

ALGEMEEN		
nr	vraag	antwoord (in te vullen door gemeente)
A1	Bij de voorgenomen plannen zal de omgeving van het nieuw te bouwen gemeentehuis profiteren in termen van minder verkeer en meer groen. Hoe kan de wethouder -gezien dit belang- garanderen dat het objectief handelt?	Bij de inrichting van De Nieuwe Poort naar een kruispunt ontstaat een nieuwe entree voor de stad en een openbare ruimte met een betere verblijfskwaliteit. Er ontstaat ruimte voor alle panden aan de Nieuwe Poort. Dit is een van de opdrachten vanuit de raad aan het college in 2017: inrichting van De Nieuwe Poort als verbindend verblijfsgebied (representativiteit).
A2	Deel van de belanghebbenden zijn bewoners van de IJsselstraat/Hoefhamer. Deze belanghebbenden zijn slecht te bereiken via internet. Hoe gaat de gemeente waarborgen dat deze belanghebbenden hun mening kunnen geven over de voorgenomen plannen?	We gebruiken bewonersbrieven stadsberichten om de bewoners te informeren. Via de webpagina van De Nieuwe Poort kunnen deze bewoners ook reageren of per email of brief hun mening geven aan de gemeente.
A3	De gemeente heeft ervoor gekozen direct oplossingen en zelfs een voorkeurs variant voor te leggen. Waarom is niet gekozen voor een "Start voor de start" (een vraagstuk voorleggen ipv oplossing)?	Het oplossen van de knelpunten rondom De Nieuwe poort is begonnen in 2015 met een onderzoek naar de oorzaken van de knelpunten. Dit is in 2017 herhaald met het advies voor een aantal oplossingsrichtingen. Die oplossingsrichtingen zijn verder onderzocht en hebben geleid tot de voorgestelde 'voorkeursvariant'. Dit betrof de verkeerskundige voorkeur. Pas op basis van het vervolgtraject wordt de 'integrale voorkeursvariant' bepaald.
A4	In de Participatiegids staat "Wees daarbij helder over rollen en mate van invloed: wie nemen de besluiten en wat is de rol van belanghebbenden? Is er (in dit gesprek, in deze fase, in dit project) sprake van raadplegen, adviseren of coproductie? Wat zijn de spelregels?". Hoe gaat de gemeente dit doen?	Het zoeken naar oplossingen van de knelpunten is in 2015 gestart. De participatiegids is onlangs vastgesteld. Nu dit is gebeurd, gelden de spelregels van de participatiegids ook in dit proces. Er wordt een stappenplan opgesteld waarin wordt beschreven hoe de participatie voor De Nieuwe Poort en de verkeersontsluiting Soesterkwartier zal plaatsvinden.
A5	Dezelfde participatiegids zegt "Nodig inwoners tijdig uit voor bewonersavonden en niet tijdens schoolvakanties". Waarom kiest de gemeente er dan voor deze avonden net voor de zomervakantie te doen met direct belanghebbenden?	Direct na het collegebesluit zijn de direct aanwonenden en andere belanghebbenden uitgenodigd om hen te informeren over de voorstellen. Na de zomervakantie willen wij met hen het verdere gesprek voeren.

A6	In de Participatiegids staat: "Als het om een complexe ontwikkeling gaat, vraagt de casemanager de initiatiefnemer informatie aan te leveren voor een intake. Op basis van de intake wordt ingeschat of het idee denkbaar is, kans van slagen heeft en hoe complex het is." Is een dergelijke intake gedaan en zo ja wat waren de resultaten?	Deze procedure geldt voor een initiatiefnemer van buiten de gemeente. Reeds voor het bestaan van de participatiegids is de gemeente al sinds 2015 bezig met het zoeken naar oplossingen voor de verkeersproblemen bij De Nieuwe Poort.
A7	In de participatiegids staat: "De gemeente is verantwoordelijk voor het nemen van zorgvuldige besluiten. Daarom stuurt de gemeente aan op het in beeld krijgen van alle belangen en het zorgvuldig afwegen daarvan." - hoe gaat de gemeente dit precies doen?	In het nog vast te stellen stappenplan voor de participatie wordt aangegeven hoe de gemeente dat zal gaan doen. Dit zal gebeuren overeenkomstig de participatiegids.
A8	Is de gemeente eens dat dit om een "complexe ruimtelijke ontwikkeling" gaat zoals gedefinieerd in de participatiegids?	Ja, dit is een complexe ruimtelijke ontwikkeling en zal conform de participatiegids behandeld worden. In het op te stellen stappenplan wordt de participatie verder uitgewerkt.
A9	Zegt de gemeente toe dat dit voorgenomen plan volgens de principes van de participatiegids zal worden geïmplementeerd?	Ja, zie hierboven
A10	U heeft aangegeven verbaal dat onze inspraak wordt verzameld tot het genoeg is. ("na de zomer, maar ik heb geen jaartal genoemd"). Wanneer stelt u vast dat u voldoende "geluid" heeft opgehaald uit het Soesterkwartier?	In het op te stellen participatieplan wordt beschreven hoe de participatie zal plaatsvinden. Daarbij zullen termijnen aangegeven worden voor de verschillende stappen.
A11	Waarom hebben wij nog geen rectificatiebrief ontvangen zoals toegezegd voor de eerste bewoners brief?	De rectificatiebrief is inmiddels verzonden.
A12	Gezien de slechte eerste stappen van de gemeente in dit proces, de ervaringen van de huidige aanleg van de rondweg en van de stationsweg, hoe garandeert de gemeente haar eigen kwaliteit in dit proces?	In het participatieplan wordt aangegeven hoe de gemeente dat zal gaan doen, conform de participatiegids.
A13	Erkent de gemeente dat de aanleg van de huidige rotonde (2003) niet toekomstbestendig is ontwerpen/aangelegd aangezien er nu al verkeersveiligheids en doorstromings problemen zijn?	De huidige rotonde kan - met de toekomstige ontwikkelingen - de groei van het auto- en fietsverkeer niet aan.

A14	Kunt u aangeven wat de exacte specifieke probleemanalyse is? Dus: wat is het doel dat de gemeente beoogd te bereiken en hoe wordt dit vertaald in SMART resultaten?	In het rapport van RHDHV van mei 2017 wordt in hoofdstuk 2 een uitgebreide probleemanalyse gegeven. In het kort komt deze erop neer dat de situatie op de rotonde complex en onoverzichtelijk is. Het is een rotonde met 5 (6) takken, er is slecht zicht voor auto en fiets, het twee-richtingen fietspad, veel conflicten en veel bijna ongevallen. Deze probleemanalyse heeft tot de volgende onderzoeksvraag voor RHDHV: Wat zijn voor de lange termijn situatie kansrijke oplossingen voor de verkeersproblematiek op de rotonde De Nieuwe Poort in Amersfoort?
A15	Wij willen toegang tot het volledige dossier. Diverse informatiebronnen zijn nog niet beschikbaar. Wij vragen u het volledige dossier vrij te geven inclusief oplossingen die door anderen zijn ingediend (zoals architectenbureaus) en alternatieven die verworpen zijn met argumentatie alsmede alle broninformatie ter beschikking te stellen. Zonder deze informatie worden wij belemmerd om met goede oplossingen te komen	Alle informatie is beschikbaar op www.amersfoort.nl/denieuwepoort
A16	Wat is de exacte bron informatie ten aanzien van de verkeerstellingen die als grondslag zijn gebruikt voor het verkeersmodel (hoeveel metingen, wanneer/hoe lang uitgevoerd en op welke lokatie)?	Er zijn zowel in 2015 door Goudappel Coffeng, in 2017 en in 2020 door RHDHV verkeerstellingen en waarnemingen gedaan. Die zijn gebruikt in verschillende verkeersmodellen. De resultaten van de verkeerstellingen zijn terug te vinden in de diverse onderzoeksrapporten. de recente verkeerstellingen staan op www.amersfoort.nl/denieuwepoort
A17	Kunt u de historische broninformatie ter beschikking stellen van ongelukken en bijna ongelukken op de Nieuwe Poort rotonde?	Er zijn in de afgelopen jaren een klein aantal geregistreerde verkeersongelukken gebeurd. Maar een groot aantal bijna ongelukken, maar die worden niet geregistreerd. Overigens is verkeersveiligheid een van de knelpunten van De Nieuwe Poort naast de doorstroming en representativiteit.
A18	De afsluiting van de Groningerstraat en de vervanging van de Rotonde door een Autokruispunt lijkt reeds besloten. Klopt dat?	Nee dat klopt niet.
A19	Was RHDHV in het verleden betrokken bij het ontwerp van De Nieuwe Poort? En bij de latere aanpassingen? (Niet direct participatie, maar interessant om te weten wie dat ding ooit ontworpen heeft.)	Het ontwerp voor de rotonde De Nieuwe Poort is gemaakt door het architectenbureau Zwarts & Jansma.

A20	Is er een onafhankelijke 2nd-opinion mogelijk? (Het zijn grote beslissingen en een onafhankelijke 2nd-opinion lijkt gewenst. Temeer daar het in het verleden goed fout is gegaan met het ontwerp van De Nieuwe Poort.	Een second opinion kan altijd maar lijkt in deze fase voorbarig. Eerst zal er vervolgonderzoek en een nadere uitwerking met participatie plaatsvinden.
A21	Zijn er al effectrapportages gedaan? Zo ja, kunnen deze gedeeld worden?	Nee er zijn nog geen effectrapportages uitgevoerd omdat er nog geen voorkeursoplossing gekozen is. Het college heeft besloten daar verder onderzoek naar te doen.
A22	waarom is geen Value Engineering op dit project toegepast?	Dit is in deze fase nog niet opportuun omdat Value Engineering zich richt op het optimaliseren van de alternatieven. Er zal dus eerst duidelijkheid moeten zijn over de (voorkeurs)alternatieven.
A23	Kunt u de vraagstellingen (Terms of Reference) delen die RHDHV heeft gekregen om haar studies op uit te voeren?	Voor het rapport van RHDHV van mei 2017 was de onderzoeksvraag: Wat zijn voor de lange termijn situatie kansrijke oplossingen voor de verkeersproblematiek op de rotonde De Nieuwe poort in Amersfoort? In het Raadsvoorstel De Nieuwe Poort (7-11-2017) De raad besluit: 1. De lange termijn studie voor rotonde De Nieuwe Poort voort te zetten, door in een vervolg op het onderzoek van Royal Haskoning DHV (RHDHV) onderzoek te doen naar: <ul style="list-style-type: none"> – ontvlechting van langzaam en gemotoriseerd verkeer (veiligheid), – samenhang met de bereikbaarheid van het Stadshart (doorstroming), en – inrichting van De Nieuwe Poort als verbindend verblijfsgebied (representativiteit).
A24	Hoe komt het dat er al langere tijd onderzoeken gaande zijn, maar hier geen bewoners in betrokken zijn	In 2015 zijn we gestart met de een onderzoek door Goudappel Coffeng met de onderzoeksvragen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Wat is het probleem ten aanzien van verkeersveiligheid? 2. Wat is het probleem ten aanzien van de doorstroming? 3. Hoe ontwikkelt de situatie op de rotonde zich richting de toekomst? 4. In welke richting moeten oplossingen worden gezocht? Dit onderzoek is 2017 vervolgd door RHDHV. De gemeente wil vooraf in beeld hebben welke oplossingen effect hebben op de verkeersveiligheid en doorstroming. Pas als de

		mogelijke oplossingen in beeld zijn kan ook bepaalt worden wie bij de oplossingen de betrokkenen zijn.
A25	Met welke maatregelen heeft het college al ingestemd?	<p>Het college heeft op 22 juni 2020 het volgende besloten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In te stemmen om de voorgestelde aanpassingen in de verkeersinfrastructuur in Langs Eem en Spoor en het Soesterkwartier te bespreken met belanghebbenden en bewoners van de gebieden in Langs Eem en Spoor en het Soesterkwartier. 2. De aanpassingen als samenhangend geheel te behandelen, waarbij rotonde De Nieuwe Poort wordt aangepast tot een kruispunt met verkeerslichten. 3. Nader onderzoek te doen naar de randvoorwaarden voor de aanpassing van rotonde De Nieuwe Poort naar een kruispunt met verkeerslichten. Hiervoor geldende volgende noodzakelijke maatregelen voor het verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid rondom de rotonde: <ol style="list-style-type: none"> 3.1. Afsluiten Groningerstraat bij rotonde De Nieuwe Poort; 3.2. Verplaatsing van de aansluiting van de Brabantsestraat aan de Amsterdamseweg. 4. Nader onderzoek te doen naar een nieuwe ontsluiting voor het Soesterkwartier ter hoogte van de Geldersestraat om het Soesterkwartier bereikbaar te houden. 5. Nader onderzoek te doen naar de aanpassing van het profiel van de Amsterdamseweg om de huidige barrièrewerking van deze weg tussen Soesterkwartier en Kop van Isselt te verkleinen. 6. Nader onderzoek te doen naar een extra uitgang van parkeergarage Oppidium naar Groningerstraat om de bereikbaarheid te verbeteren.
A26	Wat is het verdere proces en wanneer worden betrokkenen, wij bewoners maar ook andere bewoners van de wijk, ondernemers, verenigingen en anderen, betrokken?	Na de zomervakantie wordt de participatie gestart. Er wordt daarvoor een participatieplan opgesteld.
A27	Wanneer wordt de participatie gestart en hoe ziet dit er uit?	Na de zomervakantie wordt de participatie gestart. Er wordt daarvoor een participatieplan opgesteld.

A28	Hoe worden kwetsbare groepen, zoals ouderen en kinderen, in het proces betrokken?	Dit nemen we mee in het participatie- en communicatieplan.
A29	Waarom begint de gemeente al met deze plannen als er geen financiële middelen beschikbaar zijn om ze uit te voeren?	De gewenste maatregelen moeten eerst in beeld zijn om een raming te kunnen maken van de benodigde investeringen. Als die bekend zijn kan onderzocht worden hoe die investeringen gefinancierd worden. Daarnaast is er momenteel budget beschikbaar om de plannen voor te bereiden.
A30	Welke criteria zijn gehanteerd zijn bij voorkeurselectie van alternatieven , inclusief het proces hoe men tot deze alternatieven, criteria gekomen is en de waarderingmatrix.	<p>De alternatieven moesten voldoen aan de opdracht van de raad aan het college: Raadsvoorstel De Nieuwe Poort (7-11-2017)</p> <p>De raad besluit:</p> <p>1. De lange termijn studie voor rotonde De Nieuwe Poort voort te zetten, door in een vervolg op het onderzoek van Royal Haskoning DHV (RHDHV) onderzoek te doen naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ontvlechting van langzaam en gemotoriseerd verkeer (veiligheid), - samenhang met de bereikbaarheid van het Stadshart (doorstroming), en - inrichting van De Nieuwe Poort als verbindend verblijfsgebied (representativiteit). <p>Bij zoeken naar de oplossingen is met name beoordeeld of de maatregelen een robuuste oplossing voor de toekomst zijn met betrekking tot de doorstroming en veiligheid. Daarnaast is beoordeeld of de maatregelen fysiek/ruimtelijk inpasbaar waren. Tevens is beoordeeld of de maatregelen passen in de toekomstige ontwikkelingsplannen voor de gebieden in langs Eem en Spoor het Soesterkwartier (bv Noordewierweg verbindt).</p>

VERKEERSKUNDIG		
V1	Klopt het dat uw verkeersmodel is gebaseerd op metingen (2017 gedurende 2 uur + herijking 2020) met een geprognoseerde groei van nieuwe bouwprojecten?	De gemeente Amersfoort maakt gebruik van een regionaal verkeersmodel dat voortdurend wordt geactualiseerd met beschikbare verkeersgegevens en nieuwe ontwikkelingen in de stad. In 2020 zijn er nieuwe verkeerstellingen rondom De Nieuwe poort en Noordewierweg uitgevoerd die gebruikt zijn in het verkeersmodel.
V2	Morgen wij de verkeerstellingen ontvangen op plekken in het Soesterkwartier en rondom DNP die ten grondslag liggen aan voorgenomen plannen, waarbij ook inbegrepen de tellingen van fietsverkeer, kinder-fietsers e.d. en voetgangers. Dus tellingen kwalitatief uitgesplitst, ook naar tijdstippen.	De verkeerstellingen zijn beschikbaar op www.amersfoort.nl/denieuwepoort
V3	Is met het verkeersmodel ook gerekend wat het effect is van het scheiden van gemotoriseerd verkeer van fiets/wandel verkeer op verkeersveiligheid en doorstroming? Zo ja, wat zijn deze effecten?	in de rapporten wordt gebruikt gemaakt van verkeersmodellen die die toe- en afname van het verkeer laten zien en van een simulatiemodel die de wachtrijen laat zien. De resultaten van deze modelberekeningen staan in de verschillende rapporten. Daarbij is ook een variant uitgewerkt voor het scheiden van langzaam verkeer en autoverkeer. Het scheiden van fietsers en voetgangers van de auto's biedt wel een verbetering van de verkeersveiligheid maar onvoldoende voor de doorstroming.
V4	Waarom zijn er geen scenario's bekeken om de vraag naar auto's in het Soesterkwartier te doen afnemen (reduceren autogebruik)?	Naast deze aanpassingen van de infrastructuur werken we ook aan het verminderen van het autogebruik en het stimuleren van fietsgebruik in de stad en in het gebied Langs Eem en Spoor. Bijvoorbeeld met de aanleg van een nieuwe snelfietsroute langs de Amsterdamseweg en met deelmobiliteitsconcepten en lagere parkeernormen in de nieuwe gebiedsontwikkelingen of initiatief voor deelauto's in het Soesterkwartier.

V5	Is de optie om het Smallepad te verbinden met de Piet Mondriaanlaan (via een tunnel) ook bekeken? Zo ja, wat zijn hiervan de effecten; zo nee, waarom niet?	Nee die optie is niet onderzocht, omdat dit een hele dure oplossing is en het Smallepad niet de ruimte biedt voor meer verkeer.
V6	RHDHV heeft in haar onderzoek dd 6 april 2020 geen voorkeur uitgesproken voor ofwel Puntenburgerlaan ofwel Dollardstraat. In de raadsinformatiebrief dd 22 juni 2020 wordt de Dollardstraat als "verkeerskundig als beste naar voren. Wat zijn hier de argumenten voor?	RHDHV heeft in de conclusies van april 2020 op basis van de verkeerseffecten geen voorkeur uitgesproken voor de Dollardstraat of Puntenburgerlaan. Voor het maken van een veilig wegprofiel biedt de Dollardstraat meer mogelijkheden (ruimte) om een veilige nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen dan de Puntenburgerlaan.
V7	In lijn met voorgaande vraag: in dezelfde raadsinformatiebrief wordt gesteld dat er bij de variant Puntenburgerlaan "oude waardevolle bomen gekapt moeten worden". Inmiddels is duidelijk dat bij de variant Dollardstraat nog waardevollere (nl monumentale) bomen moeten worden gekapt. Wat verandert hierdoor aan de bevindingen in de brief?	De variant Dollardstraat die de groengordel doorkruist is in de Raadsinformatiebrief van 20 juli 2020 terzijde geschoven.
V8	Hoe gaat de gemeente garanderen dat verkeersveiligheid niet wordt verplaatst van de Nieuwe ronde naar het Soesterkwartier?	Iedere oplossing voor De Nieuwe poort, ook als die buiten de feitelijke rotonde zelf ligt, moet verkeersveilig zijn. Dat is een van de randvoorwaarden voor de oplossingen.
V9	Is er nagedacht over de gevolgen van trillingen van (zwaar) verkeer op de huisconstructies? Zo ja wat is de verwachte impact?	Dergelijke analyses worden uitgevoerd in latere fase van de planontwikkeling.
V10	Een nieuwe ontsluitingsweg resulteert in verlies aan parkeerplaatsen. Momenteel zijn er al te weinig in dit stuk van de wijk. Hoe garandeert de gemeente dat er voldoende parkeergelegenheid resteert?	Het aantal benodigde parkeerplaatsen zal worden onderzocht incl. eventuele vermindering ervan door deelmobiliteit (zie ook vraag V4).
V11	Varianten met fietsers/voetgangers scheiden van het autoverkeer op de rotonde worden afgedaan als niet haalbaar want te steil. Wij zouden graag de betreffende documenten willen ontvangen om deze ook zelf te bestuderen. Kunnen wij deze ontvangen?	De documenten staan op www.amersfoort.nl/denieuwepoort . De varianten met het scheiden van autoverkeer en fietsers/voetgangers zijn afgewezen omdat ze de doorstroming in de toekomst niet oplossen.

V12	Waarom is het niet mogelijk deze hellingen minder steil te maken?	Omdat ze dan niet ruimtelijk ingepast kunnen worden (de fysieke ruimte ontbreekt) of een te lange afstand nodig hebben om op hoogte te komen. De varianten met het scheiden van autoverkeer en fietsers/voetgangers zijn afgewezen omdat ze de doorstroming in de toekomst niet oplossen.
V13	Waarom is de Drentsestraat geen optie?	De Drentsestraat kan niet direct met een kruispunt op de Amsterdamseweg aangesloten worden
V14	Klopt het dat vrachtwagens ook door de nieuwe ontsluitingsweg zullen gaan rijden?	Nee dat is niet de bedoeling, maar zal ook afhankelijk zijn van de oplossing die uiteindelijk zal worden gekozen. We zoeken, samen met betrokkenen, naar de beste oplossing voor alle verkeer.
V15	Waarom is/ wordt geen integrale analyse van de verkeersproblematiek in / rondom het Soesterkwartier gemaakt, rekening houdend met de geplande uitbreidingen om het Soesterkwartier heen (Tussen Eem en Spoor), nieuwe rondweg etc?	De opdracht van de raad was een oplossing te zoeken voor de verkeersproblematiek rondom De Nieuwe Poort in relatie tot de gebiedsontwikkelingen in Langs Eem en Spoor. Daarvoor is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel waarin al deze ontwikkelingen (inclusief de Westelijke Ontsluiting) zijn opgenomen. In deze verkeersmodellen worden de effecten voor het verkeer in de stad en in het Soesterkwartier zichtbaar gemaakt.
V16	Waarom worden niet nu beperktere maatregelen genomen (scheiden fiets/wandel van gemotoriseerd verkeer) die snel en goedkoop kunnen worden geïmplementeerd? Hiermee kan (ons inziens) tijd worden "gekocht" om tot een betere en integrale oplossing te komen.	We zoeken een toekomstbestendige oplossing voor 2030 en verder. Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat het scheiden van langzaam verkeer en autoverkeer de problemen voor de doorstroming op langere termijn niet oplost.
V17	Is verkeersmodel Amersfoort het model dat ook gebruikt is bij de Westelijke Ontsluiting?	Het is niet hetzelfde verkeersmodel als bij de Westelijke Ontsluiting, dit verkeersmodel is uit 2017 en geactualiseerd in 2020.
V18	Wat waren de exacte inputparameters van het Verkeersmodel ?	In het verkeersmodel worden veel parameters gebruikt waaronder het te verwachten aantal inwoners en arbeidsplaatsen op basis van de te verwachten gebiedsontwikkelingen, samenstelling huishoudens en soort arbeidsplaatsen (soort bedrijvigheid), wegenstructuur met capaciteit en maximum snelheden, kruispunt-vormgevingen in de stad, brandstofprijzen en prijzen in OV. Maar ook de infrastructuur in de omgeving van Amersfoort.

V19	Wat is die groei voor het deel Groningerstraat? (dat moet lager zijn omdat de groei in Soesterkwartier verwaarloosbaar is; m.u.v. WWP-Oost+Midden maar dat gaat over PM-laan; WWP-West is beperkt)	In de onderzoeken is de groei van het autogebruik als gevolg van de groei van het aantal woningen en kantoren in Amersfoort onderzocht. De groei van het autoverkeer wordt verwacht door de gebiedsontwikkelingen in Langs Eem en Spoor en andere delen van de stad. Daardoor kan de rotonde De Nieuwe Poort het verkeer niet meer aan in de toekomst.
V20	Met het aanleggen van een nieuwe weg over de Dollardstraat komt er meer verkeer de wijk in en uit (bijv. Action/Jysk, Dirk/Aldi/Kruidvat/Basic-Fit). Wat zijn die aantallen ochtendspits-restdag-avondspits? En dat voor het basisjaar en het planjaar.	We verwijzen hierbij naar de rapporten van april 2020, waarin de aantallen gemotoriseerd verkeer in de verschillende straten is berekend voor 2030.
V21	Klopt het dat er slechts 1 avondspits onderzoek is gedaan en dat daar die 40% Groningerstraat vanaf de Stadsring is vastgesteld? (donderdagavond 6 oktober 2016 16:30-18:30 uur)	Nee, dat klopt niet. Er zijn meerdere onderzoeken gedaan met verschillende methoden. In 2015 door Goudappel Coffeng, in 2017 door RHDHV en recent in 2020 zijn opnieuw verkeerstellingen uitgevoerd om de verkeersmodellen te ijken.
V22	Welk deel van die 40% gaat naar Dirk/Aldi/Kruidvat/Basic-fit? En welk deel naar Action/Jysk? En welk deel komt op de Noordewierweg?	In de verkeerstellingen die op www.amersfoort.nl/denieuwepoort zijn te vinden, zijn onder andere verkeerstellingen te zien bij de Groningerstraat tussen De Nieuwe Poort en de Flevostraat (5114 auto's per etmaal), Groningerstraat tussen Zeeuwsestraat en Hollandsestraat (4300 auto's per etmaal) en bij de Noordewierweg tussen M.Withoosstraat en P.Bohrstraat (2899 auto's per etmaal). Dat betekent dat circa 30 % naar de ingang van de parkeergarage Oppidium gaat.
V23	De 550 woningen Trapezium en 2200 m2 zaten in de verkeersberekeningen. Wat waren die aantallen ochtendspits-restdag-avondspits? En dat voor het basisjaar en het planjaar.	In het verkeersmodel zit de ontwikkeling van het Trapezium met 550 woningen opgenomen. Uit onderzoek blijkt dat het weinig invloed heeft op het aantal verkeersbewegingen of er woningen, kantoren of een stadhuis komt.
V24	Hiervoor in de plaats komt het Stadhuis. Wat zijn die aantallen ochtendspits-restdag-avondspits? En dat voor het basisjaar en het planjaar.	Uit onderzoek blijkt dat het weinig invloed heeft op het aantal verkeersbewegingen of er woningen, kantoren of een stadhuis komt.
V25	Waarom is als planhorizon 2030 gebruikt? Dit lijkt al behoorlijk dichtbij en kan ertoe leiden dat het project al snel na oplevering weer om nieuwe maatregelen vraagt?	Het is gebruikelijk om bij stedelijke ontwikkeling te werken met een planhorizon van +10 jaar. Dat is ook de planhorizon voor de ontwikkeling van de woningen van Langs Eem en Spoor en die in het Deltaplan Wonen wordt gebruikt.

V26	Hoe is de balans van veiligheid vs doorstroming van het verkeer meegenomen in dit plan?	Iedere oplossing moet voldoende veiligheid bieden en voldoende doorstroming in de toekomst. Veiligheid is een basisvoorwaarde.
V27	Hoe kan het dat er gedacht wordt aan 1 ontsluitingsweg, gezien de huidige zienswijze dat dit niet toekomstbestendig is; denk aan de corona maatregelen en de nieuwe wijze van gebruik maken van openbare ruimte	Er zijn meerdere routes om Soesterkwartier in of uit te rijden. Het gaat hier alleen over het toevoegen van een nieuwe ontsluiting ter compensatie van het afsluiten van de Groningerstraat.
V28	Minder verkeer is niet besproken in de werkgroep Noordewierweg, daar gaat het over langzaam verkeer. Hoe ziet u dit?	In de werkgroep Noordewierweg is aangegeven dat bij het afsluiten van de Groningerstraat <i>en</i> het herinrichten van de Noordewierweg, het autoverkeer op de Noordewierweg zal afnemen.
V29	Hoe kan het dat het rustiger wordt op de Noordewierweg, wanneer de nieuwe weg aansluit op de Noordewierweg. Waar gaan al deze auto's vanuit de Dollardstraat dan wel Puntenburgerlaan dan heen?	Het afnemen van het autoverkeer is een gevolg van de combinatie van het afsluiten van de Groningerstraat <i>en</i> de herinrichting van de Noordewierweg. Daardoor wordt de Noordewierweg als alternatieve route van de Amsterdamseweg voor bewoners uit het Soesterkwartier minder aantrekkelijk en zal er dus een betere spreiding optreden.
V30	En hoe gaat het verkeer gereguleerd worden wbt de veiligheid; meer auto's met een hogere snelheid door de wijk?	Er worden herinrichtingsmaatregelen genomen in de Noordewierweg zodat daar nog maar 30 km gereden wordt.
V31	Wordt het probleem van de Noordewierweg op deze manier niet gewoon verplaatst, zoniet het gebied met het verkeersprobleem van de Noordewierweg alleen maar groter gemaakt?	Nee, we willen niet de veiligheidsproblemen verplaatsen maar oplossen. We zoeken naar een oplossing van de veiligheid en doorstroming van De Nieuwe Poort en zien dat dit ook effect kan hebben op het verkeer van de Noordewierweg.
V32	Hoe wordt voorkomen dat de problemen wat betreft veiligheid niet verplaatst worden van de Noordewierweg/ de rotonde naar de nieuwe ontsluitingsweg?	Nee, we willen niet de veiligheidsproblemen verplaatsen maar oplossen.

V33	Welk deel van het verkeer zal vrachtverkeer en openbaar vervoer zijn en welke invloed heeft dit op de veiligheid tov kinderen/ ouders?	In de verkeerstellingen die op www.amersfoort.nl/denieuwepoort zijn gepubliceerd, staan ook de gegevens van het aantal vrachtwagens en vrachtbussen. Het vrachtverkeer is slechts een klein deel van het totale autoverkeer. Er zijn in de tellingen op verschillende plekken op de Noordewierweg 130 busjes en 40 vrachtwagens per dag geteld tegenover 5400 auto's. Dit is ca. 3% van het totale autoverkeer.
V34	Hoe wordt het openbaar vervoer geregeld/ georganiseerd en welke invloed heeft dit op de leefbaarheid van de doelgroepen die hier gebruik van willen maken	Mogelijkheden tot OV-ontsluiting worden meegenomen in de planvorming. Voor de lijnvoering zijn we uiteraard afhankelijk van de consessiehouder – momenteel Syntus (die haar lijnen baseert op basis van vervoersvraag).
V35	De Dollardstraat en de Puntenburgerlaan worden gebruikt als veilige rustige route voor schoolgaande kinderen; scholen in de wijk maar ook door kinderen uit de wijk voor scholen buiten het soesterkwartier. De wegen zijn nu de doorgaande fietsroute. Hoe is dit ter afweging meegenomen in de plannen?	Er is alleen onderzocht of een ontsluitingsweg inpasbaar is. In de ontwerpen die voor een ontsluitingsweg gemaakt zullen worden, zullen al deze aspecten worden meegenomen.
V36	In hoeverre zijn de speelplekken en de sportplekken van kinderen veilig bereikbaar?	Ook de speel- en sportplekken in de omgeving en de bereikbaarheid daarvan worden in het ontwerp van een eventuele weg meegenomen.
V37	Wordt er rekening gehouden met fietsverkeer en de breedte van de weg? Welke invloed heeft dit op het behoud van groen/ stoep	Er is alleen onderzocht of een ontsluitingsweg inpasbaar is. Er zijn nog geen ontwerpen voor de weg gemaakt, maar deze aspecten worden zeker meegenomen in de uiteindelijke ontwerpen.

NATUUR		
N1	Er wonen diverse beschermde vogels in de groengordel zoals de kouw. Deze zal ook in de Puntenburgerlaan variant geschaadt worden. Hoe wilt u dit mitigeren?	Bij het verdere onderzoek/de verder uitwerking van de oplossingsmogelijkheden wordt uiteraard rekening gehouden met (beschermde) flora en fauna.
N2	Is er al in kaart gebracht welke flora en fauna verloren gaan bij de varianten. Zo nee, wanneer gebeurt dat wel?	Nee, er is eerst gekeken naar verkeerskundig passende oplossingen. Hierna zal flora- en faunaonderzoek worden gedaan.
N3	Hoe wordt er rekening gehouden met de geschiedenis van de wijk en de bomen	Bij het maken van de inrichtingsschetsen is altijd aandacht voor de cultuurhistorie, geschiedenis en het aanwezige groen, natuur en bomen.
N4	In het bestemmingsplan staat dat er een archeologische bestemming rust op het park. Wat wordt hiermee bedoeld?	De bestemming 'archeologische waarde' dient voor het behoud en bescherming van die archeologische waarden. Dit betekent dat er op gronden met deze bestemming eerst een archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden.
N5	In onze wijk is bekend dat er per notariële acte (kettingbeding) is vastgelegd dat de groengordel intact moet blijven. Is dit bekend bij de gemeente? Zo ja, kunt u de documenten delen?	We zijn hiervan niet op de hoogte. De gemeente gaat uit van de informatie die in openbare registers is te vinden, zoals het Kadaster. Wij ontvangen graag een afschrift van deze akte.
N6	Er is al veel hittestress en waterschaarste, hoe is dit meegenomen/gewogen in het huidige plan?	Klimaatadaptatie is integraal onderdeel van onze manier van ontwerpen, dit zal daarom ook de nodige aandacht krijgen in het vervolg.
N7	Is de ecologie in kaart gebracht en de effecten op de flora en fauna, zoals dat dit het leefgebied is van kauwen en gaaien (beide een beschermde inheemse diersoort, bron de vogelbescherming).	Nee, er is eerst gekeken naar verkeerskundig passende oplossingen. Hierna zal flora- en faunaonderzoek worden gedaan.
N8	Verdere verstedelijking vraagt om goede plannen om plekken te creëren en te behouden om te spelen, sporten en recreëren; aandacht voor leefbaarheid. Waar staat dit in het plan?	Er zijn nog geen ontwerpen voor de weg gemaakt, maar deze aspecten worden zeker meegenomen in de uiteindelijke ontwerpen. Bij de inrichtingsschetsen komen deze punten onder de aandacht en worden meegenomen in het ontwerp.

LEEFOMGEVING		
L1	Wat is de impact van geluid van het nieuwe verkeer. Wat zijn de voorgestelde beheersmaatregelen?	Er is eerst gekeken naar de verkeerskundige oplossingsrichtingen. Hierna volgen ander onderzoeken, zoals de effecten van geluid. Zodra die onderzocht zijn, kunnen de eventuele noodzakelijke beheersmaatregelen in beeld gebracht worden.
L2	Wat zijn de kosten van het plan van AGnova?	De kosten zijn niet berekend, omdat het plan niet de gewenste effecten biedt voor de doorstroming en moeilijk ruimtelijk inpasbaar is.
L3	Wat worden de wachttijden van de fietsers/voetgangers bij de verschillende stoplichten?	Zie de bijlagen in de rapporten van april 2020.
L4	Wat verstaan jullie onder leefbaarheid, wat is jullie beoogde effect van het plan hierop?	De voorgestelde oplossingen dragen bij aan de veiligheid en bereikbaarheid, betere fiets- en wandelpaden, meer groene ruimten en een aangename beleving van de openbare ruimte op verschillende plekken in en rondom het Soesterkwartier. Daarmee dragen ze bij aan verbetering van de leefbaarheid in en rondom het Soesterkwartier. Zie ook het antwoord op vraag L6.
L5	De wijk is nu al minder groen en heter dan andere wijken in Amersfoort wat momenteel al onwenselijk is, in welke mate is dit meegewogen in de plannen voor meer asfalt en minder groen?	In de directe projectomgeving is groen/groeninrichting onderdeel van de ontwerpgegevens. Voor de wijk Soesterkwartier zal dit worden meegenomen in de 'Aanpak vitale wijken', waarvoor de gemeente subsidie ontvangt van provincie Utrecht
L6	Leefbaarheid staat voorop staat in de brief, hoe gaat de gemeente dit realiseren?	In de brief met de uitnodiging voor de informatiebijeenkomsten over de nieuwe ontsluiting Soesterkwartier is aangegeven dat een aanpassing van De Nieuwe Poort nodig is voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van het Soesterkwartier. Daarmee wordt onder andere het verbeteren van de veiligheid, aanleg van langzaam verkeersroutes en de ruimtelijke kwaliteit op verschillende plekken (onder andere De Nieuwe Poort, Groningerstraat, Brabantsestraat, Noordewierweg, Amsterdamseweg) bedoeld, die zullen bijdragen aan de leefbaarheid van het Soesterkwartier.
L7	Hoe wordt er in het plan rekening gehouden met de het feit dat de weg een barrière zal vormen. Wij zien het als een risico dat deze nieuwe weg, net als de Noordewierweg- een scheiding brengt in de wijk tussen nieuwbouw en oudbouw in het Soesterkwartier. Hoe ziet u dit?	Er zijn nog geen ontwerpen voor de weg gemaakt, maar deze aspecten worden zeker meegenomen in de uiteindelijke ontwerpen. Bij de inrichtingsschetsen komen deze punten onder de aandacht en worden meegenomen in het ontwerp.

L8	De weg zal voor een aantal ondernemers de bereikbaarheid minder maken, wat zal dit voor invloed hebben voor hen en de bewoners, en hoe gaat de gemeente hiermee om?	De bereikbaarheid van de bedrijven en winkels wordt meegenomen in de mogelijke oplossingen en zal goed moeten blijven. De ondernemers zullen in de participatie betrokken worden als belanghebbenden.
L9	Wat is de impact op de luchtkwaliteit	Er is eerst gekeken naar de verkeerskundige oplossingsrichtingen. Hierna volgen ander onderzoeken, zoals de effecten op de luchtkwaliteit . Zodra die onderzocht zijn, kunnen de eventuele noodzakelijke beheersmaatregelen in beeld gebracht worden.
L10	Wat is de toename van fijnstof, en hoe gaan jullie hier aan tegemoet komen in het huidige plan? Zeker gezien we nu al in een slecht gebied zitten wbt fijnstof	Zie het antwoord op vraag L9.
L11	Hoe gaan jullie om met bewoners met luchtwegproblemen hebben of krijgen van de toename in fijnstof?	Zie het antwoord op vraag L9.
L12	Is bekend hoeveel geluidshinder dit gaat geven, zeker gezien de toename van de hoeveelheid auto's/ vrachtverkeer/ openbaar vervoer	Zie het antwoord op vraag L1.
L13	Wat zijn de effecten van deze toename in geluidshinder voor bewoners en dieren?	Zie het antwoord op vraag L9.
L14	Welk effect heeft dit op de waarde van mijn huis en hoe gaat u hiermee om?	Er is nog geen besluit genomen over de oplossingen rondom De Nieuwe Poort. Als mensen schade leiden door de eventuele besluiten en de gevolgen daarvan, zijn er regelingen met betrekking tot de planschade. De effecten op aanliggende woningen zullen dan in beeld gebracht worden en waar nodig gecompenseerd worden.