

# Planbeschrijving

## Inhoud

1	Inleiding .....	3
2	Historische elementen .....	3
2.1	Leusderkwartier en Vermeerkwartier .....	3
2.2	Randenbroek-Schuilenburg .....	4
2.3	Kattenbroek.....	5
2.4	Relatie met voorliggend bestemmingsplan.....	5
3	Stedenbouwkundige beschrijving van het plangebied .....	6
3.1	Leusderkwartier en Vermeerkwartier .....	6
3.2	Randenbroek-Schuilenburg .....	7
3.3	Kattenbroek.....	8
4	Verkeersstructuur.....	9
4.1	Leusderkwartier en Vermeerkwartier .....	9
4.2	Randenbroek-Schuilenburg .....	10
4.3	Kattenbroek.....	12
5	Groenstructuur.....	14

# 1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het plangebied beschreven. In het plangebied komen verschillende functies voor zoals wonen, verkeer en groen.

## 2 Historische elementen

### 2.1 Leusderkwartier en Vermeerkwartier

#### *Waardevolle gebouwen*

Het plangebied kent diverse rijks- en gemeentelijke monumentale panden. In de 'monumentenlijst Gemeente Amersfoort' is de officiële status van de panden genoteerd, gebaseerd op de Monumentenwet 1988 (inmiddels de Erfgoedwet 2016) of de Monumentenverordening Gemeente Amersfoort. Naast de rijks- en gemeentelijke monumentale panden komt in het plangebied ook een groot aantal waardevolle panden voor. Verder bevinden zich in het plangebied enkele gemeentelijke stadsgezichten.

#### *Gemeentelijk stadsgezicht omgeving Miereveldstraat*

Voor één van de eerste volkswoningbouwcomplexen, waarvan de gemeente Amersfoort opdrachtgever was, werd in 1918 de hulp van 'buiten' ingeroepen. W.K. de Wijs, die in Enschede een vergelijkbare wijk had gebouwd, maakte in samenwerking met drie Amersfoortse collega's, H.A. Pothoven, M.J. Klijnstra en G. van Hoogevest, het ontwerp. Het complex is geïnspireerd op de in die tijd veel toegepaste 'tuinstad-gedachte'. Deze stedenbouwkundige visie is herkenbaar aan een gevarieerd wegenpatroon, afgewisseld met plantsoenen en relatief diepe tuinen. De woningen zijn ondergebracht in kleinere en langere bouwblokjes, waarbij de zadeldaken evenwijdig aan de weg zijn gepositioneerd. Veel blokjes bezitten taps-uitlopende middenrisalieten met een topgevel, waarin op symmetrische wijze rondboogingen zijn aangebracht. Bij de langere blokken wordt de gevel doorbroken door dakkapellen met zadeldak en wolfseind. In het complex zijn, in de vorm van een hofje met poortwoning, ook bejaardenwoningen opgenomen. In 1921 was het complex gereed. De resultaten mochten er wezen. In een aantal vaktijdschriften werd deze wijk dan ook gepubliceerd.

#### *Gemeentelijk stadsgezicht omgeving Wattstraat*

In 1931 ontwierp stadsarchitect ir. C.B. van der Tak een complex arbeiderswoningen, met in het centrum een tweetal poortgebouwen. Hierdoor ontstond als het ware een hofje met een grote beslotenheid, die door de architectuur met de houten topgevels werd benadrukt. Langs de 'rond dit 'hofje' gelegen, straten zijn lange bouwblokken gesitueerd. Het complex kenmerkt zich door een grote samenhang tussen het stedenbouwkundig plan, de architectuur en de openbare ruimte. De woningen bezitten een grote afwisseling in materiaalgebruik, waarbij grote aandacht aan de hoekoplossingen is besteed.

#### *Gemeentelijk stadsgezicht Sumatrastraat*

Naast het gemeentelijk woningbouwbedrijf waren in Amersfoort ook woningbouwverenigingen actief. In opdracht van de woningbouwvereniging Sint Anfridus werd tussen 1919 en 1924 door de Bussumse architect H.G. van der Eijden, een kleinschalig complex ontworpen met bouwblokjes van twee, vier of zes woningen onder één kap. Beïnvloed door de 'tuinstadgedachte' is door middel van diepe achtertuinen, veel aandacht besteed aan een leefbare omgeving. De woningen en met name de topgevels zijn door middel van siermetselwerk zorgvuldig gedetailleerd.

#### *Gemeentelijk stadsgezicht omgeving Ternatestraat*

Tussen 1933 en 1937 ontwierp de Amersfoortse architect Joh. H. Blom een complex middenstandswoningen. De lange bouwblokken werden aan een rechthoekig stratenpatroon gesitueerd met aan de noord- en zuidzijde openbare plantsoenen. Grote aandacht werd aan de hoekoplossingen besteed, waarbij steile kappen met een lage dakvoet het beeld bepalen. In de vormgeving van de topgevels is de invloed van de Amsterdamse School herkenbaar.

#### *Gemeentelijk stadsgezicht Van Ostadeplein en omgeving*

Omstreeks 1920 werd in Amersfoort een groot aantal woningbouwcomplexen ontworpen. Rond het Van Ostadeplein ontwierp W.K. de Wijs uit Enschede, in nauwe samenwerking met drie bekende Amersfoortse architecten H.A. Pothoven, M.J. Klijnstra en G. van Hoogevest in 1919 een – na de woningen aan de Van Miereveltstraat, een tweede complex arbeiderswoningen. Aan het Van Ostadeplein verrees een fraai gedetailleerd poortgebouw, dat de daar achterliggende straten (Jan Steen- en Paulus Potterstraat) afsloot. Rondbogen van verschillend formaat vormen beeldbepalende elementen in het straatbeeld.

#### *Gemeentelijk stadsgezicht Hobbemastraat*

Rond een langwerpige plantsoen ontwierp architect G. Adriaans tussen 1928 en 1930 in opdracht van de NV Samenwerking een complex middenstandswoningen. De horizontale gevels van de bouwblokken worden ritmisch onderbroken door verticale erkers over twee verdiepingen.

Oorspronkelijk doorbraken deze erkers niet de daklijst. Horizontale luifels boven de entrees verbinden de erkers met elkaar, terwijl de ramen op de eerste verdieping door houten betimmeringen aan elkaar zijn gekoppeld tot lange vensterstroken. Het achterterrein is toegankelijk via poortjes met rondbogen.

Bovenstaande complexen werden in 1988 door de gemeenteraad op de lijst van gemeentelijke stadsgezichten geplaatst. De gemeentelijke stadsgezichten hebben een dubbelbestemming gekregen 'Waarde – Gemeentelijk stadsgezicht' om de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden te beschermen en in stand te houden.

## **2.2 Randenbroek-Schuilenburg**

#### *Waardevolle gebouwen*

In het plangebied bevindt zich een tweetal rijksmonumenten en een aantal waardevolle panden.

#### *Rijksmonumenten:*

1. Hogeweg 205, een pompstation uit 1938 (ir. C.B. van der Tak)
2. Hogeweg nabij 205, een transformatorhuisje uit 1935 (PUEM)



*Links het transformatorhuisje, rechts het pompstation*

#### *Waardevolle panden:*

1. Mozartweg 54, kerkgebouw R.K. Heilige Geest uit 1958 (T. Taen en T. Nix);
2. Ringweg Randenbroek 2-84, etagewoningen uit 1962 (A. Evers en G.J.M. Sarlemijn);
3. Telemannhof 1-68, woningen uit 1994 (INBO: Van Woerkom en Slot);
4. Schuilenburgerweg 4-54, flatwoningen uit 1970 (E.F. Groosman);
5. Bohemepad 1-15, woningen abc-project uit 1969 (Van de Grinten en Heijdenrijk);
6. Verdiweg 61-681, flatwoningen uit 1968 (Apon, Van den Berg, Ter Braak en Trom).

## **2.3 Kattenbroek**

### *Waardevolle panden*

Kattenbroek kent één waardevol pand: de voormalige burgemeesterswoning aan De Bekroning 2.

## **2.4 Relatie met voorliggend bestemmingsplan**

De gemeentelijk beschermde stadsgezichten zijn op de verbeelding opgenomen met een dubbelbestemming 'Waarde – Gemeentelijk stadsgezicht'. De dubbelbestemming is opgenomen omdat dit recht doet aan het feit dat het bij een beschermd stadsgezicht om een gebied gaat met te beschermen waarden en niet om losse panden.

De waardevolle panden zijn alleen beschreven in de toelichting. Zodra deze panden worden aangewezen als gemeentelijk monument krijgen ze een bescherming vanuit de monumentenverordening (die op termijn opgenomen wordt in de omgevingsvisie)

De rijksmonumenten zijn nu nog niet opgenomen in de regels van het Chw bestemmingsplan. Op het moment dat de Omgevingswet in werking treedt moeten ook voor rijksmonumenten regels worden opgenomen in een Omgevingsplan.

### **3 Stedenbouwkundige beschrijving van het plangebied**

De beschrijvingen in de volgende paragrafen geven de stedenbouwkundig structuur met de bijbehorende waardevolle karakteristieken weer van deze wijken. Iedere wijk heeft zijn eigen historische opbouw en geeft deze weer. Voor de aflezing van de stad is het belangrijk deze stedenbouwkundige structuur te behouden dan wel te versterken. Amersfoort kenmerkt zich door een duidelijke en vaak heldere stedenbouwkundige opbouw. Deze is ontstaan gedurende de ontwikkeling van de stad tot nu toe. Dit willen we beschermen. De onderstaande beschrijvingen zijn bedoeld om enerzijds een toelichting te geven op deze karakteristieken en anderzijds om hier rekening mee te houden bij het opstellen van (bouw) plannen in het gebied. Ook dit laatste is erg belangrijk.

In het kader van de in aantocht zijnde Omgevingswet wordt nader onderzoek gedaan naar het onderdeel cultuurhistorie om te zijner tijd (als de Omgevingswet in werking is getreden) tot een regeling te komen waarin alle cultuurhistorische aspecten een plek krijgen; ook die aspecten die nu nog niet in een bestemmingsplan worden opgenomen maar die wel van belang zijn voor de leefomgeving.

#### **3.1 Leusderkwartier en Vermeerkwartier**

##### *Leusderkwartier*

Het Leusderkwartier stamt eveneens uit de jaren 20 en 30 van de vorige eeuw toen Amersfoort buiten haar grachten groeide. In 1865 werd reeds de structuur van het gebied bepaald door enkele radiaalwegen, zoals de Arnhemse-, de Woestijger- en Leusderweg, die alle min of meer noord-zuid zijn georiënteerd. Het gebied was destijds slechts hier en daar bebouwd. In het zuiden lagen de drie landgoederen Nimmerdor, Zandbergen en Waterdal die van een bijzondere tuinaanleg waren voorzien. In 1905 werd het noordwesten van het gebied iets dichter verkaveld.

Tussen 1918 en 1920 werd het noordelijke gedeelte van het Leusderkwartier bebouwd met gemeentelijke volkswoningbouwcomplexen. Tot 1952 bleef de situatie in het Leusderkwartier vrijwel ongewijzigd. In 1962 was de omgeving Einsteinstraat, Kelvin- en Hertenstraat bebouwd terwijl de Rijksweg A28 het gebied in het zuiden begrensd.

Het Leusderkwartier kenmerkt zich nu door verschillende gebieden met een eigen identiteit. Er is variatie tussen eengezinswoningen en portiek-etagebouw. Er staan ongeveer 2400 woningen. Ten noorden van de Daltonstraat en de Everard Meysterweg bevinden zich volkswoningbouwcomplexen, die in vrij hoge dichtheden zijn ontworpen. Ten zuiden hiervan zijn ruimer opgezette middenstandswoningen gebouwd, terwijl in het oosten van dit gebied (omgeving Hertenstraat en Zandbergenlaan) naoorlogse bungalow- en etagewoningbouw is gerealiseerd. Geheel in het zuiden tenslotte, vormt bos de overgang naar het buitengebied.

Door de ligging aan de voet van 'de Berg' wordt het Leusderkwartier gekenmerkt door enig hoogteverschil: +/- 5,6 meter boven N.A.P. in het noorden tot 7,5 meter boven N.A.P. in het zuiden met daarbij enkele sporadische hoger gelegen punten.

##### *Vermeerkwartier*

Het Vermeerkwartier (in 2003 is de naam van de wijk Dorrestein gewijzigd in Vermeerkwartier) bestaat uit drie stedenbouwkundig te onderscheiden gebieden. Toen Amersfoort begin vorige eeuw uitbreiding behoefde, startte de bouw van Dorrestein. De eerste kleine huizen verrezen tegen de oude binnenstad aan. Het grootste gedeelte van de wijk is in de jaren 20 en 30 van de vorige eeuw gebouwd.

In de jaren '30 en '50 werden er, verder naar het zuiden, ruimere eengezinswoningen aan bredere straten en villa's in de koopsector gebouwd. De eengezinswoningen en villa's werden afgewisseld met huurflats, onder andere voor bejaarden. Het gebied De Stort en Nieuw Vermeerkwartier is vanaf de jaren 70 gebouwd. De structuur varieert van smalle straten met dichte bebouwingen ten noorden van de Bisschopsweg, tot ruim opgezette bebouwing met ruime tuinen in het zuidelijk deel. Het groene karakter in het zuidelijk deel wordt tevens veroorzaakt door de overgang naar het buitengebied, de groengordel langs de beek en de sportvelden. De wijk wordt door doorgaande wegen begrensd of doorsneden (Arnhemseweg, Gasthuislaan, Bisschopsweg, Vermeerstraat), evenals door het spoor (Ponlijn).

## 3.2 *Randenbroek-Schuilenburg*

### *Randenbroek; De wijk met vele gezichten*

Randenbroek is genoemd naar het van oorsprong middeleeuwse landgoed Randenbroek. Randenbroek is een wijk met vele gezichten wat betreft stedenbouwkundige structuur, ouderdom van de bebouwing en wat betreft de inrichting van de openbare ruimte. De bebouwing wordt afgewisseld door vooroorlogse woningbouw, naoorlogse woningbouw, 80-er jaren bouw en recent ontwikkelde bebouwing.

Tot circa 1880 bestond Randenbroek uit het gelijknamige landgoed en een agrarisch gebied met enkele boerderijen en een blekerij. Tussen 1950 en 1960 is het grootste deel gebouwd en deze heeft een planmatige structuur gebaseerd op de ligging van het onderliggende, nu nog maar nauwelijks zichtbare, bekenstelsel. Randenbroek -zuid is de meest kenmerkende naoorlogse woonbuurt binnen Randenbroek vanwege stempel en strokenverkaveling. De noordelijke strook die het dichtst tegen de binnenstad aanligt, bestaat deels uit vooroorlogse woningbouwprojecten en deels uit jongere woningbouwprojecten (jaren '80). Langs de Stadsring zijn verschillende kantoren gebouwd.

Er is sprake van een sterke mix van eengezinsrijenwoningen, middenstandwoningen, etagewoningen en seniorenwoningen. De eengezinswoningen zijn voornamelijk in half open blokverkaveling ontworpen, de etagewoningen als straatwanden en in strokenverkaveling. Verder worden enkele doorgaande wegen door de wijk, zoals de Mozartweg en de Ringweg Randenbroek, begeleid door flats. Ook de zuidelijke begrenzing van de wijk heeft een stedelijk accent gekregen door middel van hoogbouw.

De hoofdstructuur binnen Randenbroek wordt bepaald door de Stadsring (gelegen aan de noordzijde van de wijk), de Ringweg (aan de oostzijde), de Randenbroekerweg en de radialen (centraal gelegen in de wijk). De oude uitvalwegen de Heiligerbergerweg en de Hogeweg vormen nu de entrees naar de stad. Voorzieningen zijn geconcentreerd langs de ringweg en de beken. Het openbaar groen is geconcentreerd in het gebied langs de beken en langs de ringweg. De strokenbouw is eveneens omringd door openbaar groen waardoor aan de randen van deze wijk een verbinding wordt gelegd met het groen daarbuiten.

### *Schuilenburg; Streng, schematisch en rechthoekig*

Schuilenburg behoort tot de tweede gordel van naoorlogse stadsuitbreidingen. Aan de noordkant wordt de wijk begrensd door de Hogeweg, aan de zuid-west kant door het Valleikanaal en aan de oostkant door de A28 en het waterwingebied.

Tot circa 1920 was dit gebied vrijwel geheel onbebouwd aangezien dit gebied regelmatig overstroomde. Door de komst van de Afsluitdijk verminderde het wateroverlast. Rond 1930 is de aanleg van een pompstation de enige verandering in het gebied en in 1952 werden enige woonhuizen langs de zuidzijde van de Hogeweg gebouwd. Echter de wijk is grotendeels gerealiseerd vanaf 1965 tot 1980. Bij het ontwerpen van deze nieuwe woonwijk werd de bestaande, historisch gegroeide structuur geheel genegeerd. De verkavelingen zijn streng, schematisch en rechthoekig. Strak gereguleerde zones voor verschillende woningtypen, buurtvoorzieningen en groenstroken zorgen voor functiescheiding. Na het voortdurende naoorlogse woningtekort diende de woningproductie te worden opgevoerd en woningontwerpen werden gestandaardiseerd en de architectuur was sober. De ruim opgezette stedenbouwkundige structuur betreft een principe van rechthoekige verkavelingspatronen, van grondgebonden en gestapelde woningen in een orthogonale opstelling dat meerdere keren werd herhaald. Tezamen zijn deze groepen woningen geschakeld rondom en gericht op een centrale groene ruimte. Daarbinnen werden de bijzondere functies gesitueerd. Binnen dit hiërarchisch patroon vallen de wijk- en buurtontsluitingswegen, groenvoorzieningen en publieke functies langs de doorgaande routes. Later is langs het Valleikanaal nieuwbouw toegevoegd met gestapelde woonvormen in diverse bebouwingsvormen. Er werd meer rekening gehouden met het toenemende autobezit. Dit resulteerde in ruime en rechtlijnige straten, meer parkeerplaatsen, autoboxen en verkeersvrije woonpaden en routes naar de scholen. De structuurbepalende wegen zijn Operaweg, Schuilenburgerweg en Verdistraat. Het Valleikanaal en de Barneveldsebeek vormen de belangrijkste groene dragers in de wijk. Echter het meeste groen is gelegen aan de randen. Centraal in het noordelijke gedeelte van de wijk ligt een groenstrook met scholen.

Door de industrialisatie van het bouwproces zijn in de wijk hoofdzakelijk één type eengezinsrijwoningen in rijen van 6 en 12 woningen en twee typen flatgebouwen van 3 en 6 bouwlagen. Enkele stedenbouwkundige markante plekken worden benadrukt door hoge flats.

### **3.3 Kattenbroek**

*Kattenbroek; Sterke stedenbouwkundige structuur, kleur en variatie*

Kattenbroek is gebouwd in het voormalige buitengebied van Hoogland. In de jaren voorafgaand aan de ontwikkeling van Kattenbroek was er een breed gedragen kritiek op de kwaliteit van de nieuwbouw in stadsvernieuwingsgebieden en op de pragmatische kwaliteit van de nieuwbouw. Meer ruimtelijke kwaliteit werd een ambitie en een opgave voor Kattenbroek. Uitgangspunt bij dit ontwerp was het bouwen van een niet-standaard woonwijk. Verder was er meer ruimte voor kwaliteit in de openbare ruimte. De basis was een gezonde, veilige en vrolijke omgeving te ontwerpen, waar mensen zich thuis voelen en 'kriebels krijgen om te dromen'. Hiervoor is bij het ontwerp gebruik gemaakt van thema's en metaforen. In latere stedenbouw werd dat vaker werd toegepast. Echter ten tijde van Kattenbroek was dit uitgangspunt nieuw.

In Kattenbroek geeft de sterke stedenbouwkundige structuur, met daarbinnen de grote variatie in woonbuurten met hun eigen architectonische expressie, letterlijk en figuurlijk kleur aan de wijk. De fantasie van de verschillende betrokken ontwerpers werd uitgedaagd tot het vormgeven van een kleurrijk en gevarieerd stadsdeel, vol ruimtelijke contrasten en spannende perspectieven. Deze opzet is bewust gekozen en heeft Amersfoort in binnen- en buitenland op de (stedenbouwkundige) kaart gezet. Nergens in Amersfoort is de variatie in bebouwingstypen, in vorm en kleurstelling én in de openbare ruimte zo groot. De kwaliteit van deze wijk is gelegen in de bonte mengeling van buurtjes binnen een uitgewerkt thema.

De basisstructuur van de wijk is (letterlijk) neergezet als een abstract schilderij en bestaat uit vijf geometrische vormen; de Laan der Hoven, de Verborgene zone, de Ring, het Masker en de Kreek. De Laan der Hoven is een weg die van het noordwesten naar het zuidwesten door de wijk loopt. De Verborgene Zone loopt van noord naar zuid dwars door de wijk. Beide structuren kruisen de Ring. De Ring is een centraal gelegen cirkelvormige buurt. Het Masker vormt met een lange gebogen lijn de zuid-oostgrens van de wijk. De Kreek, gelegen in het noorden van de wijk, verbindt de verspreid liggende oorspronkelijke boerderijen. Binnen deze vijf geometrische hoofdstructuren zijn er zeer veel verschillende kleinere woonbuurten. Landschappelijke metaforen geven extra differentiatie hierin. Verder ligt de kwaliteit van de architectuur op een hoger dan gemiddeld niveau, en wisselen hoog- en laagbouw elkaar af.



## 4 Verkeersstructuur

### 4.1 Leusderkwartier en Vermeerkwartier

#### *Auto*

Op basis van de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig zijn de wegen in Amersfoort volgens ingedeeld in drie categorieën: gebiedsontsluitingswegen/ wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen. De gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen hebben een doorstroomfunctie om het doorgaand verkeer in het gebied af te wikkelen en de erftoegangswegen hebben een verblijfsfunctie om het verblijfsgebied veilig toegankelijk te maken. Aan de rand van het gebied ligt ook de Rijksweg A28 richting Utrecht en Zwolle.

In het Leusderkwartier gaat het bij de gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheidsregime van 50 km/uur, om:

- Kersenbaan.

De wijkontsluitingswegen met een maximumsnelheidsregime van 50 km/uur:

- Leusderweg
- Arnhemseweg (gedeelte ten zuiden van aansluiting Bosweg)
- Vermeerstraat
- Gasthuislaan
- Everard Meijsterweg
- Daltonstraat
- Van Campenstraat
- Pasteurstraat
- Jan van de Heijdenstraat
- Bosweg
- Kapelweg (zuidelijke gedeelte vanaf aansluiting Borneoplein)

Alle andere wegen in het Leusderkwartier zijn in het wegategoriseringsplan uit het Verkeer- en Vervoersplan 2030 aangewezen als erftoegangsweg en hebben een maximumsnelheid van maximaal 30km/uur.

#### *Lopen en toegankelijkheid*

Loop - wandelroutes vormen het meest fijnmazige netwerk om binnen de wijken te verplaatsen: naar school, werk, de bus, winkel, spelen of zomaar een ommetje.

#### *Fietsvoorzieningen*

Voor de fiets is er een fijnmazig netwerk met ook veel vrijliggende fietspaden. Zo is in 2015 De Kersenbaan opengesteld waar ook een belangrijk gedeelte van een drukke fietsroute tussen Leusden en Amersfoort onderdeel van uitmaakt. Belangrijke fietsverbindingen zijn de Leusderweg, de route Van Campenstraat - Daltonstraat - Everard Meijsterweg en de Gasthuislaan.

#### *Openbaar vervoer*

Het Leusderkwartier is goed bereikbaar met het openbaar vervoer, er rijden verschillende lijnen met een hoge frequentie die de wijk met het centrum verbinden. Binnen een loopafstand van 400-600m is een bushalte voor de meeste bestemmingen aanwezig. Ook zijn deze haltes toegankelijk voor minder validen en zijn voorzieningen in de vorm van fietsenstallingen enabri's aanwezig.

#### *Parkeren*

In het Leusderkwartier is ten tijde van het opstellen van dit plan met uitzondering van het noordelijke gedeelte van de Leusderweg waar parkeerschijfparkeren van kracht is, geen parkeerregulering aanwezig. Een ieder kan hier dus vrij parkeren. Wel zijn er gebieden waar de parkeerdruk relatief is

hoog is. Dit geldt vooral voor de Leusderweg en de nabijgelegen woonstraten. In de rest van de deelwijken is de parkeerdruk wisselend. In sommige straten is er parkeerruimte voldoende, in andere wordt vanwege ruimtegebrek op de stoep geparkeerd. Net als bij de 30km-maatregelen geldt hier dat we groot onderhoud of rioolvervanging waar mogelijk aangrijpen om het parkeren beter te faciliteren. Dat doen we bijvoorbeeld door waar nodig en mogelijk extra parkeerruimte aan te leggen, of straten zo in te richten dat er duidelijk is aangeduid waar wel en niet geparkeerd mag worden. In 2017 en 2018 gebeurt dit bijvoorbeeld op de Daltonstraat, Everard Meysterweg, Woestijgerweg, Fahrenheitstraat, Kelvinstraat en Réamurstraat.

Een lokaal hoge parkeerdruk is niet uitzonderlijk voor het Leusderkwartier maar geldt eigenlijk voor alle wijken in Amersfoort. Daardoor is het helaas zo dat bewoners niet altijd hun auto voor de deur of in de eigen woonstraat kunnen parkeren. Op dit moment kiezen we er niet voor om het bestemmingsplan hier op aan te passen. Hiervoor zou de bestemming 'Groen' moeten worden gewijzigd in 'Verkeer' en zouden ingrijpende fysieke maatregelen moeten worden genomen om parkeerplaatsen mogelijk te maken. Daar wordt op dit moment niet voor gekozen.

## **4.2 Randenbroek-Schuilenburg**

### *Auto*

Op basis van de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig zijn de wegen in Amersfoort volgens ingedeeld in drie categorieën: gebiedsontsluitingswegen/ wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen. De gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen hebben een doorstroomfunctie om het doorgaand verkeer in het gebied af te wikkelen en de erftoegangswegen hebben een verblijfsfunctie om het verblijfsgebied veilig toegankelijk te maken. Langs deze gebiedsontsluitingswegen ligt ook de Rijkweg A28 richting Utrecht en Zwolle.

In Randenbroek-Schuilenburg gaat het bij de gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheidsregime van 50 km/uur, om:

- Hogeweg (gedeelte Stadsring tot aan de Outputweg en de Energieweg)
- Stadsring (gedeelte Blekerssingel tot aan de Hogeweg)
- Blekerssingel
- Ringweg Randenbroek

De wijkontsluitingswegen met een maximumsnelheidsregime van 50 km/uur:

- Heiligenbergerweg
- Operaweg
- Schuilenburgerweg

Alle andere wegen in Randenbroek-Schuilenburg zijn in het wegategoriseringsplan uit het Verkeer- en Vervoersplan 2030 aangewezen als erftoegangsweg en hebben een maximumsnelheid van maximaal 30km/uur.

In 2016 en 2017 gebeurt dit bijvoorbeeld in het gebied dat wordt omsloten door de Ringweg Randenbroek-Weberstraat-Haydnstraat en Heiligenbergerweg. Ook gebiedsontwikkelingen, zoals in het Hogekwartier en bij het bouwplan Ariaweg-Noord gebeurt dat.

Een andere manieren om de leefbaarheid en veiligheid te vergroten is het weren van doorgaand verkeer door woonbuurten. Zo is tijdens de reconstructie van de Hogeweg in 2015 de aansluiting van de Randenbroekerweg op de Hogeweg gewijzigd, waardoor er sprake is van minder doorgaand verkeer op de Randenbroekerweg.

De nieuwbouwlocatie Randenbroek-Zuid is bewust rechtstreeks onsloten op de Heiligenbergerweg om zo de bestaande woonbuurten in Randenbroek te ontlasten.

### *Lopen en toegankelijkheid*

Loop - wandelroutes vormen het meest fijnmazige netwerk om binnen de wijken te verplaatsen: naar school, werk, de bus, winkel, spelen of zomaar een ommetje.

In de zogeheten "uitwerking voorkeursalternatief" voor het project Knooppunt Hoevelaken is een nieuwe voetgangersverbinding opgenomen tussen Schuilenburg en recreatiegebied De Schammer, in de vorm van een tunnel onder de A28 langs de Barneveldsebeek. Dit is een waardevolle extra verbinding tussen stad en platteland.

#### *Fietsvoorzieningen*

Voor de fiets is er een fijnmazig netwerk in de wijken Randenbroek-Schuilenburg. Er loopt door de wijk een aantal hoofdfietsroutes. Een belangrijke fietsverbinding wordt gevormd door de fietstunnel onder de A28 langs het Valleikanaal. Deze tunnel verbindt Leusden-noord met de Verdiweg, en van daar uit zijn er drukke fietsroutes in noordelijke richting richting Liendert/Rustenburg/De Hoef via de Operaweg en in westelijke richting naar het centrum. Andere drukke fietsroutes lopen langs de Heiligenbergerweg, de Hogeweg en de Bisschopsweg.

#### *Openbaar vervoer*

Randenbroek-Schuilenburg is goed bereikbaar met het openbaar vervoer, er rijden verschillende lijnen met een hoge frequentie die de wijk met het centrum verbinden.

Er rijden streeklijnen tussen Leusden en station Amersfoort op de Heiligenbergerweg en op de Hogeweg rijdt een streeklijn tussen station Amersfoort en Apeldoorn. Verder rijdt er een stadslijn over de Ringweg Randenbroek met lus door Schuilenburg/Randenbroek-zuid. Binnen een loopafstand van 400-600m is een bushalte voor de meeste bestemmingen aanwezig. Ook zijn deze haltes toegankelijk voor minder validen en zijn voorzieningen in de vorm van fietsenstallingen enabri's aanwezig.

#### *Parkeren*

In een klein deel van Randenbroek (de "Kattenkampen" en het "Willem III" gebied) geldt vergunningparkeren. Deze buurten liggen dichtbij de binnenstad en zouden zonder parkeerregulering veel last hebben van parkerend bezoek aan de binnenstad. Direct buiten deze gebieden is de parkeerdruk hoog, met name rond de Matthijs Vermeulenstraat, maar dat zien we overal aan de rand van vergunninggebieden.

In de rest van de wijken is de parkeerdruk wisselend. In sommige straten is er parkeerruimte voldoende, in andere wordt vanwege ruimtegebrek op de stoep geparkeerd. Net als bij de 30km-maatregelen geldt hier dat we groot onderhoud of rioolvervanging waar mogelijk aangrijpen om het parkeren beter te faciliteren. Dat doen we bijvoorbeeld door waar nodig en mogelijk extra parkeerruimte aan te leggen, of straten zo in te richten dat er duidelijk is aangeduid waar wel en niet geparkeerd mag worden. In 2016 en 2017 gebeurt dit bijvoorbeeld in het gebied dat wordt omsloten door de Ringweg Randenbroek-Weberstraat-Haydnstraat en Heiligenbergerweg. Ook gebiedsontwikkelingen, zoals in het Hogekwartier en bij het bouwplan Ariaweg-Noord gebeurt dat.

Een lokaal hoge parkeerdruk is niet uitzonderlijk voor Randenbroek-Schuilenburg maar geldt eigenlijk voor alle wijken in Amersfoort. Daardoor is het helaas zo dat bewoners niet altijd hun auto voor de deur of in de eigen woonstraat kunnen parkeren. Op dit moment kiezen we er niet voor om het bestemmingsplan hier op aan te passen. Hiervoor zou de bestemming 'Groen' moeten worden gewijzigd in 'Verkeer' en zouden ingrijpende fysieke maatregelen moeten worden genomen om parkeerplaatsen mogelijk te maken. Daar wordt op dit moment niet voor gekozen.

#### *Project Knooppunt Hoevelaken*

Het Rijk gaat (stand van zaken najaar 2016) in de periode 2021-2025 knooppunt Hoevelaken reconstrueren om de fileproblematiek aan te pakken. Daarvoor wordt in 2018 een Ontwerp Tracé Besluit genomen en in 2019 naar verwachting het Tracébesluit. Onderdeel van het aanbiedingsontwerp van de aannemerscombinatie die het project gaat uitvoeren is, naast verbreding van de A28 en aan- en bijbehorende kunstwerken, ook een aantal nieuwe langzaamverkeersverbindingen onder de A28.



Uitwerking voorkeursalternatief knooppunt Hoevelaken, A1 en A28 | 19

Bron: publicatie "Uitwerking voorkeursalternatief knooppunt Hoevelaken, A1 en A28. Voor een goede en veilige doorstroming, met oog voor de omgeving" (Rijkswaterstaat, september 2016)

### 4.3 Kattenbroek

#### Auto

Op basis van de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig zijn de wegen in Amersfoort volgens ingedeeld in drie categorieën: gebiedsontsluitingswegen/ wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen. De gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen hebben een doorstroomfunctie om het doorgaand verkeer in het gebied af te wikkelen en de erftoegangswegen hebben een verblijfsfunctie om het verblijfsgebied veilig toegankelijk te maken. Langs deze gebiedsontsluitingswegen ligt ook de Rijksweg A1 richting Amsterdam en Zwolle.

In Kattenbroek gaat het bij de gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheidsregime van 70 en 50 km/uur, om:

- Rondweg- Noord;
- Rondweg- Oost;
- Laan naar Emiclaer (gedeelte vanaf Het Masker tot de Rondweg-Oost );

De wijkontsluitingswegen met een maximumsnelheidsregime van 50 km/uur:

- Het Masker;
- De Ring Kattenbroek (Aziering, Amerikaring, Australiering, Afrikaring)
- De Laan de Hoven ( gedeelte tussen de Rondweg-Noord en de Ring Kattenbroek ;

Alle andere wegen in Kattenbroek zijn in het wegategoriseringsplan uit het Verkeer- en Vervoersplan 2030 aangewezen als erftoegangsweg en hebben een maximumsnelheid van maximaal 30km/uur.

#### *Lopen en toegankelijkheid*

Loop - wandelroutes vormen het meest fijnmazige netwerk om binnen de wijken te verplaatsen: naar school, werk, de bus, winkel , spelen of zomaar een ommetje.

#### *Fietsvoorzieningen*

Op de gebiedsontsluitingswegen Rondweg Noord, Rondweg Oost, de Laan der hoven en de Laan naar Emiclaer zijn fietsers niet toegestaan. Voor de fiets is er een fijnmazig netwerk met veel vrijliggende fietspaden in de wijk. Het winkel- en voorzieningencluster in het centrum is met de fiets uitstekend bereikbaar vanuit de hele wijk. Voor een betere bereikbaarheid, herkenbaarheid en vindbaarheid van de fietsroutes vanuit Kattenbroek naar Nieuwland en Calveen is de gemeente bezig met verschillende projecten. Voor deze projecten worden de trajecten buiten dit bestemmingsplan procedure opgestart.

#### *Openbaar vervoer*

Kattenbroek is goed bereikbaar met het openbaar vervoer, er rijden verschillende lijnen met een hoge frequentie die de wijk met het centrum verbinden. Binnen een loopafstand van 400-600m is een bushalte voor de meeste bestemmingen aanwezig Ook zijn deze haltes toegankelijk voor minder validen en zijn voorzieningen in de vorm van fietsenstallingen enabri's aanwezig.

#### *Parkeren*

In Kattenbroek zijn er geen parkeerverboden en geen parkeerreguleringsgebieden. Ook is er geen sprake van een hoge parkeerdruk. De parkeerdruk is in sommige straten hoger dan in andere straten waardoor de bewoners niet altijd hun auto voor de deur of in de eigen woonstraat kunnen parkeren. Maar binnen de loopafstand van 150 meter is er altijd wel een vrije parkeerplaats.

## 5 Groenstructuur

Uitgangspunt bij het bestemmen van de groenvoorzieningen zijn de geldende bestemmingsplannen. De groenbestemmingen uit die plannen zijn overgenomen in voorliggend plan.

Vervolgens is beoordeeld of er groenbestemmingen moeten worden toegevoegd of verwijderd. Dit wordt gedaan in aansluiting op de actualisatie van de structureel groenkaart voor Amersfoort. Dit is een kaart met daarop aangegeven het groen dat

Omdat voorliggend plan een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is, is het uitgangspunt van het plan niet een goede ruimtelijke ordening maar een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. Groen speelt een belangrijke rol bij het gezondheidsaspect. Hierover wordt meer verteld in paragraaf 3.2 Gezondheid van deze toelichting. Daarom is er met name gekeken of er mogelijkheden bestaan voor het toevoegen van groenbestemmingen.

Naast het toevoegen van groenbestemmingen is er ook voor gekozen om onderscheid te maken in verschillende groenbestemmingen. Dit komt voort uit het aspect gezondheid (vanuit de nieuwe Omgevingswet die in 2019 in werking treedt). Maar ook in de Groenvisie die, in een samenwerkingsverband van ambtenaren, raadsleden en bewoners, in 2016 is opgesteld voor de gemeente Amersfoort, worden verschillende functies van groen benoemd namelijk; natuurgroen, kijkgroen, speelgroen.

In het bestemmingsplan hebben we de grote groengebieden die een functie hebben voor de stad en wijk de bestemming 'Groen-1'. Deze groengebieden moeten groen blijven. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om parkeerplaatsen aan te leggen en/of wegen te verleggen of verbreden. Wel is het mogelijk om onder voorwaarden speelvoorzieningen aan te leggen en fiets- en voetpaden.

Naast de groengebieden met een functie voor de stad en wijk zijn er ook groengebieden met een functie voor de buurt. Deze hebben de bestemming 'Groen 2' gekregen. Deze groenvoorzieningen zijn belangrijk voor de belevingswaarde van de woonomgeving. Daarnaast dragen ze bij aan het voorkomen van wateroverlast bij hevige regenbuien en aan het voorkomen van hittestress. In deze bestemming mogen onder voorwaarden parkeerplaatsen en fiets- en voetpaden worden aangelegd, wegen worden verlegd en/of verbreed. Speelvoorzieningen zijn onder voorwaarden toegestaan. En het is mogelijk om groen te gebruiken ten behoeve van een buurtinitiatief zoals een moestuin. Deze mogelijkheid kan bijdragen aan een betere en intensievere beleving van het groen.

Een andere vorm van groen is het groen langs belangrijke structuren (wegen, watergangen). Dit groen heeft in de bestemming Verkeer-verblijf de aanduiding 'belangrijke laanbeplanting' gekregen. Deze aanduiding houdt in dat er belangrijke laanbeplanting in stand gehouden moet worden vanwege de structuurbepalende waarde en/of de ecologische waarde. De beplanting mag bij herinrichting van de weg wel worden vervangen/verschoven, als er maar laanbeplanting blijft bestaan.