



Oplegnota Hogekwartier

Nota partiële aanpassing Stedenbouwkundig-
en beeldkwaliteitskader

Datum November 2017

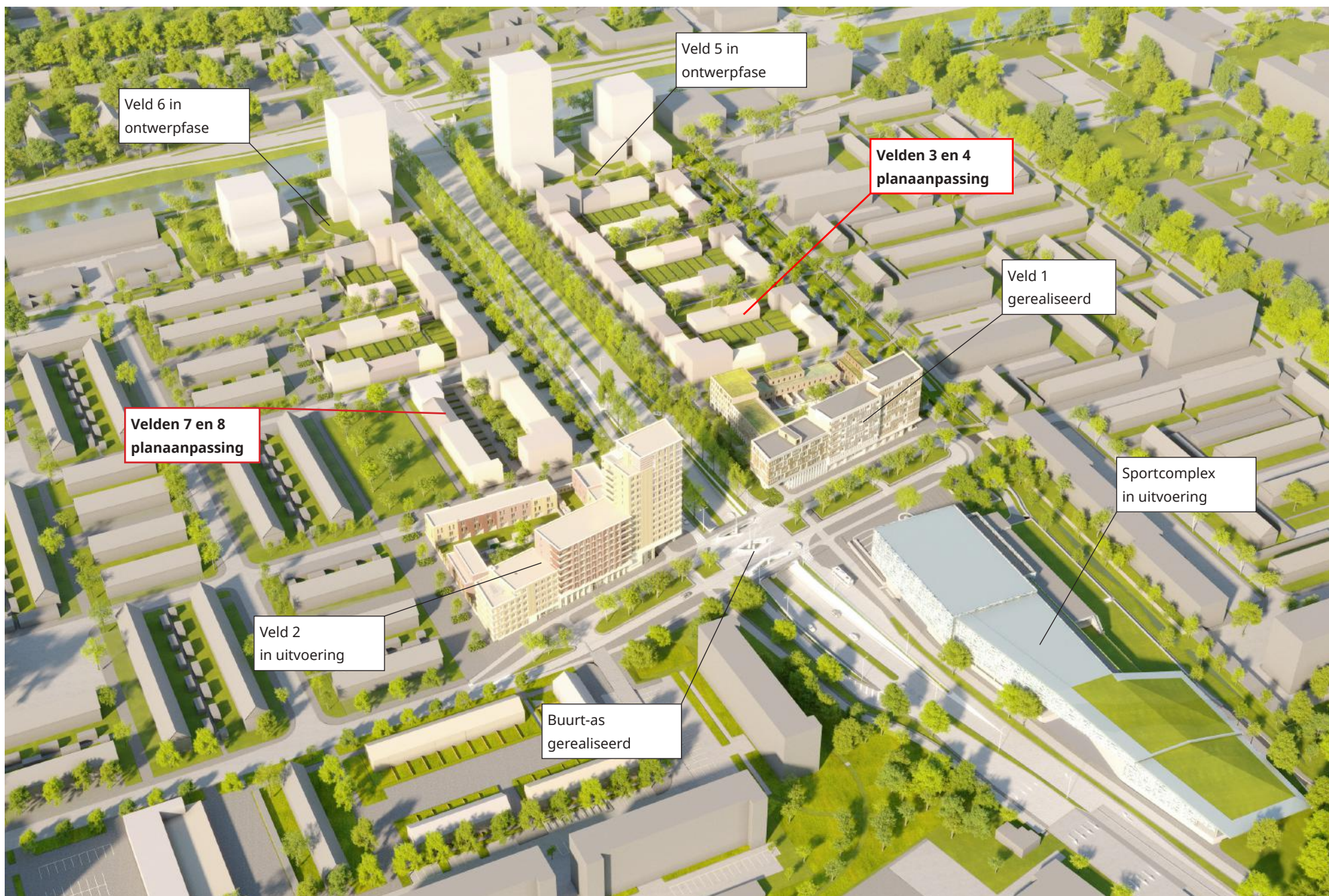
Opdrachtgevers

Gemeente Amersfoort, De Alliantie

KCAP Architects&Planners

Inhoud

1 Inleiding	5
2 Groenstructuur	13
3 Verkeer	15
4 Programma en bebouwing	17
5 Parkeren	21
6 Duurzaamheid	25
7 Colofon	26



Impressie nieuw geplande situatie.

1. Inleiding

In 2006 is gestart met de ontwikkeling van het Hogekwartier. Dat is inmiddels meer dan 10 jaar geleden. Sinds het vaststellen van de plannen is er een aantal ontwikkelingen geweest waardoor de Alliantie het initiatief heeft genomen tot een aantal planaanpassingen. Dit heeft geleid tot een voorstel voor aanpassing van het plan waarin aspecten als duurzaamheid, sociale woningbouw, woonbeleving en het parkeerconcept aan de orde komen.

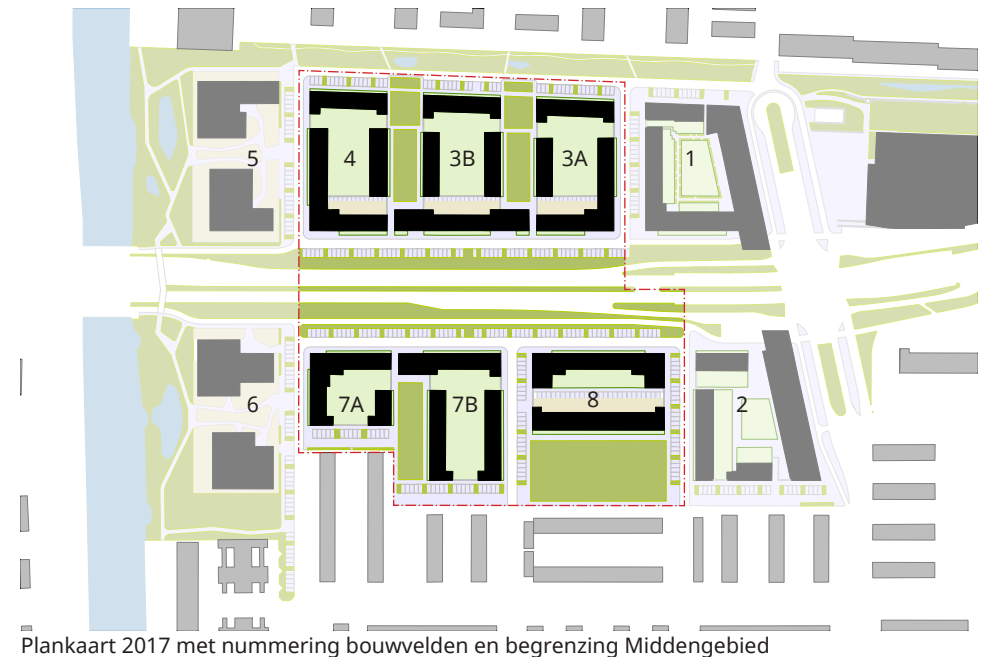
Op 27 juni 2017 heeft de gemeenteraad van Amersfoort besloten tot de voorgestelde planaanpassing en de daarvoor benodigde aanpassing van het bestemmingsplan.

De planaanpassing gaat over het zogeheten 'Middengebied'. Dit is het gedeelte tussen de hoogbouw aan de buurtas, naast het sportcomplex en de hoogbouw aan het Valleikanaal. Het betreft de bouwvelden 3A, 3B, 4, 7A, 7B en 8 zoals op de naastliggende plankaart is weergegeven.

Deze notitie geeft een overzicht van de stand van zaken nu, eind 2017, geeft inzicht in de wijzigingen en definieert de aanvullende plankaders. Deze notitie vervangt niet het eerder vastgestelde Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan uit 2010, maar vormt een aanvulling op deze bestaande documenten. Waar het conflicteert is deze oplegger leidend. De planaanpassingen zijn verwerkt in de partiële herziening van het bestemmingsplan. Daarnaast is een Masterplan & handboek openbare ruimte Hogekwartier Amersfoort opgesteld waarin de kaders voor uitwerking van de openbare ruimte zijn opgenomen.

De 3 bovengenoemde documenten vormen gezamenlijk het kader dat als uitgangspunt zal worden meegegeven aan ontwikkelaars en ontwerpers. De supervisor Hogekwartier en de stadsbouwmeester toetsen aanvragen voor een omgevingsvergunning aan dit kader.

Deze nota is het eindresultaat van een proces met veelvuldig overleg tussen alle betrokkenen; Stichting de Alliantie, de gemeentelijke afdelingen, MTD Landschapsarchitecten, de participatiegroep Hogekwartier, de stadsbouwmeester en KCAP Architects&Planners.



Actualisatie uitgangspunten

Sinds de planvorming van circa 10 jaar geleden en nu is de wereld om ons heen veranderd. Ook de woningmarkt is veranderd. De crisis op de woningmarkt ligt alweer achter ons en de markt is alweer behoorlijk aangetrokken. Daarnaast hebben woningcorporaties de afgelopen jaren een andere rol gekregen: De rol in de wijkaanpak is ingeperkt en met de komst van de Woningwet verandert de rol van woningcorporaties in wijken en buurten nog meer.

Deze veranderde omstandigheden en voortschrijdend inzicht op verschillende deelaspecten leidt tot aanpassingen in de plannen voor het Hogekwartier. Een aantal thema's, hieronder toegelicht, speelt een belangrijke rol bij de wijzigingen in het Hogekwartier. Dit zijn geen nieuwe thema's want deze waren ook bij de start van het project al belangrijk. Het zijn juist deze onderwerpen die aanleiding zijn geweest om het plan nog eens goed onder de loep te nemen en te bezien of aanpassingen hierop een positieve bijdrage kunnen leveren, met behoud van de oorspronkelijke ambities en zo mogelijk een verbetering van het plan.

Betaalbaarheid en beschikbaarheid

Betaalbaarheid is altijd al een belangrijk thema geweest. De crisis heeft ertoe geleid dat betaalbaarheid, met name voor sociale huurwoningen, nog hoger op de agenda is komen te staan.

De Alliantie heeft ervoor gekozen om een groter deel van de geplande sociale huurwoningen onder de eerste en tweede aftoppingsgrens van de huurtoeslag te brengen. Hierdoor heeft een nog grotere groep woningzoekenden de mogelijkheid om een woning in het Hogekwartier te betrekken. Het aandeel sociale woningen wordt ook groter. Het betreft niet alleen huurwoningen, maar ook sociale koopwoningen.

Parkeren

In het plan voor het Hogekwartier was veel gebouwd parkeren opgenomen, dit betrof parkeergarages onder de woningen voor het bewonersparkeren. Het realiseren van deze parkeervoorzieningen vraagt om grote investeringen. Deze investeringen kunnen niet worden gedekt voor huur- en koopprijzen. Het geld dat hiermee gemoeid is, kan ook voor andere doeleinden gebruikt kunnen worden (meer sociale huur in het plangebied en op andere locaties in de stad; meer aandacht voor duurzaamheid in het plan en meer woningen verbeteren en verduurzamen). In 2014 zijn de gemeentelijke parkeernormen gewijzigd. Hierdoor werd het mogelijk te volstaan met minder parkeerplaatsen in de gebouwde garages. Dit bood kansen voor het parkeren in het Hogekwartier.

Ook door meer differentiatie in de parkeernormen, zijn er voor het Hogekwartier beduidend minder parkeerplaatsen nodig en bleek het mogelijk om deze op maaiveld te realiseren. Dit is een veel goedkopere oplossing, met behoud van de stedelijkheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Verkeer

Ook wat de ontsluitingsstructuur betreft, is een aantal aanpassingen nodig gebleken. Zo moet het profiel langs de Hogeweg herzien worden na het toevoegen van een rechtsafstrook aan de noordzijde die niet voorzien was in het plan van 2010. Bovendien is het wenselijk om de parallelwegen langs de Hogeweg te voorzien als tweerichtingswegen in plaats van enkelrichtingswegen, dit om omrijbewegingen te vermijden. Ook in de fietspadenstructuur zijn er aanpassingen gemaakt.

Groen

Groen is altijd een belangrijk thema geweest in het Hogekwartier. Er is niet voor niets bij de start van het project gekozen voor het “groene-poort-model”. Kwalitatief openbaar groen draagt bij aan de positieve beleving van bewoners en gebruikers van het gebied.

Daarnaast heeft groen een belangrijke functie in de opvang van regenwater. In het oorspronkelijke plan was veel gebouwd parkeren voorzien onder de tuinen, hetgeen nadelige gevolgen kan hebben bij de opvang van regenwater. Minder bebouwing (en dus ook minder gebouwd parkeren) levert meer groen in de ‘koude grond’ op en dat is beter voor de infiltratie van regenwater.

Duurzaamheid

De Alliantie heeft met de gemeente andere afspraken gemaakt over de invulling van de duurzaamheidsambities in het plan. In overleg tussen Gemeente en de Alliantie is hiervoor een maximaal haalbaar voorstel vastgesteld. Daardoor vervallen ook een aantal duurzaamheidsambities uit het SP en BKP 2010. Deze aanvullende afspraken zullen leiden tot een verlaging van de CO2 uitstoot t.o.v. het oorspronkelijke plan.

Conclusie

Deze thema's werden in een dialoog tussen de gemeente en de Alliantie verder uitgewerkt en de gevolgen voor het plan waarover in 2010 door de gemeenteraad besloten is, werden inzichtelijk gemaakt. De participatiegroep, die al sinds 2006 bij de ontwikkeling van het plan betrokken is, is ook nu weer hierover geconsulteerd.

Met de bovengenoemde wijzigingen zijn de ambities uit 2006, zoals geformuleerd bij de start van het programma Amersfoort Vernieuwt en het project Hogekwartier, steeds als uitgangspunt behouden en gerespecteerd. Deze zijn:

1. Hoogwaardige stadsentree met allure;
2. Robuust en divers raamwerk openbare ruimte;
3. Aantrekkelijk, stedelijk en divers woonmilieu;
4. Complementaire mix van voorzieningen;
5. Goede inbedding in de omgeving;
6. Optimale verkeersafwikkeling;
7. Hoge kwaliteit van bebouwing;
8. Duurzame ontwikkeling.

Gerealiseerde plannen aan de Buurtas



De **ongelijkvloerse kruising** ter plaatse van de aansluiting met de Operaweg verbetert de doorstroming van het verkeer op de Hogeweg, verbindt de wijken Liendert en Schuilenburg en ontsluit de nieuwe ontwikkeling. De verbinding tussen de wijken, de buurtas, heeft nu nog een tijdelijke inrichting. Om de inrichting langs de buurtas te voltooien, wordt na Veld 1 nu met voorrang Veld 2 gerealiseerd.



Veld 1 is de eerste gebouwde ontwikkeling in het Hogekwartier. De eerste gebouwen zijn in het voorjaar van 2016 in gebruik genomen. Op dat moment heeft ook het Hostel van het Leger des Heils zijn deuren geopend. Medio 2016 is alles opgeleverd

Ontwikkelingen in aanbouw eind 2017



Op 13 Januari 2016 werd officieel de eerste paal geslagen voor de bouw van het nieuwe **Sportcomplex Amerena**. Het ontwerp van het sportcomplex werd unaniem gekozen wegens het aanbieden van alle opties, de hoogwaardige architectuur, de goede stedenbouwkundige inpassing en de hoge duurzaamheidsscore.



Veld 2 is de eerstvolgende fase in de realisatie van het Hogekwartier. Dit bouwveld ligt aan de Schuilenburgzijde van de buurtas. De bouw van dit veld is gestart.



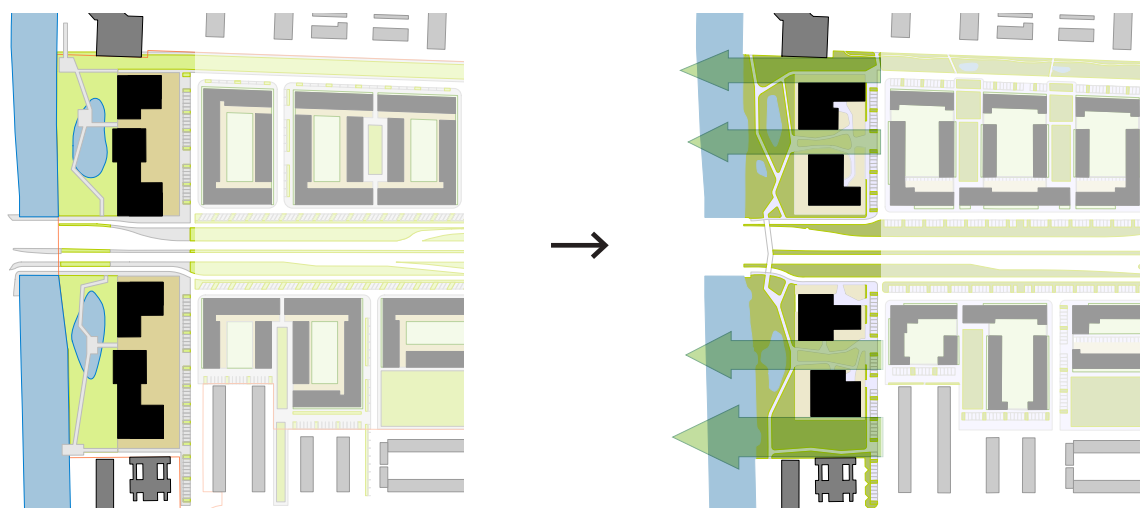
Torens Valleikanaal 2010, drie torens per kavel op een plintvolume

Ontwerp deelgebied Valleikanaal

De velden 5 en 6, gelegen aan het Valleikanaal, maken geen deel uit van de planaanpassing. Binnen de kaders van het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan van 2010 is het plan wel verder doorontwikkeld en uitgewerkt.

- 1) Om meer licht en lucht tussen de torens te voorzien gaat de ontwikkeling uit van twee in plaats van drie torens per veld.
- 2) De onderste verdiepingen vormen een plintvolume. Hierin wordt tussen de torens een bredere opening voorzien als doorkijk tussen de achterliggende woningen en het Valleikanaal.
- 3) De parkeergarage ligt verzonken en steekt maximum één meter uit boven het peil van het trottoir. Het parkeerdek wordt grotendeels groen ingericht in aansluiting op het landschap van het Valleikanaal. Over de private parkeerbak loopt een publiek toegankelijke voetgangersroute tussen de straatzijde en het wandelpad langs het Valleikanaal.

Velden 5 en 6 zijn binnen deze principes door architecten uitgewerkt en zijn de eerstvolgende bouwfasen in de realisatie van het Hogekekwartier.



Links de illustratieve uitwerking uit 2010, rechts de huidige uitwerking met bredere groene doorsteken tussen de torens.



Impressie nieuw geplande situatie.



Impressie Middengebiet Hogewegzone, zicht van de Liendertzijde in de open hofjes.

2. Groenstructuur

Een meer bruikbare groenstedelijke woonomgeving is een belangrijk uitgangspunt in de planaanpassing. Daartoe zijn de volgende aanpassingen gemaakt:

Aan de Liendertzijde is een tussenstraat vervangen door een extra groen hofje. De twee hofjes hebben extra breedte gekregen om meer bruikbaar collectief groen in het plan te voorzien. Ook zijn de hofjes ruimtelijk en ecologisch beter verbonden met de Groene speelstraat.

Aan de Schuilenburgzijde heeft het hofje in Veld 7 extra breedte gekregen. Samen met het Buurtplein leidt dit tot een vergroening van het plan.

Langs de Hogeweg is groen toegevoegd in de vorm van private margestroken.

Bij de velden 5 en 6 langs het Valleikanaal, wordt het groen tussen de woontorens door, meer de wijk in gehaald.

Binnen de bouwblokken wordt maximaal ruimte gemaakt voor diepe private tuinen op volle grond. Enkel aan de zuidzijde van de blokken 3, 4 en in blok 8 is nog gebouwd parkeren op maaiveld voorzien in de blokken van het Middengebied, met erboven een ruim terras als buitenruimte bij de woningen.

Deze aanpassingen zijn door de landschapsarchitect MTD verwerkt in een 'Masterplan & handboek openbare ruimte Hogekwartier Amersfoort'. In een vervolgstap zullen de inrichtingsplannen voor de hofjes en het buurtplein in samenspraak met de participatiegroep worden opgemaakt.



Referentiebeeld woonmilieu autovrij hofje met speelaanleiding

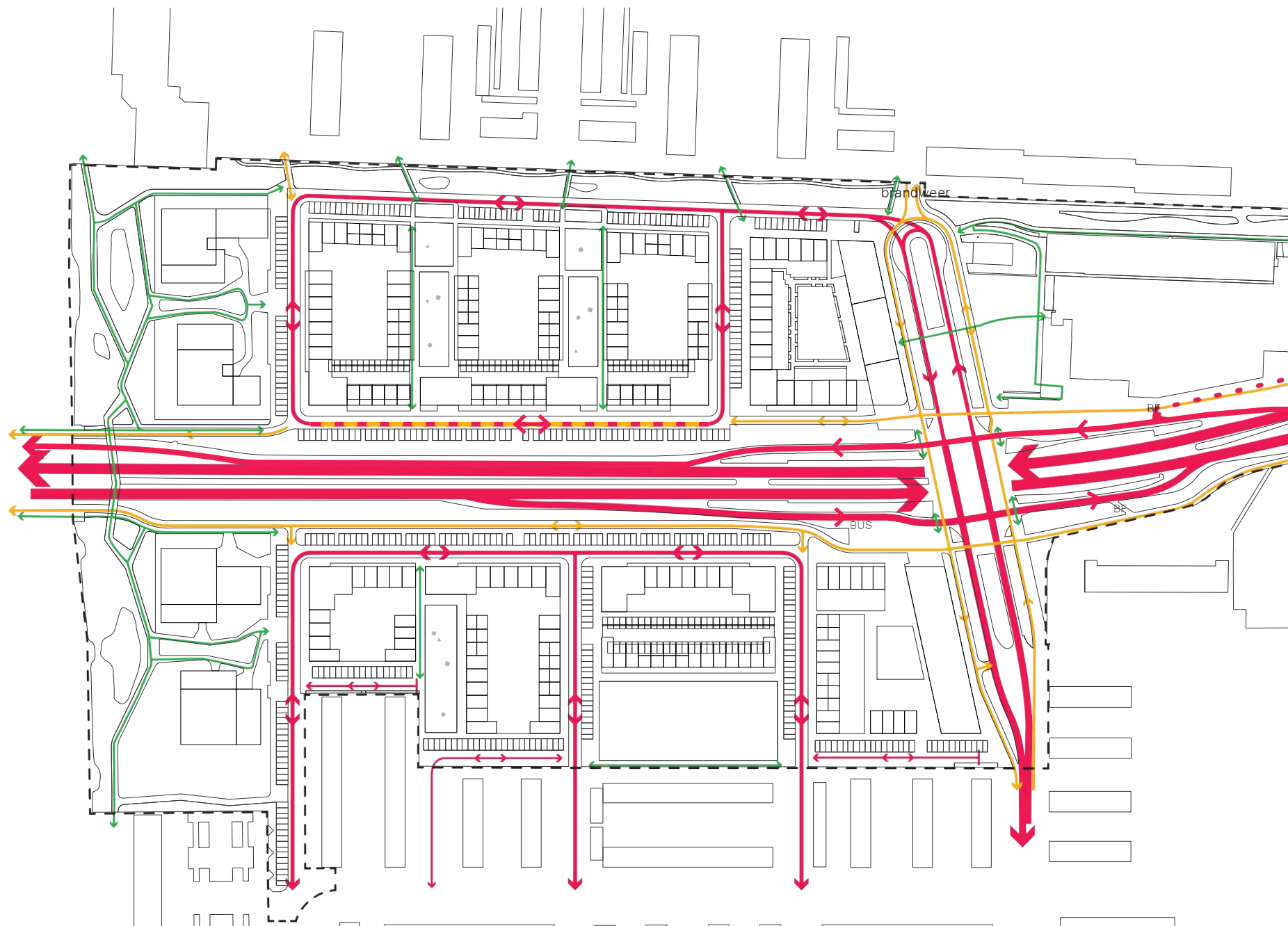


Diagram verkeersstructuur

3. Verkeer

Na de planvorming in 2010 is er een bijkomende rechtsafstrook gerealiseerd aan de noordzijde van de Hogeweg. Het stedenbouwkundige plan anticipeerde niet op deze extra rijstrook waardoor ook een beperkte aanpassing in de verkeersstructuur wenselijk was.

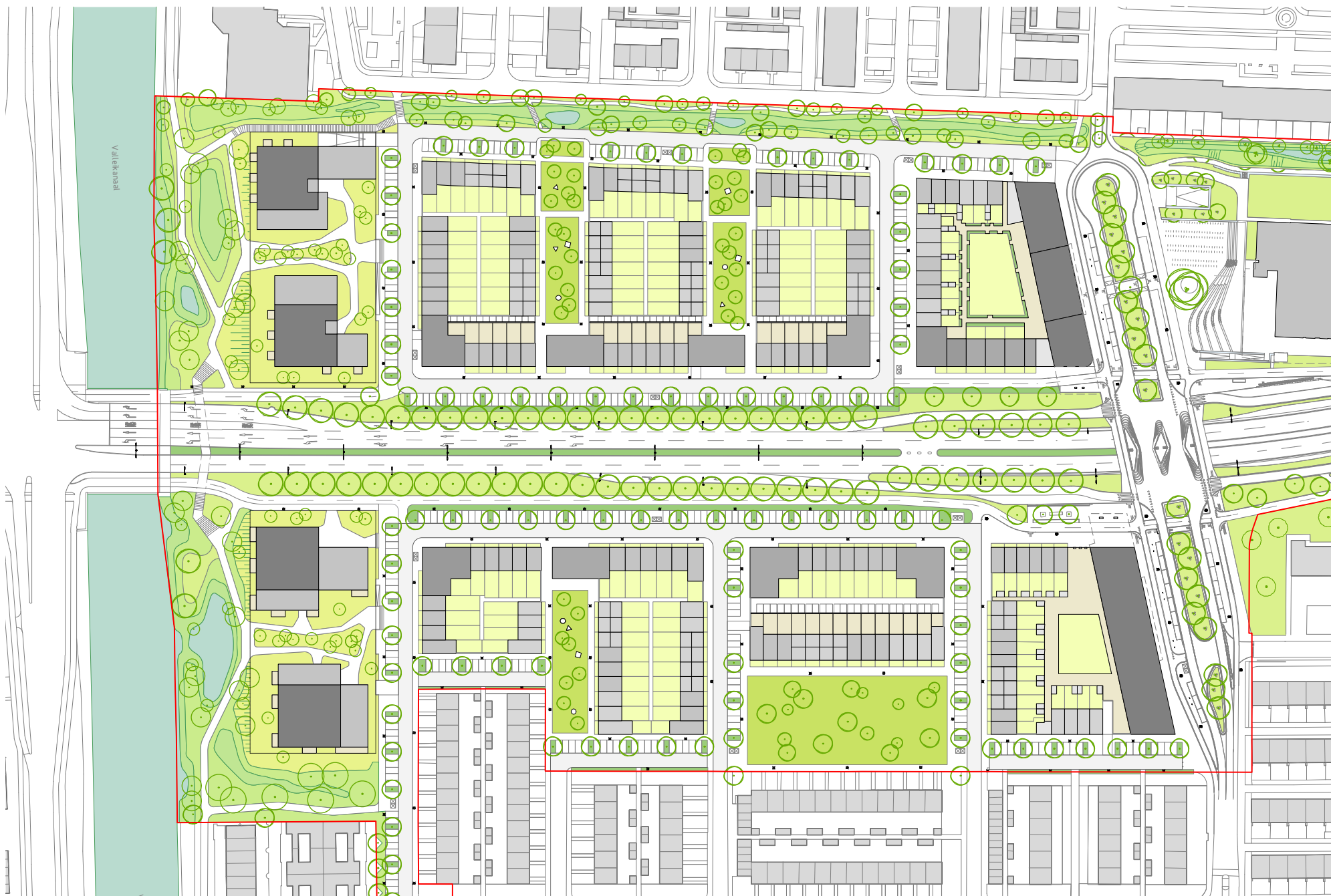
Tussen Veld 3 en 4 vervalt een lokale straat. Deze was niet nodig voor de ontsluitingsstructuur en is vervangen door een extra hofje wat de kwaliteit van het plan ten goede komt. In het stedenbouwkundig plan was sprake van een aantal éénrichtingsstraten. In de nieuwe situatie is overal sprake van tweerichtingsstraten, wat zorgt voor een goede bereikbaarheid en omrijbewegingen voorkomt.

Aan de noordzijde van de Hogeweg vervalt ter hoogte van het Middengebied het vrijliggende fietspad. Hier zullen fietsers gebruik maken van de rijbaan van de parallelweg die zal worden ingericht als een fietsstraat. Hierdoor kunnen fietsers zich nog steeds vlot en veilig in beide richtingen verplaatsen. Aan de zuidzijde van de Hogeweg is het vrijliggende dubbelzijdig fietspad behouden. Deze fietsvoorzieningen sluiten goed aan op de toekomstige fietspadenstructuur langs de Hogeweg bij de aansluitingen met de A28 richting Hoevelaken en Achterveld.

De fietsvoorzieningen aan zowel de noord- als zuidzijde sluiten bij de buurtas aan op de fietsverbindingen richting Hoevelaken/Achterveld.

Legende

-  Voetgangers
-  Fietsers
-  Gemotoriseerd verkeer
-  Fietsstraat



Plankaart

4. Programma en bebouwing

In het kader van Amersfoort Vernieuwt is de ambitie van de Alliantie en de gemeente om zowel kwalitatief als kwantitatief een hoog niveau te realiseren in het Hogekwartier. Daarom is getracht het geambieerde woningaantal te behouden. Het stedenbouwkundig plan van 2010 voorzag in een woningaantal van 750 tot 870 eenheden.

Het aangepaste plan voorziet in ca. 830 woningen. De beoogde verdeling huur-koop is 51%-49%. Van alle woningen zijn 45% sociale woningen, verdeeld over huur- en koopsector. Van de circa 830 woningen die voorzien zijn, is 35% sociale huur en 11% sociale koop.

De voorgaande plannen hadden een structuur van gesloten bouwblokken. In deze aanpassing zijn de hoeken van de blokken geopend om een meer ontspannen woonmilieu te realiseren, met licht, lucht en volwaardige tuinen. De openingen in de blokken worden wel beperkt gehouden, door diepere hoektypes. De openingen worden voorzien van hoogwaardige, gebouwde afscheidingen.

In het middengebied worden appartementen gepositioneerd langs de Hogeweg om, conform het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan, een stedelijke straatwand te vormen met accenten van 4 a 5 bouwlagen. Langs de Hogeweg is er ook de mogelijkheid tot bedrijvigheid en wonen/werken aan huis.



Vergelijking types	MGW	EGW	Totaal
Minimale scenario 2010	541	209	750
Maximale scenario 2010	648	222	870
Proefverkaveling plan 2017	654	172	826

In vergelijking met de plannen van 2010 is het aantal eengezinswoningen afgenomen door de meer open blokstructuur en extra ruimte voor hofjes in het aangepaste plan. Het aantal appartementen neem toe, maar hierin zijn ook de 34 wooneenheden in het hostel in Veld 1 en de 33 appartementen voor Amerpoort in Veld 2 meegerekend.

Toevoegingen Beeldkwaliteitsplan



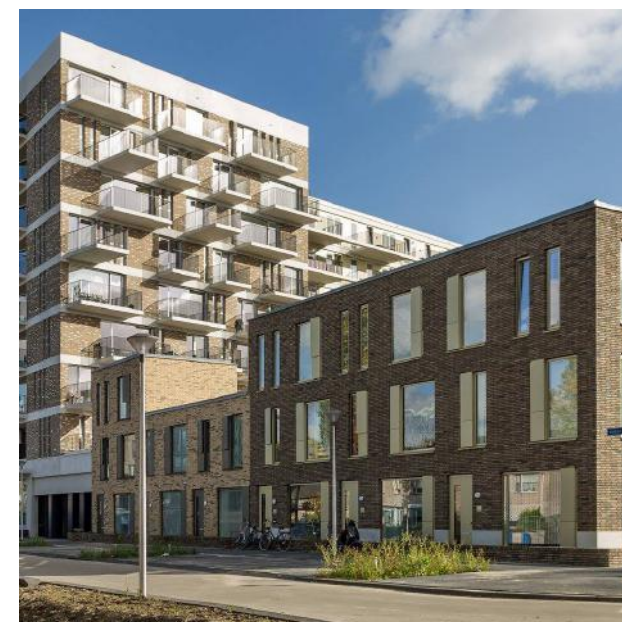
Plankaart indicatieve parcellering en typologische diversiteit

Bovenstaande proefverkaveling illustreert het principe van de 'herkenbare korrel' zoals beschreven in het BKP van 2010. Langs de Hogeweg wordt vastgehouden aan de minimale bouwhoogte van 10 meter.

- 2 Bouwlagen
- 2 Bouwlagen met kap
- 3 - 4 Bouwlagen
- 4 Bouwlagen
- 5 Bouwlagen

Herkenbare korrel

Binnen de laagbouw wordt gestreefd naar een menging van types. De principes van 'herkenbare korrel' zoals verwoord in het beeldkwaliteitsplan (BKP) worden aangevuld met het voorschrift om voor elke korrel een andere materialisatie dan de aangrenzende korrel toe te passen en de dakhoogte te laten verspringen. De materialisering wordt wel op elkaar afgestemd. Veld 1 vormt hiervoor de referentie.



Verschil in materialisering en verspringing in hoogte

Bijzondere hoektypes

De openingen in de blokken worden gereduceerd, bijvoorbeeld door bijzondere types op de koppen te voorzien met een grotere diepte. Het is ook toegestaan om met een bijzonder type een (meer) gesloten hoekoplossing te realiseren. In de kopse gevel worden daar waar mogelijk voldoende raamopeningen voorzien voor een levendige uitstraling en verbeterde sociale veiligheid.

Het realiseren van bouwblokken met gesloten hoeken zoals weergegeven in het SP van 2010 blijft toegestaan.



Illustratie diepere hoektypes

Gebouwde tuinmuren

De openingen in de blokken worden gesloten door een gebouwde tuinmuur die in materialisering en uitstraling aansluit bij de architectuur van de aansluitende gevels. Referentie Veld 2.



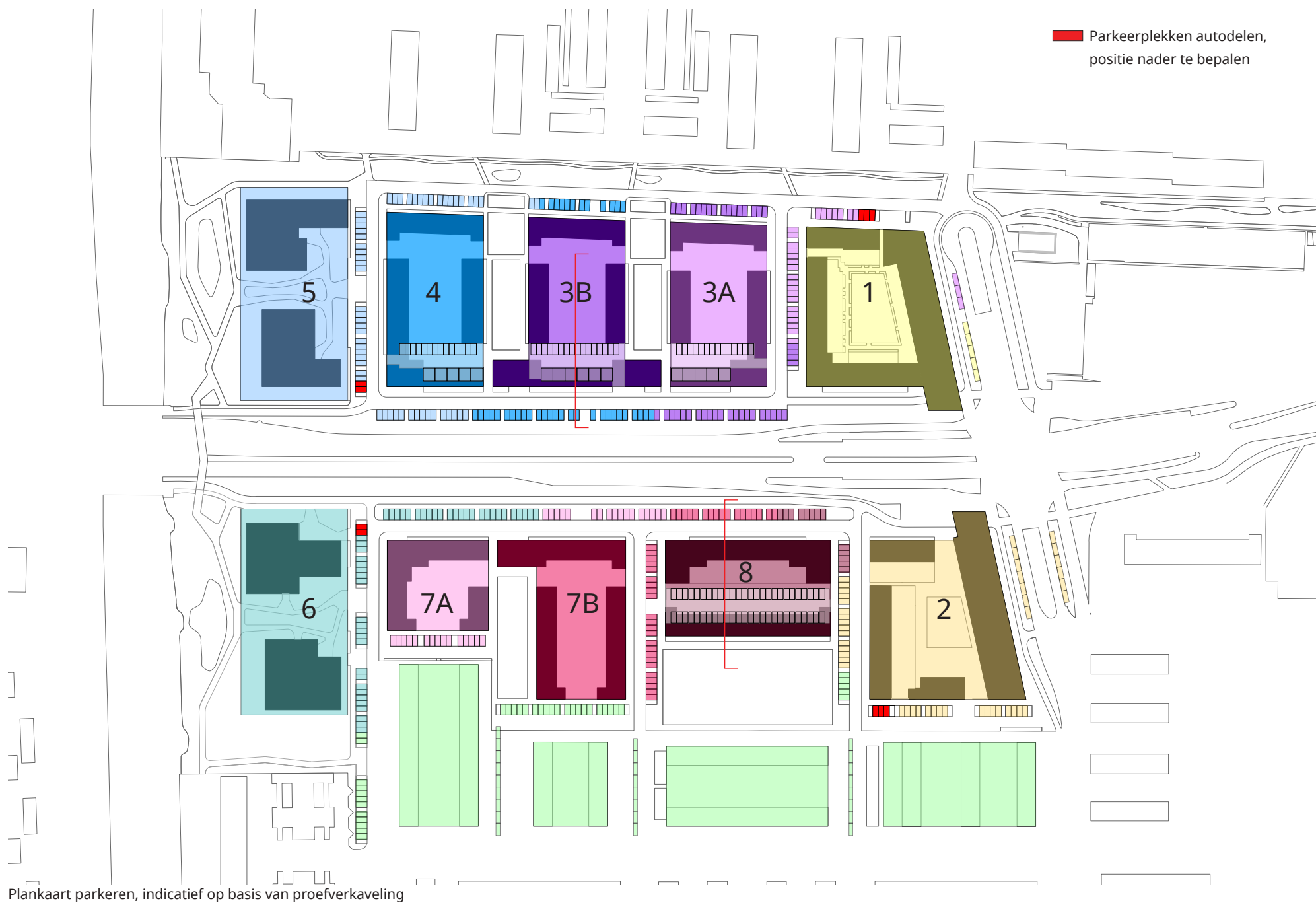
Referentie gebouwde tuinmuur

Gebouwde afscheiding margestroken aan straten

Afscheiding tussen privé en publiek is een muurtje van 45-50cm hoog in een materialisatie die past bij de gevel van de architectuur. De muurtjes van Veld 1 vormen de referentie voor de rest van het Middengebied. Langs hofjes kan deze afscheiding ook vervangen worden door een Delftse stoep (privéstrook tussen het trottoir en de woning) zonder gebouwde afscheiding.



Referentie gebouwde muurtjes margestroken



5. Parkeren

De Alliantie streeft naar een reductie van de hoeveelheid gebouwd parkeren in het Hogekwartier. Dit is mogelijk geworden omdat de plannen van 2010 uitgingen van hogere parkeernormen. In 2014 werden de gemeentelijke parkeernormen aangepast waardoor het benodigde aantal parkeerplekken per woning in voorlegend plan gemiddeld daalde van ca. 1,7 naar ca. 1,3.

Het plan van 2010 ging uit van gereguleerd parkeren, om onder andere een goed gebruik van de garageplaatsen te realiseren. Dit is met het vernieuwde plan niet meer nodig. Parkeerregulering heeft ook geen draagvlak bij de participatiegroep, waarin omwonenden vertegenwoordigd zijn. Daardoor is gekeken naar andere meer toekomstgerichte oplossingen. De planaanpassing gaat uit van ongereguleerd parkeren, waarbij echter wel een hogere norm geldt dan bij gereguleerd parkeren.

Voor de bouwvelden met hoge dichtheid (veld 1, 2, 5 en 6) blijft gebouwd parkeren het uitgangspunt voor het bewonersparkeren. Bezoekersparkeren is voor alle velden op het maaiveld. Voor het middengebied (veld 3, 4, 7 en 8) wordt het bewonersparkeren op maaiveld opgelost zowel binnen de bouwvelden op privaat terrein als buiten de bouwvelden in de openbare ruimte.

De toename van het aantal parkeerplekken in de publieke ruimte wordt opgelost door aanpassing van de profielen van de kleinere straten. Voorheen werd langs deze straten parallel langs de weg geparkeerd. In het nieuwe plan wordt daar dwars geparkeerd. Op deze wijze kan de toegenomen parkeerdruk op het openbaar gebied op kwalitatief goede wijze worden ingepast.

In het middengebied is er een aandeel bewonersparkeren geïntegreerd in de bouwvelden 3, 4 en 8. Op basis van een proefverkaveling is voor het plan (met toepassing van de Nota Parkeernormen 2009, met de bijgestelde normen in 2014) een parkeerbehoefte bepaald van 1060 plaatsen en worden in het plan 1020 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het verschil tussen het aantal parkeerplaatsen dat volgens de Nota Parkeernormen nodig is en het aantal dat wordt gerealiseerd, wordt gecompenseerd door in te zetten op nieuwe mobiliteitsconcepten die autobezit (en daarmee ook de parkeerbehoefte) beperken.

Plandeel	Noord						Zuid					
	1	3A	3B	4	5	Totaal	2	6	7A	7B	8	Totaal
Totaal aantal woningen	124	34	48	39	184	429	133	160	26	35	43	397
Benodigd aantal pp volgens nota parkeernormen (incl. bezoek) *	134	49	67	60	239	548	155	208	37	53	61	512
Aantal parkeerplaatsen binnen bouwveld	129	18	22	18	184	371	94	160	0	0	52	306
Aantal parkeerplaatsen op straat**	5	28	41	39	55	167	44	48	32	40	13	176
Totaal aantal parkeerplaatsen in dit plan	134	46	63	57	239	538	138	208	32	40	65	482

* aantal pp is indicatief op basis van proefverkaveling en bijbehorende aantallen woningen en woningtypes met daarbij behorende parkeernormen, inclusief parkeren commerciële functies.

** excl. de aantal plekken gereserveerd voor deelauto's (aanne: 5 deelplekken per plandeel)

Aantallen in de tabel zijn afgerond naar gehele getallen.

Er is een maximum aantal parkeerplaatsen dat in openbaar gebied kan worden opgelost voor bewoners- en/of bezoekersparkeren. Dat aantal is per veld in de tabel op de vorige bladzijde weergegeven. Afwijken van de aantallen woningen per veld, of schuiven met aantallen woningen tussen velden is mogelijk, zolang het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen in het openbaar gebied niet meer bedraagt dan in de tabel is aangegeven. Dat is ook van toepassing in geval dat andere typen woningen worden gebouwd met hogere dan wel lagere parkeernormen.

Voor de noordzijde zijn maximaal 167 parkeerplaatsen in openbaar gebied mogelijk, aan de zuidzijde 176 parkeerplaatsen. Dit is exclusief parkeerplaatsen voor deelauto's. Wijziging in de aantallen woningen en volgens de parkeernorm bijbehorende aantallen parkeerplaatsen is alleen mogelijk tussen velden binnen de noord- respectievelijk zuidzijde. Dus niet onderling tussen de noord- en zuidzijde.

Toevoeging Beeldkwaliteitsplan

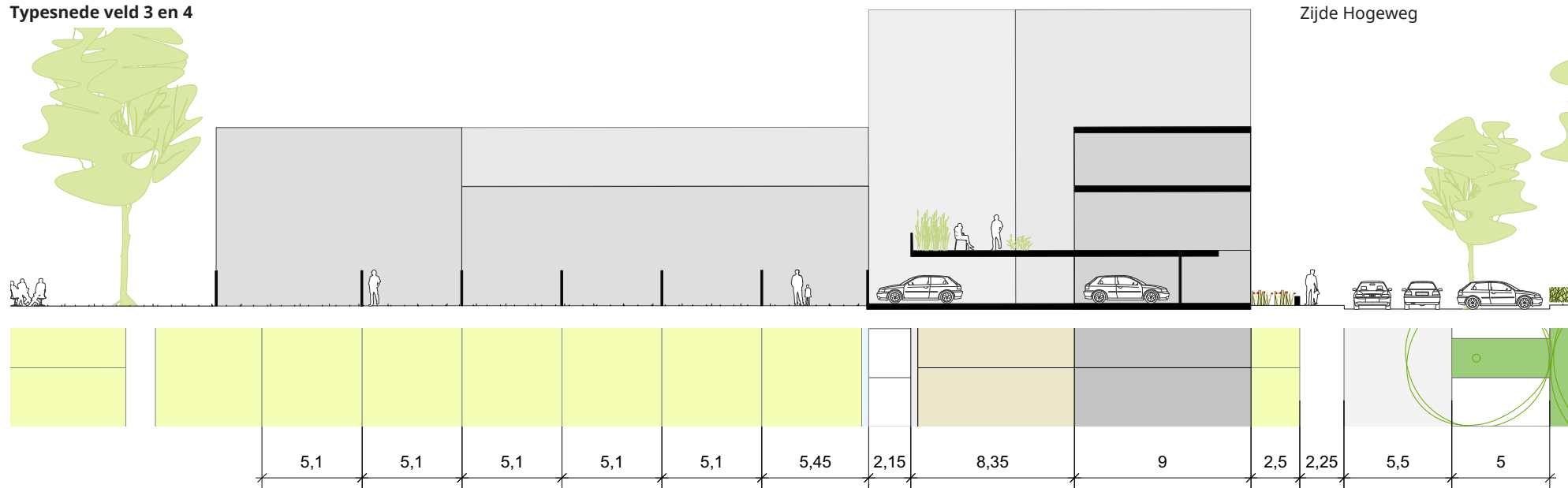
kwalitatieve dekken.

Voor de blokken 3,4 en 8 in het middengebied wordt een deel van het bewonersparkeren binnen de bouwblokken opgelost. Dit kan verdiept of op maaiveld. De parkeerplekken worden grotendeels overdekt met kwalitatieve terrassen voor de woningen. de terrassen krijgen een kwalitatieve inrichting met erfafscheidingen en plantbakken. Parkeren wordt zo veel als mogelijk uit het zicht vanuit de publieke ruimte gehouden.



Referentie terrassen op dek boven parkeren

Typesnede veld 3 en 4



Typesnede veld 8



Doorsnede illustratieve typologie met gebouwde parkeeroplossingen en terrassen op een dek. Positie snedes: zie plan p. 20



Illustratie van de Schuilenburgzijde met hofje en buurtplein

6. Duurzaamheid

Met het realiseren van energieneutrale woningen zet de Alliantie een eerste stap in de invulling van de prestatieafspraken en wordt aangesloten op de motie Klimaatkadernota 2017. Van de ca. 170 eengezinswoningen in het Hogekwartier worden er in ieder geval 30 sociale eengezins-huurwoningen energieneutraal 'all electric' opgeleverd. Dit is het merendeel van de nog te realiseren eengezinswoningen in de sociale huur.

Voor de nog te realiseren eengezins koopwoningen wordt deze 'all electric' als optie aan de kopers aangeboden. Dit betekent dat kopers ervoor kunnen kiezen om bij de bouw van deze woningen extra duurzaamheidsmaatregelen te kopen. Het realiseren van duurzaamheidsambities in de woningbouw staat ook op de agenda voor het gesprek met de Alliantie (en andere corporaties) over de prestatieafspraken voor 2018, waarbij het streven is om te komen tot verdere duurzaamheidsmaatregelen voor de komende jaren in de woningbouw.

Duurzame Mobiliteit

Door de hogere parkeernorm bij ongereguleerd parkeren zou door de eis van meer parkeerplaatsen druk op de leefbaarheid in het openbaar gebied ontstaan. Om dat te voorkomen is gezocht naar flankerende maatregelen die effect hebben op het autobezit, zoals deelauto's, waardoor een reductie van parkeerplaatsen mogelijk is.

Er is een onderzoek gevoerd naar de effecten van flankerende maatregelen en wat dat betekent voor vermindering van de parkeerdruk. Door het direct beschikbaar stellen van deelauto's bij oplevering worden voor het hele plan voor het Hogekwartier per saldo 50 parkeerplaatsen minder aangelegd, uitgaande van een voorzichtige inschatting van het gebruik van de deelauto's. Er wordt nu uitgegaan van 10 deelauto's. Afspraken over en nadere uitwerking van het concept en de uitvoering gaan gemaakt worden met aanbieders van deelauto's en mobiliteitsconcepten.

Het is de ambitie het Hogekwartier ook uit te breiden met andere duurzame mobiliteitsconcepten, zoals elektrische (bak)fietsen. Daarbij wordt ingezet op financieel en operationeel haalbare oplossingen. Daarnaast worden op strategische punten oplaadpunten voor elektrische auto's aangelegd.



Referentie deelauto met toegewezen parkeerplek



Referentie deel-bakfiets

7. Colofon

Opdrachtgevers:



**Stedenbouwkundig ontwerp, grafische vormgeving,
productie en beeldmateriaal:**

KCAP

KCAP Architects & Planners

Met medewerking van:

MTD Landschapsarchitecten

November 2017

Met dank aan de inbreng van de participatiegroep, de vele bewoners en jongeren die vanaf begin 2006 hebben meegedacht en betrokken zijn in workshops, sessies en interviews.

