



Amersfoort

Utrechtseweg 1 en 2-4

Stedenbouwkundig Plan 13 april 2022



Inhoudsopgave

1. Inleiding

situatie in de stad

2. Beleidskaders

- 2.1 Structuurvisie
- 2.2 Hoogbouwvisie
- 2.3 Deltaplan
- 2.4 Kaders Zonnehof
- 2.5 Gebiedsvisie stationsgebied op hoofdlijnen
Uitwerking Snouckaertlaan o.b.v. gebiedsvisie

3. Stedenbouw

- 3.1 Analyse: radialen, Stadsring, rooilijnen en routing
- 3.2 Ruimtelijke visie
- 3.3 Stedenbouwkundige inpassing
- 3.4 Openbare ruimte

4. Identiteit en programma

- 4.1 Bijdrage aan groeiende en inclusieve stad
- 4.2 Programma
- 4.3 Thema's: levendige plinten en alzijdigheid
- 4.4 Ambitieniveau architectuur en materialisering

5. Duurzaamheid en mobiliteit

- 5.1 Bijdrage aan mobiliteit: STOMP
- 5.2 Bereikbaarheid en parkeren
- 5.3 Bijdrage aan duurzaamheid
- 5.4 Groen op, aan en om de gebouwen

6. Participatie

BIJLAGEN

- Participatie
- Hoogbouw Effect Rapportage (HER)
- Bezonningsstudie
- Windhinderonderzoek



1. Inleiding

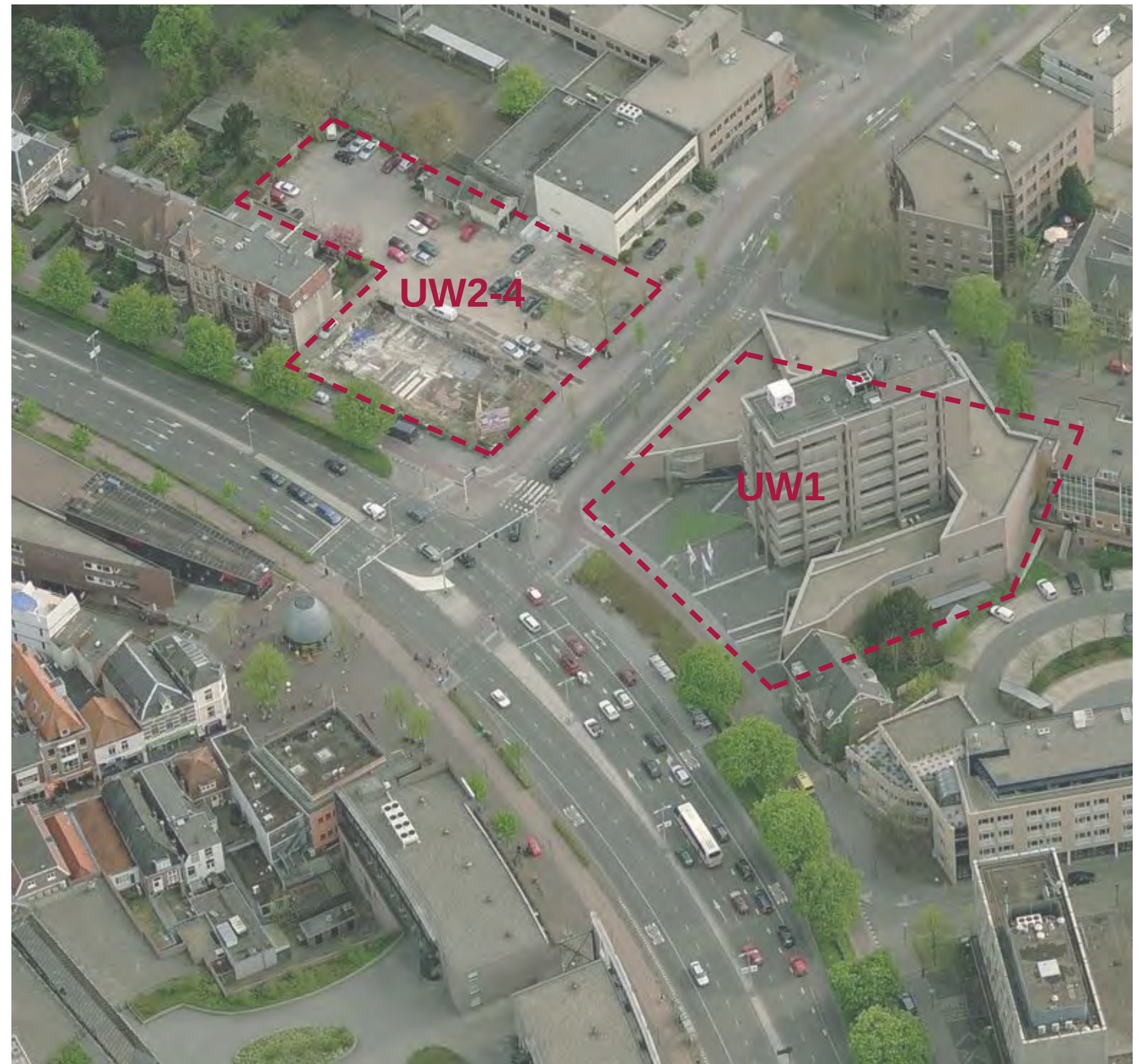
Op de hoek van de Utrechtseweg met de Stadsring liggen de beide ontwikkellocaties UW1 en UW2-4. Het voormalige SNS-kantoorgebouw de op de hoek van de Stadsring-Utrechtseweg en Snouckaertlaan (UW1) staat grotendeels leeg, en tegenoverliggende locatie (UW2-4) is al sinds 2006 onderwerp van mogelijke nieuwe ontwikkelingen, maar fungeert vooral als de “goedkoopste parkeerplaats van Amersfoort”. In opdracht van Foortzicht BV werken wij aan een plan voor de invulling van beide locaties.

De beoogde nieuwe gebouwen zorgen voor een stedelijke verdichting, en sluiten aan bij de ambities van de stad. Deze verantwoorde verdichting kent een intensief voortraject, een samenwerking tussen ontwikkelaar, architect, supervisor en gemeente. Er zijn verschillende modellen afgewogen. Het model dat in dit document is opgenomen is het resultaat van de gezamenlijke inzet van alle partijen.

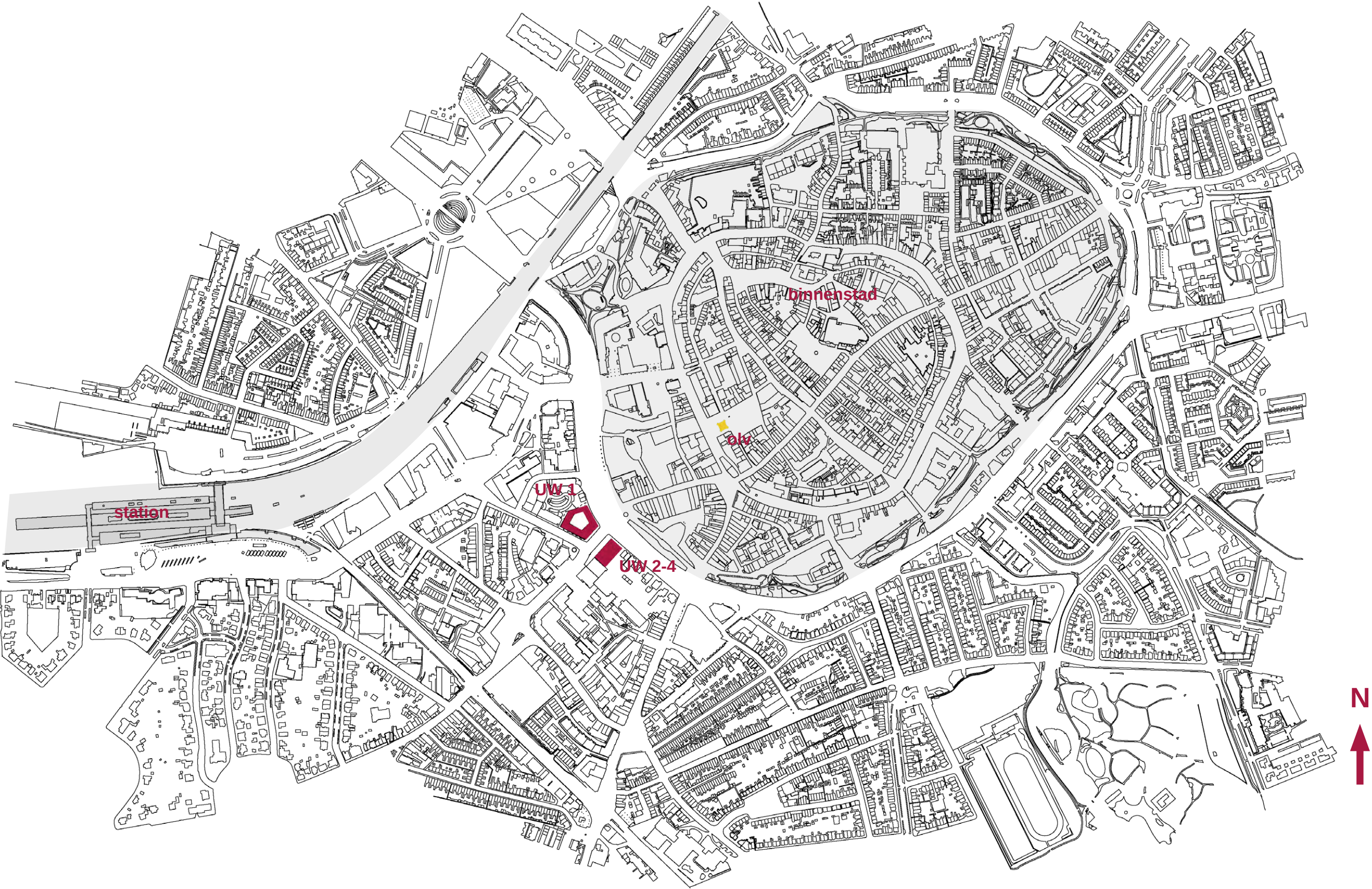
Het voorstel is zo maximaal mogelijk ontwikkeld binnen de gestelde kaders, zoals de Hoogbouwvisie Amersfoort, het Deltaplan Wonen en de kaders voor de gebiedsontwikkeling “Rondom de Zonnehof”.

Het vervolgtraject bestaat uit het betrekken van de raad en de stad bij de voorgestelde ontwikkelrichting. We zien er naar uit om samen met alle betrokkenen een volgende stap te zetten.

Amsterdam, april 2022



situatie in de stad



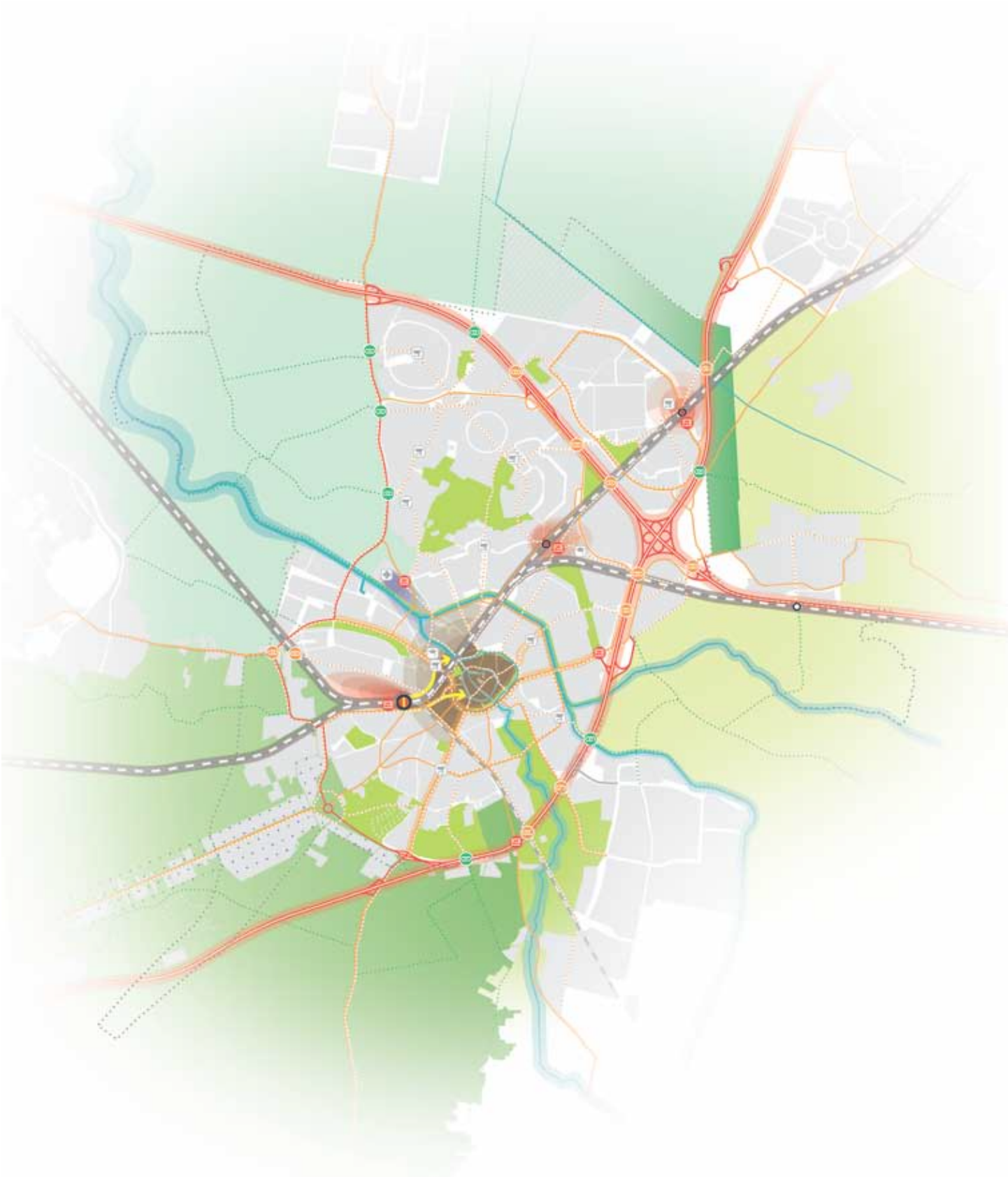
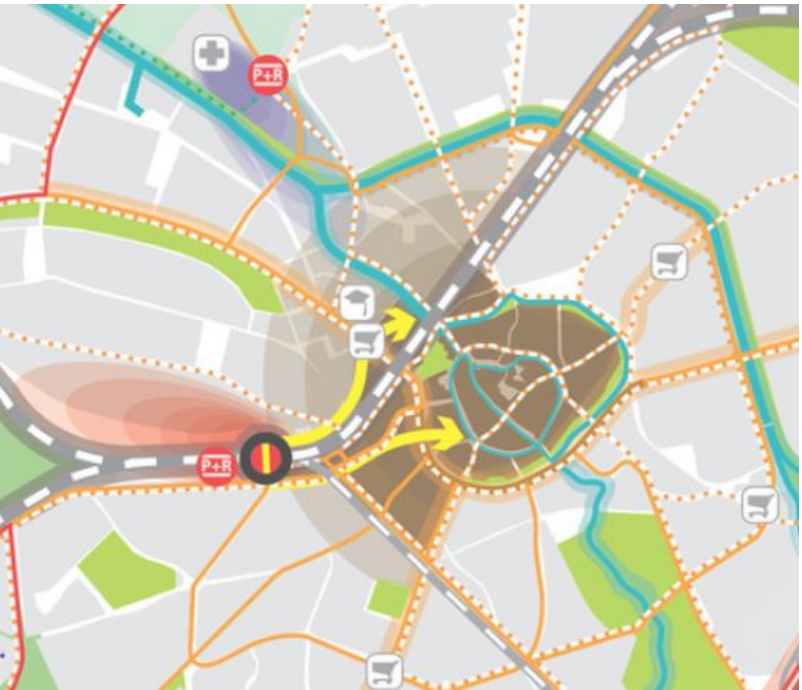
2. Beleidskaders

2.1 Structuurvisie Amersfoort 2030

In de structuurvisie van de gemeente Amersfoort wordt de ontwikkelrichting voor het jaar 2030 beschreven. Hierbij wordt ingegaan op bepaalde gebieden in de stad en algemene aspecten waar nieuwe ontwikkelingen aan moeten voldoen.

In de visie wordt het belang van verbetering van de voetgangersroute van station naar binnenstad aangegeven, in de bijgevoegde tekening gesymboliseerd met de gele pijlen.

Op dit moment wordt hard gewerkt aan de invulling van deze opgave. Als eerste stap is voor het stationsgebied de gebiedsvisie op hoofdlijnen vastgesteld. Aansluitend wordt gewerkt aan het inrichtingsplan voor het stationsgebied/route binnenstad. De Snouckaertlaan maakt onderdeel uit van dit inrichtingsplan. Het voorlopig ontwerp is afgerond en heeft raakvlakken met deze ontwikkeling.



3.1 Visiekaart Amersfoort 2030
Legenda

- Stadshart
- Stedelijke ontw. vanuit Stadshart
- Ziekenhuis
- Stedelijke ontw. vanuit ziekenhuis
- Knooppunt (hoofdstation)
- Knooppunt (station / halte)
- Stedelijke ontw. vanuit knooppunt
- Rijksweg
- Westelijke ontsluiting
- P+R locatie
- Hoofdverbinding auto
- Hoofdverbinding fiets
- Hoofdverbinding fiets - recreatief
- Stad-landverbinding
- Levendige stadsradiaal
- Stad-stad verbinding
- Voetgangersroute station-binnenstad
- Oversteekbaarheid Stadsring
- Hoofdspoor
- Goederenspoor
- Stadspark (sport, rust & reuring)
- Buitengebied polder
- Buitengebied beekdalen
- Buitengebied bos & heide
- Ontwikkeling uitleggebied
- Beek / Waterloop
- Werklandgoederen
- Hoofdwinkelcentrum / Wijkcentrum
- HBO / Universiteit

Visiekaart Amersfoort 2030 (bron: Structuurvisie Amersfoort 2030)

2. Beleidskaders

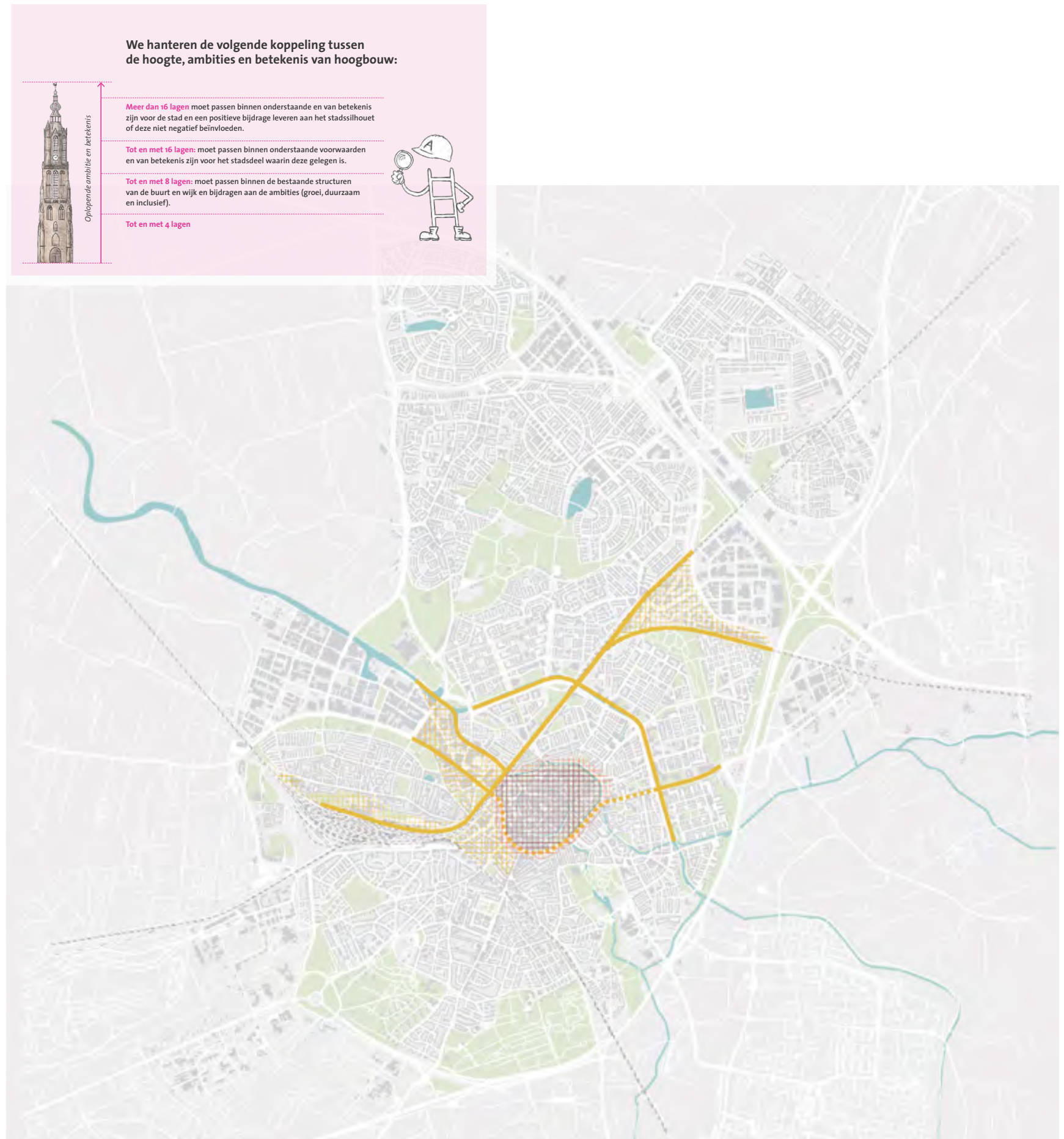
2.2 Hoogbouwvisie Amersfoort

Amersfoort heeft een grote woningbouwopgave en het grootste deel van deze woningen zal gerealiseerd worden binnen de bestaande stad. Hoogbouw kan een belangrijke rol spelen bij het bereiken van de gemeentelijke ambities. Een aantal belangrijke relevante punten uit de hoogbouwvisie:

1. Binnen de Hoogbouwvisie wordt onderscheid gemaakt op basis van hoogte voor de invloed en betekenis van gebouwen. Hoe hoger het gebouw, des te groter de invloed op de omgeving en des te groter de betekenis voor (het aanzicht van) de stad. Uiteindelijk is de kwaliteit leidend en ligt de lat hoog met betrekking tot architectuur, beleving, ruimtelijke inpassing, beeldkwaliteit en buitenruimte.
2. De Onze Lieve Vrouwetoren is een icoon en herkenningspunt voor Amersfoort en dient als zodanig behouden te blijven. De zichtassen vanuit de wederopbouwwijken op de Onze Lieve Vrouwetoren zijn heel kenmerkend en uniek voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Amersfoort. Dit betekent dat de toren zichtbaar moet blijven vanaf de belangrijkste aanrijroutes, en dominante en historische zichtlijnen.
3. Aan de Stadsring past middelhoogbouw tot 9 lagen en wordt hoogbouw niet aangemoedigd. Een uitzondering hierop is de hoek Utrechtseweg/Stadsring. Samen met het kruispunt Snouckaertlaan en Utrechtseweg markeert deze de route van het station naar binnenstad. Ter versterking van de gewenste verbinding tussen binnenstad en station zijn op deze plekken hoogteaccenten mogelijk ('stepping stones').

2.3 Deltaplan Wonen

Ook programmatisch zijn er beleidskaders vastgesteld. Het Deltaplan Wonen gaat uit van 35% sociaal + 20% middelduur.



2. Beleidskaders

2.3 Deltaplan Wonen

Amersfoort is een aantrekkelijke stad om te wonen. De gemeente wil dat graag zo houden en een aantrekkelijke stad blijven voor iedereen: een inclusieve stad. Ook in 2030 wil de gemeente dat Amersfoort een gezonde, diverse sociale structuur heeft waar verschillende mensen prettig wonen. De gemeente wil dat Amersfoort een thuis is voor verschillende mensen die er hun talenten kunnen ontplooien: van jong tot oud, van alleenstaande tot gezin, van kwetsbaar tot zelfredzaam, van een smalle tot ruime beurs, van technische vakmensen tot leraren tot verplegers tot kenniswerkers. Daarom wil Amersfoort dat alle inwoners in 2030 in een passende en betaalbare woning wonen. Dat is vastgelegd in het gemeentelijk Deltaplan Visie en Aanpak Woonopgave Amersfoort van april 2019. Dit houdt in, dat er tot 2030 jaarlijks 1.000 woningen bijgebouwd dienen te worden. Hiervan is 35 procent sociale huur en 20 procent ‘middensegment’. Een belangrijk onderdeel van het deltaplan is het accent op duurzaam ruimtegebruik, ofwel zoveel mogelijk binnenstedelijke woningbouw om het landschap om Amersfoort zoveel mogelijk te behouden.

2. Beleidskaders

2.4 Specifieke kaders voor deze ontwikkeling (Zonnehof en omgeving)



1. Identiteit (Hoogstedelijk met afwisseling).

- Herkenningspunt in de verbinding tussen Station en Binnenstad;
- Identiteit en hoogte passend in de invloedssfeer van de binnenstad;
- Diversiteit in hoog- en laagbouw met hoogte accenten op de hoeken Utrechtseweg/Stadsring en Utrechtseweg Snouckaertlaan;
- Respecteren van het zicht op de Onze Lieve Vrouwetoren (langs Utrechtseweg en vanuit het plangebied zelf).
- Een goede levendige plint aan de Zonnehof.



2. Programma woon- werkmilieu en voorzieningen.

- Gemengd woon-werkgebied
- Inclusieve stad: Een brede doelgroep voor wonen in lijn met het Deltaplan Wonen en het actieplan Huisvesting Middeninkomens.
- Ruimte voor nieuwe werkmilieus en –concepten.
- Programma kan zorgen voor meer aanleiding om het Zonnehofpark te gebruiken.



3. Openbare ruimte en verbindingen.

- Het “Rondom de Zonnehof” gebied is een belangrijke schakel in de verbinding tussen Stationsgebied en binnenstad via de Snouckaertlaan, deze route moet in het kader van gebiedsvisie Amersfoort Centraal worden versterkt;
- Stimuleren van ontmoeting en interactie in combinatie met levendige plinten;
- Toegankelijkheid, ontwerp vanuit het gezichtspunt en de snelheid van een voetganger tussen 8 en 80 (<https://www.880cities.org>);
- Duurzame en groene inrichting met hoge verblijfskwaliteit met een aansluiting op park Zonnehof;
- Vormgeving (en gebruik van) plinten van de gebouwen maken onderdeel uit van park Zonnehof.



4. Mobiliteit (bereikbaarheid en parkeren).

- Kies voor zoveel mogelijk schone mobiliteit waaronder Openbaar Vervoer en investeer bijvoorbeeld in Mobility as a Service (MaaS), in de vorm van deelmobiliteit;
- Parkeereis gebaseerd op gebruik. Bij investering in goede, duurzame mobiliteitsalternatieven is een lagere parkeereis mogelijk;
- Parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein;
- Ruimte bieden aan voldoende fietsvoorzieningen



5. Duurzaamheid

- In het kader van de te zijner tijd benodigde omgevingsvergunning(en) zal tenminste aan de dan geldende bouwbesluiten moeten worden voldaan;
- Alle nieuwbouw is energieneutraal en op termijn energieleverend (Raadsinformatiebrief 2019-067);
- Onderzoeken in welke mate invulling kan worden gegeven aan de overige duurzaamheidsambities op het gebied van:
 - Energie: Ook bij transformatie streven naar energieneutraliteit
 - Circulariteit: Hergebruik van materialen bij nieuwbouw en transformatie, toekomstbestendig bouwen;
 - Klimaatbestendigheid, groen, natuurinclusief en biodiversiteit;
 - Duurzame mobiliteit.

2. Beleidskaders

2.5 Stationsgebied Amersfoort Centraal: Gebiedsvisie op hoofdlijnen

Een stationsgebied met een goed functionerend stationsplein, een fijne verblijfsruimte met een makkelijke toegang tot de fietsenkelder, veel groen en een gastvrije en levendige route van station naar de binnenstad. Dat is de essentie van de Gebiedsvisie Amersfoort Centraal. Het Stationsgebied is straks een welkomsporthaal voor bezoekers aan onze historische en veelzijdige stad.

De Gebiedsvisie op hoofdlijnen is in mei 2020 vastgesteld door de raad. De belangrijkste items in deze gebiedsvisie die raakvlakken hebben met deze ontwikkeling zijn:

- Herinrichting Snouckaertlaan met actieve plinten (15)
- Herontwikkeling hoekgebouw (14)

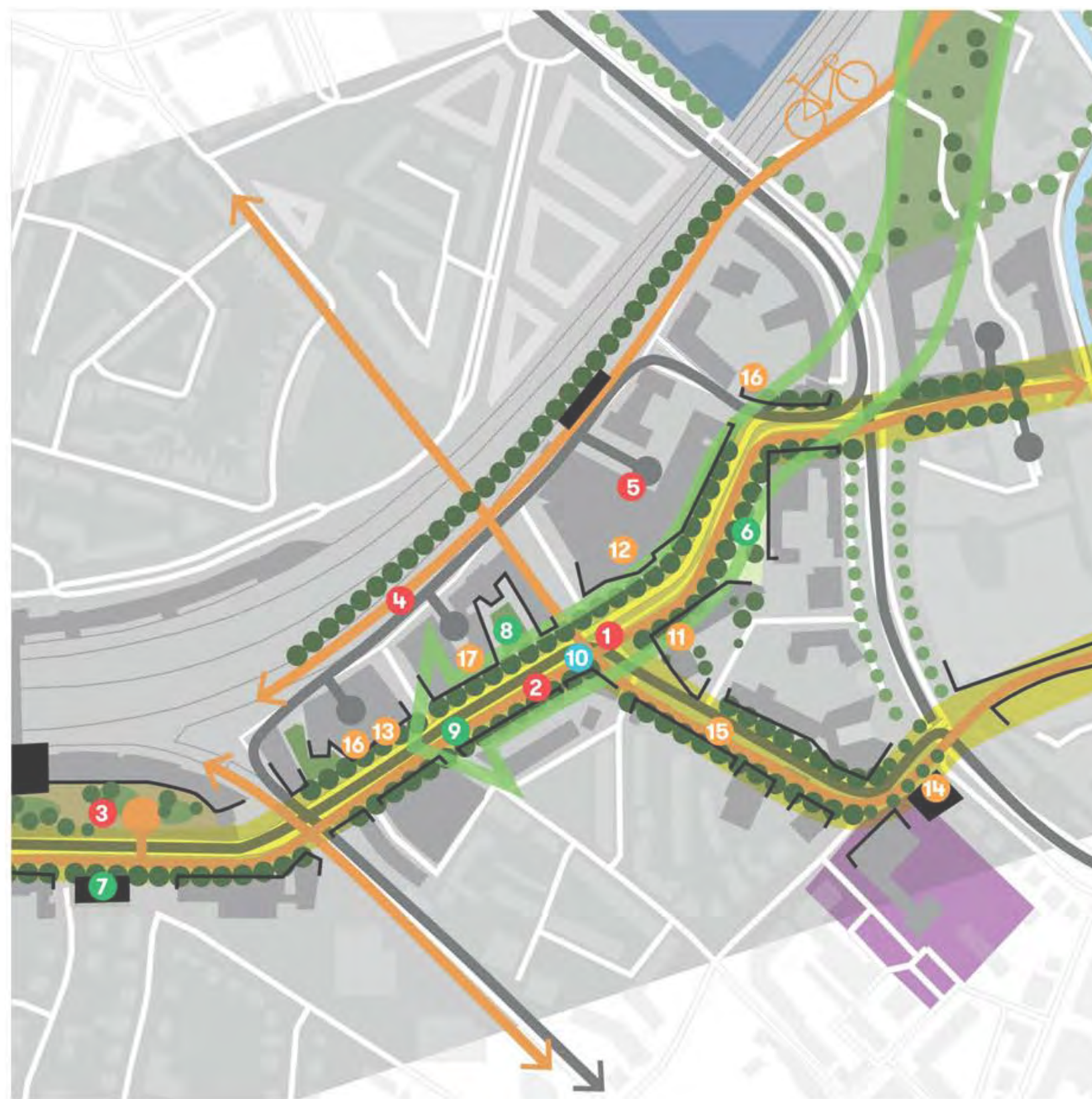
De gebiedsvisie is de afgelopen tijd uitgewerkt tot een (concept) voorlopig ontwerp. Hoewel het nog geen formeel beleidskader is, hebben we op de volgende pagina's ter informatie de stand van zaken van de uitwerking van de routing Station - Binnenstad opgenomen. De beide ontwikkelingen raken elkaar en zullen op elkaar worden afgestemd.

Snouckaertlaan:

- Herinrichting, meer ruimte voor langzaam verkeer
- Herstel van de bomenlaan

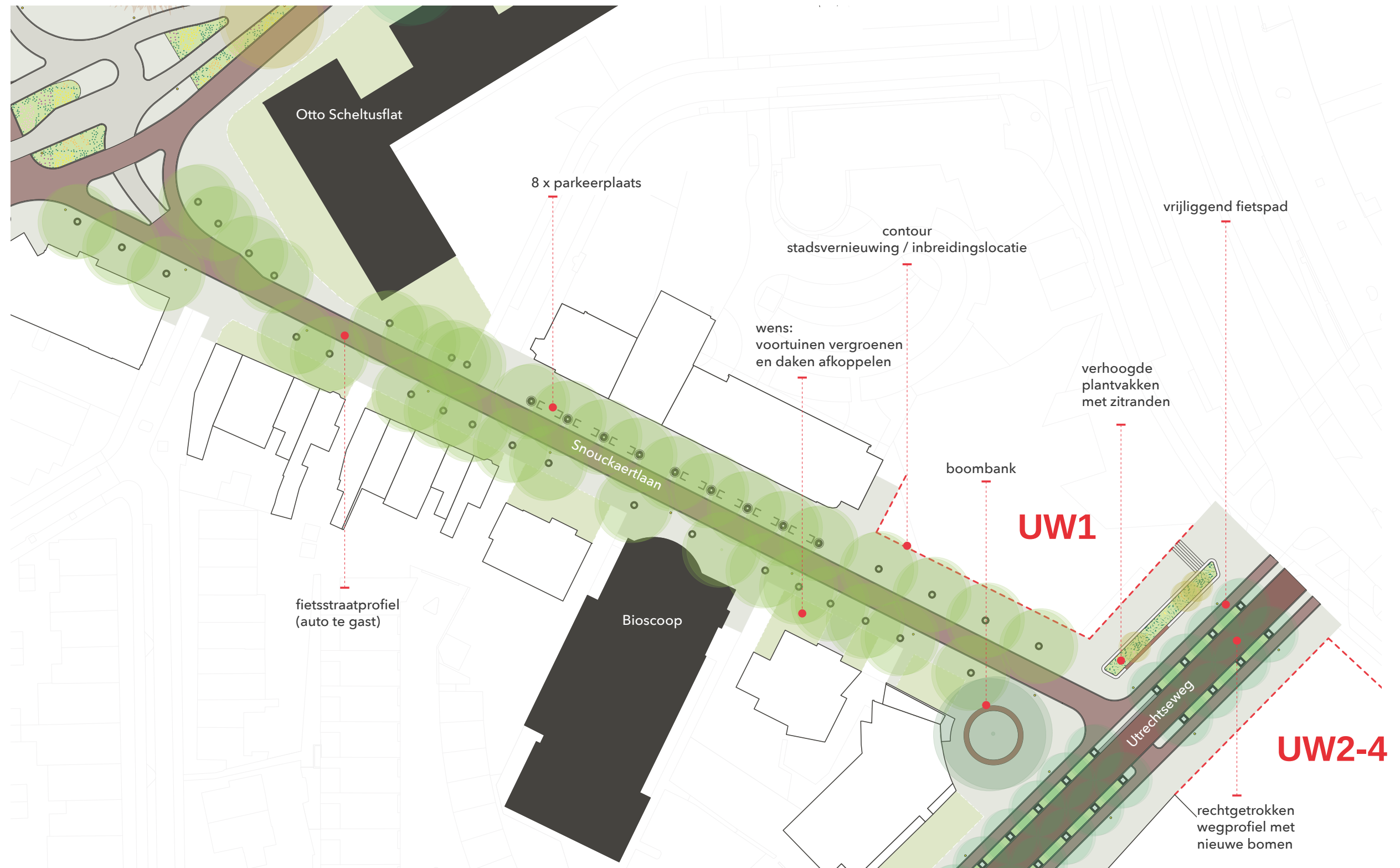
Utrechtseweg:

- Intentie is om deze weg op termijn recht door te trekken



Uitwerking verbinding route station - binnenstad

Snouckaertlaan en Utrechtseweg



visualisatie Snouckaertlaan - toen, nu en straks



3. Stedenbouw

3.1 Analyse: radialen

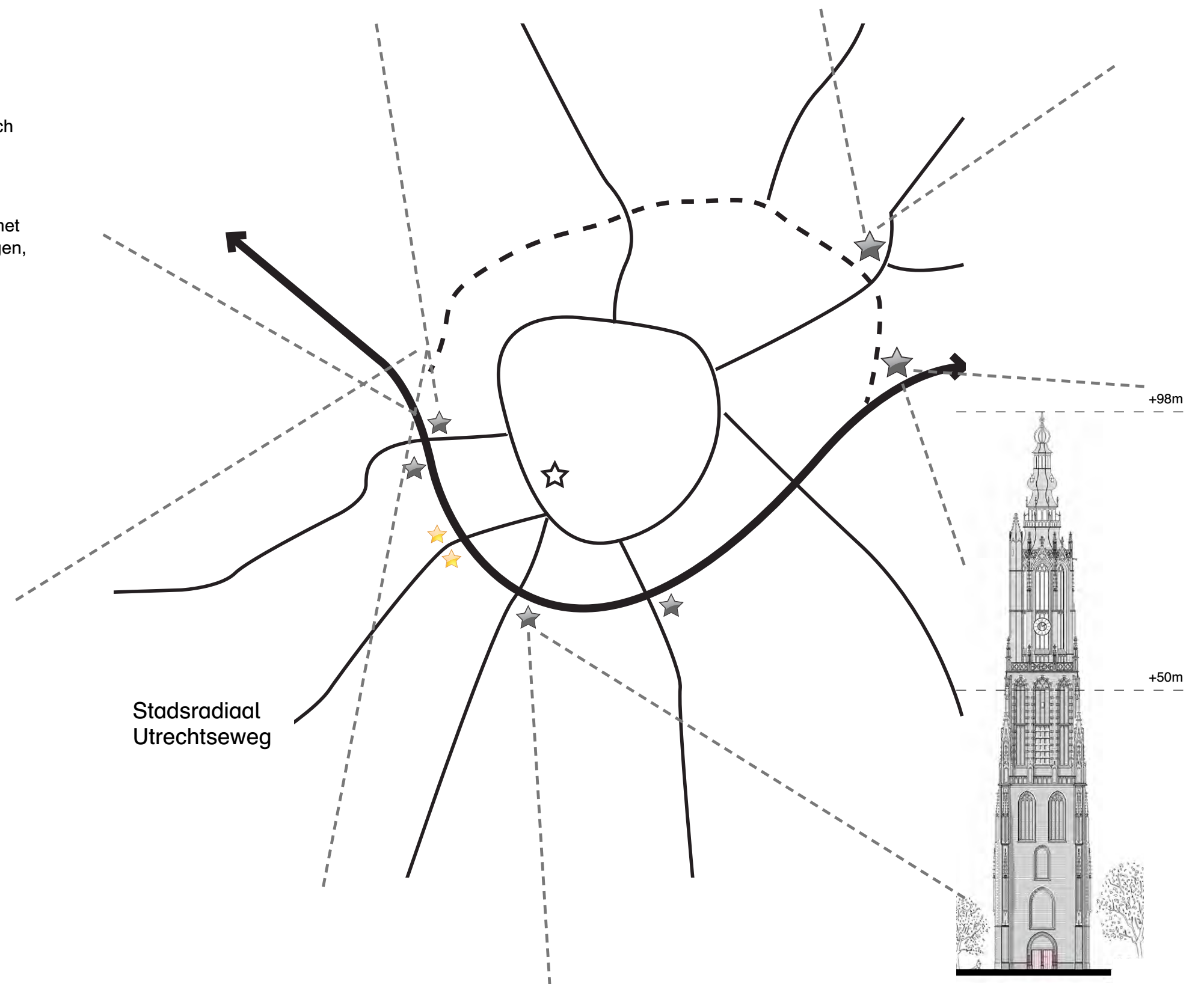
Amersfoort als stad is ontstaan op een strategische plek: de overgang van de hogere heuvelrug naar de lager gelegen Gelderse Vallei, aan de rivier de Eem. De stad ontwikkelde zich vanaf 1259, toen Amersfoort stadsrechten kreeg, vanuit een historische kern, die in twee fases ommuurd is.

Amersfoort had in die periode al een kenmerkende 'skyline', met de Onze Lieve Vrouwetoren als landmark. Vanaf de oude wegen, die als radialen van het platteland naar het historisch centrum liepen, was zicht op de toren.

De beide locaties liggen aan de radiaal Utrechtseweg. Het respecteren van zicht op de toren vanuit de Utrechtseweg is uitgangspunt voor de nieuwe ontwikkeling.



Zicht vanaf de stadsradiaal Utrechtseweg op de LOV toren



3. Stedenbouw

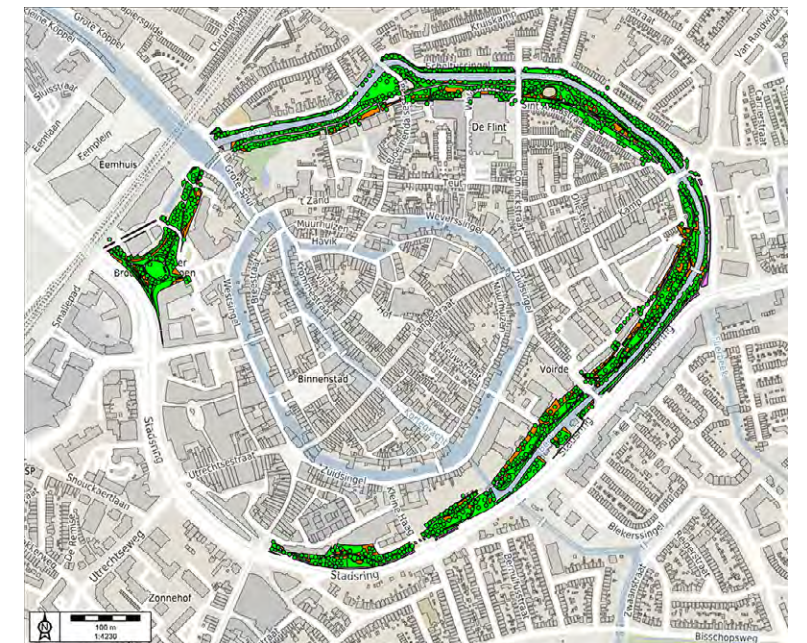
3.1 Analyse: karakteristiek Stadsring

Vroeger lag er een gracht rondom Amersfoort. Na de sloop van de ommuring werd er door Zocher een langgerekt park op de stadswallen langs de gracht aangelegd. De Stadsring werd daarmee een prachtige singel met royale bomen en statige villa's met grandeur. Je kon er goed flaneren.

Eind jaren '50 van de vorige eeuw veranderde het beeld. De gracht werd deels gedempt om ruimte te maken voor het toenemende verkeer. De Stadsring werd breder en telkens meer een belangrijke verkeersader.

Ook de bebouwing aan de Stadsring heeft een ontwikkeling doorgemaakt en is heel gedifferentieerd geworden. In de loop der jaren hebben er ontwikkelingen plaatsgevonden waarbij ruimte is ontstaan voor grotere en andere bebouwing.

De bebouwing is een mix, waarbij drie soorten eenheden te herkennen zijn die elk een verschillende ontstaansgeschiedenis kennen. Deze worden op het volgende blad beschreven.



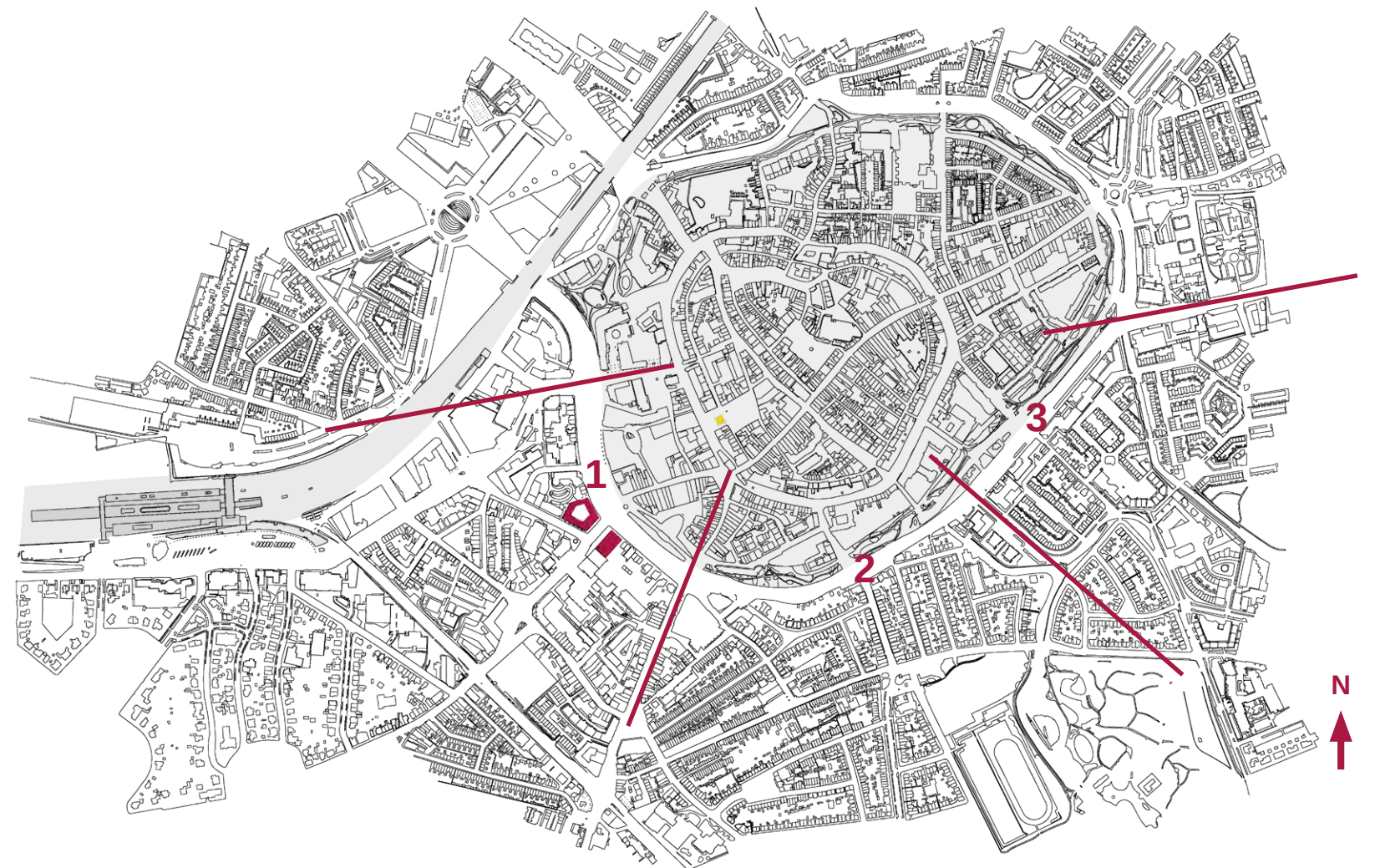
3. Stedenbouw

3.1 Analyse: karakteristiek Stadsring

Het eerste deel is Stadsring west en loopt van Molenstraat tot de Arnhemseweg. Hier is (deels) de aaneengesloten bebouwing met vooral 2 á 3 laagse stadsvilla's van het begin van de 20e eeuw nog aanwezig. Die bebouwing was destijds op een weg ter plekke van de huidige Stadsring georiënteerd. Veelal op de hoeken met de radialen zijn later afwijkende typologieën toegevoegd, waardoor in dit deel een mix aanwezig is van oorspronkelijke villa's en grotere volumes.

Het tweede deel vanaf de Arnhemseweg tot aan de Blekersingel karakteriseert zich vooral door achtertuinen die aan de Stadsring grenzen. Dit is de situatie die ongeveer honderd jaar geleden ontstond toen de voormaals agrarische percelen bebouwd werden, waardoor de tuinen aan de stadsgracht grensden en het buurtje op de huidige Frederik van Blankenheimstraat georiënteerd was.

In het laatste stuk vanaf de Blekersingel tot aan de Hogeweg lagen tot in de jaren '70 bleekvelden en wasserijen en een kazerne. Bleekvelden en wasserijen waren in een losse korrel over het gebied verspreid, de kazerne lag aan weerszijde van de Barneveldschebeek. Met de aanleg van de Stadsring verdween de kazerne en kwam er een stedelijke ontwikkeling op gang met o.a. lage kantoorcomplexen langs de Stadsring met erachter gelegen woonbuurten met vooral rijwoningen.



3 karakteristieken



3. Stedenbouw

3.1 Analyse: karakteristiek Stadsring

Al met al kunnen we concluderen dat de Stadsring typologisch bestaat uit drie grotere eenheden met elk een eigen karakteristiek. Een gebied met meerdere verschillende morfologieën dat we als ‘organisch’ zouden kunnen definiëren.

De locaties Utrechtseweg 1 en Utrechtseweg 2-4 waar de planvorming betrekking op heeft liggen in het eerst benoemde deel van de stadsring. De bebouwing laat zich op dit deel van de stadsring lezen als een mix van stadsvilla's en een aantal grotere volumes.

Ten oosten van de locatie Utrechtseweg 2-4 is de (deels) aaneengesloten bebouwing met vooral twee á drie laagse stadsvilla's van het begin van de 20e eeuw nog goed herkenbaar aanwezig.

Ten westen van Utrechtseweg 1 (de voormalige SNS bank) is de bebouwing gedifferentieerder. Hier mengen de nog aanwezige stadsvilla's met grotere, lossere bebouwing zoals bijvoorbeeld de voormalige ABNbank.



3. Stedenbouw

3.1 Analyse: rooilijnen i.s.m. openbare ruimte

De hiervoor beschreven karakteristiek van een ‘verzameling van lossere bebouwing’ aan de Stadsring heeft invloed op de openbare ruimte.

Zoals te zien was op de eerdere historische foto stonden de stadsvilla's van oudsher grotendeels in lijn en vormden samen een doorgaande wand. De rooilijnen van de latere bebouwing daarentegen wisselen echter sterk, hierdoor zijn aan de Stadsring hier en daar relatief ongedifferentieerde openbare ruimten ontstaan. Ook zijn in de loop der jaren bomenlanen onderbroken. Soms was de komst van nieuwe bebouwing veroorzaker. Maar vaker was de alsmaar uitdijende verkeersinfrastructuur met telkens bredere kruispunten de aanleiding, geheel conform het credo van de autotoegankelijke stad die in de jaren van ontstaan van de Stadsring voorop stond.

Bovenstaande aspecten zijn goed zichtbaar bij het voormalige kantoorgebouw van de SNS Bank. Aan de zijde van de Stadsring is het gebouw een stuk naar achteren geplaatst, waardoor aan de Stadsring ruimte is ontstaan. Het is voorstelbaar dat deze ruimte gerealiseerd is met het oog op een goede verbinding met het historische centrum. Maar in combinatie met de aanwezige barrière van de zesbaansbrede Stadsring werkt het niet en is deze openbare ruimte op dit moment vooral een onduidelijke en ongedefinieerde plek. Aan de andere zijde, de kant van de Snoukaertlaan is de SNS bank juist ver naar voren richting de straat gepositioneerd, waarbij de doorlopende bomenlaan destijds voor het gebouw heeft moeten wijken.

De nieuwe ontwikkeling biedt de kans om de openbare ruimte weer een stuk helderder te maken. Door de nieuwe gebouwen te laten aansluiten op de rooilijnen van de bestaande bebouwing, ontstaat aan de kant van de Snoukaertlaan weer maat voor kwalitatieve openbare ruimte met een doorlopende bomenlaan en aan de zijde van de stadsring een doorlopende stadswand waarbij tevens aandacht geschonken kan worden aan de verbinding met de binnenstad.

Stadsring



Snoukaertlaan



Snoukaertlaan



3. Stedenbouw

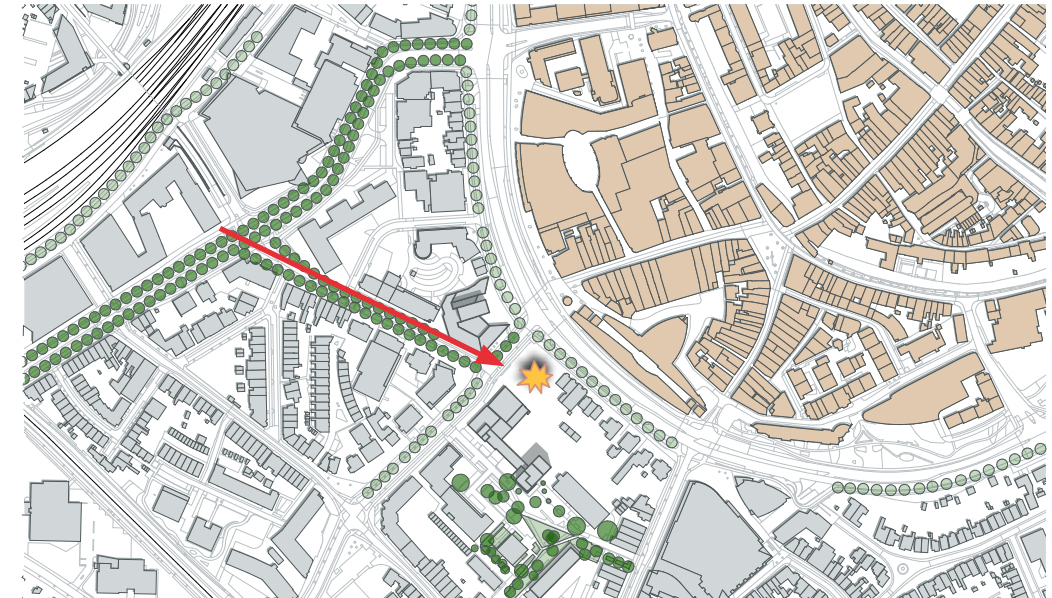
3.1 Analyse: routing en relatie binnenstad

Al langer ligt er in de stad de wens en opgave om de routing van het station naar de binnenstad te verbeteren. Met de gebiedsvisie Stationsgebied Amersfoort Centraal zetten we daar belangrijke stappen in. De beide ontwikkellocaties Utrechtseweg 1 en Utrechtseweg 2-4 vormen een cruciale schakel en hebben een rol in het verbeteren van de routing en het leggen van de verbinding met de historische binnenstad. De routing speelt overigens niet alleen van station naar binnenstad maar ook vice versa, van binnenstad naar station.

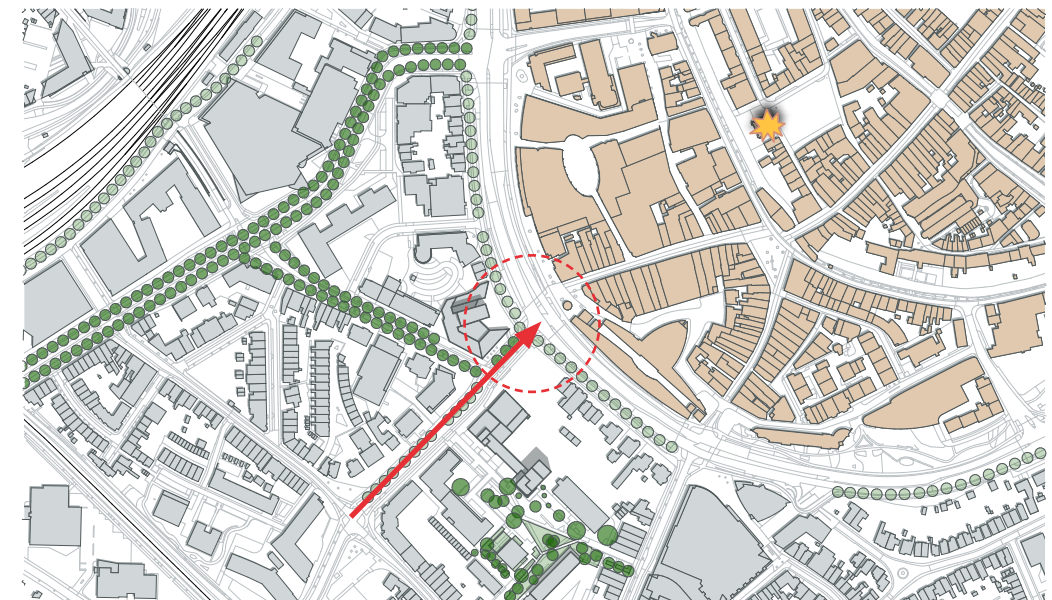
De verbinding speelt op verschillende schaalniveaus. De hoek Utrechtseweg/Stadsring markeert samen met het kruispunt Snouckaertlaan en Utrechtseweg de route van het station naar binnenstad en ter versterking van de gewenste verbinding tussen binnenstad en station maakt de hoogbouwvisie op deze plek een hoogteaccent mogelijk.

Daarnaast liggen er grote kansen op maaiveldniveau om de overgang naar de binnenstad te verbeteren. Komende vanaf het station ontvouwt zich aan het eind van de Snouckaertlaan op de hoek met de Stadsring het zicht op de OLV en de binnenstad. In het vervolgproces zal ten aanzien van de openbare ruimte nadere afstemming plaatsvinden met de ontwerpen die gemaakt zijn voor de gebiedsvisie Stationsgebied, zodat de beide ontwikkellocaties Utrechtseweg 1 en Utrechtseweg 2-4 een bijdrage kunnen leveren aan de ambitie om een brug te slaan naar de historische binnenstad en de barrièrewerking die momenteel uitgaat van de Stadsring te verminderen. Zie ook punt 2.5.

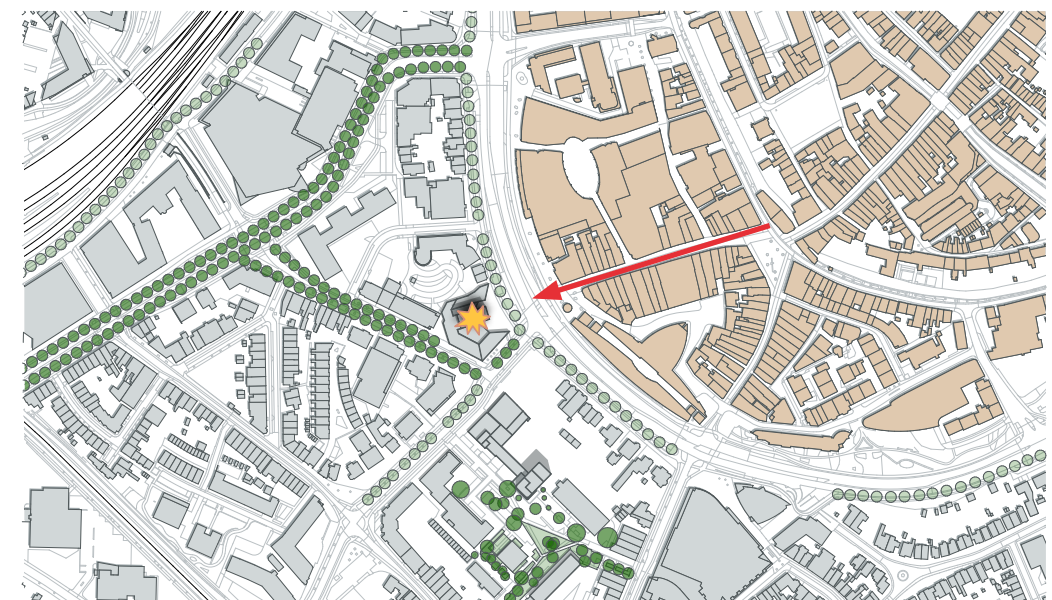
Overigens liep de huidige Snouckaertlaan vroeger recht door over het spoor en sloot aan op de huidige Soesterweg. De Snouckartlaan is dus ook één van de oude stadsradialen.



toevoeging hoogteaccent ter versterking van de verbinding station - binnenstad



de beide locaties als schakel naar de binnenstad en zicht op toren OLV



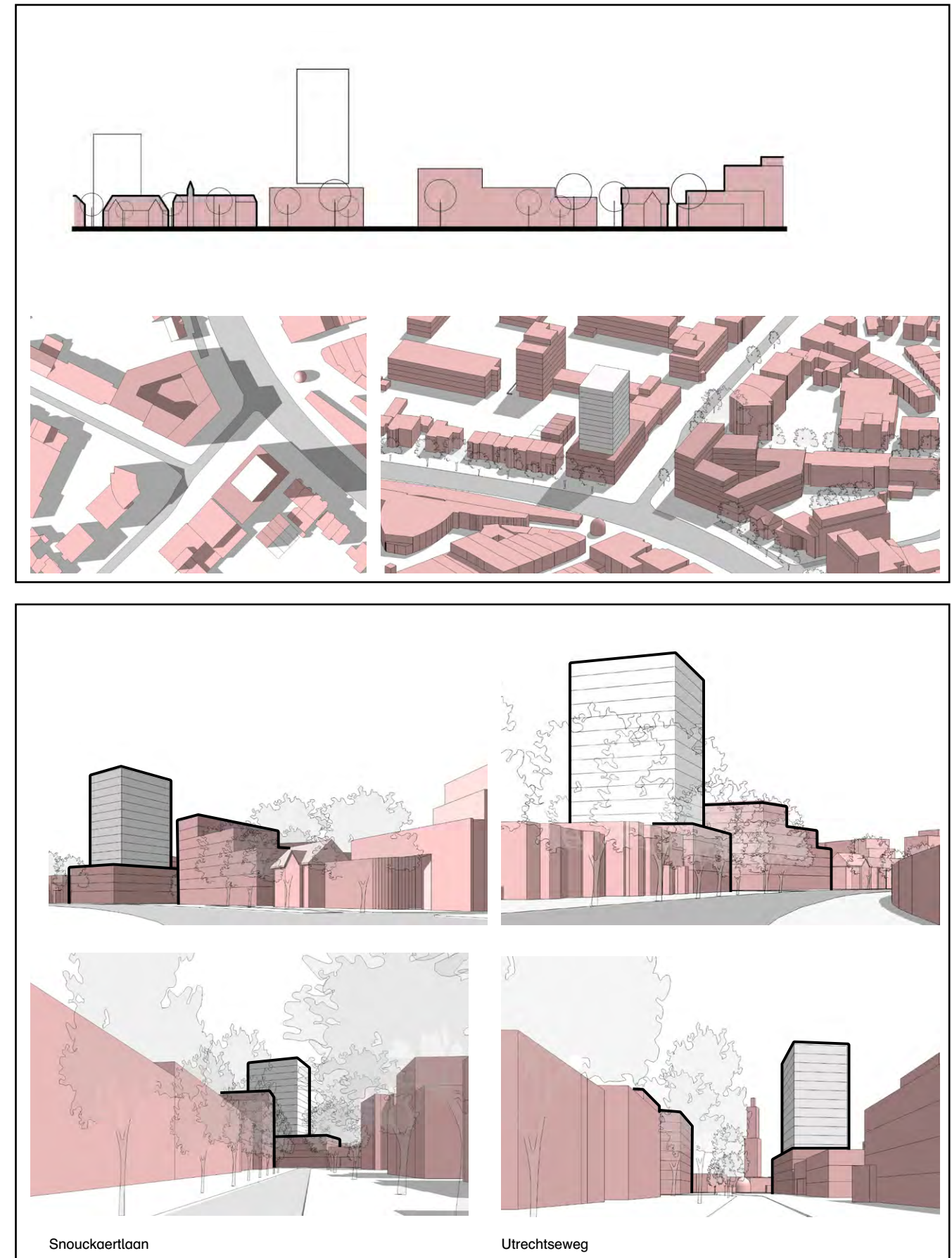
huidige situatie: zicht op toren SNS bank vanuit de binnenstad (Utrechtsestraat)

3. Stedenbouw

3.2 Ruimtelijke visie

Uit de analyse volgt een aantal stedenbouwkundige ambities. Deze ambities zijn samengevoegd in de ruimtelijke visie. De belangrijkste uitgangspunten van de visie zijn:

1. We zetten in op het afmaken van de gehavende straatwanden. De stadsring is nu veelal een verzameling objecten, hier hebben we de kans om dat weer wat te herstellen en de stadsradiaal (Utrechtseweg) goed aan te sluiten.
2. De straatwanden maken ruimte voor goede straatprofielen met kwalitatieve openbare ruimte. Bestaande rooilijnen leggen we terug tot in de gevellijn van de aangrenzende bebouwing, zodat er weer ruimte ontstaat voor doorlopende bomenlanen.
3. We introduceren twee schaalniveaus: dat van de bestaande stad en daarboven. We maken een hoogteaccent op de kruising van de radiaal met de stadsring, die bijdraagt aan de verbinding tussen binnenstad en station. Het hoogte-accent plaatsen we middels een setback in de tweede linie zodat het zicht op de OLV toren vanuit de stadsradiaal (Utrechtseweg) gewaarborgd blijft.
4. Beide locaties krijgen elk een eigen karakteristiek. We zetten in op verschil tussen de beide zijden zodat er geen 'poort' ontstaat.
5. De gebouwen en hun omgeving dragen bij aan de ambities van de stad. Levendigheid op de begane grond en ambitie op hoogte. De openbare ruimte draagt bij aan de verbindende rol met de binnenstad, e.e.a. nader uit te werken in samenhang met de ontwikkelingen gebiedsvisie Stationsgebied.



Basisprincipe stedenbouwkundige inpassing

3. Stedenbouw

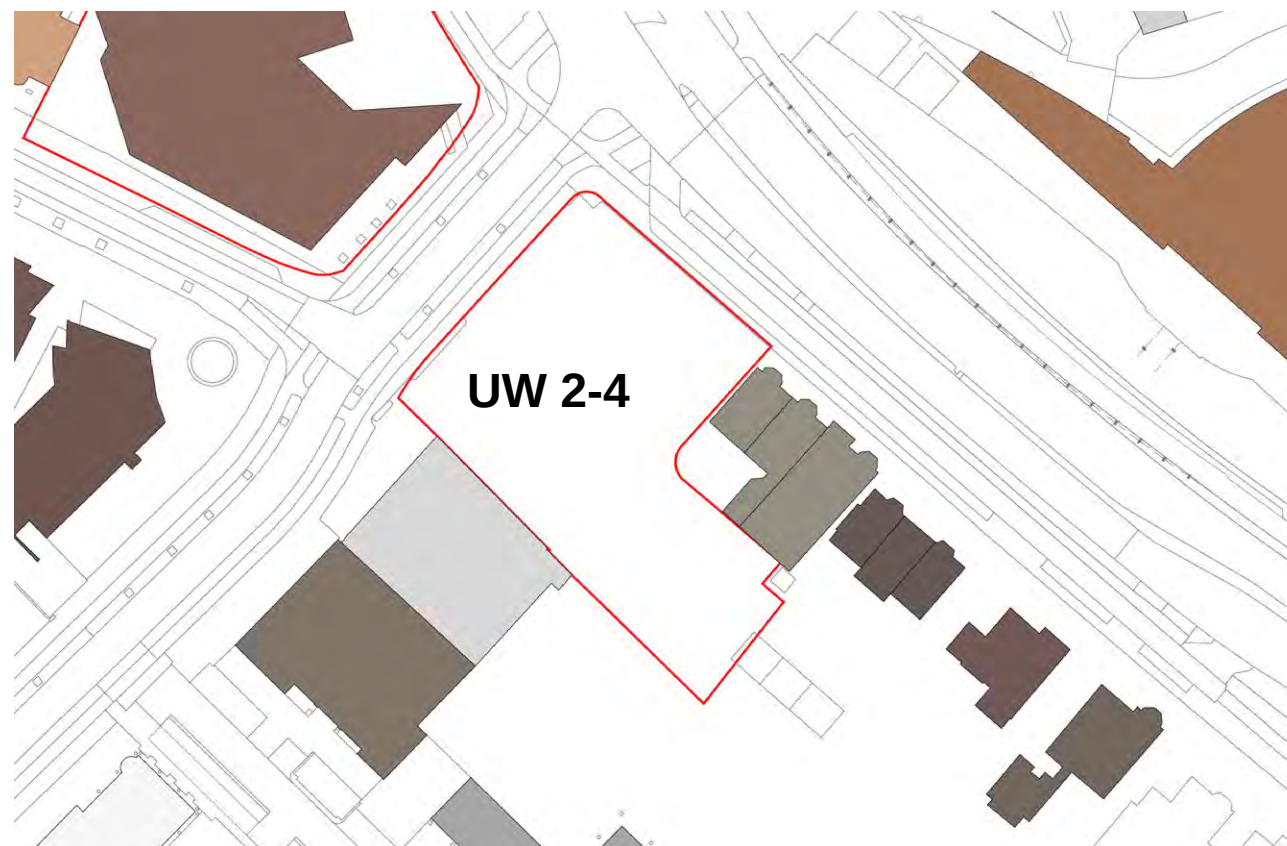
3.3 Stedenbouwkundige inpassing, bestaande situatie

De bestaande situatie van kavel Utrechtseweg 2-4 is een lege ruimte waar een parkeerplaats op maaiveld is gesitueerd. Deze plek op de prominente hoek van de Utrechtseweg en de Stadsring voelt nu als een gapend gat in de stad, en staat bekend als de “Bouwput van Boeddha”, naar het Chinese restaurant dat daar tot in de late jaren '80 van de vorige eeuw was gevestigd.

Aan de zijde van de Stadsring wordt de kavel geflankeerd door rijwoningen uit het begin van de 20e eeuw. De bebouwing aan de Utrechtseweg bestaat uit overwegend bedrijfsbebouwing van 2 tot 5 bouwlagen met een grotere korrel.

De Utrechtseweg heeft een knik in de weg die veroorzaakt wordt door de kavel, die verder de straat insteekt dan de naastgelegen bebouwing.

Hier liggen veel kansen in het afmaken van straatwanden en -profielen, en het creëren van een herkenningspunt op een prominente plek.

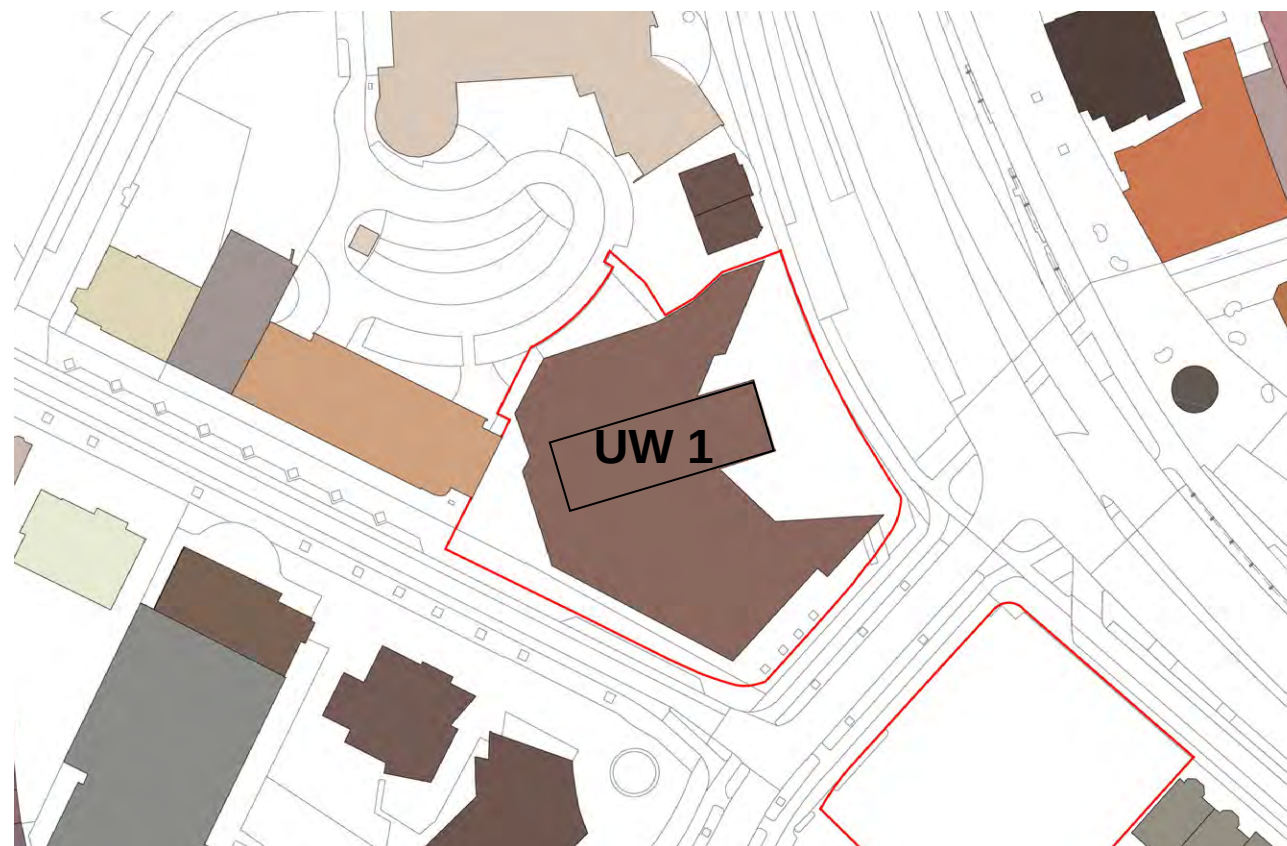


3. Stedenbouw

3.3 Stedenbouwkundige inpassing, bestaande situatie

Het bestaande kantoorgebouw bestaat uit een onderbouw en een hoogbouwgedeelte. De onderbouw heeft een C-vorm, en opent zich naar de Stadsringzijde. Daar bevinden zich de entrees van de commerciële ruimte (horeca) en de kantoren. De verdiepte parkeergarage wordt eveneens vanaf de Stadsring ontsloten en is enigszins ingewikkeld te bereiken via fietspad en parallelweg. De onderbouw heeft op straatniveau aan de zijde van de Snouckaertlaan en de Utrechtseweg een gesloten gevel, en staat in de Snouckaertlaan uit de gevelwand van de naastgelegen bebouwing. Deze zijde voelt als een achterkant.

De bovenbouw is ontworpen als een schijf die gericht is op de oude Utrechtsestraat. De hoogbouw onttrekt zich van de naastgelegen bebouwing.



3. Stedenbouw



De twee locaties Utrechtseweg 1 en Utrechtseweg 2-4 zijn gelegen aan drie belangrijke hoofdstructuren in de stad.

De nieuwe herstelde straatwanden maken ruimte voor goede straatprofielen met kwalitatieve openbare ruimte, waar weer plek is voor groen. De rooilijnen herstellen we door aan te sluiten op de naastgelegen bebouwing aan de Utrechtseweg, Stadsring en de Snouckaertlaan.

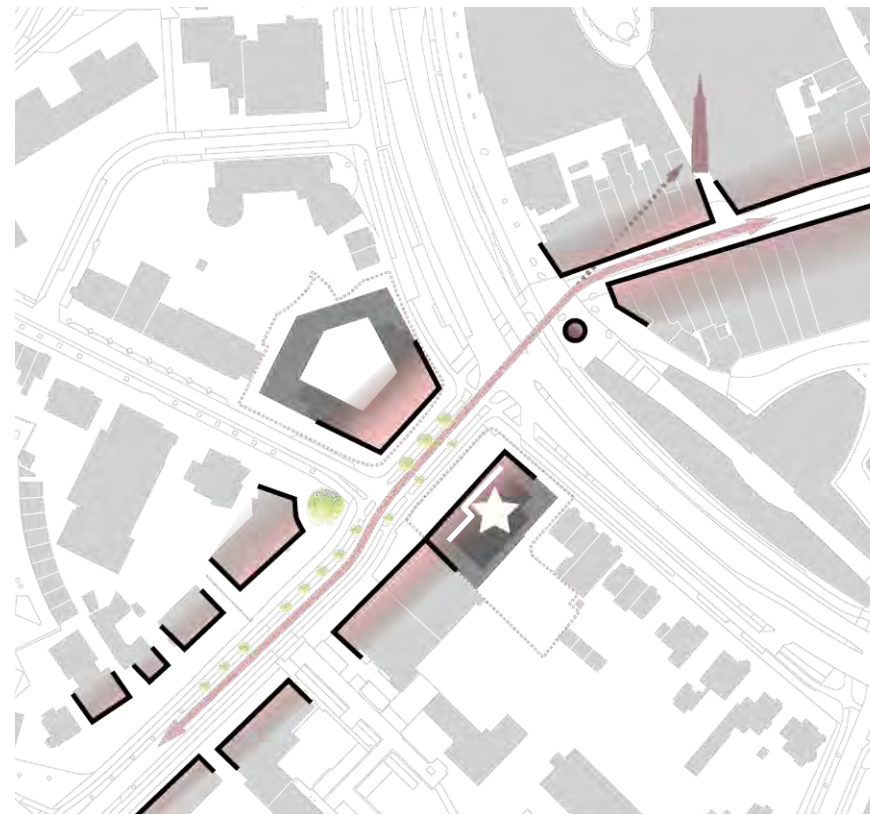
1. Karakteristiek Stadsring: herstellen van de gehavende straatwanden en herstellen bomenlanen.

2. Utrechtseweg: zicht op de Onze Lieve Vrouwetoren vanaf de stadsradiaal.

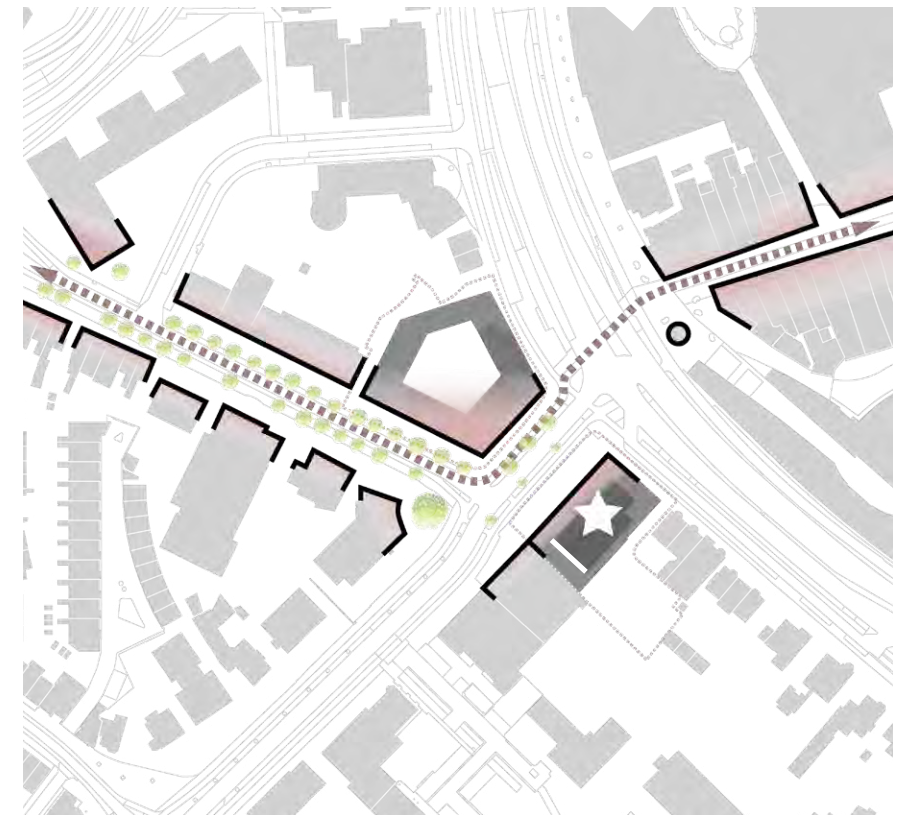
3. Snouckaertlaan: aansluiten van rooilijnen van naastgelegen bebouwing en herstellen bomenlaan.



1. Stadsring



2. Utrechtseweg/Utrechtsestraat



3. Snouckaertlaan

3. Stedenbouw



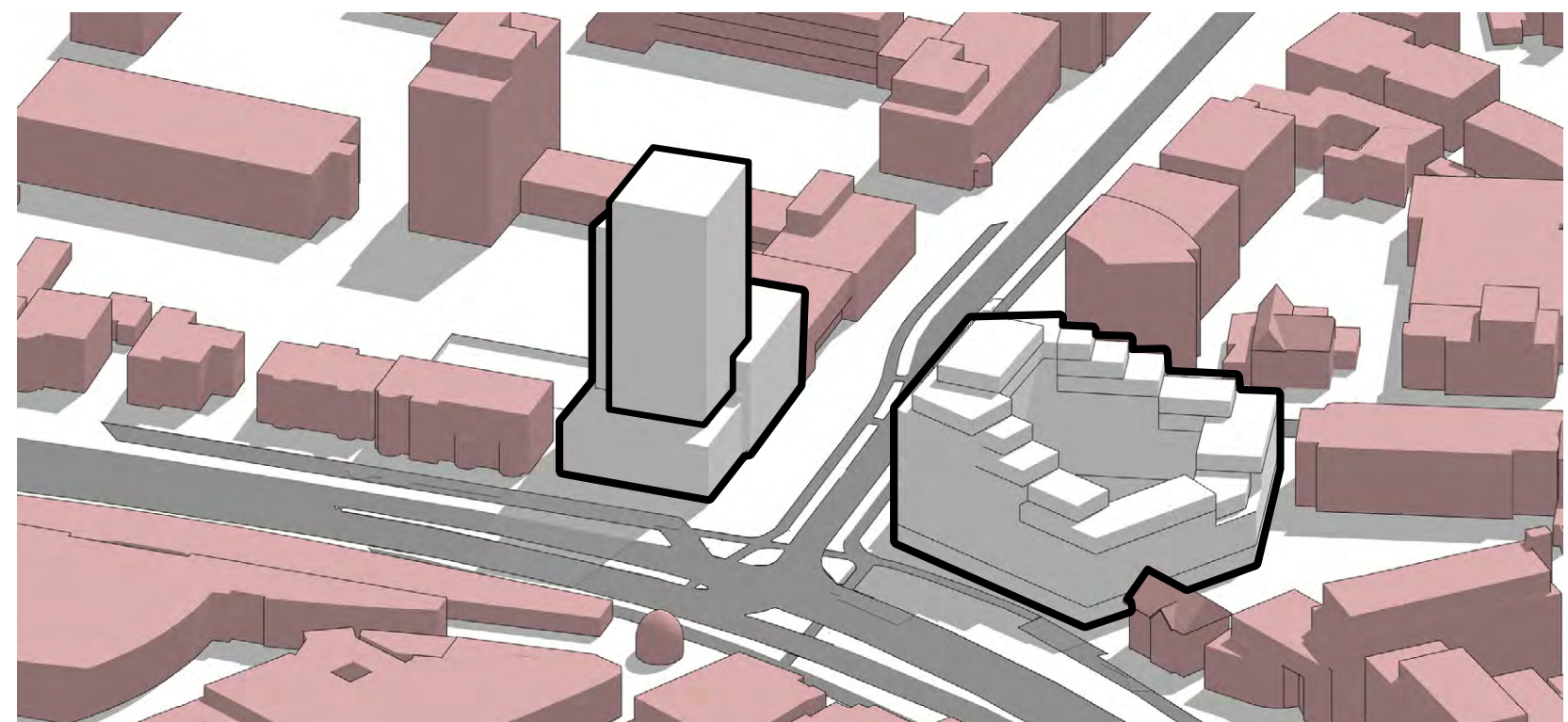
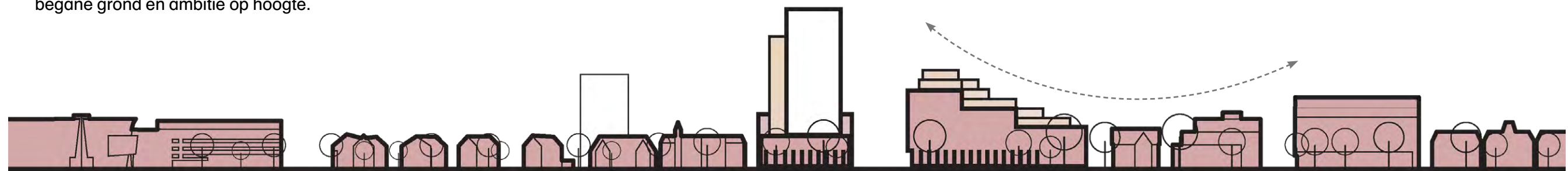
De stedenbouwkundige inpassing volgt de 5 belangrijkste punten uit de ruimtelijke visie van 3.2:

1. Afmaken van gehavende straatwanden;
2. Terugleggen van rooilijnen voor het creëren van ruimte voor goede straatprofielen en doorlopende bomenlanen;
3. Introductie van twee schaalniveaus in de massa van de gebouwen: aansluiting op de schaal van de straten van de stad en het hoogte-accent als markant herkenningspunt;
4. Beide gebouwen krijgen een eigen karakteristiek om poortwerking te voorkomen;
5. Bijdrage aan de ambities van de stad: Levendigheid op de begane grond en ambitie op hoogte.

In de stedenbouwkundige uitwerking worden beide gebouwen verder opgedeeld in het volume.

Bij UW2-4 sluit het lage volume met drie bouwlagen aan op de naastgelegen bebouwing aan de Stadsring, en met vijf lagen op de bebouwing aan de Utrechtseweg. De toren wordt opgedeeld in een lager deel en een hoger deel. Door deze ten opzichte van elkaar te verschuiven wordt de toren ranker.

Bij UW1 worden de bovenste woonlagen terug liggend uitgevoerd met een afwijkende uitstraling om het volume te drukken.



3. Stedenbouw

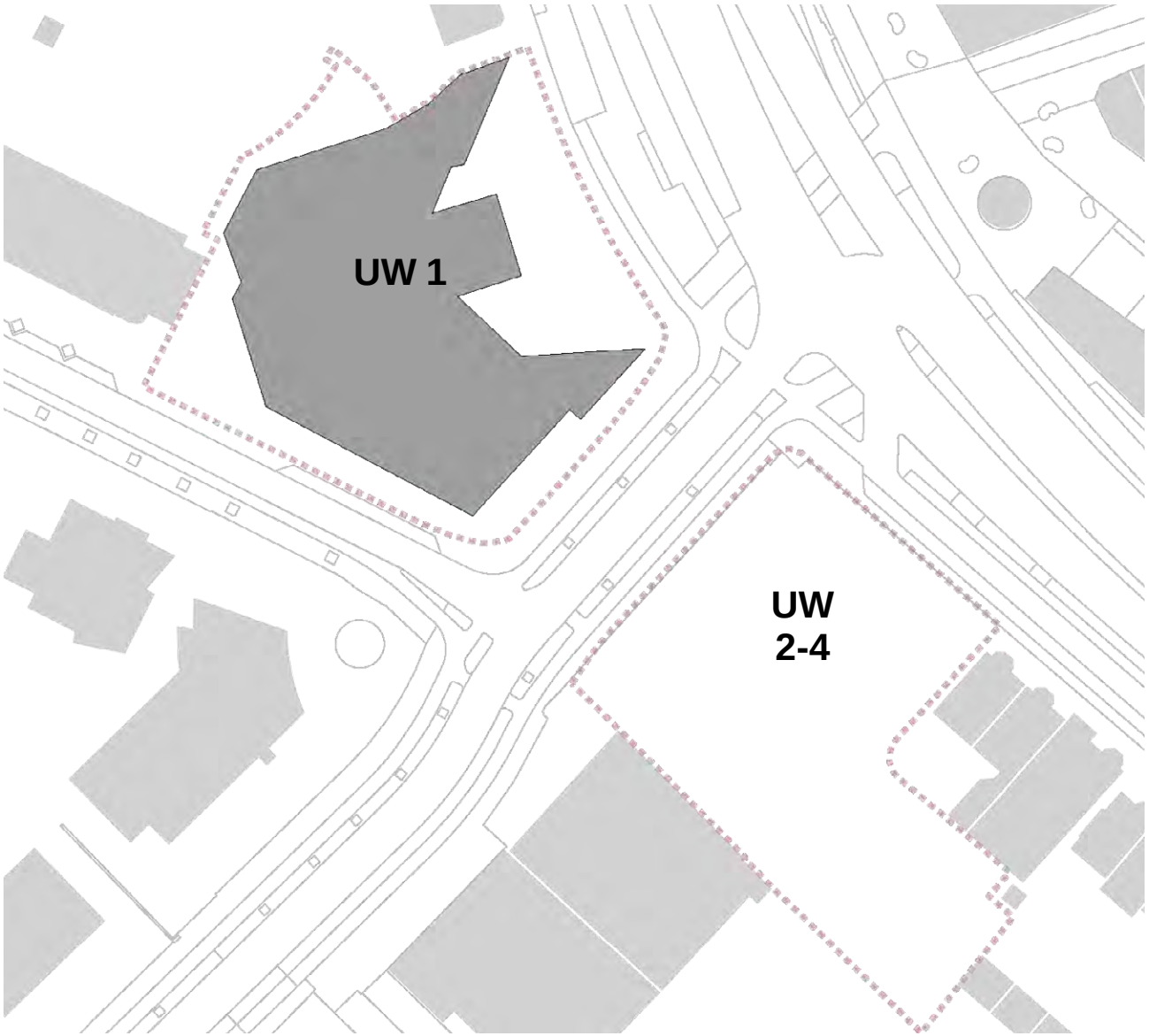


3.4 Openbare ruimte

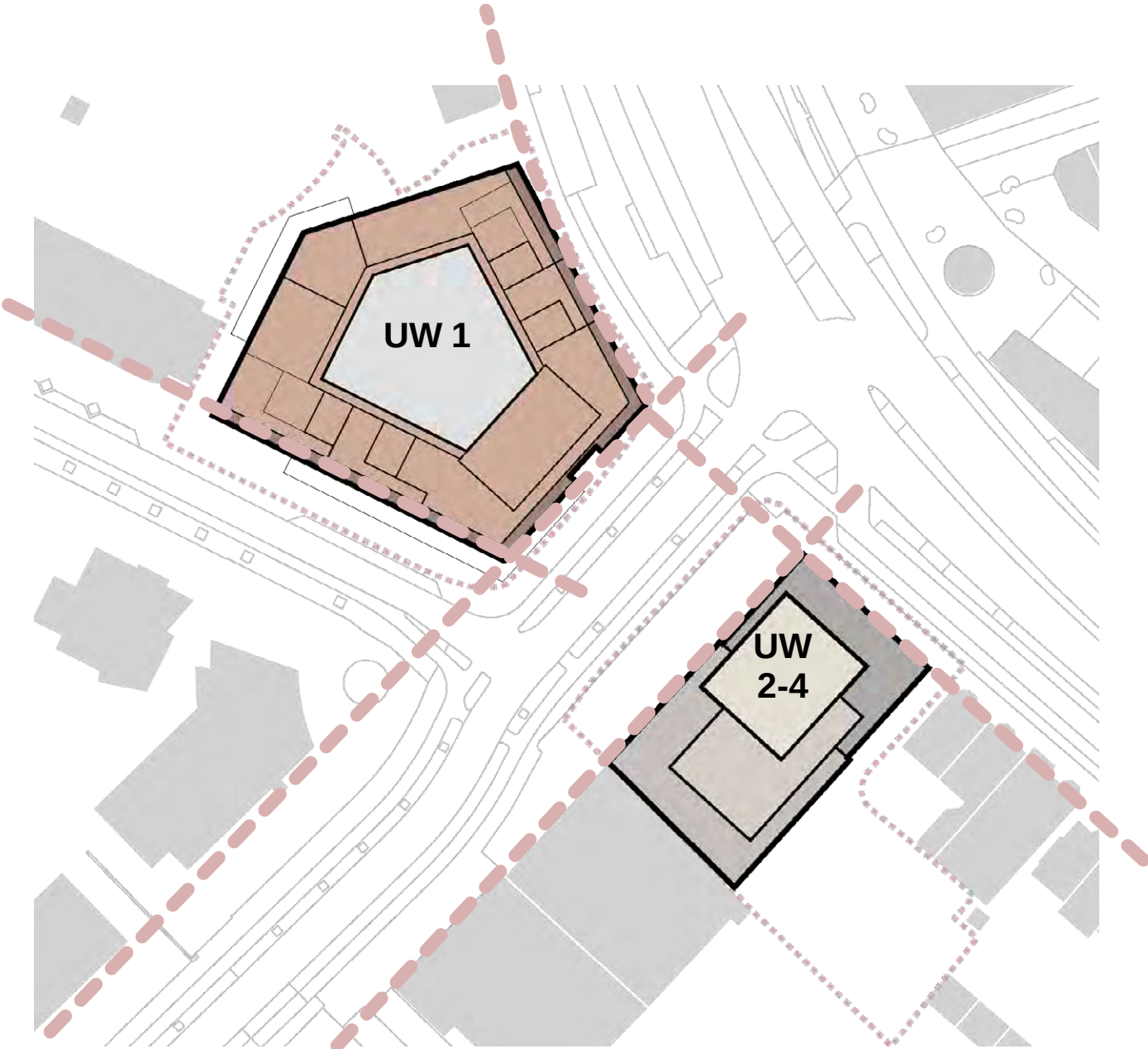
Met de nieuwe ontwikkeling herstellen we de straatwanden, en leggen we de rooilijnen terug om ruimte te maken voor goede straatprofielen met doorlopende bomenlanen aan de Stadsring en de Snouckaertlaan.

In het vervolgproces zal de inrichting van de openbare ruimte nader afgestemd worden met de ideeën en ontwerpen voor de Snouckaertlaan en Utrechtseweg vanuit de gebiedsvisie Stationsgebied, zodat de ambitie om een brug te slaan naar de binnenstad een goede invulling krijgt.

Ook het op een goede manier oplossen van de bestaande hoogteverschillen in het maaiveld, de aflopende terreinhoogte tussen Snouckaertlaan en Stadsring, is onderdeel van deze nadere afstemming.



huidige situatie

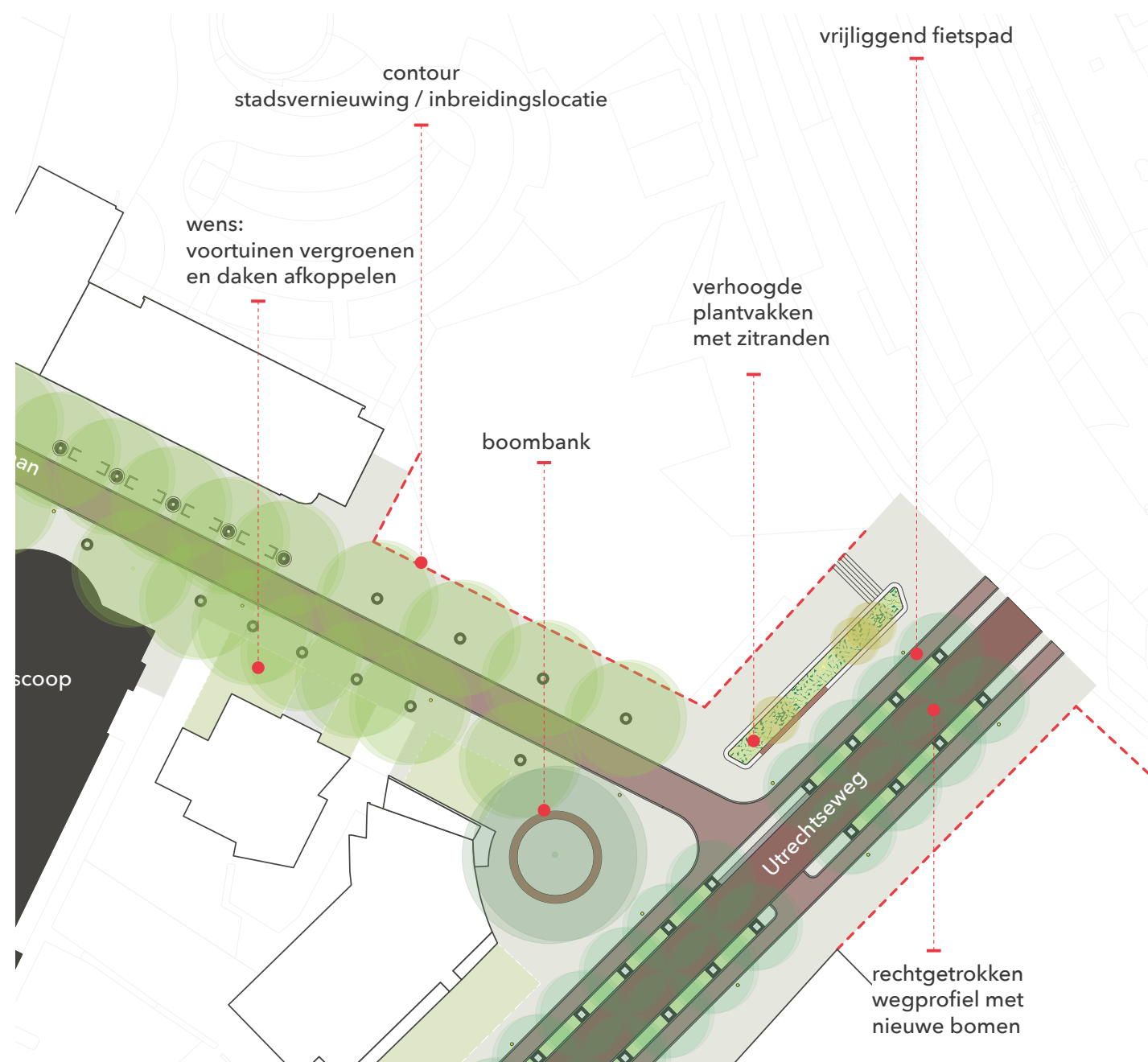


nieuwe situatie

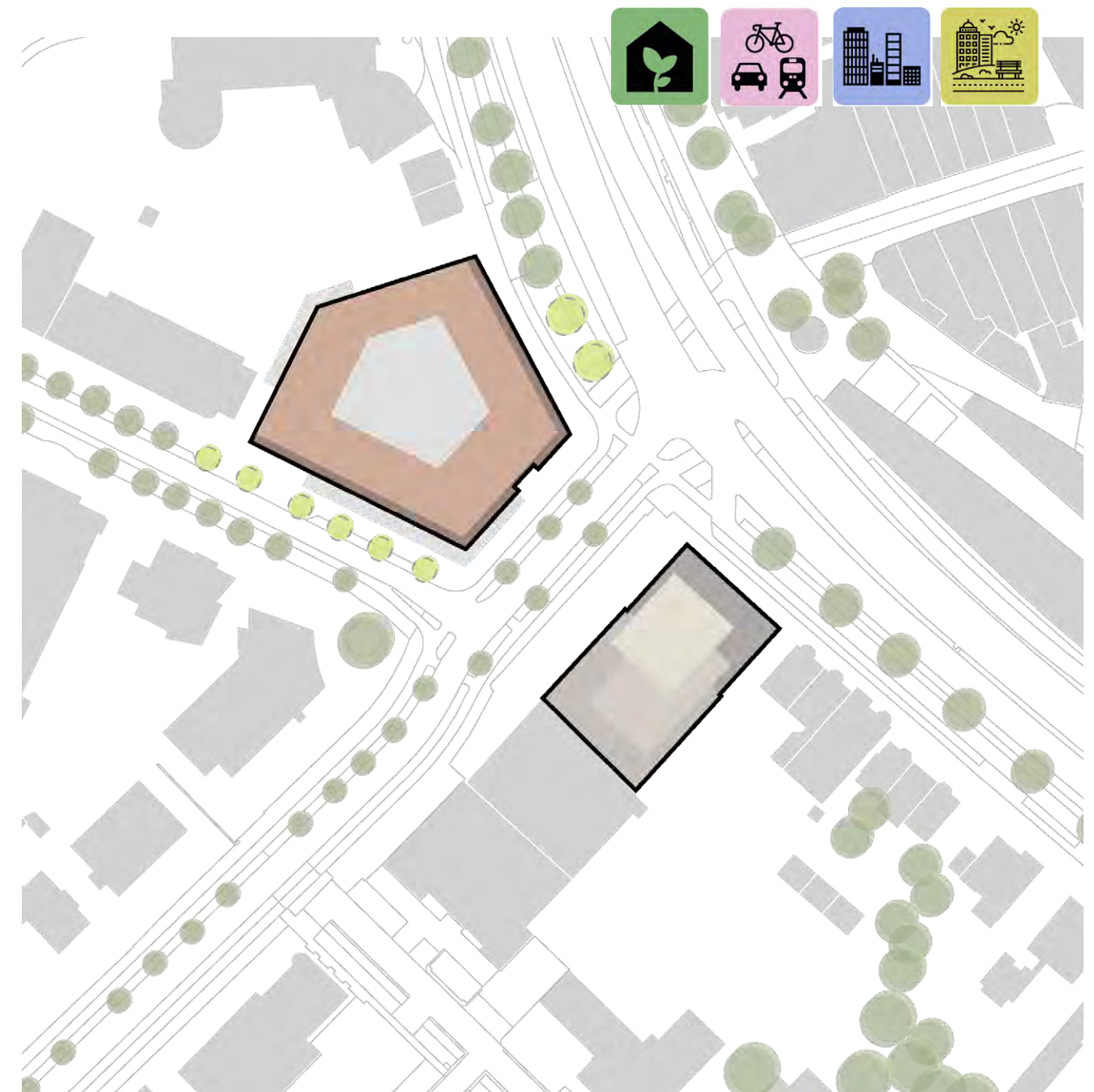
3. Stedenbouw

3.4 Openbare ruimte: herstel van de bomenlanen

De gevel van de nieuwe ontwikkeling aan de Snouckaertlaan ligt ca. 2,5m terug van de locatie van de gevel van het bestaande gebouw. De nieuwe gevel komt in het verlengde van de gevellijn van de naastgelegen bebouwing. Er ontstaat in de Snouckaertlaan meer ruimte voor vergroening en het wordt mogelijk om de bomenlaan terug te brengen.



Aan de zijde van de Stadsring is het bestaande kantoorgebouw een stuk naar achteren geplaatst, waardoor aan de Stadsring een relatief onduidelijke ruimte is ontstaan waar de oorspronkelijke bomenlaan is verdwenen. De nieuwe bebouwing sluit aan op de bestaande bebouwing en we herstellen de bomenlaan.



3. Stedenbouw

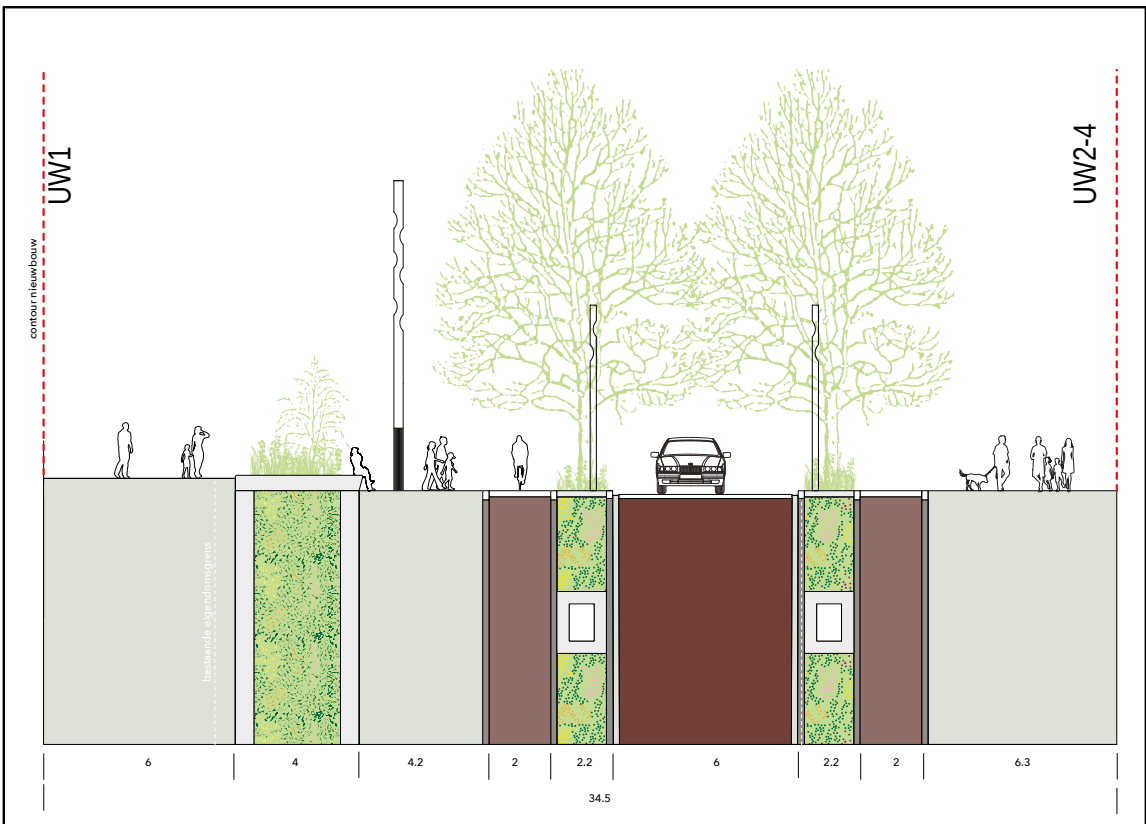
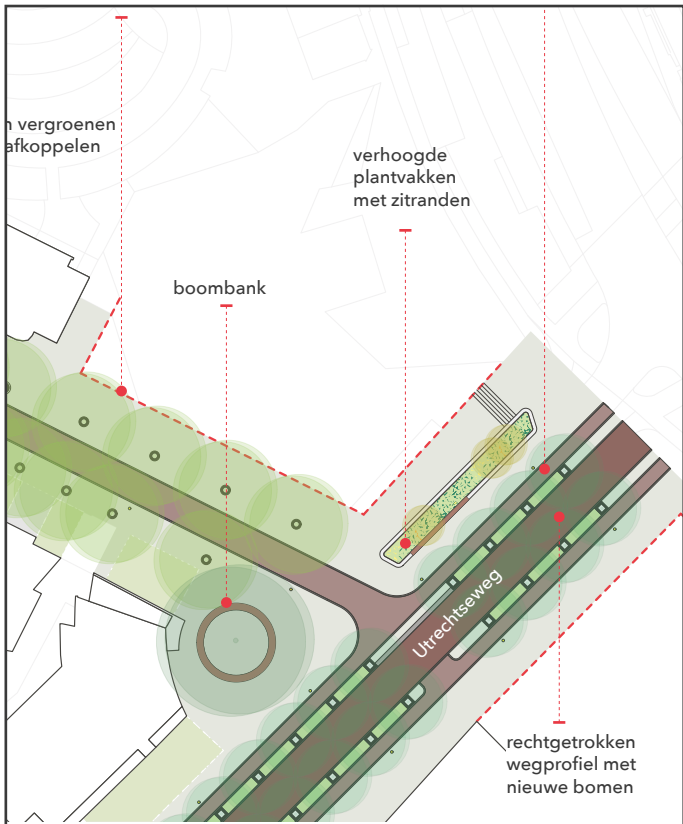
3.4 Openbare ruimte: profielen

Snouckaertlaan

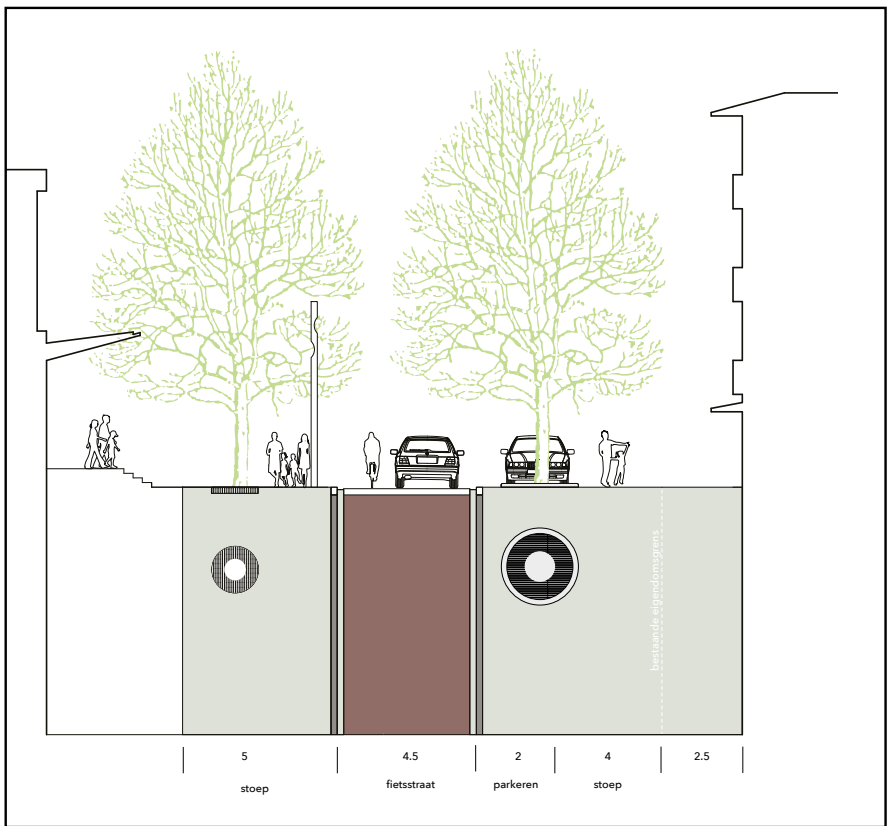
De rijbaan in de Snouckaertlaan wordt smaller omdat dit een eenrichtingsweg is. Hierdoor kan de routing voor de voetgangers breder en comfortabeler worden. De rijbaan krijgt de status van een fietsstraat. Ze wordt voorzien van rood asfalt en gelegd op hetzelfde niveau als de stoep. De bestaande bomen worden behouden. Enkele nieuwe bomen zorgen ervoor dat het laanprofiel doorgetrokken wordt tot aan de Utrechtseweg.

Utrechtseweg

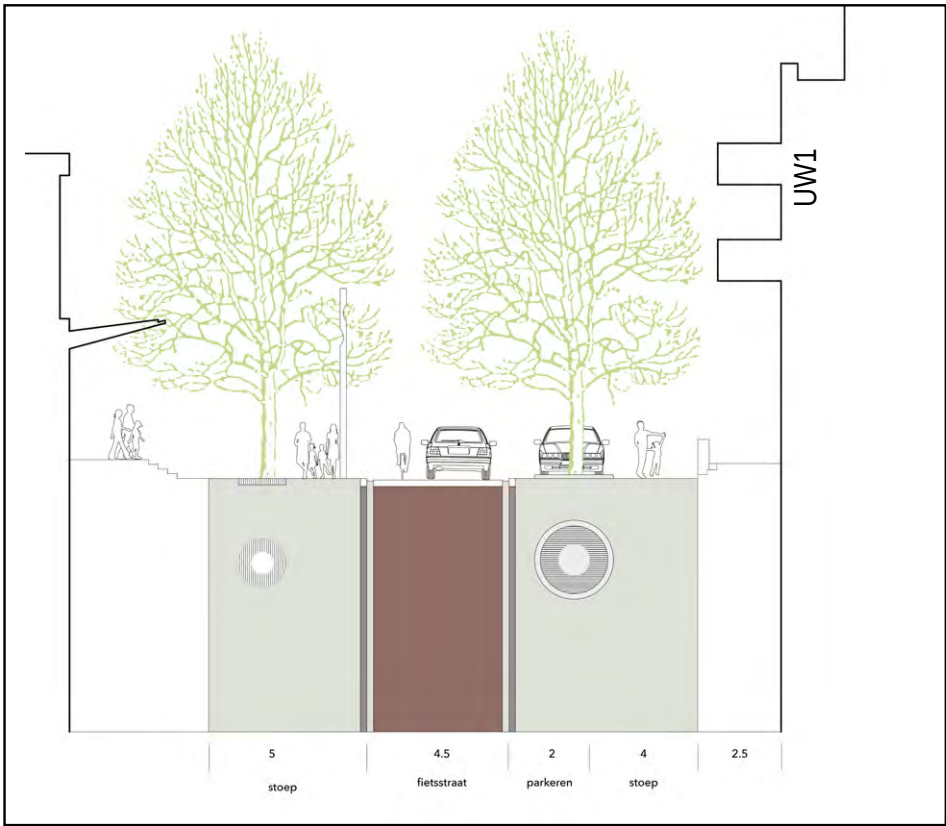
In de Utrechtseweg wordt het mogelijk om in de toekomst het wegtracé recht te trekken waardoor het oude historische profiel kan worden hersteld. Hierdoor ontstaat een bredere stoepruimte aan de kant van de kortste voetgangersroute van en naar de stationsomgeving. De monumentale plataan op de hoek met de Snouckaertlaan wordt een nieuwe verblijfsplek dankzij een royale boombank. Ruimte tussen de vrijliggende fietspaden en de rijbaan krijgt een groene invulling door middel van nieuwe bomen en plantenvakken.



principeprofiel Utrechtseweg (nadere afstemming nodig)



principeprofiel Snouckaertlaan ter plaatse van bioscoop



principeprofiel Snouckaertlaan ter plaatse van UW1

4. Identiteit en programma



4.1 Identiteit: bijdrage aan groeiende en inclusieve stad

Beide gebouwen zorgen voor een flinke verdichting met een stedelijk programma. Door de stedenbouwkundige volumes op te delen en een herkenbare opbouw te geven wordt de massa verzacht en krijgen de gebouwen een betere aansluiting op de omgeving.

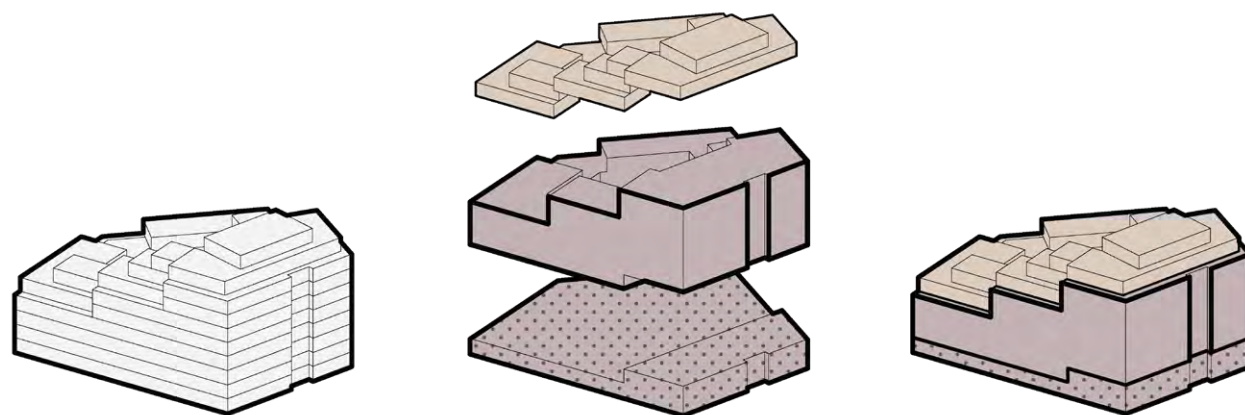
UW1

Het volume van het gebouw UW1 wordt opgedeeld in een plint, en hoofdvolume en een opbouw.

De plint is een extra rijk gedetailleerde aansluiting op de straat, met open en aantrekkelijke gevels.

Het hoofdvolume zorgt voor de aansluiting op de naastgelegen bebouwing, en heeft een alzijdige woonuitstraling.

De opbouw ligt terug, en krijgt een lichte, rijke en open uitstraling met grote dakterrassen en groene daken.



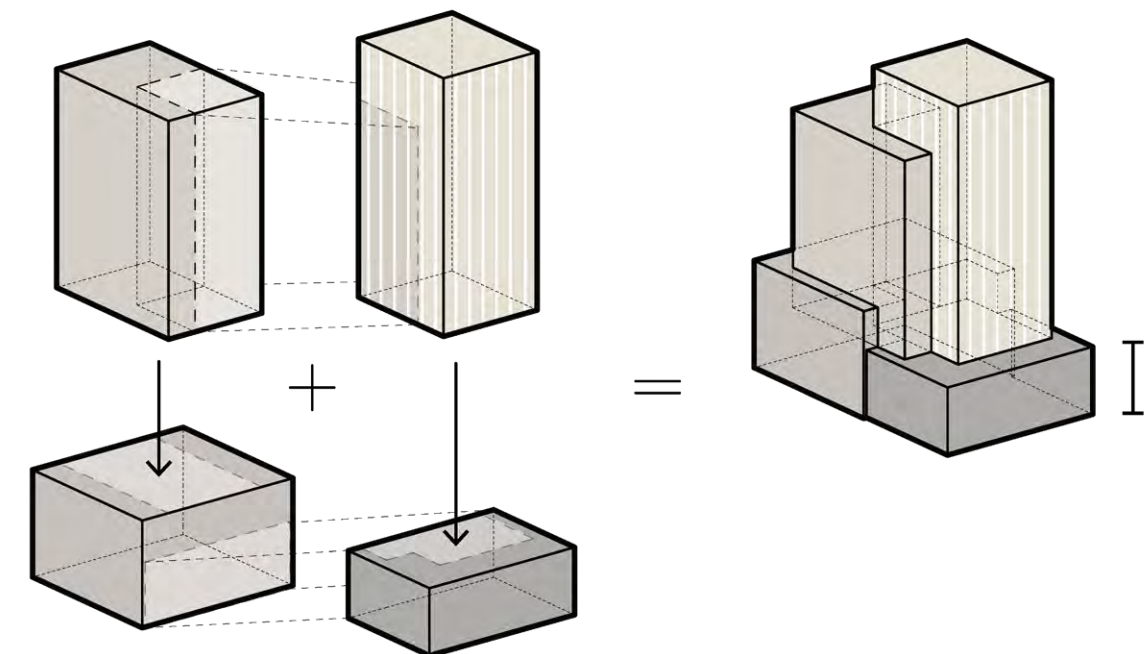
UW 1 | plint + midden + opbouw

UW2-4

Het volume van het gebouw UW2-4 laat een opbouw zien van een laag blokje via twee tussenstappen naar een verticaal accent.

De plint wordt opgedeeld in twee blokjes die met respectievelijk 3 en 5 bouwlagen aansluiten op de schaal van de Stadsring en de Utrechtseweg.

Het hoogbouwaccent wordt opgedeeld in een verticaal hoofdelement op de hoek van de Stadsring en de Utrechtseweg dat het ranke markeringspunt is tot 50m hoogte, en het deel dat drie verdiepingen lager is om aan te sluiten op de meer informele zijde van de Zonnehof.



UW 2-4 | plint + primaire & secundaire toren

4. Identiteit en programma



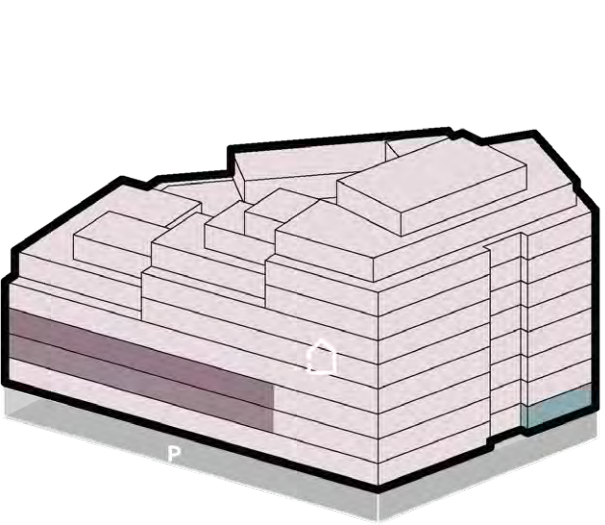
4.2 Programma

De gebouwen voegen 203 woningen toe die voor een brede doelgroep zijn bestemd, van de bereikbare sociale huurwoningen tot de middensegment koop- en vrije sectorwoningen. We volgen daarin het Deltaplan Wonen van de gemeente. De begane grond krijgt voor een belangrijke gedeelte een commerciële functie, met de mogelijkheid om het in kleine of middelgrote eenheden te verdelen. De gebouwen leveren een belangrijke bijdrage aan de inclusieve stad met de verdichting en het gemengde programma.

Doelgroepen:

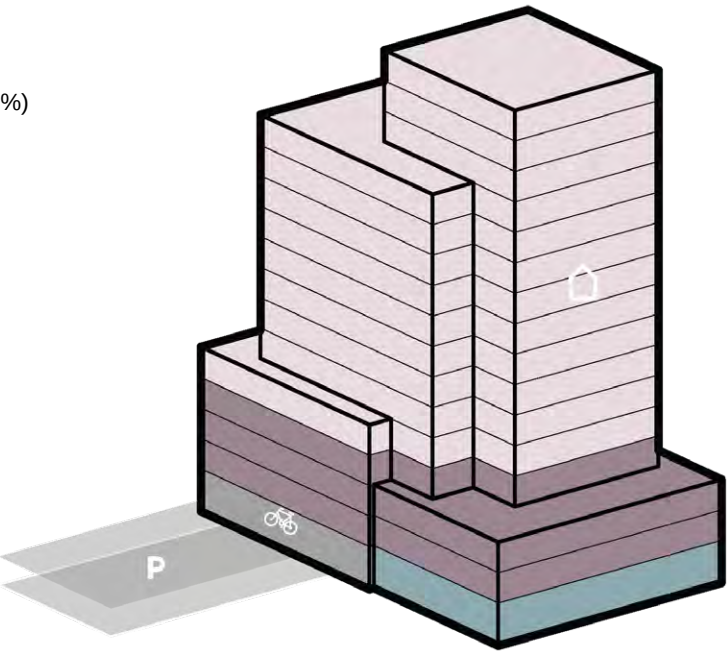
Het project ligt aan de rand van de binnenstad met het station op loopafstand. Het plan wordt onderdeel van de stad en al haar faciliteiten. De behoefte aan kleine huishoudens in de stad neemt sterk toe. Beide gebouwen bieden het broodnodig appartementenprogramma voor deze doelgroep. Zowel senioren, starters als kleine gezinnen zullen hier een plek vinden in een mooi koop- of huurappartement. De senioren laten vaak een koopwoning achter aan het einde van hun wooncarrière, waardoor bovendien doorstroming in de woningmarkt ontstaat.

Bij de segmentering zijn de genoemde leefstijlen van belang. Dat zijn namelijk de mensen die zich ook tot de binnenstad voelen aangetrokken en daarom ook bereidt zijn daarvoor te betalen en de kenmerken van de stedelijke omgeving als grote voordelen zullen zien. Onderzoek van de markt wijst uit dat met name bij de starters en senioren behoefte is aan woningen op deze locatie.



		67 woningen	- 21 middensegment koop (20%) - 46 koop (45%)
		36 woningen sociale huur	(35%)
		1000 m ² commercieel	
		ca. 100 fietsplekken + bergingen	
		58 pp	
		103 woningen	
BVO		11900 m ²	
GO		7740 m ²	

UW 1



		65 woningen	- 24 middensegment koop (24%) - 41 koop (44%)
		35 woningen sociale huur	(35%)
		390 m ² commercieel	
		ca. 380 fietsplekken	
		48 parkeerplaatsen	
		100 woningen	
BVO		10800 m ²	
GO		6900 m ²	

UW 2-4

4. Identiteit en programma

4.3 Thema's: levendige plinten en alzijdigheid

In de verdere uitwerking zal veel aandacht worden besteed aan het realiseren van levendige plinten aan de straat en alzijdigheid van de gebouwen. Deze thema's zijn belangrijk bij het creëren van een prettige openbare ruimte met open en uitnodigende uitstraling van de gebouwen op straatniveau, maar ook een alzijdige uitstraling op de hoger gelegen verdiepingen, zonder onaantrekkelijke achterkanten.

Veel aandacht wordt besteed aan het positioneren van functies aan de gevel met een open en uitnodigend karakter op de begane grond, zoals publieke voorzieningen, woonkamers en belangrijke entrees. Functies als fietsenstallingen en bergingen aan de gevel worden zoveel mogelijk vermeden. Op de volgende pagina's gaan we dieper in op hoe we dit willen waarmaken.

In de verdere uitwerking van de plannen zullen deze thema's blijvend volop aandacht krijgen. In deze ontwerpfasen die volgen zal ook de uitstraling van de architectuur en de materialisering steeds belangrijker worden.

Onderstaand beeld geeft een voorbeeld weer van hoe de architectonische uitwerking van de plint van UW2-4 eruit zou kunnen zien.



Voorbeelduitwerking plinten

4. Identiteit en programma



4.3 Thema: levendigheid op de begane grond

Het ontwerp voor beide gebouwen voorziet in een open en aantrekkelijke aansluiting op de openbare ruimte. De commerciële ruimtes zijn aan de stadszijde (Utrechtseweg en Stadsring) gesitueerd, terwijl de woonfuncties hun entrees krijgen aan de Snouckaertlaan en de Utrechtseweg. De entrees van de parkeervoorzieningen voor fietsen en auto's zijn goed bereikbaar, maar nemen een bescheiden positie in. De parkeergarages en fietsparkeerplekken zijn uit het zicht ontworpen.

UW1 heeft twee hoofdentrees voor de woningen. Aan de Snouckaertlaan komt de entree voor de sociale woningen die rondom het dek zijn gelegen, en aan de Utrechtseweg komt de entree voor de hoger gelegen middeldure en vrije sector woningen.

Aan de Snouckaertlaan komen in het gebouw UW1 woningen die ca. 50cm worden opgetild ten opzichte van het maaiveld. Deze woningen krijgen een verhoogde buitenruimte aan de straat die wordt omzoomd door een muurtje dat onderdeel is van het gebouwoontwerp. De buitenruimten zorgen voor een prettige overgang tussen de openbare ruimte en de privéruimte van de woningen.

UW2-4 krijgt een gecombineerde royale entree voor alle woningen aan de Utrechtseweg.

Aan de achterzijde van het gebouw aan de Utrechtseweg 2-4 wordt veel aandacht besteed aan de aansluiting op de achtertuinen van de naastgelegen woningen. Door de parkeergarage de grond in te drukken komt het parkeerdek niet hoger dan ca. 1,5m. De pergola op dit dek wordt voorzien van begroeiing en zonnepanelen.



4. Identiteit en programma



4.3 Thema: alzijdigheid op de lager gelegen verdiepingen

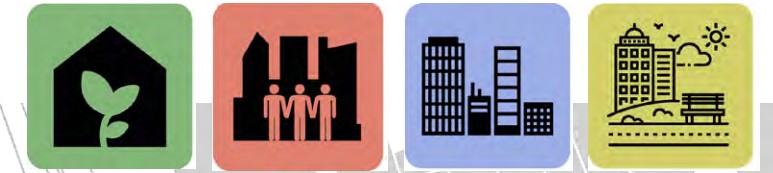
De verdiepingen van de bouwdelen die aansluiten op de naastgelegen bebouwing huisvesten aan alle zijden woningen.

In UW1 zijn alle woningen rondom een rustig groen dek geïntegreerd. Vanuit deze zijde worden de woningen ontsloten, wat zorgt voor een levendige stille buitenruimte waar de bewoners elkaar ontmoeten. Alle woningen hebben hun woonkamers aan de buitenzijde, wat zorgt voor een prettige open uitstraling.

In UW2-4 zijn de woningen georganiseerd rondom het centrale stijgpunt. De ruime en comfortabele trappen nodigen uit om deze verdiepingen te voet te bereiken.



4. Identiteit en programma



4.3 Thema: alzijdigheid op de hoger gelegen verdiepingen

In de hoger gelegen verdiepingen springt het gebouvolume terug van de gevel. Dit heeft een gunstig effect op de bezonning van de openbare ruimte op straat en gaat windval tegen. Ook op deze verdiepingen zijn de gebouwen alzijdig, zonder achterkanten, met royale buitenruimtes voor de woningen.



4. Identiteit en programma

4.4 Ambitieniveau architectuur en materialisering

De gevel van UW1 sluit aan op de naastgelegen bebouwing door zijn typische bruinrode kleur metselwerk. Zowel de kleur als het materiaal komen veelvuldig voor in de omgeving en de oude binnenstad.

De baksteen gevel krijgt een rustige uitstraling door één kleurtoon, maar krijgt een rijkheid door verschillende toepassingen van het metselwerk. De plint krijgt een extra gelaagdheid door een bijzonder verticaal metselverband. Door naast de raamkozijnen vlakken te voorzien van terug liggend metselwerk krijgt de gevel een open uitstraling.

De opbouw krijgt grote terrassen en dakvlakken met waar mogelijk groen. De gevel krijgt een afwijkende afwerking. Dat kan een afwijkend materiaal zijn, maar ook baksteen met en sterk afwijkende uitstraling.

De gebouwen worden gebouwd om voor langere periode te blijven staan, dus is gekozen voor een gevelmateriaal dat niet veroudert, maar duurzaam mooi blijft.

Bij de zoektocht naar de juiste bakstenen zal worden gestreefd naar een zo duurzaam mogelijke productie en transport.

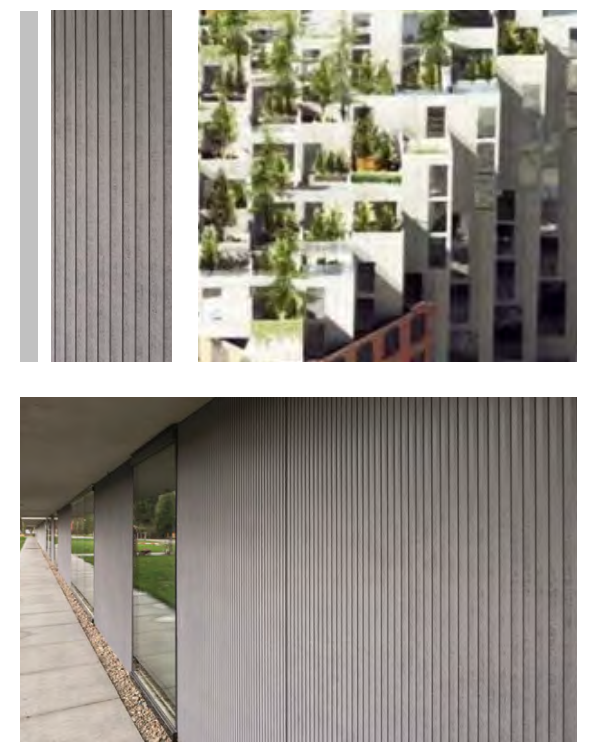
metselwerk met invulling van metselwerk



bijzonder metselwerkuitvoering in plint



opbouw in afwijkend materiaal, terrassen



4. Identiteit en programma

4.4 Ambitieniveau architectuur en materialisering

De gevels van UW2-4 zijn eveneens van metselwerk. Kenmerk van goed gedetailleerde baksteen gevels is dat ze mooier worden naarmate ze ouder worden. De bakstenen worden uitgekozen op hun duurzaamheid.

Het gebouw krijgt een opbouw van bij elkaar behorende kleuren in de tinten warm grijsbruin. Het gebouw wordt lichter van kleur naarmate het gebouw de hoogte in gaat, en krijgt daardoor extra lichtheid mee.

Onderstaande beelden zijn voorbeelden van kleur en uitstraling van metselwerk. Het beeld aan de rechterzijde geeft een voorbeeld van de uitwerking van de gevel.

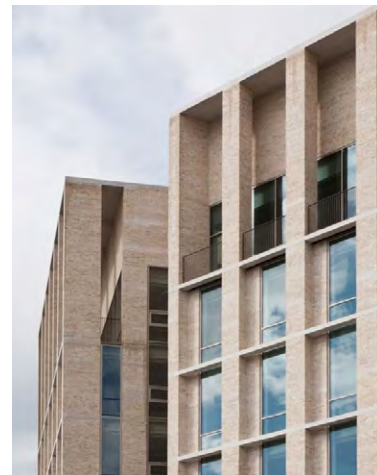
open plint met zichtbare woonverdiepingen



opbouw van donker naar licht



sprekend metselwerk, duurzaam



volumeopbouw van donker in de plint naar licht in de toren, grijs tinten



5. Duurzaamheid en mobiliteit



5.1 Bijdrage aan mobiliteit: STOMP-principe

De aandacht richt zich in het ontwerp voor deze gebouwen op het integreren van het STOMP-principe. De prioriteit komt te liggen bij achtereenvolgens Stappen (voetganger), Trappen (fietser) Openbaar vervoer, MaaS (deelmobiliteit) en Privéauto's.

We maken aantrekkelijke looproutes naar en langs het gebouw en prettig toegankelijke en ruimtelijke fietsparkeergelegenheden.

De ruimte rond de gebouwen wordt prettig door de alzijdige en open gevels. De hoofdentrees van de gebouwen zijn herkenbaar, en voetgangers krijgen veel veilige ruimte voor de entrees zonder conflicten met autoverkeer.



Voetgangers

Beide gebouwen hebben een royale gezamenlijke fietsparkeerstalling volgens de uitgangspunten van de gemeente Amersfoort. De fietsparkeerplekken voor de bewoners zijn optimaal toegankelijk omdat ze op de begane grond zijn gesitueerd, en altijd dicht bij de hoofdentrees en hoofdstijgpunten van de gebouwen. Er hoeft dus geen hoogteverschil te worden overbrugd, wat het comfort ten goede komt. De bezoekers krijgen parkeerplekken in de openbare ruimte.



Fietsers

5. Duurzaamheid en mobiliteit



5.2 Bereikbaarheid en parkeren auto's

Het gebouw UW1 wordt voorzien van een niet-openbare verdiepte parkeergarage. De 58 parkeerplaatsen worden ontsloten vanuit de Snouckaertlaan, in tegenstelling tot de huidige garage, die wordt ontsloten vanaf de parallelweg aan de Stadsring. In de nieuwe situatie zal deze parallelweg worden ontlast, en zal de ingewikkelde situatie met de confrontatie met voetgangers en fietsers verdwijnen. De nieuwe garage krijgt een opstelplek voor de gevel op eigen terrein, waarbij de auto niet op de doorgaande voetgangerszone staat.



Autoverkeer

Het gebouw UW2-4 krijgt een losstaande, half-verdiepte parkeergarage met in totaal 48 parkeerplekken.

De 1,5m verdiepte parkeerlaag met 25 plekken wordt ontsloten vanaf de parallelweg aan de Stadsring, en het bovendeck, dat op ca. 1,5m hoogte boven maaiveld ligt, wordt ontsloten vanaf de Utrechtseweg en door het gebouw heen.

In de parkeernorm wordt de locatie van UW1 gezien als intercitylocatie, en de locatie van UW2-4 als binnenstad.

De parkeerplaatsen die vereist zijn voor de commerciële functies krijgen hun plek in de garages. Voor de parkeerplaatsen die benodigd zijn voor bezoekers wordt ontheffing verleend, aangezien er voldoende restruimte is in de omliggende openbare parkeergarages. Het bewonersparkeren mag geheel of gedeeltelijk worden aangewezen als GROEP (Geen Recht Op Parkeervergunning. De adressen die een parkeerplaats toegewezen krijgen, worden geregistreerd als POET (Parkeren Op Eigen Terrein).

UW1	verdeling
commercieel (0,4 per 100m2 bvo)	4
beschikbaar voor bewoners	54
totaal UW1	58

UW2-4	verdeling
commercieel (0,9 per 100m2 bvo)	4
bewoonbaar voor bewoners	44
totaal UW2-4	48

5. Duurzaamheid en mobiliteit



5.3 Bijdrage aan duurzaamheid

Biodiversiteit en klimaatbestendigheid zijn belangrijke thema's in het ontwerp voor de beide gebouwen. Onderzocht wordt hoe horizontale en toegankelijke bouwdelen maximaal voorzien kunnen worden van groenvoorzieningen om hittestress te voorkomen en te zorgen voor de buffer van waterberging bij extreme neerslag. Regenwater wordt gebruikt voor de begroeiing en wordt vertraagd afgevoerd naar het gemeentelijke systeem.

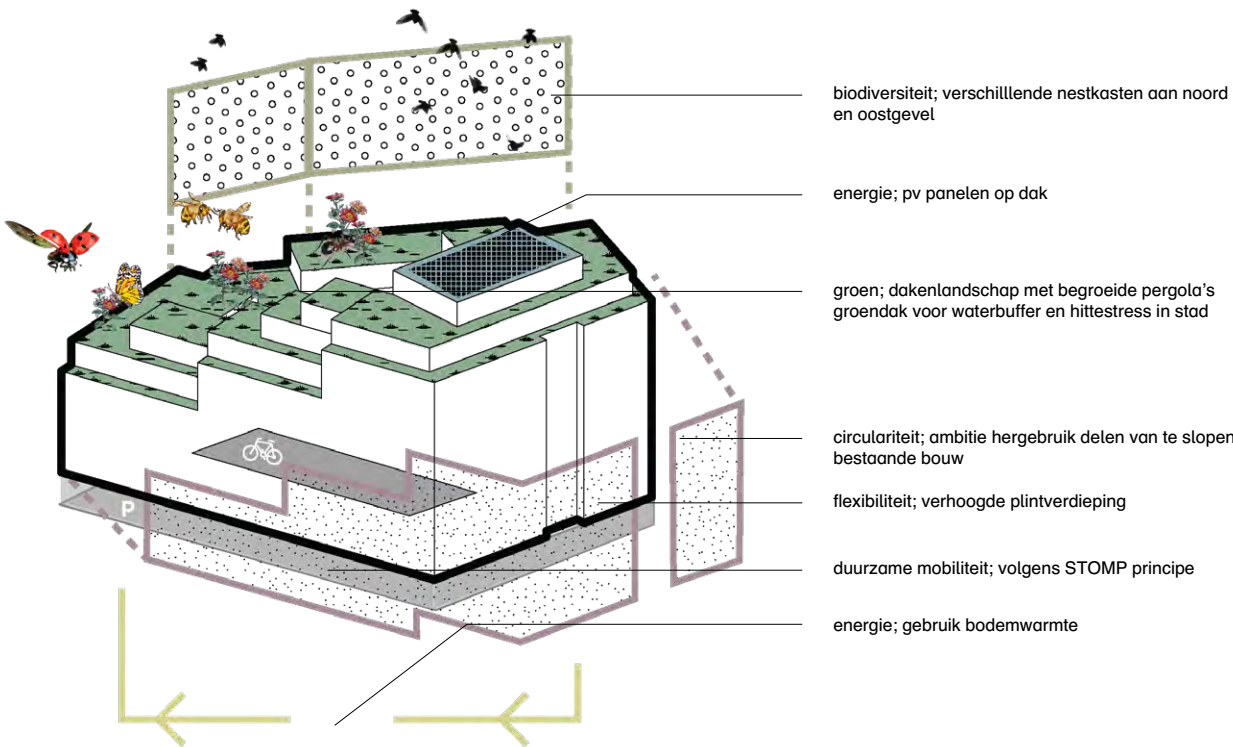
De parkeervoorziening van UW2-4 krijgt een pergola met de benodigde zonnepanelen en begroeiing.

Waar mogelijk zullen verticale geveldelen worden voorzien van begroeiing. De gevels worden voorzien van nestkasten voor vogels en vleermuizen.

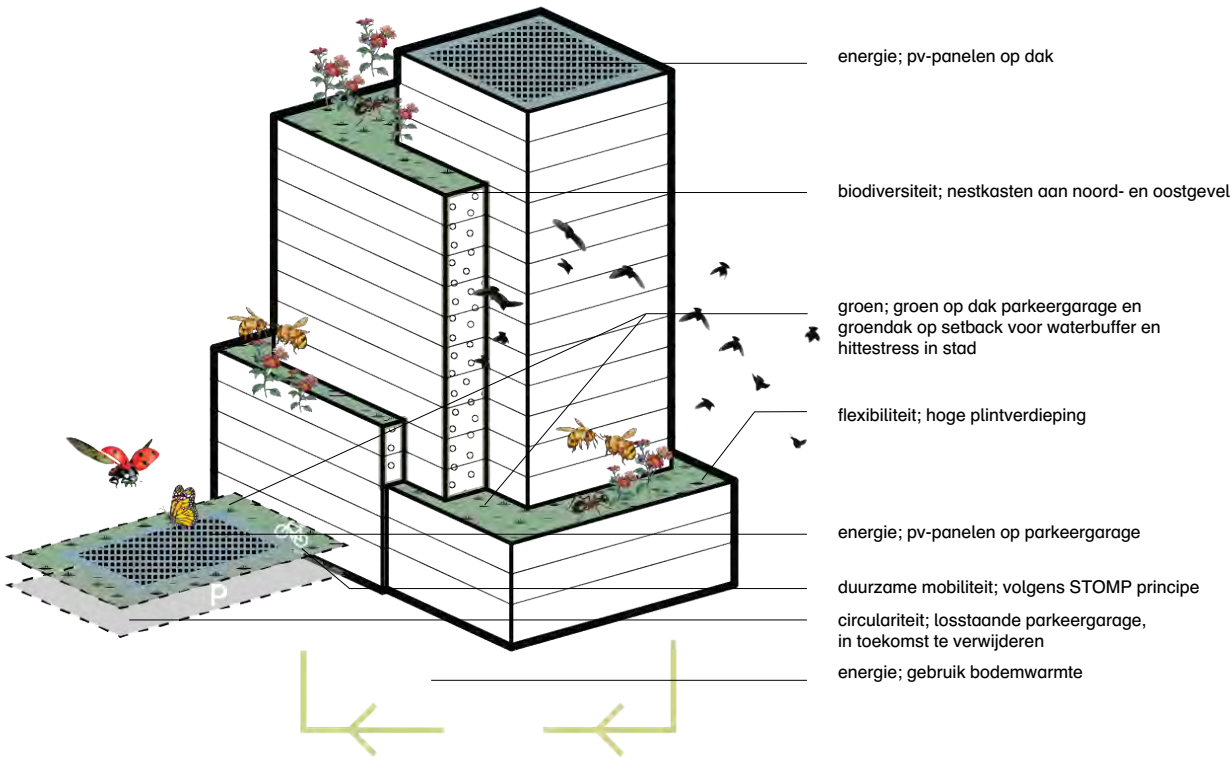
De gebouwen worden in ieder geval energie arm, mede dankzij de toepassing van bodemwarmte/ stadswarmte. In de uitwerking streven we binnen de mogelijkheden naar energieneutrale gebouwen zoals de gemeente Amersfoort dat heeft omschreven in haar beleid. In de nog op te stellen duurzaamheidsvisie zal het energieconcept nader worden uitgewerkt en geconcretiseerd.

Daarnaast worden ze maximaal toekomstbestendig gemaakt door flexibiliteit in de structuur en een hoge plintverdieping die meerdere functies kan huisvesten.

Het gebouw UW1 komt op een locatie waar op dit moment nog een bestaand kantoorgebouw staat. In overleg met de sloper/ aannemer zullen we een maximaal mogelijke hoeveelheid van de bestaande materialen gebruiken in de nieuwbouw, zichtbaar en onzichtbaar. Daarbij willen we een materialenpaspoort maken met alle informatie die nodig is om de gebruikte materialen in de toekomst te hergebruiken of te recyclen.



UW 1



UW 2-4

5. Duurzaamheid en mobiliteit



5.4 Groen op, aan en om de gebouwen

De nieuwe bebouwing biedt ruimte om bestaande boomstructuren aan de Stadsring, Snouckaertlaan en Utrechtseweg te verlengen en te versterken. De in de afbeelding lichtgroen aangeduide bomen zijn nog niet aanwezig, maar kunnen zorgen voor een versterking van het groene straatprofiel en het afmaken van de bomenlanen. In de Snouckaertlaan leggen wij de gevel van UW1 terug ten opzichte van de bestaande bebouwing op deze plek. Daarmee sluiten we aan op de naastgelegen bebouwing, en maken we ruimte voor een groene encroachmentzone voor de begane grondwoningen en een voortzetting van de bomenrij aan de noordzijde van de Snouckaertlaan.

Het ontwerp van het groen in de openbare ruimte zal door de gemeente worden gemaakt.

De dakvlakken onder de hoogste daken worden voorzien van mee-ontworpen beplanting tegen hittestress en voor waterbuffering en huisvesting van insecten, vogels en vleermuizen. Daarnaast zullen waar mogelijk op de gevel begroeiingsmogelijkheden worden ontworpen met bij de oplevering reeds aangebrachte beplanting.



- commercieel
- woningen/woningentrees
- mobilititeit
- groene ruimte

5. Duurzaamheid en mobiliteit

5.4 Groen op, aan en om de gebouwen

Bij zowel UW1 als UW2-4 hebben we de ambitie om zoveel mogelijk groen toe te passen op en aan de gebouwen. Onderzocht wordt hoe het groen zichtbaar onderdeel van de gebouwen kan worden. Dat willen we bereiken door waar mogelijk groen te maken op plekken waar het kan worden onderhouden, en bewoners te faciliteren en stimuleren om zelf groen op hun buitenruimte en gevel toe te laten passen. Onderstaande beelden geven suggesties voor hoe het zou kunnen worden toegepast.



6. Participatie

Geen plan komt van de grond zonder draagvlak. Maar het is niet altijd duidelijk wanneer het draagvlak voldoende is en wie dat bepaalt. Het kan een ontwikkeling veel opleveren als belanghebbenden en deskundigen (soms zijn dat dezelfde personen) op een goede manier en het juiste tijdstip worden betrokken.

Foortzicht BV heeft adviesbureau Bureau voor de Gebiedscommunicatie ingeschakeld voor het ontwikkelen van de strategie voor de communicatie en participatie rond gebiedsontwikkeling. Omdat er rond De Zonnehof in Amersfoort diverse ontwikkelingsplannen door verschillende initiatiefnemers gaande zijn, is het participatietraject gedeeltelijk gezamenlijk opgepakt.

Hoewel het verschillende initiatieven zijn van diverse opdrachtgevers hebben de plannen samenhang omdat ze rond dezelfde locatie worden uitgevoerd. Voor de besluitvorming over de bestemmingsplanwijziging (die voor enkele onderdelen noodzakelijk is) bij de gemeenteraad van Amersfoort is het noodzakelijk om een participatietraject te doorlopen.

Wat hebben we bereikt:

- Belanghebbenden de mogelijkheid gegeven om te reageren op de ontwikkelplannen.
- Participatie in tijden van een pandemie door laten gaan en geprofiteerd van de online mogelijkheden. Door het snel en goed te organiseren is de online participatie van Zonnehof een Amersfoorts voorbeeld geworden voor andere projecten. (<https://www.neprom.nl/Downloads/Digitale%20bewonersparticipatie%20overzicht%20artikelen%20DEF.pdf>)
- De samenhang tussen de plannen duidelijk gemaakt aan de stad.
- Aangegeven hoe de plannen en het geheel passen in de uitgangspunten van de gemeente Amersfoort.
- Een werkwijze gehanteerd die toegankelijk is, privacyproof is en ook mensen die minder digitaal vaardig zijn de mogelijkheid geeft om zich te laten informeren en te reageren.

Participatie in tijden van corona

De inloopavond op 26 maart kon niet doorgaan in verband met de coronamaatregelen. Om de vertraging door deze onvoorziene omstandigheden te beperken, is zo snel mogelijk een goed alternatief geboden. Wat niet meer offline kan, kan vaak wel in een digitale vorm. Zeker in deze tijd waarin de online participatie zich in een razend tempo ontwikkelt en iedereen naar mogelijkheden zoekt, zijn er met participatie via de digitale weg voordelen te behalen:

- Je bereikt andere (jongere) doelgroepen die normaal niet zo snel de moeite nemen om naar een bijeenkomst te komen.
- Niet alleen mensen uit de directe omgeving maar ook belanghebbenden zoals potentiële kopers en huurders kunnen zich in deze fase van het planproces al iets gemakkelijker laten informeren en wellicht de discussie beïnvloeden.
- Het kost mensen minder tijd om te reageren. De laptop aanzetten gaat sneller dan een bijeenkomst bezoeken.

Plan van aanpak Zonnehof

Website

Er is een website voor Groot Zonnehof (www.zonnehof-amersfoort.nl) . Hierop staat alle informatie over de verschillende projecten. De site heeft op de homepage een kaart van de Zonnehof. Daarop staan op de betreffende plot een cijfer met doorlink mogelijkheid naar dat onderdeel van het plan. Op de homepage staat ook algemene informatie, een link naar de gemeentelijke kaders en een kort filmpje over het plan als geheel. Op elke projectpagina staat een toelichting en enkele illustraties.

Filmpjes

Voor elk deelplan is een korte toelichtende film met de ontwikkelaar gemaakt. Daarbij komt voor elk plan een eigen reactiemogelijkheid die doorlinkt naar een mailadres van de eigen

6. Participatie

Webinars

Webinar 7 mei 2020

Per post zijn 500 adressen in de omgeving van de Zonnehof uitgenodigd voor de online informatiebijeenkomst. Alle belanghebbenden die al eerder een uitnodiging kregen voor de inloopavond, hebben die ook voor het webinar ontvangen.

Tijdens het webinar van ongeveer 45 minuten hadden mensen de mogelijkheid om de online bijeenkomst te volgen. Het had de vorm en uitstraling van een talkshow, professioneel opgenomen met verschillende camera's, geluid en belichting. Mensen konden tijdens de live uitzending via een chat reageren met vragen en opmerkingen. Een deel daarvan is tijdens de uitzending behandeld. Uiteindelijk hebben 134 mensen de webinar live bekeken. Daarna was de webinar nog terug te kijken op de website.

Reactiemogelijkheid

Het webinar van 7 mei 2020 was het startsein voor de reactieperiode van twee weken. Tijdens de reactieperiode monitort elke partij de binnenkomende reacties. Mensen die hebben gereageerd ontvingen binnen 24 uur een ontvangstbevestiging zodat zij wisten dat waren zijn gehoord. Vervolgens is elke reactie persoonlijk beantwoord door initiatiefnemer.

Webinar 11 juni 2020

Op 11 juni 2020 is een tweede webinar uitgezonden. Daarin is aangegeven hoe de reacties waren en is gereageerd op de belangrijkste vragen en opmerkingen. Mensen hebben het webinar live kunnen bekijken of naderhand op de site.

Alle mensen die hebben gereageerd, hebben een inhoudelijk antwoord op hun reactie van de partij aan wie zij hebben geschreven ontvangen. De reacties en antwoorden zijn in een reactienota samengevat en als bijlage toegevoegd ten behoeve van besluitvorming in de gemeenteraad.

Nieuwsbrief

Tijdens de webinars is aangekondigd dat mensen digitaal geïnformeerd blijven via de website www.zonnehof-amersfoort.nl. Ruim 261 mensen hebben zich (volgens de AVG) voor de nieuwsbrief ingeschreven en krijgen automatisch een update wanneer er een nieuwsbericht is geplaatst door één van de initiatiefnemers op de Zonnehof.

Webinar 8 juli 2021

Via de nieuwsbrief zijn 261 belanghebbende uitgenodigd voor het vervolgwebinar Utrechtseweg 1 en Utrechtseweg 2-4. Op 8 juli 2021 zijn belanghebbenden in een online bijeenkomst van 30-45 minuten geïnformeerd over de stand van zaken over deze belangrijke ontwikkelingen voor de stad Amersfoort. Tijdens dit webinar is besproken:

- Terugblik laatste informatiebijeenkomst
- Ontwerpproces
- Presentatie Utrechtseweg 1 door Richard Blees (INBO Architecten)
- Presentatie Utrechtseweg 2-4 Rik Bakker (INBO Architecten)
- Planning en proces
- Vragen rondje en afsluiting

Vooraf hebben belanghebbende zich voor het webinar kunnen aanmelden en hun vragen kunnen insturen voor Utrechtseweg 1 (uw1@bpd.nl) of Utrechtseweg 2-4 (uw2.4@bpd.nl). 60 aanmeldingen met vragen zijn vooraf ontvangen. Circa de helft van deze groep zijn geïnteresseerde in een woning op deze locatie. De gestelde vragen zijn tijdens het webinar behandeld. Mensen konden tijdens de uitzending via een chat reageren met vragen en opmerkingen die direct beantwoord werden.

Na het webinar kreeg iedereen die zich heeft aangemeld een evaluatieformulier. De reacties zijn opgenomen in een reactienota.

6. Participatie

Overig overleggen

Naast een reactiemogelijkheid voor belanghebbenden, zijn er ook gesprekken gevoerd met belangenverenigingen zoals de SGLA, BBN en oudheidkundige vereniging Flehite. Ook nu dat niet live mogelijk was zijn deze groepen tijdig benadert om hun reactie te vernemen.

Op 13 mei 2020 is via een, deels online en deels fysieke, vergadering gesproken bovengenoemde belangenverenigingen. Daarvoor hebben zij het webinar en de site kunnen bekijken. Belangrijkste conclusies van deze vergadering zijn genoteerd en meegenomen in de reactienota.

Op 8 juli 2021 is opnieuw gesproken met de belangenverenigingen. Hierin is terug geblikt op de reacties van 13 mei 202, heeft INBO architecten de twee plannen toegelicht en is het ontwikkelproces toegelicht. Belangrijkste conclusies van deze vergadering zijn genoteerd en meegenomen in de reactienota.

Aan de hand van het eerste webinar is nog individueel gesproken met:

- VVE Plataan, Snouckaertlaan
- eigenaren Stadsring 79
- eigenaar Stadsring 87
- eigenaar Stadsring 91
- eigenaar Stadsring 93



Lokale pers

Voor de lokale pers hebben de plannen rondom de Zonnehof nieuwsaarde. Niet alleen directe omwonende maar ook de inwoners van Amersfoort zijn betrokken bij dit stukje stad. Derhalve is ook de pers uitgenodigd voor het webinar en geïnformeerd over de plannen via de website www.zonnehof-amersfoort.nl. Daarnaast is aanvullend een persbericht verstuurd.

<https://indebuurt.nl/amersfoort/wonen/de-zonnehof-krijgt-een-make-over-260-nieuwe-woningen-in-de-binnenstad~95523/>





inbo

in opdracht van Foortzicht B.V.

Foortzicht B.V. is een samenwerking
tussen BPD en Latei



bpd

bouwfonds gebiedsontwikkeling

www.inbo.com