

September 2015

AANLEIDING

Op 9 juli 2013 heeft de gemeenteraad besloten tot de aanleg van de Westelijke ontsluiting conform variant 7b. Variant 7B gaat van zuid naar noord uit van een ligging op bestaand tracé tot aan het benzinestation en vervolgens van de aanleg van een verdiept tracé parallel aan de Aletta Jacobslaan, over het terrein van de Bernhardkazerne. Vervolgens wordt de spoorlijn gekruist met een onderdoorgang voor auto's en een viaduct voor fietsers/voetgangers. Op de Barchman Wuytierslaan Noord wordt het bestaande tracé gevolgd. Hierbij wordt extra ruimte gecreëerd voor fietsers.

De raad heeft bovendien de volgende twee onderzoeksopdrachten meegegeven aan het college:

- Besluitpunt 3: Het college op te dragen in overleg te treden met het ministerie van Defensie met als doel om binnen de gestelde randvoorwaarden de weg over de Bernhardkazerne zover als mogelijk naar het westen te verschuiven ten gunste van de groenstrook langs de Aletta Jacobslaan.
- Besluitpunt 4: Het college op te dragen het voorstel van de fietsersbond voor een fiets-voetgangersviaduct ter vervanging van de fiets- voetpaden in de onderdoorgang, nader uit te werken en indien verkeersveilig, sociaal veilig en financieel mogelijk in het ontwerp op te nemen.

In nauwe samenspraak met bewoners en belanghebbenden heeft de gemeente het tracé voor de Westelijke ontsluiting nader uitgewerkt. Per deelgebied zijn een aantal bewonersavonden georganiseerd waarin ideeën zijn opgehaald. Alle ideeën zijn door de ambtelijke projectgroep uitgewerkt en tijdens bewonersavonden besproken. Hieruit is een voorstel naar voren gekomen waarin zoveel mogelijk gebruik is gemaakt van alle input.

Deze notitie gaat niet in op de onderdelen die al in het basison ontwerp zaten (variant 7B); alleen die onderdelen die zijn gewijzigd of die nader zijn uitgewerkt komen in deze notitie aan de orde.

Naar aanleiding van de bewonersavonden zijn ook als onderzoeksopdracht opgepakt:

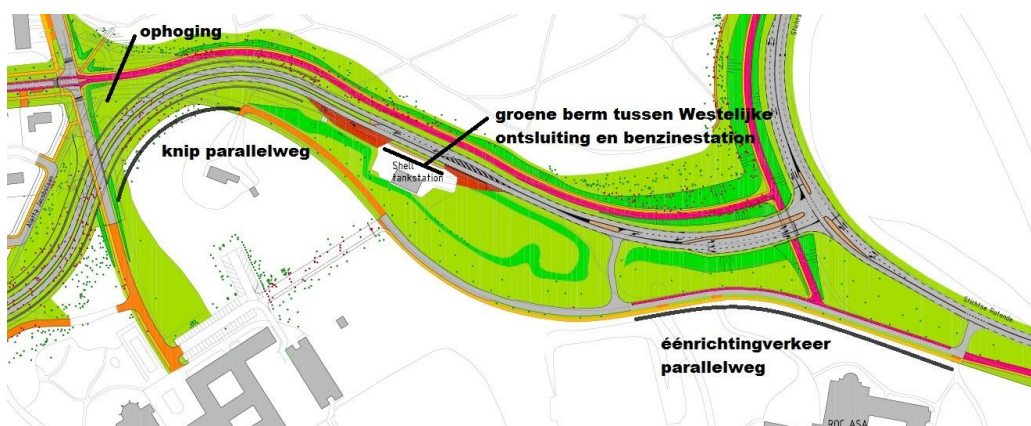
- Het landschappelijk inpassen van het noordelijk deel van de Barchman Wuytierslaan. De nadere uitwerking van variant 7B geeft een dwarsprofiel van ca 15-20 meter met nagenoeg alleen verharding zonder groene inpassing. Door de tussenberm tussen de parallelweg (langs de woningen) en de Westelijke ontsluiting te verbreden tot minimaal 6 meter wordt een betere landschappelijke inpassing verkregen. De consequenties hiervan op onder andere de EHS moet worden onderzocht
- Als gevolg van de nadere uitwerking bleek dat op delen van het tracé het ontwerp van variant 7B niet meer voldeed. Als voorbeeld de aansluiting van het Dierenpark. In 2014 heeft het Dierenpark een sprong gemaakt qua bezoekersaantallen. De ontsluiting zoals deze voor variant 7B was ontworpen kon deze aantallen niet meer verwerken. Daarom is een nieuwe (robuuste) ontsluiting ontworpen. Deze grijpt meer in op het parkeerterrein van het Dierenpark, hetgeen vervolgens weer gecompenseerd moet worden.

Dit heeft geresulteerd in een reeks keuzes voor de verschillende delen van het tracé. De gemaakte keuzes worden in deze notitie beschreven.

1. Aanpassing parallelweg langs het zuidelijk deel van de Daam Fockemalaan

Er worden een aantal maatregelen uitgevoerd op de westelijk gelegen parallelweg langs het zuidelijke deel van de Daam Fockemalaan.

- De parallelweg wordt ter hoogte van de ontsluitingsweg naar het Klooster (de verlengde Prins Frederiklaan) geknipt. Hier zijn een aantal redenen voor:
 - Versterken doorgaande karakter van de fietsroute over de Daam Fockemalaan. Het huidige éénrichting bereden fietspad aan de oostzijde van de Daam Fockemalaan wordt verbreed en geschikt gemaakt voor tweerichting fietsverkeer;
 - De zichtlijn vanaf de Prins Frederiklaan richting het Klooster wordt rustiger. Door van de route naar het Klooster ter plaatse van de kruising met de Westelijke ontsluiting er een aansluiting af te halen wordt het wegbeeld rustiger;
 - Het weghalen van de aansluiting geeft meer mogelijkheid om het hoogteverschil landschappelijk beter in te passen.
- Het deel van de parallelweg van de Westelijke ontsluiting tussen twee aansluitingen in (één aansluiting op de Daam Fockemalaan en één aansluiting op de buitenring van de Stichtse rotonde) wordt als éénrichting weg ingericht. Het autoverkeer rijdt op dit deel in zuidelijke richting. Het profiel van dit deel van de parallelweg wordt heringericht waarbij de fietsers die tegen het autoverkeer inrijden een fietsstrook krijgen. Door deze inrichting wordt de verkeersveiligheid voor met name fietsers vergroot. Deze maatregel is afgestemd met zowel Het Leerhotel als het Meridiaancollege.
- Ter hoogte van het benzinestation wordt de weg iets verschoven. In de huidige situatie ligt het benzinestation pal tegen de weg aan waarbij de vulpunten op zeer korte afstand van de weg staan. Dat is ongewenst. Daarom wordt ter plaatse van het benzinestation een berm van 2,0 meter gemaakt.
- In de driehoek tussen het fietspad, de doorgetrokken Prins Frederiklaan en de Westelijke ontsluiting wordt een grondophoging gemaakt. Hiervoor zijn een aantal redenen:
 - Deze grondwal fungeert als geluidwering, daarmee wordt voorkomen dat hier een geluidscherm moet worden geplaatst;
 - Het voorkomt doorzicht over de oude route, daarmee is het duidelijk hoe in de nieuwe situatie het verloop van de wegen is;
 - Het draagt bij aan het oplossen van het hoogteverschil tussen het viaduct naar het klooster en de omgeving;



2. Met een verschoven ligging langs de Aletta Jacobslaan blijft het aanwezige groen grotendeels behouden.

Conform de wens van de gemeenteraad, wordt de verdiepte ligging van het tracé ter plaatse van de Aletta Jacobslaan zo ver mogelijk opgeschoven in de richting van de kazerne. Hiervoor is uitvoering overleg gepleegd met Defensie. Dit heeft uiteindelijk er toe geleid dat er een wigvormig deel van het

kazerneterrein aangekocht kan worden. De kleinste verschuiving wordt gerealiseerd ter plaatse van de hoek van de Aletta Jacobslaan en de grootste verschuiving wordt gerealiseerd bij de aansluiting Aletta Jacobslaan – Barchman Wuytierslaan. Door deze verschuiving wordt een gedeelte van de groenstrook langs de Aletta Jacobslaan gespaard en komt de weg verder af te liggen van de woonbebouwing.

Ook is onderzocht of op een deel van het verdiepte deel er een overkluizing gemaakt kan worden. Het doel van deze overkluizing is om barrière van de verdiepte wegligging weg te nemen waardoor de leefbaarheid in de Beroemde Vrouwenbuurt wordt vergroot en er vanuit de Beroemde Vrouwenbuurt een verbinding wordt gemaakt naar het Defensierrein en Onze Lieve Vrouwe ter Eem. Dit initiatief is onderzocht op een groot aantal aspecten. Op basis van het onderzoek is geconcludeerd dat de voordelen niet opwegen tegen de nadelen en dat bovendien de financiële consequenties (meerkosten ca €8,5 mio) niet binnen het project kunnen worden opgevangen. Op basis hiervan heeft het college besloten de overkluizing niet nader te onderzoeken. Vervolgens is de raad hierover geïnformeerd.



3. Gewijzigde ontsluiting en inrichting van de Beroemde Vrouwenbuurt .

In overleg met de bewoners van de Beroemde Vrouwenbuurt is de ontsluiting van de buurt gewijzigd:

- De aansluiting van de Aletta Jacobslaan op de Daam Fockemalaan – Prins Frederiklaan wordt geknipt. Door deze knip worden de woningen aan de Maria Montessorilaan, de Anna Maria van Schuurmanlaan door middel van een lus ontsloten, er ontstaan geen doodlopende wegen. Doodlopende wegen zijn vanuit beheersoogpunt onwenselijk (bv. vuilniswageng);
- Het deel van de Aletta Jacobslaan in de bocht wordt verwijderd. Dit is het smalste deel van het tracé waar de Westelijke ontsluiting langs moet. De ruimte is te beperkt om de Aletta Jacobslaan in stand te houden. Ook is de ruimte te beperkt om een fietspad en/of voetpad over het huidige tracé van de Aletta Jacobslaan te laten lopen. Er ontstaat hierdoor een wigvormig stuk grond waar geen doorgang is. Vanuit beheersoverwegingen is dit een ongewenste situatie. Daarom is het aanbod aan de bewoners van de Maria Montessorilaan 2 en 4 en de Anna Maria van Schuurmanlaan 12 gedaan om deze grond bij hun tuin te betrekken. Hier is met deze bewoners nog geen overeenstemming over. In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid hiervoor wel geboden;
- De huidige afsluiting van de Aletta Jacobslaan op de Barchman Wuytierslaan wordt opgeheven, deze verbinding wordt weer opengesteld. Doordat de Aletta Jacobslaan geen rechtstreekse verbinding meer heeft met de Prins Frederiklaan kan het deel van de Aletta Jacobslaan tussen de Anna Maria van Schuurmanlaan en de Maria Montessorilaan versmald worden. De weg kan hetzelfde dwarsprofiel krijgen als de Anna Maria van Schuurmanlaan en de Maria Montessorilaan. Op verzoek van de bewoners van de Anna Maria van Schuurmanlaan 1 en de Maria Montessorilaan 2 wordt de versmalling aan de woningzijde gerealiseerd zodat ook deze bewoners een strook grond aan hun tuin kunnen toevoegen. Ook hier is nog geen overeenstemming over maar dit zal in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Er komt wel een voetpad als verbinding tussen de Aletta Jacobslaan en de Prins Frederiklaan;

- Ook voor de woning aan de Daam Fockemalaan geldt dat er door het opheffen van het laatste stuk van de Aletta Jacobslaan er grond vrijkomt die bij de tuin gevoegd kan worden. Ook hier is nog geen overeenstemming over maar dit zal in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.
- Het kruisingsvlak van de Prins Frederiklaan met de Daam Fockemalaan moet iets worden opgetild. Dit heeft twee oorzaken:
 - de Westelijke ontsluiting ligt niet diep genoeg ter hoogte van het viaduct naar OLV ter Eem. Het lengteprofiel van de Westelijke ontsluiting kan niet worden aangepast, het dwangpunt ligt bij het benzinestation, eerder beginnen met de helling kan daarom niet. Ook het toepassen van een steilere helling is niet mogelijk;
 - Het lengteprofiel van de Prins Frederiklaan richting OLV ter Eem in een helling naar beneden. Ter plaatse van de aansluiting met de Daam Fockemalaan heeft dit lengteprofiel een kuil. Door het kruisingsvlak op te tillen kan er een meer constante helling worden gemaakt.
- De verbinding voor langzaam verkeer vanaf de fietsbrug naar de Beroemde Vrouwenbuurt wordt niet in het verlengde van de Aletta Jacobslaan gelegd maar iets verderop. Dit is op verzoek van bewoners die de kans groot achten dan bij een verbinding in het verlengde van de Aletta Jacobslaan er veel fietsverkeer door de Beroemde Vrouwenbuurt gaat rijden. Met deze verschuiving is de meest logische route via de Daam Fockemalaan. De Daam Fockemalaan is de hoofdfietsroute en is ook als zodanig vormgegeven.

Door de buurt op deze wijze te ontsluiten wordt in tegenstelling tot de huidige situatie, voorkomen dat de buurt als doorgaande route door fietsers wordt gebruikt. De Aletta Jacobslaan fungeert in de huidige situatie als doorgaande route voor fietsverkeer. De doorgaande fietsroute is in de nieuwe situatie via de Daam Fockemalaan. De buurt heeft twee ontsluitingen, dit in verband met onderhoudswerkzaamheden en calamiteiten zodat er altijd tenminste één ontsluiting beschikbaar is.



4. Fietsers kruisen het spoor met een fietsbrug

Conform de wens van de gemeenteraad zullen fietsers het spoor kruisen met een fietsbrug. Op verzoek van enkele bewoners is nogmaals onderzocht of fietsers ook in een tunnel het spoor kunnen kruisen. De afweging tussen de fietsbrug en de fietstunnel is gemaakt op de volgende aspecten:

- Sociale veiligheid. CROW publicatie 237 (Handboek sociale veiligheid in de verplaatsingsketen) noemt de volgende aandachtspunten bij een fietstunnel en viaducten zijn:
 - Zicht:
 - het einde van een tunnel is bij het inrijden te zien

- zo min mogelijk hoeken en pilaren in de zichtlijnen
- opening geeft een ruime indruk
- verlichting: een goede overgang van de lichtsterkte
- aankleding: een prettige, aangename, verzorgde aankleding van de tunnel
- onderhoud en beheer:
 - geen zwerfvuil
 - een goede regeling voor het verwijderen van graffiti

In dit specifieke geval is het niet mogelijk om een tunnel met doorzicht te maken. Vanaf de Barchman Wuytierslaan gaat de helling naar beneden en is onderaan een haakse bocht. Er is geen zicht op hetgeen zich om de bocht bevindt. Vanwege de haakse bocht moeten de fietsers snelheid terugnemen om de bocht te kunnen nemen, de snelheid van de fietser is dan zeer gering. Vluchten kan dan alleen door weer de helling te beklimmen. Bij het fietsviaduct is er sprake van overzicht en de fietser is boven het spoor op het hoogste punt. Vluchten kan dan door weer naar beneden te fietsen. Zicht en vluchtmogelijkheden maken de fietsbrug sociaal veiliger;

- Verkeersveiligheid. Door de toepassing van de fietsbrug is het mogelijk om boven de EHS een splitsing te maken in het fietspad waardoor er ter weerszijden van het noordelijk deel van de Barchman Wuytierslaan een twee richting bereden fietspad gerealiseerd kan worden. Hierdoor worden op het noordelijk deel van de Barchman Wuytierslaan oversteekbewegingen voorkomen. In het geval van de toepassing van de fietsers in de tunnel is dat niet mogelijk; in de tunnel ligt aan één zijde een tweerichting bereden fietspad. Daardoor zijn er meer oversteekbewegingen op het noordelijk deel van de Barchman Wuytierslaan. Ook de haakse bocht ter plaatse van de aansluiting Barchman Wuytierslaan – Westelijke ontsluiting is verkeersonveilig. Fietzers komen met snelheid de helling naar beneden en er is geen overzicht op het langzaam verkeer dat uit de tunnel komt. In verband met de onderdoorgang is het niet mogelijk om deze haakse bocht ruimer vorm te geven voor meer zicht. Minder oversteekbewegingen en goed zicht maken de fietsbrug verkeersveiliger;
- Te overbruggen hoogteverschil. In onderstaande tabel is het hoogteverschil voor zowel de fietsbrug als de fietstunnel weergegeven:

Hoogtes	BW laan zuid	ongelijkvloers fietspad thv spoor	BW-laan noord
Fietsviaduct	10,00 m +NAP	14,80 m + NAP	8,00 m + NAP
fietsonderdoorgang	10,00 m + NAP	3,40 m + NAP	8,00 m + NAP
hoogteverschil	van BW-laan zuid naar spoor		van BW-laan noord naar spoor
fietsviaduct	4,80 m		6,80 m
fietsonderdoorgang	6,60 m		4,60 m

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het verschil in te overbruggen hoogteverschil gering is, namelijk 20 centimeter. Bij de toepassing van het fietsviaduct moet maximaal 6,80 m hoogteverschil worden overwonnen, bij de toepassing van de fietsonderdoorgang 6,60 m. Daarbij is rekening gehouden dat de fietsers minder diep onder het spoor doorgaan dan het autoverkeer.

- Comfort en berijdbaarheid. Een veel gebruikt argument voor de toepassing van fietstunnels ten opzichte van een fietsviaduct is dat de snelheid die de fietser ontwikkelt als hij/zij naar beneden rijdt gedeeltelijk gebruikt wordt om de helling omhoog te beklimmen. Dat argument geldt met name bij korte tunnels. In dit geval is er sprake van een lange tunnel (ca 60 m) en is er een haakse bocht bij één van de tunnelmonden. Dat betekent dat de snelheid die de fietser naar beneden ontwikkelt niet gebruikt kan worden om de helling omhoog te rijden. Het hellingspercentage voor zowel de tunnel als de fietsbrug bedraagt minder dan 4%.
- Leefbaarheid. In de onderdoorgang worden de fietsers en voetgangers bloot gesteld aan de uitlaatgassen van het autoverkeer. Dat is bij toepassing van een fietsbrug niet het geval.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat de toepassing van een fietsbrug ten opzichte van de fietsers in de tunnel voor het autoverkeer met name voordelen biedt voor sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Daarom is in het ontwerp uitgegaan van de toepassing van een fietsviaduct.



5. De Bernhardkazerne krijgt een nieuwe hoofdontsluiting en een ontsluiting voor calamiteiten

De Bernhardkazerne wordt ontsloten via de kruising van de Barchman Wuytierslaan met de Daam Fockemalaan. Tevens wordt een viaduct over de Westelijke ontsluiting aangelegd en een nieuw opstelterrein buiten de poort van de kazerne. Bezoekers voor de kazerne dienen zich eerst te melden bij het entreegebouw en kunnen vervolgens met de auto het kazerneterrein op rijden. De wijze van ontsluiting is vastgelegd in een overeenkomst met de Staat (Besluit B&W d.d. 4 november 2014).

Op verzoek van het Ministerie van Defensie is ook een rechtstreekse ontsluiting van de kazerne op de Westelijke ontsluiting in het ontwerp meegenomen. Deze zal incidenteel worden gebruikt voor colonnes en in geval van calamiteiten. Wanneer de aansluiting wordt gebruikt zet de marechaussee de weg af om het in- en uitrijden mogelijk te maken. In de normale situatie is de aansluiting door middel van een hek afgesloten.

In overleg met Defensie zijn ook andere ontsluitingsvormen onderzocht:

- Een viertakskruispunt ter plaatse van de aansluiting Barchman Wuytierslaan
- Een T-aansluiting ter plaatse van de calamiteiten aansluiting op de Westelijke ontsluiting

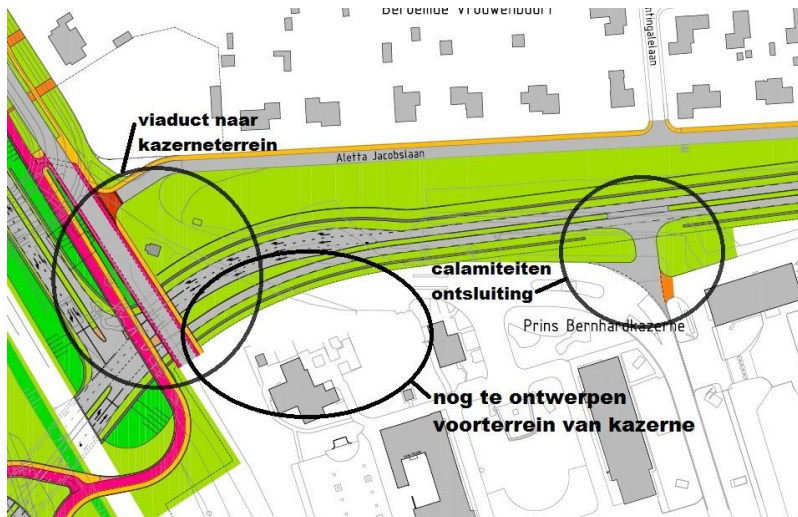
De viertakskruising is op de volgende punten onderzocht:

- Verkeersafwikkeling. Ondanks de toevoeging van extra rijstroken ter plaatse van de kruising gaat de doorstroomsnelheid op de Westelijke ontsluiting achteruit. Dit is voor de gemeente onwenselijk;
- Inpassing. Om het hoogteverschil tussen het diepliggende kruispunt en de toegang van Defensie te overbruggen moet de verbindingsweg in een lus en in een helling worden gelegd. Deze situatie is weliswaar passend te maken maar leidt tot een ongewenste inpassing. Het opstelterrein voor de toegang komt in een bocht en in een helling te liggen. Dat is voor defensie onwenselijk;
- Meerkosten. Vanwege de aansluiting moeten er rijstroken op het kruispunten worden toegevoegd, deze extra rijstroken zijn ook in de spoortunnel nodig waardoor de spoorkruising met 2 rijstroken moet worden verbreed. Daar komt bij dat de aansluiting op het diepste punt van het tracé ligt en in het grondwater ligt. De waterdichte constructie ter plaatse van de aansluiting moet aanzienlijk groter worden. De meerkosten zijn geraamd op ca €8,5 miljoen. Daar is zowel bij de gemeente als bij Defensie geen dekking voor.

Defensie en de gemeente Amersfoort hebben gezamenlijk geconcludeerd dat de toepassing van een viertakskruising niet wenselijk is.

Ten aanzien van de toepassing van een T-aansluiting heeft Defensie aangegeven grote inpassingproblemen te zien en hebben zij aangegeven geen nut te zien in een verdere uitwerking van deze oplossing.

De inrichting van het voorterrein van het kazerneterrein zal door Defensie zelf worden ontworpen, dit staat nog niet op tekening

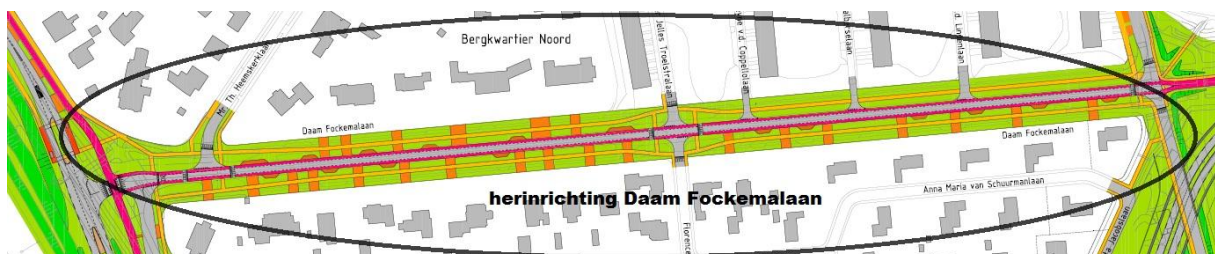


6. De Daam Fockemalaan wordt een woonstraat en een route voor doorgaand fietsverkeer

De voorgestelde vormgeving van het gedeelte van de Daam Fockemalaan tussen de Prins Frederiklaan en de Barchman Wuytierslaan is in samenspraak met de bewoners tot stand gekomen. Het uitgangspunt voor de herinrichting is de bestaande wegenstructuur en weginrichting op de Berg geweest. Hiervoor zijn in een aantal avonden alternatieven gepresenteerd en besproken. Dit deel van de Daam Fockemalaan wordt heringericht tot fietsstraat; er komt in het midden één rijbaan, waarop fietsstroken in twee richtingen worden gemarkeerd. Dit is tevens de route voor het doorgaande fietsverkeer (hoofd fietsroute).

In het ontwerp is opgenomen dat de woningen aan de Daam Fockemalaan die hun eraansluiting via de achterzijde hebben gemaakt weer de ontsluiting aan de voorzijde kunnen maken.

Het snelheidsregime op de Daam Fockemalaan wordt 30 km/h.



7. Ontsluiting en parkeren Dierenpark Amersfoort en Kabouterhut

Ten gevolge van de aanleg van de Westelijke ontsluiting zullen circa 306 van de 959 parkeerplaatsen van het Dierenpark Amersfoort verdwijnen. Dit is alleen als gevolg van het ruimtebeslag van de Westelijke ontsluiting, hierbij wordt niet gekeken naar het functioneren van het voorterrein. Als wel

rekening met het functioneren van het voorterrein rekening gehouden wordt verdwijnen er 465 parkeerplaatsen. Het voorterrein is dan zodanig ingericht dat er voldoende opstelgelegenheid is voor auto's. De verschillende verkeersstromen (fiets, voetgangers en auto's) worden zoveel mogelijk gescheiden in het ontwerp. En er is rekening gehouden met een groene inpassing van het voorterrein.

Er gaan meer parkeerplaatsen verloren dan in het oorspronkelijke plan van variant 7B. De reden hiervoor is dat het Dierenpark in 2014 meer bezoekers heeft getrokken dan in de voorafgaande jaren, waardoor de aansluiting zoals deze in variant 7B was ontworpen niet meer voldoet. Er is een nieuwe robuuste ontsluiting ontworpen die echter meer ingrijpt op het voorterrein en het parkeerterrein van het Dierenpark. Deze ontsluiting is als voorrangsplein vormgegeven. Deze ontsluiting kan functioneren zonder verkeerslichten en heeft geen effect op de doorstromingsnelheid op de Westelijke ontsluiting. Bovendien is geconstateerd dat de inrichting van het voorterrein deels de reden is voor de afwikkelingsproblemen rond het Dierenpark. In nauwe samenwerking met het Dierenpark is daarom een herinrichtingsvoorstel voor het voorterrein tot stand gekomen. De herinrichting bestaat uit de volgende elementen:

- Ontvlechten van autoverkeer en voetgangers. In de huidige situatie kruist de voetgangersstroom die van het parkeerterrein af komt vlak voor de slagboom het autoverkeer. Dat zorgt op drukke dagen voor stagnatie en wachtrijvorming tot op de Barchman Wuytierslaan. Door de slagboom verder op het terrein te leggen en de voetgangers op een andere plaats het autoverkeer te laten kruisen wordt dit voorkomen
- Herinrichting bestaande parkeervelden. Door een optimalisatieslag kunnen meer auto's op het huidige parkeerterrein parkeren
- Herinrichting voorterrein. Door de ontvlechting van autoverkeer en voetgangers komen de voetgangers via een andere route op het entreeplein, de route gaat via de plek van de huidige fietsenstalling. Deze moet daarom verplaatst worden. De nieuwe situering zorgt er voor dat ook de fietserstroom niet de voetgangerstrook kruist. Het voorplein wordt groter. Het Dierenpark heeft aangegeven dat op drukke dagen het voorplein vol staat en dat een vergroting wenselijk is;
- Nieuwe locatie gehandicapten parkeren. Deze parkeerplaats komt vlak bij de ingang van het Dierenpark te liggen.

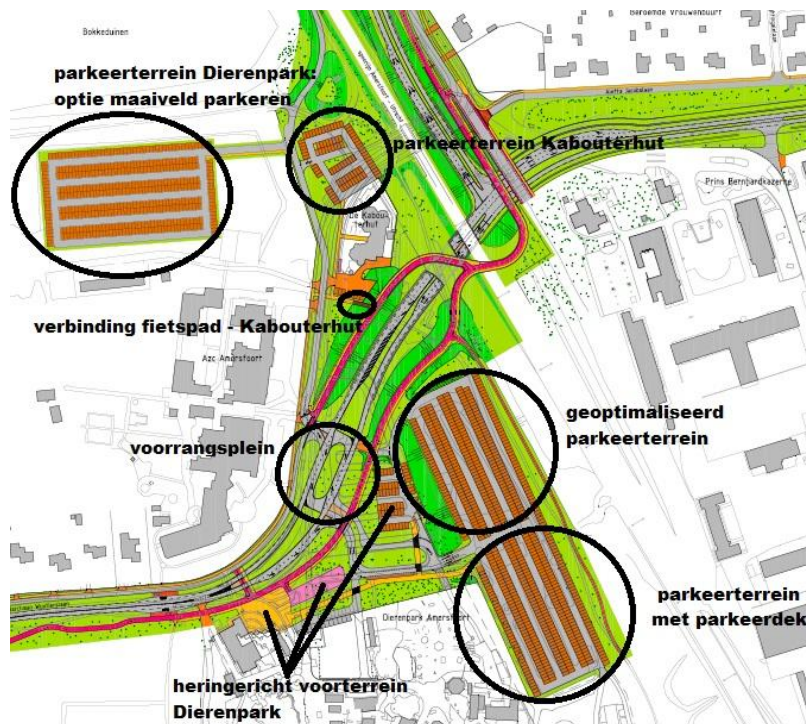
Voor het Dierenpark is het essentieel dat parkeerplaatsen in de nabijheid van het park worden gecompenseerd. Hiervoor worden twee mogelijkheden onderzocht, te weten:

- de aanleg van een parkeerterrein op maaiveldniveau op het terrein van het klooster van de Mgr. Blomstichting. De looproute vanaf het parkeerterrein is voor de instituten langs en via de oversteekvoorziening recht voor de entree van het Dierenpark. De Westelijke ontsluiting kan per rijrichting worden overgestoken;
- de realisatie van een parkeergarage op het huidige parkeerterrein van het Dierenpark. Deze parkeergarage is voorzien op het huidige parkeerterrein. Dit terrein ligt op een verhoging in het landschap. Door de parkeergarage in te graven wordt de impact op de omgeving beperkt gehouden. De zijkanten van de rug worden intact gehouden. De parkeergarage kan als split-level garage worden vormgegeven. Door steeds een halve verdieping te stijgen worden de hellingbanen in de parkeergarage zo kort mogelijk gehouden. In het huidige ontwerp wordt uitgegaan van een groene inpassing.

De tweede optie heeft zowel ruimtelijk als verkeerstechnisch de voorkeur en heeft ook de voorkeur van het Dierenpark. Deze optie is echter ook duurder. Omdat nog geen keuze is gemaakt worden in het bestemmingsplan beide opties beschreven.

De Westelijke ontsluiting gaat ook over het parkeerterrein van de Kabouterhut. Daarom wordt voor de Kabouterhut een nieuw parkeerterrein van ca 100 parkeerplaatsen gerealiseerd op ongeveer de locatie waar nu de Barchman Wuytierslaan ligt. In de huidige situatie ligt de Kabouterhut met zijn voorzijde aan de Barchman Wuytierslaan. In de nieuwe situatie is de Kabouterhut met de achterzijde naar de

Westelijke ontsluiting gericht. Het restaurant wordt dan ontsloten via een parallelweg. Er komt wel een rechtstreekse verbinding vanaf het fietspad naar de Kabouterhut.



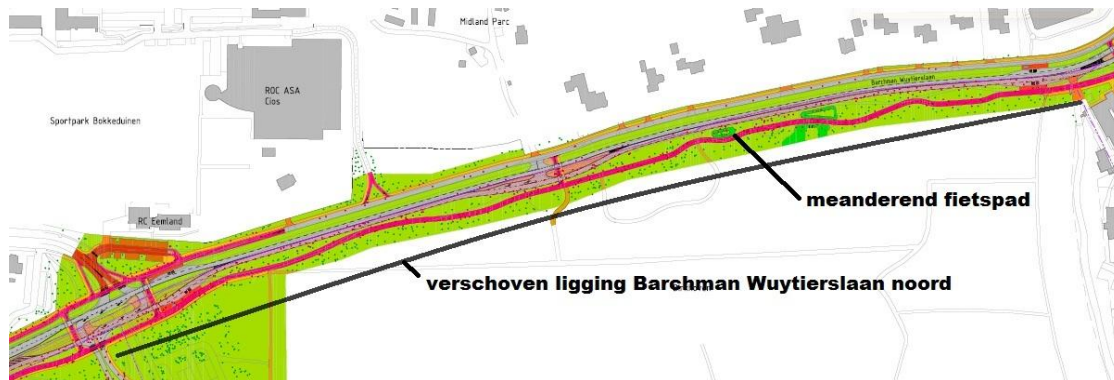
8. De Barchman Wuytierslaan Noord schuift enkele meters op ten behoeve van ruimtelijke kwaliteit

Op dit tracédeel schuift de Westelijke ontsluiting op in westelijke richting en over enkele meters meer dan in het oorspronkelijke ontwerp. De reden hiervoor is dat in de nadere uitwerking van variant 7B op het noordelijk deel van de Barchman Wuytierslaan zonder verschuiving een nagenoeg aaneengesloten verharding komt te liggen. Op die plaatsen waar het fietspad zo ver in het bos ligt dat er bomen tussen de hoofdrijbaan en het fietspad kunnen staan is er een aaneengesloten verharding van ca 14 meter (parallelweg en hoofdrijbaan). Op die plaatsen waar de tussenberm tussen het fietspad en de hoofdrijbaan te smal is voor bomen is er een nagenoeg aaneengesloten verharding van ca 18-20 meter (parallelweg – hoofdrijbaan - fietspad). Met name de bewoners van dit deel van de Barchman Wuytierslaan hebben gepleit voor verhoogde verkeersveiligheid bij de uitritten en een betere landschappelijke inpassing.

In het nieuwe ontwerp wordt de berm tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg verbreed tot 6 meter. Dit betekent echter dat de weg en het fietspad gedeeltelijk in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) komen te liggen. Om te onderzoeken of deze verschuiving wettelijk mogelijk is, is een “nee-tenzij” uitgevoerd. De “nee – tenzij” toets is beoordeeld door de Provincie Utrecht. Het resultaat van de “nee – tenzij” toets is dat er voor de ecologie in het gebied voldoende plussen staan tegenover de minnen van de aantasting. De “nee – tenzij” toets is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

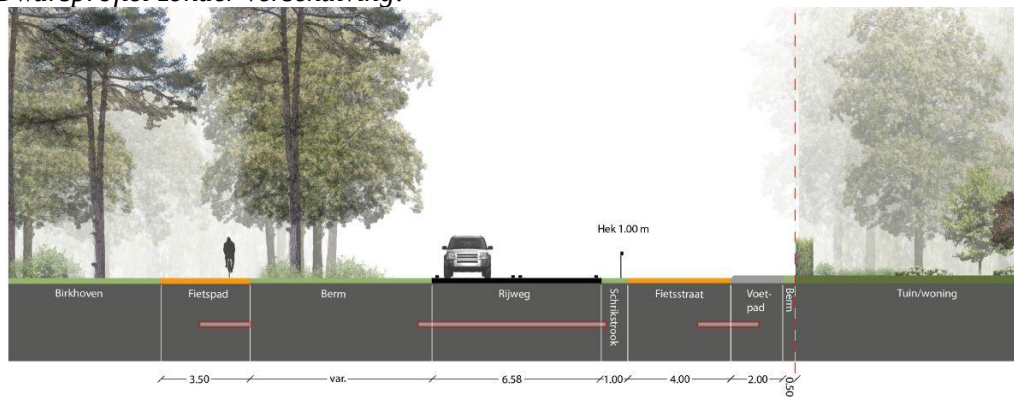
De verschuiving heeft als gevolg dat ook het fietspad in het bos verplaatst moet worden. De nieuwe ligging is tot stand gekomen op basis van de boom effectrapportage en de ecologische waarden in het gebied. Het resultaat is dat het fietspad meanderend in het bos ligt. Het fietspad is tevens verbreed tot 3 meter om fietsverkeer in twee richtingen mogelijk te maken. De maat van het fietspad is eigenlijk te smal, 3,5 meter is eigenlijk het minimum. Omdat er aan beide zijden van de Westelijke ontsluiting twee richting bereden fietspaden komen en het fietsverkeer voornamelijk 's ochtends in zuidelijke

richting rijdt en 's middags in noordelijke richting en het fietspad in de EHS ligt, is er gekozen voor een breedte van 3,0 m.

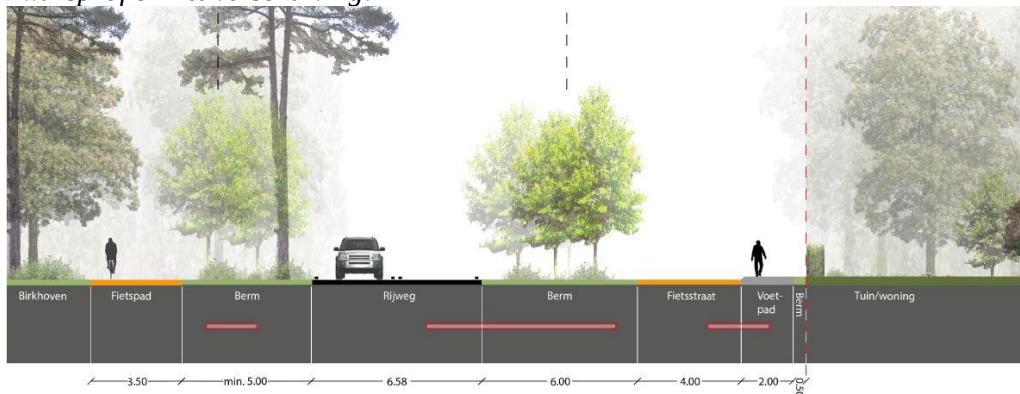


In onderstaande dwarsprofielen wordt de consequentie weergegeven van de verschuiving. In beide dwarsprofielen is een horizontale rode lijn weergegeven, dat is de locatie van de huidige verharding.

Dwarsprofiel zonder verschuiving:



Dwarsprofiel met verschuiving:



9. Het parkeren van Sportpark Birkhoven wordt verplaatst ten behoeve van een ecologische verbinding

Op dit moment parkeren leden en bezoekers van de hockeyclub in het bos langs de Barchman Wuytierslaan. Deze parkeerplaatsen worden verplaatst naar een strook grond direct grenzend aan de hockeyvelden. Het bos zal worden ingericht als Ecologische Hoofdstructuur tussen het bosgebied van Birkhoven en de reeds bestaande ecoduike onder de Birkstraat. Daarmee wordt een ontbrekende ecologische schakel richting de Eemvallei ingevuld. De verplaatsing van het parkeerterrein is een

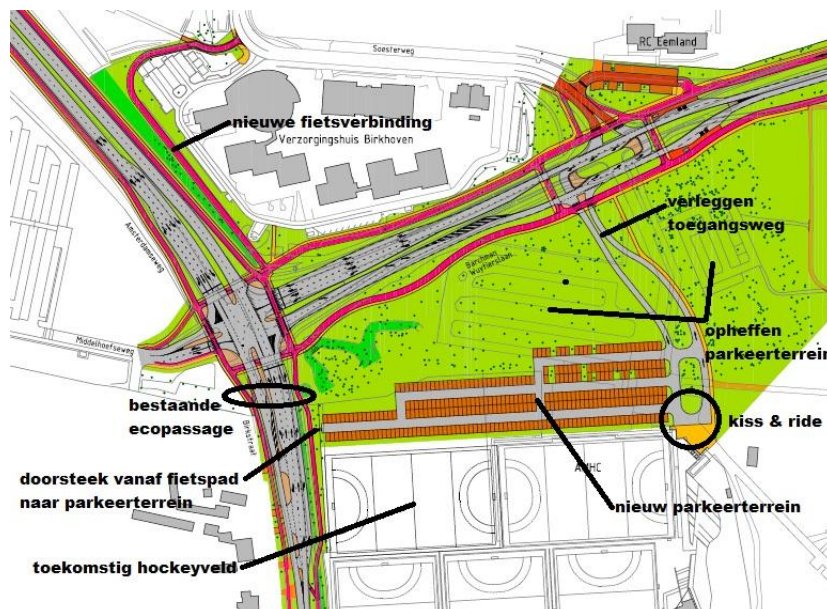
belangrijke plusmaatregel om de verschuiving van het noordelijk deel van de Barchman Wuytierslaan te compenseren.

De toegangsweg naar het parkeerterrein bij de sportvelden wordt iets verlegd. Daardoor kan het voorrangsp plein iets groter worden, daardoor gaat hij beter functioneren. De toegangsweg wordt met gescheiden rijstroken uitgevoerd, deze kunnen landschappelijk beter worden ingepast. Ook de oversteekbaarheid voor dieren wordt daardoor beter. Tevens heeft deze indeling het voordeel dat er niet meer in de bermen en half op de toegangsweg geparkeerd kan worden, de ruimte is daarvoor te beperkt. Dat gebeurt in de huidige situatie wel en dat zorgt voor overlast.

Behalve de ecologische voordelen die deze maatregel biedt zijn er ook voordelen voor de gebruikers:

- Er wordt een heldere situatie gemaakt voor “kiss & ride” voor de ingang van het hockeyterrein
- Er komt een doorsteek voor fietsers en voetgangers vanaf de Amsterdamseweg / Birkstraat naar de entree van de sportterreinen. Voor fietsers wordt de afstand vanaf de Amsterdamseweg naar de entree van de sportvelden verkort en voor voetgangers wordt de afstand vanaf het parkeerterrein bij de Middelhofseweg naar de entree van de sportterreinen verkort.
- Het parkeerterrein wordt overzichtelijk ingericht. De huidige situatie kent volgens onze telling 310 parkeerplaatsen. Het huidige parkeerterrein kent geen vakindeling, dat maakt het zeer lastig om een exact aantal te bepalen als parkeercapaciteit. Rekening houdende met bestaande bomen wordt de parkeercapaciteit van het nieuwe parkeerterrein 316 parkeerplaatsen. Door de doorsteek die gemaakt is aan het einde van het parkeerterrein wordt de loopafstand vanaf het parkeerterrein bij de Middelhofseweg een stuk korter. Hierdoor is het aantrekkelijker voor bezoekers aan het sportpark om op piekdagen van dit terrein gebruik te maken. Bij evenementen en toernooien kunnen bezoekers hier op gewezen worden. Het parkeerterrein aan de Middelhofseweg wordt ook gebruikt voor de toekomstige uitbreiding met het 6^e hockeyveld.

Deze maatregel is ontworpen in overleg met SRO en met de hockeyvereniging AMHC (als grootste gebruiker). Beide partijen staan positief tegenover deze maatregel.



10. Wettelijke natuurcompensatie

In het kader van het bestemmingsplan wordt alleen gekeken naar de wettelijke verplichtingen tot compensatie, zoals deze zijn verwoord in o.a. de boswet, de flora- en faunawet, de APV en de EHS.

De kap van bomen zal gedeeltelijk worden gecompenseerd door de herplant van bomen in het gebied. Bureau Waardenburg heeft in opdracht van de gemeente onderzoek verricht naar de aanwezige natuurwaarden, zij hebben de effecten bepaald als gevolg van de realisatie van de Westelijke ontsluiting en maatregelen uitgewerkt om negatieve effecten te voorkomen en waar mogelijk de natuur te versterken. Dit is weergegeven in het rapport *“Realisatie Westelijke ontsluiting, Effectstudie natuurwaarden en maatregelen natuurwetgeving”* (Bureau Waardenburg).

De belangrijkste ecologische maatregelen zijn:

- Opheffen gelijkvloerse spoorweginrichting en het aanbrengen van een ecoduct om de spoordriehoek te verbinden met de EHS;
- De parkeerplaats bij sportpark Birkhoven verplaatsen en de vrijkomende ruimte toevoegen aan de EHS;
- Het maken van faunapassages bij de BW-laan noord
- Het maken van een bos van ca 4 ha in het verlengde van de Melksteeg

11. Bovenwettelijke compensatie en natuurverrijking

In de Nota van Randvoorwaarden van de Westelijke ontsluiting is vastgelegd dat alle ecologische schade, hoe klein ook, zal worden gecompenseerd. Daartoe is de ecologische schade door de aanleg van de weg in kaart gebracht. Samen met natuurorganisaties zijn opties geïnventariseerd voor de wijze waarop de schade kan worden gecompenseerd. De gemeenteraad heeft besloten dat naast natuurcompensatie ook 600.000 euro zal worden geïnvesteerd in natuurverrijking. In het rapport *“Natuur rond de Westelijke Ontsluiting Amersfoort, Maatregelen in het kader van verrijking en bovenwettelijke compensatie”* (Bureau Waardenburg, 20 juli 2015) worden maatregelen voorgesteld voor de bovenwettelijke compensatie en de natuurverrijking.

Bovenwettelijke compensatie: Hiervoor is in eerste instantie in beeld gebracht wat de schade is die wordt toegebracht als gevolg van de aanleg van de Westelijke ontsluiting. Het landschap is hiervoor in verschillende groentypen onderverdeeld (bv agrarisch, berm met bomen, parklandschap, etc) en vervolgens per type het aantal m2 in beeld gebracht. Binnen het plan wordt ook weer groen teruggebracht. Hiervoor is een groenbalans opgesteld. Als resultaat heeft deze balans dat er ca 1,5 ha groen verdwijnt als gevolg van de aanleg van de Westelijke ontsluiting. Dit is in geval van aanleg van het parkeerterrein voor het Dierenpark op het terrein van de Mgr. Blomstichting. Als het parkeerterrein daar niet gerealiseerd wordt is er sprake van het verdwijnen van ca 0,5 ha. De te treffen maatregelen hebben voornamelijk betrekking op kwaliteitsverbetering waardoor bestaande gebieden met een lage natuurwaarde een hogere natuurwaarde krijgen.

Natuurverrijking: Voor de natuurverrijking worden 22 mogelijke maatregelen voorgesteld. De maatregelen worden gewogen op een aantal criteria. Het resultaat van deze weging is dat de realisatie van een natuurgebied langs de A.P.Hilhorstweg (maatregel 1) het meeste effect heeft. Het is een aaneengesloten gebied van ca 3 ha. en heeft in de huidige een lage ecologische waarde

Aanvullend worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- de realisatie van de vleermuistunnel (maatregel 5) en –bunker (maatregel 6)
- kleinschalige maatregelen voor de sleedoornpage (maatregel 4)
- beoordeling mogelijkheden passeerbaar maken hekken bewoners (maatregel 12)

Deze maatregelen zijn kleinschalig en niet kostbaar maar leveren belangrijke winst voor natuur.

Waardenburg trekt in haar rapport de volgende conclusie:

“Wanneer we kijken naar het totale maatregelenpakket – wettelijk, bovenwettelijk en verrijking - dan kunnen we niet anders dan concluderen dat natuur en ecologie in en rond het plangebied verrijkt en versterkt worden ten opzichte van de huidige situatie. Niet alleen wordt de barrièrewerking van met name het noordelijke gedeelte van de BW-laan sterk verminderd,

ook worden verbindingen naar de omgeving versterkt en worden biotopen en leefgebieden van soorten kwalitatief en kwantitatief verbeterd.”