

## Vooroverlegreacties concept-ontwerp Chw-bestemmingsplan Sport- en woongebied Liendert-West

In het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn voor dit bestemmingsplan 6 reacties ontvangen.

Achtereenvolgend worden deze behandeld:

1. Reactie van ProRail
2. Reactie van de Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA)
3. Reactie van de Veiligheidsregio Utrecht (VRU)
4. Reactie Bezorgd Liendert
5. Reactie van de Jeu de Boules Club (JBC) Randenbroek
6. Reactie van de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) Utrecht

### 1. Reactie van ProRail

In het trillingrapport (BK Bouw- en Milieuadvies 206221/ 206230, d.d. 11 januari 2021) dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd wordt geconcludeerd dat er in de eengezinswoningen en de appartementen geen hinder van trillingen is te verwachten als de fundering voldoende stijf wordt uitgevoerd. Voor de eengezinswoningen is die conclusie navolgbaar. Deze bevinden zich op meer dan 100m van het spoor. Voor het appartementencomplex is deze conclusie niet navolgbaar. In het rapport staat in paragraaf 4.2 dat het vanwege de korte beoordelingsperiode niet mogelijk was om metingen uit te voeren voor het bepalen van de trillingsniveaus. Kennelijk was dit wel gewenst. Vanwege het ontbreken van meetgegevens is gebruik gemaakt van andere onderzoeken. Er wordt niet aangegeven welke onderzoeken dat zijn geweest. Er kan dus ook niet beoordeeld worden of die onderzoeken model kunnen staan voor de beoordeling van trillingen in dit bestemmingsplan.

In paragraaf 4.2.2 van het trillingonderzoek staat dat het vanwege meetgegevens niet mogelijk is om de bodemdemping te bepalen. Toch is er een aanname gedaan voor de bodemdemping. Niet is aangegeven waarop de aanname is gebaseerd.

Mogelijk voldoet het nieuw te bouwen appartementencomplex aan de eisen voor nieuwbouw van woningen uit SBR B. Op basis van het bij de Toelichting gevoegde onderzoek is die conclusie echter niet te trekken.

ProRail verzoekt u om ons te voorzien van de meetgegevens van de trillingsniveaus en de meetgegevens voor de bodemdemping, zodat ProRail het aspect Trillingen op een juiste wijze kan beoordelen.

#### *Reactie gemeente:*

Naar aanleiding van uw vragen hebben wij contact opgenomen met het onderzoeksbureau BKBouw. Zij geven het volgende aan:

*Het klopt dat er in het kader van het onderzoek geen metingen zijn verricht om de trillingsbelasting in het gebied vast te leggen. Op basis van de 'quick-scan trillingshinder' uit de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen was dit inderdaad wel wenselijk. Voorafgaand aan het opstellen van de prognose hebben wij dit aangegeven maar gezien de korte beoordelingsperiode was hier geen tijd voor, meten van de trillingsbelasting in deze situatie heeft een doorlooptijd van 2 á 3 weken.*

*Om een goede beoordeling te maken van de situatie in het plangebied hebben wij gegevens gebruikt uit onze 'database' van eerder uitgevoerde projecten. Hierin hebben wij de ruwe data van eerder uitgevoerde projecten opgeslagen. Op basis van de omgevingsfactoren worden hieruit gegevens gebruikt, representatief voor de locatie waarvoor het onderzoek wordt uitgevoerd. Het is niet mogelijk de projecten bij naam te noemen die gebruikt zijn voor de beoordeling.*

*De grafiek, opgenomen in paragraaf 4.2.2 van het onderzoek geeft een indicatie van de mate van afname van trillingen in de bodem door onder andere bodemdemping. De grafiek geeft een indicatie van de afname, zoals staat omschreven bij de grafiek. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt dat in de eerste meters vanaf het spoor de grootste demping van trillingen plaats vindt.*

*De aannames die wij hebben gedaan zijn op basis van ervaring, eerder uitgevoerde onderzoeken en meetgegevens en op basis van bronnen als bodeminformatie. Ze zijn conservatief ingeschat en er wordt altijd met bepaalde veiligheidsmarges gewerkt. In de rapportage is een worst-case benadering toegepast voor de beoordeling van de trillingsbelasting in het gebied.*

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek en de manier waarop de ontbrekende gegevens zijn ingeschat en bepaald kan worden aangenomen dat de trillingsbelasting op de gevel van het toekomstige appartementencomplex voldoende laag is om in de appartementen te voldoen aan de normering uit de SBR-richtlijn B. Om deze reden is geconcludeerd dat vervolgonderzoek niet Uit de risico- en kansanalyse (BK Bouw- en Milieuadvies 206221/ 206230, d.d. 11 januari 2021) en de reactie van BKBouw is op te maken dat er kan worden aangenomen dat de trillingsbelasting op het woongebouw voldoende laag is, en dat het bestemmingsplan uitvoerbaar en haalbaar is. Echter zowel uit de reactie van ProRail en BKBouw blijkt dat metingen ter plaatse wel wenselijk zijn om met zekerheid te kunnen concluderen dat wordt voldaan aan de SBR-richtlijn. Om deze reden is de voorwaardelijke verplichting in artikel 9.3.1 van de regels van het bestemmingsplan aangepast ten aanzien van het appartementengebouw. Tijdens de verdere uitwerking van het bouwplan voor het appartementengebouw moeten deze metingen alsnog ter plaatse worden uitgevoerd. Het is op basis van de uitleg van BKBouw aannemelijk dat kan worden voldaan aan deze richtlijn, definitieve toetsing hiervan vindt plaats bij de aanvraag om omgevingsvergunning.

Aanpassing:

Conceptontwerpbestemmingsplan Regels (oud):

*Artikel 9.3.1 Voorwaardelijke verplichting spoortrilling*

Het woongebouw als bedoeld in artikel 9.1 bevindt zich binnen de contour waar trillingen kunnen optreden tussen 0,1 en 0,2 mm/s. Bij het ontwerp en de bouw van een gebouw in deze zone dient aan de hand van aantoonbaar onderzoek rekening te worden gehouden met de trillingsbelasting op de fundering van het gebouw. Het gebouw dient te worden voorzien van een stijve fundering en een indeling waarbij de draagconstructie trillingen kan opvangen. Opslingering van vloervelden dient te worden voorkomen, bijvoorbeeld door het beperken van de overspanning van vloervelden.

wordt als volgt aangepast:

Ontwerpbestemmingsplan Regels (nieuw):

*Artikel 9.3.1 Voorwaardelijke verplichting spoortrilling*

a. Het bouwen van een woongebouw als bedoeld in artikel 9.1 is uitsluitend toegestaan indien uit onderzoek naar trillingshinder van treinverkeer blijkt dat de streefwaarden uit de SBR-richtlijn Trillingen, deel B "Hinder voor personen in gebouwen" niet worden overschreden;

b. In afwijking van het bepaalde in artikel 9.3.1 onder a. is het bouwen van het woongebouw als bedoeld in artikel 9.1 ook toegestaan indien aantoonbaar minimaal een vergelijkbare situatie bereikt kan worden door het nemen van maatregelen.

Aanpassing:

Conceptontwerpbestemmingsplan Regels (oud):

*5.3.2 Voorwaardelijke verplichting spoortrilling*

De nieuw te bouwen clubgebouwen bevinden zich binnen de contour waar trillingen kunnen optreden tussen 0,1 en 0,2 mm/s. Bij het ontwerp en de bouw van een gebouw in deze zone dient aan de hand van aantoonbaar onderzoek rekening te worden gehouden met de trillingsbelasting op de fundering van het gebouw. Het gebouw dient te worden voorzien van een stijve fundering en een indeling waarbij de draagconstructie trillingen kan opvangen. Opslingering van vloervelden dient te worden voorkomen, bijvoorbeeld door het beperken van de overspanning van vloervelden. Gezien de te verwachten lage trillingsniveaus ter plaatse van het sportpark en de indeling hiervan zijn modelberekeningen of metingen ter plaatse niet noodzakelijk.

wordt als volgt aangepast:

Ontwerpbestemmingsplan Regels (nieuw):

*Artikel 5.3.2 Voorwaardelijke verplichting spoortrilling*

a. Het bouwen van een woongebouw als bedoeld in artikel 9.1 is uitsluitend toegestaan indien uit onderzoek naar trillingshinder van treinverkeer blijkt dat de streefwaarden uit de SBR-richtlijn Trillingen, deel B "Hinder voor personen in gebouwen" niet worden overschreden;

b. In afwijking van het bepaalde in artikel 9.3.1 onder a. is het bouwen van het woongebouw als bedoeld in artikel 9.1 ook toegestaan indien aantoonbaar minimaal een vergelijkbare situatie bereikt kan worden door het nemen van maatregelen.

## Reactie van de Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA)

### 1. Planbegrenzing

In onze ogen heeft de ruimtelijke onderbouwing betrekking op een klein gebied, waardoor wij voorliggend concept-plan beschouwen als een postzegelplan. De SGLA blijft van mening dat bij het vaststellen van postzegelplannen te veel ruimtelijke aspecten buiten de scope van de individuele postzegels vallen, waardoor deze aspecten in het geheel niet worden meegenomen of aangepakt. Leefbaarheid is een van deze aspecten. Door een stad vol te plannen op basis van verleende vergunningen wordt geen stedenbouwkundige visie gerealiseerd. Ook worden belangrijke stedelijke functies niet gerealiseerd, omdat geen enkele initiatiefnemer de kosten daarvoor (geheel) wenst te dragen. Wij verzoeken u dan ook een bestemmingsplan vast te stellen op tenminste wijkniveau, maar idealiter vooruitlopend op de Omgevingswet op gemeentegrensniveau. Op dit hogere abstractieniveau is duidelijker zichtbaar welke voorzieningen nodig zijn, inclusief behoeften omtrent mobiliteit. Op basis van deze behoefte is dan een goede vergelijking te maken tussen dat wat reeds bestaat en wat daaraan nog toegevoegd dient te worden. Momenteel bestaat dit inzicht niet, of tenminste niet voor alle omgevingsaspecten. Hierdoor is het niet mogelijk voorliggend conceptplan goed te beoordelen, anders dan dat het nog meer woningen toevoegt aan een stadsdeel dat al op meerdere onderdelen 'in de knel' zit.

#### *Reactie gemeente:*

De begrenzing van het plan is door de raad in de startnotitie vastgelegd. De keuze van de begrenzing van dit plangebied is in dit geval gebaseerd op het gebied waarbinnen de herontwikkeling van de voormalige zwembadlocatie De Liendert betrekking heeft. Dit is de voormalige zwembadlocatie en de daaraan grenzende percelen waarop de sportverenigingen zijn gevestigd. Het is niet noodzakelijk dit plangebied verder te vergroten, het is voor dit soort ontwikkelingen gebruikelijk een 'postzegelbestemmingsplan' op te stellen. De relevante aspecten die nodig zijn om te kunnen bepalen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening zijn meegenomen bij de beoordeling van dit bestemmingsplan. Hieronder vallen ook locatie-overstijgende aspecten, zoals bijvoorbeeld toetsing aan het Deltaplan Wonen en de effecten van deze ontwikkeling de verkeerssituatie in de wijk. Er is bijvoorbeeld een verkeersonderzoek uitgevoerd waarbij diverse bouwontwikkelingen in de wijk, waaronder deze ontwikkeling, zijn meegenomen (zie bijlage 8 en 9 van de toelichting van het bestemmingsplan).

Ter voorbereiding van deze ontwikkeling is er overleg gevoerd met de buurt en er is in 2021 een Wijkperspectief voor Liendert uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan wordt de het komende jaar ook buiten de scope van het plangebied onder andere aandacht besteed aan de verbetering van de openbare ruimte in de wijk. Vanuit het project worden twee extra verkeersplateaus aangelegd in de Parelhoenstraat. In omliggende straten wordt, indien de buurt dat wenst, eenrichtingsverkeer ingesteld. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk ten goede.

### 2. Parkeren

In de ruimtelijke onderbouwing lezen wij dat aan de verwachte parkeerdruk wordt tegemoetgekomen met parkeren onder de sociale woningen. Wij geven u ter overweging om dit aan te passen naar tegemoetkoming in de parkeerdruk door 100% onder te brengen in een ondergrondse parkeergarage, inclusief bezoekersparkeren, omdat parkeren op maaiveld een zeer laagwaardige vorm van ruimtegebruik is. Geparkeerde auto's staan voor meer dan 90% stil, terwijl zij niets toevoegen aan waarde voor het plangebied. Ruimte die bespaard wordt met ondergronds parkeren kan worden ingezet om de leefbaarheid van het gebied te vergroten, bijvoorbeeld met groen of extra voorzieningen. Deze zaken laten zich vooralsnog lastiger ondergronds realiseren dan parkeergelegenheid.

#### *Reactie gemeente:*

Onder het appartementengebouw worden minimaal 120 parkeerplaatsen aangelegd, niet alleen voor de bewoners, maar ook voor een deel van het bezoekersparkeren. Deze parkeerplaatsen bevinden zich onder het gebouw, op maaiveld, maar uit het zicht. Het is vanwege de hoge kosten financieel niet haalbaar voor al het parkeren een ondergrondse parkeergarage aan te leggen. Het overige (bezoekers)parkeren zal aan de Sportlaan en bij de grondgebonden woningen gebeuren, op maaiveldniveau. Doordat deze parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn, kunnen zowel bezoekers van het sportpark, bezoekers van het woongebouw als bezoekers van omliggende woningen deze parkeerplaatsen gebruiken.

### 3. Geluid/ woningbouw langs spoor

In algemene zin ziet de SGLA plangebieden direct naast snelwegen en spoorwegen als slechte locatiekeuze voor woningbouw. De gezondheidseffecten van geluidshinder worden volgens de SGLA nog grotendeels onderkend. Wij wijzen in dat kader op het [standpunt](#) van de World Health Organization. Uit de toelichting bij dit conceptplan blijkt dat de maximaal toelaatbare grenswaarde voor geluidsdruk bij meerdere woningen wordt overschreden. Om dit op te lossen worden deze woningen voorzien van een dove gevel, mede onder de werking van de verbrede reikwijdte. Er zijn geen plannen om de spoorlijn te verplaatsen of het gebruik ervan te verminderen. De SGLA raadt ten stelligste af om op deze wijze woningbouw mogelijk te maken. Er zijn veel functies mogelijk binnen de geluidszones van snelwegen en spoorwegen met aanzienlijk minder gezondheidseffecten dan de bouw van woningen. Veel van de mogelijke functies zijn wat de SGLA betreft in Amersfoort onvoldoende aanwezig. De SGLA hoopt dan ook dat de gemeente Amersfoort zich bedenkt en met de Alliantie op zoek gaat naar een alternatieve invulling.

#### *Reactie gemeente:*

Net als een groot deel van Nederland, heeft Amersfoort te kampen met een oververhitte woningmarkt. Er is een groot tekort aan sociale huurwoningen en ook in de vrije sector is de woningmarkt vastgelopen. In dat kader is in het Deltaplan Wonen de ambitie vastgelegd om te groeien met ongeveer 1000 woningen per jaar tot 2030. Om aan de woningopgave te kunnen voldoen is het onvermijdelijk dat ook locaties langs het spoor in ogenschouw worden genomen. Dat geldt niet alleen voor deze locatie in Liendert, maar ook locaties als de Wagenwerkplaats en in het Hoefkwartier. In het Deltaplan is ook uitgesproken dat we willen groeien met kwaliteit. Dat betekent dat er woningen komen die passen bij de behoefte en financiële mogelijkheden van woningzoekenden, dat er gebouwd wordt met respect voor de bestaande omgeving en dat het woongenot van huidige en toekomstige inwoners voldoende behouden blijft. Gezondheid maakt uiteraard een belangrijk onderdeel uit van de afweging of ergens woningen gebouwd kunnen worden, er moet voor de nieuwe bewoners immers voldaan worden aan een goed woon- en leefklimaat. Zo ook op deze locatie in Liendert-West. Op locaties langs het spoor kan het spoorweglawaai belemmerend werken, als de voorkeursgrenswaarde (55dB) en/of de maximaal toelaatbare waarde (68 dB) wordt overschreden. Met het treffen van maatregelen, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een dove gevel aan een gebouw, kan er vaak voldaan worden aan de eisen die gelden ten aanzien van geluid. Op basis van de Wet geluidshinder heeft de gemeente Amersfoort in de [Geluidsnota Amersfoort Wet geluidshinder](#) beleid vastgesteld om voor het geluid een hogere waarde van de voorkeursgrenswaarde vast te stellen. Hieraan zijn eisen verbonden, om geluidhinder en slaapverstoring zoveel als mogelijk te voorkomen. Met deze ontwikkeling wordt aan deze eisen voldaan. Ongeacht de geluidbelasting op de gevel, moet daarnaast altijd voldaan worden aan de geluideisen voor het binnenniveau, dus het geluidsniveau in de woning. Het Bouwbesluit garandeert namelijk dat het binnenniveau maximaal 33 dB mag zijn in geluidgevoelige ruimten, zoals woon- en slaapkamers. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt dit uitgelegd in paragraaf 5.8. Voorschriften hiervoor, zoals het realiseren dove gevel, zijn verder opgenomen in de regels (bijvoorbeeld artikel 9.3, 9.5 en 15.3 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan). Deze regels zijn rechtstreeks juridisch bindend. Een aanvraag omgevingsvergunning wordt aan onder andere de regels van het bestemmingsplan en aan de regels van het Bouwbesluit getoetst. Als hieraan wordt voldaan kan/moet de omgevingsvergunning worden verleend. In een omgevingsvergunning kunnen zo nodig ook nog nadere voorschriften worden opgenomen. Met toetsing aan en naleving van deze regels en voorschriften wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening en een goed woon- en leefklimaat. Indien nodig, kan op naleving van deze regels handhavend worden opgetreden.

### 4. Postzegelbestemmingsplan

Wij zijn van mening dat de gemeente Amersfoort het werken met postzegelbestemmingsplannen, naar aanleiding van vergunningaanvragen door marktpartijen, drastisch dient terug te brengen. Voorliggend conceptplan is niet goed te beoordelen, omdat geen inzicht bestaat in de totale behoeften aan voorzieningen, zoals de ervaring van de leefbaarheid ter plekke, en in hoeverre met dit plan een al bestaande ondercapaciteit nog verder onder druk komt te staan. Zonder die duidelijkheid heeft de SGLA grote moeite met deze omgevingsvergunning. Aanvullend raadt de SGLA de gemeente, gezien de gezondheidseffecten, ten stelligste af om zo dicht op spoorwegen woningen te realiseren.

*Reactie gemeente:*

Voor de beantwoording van dit punt: zie ook onze reactie onder 1 en 3.

Zoals opgemerkt onder punt 1 is er vanaf februari 2021 gewerkt aan het opstellen van een [wijkperspectief voor Liendert](#). Zie hiervoor ook onze reactie op punt 1 en 2 van Bezorgd Liendert en de toegevoegde paragraaf 3.5 in de toelichting van het bestemmingsplan.

**5. Bewonerscollectief Bezorgd Liendert**

Volledigheidshalve wil ik u nog het volgende meegeven, als het ware als feed forward voor verdere participatie. Een actief lokaal bewonerscollectief, Bezorgd Liendert, heeft ook een mening over de ontwikkelplannen voor het gebied. Inzake een eerdere ontwikkeling in Liendert, in relatie tot de Zwaluwenstraat is veel onvrede ontstaan, wat ook door de Gemeenteraad werd erkend. Hopelijk biedt dit nieuwe bestemmingsplan kansen om de relatie te versterken.

Ten aanzien van de plannen op locatie zwembad/ tennisvereniging hebben zij kort gezegd de volgende mening.

- Ze zijn niet tegen woningbouw, het initiële plan (x jaar geleden) voorzag in 40+ woningen.
- De huidige plannen betreffen meer huizen, tot ongeveer 60% is van het aantal woningen wat momenteel in dit afgesloten deel van Liendert staat.
- Zij verwachten een stijging van verkeer in de toch al krappe en strakke bochtige straten.
- Uiteraard gelden ook hier ook zorgen, naast woningdruk, over sociale druk, verkeersdruk en bovenal parkeerdruk met de sportfaciliteiten (tennis, handbal, jeu de boules).
- Bezorgd Liendert gaat zeer graag vroegtijdig in gesprek, breder dan alleen over de inrichting van groen.

*Reactie gemeente:*

Bezorgd Liendert hebben wij als belangenvereniging ook bij dit vooroverleg betrokken. Hun reactie, en ons antwoord daarop, behandelen wij hieronder.

## **2. Reactie Bezorgd Liendert:**

### **1. Ontbreken wijkperspectief**

Dit bestemmingsplan is opgesteld terwijl de Raad nog steeds niet beschikt over een wijkperspectief, omgevingsanalyse (motie 2020-052M d.d. 30 juni 2020), een voorzieningenscan, leefbaarheidsscan en bereikbaarheidsscan (zoals beloofd in Plan van Aanpak Liendert en Rustenburg d.d. februari 2020). Het is daarom te makkelijk om te concluderen dat dit bestemmingsplan past binnen de wijk of binnen het geldende beleid zoals gesteld in de conclusie in sectie 3.13, pagina 29. Immers, als door de Raad gevraagde beleidsstukken niet worden uitgewerkt/ geleverd vindt toetsing plaats op verouderd c.q. ongewenst beleid.

Gezien de tijdsspanne van bijna 2 jaar c.q. bijna 1,5 jaar tussen gevraagde/ beloofde stukken en de oplevering van dit conceptbestemmingsplan mag toch verwacht worden dat die stukken op dit moment beschikbaar zouden moeten zijn en de basis zouden moeten vormen voor vernieuwd/ herzien beleid op basis waarvan dit conceptbestemmingsplan getoetst kan worden.

*Reactie gemeente:*

De totstandkoming van dit voorontwerpbestemmingsplan verliep parallel aan de totstandkoming van het wijkperspectief. Inmiddels is dit Wijkperspectief klaar. Het wijkperspectief Liendert is voorgelegd aan de gemeenteraad op 1 februari 2022 (De Ronde) en zal eind februari 2022 in Het Besluit door de gemeenteraad worden behandeld. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan paragraaf 3.5 ingevoegd, waarin wordt ingegaan op het wijkperspectief in relatie tot dit bestemmingsplan.

Voordat het ontwerpbestemmingsplan in procedure wordt gebracht met de formele terinzagelegging, worden de raadsleden hierover geïnformeerd met een raadsinformatiebrief en kunnen zij dit ontwerpbestemmingsplan gedurende 2 weken inzien en eventueel agenderen voor De Ronde. Op dat moment hebben de raadsleden ook kennisgenomen van de inhoud van het Wijkperspectief.

Tijdens de terinzagelegging van dit ontwerpbestemmingsplan kan vervolgens door eenieder formeel zienswijzen worden ingediend. De definitieve besluitvorming over de vaststelling van dit bestemmingsplan zal plaatsvinden ruim nadat de raad het wijkperspectief heeft behandeld in Het Besluit.

2. In het conceptbestemmingsplan wordt niet ingegaan op de door de Raad aangenomen motie 2020-053M d.d. 30 juni 2020: Ondersteunende maatregelen Liendert, waarin expliciet gevraagd wordt om 'bij de verdere uitwerking van uitwerkingsplan Sport- en Woongebied Liendert West ook te voorzien in maatregelen die betrekking hebben op de bestaande situatie in Liendert, waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan de toevoeging van groen en verlichting.  
Het huidige conceptbestemmingsplan gaat enkel in op 'het plangebied' en niet op de bestaande situatie in Liendert ten aanzien van leefbaarheid, verkeer, groen, sociale veiligheid, etc. Vanuit die optiek voldoet dit bestemmingsplan niet aan de motie zoals aangenomen door de Raad.  
Wederom, gezien de tijdsspanne tussen de datum waarop de motie is aangenomen en het uitgewerkte conceptbestemmingsplan, mag toch worden aangenomen dat een nadere analyse heeft plaatsgevonden met additionele maatregelen ten gevolge.

*Reactie gemeente:*

Voor deze ontwikkeling is breder gekeken dan alleen het gebied binnen de plangrenzen. Zowel naar aanleiding van deze specifieke ontwikkeling als naar aanleiding van het opgestelde wijkperspectief wordt aandacht besteedt aan onder andere de inrichting van het openbare gebied en de verkeerssituatie. Er worden verkeersdrempels aangelegd in de Parelhoenstraat en in een aantal omliggende straten kan in overleg met omwonenden eenrichtingsverkeer worden ingesteld. Binnen het plangebied neemt de oppervlakte aan openbaar toegankelijk groen toe ten opzichte van de voormalige situatie, waarin het zwembad nog bestond. Ten opzichte van eerdere plannen voor deze ontwikkeling is meer buurtgroen toegevoegd: Ten oosten van het woongebouw zijn, op verzoek van omwonenden, twee grondgebonden vervallen waarbij de vrijgekomen percelen ingericht zullen worden als speelbos en een extra groene bufferzone tussen dit speelbos en de achtertuinen van de aangrenzende bestaande woonpercelen. De toename van dit openbaar toegankelijke groen binnen het plangebied draagt bij aan de leefbaarheid van de buurt. In het kader van het Wijkperspectief zal ook de openbare ruimte in de omliggende buurten/wijk nader worden beschouwd op de mogelijkheden voor verbetering, zoals het toevoegen van straatverlichting en buurtgroen in de wijk.

3. Ten aanzien van de groenvoorziening merken wij op dat de voorstelling van zaken op zijn minst dubieus te noemen is. Feit blijft dat de groenvoorziening in Amersfoort en de wijk Liendert met 2000 m<sup>2</sup> afneemt, terwijl bomen en groen toch de longen van de stad zijn (p26). Of groenvoorziening nu openbaar is doet hier niks aan af, Gezien de huidige ontbossing van Amersfoort en de toenemende hittestress lijkt ons deze verdere afname onwenselijk. Aanvullend merken wij op dat in het definitief ontwerp aan het begin van de kruising Parelhoenstraat/ Jan van Riebeeckpad een aantal bomen nagenoeg in de tuin van Parelhoenstraat 10 getekend zijn, wij vragen ons af of dit daadwerkelijk mogelijk is, gegeven de aanwezige erfscheiding.

*Reactie gemeente:*

Ten aanzien van de klimaatadaptatie en de leefbaarheid onderkennen wij dat dat bomen en groen belangrijk zijn. Bomen en groen zijn de longen van de stad, zoals omschreven in paragraaf 3.11 van de toelichting. Hier moet zorgvuldig mee om worden gegaan.

Groene oppervlak

In het plangebied is momenteel veel groen aanwezig. Het zwembad is gesloopt en het terrein van het voormalige zwembad is ingericht als tijdelijk buurtpark. In de voormalige situatie lag een groot deel van het groene oppervlak binnen het zwembadterrein en het terrein van de sportverenigingen. Dit groene oppervlak was toen niet openbaar toegankelijk.

Het totale oppervlak aan groen in het nieuwe plan neemt, ten opzichte van de voormalige situatie waarin het zwembad nog bestond, af met circa 4000 m<sup>2</sup>. De afname van het groen komt met name door het verdwijnen van dit grote zwembadterrein, door de toevoeging van bebouwingsoppervlak door de toevoeging van het woongebouw met bijbehorend verhard binnenterrein en door de vergroting van de kunstgras tennisvelden. Er is bij de herinrichting van het gebied specifiek aandacht besteed aan een efficiënte inrichting van het gebied om zoveel mogelijk ruimte voor groen te behouden.

De hoeveelheid openbaar toegankelijk groen neemt ten opzichte van de voormalige situatie toe met circa 900 m<sup>2</sup>. Door de kiezen voor een appartementengebouw ontstaat er, vergeleken met een laagbouw-ontwikkeling met hetzelfde woonprogramma, meer ruimte voor openbaar toegankelijk groen. In het binnenterrein van het toekomstige woongebouw zal ook een aantal bomen en groen worden opgenomen.

Het nieuwe sportpark wordt efficiënter ingericht dan dat dit in de bestaande situatie het geval is. Twee geplande woningen ten oosten van het woongebouw zijn ten opzichte van het uitwerkingsplan vervallen. Zo zorgen we ervoor dat zo min mogelijk groen oppervlak vervalt en zoveel mogelijk ruimte kan worden ingericht voor openbaar toegankelijk en beleefbaar groen en voor openbare sport- en speelvoorzieningen. Dit grotere aandeel openbaar groen en openbare sport- en speelvoorzieningen heeft een toegevoegde waarde voor de bewoners van de buurt en wijk, dit draagt bij aan de leefbaarheid van de wijk. De verhouding groen/ verharding is met dit plan, ondanks dat de netto oppervlakte aan groen afneemt, voldoende. In het kader van het Wijkperspectief zal voor de omliggende buurt en wijk worden gekeken op welke andere plekken in de buurt en wijk buurtgroen kan worden toegevoegd.

NB: Naar aanleiding van raadvragen is in juni 2020 een vergelijking gemaakt ten aanzien van de oppervlaktes groen, bebouwing en verharding in de oude en toekomstige situatie. Deze meting is destijds globaal uitgevoerd op basis van luchtfoto's en tekeningen van het Voorlopig ontwerp (VO) van het Stedenbouwkundig plan. De vergelijkingsstudie van de voormalige en toekomstige situatie is op basis van het Definitief ontwerp (DO) recent nogmaals uitgevoerd door het stedenbouwkundig bureau. Deze is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en paragraaf 3.11 is hierop aangepast. Ten opzichte van het Voorlopig ontwerp is in het Definitief ontwerp de 'footprint' van het woongebouw aangepast naar de juiste en meest recente maatvoering en de inrichting van het gebied met groen en verharding is uitgewerkt. De uitkomst laat een aantal verschillen zien ten opzichte van de vorige meting. Dit is te verklaren door de wijzigingen in het DO en doordat er andere uitgangspunten zijn gehanteerd m.b.t. bijvoorbeeld de kunstgras tennisbanen (deze zijn nu meegenomen in de oppervlakte 'verharding' in plaats van 'groen') en het woongebouw (de 'footprint' is nu geheel gezien als 'pand', in de vorige meting was het binnenterrein meegenomen als 'verharding'). Ook is de tekening nu ingemeten op coördinaten en is de meting met een nauwkeuriger meetprogramma uitgevoerd. Het projectgebied is tot slot in de meest recente meting krappert bemeten dan in de vorige meting.

#### Bomen

Zoveel mogelijk bomen worden ingepast en behouden, dit wordt ook toegelicht in paragraaf 3.11 van de toelichting van het bestemmingsplan. Er moeten 45 bomen van de 186 bomen worden gekapt. 21 bomen vanwege hun lage levensverwachting/ onvoldoende tot slechte conditie en 24 bomen vanwege de planinrichting. In de nieuwe situatie is ruimte voor het herplanten van maximaal 60 nieuwe bomen, welke allen binnen het plangebied worden herplant. Alle nieuw te planten bomen worden buiten de erfgronden van bestaande woningen geplant. Het exacte aantal her te planten bomen wordt bepaald bij het uitwerken van het inrichtingsplan, de technische uitwerking van de inrichting van het openbare gebied. Hierbij wordt ook de aanplant van de bomen en het groen in het speelbos, in relatie tot de tuinen van Parelhoenstraat 6, 8 en 10, verder vormgegeven. Dit gebeurt uiteraard in overleg met de bewoners/eigenaren van deze woningen. De uitwerking van de inrichting en de keuze voor de boomsoorten vindt, zoals omschreven, onderleg met sportverenigingen en omwonenden plaats. Er wordt hierbij gekeken naar de meerwaarde voor fauna.

4. Ten aanzien van de verkeerseffecten en het verkeersonderzoek (o.a. bijlage 8 en 9) merken wij het volgende op:
  - a) De in bijlage 8 opgenomen verkeerseffecten zijn precies hetzelfde als de analyse bij bestemmingsplan Zangvogelweg, waarvan we de aannames ter discussie stellen. Tevens geeft deze analyse geen inzicht in de effecten op de wijk zelf. Immers, het hele plangebied zal voor wat betreft het autoverkeer via de Korhoenstraat de wijk bezoeken en via de Parelhoenstraat en vervolgens Liendertsedreef de wijk verlaten. Let wel, dit is een ruime verdubbeling gezien het aantal woningen dat erbij komt (126) ten aanzien van het huidige aantal woningen.
  - b) Het in bijlage 9 opgenomen verkeersonderzoek is minimaal en geeft enkel inzicht in verwachte verkeersstromen. Naar onze mening is dit onderzoek verre van volledig en onvoldoende om conclusies op te baseren.
  - c) Het verkeersonderzoek gedaan in 2018 geeft verkeerde resultaten weer ten aanzien van verkeer in de Parelhoenstraat (o.a. evenveel gemotoriseerd verkeer in de toegestane rijrichting als in de verboden rijrichting). Dit is gemeld en hierop is door de gemeente met een vaag, niets verklarend antwoord, op gereageerd. De metingen ten

aanzien van gemotoriseerd verkeer zijn niet opnieuw gedaan. Er zijn dan ook sterke twijfels of de gepresenteerde data voor gemotoriseerd verkeer wel reëel zijn.

- d) In het plan (p13) wordt gesproken over geen tot beperkte bedrijfsactiviteiten aan huis (zonder huisbezoek), hetgeen feitelijk onjuist is. In de wijk bevinden zich ten minste 2 tandartspraktijken, 1 praktijk voor mondhygiëne en 2 stratenbouw/tuinbouwbedrijven, welke dagelijks klanten aan huis ontvangen of machines/ voertuigen in de wijk parkeren. Bezoekverkeer en werkverkeer leidt tot extra verkeersdruk en mogelijk verkeersonveilige situaties.

*Reactie gemeente:*

4a) In 2019 heeft de gemeente de verkeerseffecten van de woningbouwontwikkelingen in Liendert op de drie verkeersontsluitingen van de wijk Liendert met de Ringweg Kruiskamp onderzocht. Voor dit onderzoek is het verkeersmodel regio Amersfoort gebruikt met het planjaar 2030. Dat betekent dat alle bekende ontwikkelingen tot 2030 van woningbouw, infrastructuur en autonome groei (van het verkeer) hierin zijn meegenomen. Ook de ontwikkeling van Sport- en woongebied Liendert-West is in het verkeersmodel opgenomen. Voor het onderzoek zijn zodoende de juiste aannames gehanteerd. Op detailniveau kan het zijn dat er per woningbouwontwikkeling een minimale afwijking (zowel plussen als minnen) zit in het totaal aantal te ontwikkelen woningen ten opzichte het verkeersmodel. Op de uitkomsten van het onderzoek heeft dat een nihil effect. Bovendien blijft de verkeersafwikkeling op alle drie de met verkeerslichten geregelde kruispunten ruim binnen de acceptabele grenzen voor een vlotte verkeersafwikkeling. In de Beleidsnota "Aan de slag met Dynamisch VerkeersManagement in Amersfoort! -visie en uitvoeringskader" wordt een cyclustijd tot 120 seconden als acceptabel gezien en tot 100 seconden als goed. Op alle drie de kruispunten blijft de cyclustijd beneden de 100 seconden, dus ruimschoots voldoende. Uit het onderzoek kwam ook naar voren dat de gecombineerde opstelstrook op de Liendertseweg voor rechtdoor en linksaf tekort was om het verkeer in de ochtendspits goed af te wikkelen, waardoor wachtrijen van auto's konden ontstaan. Dit knelpunt is vorig jaar aangepakt, de opstelstrook is met ruim 20 meter verlengd. Ook is de aansluiting van de Liendertsedreef op de Liendertseweg logischer en overzichtelijker gemaakt.

In enkele woonstraten in Liendert West verdubbelen de verkeersintensiteiten tot naar verwachting tot 630 motorvoertuigen in de Korhoenstraat en 580 op de Liendertsedreef. Voor erftoegangswegen zijn dit nog steeds zeer lage verkeersintensiteiten, die prima passen bij dit soort straten. Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden er vanuit dit project op de Parelhoenstraat twee verkeersplateaus toegevoegd en de Liendertsedreef wordt, in overleg met de bewoners, deels eenrichtingsverkeer. Met de huidige weginrichting, de te verwachten verkeersintensiteiten en de aanvullende verkeersplateaus blijft de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.

4b) De resultaten van de verkeerstellingen in de wijk en de berekende verkeersgeneratie (toename verkeer) geven geen aanleiding om aanvullende onderzoeken uit te voeren. De verkeersintensiteiten blijven in alle straten op een zeer acceptabel niveau.

4c) In 2018 zijn (mechanische) verkeerstellingen uitgevoerd door een onafhankelijk verkeersonderzoeksbureau (Meetel). Alle data zijn gecontroleerd en er zijn geen onvolkomenheden geconstateerd. Als de tellocaties met elkaar vergeleken worden dan zijn de verkeersintensiteiten ook logisch te verklaren. Er is geen telpunt met een onverklaarbaar hoog of laag aantal geregistreerde voertuigen. Mechanische verkeerstellingen worden uitgevoerd met telsingen over de weg. Deze methodiek heeft een zeer kleine foutmarge. De gemeente ziet daarom geen enkele aanleiding om te twijfelen aan de uitkomsten van het onderzoek.

4d). Het gaat in deze paragraaf om een beschrijving van bestaande functies binnen en in de directe omgeving van het plangebied. Binnen het plangebied zijn momenteel geen bedrijven met een bedrijfsbestemming aanwezig. In de directe omgeving van het plangebied komen geen bedrijven met een zelfstandige bedrijfsbestemming voor. Grenzend aan de planlocatie is de bebouwing overwegend bestemd voor 'wonen'. De vorm van bedrijvigheid die binnen deze bestemming is toegestaan, is de mogelijkheid voor beroepen of bedrijven aan huis. Het gaat hier om kleine bedrijven/ondernemers in woningen of in bijbehorende bouwwerken bij woningen waarbij de bedrijfsdoelinden ondergeschikt zijn aan de woonbestemming. Voorbeelden hiervan zijn zzp'ers met een consultancykantoor aan huis of een administratiekantoor aan huis waarbij geen klanten op locatie ontvangen worden. Rondom de planlocatie is in de huidige situatie - binnen de woonbestemming- in de bestaande situatie een aantal



tandartspraktijken, een praktijk voor mondhygiëne en een hovenier aanwezig. Dit zal worden aangepast in deze paragraaf. Dit betreft echter de bestaande situatie en zal niet leiden tot extra verkeers- en parkeerdruk ten gevolge van dit bestemmingsplan.

5. Ten aanzien van **parkeren** hebben wij onze twijfels ten aanzien van de berekening parkeervoorzieningen (p36). Allereerst wordt in het plan gesteld dat voor wat betreft de 60 sociale huurwoningen voldaan moet worden aan de parkeernorm 2019, 0,9 parkeerplek per woning, totaal dus 54 parkeerplekken, exclusief bezoekers. Aangenomen wordt dat dit laatste conform de parkeernorm 2020, 0,3 parkeerplek per woning betreft, dus 18 parkeerplekken. Voor de middenklasse huurwoningen wordt volgens het conceptplan een parkeernorm toegepast zoals van kracht tijdens de ontvangst van de aanvraag omgevingsvergunning. Dit betekent daarom dat het bestemmingsplan incompleet is en thans niet beoordeeld kan worden op voldoende parkeercapaciteit. Weliswaar wordt ook vermeld dat 44 parkeerplekken zijn voorzien voor respectievelijk de sportvoorzieningen (29) en gemengd gebruik (15), maar het plan geeft dus geen zekerheid voor de bewoners van de 60 middenklasse huurwoningen.  
In geval voor laatstgenoemde woningen de huidige parkeernorm van 2020 wordt toegepast, 0,8 parkeerplek per woning en 0,3 parkeerplek voor bezoekers, zijn hiervoor 66 parkeerplekken nodig, Voor 6 grondgebonden woningen wordt wel gesteld dat bewoners op eigen terrein moeten parkeren, maar conform de parkeernorm zijn hier dus ook 2 parkeerplekken nodig voor bezoekers. In totaal zijn er dus volgens onze berekening 169 parkeerplekken nodig. In het plan zijn er 144 voorzien. Hierbij kan nog worden opgemerkt dat de huidige opstelplaats voor busvervoer (leerlingen 't Hooghe Landt College), ook in het plan vervalt.

#### *Reactie gemeente:*

De ontwikkeling voldoet aan de vigerende parkeernormen. Bij de vergunningaanvraag vindt de definitieve toetsing aan de geldende parkeernormen plaats, een omgevingsvergunning kan alleen worden verleend als wordt voldaan aan deze normen. Voor het totaal aantal appartementen is het aannemelijk dat aan de normen kan worden voldaan.

Onder het appartementengebouw worden minimaal 120 parkeerplaatsen aangelegd. Aan de Sportlaan worden 44 parkeerplaatsen gerealiseerd, genoeg voor de drie sportclubs gezamenlijk. Van deze 44 parkeerplaatsen worden 29 plekken conform de parkeernorm toegerekend aan de voorzieningen. De overige 15 parkeerplaatsen krijgen een dubbelfunctie voor bezoekers van zowel het Sportpark (op piekmomenten) als bezoekers van het woongebouw.

Voor de sociale huurwoningen voor Liendert West heeft de gemeenteraad besloten dat de parkeernormen van 2019 van kracht zijn. Dit betekent een parkeernorm van 0,9 parkeerplaatsen per woning, dus 54 parkeerplaatsen. Deze parkeernorm is inclusief het aandeel bezoekersparkeren. De parkeernorm is opgebouwd uit een bewonersdeel van 0,6 en een bezoekersdeel van 0,3. Het is dus niet zo dat er nog eens 18 extra parkeerplaatsen (boven op de norm van 0,9) voor bezoekers moeten worden gerealiseerd, zoals wordt gesteld.

Voor de middenhuurwoningen is wel een bewonersdeel en een bezoekersdeel in de huidige normen opgenomen. Volgende de geldende normen (parkeernota 2020) geldt voor appartementen met een oppervlakte van 50-80 m<sup>2</sup> bvo voor bewoners een parkeernorm van 0,8 parkeerplaats per woning en voor appartementen met een oppervlakte van 80-120 m<sup>2</sup> bvo geldt 1,0 parkeerplaats per woning. Daar komt bij beiden 0,3 parkeerplaats per woning bij voor het bezoekersdeel. Dit komt voor 60 appartementen op minimaal 66 parkeerplaatsen (50-80 m<sup>2</sup>) en maximaal 78 parkeerplaatsen (78-120) voor de middenhuur, incl. bezoekersparkeren. Met de 54 parkeerplaatsen voor de sociale huurappartementen hierbij opgeteld zijn minimaal 120 en maximaal 132 parkeerplaatsen nodig. Met 120 parkeerplaatsen onder het appartementengebouw en 15 parkeerplaatsen langs de Sportlaan kan hier dus ruim aan worden voldaan.

6. Ten aanzien van geluid sluiten wij ons aan bij de opmerkingen en suggesties zoals gedaan door de SGLA in hun schrijven van 21 december 2021 en in aanvulling hierop vragen wij ons af hoe de ontwikkelaar / woningbouwstichting het voor zich ziet dat *“Indien, ten behoeve van de nieuwbouw van een geluidsgevoelige bestemming, bronmaatregelen of afscherpende maatregelen zijn voorzien, dienen deze te zijn gerealiseerd voordat de geluidsgevoelige bestemming in gebruik genomen wordt”*, zoals verwoord op pagina 100/678 van het “Concept bijlagen bij de regels november 2021” Hoofdstuk

Aanvullend hierop vragen wij ons af of de daadwerkelijke 'geluidsoverlast' ook daadwerkelijk gemeten gaat worden alvorens de nieuwbouw in gebruik genomen gaat worden, met name ook omdat de huidige waarden gebaseerd zijn op aannames/ modellen.

*Reactie gemeente:*

De zin die aangehaald wordt (blz. 100/678) is in het akoestisch onderzoek overgenomen vanuit de [Geluidsnota Amersfoort Wet geluidhinder](#).

De geluidsonderzoeken die hebben plaatsgevonden zijn uitgevoerd via de wettelijk voorgeschreven rekenmethodes. Voor de sportactiviteiten is dit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999 en voor het weg en spoorweglawaai is dit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierbij wordt gebruik gemaakt van landelijk voorgeschreven geluidgegevens. Voor spoorweglawaai is het verplicht gebruik te maken van de gegevens uit het landelijk register voor spoorwegen. Voor de berekeningen van de sportactiviteiten zijn alle gehanteerde bronsterkten gebaseerd op de richtlijn VDI 3770:2012-09 die geldt voor sport- en recreatie-inrichtingen. Uitzondering hierop betreft het tennisgeluid, deze zijn gebaseerd op geluidsmetingen uitgevoerd bij andere tennisverenigingen. Omdat deze verplichte geluidsmodellen een voldoende realistisch beeld geven over de te verwachten geluidbelastingen, is er geen noodzaak om achteraf geluidmetingen te verrichten.

De verdere uitwerking hiervan heeft zich in het ontwerpbestemmingsplan vertaald in de regels, welke juridisch bindend zijn. Er zijn bijvoorbeeld specifieke bouwregels opgenomen ten aanzien van de akoestische maatregel 'dove gevels' (artikel 7.3 van de regels). Een aanvraag omgevingsvergunning wordt hieraan getoetst, deze maatregelen moeten in de aanvraag omgevingsvergunning verwerkt worden en vervolgens worden uitgevoerd in de bouw. In de regels is ook opgenomen dat deze maatregelen in stand moeten worden gelaten. In de specifieke gebruiksregels is bijvoorbeeld als voorwaardelijke verplichting opgenomen, dat deze dove gevel in stand wordt gelaten (artikel 7.6.2 van de regels). Een ander voorbeeld is dat het gebruik van de gronden aangeduid met sport, alleen is toegestaan wanneer er een geluidscherm van 3 meter is gerealiseerd en in stand wordt gelaten. Dit is onder andere geregeld in de voorwaardelijke verplichting in artikel 5.4.1 van de regels. Op deze manier wordt de realisatie en instandhouding van deze maatregelen juridisch geborgd.

7. Ten aanzien van trillingen merken wij op dat de analyse gebaseerd is op aangeleverde informatie vanuit de opdrachtgever (p324) en puur modelmatig is ten gevolge van een korte beoordelingsperiode (p336). Er hebben geen daadwerkelijke metingen plaatsgevonden. De gepresenteerde resultaten sluiten niet aan op de ervaringen van bewoners dat er 'slechts' op 100m afstand van het spoor sprake is van trillingen. Deze zijn reeds te voelen in de huizen aan de Parelhoenstraat. Zeker wanneer er 's avonds goederentreinen over het spoor rijden, welke overigens buiten de analyse zijn gehouden (p337) of er is op onduidelijke wijze voor gecorrigeerd (is het nu wel of niet meegenomen?). Als tevens wordt meegenomen dat het goederenvervoer in de nabije toekomst zal toenemen (zie eerdere discussie & communicatie over Goederenvervoer over het spoor door Amersfoort – Europese Subsidie CEF), zal dit de omvang van het effect van trillingen niet ten goede komen, alsmede de nachtrust van huidige en toekomstige bewoners. De ingebrachte analyse is naar mening van Bezorgd Liendert puur hypothetisch, onvolledig en niet gebaseerd op daadwerkelijke metingen.

Aanvullend merken wij op dat bij de gemeente, in tegenstelling tot hetgeen beweerd wordt (p332) er wel degelijk klachten bekend zijn, zie hiervoor correspondentie rondom de Europese Subsidie CEF.

Aanvullend hierop staat ook nog de vraag uit of er geheid of geboord gaat worden. Tijdens de aanleg van het spoorviaduct is overgestapt van heien naar boren, omdat er schade aan de woningen in de omgeving ontstond. Het is naar mening van Bezorgd Liendert van belang dat we vooraf weten, en in het plan opnemen, welke funderingsmethode gebruikt zal gaan worden om problemen in de nabije toekomst te voorkomen.

*Reactie gemeente:*

Ten aanzien van de het trillingonderzoek verwijzen wij naar onze reactie op ProRail onder 1.

De formulering van de voorwaardelijke verplichting in de regels is aangepast. Er moet voldaan bij de uitwerking voldaan worden aan de SBR-richtlijn Trillingen, deel B "Hinder voor personen in gebouwen". Dit zal door middel van onderzoek of anderszins aangetoond moeten worden. Dit wordt ook zo opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Inmiddels wordt daarom een vervolgonderzoek uitgevoerd, waarbij er ook metingen worden uitgevoerd en meegenomen in de rapportage. Hierbij wordt ook een verduidelijking en zo nodig aanpassingen meegenomen ten aanzien

van het goederenvervoer. Hiermee wordt er zorg gedragen voor een verbeterde beoordeling van trillingen, zodat voldaan kan worden aan de SBR-richtlijn.

Er bestaat op dit moment geen aanleiding om te veronderstellen dat de capaciteit van het goederenvervoer op het spoor wordt vergroot. Als deze ontwikkeling zich wel aandient, zal voorafgaand aan de besluitvorming door ProRail aandacht besteed moeten worden aan de gevolgen voor de gebieden langs de spoorlijn, waaronder Liendert. ProRail moet dan, als beheerder, de gevolgen onderzoeken en maatregelen nemen wanneer dit nodig is.

Er kan op dit moment nog geen antwoord worden gegeven op de vraag of er wordt geheid of geboord. De bouwplannen voor de gebouwen worden de komende periode verder uitgewerkt. Hierna volgen de constructieve berekeningen en het technische uitvoeringsplan. Dit aspect, heien of boren, komt pas aan de orde bij de aanvraag om omgevingsvergunning, welke wordt aangevraagd nadat de bestemmingsplanprocedure is gevolgd.

8. Tot slot merken wij op dat wij begrijpen dat dit bestemmingsplan is uitgewerkt naar aanleiding van eerdere besluitvorming van de Raad, onder meer in juli 2018, over het verplaatsen van de tennis- en handbalvereniging als wel de Startnotitie in december 2018. Bij deze besluitvorming zijn de kaders vastgesteld waarbij de buurt niet is betrokken. Als gevolg hiervan kon in het verdere participatietraject niet meer gesproken worden over het aantal wooneenheden, terwijl deze juist allesbepalend is voor de impact op de wijk qua verkeer, leefomgeving, groenvoorziening, etc. Vanuit die optiek blijft bezorgd Liendert zich verzetten tegen de totstandkoming van dit conceptontwerpbestemmingsplan omdat er geen 'starten voor de start' heeft plaatsgevonden en dat bij de belangenafweging enkel is gekeken naar de belangen van de ontwikkelaar/ woningbouwstichting en de woningbouwopgave van de gemeente en niet naar de belangen van de huidige bewoners van de wijk.

#### *Reactie gemeente:*

De gemeente is in vroeg stadium in gesprek gegaan met de buurt/omwonenden over deze ontwikkeling. Dit overleg werd door de buurt als onvoldoende ervaren, waarna het participatieproces met de buurt in 2019 is geïntensiveerd. Zo is er onder andere een meedenkgroep gekomen en een inloopavond georganiseerd. De bezwaren die bij de buurt leefden/ leven met betrekking tot dit plan, zoals te veel woningen, te veel sociale huur en toename verkeer, waren echter al wel bij de het college en de raad bekend op het moment, en het college en de raad hebben deze aandachtspunten meegenomen in de afweging, waarbij zij de Startnotitie eind 2018 hebben vastgesteld en de kaders voor de verdere uitwerking van het plan meegaven.

Naar aanleiding van de participatie is het plan op een aantal punten aangepast en verbeterd. Zo is het woongebouw compacter vormgegeven, waardoor deze deels minder hoog is en een kleinere footprint heeft. Naast de geluidsaspecten die hiervoor van belang waren, was dit ook een uitdrukkelijke wens van omwonenden. Door het gebouw compacter vorm te geven is er ook meer ruimte voor openbaar groen ontstaan. Er zijn extra sport- en speelvoorzieningen voor de buurt in het plangebied opgenomen. Aan de Sportlaan is het parkeren aangepast van tweezijdig naar eenzijdig parkeren, voor een betere verkeersveiligheid. Tot slot zijn twee grondgebonden woningen ten oosten van het woongebouw vervallen ten gunste van een speelbos, wat een extra groen- en speelvoorziening is welke ook zal fungeren als groene buffer voor de woningen aan de Parelhoenstraat 6, 8 en 10. Buiten de scope van het plangebied is de uitkomst van de participatie aanleiding geweest om de ontsluiting van de Liendertsedreef op de Ringweg Kruiskamp te verbeteren. Er worden vanuit het project twee verkeersplateaus in de Parelhoenstraat aangelegd en in een deel van de Liendertsedreef wordt eenrichtingsverkeer ingesteld. Ook wordt buiten het plangebied extra aandacht besteed aan het toevoegen van meer groen en verlichting, zoals is aangegeven in de motie 2020-053M d.d. 30 juni 2020. Dit komt ook terug in het uitgevoerde Wijkperspectief en zal in dat kader verder worden opgepakt in 2022. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid van deze buurt en de wijk.

Een omschrijving van het wijkperspectief is toegevoegd in paragraaf 3.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

9. Het aantal te realiseren sociale wooneenheden is 50%. Dit is boven de door Amersfoort geëiste norm van 35%. Wij vinden dit voor de wijk Liendert, waar het percentage aantal sociale eenheden reeds ver boven het gemiddelde van Amersfoort ligt, niet gewenst. Betere spreiding en het gelijktrekken van wijkgemiddelden is noodzakelijk.

#### *Reactie gemeente:*

Op 23 mei 2017 heeft de raad besloten (besluit nr. 5491664) bij woningbouwontwikkelingen een percentage van minimaal 35% sociale huurwoningen te verplichten. Het plan voldoet hieraan en voorziet in 47% sociale huurwoningen. Dit percentage is ook vastgesteld in de Startnotitie door de gemeenteraad. Daarmee geeft de gemeente de bouw van sociale huurwoningen op de herontwikkelingslocaties een stevige impuls en wordt een toevoeging gedaan aan de voorraad sociale huurwoningen in Amersfoort. We bekijken per woningbouwlocatie hoe een optimale bijdrage geleverd kan worden aan de woonopgave. In buurt de Liendertsedreef zijn voornamelijk grondgebonden eengezinswoningen aanwezig met relatief weinig sociale huurwoningen. Een woongebouw met 50% sociale huur en 50% middenhuur past op deze locatie. Daarnaast worden nog 6 grondgebonden woningen ontwikkeld.

### **3. Reactie van de Veiligheidsregio Utrecht (VRU)**

Het VRU adviseert om:

1. Met de inrichting van het terrein rondom het appartementencomplex rekening te houden met de mogelijkheid voor de brandweer om een redvoertuig op te stellen. Wanneer hier geen mogelijkheid voor is om dan in de omgevingsvergunning(en) bouw als voorwaarde op te nemen:
  - a) Extra rekening houden met en mogelijk extra maatregelen nemen tegen het risico van brandoverslag en
  - b) Extra rekening houden met de bereikbaarheid van de woningen door het ambulancepersoneel met brancards.

*Reactie gemeente:*

Dit advies zal bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan worden opgepakt, waarbij de VRU zal worden betrokken. Indien nodig worden aanvullende voorwaarden in de omgevingsvergunning opgenomen.

2. De voorstellen in de ruimtelijke verantwoording ter bevordering van de zelfredzaamheid in de omgevingsvergunning(en) bouw als voorwaarde op te nemen:
  - a) Ten aanzien van het scenario toxische wolk:  
dat de appartementen in het gebouw uitgevoerd moeten worden met een eenvoudig af te afsluitbaar ventilatiesysteem. Door deze maatregel kunnen personen die verblijven in dit object zich tijdelijk onttrekken aan een toxische wolk en veilig schuilen.
  - b) Ten aanzien van een dreigende BLEVE:  
dat de bewoners van de appartementen de mogelijkheid krijgen om van de incidentbron weg te kunnen vluchten. Dit geldt met name voor het blok dat het dichtst bij de spoorlijn staat en waarvan de voordeuren ook aan die zijde zijn geprojecteerd. Een vluchtmogelijkheid aan de achterzijde (oostzijde) van het appartement is daarvoor een oplossing. Bij het scenario plasbrand is het schuilen in de woning op deze afstand normaal gesproken voldoende, maar is de noodzaak tot vluchten nog wel aanwezig.
  - c) Dat de ramen aan de spoorzijde worden voorzien van scherfwerend glas om de kans op verwondingen bij een BLEVE te verminderen. Dit in het kader van de voorbereiding op te nemen maatregelen bij een explosieaandachtsgebieden na inwerkingtreding van de Omgevingswet.

*Reactie gemeente:*

Dit advies is opgenomen in artikel 9.3.3 'Voorwaardelijke verplichting veiligheid' van de regels en doorgegeven aan de initiatiefnemer om te betrekken bij de uitwerking van het bouwplan. Indien nodig kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld in de omgevingsvergunning.

3. Voor het definitief uitwerken van het stedenbouwkundig ontwerp en inrichtingsplan met het Team Ondersteuning Repressie van de Veiligheidsregio Utrecht in overleg te treden om de bereikbaarheid en bluswatervoorziening van het appartementencomplex in het plangebied te waarborgen.

*Reactie gemeente:*

Dit advies zal bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan door de gemeente worden opgepakt.

4. De bewoners door gerichte risicocommunicatie in te lichten over het gewenste handelingsperspectief voor de geschetste scenario's op het spoor en de snelweg.

*Reactie gemeente:*

Dit advies is doorgegeven aan de initiatiefnemer om op te pakken in de communicatie richting de toekomstige bewoners

## **5. Reactie van de Jeu de Boules Club (JBC) Randenbroek**

1. Pag. 2 bijlage 2 Onderzoek sport- en stemgeluid Sportpark Voor JBC Randenbroek wordt er tekstueel gesproken over tot 24.00 uur. In de schema's staat echter overal weer 23.00 uur.

Bemerking:

Voor JBC Randenbroek is dit onderzoek alleen van belang voor de jaarlijkse periode van 01 april tot en met 30 september, omdat er dan formeel buiten gespeeld wordt met competities en of toernooien, de rest van het jaar worden competities en /of toernooien binnen gespeeld. Omdat in voornoemd buitenseizoen het clubhuis als geluidswal functioneert en ook nog aansluit op de tuinen en niet direct op de huizen van de achterburen, is geluidsoverlast niet van toepassing. Verder zijn de avondcompetities niet in een tijdvak te vangen omdat er om punten gespeeld wordt en niet op tijd. JBC Randenbroek wil daarom verzoeken hun tijdsduur tijdens het zomerseizoen op 24.00 uur te houden!

*Reactie gemeente:*

In het Onderzoek sport- en stemgeluid Sportpark is voor verschillende activiteiten in het gebied beoordeeld welke geluidniveaus bij woningen te verwachten zijn. Hiermee kan een afweging gemaakt worden of er sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat bij de omliggende woningen. Uitgangspunt bij de Jeu de Boules Club is dat er tot 24:00 uur activiteiten plaats vinden. Omdat we in Nederland met drie beoordelingsperiodes in een etmaal te maken hebben, worden de activiteiten ingedeeld in deze drie periodes, namelijk de dagperiode (van 07:00 en 19:00 uur), de avondperiode (van 19:00-23:00 uur) en de nachtperiode (van 23:00 tot 07:00 uur).

In de schema's is dit terug te zien, waarbij er voor het geluid van het terras 1 uur is toebedeeld voor de nachtperiode. In het geval van de Jeu de Boules club is dat de periode tot 24:00 uur. Kortom in de geluidsberekeningen is er met 24:00 uur rekening gehouden. Op basis van het Activiteitenbesluit gelden er echter ook regels ten aanzien van de lichthinder door de verlichtingsmasten. Deze dienen vanaf 23:00 uur te worden uitgeschakeld.

2. Verlichtingsmasten zouden geen 12 of 15 meter hoog moeten/ hoeven te zijn, dit omdat met Ledverlichting een speelbak veel preciezer is uit te lichten met lagere masten. De juiste hoogte van het aantal masten en lampen moet uiteraard komen uit een gedegen lichtmeting c.q. lichtplan. Daarnaast is het van belang dat de 3 speelbakken apart geschakeld kunnen worden, waardoor onnodig lichtoverlast, maar ook onnodig stroomverbruik, vermeden kan worden.

*Reactie gemeente:*

De exacte hoogte van de verlichtingsmasten zal bij de verdere uitwerking worden bepaald voor zowel de Jeu de Boulesbanen als voor de tennis- en handbalvereniging. Voor de Jeu de Boules zijn de banen lang en smal, de masten kunnen hier mogelijk lager zijn dan 12 of 15 meter. Er hoeft een minder groot gebied verlicht te worden dan bijv. bij de tennis- of handbalvelden. De in het bestemmingsplan opgenomen hoogte is een maximale maat, hoger mag niet worden gebouwd, lager bouwen mag wel. De tekst in paragraaf 5.2.3 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is hierop aangepast Over de aparte schakeling van de verlichting: dit zal in een later stadium worden uitgewerkt en zal daarin worden meegenomen. Dit aspect hoeft niet in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

3. Onder Hoofdstuk 5 wordt gesproken over onderzoek naar middelhoge archeologische verwachtingen (kleur geel) Dit gecombineerd met het onderzoek naar het mogelijk vinden van Niet Gesprongen Explosieven (NGE) Alsmede een eventueel onderzoek naar bodemvervuiling, is voor JBC Randenbroek de volgende vraag c.q. opmerking van groot belang. Om voor JBC Randenbroek een totaal speeljaar bestaande uit een zomer en een winterseizoen te kunnen verwezenlijken, is het van groot belang dat bodemonderzoeken en/of aanleg van een nieuw buitenterrein telkens in de periode van 01 oktober tot en met 01 april kunnen plaatsvinden. Dit omdat anders onder licentie gespeelde zomercompetities en of toernooien niet kunnen plaatsvinden, dit zou desastreus zijn voor JBC Randenbroek!

*Reactie gemeente:*

Alle werkzaamheden voor JBC zullen in winterseizoen plaatsvinden, dat is afgesproken met de projectleider van de gemeente.

4. Verder wordt in hoofdstuk 5 gesproken over het transport van gevaarlijke stoffen per spoor richting Zwolle, gelegen op een afstand van 50 meter met een invloedgebied tot 4 km van het spoor, met de volgende conclusie;  
Het risico van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor legt geen beperkingen op voor de plannen, ook gelden er geen aanvullende eisen met betrekking tot brandveiligheid in relatie tot gevaarlijke stoffen.  
De vraag van JBC Randenbroek is derhalve of er niet voor het geval van calamiteiten, zoals een ongeluk op het spoor met gevaarlijke stoffen, er een vastomlijnd rampenplan c.q. plan van handelen ontwikkeld dient te worden, wat opgenomen kan worden in het definitieve bestemmingsplan.

*Reactie gemeente:*

Het plan is aan de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) voorgelegd. De VRU wordt betrokken bij de uitwerking van het inrichtingsplan en de uitwerking van de bouwplannen. De VRU heeft niet aangegeven dat het nodig is om voor het sportpark een rampenplan op te stellen.

5. Hoofdstuk 5, 5.2.3 Lichthinder: Als met lichthinder de, naast de noodzakelijke sport verlichtingen, de algemene verlichting/ straatverlichting op het sportpark bedoeld wordt, dan is een klok van 22.00 uur niet realistisch. Zelfs in de zomertijd is, naast de sportverlichting, de algemene verlichting/ straatverlichting noodzakelijk om na 22.00 uur veilig (dus niet in het donker) het sportpark te kunnen verlaten!

*Reactie gemeente:*

Met lichthinder zoals in paragraaf 5.2.3 is aangehaald, wordt specifiek de sportverlichting bedoeld. Zo zijn in het Activiteitenbesluit regels over lichthinder opgenomen wanneer er sprake is van het bieden van gelegenheid voor het beoefenen van sport in de buitenlucht. De algemene/straatverlichting valt hier niet onder en is inderdaad nodig om veilig te kunnen bewegen buiten de sportvelden om. Het kopje 'Lichthinder' van deze paragraaf is voor de duidelijkheid aangepast in "Sportverlichting".

6. Hoofdstuk 8 Economische uitvoerbaarheid punt 8.2: In hoeverre heeft het wel of geen geld beschikbaar stellen door de gemeente voor een nieuw clubhuis voor JBC Randenbroek invloed op het wel of geen exploitatieplan maken? Wat zijn de consequenties van een eventueel exploitatieplan voor JBC Randenbroek?

*Reactie gemeente:*

In de grondexploitatie is geen budget opgenomen voor nieuw clubhuis. Dit is ook niet nodig, omdat de bouw van een nieuw clubhuis geen vereiste is voor haalbaarheid van de uitvoering van dit plan.

## **6. Reactie van de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) Utrecht**

Naar aanleiding van deze beoordeling hebben wij de volgende opmerking:

### Hoofdstuk 5.4.4 Bodemenergie

In dit hoofdstuk staat aangegeven dat er geen specifiek beleid van toepassing is voor interferentie.

Dit is echter niet juist. De gemeente Amersfoort heeft de Verordening gesloten bodemenergiesystemen gemeente Amersfoort 2019 op 24 juli 2019 vastgesteld.

Voorgesteld wordt de tekst hierop aan te passen.

*Reactie gemeente:*

De tekst is hierop aangepast, waarmee deze omissie is hersteld.