

VERENIGING BEZORGD LIENDERT

De Gemeenteraad
t.a.v. de heer R. Boele,
Postbus 4000,
3800 EA Amersfoort

Amersfoort, 31 mei 2022

Onderwerp: Ontwerpbestemmingsplan Sport- en woongebied Liendert-West,
d.d. 21 april 2022
Planidentificatie NL.IMRO.0307.BP00202-0201

Geachte Leden van de Raad,

Met deze brief geeft de vereniging Bezorgd Liendert haar zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Sport- en woongebied Liendert-West. Wij verzoeken u vriendelijk onderstaande argumenten mee te laten wegen in het te volgen besluitvormingsproces.

Voor de volledigheid treft u in de bijlage de KvK registratie van Bezorgd Liendert aan.

1. Horizonvervuiling

De bouwhoogte van de woningen aan de aangrenzende straten in dit deel van de wijk (o.a. de Parelhoenstraat, Korhoenstraat en Liendertsedreef) bestaat uit twee bouwlagen. Het appartementengebouw gaat hiervan afwijken door een bouwhoogte van zes bouwlagen. Op de voorgenomen locatie, het huidige sportpark, is de bouwhoogte zelfs maar één laag. Met andere woorden, door dit massieve gebouw op deze locatie te plaatsen verdwijnt voor de huidige bewoners het uitzicht. Met name bewoners van de Parelhoenstraat zullen hier hinder van ondervinden. **Wij zijn van mening dat de bouwhoogte van de nieuwbouw in overeenstemming moet zijn met de bestaande bouw in dit deel van de wijk en dat horizonvervuiling moet worden vermeden.**

2. Geluidshinder

Door de verplaatsing van het sportpark wordt de afstand tussen dit terrein en bestaande en nieuwe woningen aanzienlijk verkleind. Inderdaad is in het plan een beperkte geluidswering voorzien voor de nieuw te bouwen grondgebonden woningen om zo het geluid van het sportpark te dempen. Er is geen geluidswerende voorziening voor de bestaande woningen noch voor het appartementengebouw in het plan opgenomen.

In het bestemmingsplan bij het appartementengebouw is rekening gehouden met geluidhinder van trein en verkeer op de Ringweg Kruiskamp. Bij plaatsing van een massief gebouw van 6 bouwlagen treedt ook geluidsweerkaatsing op. Het bestemmingsplan besteed hier geen aandacht aan. Dit vormt dus een mogelijk risico voor overige woningen in dit gebied als ook het 't Hooghe Landt college. **Wij zijn van mening dat dit aspect ook benoemd moet worden in het bestemmingsplan dan wel dat een aanvullende studie moet worden verricht.**

Wij hebben informatie ontvangen dat er recent nog aanvullende metingen zijn verricht. Daaruit is o.a. gebleken dat de geluidsnormen voor de bestaande bebouwing overschreden worden. Voor zover wij dit kunnen bepalen zijn de resultaten van deze metingen echter niet verwerkt in het concept bestemmingsplan. **Als dit het geval is dan verwachten wij dat de gemeente hierin transparant is en aangeeft op welke wijze de bestemmingsplan procedure vervolgd gaat worden.**

3. Verlaging verkeersveiligheid

Het autoverkeer in de woonstraten gaat omhoog van nu 100 tot 300 per dag tot straks naar 400 tot 600. Het bestemmingsplan meldt dat volgens de geldende normen dit mogelijk is. Er is echter geen simulatiestudie uitgevoerd of de wijk het extra inkomend en uitgaand autoverkeer kan verwerken. Ingaand autoverkeer naar het appartementengebouw zal gebruik gaan maken van de Korhoenstraat en vervolgens de Parelhoenstraat. Straten welke een breedte hebben waardoor alleen eenrichtingsverkeer mogelijk is en waar vrachtverkeer moeite heeft om zonder steekbewegingen de bochten te nemen. Uitgaand verkeer zal normaliter

via de Parelhoenstraat en de Liendertsedreef dit deel van de wijk verlaten. De kruising Liendertsedreef/Liendertseweg is met het oog op de toename autoverkeer hierop al aangepast. Echter hebben bewoners nu al geconstateerd (en hiervan melding gedaan bij de gemeente) dat de aanpassingen de verkeersveiligheid verslechterd hebben. En het verkeer van het nieuwe appartementengebouw is er nog niet eens. **Wij zijn daarom van mening dat de gemakzucht van de gemeente om zich alleen te baseren op normen en niet op een degelijk uitgevoerde simulatie een onacceptabel risico is.**

Ten grondslag aan het plan ligt o.a. een telling van fietsverkeer en autoverkeer. Bezorgd Liendert heeft na uitvoering van deze (digitaal uitgevoerde) tellingen en de beoordeling van de resultaten al aangegeven dat de resultaten zeer dubieus zijn en dat er grote twijfels zijn aan de betrouwbaarheid hiervan. Immers, de telling gaf aan dat er meer auto's in de Parelhoenstraat tegen de toegestane rijrichting in passeerden dan welke volgens de verkeersregels de juiste route volgden. En de fietstelling gaf te lage fietsintensiteiten. Dat de resultaten van de telling tot vragen leiden is ook beaamd door betrokken ambtenaren. Echter, een correctie telling is vervolgens alleen voor de fietsers uitgevoerd, niet voor het autoverkeer. **Wij staan op het standpunt dat als een verkeerstudie is uitgevoerd op basis van onbetrouwbare data, deze geen enkele waarde heeft en moet worden overgedaan.**

Het bestemmingsplan beoogt een gemengd fietsverkeer en autoverkeer op het Jan van Riebeeckpad. Met name de schoolgaande jongeren welke tussen de locaties 't Hooghe Landt college pendelen, maar ook het fietsverkeer van en naar de sportvoorzieningen zullen het in- en uitgaand autoverkeer naar het appartementengebouw kruisen. Het plan voorziet een positionering van het Jan van Riebeeckpad als dat de auto te gast is op een fietspad. Er kan door bezoekers van het appartementengebouw en sportpark haaks op dit pad geparkeerd worden. Bij het verlaten of insturen naar een parkeervak wordt dus het fietsverkeer gekruist. Tijdens de ochtendspits zal een groot aantal auto's het parkeerterrein bij het appartementengebouw verlaten en tegelijkertijd arriveren de scholieren dan bij de school en zullen er dus vele tientallen gevallen van kruisend

verkeer tussen auto's en fietsers zijn. **Wij voorzien dat dit plan een onacceptabel verkeersrisico in zich heeft.**

Als laatste opmerking t.a.v. dit onderwerp, er is in de loop der jaren door vele bewoners van deze wijk melding gedaan van onveilige verkeerssituaties en er hebben ook diverse ongelukken met persoonlijke en materiële schade plaatsgevonden.

4. Parkeerdruk

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

In de gesprekken tussen de gemeente en de meedenkgroep is de vraag gesteld of het verhogen van woondichtheid met lage parkeernormen tot parkeerregulering zal leiden. Het antwoord hierop is altijd geweest "hier is geen sprake van". Gegeven de woningbouwplannen in het Hoefkwartier, met een nog lagere parkeernorm, vreest men voor uitwijkend parkeergedrag naar Liendert en Schothorst. Dit deel van de wijk van Liendert ligt direct aan de andere kant van het spoor van het Hoefkwartier waardoor parkeerdruk in dit deel van de wijk zal

gaan toenemen. Er is in de plannen voor het Hoefkwartier dus al gesproken over het doorvoeren van parkeerregulering in Schothorst en Liendert. Ofwel deze initiatieven zorgen er dus wel degelijk voor dat er dadelijk parkeervergunningen ingevoerd zullen gaan worden in Liendert.

5. Vervuiling

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

6. Beperkte bereikbaarheid

Zoals eerder aangegeven is er maar één logische route naar het appartementengebouw, van Korhoenstraat, naar Parelhoenstraat en Jan van Riebeeckpad. Op laatstgenoemde na allemaal eenrichting straten. Het Jan van Riebeeckpad zelf heeft volgens de tekeningen de breedte van één auto, vergelijkbaar met het fietspad langs de spoorlijn. Met andere woorden uitgaand verkeer van het appartementengebouw resp. sportpark en ingaand verkeer moet over dezelfde smalle rijbaan waar ook nog eens fietsverkeer op plaatsvindt. Dat dit tot bizarre situaties gaat leiden (wie heeft er nu voorrang) spreekt voor zichzelf. Daarbij, het appartementengebouw zal een typische locatie worden waar bewoners maar korte tijd woonachtig zijn, m.a.w. er wordt vaak verhuisd. In het plan is niet bedacht waar dan die verhuismotoren zullen moeten staan. En kan het verkeer dadelijk nog wel de wijk uit als bijvoorbeeld een straat wordt afgesloten t.g.v. werkzaamheden aan riolering, of andere grond gerelateerde werkzaamheden (gesprongen waterleiding, elektra bekabeling, etc.). Er zijn dan

geen veilige alternatieven gegeven de smalle éénrichting verkeerstraten. **Wij zijn van mening dat dit plan op gebied van bereikbaarheid van het appartementengebouw en het sportpark onvoldoende doordacht is.** Hierbij nog op te merken dat in de oorspronkelijke opzet, om niet het sportpark te verplaatsen en de wijk uit te breiden met een ruim aantal eengezinswoningen, geen bereikbaarheid probleem veroorzaakt zou worden. Immers, nieuw te bouwen grondgebonden woningen zouden dan vanuit een verlengde Korhoenstraat goed bereikbaar zijn geweest.

Door toename van de woondichtheid in Liendert komt ook de bereikbaarheid van de wijk in het geding. De capaciteit van de uitvalswegen (de drie bruggen naar de Ringweg) is niet te vergroten en filevorming vindt nu al plaats. Stoplichten staan al scherp afgesteld, zodanig dat mindervaliden nauwelijks mee in één keer de Ringweg kunnen oversteken. **Wij zijn van mening dat dit plan onvoldoende rekening houdt met de bereikbaarheid van de wijk.**

7. Vermindering groen

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

8. Het kappen van bomen

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

bij een andere invulling van het plangebied dit voorkomen had kunnen worden.

9. Hoge woondichtheid

Als gevolg van het plan zal de woondichtheid in dit deel van Liendert (gebied *100 Liendertsedreef* in het Wijkperspectief) aanzienlijk toenemen. Wij verwachten een verdubbeling. De hogere woondichtheid heeft impact op de sociale veiligheid.

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

10. Verhouding sociale woningbouw

Amersfoort heeft een beleid om bij nieuwe projecten minimaal 35% van de te bouwen wooneenheden te bestemmen voor sociale huur segment. Volgens het Deltaplan Wonen worden projecten ook verplicht om voor middeninkomens minimaal 20% woningen in het middensegment te realiseren: waarvan minimaal 10% met een lage middenhuur en minimaal 10% met een hoge middenhuur. Dit is niet terug te vinden in het bestemmingsplan. Liendert kent een hoger percentage sociale huurwoningen (49 %, bron allecijfers.nl) en in het huidige project is opnieuw gekozen voor 50% sociale huur. Wij zijn van mening dat door in Liendert het sociaaleconomisch zwakkere deel van de Amersfoortse bevolking te concentreren er een ongewenste gettovorming plaatsvindt. Er zijn vele

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

11. Integratie van de nieuwe bewoners in de wijk

In het Wijkperspectief wordt o.a. het advies gegeven om bij nieuwbouw zorg te dragen dat het pand een actieve verbinding heeft met de omliggende straten en andere woningen. *‘Te allen tijde moet voorkomen worden dat het gebouw als solo gebouw in de wijk wordt geplaatst’.*

Het in het plan voorgestelde appartementengebouw wordt juist als een solo gebouw in de wijk geplaatst. **Wij verwachten daarom dat integratie van de nieuwe bewoners met bestaande bevolking moeizaam zal verlopen.**

12. Waardedaling van woningen

Vanwege de toename verkeer, vermindering hoeveelheid groen en andere factoren is een waardedaling van de bestaande woningen te verwachten. Dat er door huidige bewoners planschade zal worden geclaimd is een zekerheid.

Alhoewel de gemeente dergelijke schade kan verleggen naar de woningcorporatie zal dit uiteindelijk wel doorberekend worden aan de klant, de huurder dus.

13. Beperkte betrokkenheid van bewoners

De gemeente Amersfoort hanteert al ruim voorafgaand de start van dit project een zogeheten 'Starten voor de start' beleid, een beleid dat er op gericht zou moeten zijn dat bewoners en andere belanghebbenden vanaf het eerste begin participeren in de ontwikkeling van nieuwbouwplannen. En in de afgelopen periode is de Participatie gids ontwikkeld welke deze betrokkenheid nog nader aanscherpt.

Bij de ontwikkeling van dit plan voor het voormalig zwembad terrein heeft deze participatie bij de start van het project echter niet plaatsgevonden. De bewoners zijn vanaf de allereerste communicatie voor het blok gesteld dat er ruim 120 wooneenheden van bepaald type gebouwd zouden gaan worden. De participatie die daarna wel heeft plaatsgevonden heeft niet betrekking gehad op de woningbouw maar alleen op de toe te voegen openbare voorzieningen.

Oorspronkelijk was voorzien in hoogbouw (minimaal 11 bouwlagen) en diverse malen is door de betrokken wethouder gesteld dat dit aangepast is op verzoek van de huidige wijkbewoners. Dit staat ook zo vermeld in het collegevoorstel naar de raad van 8 maart 2022. Wij bestrijden dit. Vanwege de geluidsproblematiek van trein en wegverkeer is voor een gewijzigde bouwvorm gekozen. De aanpassing is dus om bouwtechnische en financiële redenen. Niet vanwege een participatie van wijkbewoners.

14. Risico's

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

- Het plangebied heeft een sterk verhoogd risico op het aantreffen van niet-gesprongen explosieven. Pas bij uitvoering van de bouwwerkzaamheden zal blijken of blindgangers verborgen liggen en alsnog verwijderd moeten worden. Een risico op extra bouwkosten.
- Bodemtrillingen veroorzaakt door (vracht)treinverkeer zijn niet onderzocht. Het college stelt zich op het standpunt dat een dergelijk onderzoek pas hoeft plaats te vinden voorafgaande de werkelijke bouw. Door o.a. ProRail is gesteld dat een dergelijk onderzoek noodzakelijk is en bewoners in de Parelhoenstraat hebben aangegeven dat de nachtelijke vrachttreinen wel degelijk bij hen voelbaar zijn.
Het appartementengebouw zal zich veel dichterbij de treinbaan bevinden dus het is te verwachten dat in de bouw mogelijk extra (kostbare) voorzieningen nodig zijn. Een risico op extra bouwkosten.
ProRail heeft notabene een CEF-subsidie aangevraagd welke bij toekenning zal leiden tot een verdere stijging van het aantal vrachttreinen. De mogelijke impact hiervan qua geluid en bodemtrillingen is niet meegenomen in de huidige onderzoeken en het bestemmingsplan. Dit vormt dus een risico dat in de toekomst het appartementengebouw aangepast moet worden en kan ook impact hebben op het sportpark.
- Bodemonderzoek t.b.v. fundering en de impact van een omvangrijk gebouw op de grondgesteldheid heeft nog niet plaatsgevonden. Er zijn echter signalen dat bij andere bouwlocaties langs het Valleikanaal (Zangvogelweg 140) al wel degelijk bodemverzakkingen door de bouw optreden.
Eerdere bouwwerkzaamheden in dit gebied, bij de bouw van het trein fly-over viaduct, hebben trillingen en verzakkingen geleid tot schade aan omliggende woningen. Ook hier dus een risico op extra bouwkosten.
- De bereikbaarheid van de bouwlocatie voor vrachtverkeer heeft beperkingen en bewoners van de toevoer- en afvoerwegen maken zich ook zorgen of de tijdelijke toename van zwaar vrachtverkeer niet tot trillingen leidt welke schade aan de huidige woningen tot gevolg zal hebben. Voor de bouw van de eengezinswoningen zal een bouwkraan, zoals nu gesitueerd bij de bouw aan de Zangvogelweg 140, wellicht niet nodig zijn. Voor de bouw van het

appartementengebouw wellicht wel. Wij vragen ons af op welke wijze de aannemer deze kraan op de locatie denkt te kunnen plaatsen, immers via de aan- en afvoerwegen is een transport van buitenmaatse voertuigen o.i. onmogelijk. Ook hier dus een risico op extra bouwkosten maar ook op verkeersveiligheid tijdens de bouw.

- Het risico van vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor is volgens het plan acceptabel omdat wordt aangenomen dat de brandweer de locatie (over het Jan van Riebeeckpad) snel kan bereiken. Echter wordt ook al aangegeven dat bij ongunstige windrichting dit mogelijk niet het geval zal zijn. Veiligheidsregio Utrecht moet nog een advies uitbrengen of de locatie voldoet. Een risico dat het plan aangepast moet worden.
- Zoals eerder al aangegeven zal de verkeersveiligheid als gevolg van de toename autoverkeer en kruisend verkeer met fietsers verminderen. Als dit tot toename van verkeersslachtoffers leidt dan is corrigerende actie noodzakelijk. Er zijn echter geen “fall back” opties meer omdat het gebied wordt ingesloten door de trein, water en woningen. In geval van verkeergevaarlijke situaties zijn er geen alternatieven om verkeersdruk te verlagen. Met andere woorden, het doorzetten van dit bouwplan houdt in **dat er bewust gekozen wordt voor een afbreuk aan verkeersveiligheid en het accepteren van een toename van verkeersslachtoffers.**

Bovengenoemde risico's kunnen leiden tot aanzienlijke extra kosten, zowel voor de gemeente als voor de woningcorporatie. De kosten worden uiteindelijk afgewenteld op de bewoners van Amersfoort. Kosten die voorkomen zouden kunnen worden met een beter passend plan!

Maar de risico's kunnen ook leiden tot verlaging van de verkeersveiligheid, gezondheid en leefbaarheid voor de huidige en toekomstige bewoners en bezoekers van Liendert West. **Naar onze mening is het daarom onverantwoord om instemmen met dit bestemmingsplan in de huidige vorm.**

Wij vertrouwen erop dat u, het voorgaande in overweging nemende, tot de **conclusie** zal komen dat het grote aantal toe te voegen wooneenheden in deze uithoek van Liendert-West de leefbaarheid van huidige en toekomstige bewoners niet ten goede zal komen en bovendien ongewenste effecten zal hebben op onder meer het verkeer, parkeren, groenvoorziening en de sociale veiligheid.

Het is ook teleurstellend dat wij constateren dat de meeste door ons in deze zienswijze aangedragen punten in de afgelopen jaren al vele malen door ons aan de gemeente en betrokken leden van het college zijn gemeld. De totstandkoming van dit concept plan heeft bijna 4 jaar doorlooptijd gevegd. Voldoende tijd voor de gemeente Amersfoort om een aantal noodzakelijke onderzoeken te verrichten of om zich te bezinnen of alternatieve inrichting van het gebied beter passend is.

Nu blijkt dat het gemeentebestuur volhardend is in haar keuze over de ontwikkeling van het gebied vragen wij ons af welke informatie over mogelijke reeds gemaakte afspraken door het gemeentebestuur niet openbaar gedeeld is, en waarom men vast wil houden aan het plan dat nu al zoveel vertraging heeft opgelopen en waarvan nog verdere vertraging te verwachten is. Een gedeeltelijke oplossing voor de huidige woningmarktkrapte is/ wordt hierdoor bewust uitgesteld.

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

Met vriendelijke groet,

Namens de vereniging Bezorgd Liendert

w.g.

Eric Sprangers

Bestuurslid

Datum: 30-05-2022

w.g.

Thomas van der Eerden

Bestuurslid

Datum: 30-05-2022

Bijlagen:

A. Bericht van registratie Bezorgd Liendert - KvK-nummer 78644941