

Reactienota Kaderstellende notitie Soesterweg 552-556 (SRO-locatie)

24 April 2023

Aanleiding

Voor de ontwikkeling van de locatie [Soesterweg 552-556](#) (SRO-locatie) is de [participatiegids](#) van toepassing. De eerste stap hierbij is het verkennen van de haalbaarheid en wenselijkheid van de nieuwe plannen. Het resultaat van deze eerste stap zijn de kaders waarbinnen het plan kan worden gebouwd. Gemeente Amersfoort legt deze kaders vast in een kaderstellende notitie. De gemeenteraad besluit of zij de kaderstellende notitie vaststelt. Daarna kan de initiatiefnemer de plannen verder uitwerken; of aanpassen als de raad negatief besluit. De concept kaderstellende notitie heeft ter inzage gelegen. De binnengekomen reacties en het antwoord van de gemeente hierop zijn opgenomen in deze reactienota.

Doorlopen proces

Op 30 mei 2022 organiseerden we een centrale informatiebijeenkomst voor de direct omwonenden van het plangebied. De omwonenden iets verder van de locatie en andere geïnteresseerden waren op 8 juni 2022 welkom op een inloophbijeenkomst. Daarna is de concept kaderstellende notitie opgesteld. Deze heeft vanaf 15 maart tot 2 april 2023 ter inzage gelegen. De bredere omgeving die ook op 8 juni 2022 was uitgenodigd heeft een uitnodigingsbrief ontvangen om te reageren op de concept kaderstellende notitie. Ook is door de initiatiefnemer een digitale nieuwsbrief gestuurd. Op 29 maart 2023 organiseerden we een spreekuur over de concept kaders. Online reageren kon via Met Amersfoort. Ook kon men een brief sturen naar de gemeente.

Wat gebeurt er met de reacties?

Er is een overzicht gemaakt van de reacties die zijn binnengekomen. De gemeente heeft hierop antwoorden gegeven. Het merendeel van de reacties zijn verduidelijkende vragen. Daarnaast is er kritiek op het aantal woningen, de bouwhoogte en de geplande locatie van de gebouwen.

De reacties zijn onderdeel van de bestuurlijke besluitvorming. Het hoofdstuk 'kanttekeningen' in het raadsvoorstel benoemt de kritische geluiden. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad om alle belangen af te wegen en een besluit te nemen.

De kaderstellende notitie hebben we naar aanleiding van de reacties op drie punten aangepast:

- De samenhang met het gebied Langs Eem en Spoor is duidelijk aangegeven in paragraaf 1.3;
- In paragraaf 3.1 staat duidelijker aangegeven dat er ruimte is voor circa 55% sociale huur;
- In paragraaf 3.2 is beter uitgelegd waarom wij uitgaan van minimaal 6 bouwblokken;
- In paragraaf 3.2 is opgenomen hoe we omgaan met de openbaarheid van de parkeerplaatsen.

Reacties op kaderstellende notitie Soesterweg 552-556 (SRO-locatie)

Ontvangen via www.metamersfoort.nl

A3-formaat

Groen = reactie gemeente

	Wat vind je van de concept kaderstellende notitie?	Wat waardeer je aan de concept kaderstellende notitie?	Zijn er andere dingen waarmee wij rekening moeten houden bij het opstellen van de kaderstellende notitie?
1	Ik vind het een zeer slecht idee om op dat terrein gebouwen te plaatsen van 4 en 5 woonlagen. Dat is voor die omgeving en onze mooie historische buurt te hoog. Het zou laagbouw moeten blijven, zoals de pas gebouwde woningen met tuin ernaast. Of in ieder geval zo laag mogelijk, want 4-5 woonlagen is onaanvaardbaar.	Dat je inspraak hebt. Of lijkt te hebben.	Het ware beter als op die plek helemaal geen woningen kwamen, maar een park, want dat is binnen het hele Soesterkwartier niet te vinden.
	<i>Er is een groot tekort aan woningen in Amersfoort, in het bijzonder aan sociale woningen. Portaal heeft op deze plek een kans om woningen te bouwen. De locatie biedt mogelijkheden voor een hogere dichtheid en daarom is gezocht naar een goede verhouding tussen de bouwhoogte, het aantal woningen en de effecten daarvan voor de bestaande bebouwing rond het projectgebied. Het huidige kantoor van SRO blijft behouden en omgebouwd naar woningen. In lijn met die bebouwing zijn een aantal bouwblokken toegevoegd met een maximale bouwhoogte van 4-5 bouwlagen. Op de Wagenwerkplaats komt in de toekomst hogere bebouwing. We leggen de bouwhoogte op de SRO-locatie iets hoger dan de recent opgeleverde woningen op het Noack-terrein. Zo ontstaat hier vanuit stedenbouwkundig oogpunt een opbouw van laagbouw op het Noack-terrein naar hoogbouw op de Wagenwerkplaats. Tegelijk kunnen we voldoende woningen bouwen om ook voor de grondeigenaren een financieel haalbaar plan te realiseren. Zie reactie 5.</i>		<i>Vanuit het wijkperspectief zijn er verschillende plannen voor het Soesterpark. Daarnaast ontwikkelen we de SRO-locatie tot een groene omgeving waar iedereen welkom is.</i>
2	Het is jammer dat er nu drie verschillende plannen zijn voor het gebied tussen de Soesterweg en het emplacement. Noack, SRO en WWP. Onderlinge afstemming had mijns inziens echt beter gekund.	Hoog aantal sociaal en handhaven deel van de werkgelegenheid	Omdat de Machinist de ontsluitingsweg is voor Wagenwerkplaats West, is deze weg dus voor autoverkeer in beide richtingen noodzakelijk en kan niet worden gesteld dat vanuit het SRO gebied geen autoverkeer richting deelgebied West mogelijk is.
	<i>De plannen zijn in verschillende tijdsperiodes gemaakt. Bij de plannen voor het Noack-terrein was nog niets bekend over de toekomst van SRO-locatie. De plannen van de SRO-locatie zijn wel afgestemd op de plannen voor de Wagenwerkplaats.</i>		<i>Dit staat niet zo in de kaderstellende notitie. Er staat wel dat er geen verbinding voor autoverkeer komt tussen de Soesterweg en de Wagenwerkplaats over de SRO-locatie</i>
3	Die hoge huizen passen absoluut niet bij het Soesterkwartier! Dit moet een wijk van laagbouw blijven (die paar hogere dingen die er al staan hadden nooit gebouwd moeten worden). Het is een aantasting van de wijk. Dat mag niet gebeuren.	Dat de Soesterweg zelf ontzien wordt.	Ik hoop dat er naar ons geluisterd wordt. Want iedereen denkt er zo over.
	<i>Zie het antwoord bij reactie 1 en 5.</i>		
4	Ruimte voor ideeën uit het wijkperspectief? Hoe dan? Samenwerking met Soesterpark werkgroep?	Ik wil meer duidelijkheid hoe er rekening gehouden wordt met het wijkperspectief en Soesterpark. Hoe gaat het pad naar Wagenwerkplaats lopen Kan dan aansluiten op Soesterpark wandelroute. Graag overleg en samenwerken	Meer duidelijk Hoe het Soesterpark aanbod gaat komen. En overleg met werkgroep Soesterpark voor afstemming.
	<i>Wij verwachten in de uitwerkingsfase te kunnen vertellen hoe we ruimte bieden aan de ideeën uit het wijkperspectief. In de uitwerkingsfase gaan wij in graag in gesprek met de Werkgroep voor het Soesterpark.</i>		
5	Bedankt voor de mogelijkheid te reageren op de kaders voor de ontwikkelingen op het SRO terrein. Goed om te merken dat er nagedacht wordt om ook dit deel van de Soesterweg te gaan her ontwikkelen. Via deze mail willen we graag nog een aantal vragen, aandachtspunten en suggesties meegeven aan de gemeente en initiatiefnemers. Deze staan hieronder per uitgangspunt uit het kader gegroepeerd. KADER: Uitgangspunt is dat de ontwikkeling moet voldoen aan de randvoorwaarden, richtlijnen en aandachtspunten vanuit bestaand beleid. <ul style="list-style-type: none"> ○ In de kaders voor deze locatie zien we dat op een aantal aspecten niet goed terug, hoe past voorgesteld initiatief binnen de ontwikkeling Wagenwerkplaats en in nog groter verband Langs Eem en Spoor? <i>Ruimtelijk maken we een verbinding (doorsteekjes) tussen de verschillende gebieden. Ook is het programma opgesteld en sluit aan bij de ambities van de gemeente. Een zelfstandig woongebied met ruime aandacht voor</i> 		Graag nieuwe participatiemomenten ruimer inplannen, qua contactmomenten en reactietermijnen.

Wat vind je van de concept kaderstellende notitie?	Wat waardeer je aan de concept kaderstellende notitie?	Zijn er andere dingen waarmee wij rekening moeten houden bij het opstellen van de kaderstellende notitie?
<p><i>groen en klimaatambities; parkeren in de tweede lijn, dus niet centraal in het gebied maar aan de randen, zodat andere vervoersmiddelen (fietsen en lopen) in de eerste lijn komen te liggen.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> In welke mate is de supervisor (van Langs Eem en Spoor) betrokken bij dit initiatief? <i>De plannen zijn besproken met de supervisor en opgesteld in samenhang met de plannen voor de Wagenwerkplaats. De ontwikkeling van de SRO-locatie wordt binnen het programma Langs Eem en Spoor op de omliggende projecten en het Soesterkwartier afgestemd.</i> <p>KADER: Uitgangspunt is een gemengd programma met wonen en werken.</p> <ul style="list-style-type: none"> In het masterplan Wagenwerkplaats is voor de westzijde juist gekozen voor hoofdzakelijk een woonprogramma en niet voor een mix aan wonen en werken. Hoe ziet de gemeente de meerwaarde van het handhaven van SRO (kantoor- en werkplaatsfunctie, autobewegingen, parkeren op maaiveld, afvalinzameling, etc.) op deze plek ten opzichte van of binnen de plannen van de Wagenwerkplaats? <i>Naast woningen heeft de stad ook behoefte aan werklocaties. Het is niet wenselijk alle werkfuncties te verplaatsen naar bedrijventerreinen. Daardoor ontstaat een monofunctionele wijk. Daarnaast is de ruimte op bedrijventerreinen nodig voor die functies die moeilijk samengaan met woningbouw. De werkzaamheden van SRO botsen niet met woningbouw. De gemeente wil daarom SRO ook op deze locatie behouden.</i> Zijn er modellen waarbij SRO elders in LES een plek krijgt, onderzocht door de gemeente? <i>Nee, dat is niet onderzocht. De huidige locatie is eigendom van SRO en SRO wil graag op deze locatie blijven.</i> <p>KADER: Er komen circa 115 woningen bestaande uit een combinatie van voornamelijk appartementen en grondgebonden woningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Welke modellen zijn er onderzocht voordat het campusmodel is verkozen? <i>Er zijn enkele modellen onderzocht, waarbij gezocht is naar het realiseren van een optimale verhouding tussen woningaantallen, zorgvuldige inbreiding, woonkwaliteit en betaalbaarheid.</i> Waarom is er gekozen voor zo'n hoge woningdichtheid in combinatie met een werkfunctie met veel verkeersbewegingen en een extensieve oplossing als maaiveld parkeren? <i>Er is een groot tekort aan woningen in Amersfoort, in het bijzonder aan sociale woningen. Portaal heeft op deze plek een kans om woningen te realiseren. De locatie biedt mogelijkheden voor een hogere dichtheid en daarom is gezocht naar een goede verhouding tussen de bouwhoogte en het aantal woningen. Mede door het hoge aandeel sociaal en de structuur van losse blokken in een groene setting, is het realiseren van ondergronds parkeren financieel lastig haalbaar. In de uitwerkingsfase wordt wel onderzocht of dit toch (deels) te realiseren valt.</i> Hoe is tot het aantal woningen gekomen en hoe verhoudt zich dit tot het geplande woonprogramma in Wagenwerkplaats West? Zowel qua aantallen als beoogde categorie? <i>Het woningaantal wordt door meerdere factoren bepaald. Daarbij is gekeken naar wat er vanuit stedenbouwkundig oogpunt passend is in de omgeving, de behoefte om veel nieuwe (sociale) woningen te realiseren en de kwaliteit van de gebouwen. Dit moet uiteindelijk leiden tot een financieel haalbaar plan. De beoogde wooncategorieën komen deels voort uit het Wijkperspectief Soesterkwartier (senioren, meer kansen voor doorstroming), deels uit het gemeentelijke Deltaplan (min. 35% sociaal en 20% middenhuur) en het feit dat Portaal hier voor een groot deel initiatiefnemer is.</i> <p>KADER: Het terrein heeft een maximaal visueel doorzicht en fysieke doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer (voetgangers) dat aansluit bij de omliggende structuur.</p> <ul style="list-style-type: none"> Waarom is er voor een minimaal aantal blokken van zes gekozen in combinatie met maximaal visueel doorzicht en doorwaadbaarheid? <i>In de kaders is een maximum bouwprogramma opgenomen dat verdeeld moet worden over minimaal 6 bouwblokken. Door een beperkt aantal bouwblokken in combinatie met een minimale onderlinge afstand op te nemen, voorkomen we dat de gebouwen te dicht op elkaar komen te staan en dat de bouwblokken te groot worden. De doorwaadbaarheid is van belang om op deze manier meer groene verbindingen in dit deel van de stad te realiseren. Bij minder bouwprogramma kunnen er ook minder bouwblokken komen, dit is aangepast in de kaders.</i> Scoorden andere ruimtelijke modellen hier niet veel beter op? <i>Er is niet een model onderzocht met enkel en alleen bovengenoemd kader. Er is gezocht naar een optimale verhouding tussen woningaantallen, zorgvuldige inbreiding (waaronder de fysieke doorwaadbaarheid en de aansluiting bij de omliggende structuur), de toekomstige woonkwaliteit en financiële haalbaarheid.</i> Is er nagedacht om ook een verbinding voor fietsers te maken gezien de geambieerde ontbrekende schakels voor langzaam verkeer uit het verkeer- en vervoersplan en de omgevingsvisie? 		

Wat vind je van de concept kaderstellende notitie?	Wat waardeer je aan de concept kaderstellende notitie?	Zijn er andere dingen waarmee wij rekening moeten houden bij het opstellen van de kaderstellende notitie?
<p><i>Ja, dit is onderzocht. Over het Noack-terrein is een fietsverbinding voorzien tussen de Soesterweg en de Machinist. Een verbinding voor fietsers over de SRO-locatie is daarom niet nodig. Er is onderzocht of er rond de SRO-locatie een fietsverbinding over het spooreplacement kan komen. De minimale benodigde hoogte om over het spooreplacement te fietsen maakt dit onhaalbaar. Het verkeersmodel laat ook zien dat het aantal fietsers dat hier gebruik van zou maken beperkt is. Het project Wagenwerkplaats onderzoekt een fietsverbinding over het spooreplacement meer richting het station. Deze locatie is kansrijker.</i></p> <p>KADER: De bebouwing aan de zijde van de Soesterweg staat in de voorgevelrooilijn van de bestaande woningen aan de Soesterweg. De grotere volumes worden enigszins naar achteren geplaatst om het woonkarakter van de weg te borgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Wat is de redenatie om een groot volume direct aan de Soesterweg in de voorgevelrooilijn te plaatsen? De 'grotere volumes' worden juist naar achteren geplaatst binnen de voorgestelde kaders. Zowel het bestaande volume als het geprojecteerde volume aan de Soesterweg hebben op deze wijze geen relatie met de directe omgeving en het nieuwe volume zal een zeer dominante impact hebben op dit deel van de Soesterweg. Temeer omdat deze - door de bocht in de Soesterweg bij de Palmstraat vanaf de oostzijde nog veel prominenter in beeld zal staan. <p><i>Het bouwvolume is niet groter dan elders op het terrein. Er is onderzocht om de grondgebonden woningen direct aan de Soesterweg te realiseren. Die zijn helaas zeer lastig te combineren met de privétuinen en de wens voor een goed toegankelijk en groen binnengebied. Daarnaast blijft de bomenstructuur aan de Soesterweg (voor de bouwvolumes) behouden. Zo valt het bouwvolume deels al weg achter het bestaande groen. Tegelijkertijd biedt de grotere zichtbaarheid van het volume vanaf de Soesterweg juist kansen om de relatie aan te gaan met de directe omgeving.</i></p> <p>KADER: Een landschappelijk plan en ontwerp van de buitenruimte dat passend is bij de ontspannen campusstructuur. Het gebied is voor een groot deel openbaar toegankelijk en levert zo een bijdrage aan de ambitie van het Soesterpark uit het wijkperspectief Soesterkwartier.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ De eerder gerealiseerde projecten Soesterhof en Noackterrein laten zien dat er veel ruimte is gerealiseerd voor privé / collectieve ruimten; ruimte die niet openbaar is maar slechts voor de direct omwonenden om te parkeren of te verblijven. Deze ruimten bieden geen meerwaarde voor het Soesterkwartier en helpen niet bij de verbinding tussen huidige en nieuwe bewoners en buurten. Welke handvatten / kaders heeft de gemeente om het hier wel te laten slagen? <p><i>In de kaders is opgenomen dat behalve voor de grondgebonden woningen de overige gebouwen alzijdig moeten zijn (iedere gevel is een voorkant), maximaal in het groen moeten staan en dat er geen private erfafscheidingen komen. Dit is een belangrijk thema tijdens de uitwerkingsfase.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Zou er een percentage opgenomen kunnen worden voor de openbare toegankelijkheid? Wat zou binnen de kaders een goed percentage kunnen zijn van openbaar toegankelijk gebied; 40 % mag bebouwd ten opzichte van 60 % onbebouwd, waarvan minimaal xx % openbaar toegankelijk en max. xx % voor maaiveld parkeren? <p><i>De gevraagde berekening is in deze fase van kaders zonder een in detail uitgewerkt stedenbouwkundig plan moeilijk te maken. De ruimtelijke kaders, die ook in de vorm van tekeningen in de kaderstellende notitie zijn opgenomen, en het uitgangspunt van het campusmodel laten goed zien wat de intentie is met het openbaar gebied. In de kaders staat daarnaast een Floor Space Index (FSI). Dit geeft de verhouding aan tussen de hoeveelheid m² bouwvolume en het oppervlak van de hele kavel. Daarmee is wat ons betreft voor deze fase de openbare toegankelijkheid voldoende geborgd.</i></p> <p>KADER: De exacte parkeerbehoefte voor de werkfuncties en de mogelijkheden voor dubbelgebruik met de woningen vraagt nader onderzoek.</p> <p>KADER: Op basis van kengetallen past het parkeren wel binnen de plangrens. Deze parkeerbehoefte wordt binnen de eigendomsgrenzen opgelost. Er is geen ruimte beschikbaar voor parkeren in het omliggende openbaar gebied. Parkeren gebeurt zoveel mogelijk uit het zicht aan de randen van het plangebied. Onderzocht wordt of het ook mogelijk is om (gedeeltelijk) onder de woongebouwen te parkeren. Om te voorkomen dat er vanuit omliggende straten in dit gebied wordt geparkeerd komen er geen verbindingen tussen de aangrenzende gebieden, zoals bijvoorbeeld de Palmstraat.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ In de Palmstraat en de Soesterweg is de parkeerdruk al erg groot. De Palmstraat wordt heringericht waardoor de parkeerdruk nog hoger zal worden. Het is nu en straks onmogelijk om de SRO werknemers, de nieuwe bewoners en bezoekers te verplichten op het collectieve terrein te laten parkeren. Dubbelgebruik van de parkeerterreinen zou wederkerig moeten zijn voor een groter gebied of betaald parkeren moet de groeiende parkeerdruk tegengaan. Wordt in de plannen uitgegaan van betaald parkeren in de directe omgeving? 		

Wat vind je van de concept kaderstellende notitie?	Wat waardeer je aan de concept kaderstellende notitie?	Zijn er andere dingen waarmee wij rekening moeten houden bij het opstellen van de kaderstellende notitie?
<p><i>Het parkeren moet binnen het projectgebied worden opgelost. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen wordt de parkeereis berekend die hier nodig is. Er moeten dus voldoende parkeerplaatsen komen zodat niet in de omgeving geparkeerd hoeft te worden. Er is niet uitgegaan van de invoering van gereguleerd (betaald) parkeren.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Worden de parkeerterreinen eigen terrein, net als bij de appartementen van het Noackterrein? <i>Een deel wordt openbaar maar er worden ook parkeerplaatsen gereserveerd voor de werkfuncties en wellicht voor een deel van de woningen. Dat wordt in de uitwerkingsfase nader onderzocht en uitgewerkt.</i> ○ In welke mate is Mobility as a Service onderdeel van de gemeentelijke kaders en bestaand beleid? <i>Bij de berekeningen is nu uitgegaan van maximaal 30% deelmobiliteit in de vorm van 20% deelauto's en 10% deelfietsen. Het beleid over Mobility as a Service (MaaS) en parkeernormen zal de komende jaren veranderen. Dit kan er toe leiden dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn en dat er in de toekomst gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Dit beleid zal ook voor de SRO-locatie gelden; afhankelijk van wanneer het precies van kracht wordt. De uiteindelijke parkeereis wordt bepaald bij de omgevingsvergunning. Het is de verwachting dat het beleid over MaaS dan wel van kracht is.</i> <p>We horen graag hoe de gemeente verder gaat met de reacties en het participatieproces in de vervolgfases. <i>In hoofdstuk 4 van de kaders is beschreven hoe het vervolg van het participatietraject eruit ziet.</i></p> <p>Met vriendelijke groet, Bewoners Soesterweg.</p>		
<p>6 Enige tijd geleden heb ik de hoofdpunten uit de kaderstellende notitie over het herontwikkelen van Soesterweg 552-556. Ik heb hierover twee vragen, ik weet dat dit iets na de deadline van 2 april is maar hoop dat jullie deze nog in overweging willen nemen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ De eerste vraag betreft uitgangspunt 9: “Parkeren binnen het plangebied, dus niet in de omgeving.” Hoe gaat dit in de praktijk werken? Er is geen parkeervergunningssysteem binnen het Soesterkwartier, waardoor het lastig is om dit doel te bewerkstelligen. Mijn voorkeur zou hebben om een zeer ruime hoeveelheid parkeerplaatsen in het gebied te creëren, die evt. ook door omwonenden van het gebied gebruikt kunnen worden. Zoals bekend is er nogal een tekort aan parkeerplaatsen op dit moment. <i>Het parkeren moet binnen het projectgebied worden opgelost. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen wordt de parkeereis berekend die hier nodig is. Er moeten dus voldoende parkeerplaatsen komen zodat er niet in de omgeving geparkeerd hoeft te worden. Gemeente Amersfoort kan de initiatiefnemer niet vragen het huidige tekort aan parkeerplaatsen in de omgeving op te lossen. Wij werken aan beleid voor betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen voor de bewoners. Hiermee verwachten we een deel van het parkeertekort op te lossen.</i> ○ De tweede vraag betreft het percentage sociale huur. Op de informatieavond begreep ik dat dit significant meer dan 55% procent zou zijn, is dit doel aangepast? De overige 45%, wordt dit vrije huur of koop? <i>Dit aandeel is nog steeds gelijk en stond inderdaad wat onduidelijk in de kaders. Dit onderdeel is daarop aangepast. Het overige deel wordt middenduur en vrije sector, volgens de eisen uit het gemeentelijk Deltaplan Wonen. Of er koop- of huurwoningen komen is in deze fase nog niet bekend.</i> 	-	