd'. Voor de duidelijkheid is het belangrijk om te weten wat een grondexploitatie is. De grondexploitatie is een financieel instrument die laat zien wat het hele project kost. Dit begint bij de verwerving, het aanleggen van de nieuwe sportvoorzieningen, daarna het gebied klaar maken voor de verkoop aan De Alliantie en uiteindelijk wordt het gebied klaar gemaakt voor de nieuwe bewoners.

Alle risico's die bij het vast stellen van een grondexploitatie bekend zijn, worden uiteindelijk verwerkt in het zogenaamde 'risicoprofiel' van de grondexploitatie. Vervolgens wordt er op het totaal van de gemeente getoetst of de gemeente wel voldoende geld heeft om risico's, als die zich voordoen, op te kunnen vangen. Dat is nog steeds het geval. Genoemde risico's die horen bij de grondexploitatie, zoals 'niet gesprongen explosieven', horen dus bij de grondexploitatie en daar is rekening mee gehouden

De risico's die horen bij de bouw van de gebouwen liggen bij De Alliantie en de ontwikkelaar van de andere woningen. Bij de bouw van de gebouwen zal bijvoorbeeld in voldoende mate rekening gehouden moeten worden met de aanwezigheid van het spoor, de bereikbaarheid van de bouwlocatie, de bouwlogistiek in combinatie met andere verkeerdeelnemers. De mogelijke financiële effecten van deze risico's komen niet voor rekening van de gemeente.

Per onderdeel het volgende:

Niet gesprongen explosieven

* Het risico op Niet gesprongen explosieven is in een financieel risico, omdat het opruimen van eventueel niet gesprongen explosieven meerkosten met zich mee kunnen brengen. Er zal in eerste een nader onderzoek plaatsvinden of er überhaupt explosieven aanwezig zijn. Indien dit het geval is, zullen deze verwijderd moeten worden.

Bodemtrillingen van het spoor

Voor wat betreft de trillingen door (vracht)treinverkeer: zie beantwoording zienswijze 8 – argument 7

Bodemonderzoek ivm fundering appartementen

Bij de bouw van omvangrijke gebouwen wordt de bodemgesteldheid vrijwel altijd onderzocht met een sonderingsonderzoek om de draagkracht van de bodem te meten. Met een sonderingsonderzoek wordt o.a. het risico op gescheurde gevels, verzakte funderingen en overige vervelende constructiefouten tot een minimum beperkt. Daarnaast wordt bij bouwwerkzaamheden er vaak voor gekozen om een vooropname (ook wel nulmeting genoemd) uit te voeren en kunnen aannemers en hun opdrachtgevers de aansprakelijkheid van door bouwwerkzaamheden veroorzaakte schade weerleggen of bepalen. Door vastlegging van bestaande gebreken aan naastgelegen gebouwen (belendingen) of infrastructuur voorafgaand aan werkzaamheden, ontstaat voor alle partijen een duidelijke bewijspositie. Vooropnames worden daarom ook steeds vaker door CAR-verzekeraars geëist.

- Externe veiligheid.
Zie verder beantwoording zienswijze 1 - argument 1. Met betrekking tot de wind kan worden opgemerkt dat het gebouw via meerdere zijden bereikbaar is voor de brandweervoertuigen
- Verkeersveiligheid: verwijzen naar verwijzen naar

- Met dit bestemmingsplan zijn alle benodigde en wettelijke onderzoeken uitgevoerd en getoetst. De conclusie is dat er zeker een verandering in de omgeving van indieners plaatsvindt maar ook dat hier sprake is van een goede ruimtelijke ordening waarmee deze ontwikkeling kan doorgaan.
-
- 15. Toevoeging: Het is ook teleurstellend dat wij constateren dat de meeste door ons in deze zienswijze aangedragen punten in de afgelopen jaren al vele malen door ons aan de gemeente en betrokken leden van het college zijn gemeld. De totstandkoming van dit concept plan heeft bijna 4 jaar doorlooptijd gevegd. Voldoende tijd voor de gemeente Amersfoort om een aantal noodzakelijke onderzoeken te verrichten of om zich te bezinnen of alternatieve inrichting van het gebied beter passend is. Nu blijkt dat het gemeentebestuur volhardend is in haar keuze over de ontwikkeling van het gebied vragen wij ons af welke informatie over mogelijke reeds gemaakte afspraken door het gemeentebestuur niet openbaar gedeeld is, en waarom men vast wil houden aan het plan dat nu al zoveel vertraging heeft opgelopen en waarvan nog verdere vertraging te verwachten is. Een gedeeltelijke oplossing voor de huidige woningmarktkrapte is/ wordt hierdoor bewust uitgesteld.

Reactie gemeente

Bij de bestuurlijke besluitvorming die bij deze planontwikkeling heeft plaatsgevonden, heeft de gemeenteraad iedere keer en afweging gemaakt in de diverse en breed uiteenlopende belangen die spelen bij dit project. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het uitwerkingsvoorstel afgewogen besloten om niet terug te komen op het door haar eerder vastgestelde kader in de startnotitie van het realiseren van een woongebouw van 120 appartementen op deze locatie. Wij zijn van mening dat we met deze ontwikkeling een goede bijdrage kunnen leveren aan de woningbouwopgave en daarnaast openbaar gebied met ruimte voor groen en spelen kunnen toevoegen aan de wijk.

16. Voorstel: Als alternatief stellen wij voor dat in overleg met bewoners van Liendert een nieuw plan wordt uitgewerkt welke invulling geeft aan de woonbehoefte van Amersfoort en welke rekening houdt met een eerlijke verdeling van de te realiseren woningen over de verschillende wijken. Deze aanpak zal leiden tot een nieuw en breed gedragen ontwerpbestemmingsplan voor de Sport- en woongebied Liendert-West zonder onnodige vertragingen.

Reactie gemeente

Vanuit Amersfoort Vernieuwt (2007) en het Wijkontwikkelingsplan Liendert-Rustenburg (2007) was het idee om na de sloop van zwembad Liendert op de voormalige zwembadlocatie woningbouw te ontwikkelen. Omdat de woningvraag in Amersfoort sterk is toegenomen, is in 2017/2018 besloten te onderzoeken of er in dat deel van Liendert ruimte was om het nieuwe woningbouwprogramma te vergroten. Die ruimte kan gemaakt worden, door de tennisvereniging en handbalvereniging naar de voormalige zwembadlocatie te verplaatsen. Het college heeft in 2018 besloten om dit scenario verder uit te laten werken in een startnotitie en stedenbouwkundig plan. Bij deze planuitwerking is de buurt betrokken geweest in de vorm van Meedenkgroepen.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.16 Zienswijze reclamant 16:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 9 argumenten:

1. Het eerste bezwaar is wijkbreed: in Wijkperspectief worden de zorgen over de wijk uitgebreid beschreven, ik verwijs er bij deze graag naar. Hoe kan het zijn dat een moeilijke en complexe wijk als Liendert met veel serieuze sociale problematiek wordt belast met nog meer bewoners? De weinige groene ruimte die de wijk toch al heeft wordt volgebouwd. De behoefte is om juist lucht en recreatie te creëren in een probleemwijk als Liendert is.
De problemen die juist ook dit stuk van de wijk Liendert kent worden de afgelopen ruim 10 jaar al niet opgelost. De politie weet hier alles van. Ook in de tijd van wijkagent Dennis is hier altijd aandacht voor geweest, maar is het nooit tot een oplossing gekomen. Ook nu staat de komst van een speelplaats voor kinderen on hold, vanwege de continue overlast van drugs, vervuiling, prostitutie, hardrijdende auto's door de wijk etc. De nieuwe ontwikkelingen rondom 'alle ruimte benutten' zal de bestaande overlast alleen nog maar erger maken. Zowel de Gemeente als de politie zijn de afgelopen 10 jaar niet in staat geweest de problemen op te lossen in juist dit deel van Liendert en lijkt met de bouwplannen doof voor de burgers.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 14 - argument 8. Met de komst van de nieuwe woningen in dit deel van Liendert ontstaat de kans dat het sociaal toezicht ook verbeterd.

2. Daarbij wordt dan verwezen dat Liendert een groene wijk is omdat het waterwingebied er is. Dit is ook net hoe het uitkomt, aangezien het ook tot de wijk Schuilenburg behoort en straks ook uitvalbasis zal zijn voor de vele nieuwe bewoners van De Hoef. Dat vermindert aantal m² per wijkbewoner drastisch. Dat Vermeerkwartier en Leusderkwartier met park Randenbroek en Elisabeth Groen groen worden genoemd, dat snap ik wel. Wie dit deel van Liendert nu al groen weet te noemen, die heeft een te grote mate van fantasie.
Een groot bezwaar van mijn kant is het verdwijnen van het kleine beetje groen en ruimte, dat er nog is. Groen en ruimte dat nooit meer terugkomt als er eenmaal gebouwd is. Hoe kan het in tijden van klimaatcrisis met stadshitte en overstromingen dat hier geen rekening mee wordt gehouden? Ik begrijp dat we woningen nodig hebben, want ik heb zelf ook drie jongens, waarvan twee in de 20 zijn. Zonder echter rekening te houden met de leefbaarheid in de wijk doet bouwen meer kwaad dan goed. Het is het doordrammen van de bouwplannen ten koste van het welzijn van de bewoners in dit deel van Liendert. Bekend is dat het overleg met de bewoners vanaf het begin af aan een aanfluiting is geweest. Dat is in meerdere raadszittingen duidelijk naar voren gebracht, maar uiteraard zonder enig resultaat. Meest gênant hierbij was D66, die de stem tegen tijdens de stemming nog omdraaide naar een stem voor. Een klap in het gezicht voor alle aanwezige bewoners. We hebben groen en ruimte nodig. Behoud van het huidige groen en de ruimte is essentieel voor mens en dier.

Reactie gemeente

De wens naar een groene en gezonde leefomgeving onderschrijven we allemaal. Hoe je dit in een stad moet doen, die nog steeds aan het groeien is en waar de vraag naar nieuwe woningen hoog is, vraagt steeds weer nieuwe inspanningen (lees ook het antwoord op zienswijze 1 - argument 6). Immers gaan steeds meer mensen gebruik van dezelfde (of zelfs kleiner wordende) ruimte gebruiken. In de bestaande stad gaat dat alleen via een kwaliteitsverbetering van het bestaande groen. Zo voegen we, ondanks het netto verlies van groen, met dit plan op deze locatie meer openbaar toegankelijk groen met een hogere biodiversiteit en een hogere recreatiewaarde toe.

3. In de laatste bijeenkomst begreep ik dat het hek langs het spoor een paar meter richting het spoor wordt verplaatst. In de praktijk is de hek amper zichtbaar omdat het een groene muur is vol grote interessante struiken en vele bomen. Deze groene muur heeft de functie van geluidswal. Ik zie in het verplaatsen van het hek dus twee bezwaren, enerzijds verdwijnen van volwassen groen en anderzijds verdwijnen van de geluidswal. In hoeverre is hier rekening mee gehouden in het ontwerp? Ik vraag het me af aangezien het mij pas opviel toen iemand er een vraag over stelde (op de tekening en in het verhaal is deze ingrijpende verplaatsing niet inzichtelijk gemaakt). Een serieus plan om de geluidsoverlast tegen te gaan over de gehele lengte van Liendert tot aan station Schothorst is er nooit gekomen. Ook niet toen De Gemeente Amersfoort stilzwijgend en zonder inspraak toestond dat er meer goederentreinen van het spoor gebruik mochten maken. Ook met gevaarlijke stoffen. Het belang van de burgers in Liendert is ook hiermee ver te zoeken.

4.

Reactie gemeente

De groene houtwal aan de rand van het sportpark zal samen met het hekwerk worden verplaatst richting het fietspad. Zodat de sportvelden goed in het nieuwe sportcomplex kunnen worden ingepast. Een groene zone van struiken en bomen heeft geen geluidswerende functie en is dus ook niet als zodanig in de geluidsberekeningen meegenomen. Volledigheidshalve : de gemeente heeft geen bevoegdheid om te bepalen welke vervoerders gebruik mogen maken van het spoor. Dat is aan de inspectie leefomgeving en transport van de rijksoverheid en daarnaast Prorail als beheerder van het spoor.

5. Als extra opmerking over de sociale functie van het groen en de ruimte op de bouwplaats. Het terrein is op initiatief van buurtbewoners uitgegroeid tot buurttuin, waar veel activiteiten in plaatsvinden. Dit geeft de behoefte aan deze plek voor de buurtbewoners nog eens extra aan. Het geeft gelegenheid elke maand om elkaar te ontmoeten bij het onderhoud, om tuinfeesten te organiseren en om verjaardagen te vieren. Er wordt levend stratego gespeeld en er wordt gelasergamed, etc. Ook wordt de buurttuin overdag veelvuldig gebruikt door de leerlingen van 't Hooghe Landt aan de Parelhoenstraat.

Reactie gemeente

Na de sloop van het Zwembad Liendert is in overleg met bewoners afgesproken dat zij tijdelijk van het vrijgekomen terrein gebruik kunnen maken, totdat het nieuwe sportpark wordt aangelegd. Dit had de voorkeur ten opzicht van het in de bouwhekken zetten van het terrein. De gemeente heeft geconstateerd dat de Buurttuin een groot succes is en bijdraagt aan de sociale samenhang in de buurt. Daarom is afgesproken dat in het nieuwe plan ook een plek komt voor de Buurttuin. En dat samen met de Buurttuin, omwonenden en nieuwe bewoners in het plangebied de speelruimte wordt vormgegeven en ingericht. Ook zijn er 2 eengezinswoningen uit het nieuwbouwplan geschrapt om meer ruimte te maken voor groen en spelen en de Buurttuin. Tijdens de bouwwerkzaamheden zal in overleg met de mensen van de Buurttuin gekeken worden waar zij tijdens de bouwperiode hun activiteiten kunnen laten plaatsvinden.

6. Los van de recreatieve functie heeft het hoofd van het Hooghe Landt al aangegeven dat de toenemende verkeersdruk een gevaar gaat opleveren voor de schoolgaande kinderen. Over de verkeersafwikkeling later meer.

Reactie gemeente

De verkeersveiligheid blijft voor schoolgaande kinderen voldoende gewaarborgd. De verkeersintensiteiten gaan in diverse straten weliswaar omhoog, maar zijn relatief gezien nog steeds

heel laag. De straten zijn conform de principes van Duurzaam Veilig ingericht. Op de Parelhoenstraat worden bovendien nog twee extra snelheidsremmende verkeersmaatregelen gerealiseerd, waarvan een verkeerplateau ter hoogte van de school en een verkeerplateau bij het Jan van Riebeeckpad. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de Parelhoenstraat zal daardoor naar verwachting omlaag gaan. Voor fietsers en schoolgaande jeugd blijven de straten rondom de school daarmee verkeersveilig. De meeste fietsende jeugd zal op zijn of haar route van en naar de school veel drukker straten tegenkomen dan de Parelhoenstraat.

7. De buurttuin trekt veel bewoners en kinderen aan en is daarmee essentieel voor het stukje sociaal contact in de wijk.
Kinderen hebben hier hun plek om te spelen, waar ze veilig kunnen rondstruinen op een overzichtelijke afstand van het ouderlijk toezicht. Het Waterwingebied is geen reëel alternatief voor deze kinderen.

Reactie gemeente

De gemeente ziet ook de waarde van de Buurttuin voor de sociale cohesie in de buurt. Daarom is afgesproken dat de Buurttuin in de nieuwe situatie ook een plek krijgt, namelijk naast het nieuwe woongebouw. Tijdens de bouwwerkzaamheden zal in overleg met de mensen van de Buurttuin gekeken worden waar zij tijdens de bouwperiode hun activiteiten kunnen laten plaatsvinden.

8. De verkeersafwikkeling vanuit dit stukje Liendert is al jaar en dag problematisch op de spits tijden. Hierover heeft het hoofd van 't Hooghe Landt al vaker input geleverd. Iedere onafhankelijke verkeersdeskundige zal kunnen uitleggen dat de verkeersafwikkeling een groot probleem gaat opleveren, door de enorme toename van verkeersbewegingen in gedurende de spits tijden. Iedere onafhankelijke verkeersdeskundige zal begrijpen dat de verlenging van de aanrijdstrook voor de stoplichten, zoals die is gemaakt, een druppel is op een gloeiende plaat. Het is ook stuitend om te zien hoe op de bezwaren van bewoners is gereageerd. Ofwel niet is gereageerd. Een serieuze oplossing voor dit probleem wordt gewoon niet geboden. Dat vind ik een zeer bezwaarlijke zaak, waarbij bij ongelukken de aansprakelijkheidsstelling richting de Gemeente niet zal ontbreken. Dit sluit uiteraard aan op de input die ook door 't Hooghe Landt is gedaan en sluit aan op de gevaarlijke verkeerssituaties die al jaren zichtbaar zijn rondom het Esso tankstation.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1.

9. De Gemeente veroorzaakt met het volbouwen en onaantrekkelijk maken van dit deel van Liendert een enorme wijziging in de aard en natuur van dit stukje Liendert. Dit zal een daling teweeg brengen van leefbaarheid en daarmee ook de huizenprijzen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2.

10. Voorstel: Ik pleit voor behoud van de huidige ruimte en stel als alternatief voor om een nieuw plan te ontwikkelen, die het Wijkperspectief eer aan doet en daarmee tot een evenredige verdeling te komt van problematiek, omdat dat er dan meer gezonde schouders zijn om de last te dragen in Amersfoort. Het percentage sociale woningen in dit deel van Liendert is nu al onevenredig hoog t.o.v. andere wijken in Amersfoort.

11.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 15 - Voorstel.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.17 Zienswijze reclamant 17:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 5 argumenten:

1. Het eerste bezwaar is wijk breed: in Wijkperspectief worden de zorgen over de wijk uitgebreid beschreven, ik verwijs er bij deze graag naar. Hoe kan het zijn dat een moeilijke en complexe wijk als Liendert met veel serieuze sociale problematiek wordt belast met nog meer bewoners die zo dicht op elkaar komen te wonen. De weinig ruimte die de wijk heeft wordt volgebouwd. De behoefte is juist afschalen van kwetsbare groepen en afstapelen van problematiek. De nieuwe ontwikkelingen rondom 'alle ruimte benutten' zal het erger maken.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 14 - argument 8. Met de komst van de nieuwe woningen in dit deel van Liendert ontstaat de kans dat het sociaal toezicht ook verbeterd.

2. Daarbij wordt dan verwezen dat Liendert een groene wijk is omdat het waterwingebied er is. Dit is ook net hoe het uitkomt, aangezien het ook tot de wijk Schuilenburg behoort en straks ook uitvalbasis zal zijn voor de vele nieuwe bewoners van De Hoef. Dat vermindert aantal m2 per wijkbewoner drastisch. Dat Vermeerkwartier en Leusderkwartier met park Randenbroek en Elisabeth Groen groen worden genoemd, dat snap ik wel.
Een ander groot bezwaar van mijn kant is het verdwijnen van groen. Groen dat nooit meer terugkomt als er eenmaal gebouwd is. Hoe kan dat in tijden van klimaatcrisis met stadshitte en overstromingen van dien. Ik snap dat we woningen nodig hebben, maar zonder een gezond klimaat zijn alle bewoners van Amersfoort, Nederland en de wereld de dupe. We hebben groen nodig voor (vertraagde) opvang van water en voorkomen dat het niet te warm wordt in de stad. Behoud van het huidige groen is daarbij essentieel voor mens en dier.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 16 - argument 2

3. In de laatste bijeenkomst begreep ik dat het hek langs het spoor een paar meter richting het spoor wordt verplaatst. In de praktijk is de hek amper zichtbaar omdat het een groene muur is vol grote interessante struiken en vele bomen. Deze groene muur heeft de functie van geluidswal. Ik zie in het verplaatsen van het hek dus twee bezwaren, enerzijds verdwijnen van volwassen groen en anderzijds verdwijnen van de geluidswal. In hoeverre is hier rekening mee geboden in het ontwerp? Ik vraag het me af aangezien het mij pas opviel toen iemand er een vraag over stelde (op de tekening en in het verhaal is deze ingrijpende verplaatsing niet inzichtelijk gemaakt)

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 16 - argument 3

4. Tevens heb ik bezwaar tegen het verdwijnen van de huidige ruimte omdat er een hele goede cohesie en sfeer hangt. Ter toelichting: afgelopen jaren heb ik als een van de initiatiefnemers mogen ervaren wat er samen met de buurt mogelijk is als er letterlijk ruimte is voor ideeën.

Het terrein is uitgegroeid tot buurttuin waarin vele activiteiten plaatsvinden. Het geeft gelegenheid elke maand elkaar te ontmoeten bij het onderhoud, om tuinfeesten en verjaardagen te vieren, levend stratego en lasergamen, huttenbouwen, paaseieren zoeken, NL piassen stampen en zelfs een ijsbaan. Tenslotte noem ik als resultaat van al deze activiteiten dat de burendag supersuccesvolle genoemd mag worden met 160 uitnodigingen (begonnen met 30!). Met trots dragen ik en Marleen Kunst de titel Gouden Buur en dat heeft Gemeente Amersfoort mede mogelijk gemaakt door het vertrouwen en de ruimte beschikbaar te stellen aan buurt. Wij willen heel graag deze energie behouden en de ruimte hebben voor onze creativiteit die op verbinding gericht is van alle mensen in de buurt. Deze positieve energie wordt gevoed door zichtbare resultaten. Er is meer sociale cohesie, ervaren veiligheid en vertrouwen in de buurt. Kinderen hebben eindelijk weer een plek waar ze veilig kunnen rondstruinen (en dat juist niet altijd in het zicht van de ouders en gecontroleerde speeltoestellen -> dat is heel gezond in de ontwikkeling). Met meer dan 60 kinderen in de buurt wordt er veel buiten gespeeld (andere plekken zijn er niet dichtbij!). Daarnaast vinden vele hondenbaasjes het grote terrein en ook de middelbare scholieren zie ik veelvuldig ontspannen in de buurttuin tijdens of na school. Het is multifunctioneel gebied en heeft nog veel meer potentie.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 16 - argument 6.

5. Voorstel: Op basis van voorgaande bezwaren, pleit ik voor behoud van de huidige ruimte en stel als alternatief voor om een nieuw plan te ontwikkelen, die het Wijkperspectief eer aan doet en daarmee tot een evenredige verdeling te komt van problematiek, omdat dat er dan meer gezonde schouders zijn om de last te dragen. Daarmee hebben we de winst van behoud van de buurttuin in z'n huidige vorm, behoud van 4000m2 en geen onnodige kosten van het verplaatsen van een sportpark naar de andere kant van het fietspad. Een alternatief is een soort van Knarrenhof, Een woonvorm met de intentie om naar elkaar om te zien en elkaar te helpen voor senioren. Een ontspannen en natuurlijke woonomgeving omringt met groen en paadjes voor de dagelijkse beweging. Dit kan ook aantrekkelijke laagbouw zijn en dan op het huidige zwembadterrein gebouwd worden. Laagbouw betekent minder woningen, maar wel meer kans dat er meer verbinding ontstaat omdat men elkaar kent (hoe meer woningen/mensen, hoe groter de kans op anonimiteit) De parkeerplaats wordt buurttuin en is daarmee meer als middelpunt in dit deel van de wijk. De sportvelden hoeven niet verplaatst. Gezinswoningen met senioren komen vrij omdat er een aantrekkelijk alternatief is. Mantelzorg ontstaat op natuurlijke wijze en ontziet de zorg en ondersteunt bij langer thuis wonen. Tevens kunnen er 45 bomen blijven staan.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 15 - Voorstel.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.18 Zienswijze reclamant 18:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 15 argumenten:

1. Verkeersveiligheid, dit deel van Liendert wordt gekenmerkt door smalle straten met scherpe bochten en eenrichtingsverkeer. Eenrichtingsverkeer is in het verleden reeds ingevoerd omdat de veiligheid in het geding was. Met deze enorme toename van woningen op in de uithoek van de wijk, we spreken over een toename van ongeveer 40%, zal dit de

verkeersveiligheid niet ten goede komen. Ik zou er dus voor willen pleiten het aantal woningen sterk te verminderen zodat de toename van verkeer overzichtelijk blijft.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1. Op basis van de verkeersveiligheid en capaciteit van de straten is er daarom geen aanleiding om minder woningen te realiseren.

2. Filevorming in de spits, ik maak me grote zorgen over filevorming in de spits als auto's via de Liendertsedreef naar de Liendertseweg de wijk zullen moeten verlaten. Na de recente aanpassingen op dit knooppunt is de situatie er niet bepaald overzichtelijker op geworden. Fietzers komen nu van beide kanten en steken ook nog eens schuin over. Dit is gevaarlijk en zeker in een drukke spits, met veel meer autoverkeer dat de wijk zal moeten verlaten leidt dit tot stressvolle en gevaarlijke situaties. Op dit moment staat het verkeer hier reeds vast in de wintermaanden als het donker en of regenachtig is, dit zal veel erger worden en ook buiten de wintermaanden tot filevorming leiden. Daar komt bovenop dat extra auto verkeer en filevorming leidt tot meer fijnstof en vervuiling wat de gezondheid niet ten goede komt.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 4.

3. Ernstige twijfels bij de verkeersstudie. De uitgevoerde verkeersstudie roept ook veel vragen op, ondermeer dat er meer auto's tegen het verkeer in rijden op de Parelhoenstraat dan met het verkeer mee. Dit moet opnieuw en goed onderzocht worden. Stel dat dit het geval is dan roept dat meteen meer vragen op over de verkeersveiligheid qua tweerichtingsverkeer OF indien deze straat eenrichtingsverkeer wordt tot extra verkeersdruk op de ontsluiting Liendertsedreef - Liendertseweg zoals in vorig punt aangegeven, als al deze autobewegingen 1 kant worden opgestuurd leidt dit tot nog meer filevorming.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 9. Op de Parelhoenstraat wordt inderdaad veel tegen de rijrichting ingereden. Dit verkeersgedrag is er mogelijk ingeslopen doordat enerzijds de verkeersborden onduidelijk zijn en anderzijds bewoners en bezoekers soms de kortste route nemen. In de loop van 2023 worden de straten voorzien van de juiste bebording voor eenrichtingstraten. Hiervoor wordt een verkeersbesluit genomen.

4. Parkeerregulering. Inmiddels wordt er toch gesproken over het invoeren van parkeerregulering in de wijk Liendert. Zie discussies rondom het Hoefkwartier. Dit betekent dus ook een dat er een oplossing gevonden moet worden voor parkeren bij te tennis / sportvelden. Hiervoor wordt in het plan nog geen oplossing geboden. Feitelijk betekent dit dat daar dadelijk betaald parkeren zal worden ingevoerd? En dus dat huidige bewoners te maken krijgen met parkeervergunningen en betaald parkeren voor bezoekers? Huidige bewoners worden op deze wijze niet alleen opgezaagd met een veel hogere woondruk maar ook met hogere kosten.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 6.

5. Parkeerdruk en wijze van inpassen parkeerplekken. Het aantal parkeerplekken, weliswaar gebaseerd op de norm is te laag als men kijkt naar het daadwerkelijke autogebruik. Er wordt nu al in de wijk op de stoep geparkeerd, dit zal in de toekomst enkel verergeren met de toegenomen woondichtheid. Aanvullend daarop wordt nu voorgesteld om haaks te parkeren

op de rijrichting van de fietsers. Dit is enorm onverstandig en gevaarlijk, met name in de spits als men naar werk wil en men enorm moet wachten op een enorme stroom naar school gaande fietsers. Dit zal leiden tot frustratie en gevaarlijke situaties.

Reactie gemeente

In het plan zijn ruim voldoende parkeerplaatsen opgenomen conform de geldende gemeentelijke parkeernormen. De parkeerdruk in de bestaande woonstraten zal daardoor naar verwachting niet toenemen. Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 2.

6. Auto te gast, wat op zich een goed idee is maar wel tot enorme drukte zal leiden, immers over dit deel van het Jan van Riebeeckpad zullen dadelijk auto's van en naar het appartementen complex moeten rijden waar ook veel fietsers rijden. Ik vraag me ernstig af of hier wel goed over is nagedacht en of dit in de praktijk wel gaat werken. Ook deze onzekerheid is een argument om niet alles in 1 keer te bouwen maar gefaseerd zodat nog kan worden bijgestuurd indien nodig.

Reactie gemeente

Het nieuwe Jan van Riebeeckpad wordt een doodlopende straat voor gemotoriseerd verkeer en een doorgaande route voor fietsverkeer. Langs één zijde van deze straat worden 45 haakse parkeerplaatsen gerealiseerd. De straat wordt goed verlicht en is overzichtelijk en voldoende breed. In 30 km-zones is menging van verkeer gebruikelijk en verkeersveilig. Ook in andere straten wordt veel gefietst en wordt er geparkeerd op straat of wordt op eigen erf geparkeerd en zijn er achteruitrijdende auto's. Weggebruikers hebben de verantwoordelijkheid zich aan de verkeersregels te houden en het gedrag en de snelheid aan te passen aan de gegeven omstandigheden. In een 30 km-zone kan namelijk op elk punt worden overgestoken, kunnen er spelende kinderen zijn of vinden er een parkeermanoeuvres plaats.

7. Geluidsoverlast & licht overlast. Door de tennisvelden te verplaatsen zit er beduidend minder groen (geen groen) meer tussen de tennisbanen en onze woning. Hierdoor heeft zowel licht als geluid vrij spel. Uit recentelijk contact met de projectgroep hebben wij begrepen dat dit zal leiden tot geluidsoverlast boven de norm voor onze woning. Dit moet mijn inziens dan ook gelden voor de woningen die direct naast de tennisbaan bebouwd worden. Ik heb ernstige zorgen of het geluid en licht onderzoek wel voldoende secuur is uitgevoerd nu recentelijk nog naar voren gekomen is dat geluidsnormen voor onze woning overschreden gaan worden. Hierover is in de huidige stukken geen melding gemaakt.

Reactie gemeente

Geluid

Tussen de woningen die naast de tennisbanen worden gebouwd en de tennisbanen, wordt een geluidscherm van 3 meter hoog aangebracht. Hiermee wordt de geluidbelasting voor zowel die woning als overige woningen verlaagd. Voor de nieuwe woningen en bestaande eengezinswoningen wordt hiermee op begane grondniveau voldaan aan de geluidvoorschriften uit het activiteitenbesluit. De westgevels van de 1e en 2e verdieping worden voorzien van een dove gevel. Dat betekent dat er geen te openen ramen en deuren in komen. Hiermee gelden er voor de nieuwe woningen, in tegenstelling tot uw woning, geen normen vanuit milieuwetgeving op die verdiepingen.

Mede naar aanleiding van de zienswijze hebben wij het rapport nogmaals beoordeelt op de uitvoering. Wij constateren hierbij dat de berekeningen volgens de richtlijnen zijn uitgevoerd en zien geen aanleiding om aan de conclusies te twijfelen.

Licht

Voor het beperken van lichthinder gelden regels vanuit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Aan deze regels moet uiteraard worden voldaan. Het Activiteitenbesluit kent voor sportverlichting de volgende regels: De verlichting moet zijn uitgeschakeld:

tussen 23.00 uur en 07.00 uur; als er geen sport wordt beoefend; als er geen onderhoud plaatsvindt.

In dit stadium is er geen lichtonderzoek uitgevoerd.

De definitieve toets vindt namelijk plaats bij de Omgevingsvergunning en de melding activiteitenbesluit. Op dat moment zijn de hoogte, locatie en technische aspecten van de toe te passen verlichting bekend en kan e.e.a. specifiek worden getoetst. Hierbij kan op grond van artikel 5.5 van dit bestemmingsplan nadere regels aan de verlichting worden gesteld om lichthinder te voorkomen.

8. Uit recente (concept) jaarstukken van de gemeente heb ik begrepen dat de grondexploitatie van deze grond - voormalige locatie zwembad Liendert - een negatief resultaat kent over 2022 van ongeveer 1 mln euro. Dit zou met name komen omdat de verplaatsing van de tennisvelden duurder uitvalt dan voorzien. De vraag die ik hierbij heb is of dit wel de juiste besteding van financiële middelen van de gemeente is. Immers verplaatsing van de tennisvelden hoeft niet nodig te zijn. Er kunnen ook woningen gebouwd worden op het huidige voormalige terrein van zwembad Liendert. Tevens roept dit de vraag op of dit geen indirecte subsidiëring is van woningbouw door de Alliantie - is dit wel wenselijk en mag dit wel?

Reactie gemeente

"Deze vraag bevat 2 elementen die separaat beantwoord moeten worden.

- 1) ""Is dit wel de juiste besteding van financiële middelen van de gemeente""

Elk jaar wordt het project "Liendert West" opnieuw doorerekend en wordt er uitgerekend wat het verwachte financiële resultaat is. Toen het project startte was het de verwachting dat het 'budgettair neutraal' uitgevoerd kon worden en er dus geen geld bij hoefde. Inmiddels is de verwachting dat er inderdaad sprake is van een tekort. Elk jaar wordt dit aan de raad gerapporteerd en elk jaar neemt de raad een besluit of zij akkoord is met de nieuwe inzichten en planningen. Ook dit jaar is dit besluit weer genomen en zijn de budgetten goedgekeurd en heeft de raad aangegeven dat zij dit goed vindt. Zie ook beantwoording zienswijze 2.

- 2) ""Is dit geen indirecte subsidiëring is van woningbouw door de Alliantie - is dit wel wenselijk en mag dit wel?""

De grondprijzen zijn vastgelegd in de ontwikkelovereenkomst met de Alliantie. De Alliantie betaalt voor de middenhuurwoningen die zij maakt een marktconforme prijs. Voor de sociale huurwoningen betaalt zij een prijs die in lijn ligt met het recent door het college vastgestelde grondprijzen. In die zin is er geen subsidiering van woningbouw.

9. Vermindering groen en verwijderen van volwassen bomen, wij vinden het onbegrijpelijk dat in deze tijd van hittestress er "-4000m2 groen in de wijk verdwijnt, dat is substantieel. Dit pleit ook voor het doorvoeren van een fasering in het plan. Niet alle woningen hoeven in 1 keer gebouwd te worden, transformeer de huidige "oude" parkeerplaats van het zwembad eerst in een groenstrook, bekijk wat de bouw van een appartementen complex met de wijk doet t.a.v. groen, verkeersveiligheid en sociale veiligheid alvorens het gebied verder te ontwikkelen. Dit bied mogelijkheden om bij te sturen indien mogelijk. Ook omdat er geen

andere alternatieven zijn omdat dit gebied wordt ingesloten door spoor & water en er dus slechts 1 uitwijk mogelijkheid is die dan reeds is volgebouwd.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 5

Het idee om de uitvoering fasegewijs te laten verlopen en de effecten te monitoren klinkt goed. Bij de nadere planuitwerking gaan we dit onderzoeken.

9. Argument 9b: Vermindering groen en verwijderen van volwassen bomen, wij vinden het onbegrijpelijk dat in deze tijd van hittestress er "-4000m2 groen in de wijk verdwijnt, dat is substantieel. Dit pleit ook voor het doorvoeren van een fasering in het plan. Niet alle woningen hoeven in 1 keer gebouwd te worden, transformeer de huidige "oude" parkeerplaats van het zwembad eerst in een groenstrook, bekijk wat de bouw van een appartementen complex met de wijk doet t.a.v. groen, verkeersveiligheid en sociale veiligheid alvorens het gebied verder te ontwikkelen. Dit biedt mogelijkheden om bij te sturen indien mogelijk. Ook omdat er geen andere alternatieven zijn omdat dit gebied wordt ingesloten door spoor & water en er dus slechts 1 uitwijk mogelijkheid is die dan reeds is volgebouwd.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 18 - argument 9

10. Zon & schaduw impact. Door het hoge gebouw zullen wij in onze tuin significante nadelen ondervinden door slag en schaduw werking. Wij vinden daarom dat het gebouw op zijn minst 1 laag minder moet hebben. Met name in de winter, als de bomen geen bladeren meer hebben zullen wij tussen de takken door geen blauwe lucht meer zien maar een stenen constructie waarachter de zon snel verdwijnt. Dit doet significant afbreuk aan ons leefgenot.

Reactie gemeente

De gemeente heeft in het kader van het opstellen van een Hoogbouw Effect Rapportage (5-1-'21) een onderzoek naar zon en schaduwwerking, dat voldoet aan de onderzoeksnorm van TNO, laten opstellen. Deze norm vereist gedurende twee uren per etmaal bezonning in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt. Deze norm wordt alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht. Met dit onderzoek valt te concluderen dat er geen overlast wordt veroorzaakt door het gebouw op de omgeving.

11. Trillingen t.g.v. goederentreinen: het is allicht bekend dat ProRail CEF subsidie heeft aangevraagd en VEEL meer goederentreinen over dit traject wil laten rijden. Dit is in zijn geheel niet meegenomen in de trillingen studie bij dit plan. Afgezien wat dit voor de toekomstige bouw en toekomstige bewoners gaat betekenen hebben huidige bewoners nu al 's avonds last van goederen vervoer. Met regelmaat wordt ik 's nachts wakker omdat passerende goederentreinen mijn bed lichtelijk doen schudden. Dat is nu al een probleem en straks een nog groter probleem. Ik heb dan ook ernstige twijfels bij de in het plan opgenomen trillingen onderzoek welke gebaseerd is op modellen en stelt dat 100m vanaf het spoor nog nauwelijks trillingen waarneembaar zijn. De praktijk wijst duidelijk anders uit. Het huidige trillingen onderzoek is mijn inziens onbetrouwbaar.

Reactie gemeente

Ten aanzien het goederenvervoer in het trillingonderzoek: zie beantwoording zienswijze 8 - argument 7

Als aanvulling op de reactie onder zienswijze 8 – argument 7, geldt dat de mate en acceptatie van trillingen wordt getoetst aan de SBR richtlijnen. Bij toetsing aan de streefwaarde uit deze richtlijn kan er nog steeds sprake zijn van voelbare trillingen. In het recent uitgevoerde rapport is namelijk geconcludeerd (paragraaf 4.8 Beoordeling mate van hinder voor personen in gebouwen, SBR-B) dat volgens de SBR-richtlijn Deel B nog sprake van ‘juist voelbaar tot goed voelbaar’ trillingen.

Wij zien geen aanleiding om op basis van het recent uitgevoerde onderzoek te twijfelen aan de uitkomsten en betrouwbaarheid van het rapport.

12. De impact van het bouwverkeer, het zijn krappe en smalle straten, grote vrachtwagens zullen deze uithoek van de wijk moeilijk kunnen bereiken / verlaten. Tevens zal dat impact hebben om school en werk gaand verkeer in de spits. Hoe is hierover nagedacht? Welke oplossingen zullen hiervoor geborgd worden om gevaarlijke situaties te voorkomen?

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 3 - argument 2.

13. De impact van trillingen t.g.v. van het bouwproces (bijvoorbeeld heien). Op dit moment trilt de woning al als er een goederentrein langsrijdt, in geval van intensieve grondwerkzaamheden zal dit gevolgen hebben voor onze woning alsmede de voorzieningen die wij in onze tuin hebben aangelegd. Op welke wijze denkt de gemeente dat dit geborgd gaat worden om schade te voorkomen?

Reactie gemeente

Mocht door de bouwwerkzaamheden schade ontstaan in de omgeving, dan wordt deze door de betreffende aannemer vergoed. Om te beoordelen welke schade door de bouwwerkzaamheden is ontstaan, is het gebruikelijk dat de betreffende aannemer voorafgaand aan dergelijke bouwactiviteiten een zogenaamde 'nul-meting' doet bij omliggende woningen. Uiteraard is het uitgangspunt om de bouwwerkzaamheden dusdanig te organiseren dat schades in de omgeving beperkt worden.

14. De woningbouwopgave is niet eerlijk verdeeld wordt over de stad. Woondichtheid in Liendert en ook in deze wijk neemt enorm toe (bijna een verdubbeling) aanvullend hierop wordt ook 50% sociale woningbouw gerealiseerd ten/vijl de norm vanuit de Raad 35% is en terwijl het gemiddelde aan sociale woningbouw in Liendert reeds hoog is. Het is voor ons onbegrijpelijk dat een wijk zoals Liendert een onevenredige grote bijdrage moet leveren aan de woningbouw opgave ten opzichte van andere wijken.

Reactie gemeente

Zienswijze 2 - Argument 4.

15. Tot slot merk ik op dat in dit proces het participatie proces niet goed doorlopen is, vanaf het begin werden bewoners geconfronteerd met een woningbouwopgave waaraan niet te tornen viel. Dit druist in tegen het starten-voor-de-start principe en ook de communicatie rondom dit project was vaak achteraf, als besluiten al waren genomen. Vanuit mijzelf en vanuit andere bewoners wordt dit als zeer teleurstellend ervaren. De tijdspannen tussen dit concept bestemmingsplan en de initiële kaderstelling is meer dan 4 jaar - het is voor bewoners zoals mijzelf onbegrijpelijk waarom er niet gekozen is om sneller en tot een beter gedragen plan te komen door gewoonweg meer samenwerking met bewoners te zoeken.

Reactie gemeente

Het maken en uitwerken van plannen kost veel tijd. Daarom heeft het een aantal jaren geduurd om

van de concept plannen te komen tot een uitgewerkt bestemmingsplan. Zie beantwoording zienswijze 15 - argument 13.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.19 Zienswijze reclamant 19:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 3 argumenten:

1. Allereerst zou ik het belang van de Buurttuin, ontstaan vanuit een tijdelijk perspectief, willen benoemen. De buurttuin (oude plek van het zwembad) is een plek waar buurtbewoners graag samen komen, jong en oud. Jong bouwt er hutten en maandelijks wordt er samen met 033GROEN gewerkt aan het maken van speeltoestellen, insectenhotel, labyrint, bankjes, etc. Daarnaast worden er allerlei activiteiten georganiseerd, van paaseieren zoeken tot kerstboom werpen en van struinen in de tuinen tot burendag, in samenwerking met ABC Liendert in elke vakantie Liendert speelt... en ga zo maar door. Het is echt zo jammer dat deze ruimte die er nu is, daar straks niet meer beschikbaar voor is.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 16 - argument 4.

2. Dit gezegd hebbende, er is een toezegging dat een klein stukje buurttuin mag blijven. Dat is fijn en noodzakelijk. Maar toch wil ik op het hart drukken dat groene ruimte, een uitzicht met enkel lucht en bomen gezondmakend is voor de mens en voor de buurt. Dit gaat anders zijn in de huidige plannen: er rijden auto's langs, er staat een hoog gebouw. Kortom: best wel zonde van een mooie, verbindende, groene plek in het niet zo groene deel van Liendert. Het Waterwingebied is dichtbij, maar de Liendertseweg vormt een barrière.

Reactie gemeente

Het klopt dat in de nieuwe situatie de ruimte voor de Buurttuin kleiner zal zijn dan op dit moment. Dit is echter altijd nog een verbetering dan in de tijd dat het zwembad er nog was. Omdat er toen veel minder openbaar groen was waar de buurt kon spelen en activiteiten kon organiseren. We vinden de Buurttuin een groot succes en hebben er daarom in het nieuwe plan een permanente plek voor opgenomen.

3. Zoals u al merkt, ben ik aardig aan het afschalen. De bovenste optie heeft mijn absolute voorkeur. Mocht het u nu niet lukken om mijn liefste wens voor de buurt waar te kunnen maken (een grote buurttuin, zonder verkeer, met een groen uitzicht), dan zou nog een optie kunnen zijn de paar huizen op de plek van de huidige parkeerplaats niet te bouwen. Die 6 huizen gaan de woningnood ook niet direct oplossen (een woontoren zet iets meer zoden aan de dijk). Als op deze plek de nieuwe gezamenlijk buurttuin kan komen, ligt deze niet aan een parkeerplaats en weg naar het hoge gebouw. Deze plek kan dan gezamenlijk met de buurt ingericht worden en geeft uitzicht op het sportpark. Het stukje toegezegde buurttuin, kan dan ofwel bij de buurttuin (eventueel een moestuin voor ouderen) of een groen speelbos zijn.

Reactie gemeente

De woningen die gepland zijn op het voormalige parkeerterrein leveren een bijdrage aan de woningbouwopgave, ook al is die met 6 woningen maar gering. Daarnaast levert de verkoop van

deze grond een opbrengst op, waarmee andere activiteiten uit dit plan gefinancierd kunnen worden. Eerder is al besloten om 2 eengezinswoningen uit dit plan te laten vervallen en zo meer ruimte te maken voor groen en spelen en dus voor de Buurttuin. Wij menen dat die betreffende locatie geschikter is dan het perceel van het voormalige parkeerterrein, omdat er aan de zuidzijde van het fietspad een groter aangesloten stuk groen en spelen te realiseren is.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.20 Zienswijze reclamant 20:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 3 argumenten:

1. De verkeersveiligheid. Het uitvoeren van verkeerstellingen en vergelijken met normgetallen heeft niets van doen met een verkeersstudie. Het bestemmingsplan toont niet aan welke veiligheidsimpact er is op kruisend auto- en fietsverkeer, en met name het haaks parkeren op een smalle straat waar de auto 'te gast' is, is ronduit gevaarlijk.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1.

2. Parkeer problematiek. Het bestemmingsplan negeert simpelweg dat er een school is waar parkeergelegenheid voor nodig is en meerdere bedrijven. Nu kan er gebruik worden gemaakt van o.a. de busparkeerplaats en parkeerplaatsen van het voormalig zwembad. Deze parkeervoorzieningen vervallen bij realisatie van het bestemmingsplan. Nieuw aan te leggen parkeervoorzieningen voldoen aan de gemeentelijke normen voor de nieuw te bouwen woningen en sportpark. Maar houden geen rekening met datgene wat er nu gaat verdwijnen.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 2 - argument 6.

3. Geluid- en lichtoverlast van het sportpark.
De inrichting van het nieuwe sportpark is er op gericht dat er meer evenementen in de toekomst gaan plaatsvinden. Dat betekent ook meer activiteiten in de avond uren en de bewoners van de omringende bebouwing zullen hier zeker hinder van gaan ondervinden. Te meer omdat er voor de bestaande bebouwing geen geluidswerende of lichtwerende voorzieningen zijn voorzien. Ik ben eigenaar van een van de woningen gelegen aan de kruising Liendertsedreef/Korhoenstraat. Als gevolg van o.a. de toename autoverkeer, geluidsoverlast is het mij duidelijk dat de realisatie van het bestemmingsplan een negatief effect zal hebben op de waarde van mijn woning. Ik verwacht dan ook een planschade claim t.z.t. in te dienen en heb hiervoor al de juridische voorbereidingen getroffen.

Reactie gemeente

Het nieuwe sportpark voorziet in dezelfde of vergelijkbare voorzieningen als waar de sportverenigingen nu over beschikken. Er vindt bijvoorbeeld geen uitbreiding van aantal sportvelden plaats. Een eventueel toekomstige uitbreiding van evenementen is dus niet afhankelijk van de aanleg van het nieuwe sportpark. Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2, over planschade.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan

2.21 Zienswijze reclamant 21:

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 10 argumenten:

1. Als bewoner heb ik niet de kans gehad om mee te denken over de kaderstelling en de twee keuzes die voorlagen, wij zijn als bewoners & buurt geconfronteerd met een keuze die niet passend is voor de wijk, immers de woondichtheid verdubbelt op een heel klein stukje in de wijk met alle gevolgen van dien (zie mijn punten hieronder).

Reactie gemeente

Het college heeft in 2018 besloten een voorkeursscenario verder uit te laten werken. Bij de keuze voor het voorkeursscenario heeft het college verschillende belangen afgewogen. Deze keuze is later in een Rondevergadering door de raad bekrachtigd. Zie beantwoording zienswijze 15 - argument 13.

2. Door de intensivering van bewoning neemt de verkeersveiligheid af en de sociale veiligheid af. Het is algemeen bekend dat meer verkeersbewegingen leiden tot grotere risico's terwijl er steeds meer kinderen in deze buurt op straat spelen. Ook is bekend dat verhoogde woondichtheid leidt tot meer irritaties onze bewoners hetgeen de leefbaarheid niet ten goede zal komen.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1 en zie beantwoording zienswijze 14 - argument 8.

3. Door de voorgenomen krappe woningen zal het verloop naar verwachting ook erg hoog zijn, dit komt de sociale betrokkenheid van bewoners niet ten goede en is mijn inziens onwenselijk zeker als Je kijkt naar de huidige sociale verharding. Ik begrijp uit de ontwikkelingen van het Hoefkwartier dat hier nu reeds sprake van is. Met dit plan wordt allicht een woningbouw probleem opgelost maar een nieuw probleem gecreëerd: gebrek aan sociale saamhorigheid en vergrote sociale onrust / onveiligheid.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 8 - argument 16. Kleine woningen leiden niet per definitie tot een hoge mutatiegraad. En een hoge mutatiegraad leidt niet per definitie tot een sociale problematiek. Hoge woondichtheid leidt niet per definitie tot sociale onveiligheid. Voor Liendert is een Wijkperspectief opgesteld, met daarin aanbevelingen die onder andere kunnen bijdragen aan het vergroten van de sociale veiligheid in Liendert. Met de Alliantie is naar aanleiding van het Wijkperspectief afgesproken om te onderzoeken of deze locatie aantrekkelijk en geschikt is om (gedeeltelijk) te bestemmen voor senioren.

4. Door dit plan neemt in onze wijk de groenvoorziening significant of (meer dan 4000m2) en wordt dit lichtelijk verdraaid aan de raad gepresenteerd, alsof niet toegankelijk groen geen groen is en niet bijdraagt aan vermindering van hittestress. Ik vind dit zorgelijk en kwalijk tegelijk. En dan spreek ik nog niet over het verdwijnen van een groot aantal volwassen bomen die vervangen zullen worden door jonge bomen die nog nauwelijks bijdrage aan een frissere en koelere omgeving. Er wordt hier te gemakkelijk omgesprongen met het vernietigen van de natuur.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 2 - argument 5

5. Het significant verminderen van groen zal ook effect hebben op de biodiversiteit, op dit moment zijn er vele vogels, vleermuizen en ook insecten in dit gebied actief. Ook in niet openbaar groen komen deze diersoorten voor. Het vernietigen / significant verminderen van hun leefomgeving doet enorme afbreuk aan de biodiversiteit. Ik denk dan aan de aanwezigheid van de bonte specht, de Vlaamse gaai, etc. Dit zijn toch bijzondere vogels om in de buurt te hebben.

Reactie gemeente

De gemeente is zich ervan bewust dat met het verwijderen van groen, er deels ingegrepen wordt op bestaand leefgebied van planten en dieren. Volgens het groenbeleid van Amersfoort zullen we deze ingrepen (gekapte bomen) compenseren. Dat doen we met soorten, die een meerwaarde voor dieren hebben, vaak inheemse soorten. Daarnaast heeft het bij het opstellen van het inrichtingsplan absoluut onze aandacht, om dit zo diervriendelijk mogelijk te doen en er veel struiken en heggen (bescherming vogels en kleine zoogdieren), vaste planten (nectar bijen en vlinders en voedsel vogels en kleine zoogdieren) en ruigere grasvelden aan te leggen, om het verlies in oppervlak zoveel mogelijk in kwaliteit en structuurrijkdom te compenseren. Verder komt er ook een stelsel van greppels en wadi's, die een extra leefkwaliteit aan het gebied toevoegen.

6. Ook de op dit moment ingetekende parkeerplekken vind ik gevaarlijk, dit is haaks op de rijrichting van de fietsers. Dit zal zeker in de drukke ochtendspits tot gevaarlijke situaties gaan leiden. Zeker als mensen druk en gehaast zijn om naar hun werk te gaan en eerst moeten wachten op een enorme stroom schoolgaande fietsers.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 18 - argument 6

7. Ik verwacht geluid en licht overlast van de tennisbaan nu deze verplaatst wordt en het aantal bomen sterk zal afnemen en dus niet meer als natuurlijke barrière zal functioneren tussen de tennisbaan en mijn woning om licht en geluidsoverlast te voorkomen. Ik vraag mij af of in uitgevoerde studies dit wel goed onderzocht is gezien hoe dicht sommige woningen op de tennisbaan staan ingepland. Ook de gevels van het nieuwe appartementen complex zullen zorgen voor weerkaatsing van geluid van de tennis maar ook van treinen.

Reactie gemeente

Voor de nieuwe locaties van het gebied, waaronder de tennisbanen, is met een akoestisch onderzoek in beeld gebracht welke geluidbelastingen er verwacht worden op de bestaande omliggende woningen in de omgeving. Zo ook op de woning van de betreffende indiener van deze zienswijze. Een dergelijk onderzoek wordt uitgevoerd volgens wettelijk voorgeschreven methodes.

Omgevingsfactoren welke effect hebben op het geluid, zoals huizen en geluidschermen, worden in de berekeningen meegenomen. Bomen daarentegen hebben op deze schaal geen geluidafschermende werking. De reflecties die mogelijk optreden bij het appartementengebouwen, maken daarentegen wel onderdeel uit van de berekeningen. Uit de geluidberekeningen komt wel naar voren dat er een geluidscherm van 3 meter hoogte nodig is om het geluid van de tennis ook op deze woning terug te dringen. Naar onze mening is de geluidssituatie dan ook correct en voldoende in beeld gebracht.

Voor lichthinder geldt dat de regels uit het activiteiten besluit milieubeheer gelden. Het Activiteitenbesluit kent voor sportverlichting de volgende regels: De verlichting moet zijn uitgeschakeld: tussen 23.00 uur en 07.00 uur; als er geen sport wordt beoefend; als er geen onderhoud plaatsvindt. Daarnaast kunnen er aanvullende regels tegen hinderlijke lichtinstraling worden opgelegd door de gemeente. Dit aspect komt aan de orde bij de Omgevingsvergunning.

8. Zon en schaduw werking zullen een grote impact hebben op mijn leefgenot, met name in de winterperiode als de zon toch al kort aanwezig is. Dit is mijn inziens onnodig en onwenselijk en kan makkelijk voorkomen worden door OF ondergronds te parkeren (lager gebouw) of het gebouw 1 woonlaag lager te maken.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 18 - argument 10.

9. Ik heb begrepen dat de trillingenstudie sterk te wensen overlaat. Deze is niet gebaseerd op werkelijke metingen maar op modellen. Ook is hierin geen rekening gehouden met de vrachttreinen en / of de te verwachte (sterke) toename van het aantal vrachttreinen. Ik vind dat het huidige bestemmingsplan hier ernstig in tekort schiet en vraag me af of de raad op basis hiervan dan wel de juiste besluitvorming kan nemen. Daar komt bovenop dat trillingen door het vrachttreinverkeer nu reeds een probleem is in mijn woning wat allicht dus alleen maar erger zal worden. Aanvullend hierop vraag ik mij af of deze extra goederentreinen wel meegenomen zijn in het geluidsonderzoek. Het kan immers niet anders dat eens sterke stijging van treinen zal leiden tot extra geluidsoverlast allicht via de gevel van het nieuwe appartementencomplex.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 8 – argument 7.

In het geluidonderzoek is gebruik gemaakt van de gegevens uit het geluidregister spoor. Het geluidregister is een landelijk instrument dat beheerd wordt door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en wordt gebruikt om de maximaal toegestane geluidproductie van hoofdspoorwegen te beheren. Het geluidregister laat de maximale geluidproductie op vaste referentiepunten langs hoofdspoorwegen zien. De maximale geluidproductie op een referentiepunt is het geluidproductieplafond (gpp). Het gebruik door de verschillende treinen, zowel persoon- en goederenvervoer, is hiermee begrenst. Prorail mag deze maximale toegestane geluidproductie niet overschrijden. Hiermee is ander gebruik, en daarmee een mogelijk andere geluidbelasting van het spoortraject, begrenst door de geluidproductieplafonds.

10. Ontsluiting van de wijk Liendert West en Liendert als geheel. Dit is nu vaak reeds lastig, zeker als het weer onstuimig is. Liendert ontsluit over 3 bruggen waardoor het vaak druk is bij de brug bij de Van Randwijcklaan als de burg de Lageweg. Dit leidt tot extra verkeer bij brug bij de Liendertsedreef (of visa versa). In ieder geval zal dit de ontsluiting van de wij via Liendertsedreef naar Liendertseweg niet makkelijker maken en leiden tot filevorming in de wijk, zeker in de spits.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 4. Zie hiervoor de berekeningen in bijlage 9 (Verkeerseffecten woningbouw Liendert-West) van het bestemmingsplan.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan
[2.21 Zienswijze reclamant 21:](#)

Samenvatting

De zienswijze heeft betrekking op 3 argumenten:

1. We denken dat de infrastructuur van de wijk niet ruim genoeg is om de te verwachten verkeersdrukte aan te kunnen. Dit geldt voor zowel het inkomende als het uitgaande verkeer.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1.

2. We verwachten waardevermindering van onze woning en willen graag dat deze planschade wordt beoordeeld en gecompenseerd.

Reactie gemeente

Zie beantwoording zienswijze 1 - argument 2.

3. Door de toename van de verkeersdrukte neemt de veiligheid voor met name oudere verkeersdeelnemers af. Op termijn hopen we ook tot deze doelgroep te behoren.

Reactie gemeente

zie beantwoording zienswijze 1 - argument 1.

Conclusie de zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan anders dan het toevoegen van het uitgevoerde onderzoek aan de toelichting van het plan

3. Wijzigingen in het bestemmingsplan

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

- Toevoegen onderzoek Bedrijf Parelhoen straat 18
- Toevoegen onderzoek trilling equipe
-

Ambtshalve wijzigingen:

- De inpassing van het gebouw in het groen moet nog worden uitgewerkt. Om deze reden wordt binnen de bestemming groen het volgende cursieve tekst aangevuld:

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, bermen en beplantingen;
- b. parken en plantsoenen;
- c. recreatief gebruik onder andere in de vorm van wandelen, spelen, verblijven en beleven;
- d. sport- en speelvoorzieningen;
- e. voet- en fietspaden;
- f. in- en uitritten en toegangswegen en -paden, uitsluitend voor zover deze nodig zijn voor het bereiken van de (aangrenzende) percelen;
- g. waterhuishoudkundige voorzieningen, watergangen en -partijen inclusief de daarbij behorende onderhoudspaden en/of -stroken, met inachtneming van de keur van het waterschap;
- h. geluidwerende voorzieningen;
- i. het behoud, beheer en herstel van de aanwezige houtwal ter plaatse van de aanduiding "houtwal" (hw);
- j. bij deze bestemming behorende voorzieningen, waaronder begrepen nutsvoorzieningen.

3.2 Bouwregels

Op en in deze gronden zijn uitsluitend niet voor bewoning bestemde gebouwen, zoalsabri's en andere bouwwerken toegestaan, ten dienste van de bestemming en *nutsvoorzieningen evenals trappen en taluds met paden ten dienste van de bestemming Wonen- 4 deze mogen zich tot maximaal 10 meter buiten het aangegeven bestemmingsvlak van Wonen-4 bevinden voor een goede landschappelijke inpassing* .

Tevens is gebleken dat het bijgevoegde beeldkwaliteitsplan niet compleet was. Om die reden wordt de juiste versie nu toegevoegd aan het plan.

Conclusie: de aanpassing op de verbeelding en in de regels leiden tot een gewijzigde vaststelling. Het toevoegen van de onderzoeken aan de toelichting leiden niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

Een gewijzigde vaststelling heeft uitsluitend betrekking op de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan te weten de regels en verbeelding. De toelichting valt hier niet onder.

Bijlage 1

Aandachtspunt	Belangrijkste acties of wijzigingen in het plan naar aanleiding van de aandachtspunten:
a. Ontsluiting Liendertseweg - Ringweg Kruiskamp vinden mensen ontoereikend	De gemeente heeft naar aanleiding van dit aandachtspunt het kruispunt onderzocht en geconcludeerd dat de doorstroming verbeterd kon worden, door een opstelstrook op de Liendertseweg te verlengen. De gemeente heeft vervolgens, los van de herontwikkeling van Liendert West, budget beschikbaar gesteld voor de aanpassing van de opstelstrook en de aansluiting van de Liendertsedreef met de Liendertseweg. De werkzaamheden hiervoor zijn in de zomer van 2021 uitgevoerd.
b. Zorgen over de verkeerstoename in de wijk	Naar aanleiding van deze zorgen zijn verkeerstellingen uitgevoerd in de buurt. Eerst alleen voor autoverkeer. En later aanvullend voor fietsverkeer. Bewoners zijn betrokken geweest bij het bepalen van de fiets-meetpunten. Door de nieuwbouwontwikkeling neemt het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer in de buurt toe. Op basis van landelijke kencijfers voor verkeersgeneratie (verkeersbewegingen) zijn de verkeersintensiteiten voor gemotoriseerd verkeer berekend. Het kennisplatform CROW heeft voor erftoegangswegen een maximale acceptabele verkeersintensiteit van 4000 - 6000 motorvoertuigen per etmaal vastgesteld voor straten met verkeer in tweerichtingen. In de nieuwe situatie rijden in de Korhoenstraat per etmaal naar verwachting 650 motorvoertuigen. Voor een straat met eenrichtingsverkeer is dit een zeer acceptabele verkeersintensiteit.
c. Zorgen over veiligheid van fietsverkeer (rond de school, maar ook op andere plekken in de wijk)	- Er worden op de Parelhoenstraat twee extra verkeersplateaus aangebracht. Deze snelheidsremmende maatregelen worden gerealiseerd ter hoogte van de school en bij de nieuwe fietsstraat. - Aanvankelijk was er in het schetsontwerp van de openbare ruimte tweezijdig parkeren langs het nieuwe Jan van Riebeeckpad opgenomen. Dat is aangepast naar haaksparkeren aan één zijde van de straat. - Een aantal straten in de buurt heeft een inrijverbod vanaf één zijde. Het kan de verkeerssituatie verhelderen om hier 1-richtingsverkeer van te maken door middel van het plaatsen van de verkeersborden C2 en C3 van het RVV.
d. Zorgen over voldoende parkeermogelijkheden in het nieuwe plan	In iedere fase van het ontwerpproces is de parkeeroplossing getoetst aan de gemeentelijke parkeernorm. Voor de sociale huurwoningen is een parkeernorm van 0,9 afgesproken voor dit plan. Het huidige plan voldoet aan deze afspraken.
e. Aandacht voor voldoende groen	

