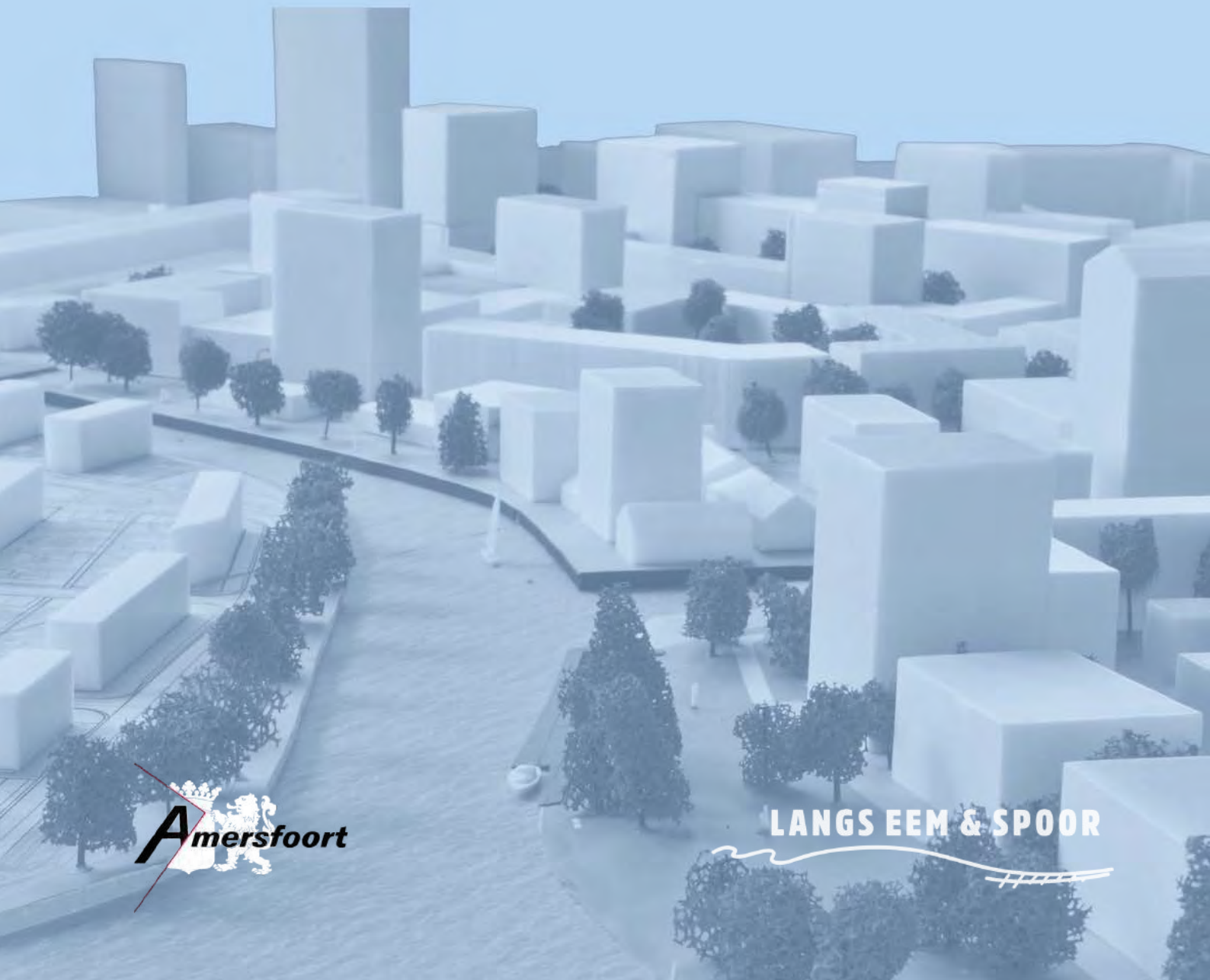
Ontwikkelkader
Kop van Isselt

23 november 2021



Amersfoort

LANGS EEM & SPOOR

Ontwikkelkader
Kop van Isselt

23 november 2021

Amersfoort

LANGS EEM & SPOOR

Voorwoord

Een ambitieus toekomstperspectief voor Kop van Isselt

Voor u ligt een ambitieus toekomstperspectief voor Kop van Isselt, een van de deelgebieden binnen Langs Eem en Spoor. Hierin beschrijven we de ontwikkelrichting van dit centraal gelegen deel van Amersfoort. Dit perspectief is het resultaat van een collectief proces waarbij de mogelijkheden van het gebied verkend zijn door de gemeente Amersfoort, diverse betrokken inwoners, belangengroepen en een zestal grondeigenaren.

Met dit toekomstperspectief schetsen we een 'Ontwikkelkader' waarmee Kop van Isselt zich de komende jaren kan ontvouwen tot een vitaal stadsdeel met ruimte voor werken, wonen en verblijven. Een stadsdeel dat profiteert van de ligging aan de Eem en de nabijheid van de binnenstad en het buitengebied. Dit Ontwikkelkader geeft u een indruk van de ambities en wensen.

We beschrijven allereerst de waarden van het gebied, de beleidsmatige opgaven en de kansen die we ruimtelijk en programmatisch zien. Vervolgens vertalen we dit in een ruimtelijk voorstel dat houvast biedt bij de concrete ontwikkeling van Kop van Isselt. We sluiten af met een afsprakenkader en een faseringsvoorstel aan de hand waarvan de betrokken partijen in het plangebied aan de slag kunnen gaan.

Zo hopen wij de komende jaren succesvol de transformatie van het gebied in te zetten naar een multifunctionele en bruisende nieuwe stadswijk in Amersfoort.

Roald van der Linde,
Wethouder Kop van Isselt,
Namens het college van burgemeesters en wethouders

Welkom in Kop van Isselt

Langs de Eem verrijst een splinternieuw stadsdeel; een aantrekkelijk, duurzaam en hoogstedelijk gebied voor wonen, werken, cultuur en recreëren.

Leeswijzer

In **deel 1** wordt het beleidskader geschetst. Hier worden de ambitie, opgaven en centrale uitgangspunten voor de herontwikkeling beschreven. Deel 1 bevat ook een fast forward (stip op de horizon): hoe kan het toekomstige Kop van Isselt er dan uitzien?

In **deel 2** wordt het ruimtelijk kader geschetst. Achtereenvolgens worden de openbare ruimte, verkeersstructuur, woon- en werkmilieus en straatprofielen geschetst. Dan wordt terug uitgezoomd naar de raamwerkkaart waarin alles samenkomt en waaruit de ruimtelijke spelregels volgen.

In **deel 3** wordt de ontwikkelstrategie beschreven met de globale fasering en de manier waarop de gemeente en grondeigenaren samenwerken.

In **deel 4** vindt verdieping plaats van achtereenvolgens de opbrengst van de participatie en op de centrale uitgangspunten uit deel 1.

Het ontwikkelkader geeft een ruimtelijk raamwerk met contouren van ontwikkelvlekken en bouwhoogtes en suggesties voor de menging van functies, die de basis zijn voor verdere uitwerking. Deze binnenstedelijke transformatie vraagt om een langjarige fasegewijze ontwikkeling, waarbij afhankelijk van omgevingsfactoren bouwplannen en initiatieven worden aangepast en ingekleurd in het raamwerk en waarbij de gewenste menging van functies invulling krijgt. Doordat dit gaandeweg vorm en inhoud krijgt, liggen hoogten, footprints en positionering van bouwblokken nu ook nog niet vast. Dat maakt ook dat eigenaren van grond en vastgoed in het gebied aan dit ontwikkelkader geen rechten kunnen ontlenen. Binnen de contouren van het ontwikkelkader en het ruimtelijk raamwerk wordt het Ontwikkelkader de komende periode uitgewerkt in een Beeldkwaliteitsplan, een Inrichtingsplan en een Spelregelkaart. Op basis van die nadere uitwerking zal de Gemeente t.z.t. een Omgevingsplan in procedure brengen waarin de planologische (on)mogelijkheden worden vastgelegd waarbinnen de transformatie verder vorm en inhoud dient te krijgen.

Inhoud

Aanleiding 13

DEEL 1 Beleidskader

1. Opgaven 17
2. Gezamenlijke ambitie van gemeente en grondeigenaren 28
3. Vijf uitgangspunten voor herontwikkeling 30

DEEL 2 Ruimtelijk kader

1. De verbindende stadsbuurt 40
2. Openbare ruimte 48
3. Bebouwing 60
4. Mobiliteit 70
5. Raamwerkkaart 82

DEEL 3 Ontwikkelstrategie

1. Samenwerken waarom? 88
2. Samenwerken hoe? 90
3. Fasering 92
4. Vervolg 96

DEEL 4 Verdieping

1. Planproces en participatie: The making of Kop van Isselt 100
2. Identiteit: De verbindende stadsbuurt 102
3. Duurzaamheid: Vitaal stadsleven met oog op de toekomst 106
4. Openbare ruimte: Rust en reuring rond het Eempark 112
5. Programma: Inclusief wonen en nieuwe nijverheid 142
6. Proefverkaveling 158

Aanleiding

Potentie van het gebied

De ligging van Kop van Isselt heeft veel potentie: centraal in de stad, aan de Eem en op een steenworp afstand van de historische binnenstad én het buitengebied. De huidige staat van het gebied benut die potentie niet. In de loop der tijd is het gebied verouderd en rommelig geworden en is ingesloten door onaantrekkelijke of ontoegankelijke randen. Als industrieterrein heeft het al lang zijn beste tijd gehad, het huidige gebruik is extensief en de openbare ruimte heeft geen verblijfskwaliteit. Voeg daarbij de grote vraag naar woningen in Amersfoort en een herontwikkeling tot een intensiever gebruikt stedelijk gebied ligt voor de hand.

Samenwerking

De gronden in Kop van Isselt zijn in handen van diverse eigenaren en de kavelstructuur is gefragmenteerd. Dat zou de herontwikkeling van het gebied compliceren als iedere eigenaar een eigen plan maakt. Dit ontwikkelkader is opgesteld vanuit de overtuiging dat samenwerking tussen de grondeigenaren tot een kwalitatief betere ontwikkeling zal leiden. Onder andere omdat ruimtelijk over perceelsgrenzen heen gedacht kan worden en collectieve opgaves kunnen worden opgepakt.

Planproces en participatie

Dit Ontwikkelkader is het resultaat van de samenwerking van gemeente Amersfoort en de grondeigenaren BPD Ontwikkeling, Filippo Vastgoed, Nosrati, Dura Vermeer Bouw Hengelo, Ontwikkel Combinatie Isselt en Rovase. Deze partijen vormen een vrijwel gebiedsdekkende samenwerking.

De inhoud is ook het resultaat van actieve participatie. Bewoners en andere belanghebbenden zijn gevraagd met ideeën te komen en te reflecteren op schetsmatige voorstellen. Een goed bezochte bijeenkomst op het Rovaterrein en enkele online-sessies hebben ons gevoed bij het uitdenken van het mogelijk toekomstbeeld. Een belangrijke bijdrage is daarnaast geleverd door Stichting Vrienden van de Eemhaven en SIESTA (Stichting Industrieel Erfgoed in de Stad Amersfoort). Zij hebben een inspiratieboek gemaakt waarin de waarde van de Eem centraal staat. Die centrale betekenis van de Eem heeft in dit Ontwikkelkader nadrukkelijk een plek gekregen.

Ontwikkelkader

Dit Ontwikkelkader is een publiek beleidskader en ruimtelijk kader van de gemeente Amersfoort. Het geeft houvast bij de gebiedsontwikkeling aan de diverse betrokken partijen en biedt zicht op hoe de potentie van het gebied concreet benut kan worden door herontwikkeling. Het is nog geen uitgewerkt plan: in het vervolg zal nog veel nader uitgewerkt moeten worden. De doorlooptijd van de herontwikkeling wordt voorzien van 10 tot 15 jaar. Dit Ontwikkelkader is gericht op de hoofdlijnen en heeft de nodige flexibiliteit.

Luchtfoto met zicht op de binnenstad van Amersfoort richting het buitengebied, Kop van Isselt wit omkaderd.
Foto: Siebe Swart

DEEL 1
Beleidskader

1
Opgaven

2
Gezamenlijke ambitie van gemeente en grondeigenaren

3
Vijf uitgangspunten voor herontwikkeling

Amersfoort met Kop van Isselt (oranje) en omliggende wijken

1. Opgaven

Grote druk op de woningmarkt en dreigend verlies van werkgelegenheid

De kracht van Amersfoort is het stedelijk karakter in een groene setting, goed verbonden met de economische kerngebieden van Nederland. Door deze kwaliteiten heeft de stad van nature een grote aantrekkingskracht op mensen en bedrijven, zowel in het verleden als in de toekomst. De aantrekkelijkheid van Amersfoort is geen gegeven.
De druk op de woningmarkt is ongekend hoog. En door de economische crisis van enkele jaren geleden, dreigen werklocaties uit de stad gedrukt te worden door woningbouwplannen. Er ligt een opgave om duizend (betaalbare en passende) woningen per jaar te realiseren én daarbij ruimte voor (nieuwe) werkgelegenheid te bieden. En met de groei van het aantal inwoners, zijn ook extra voorzieningen nodig en is er behoefte aan een schaalsprong van het cultureel aanbod in de stad.

Groeien met kwaliteit

Amersfoort blijft dus een stad die groeit waarbij het de opgave is om dat te doen met behoud van de kwaliteiten van de stad en waar mogelijk verbetering. De stad kiest voor gezond, groen en slim groeien. Op weg naar een duurzame toekomst voor iedereen.

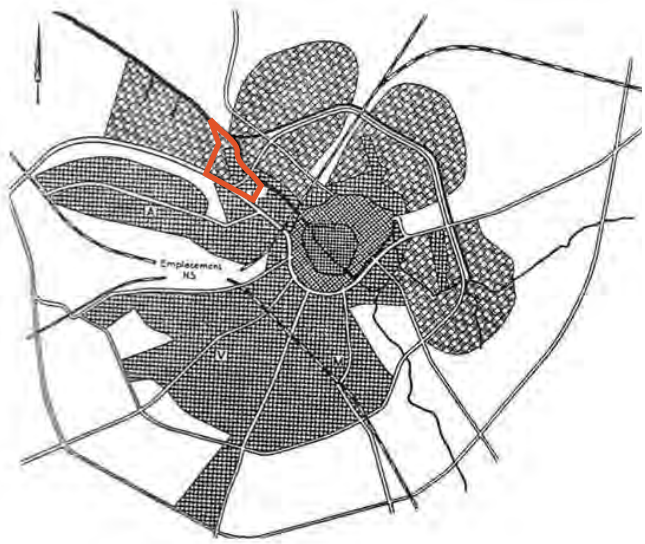
Samenhang in Langs Eem en Spoor

De herontwikkeling van Kop van Isselt moet zorgdragen voor een ruimtelijke en programmatische kwaliteitsslag van het gebied. Kop van Isselt ligt in het gebied Langs Eem en Spoor dat het grootste ontwikkelgebied in de stad is. Voor de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor zijn vijf thema's benoemd die in elk deelgebied de leidraad voor de ontwikkeling zijn: hoogstedelijke identiteit met een eigen karakter, passende woon- en werkmilieus in verbinding met de omliggende wijken, groene en leefbare openbare ruimte, mobiliteit en duurzaamheid.

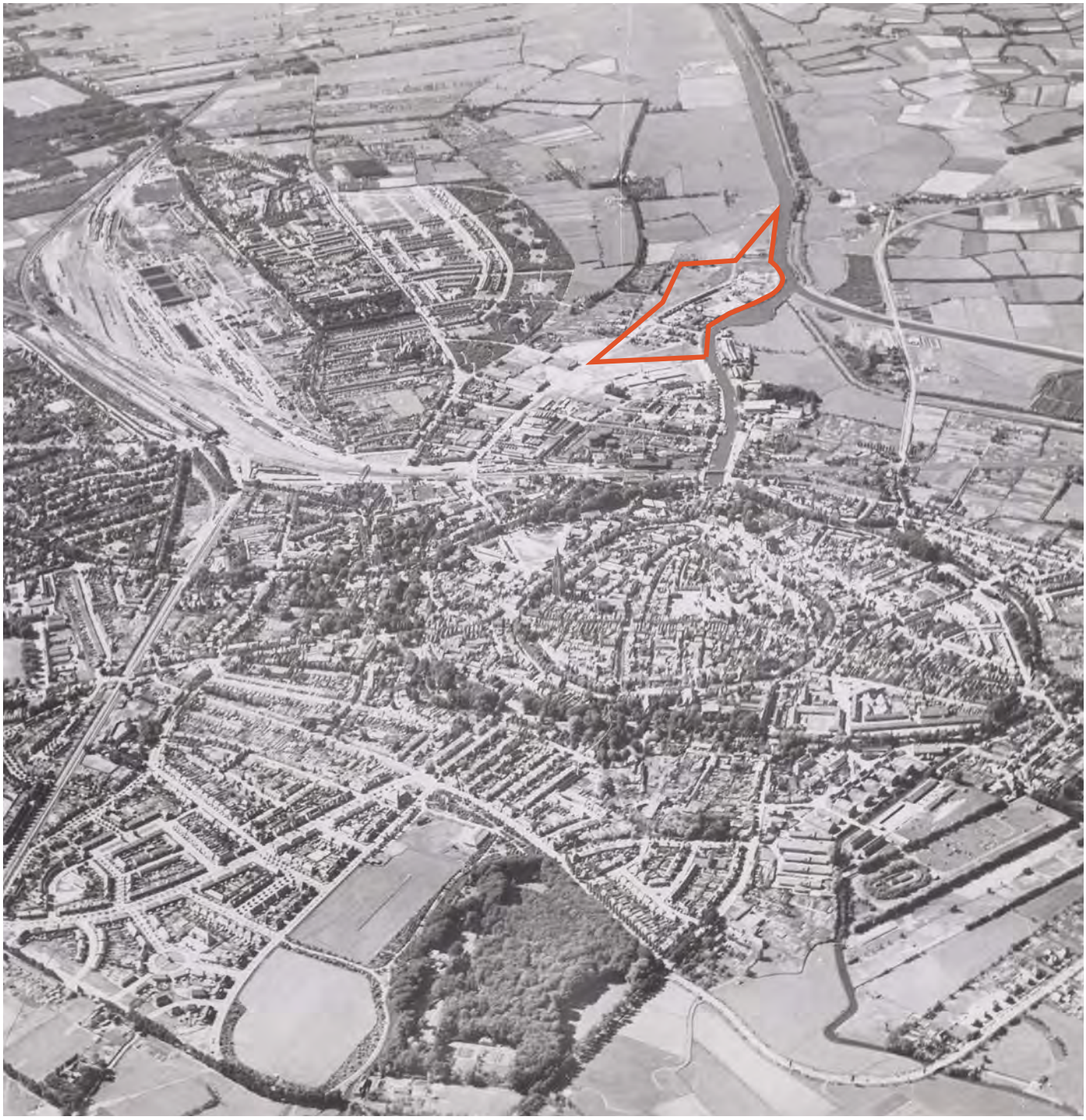
Het huidige plangebied: verouderd en rommelig

Kop van Isselt is nu nog een bedrijventerrein. Het ligt in het Eemdal naast bestaande woongebieden als het Soesterkwartier en De Koppel (Jericho-Jeruzalem). Het grenst aan het bedrijventerrein Isselt en aan de centrumontwikkelingen De Nieuwe Stad en Eemplein, op een steenworp afstand van de historische binnenstad en het NS station. Ook het buitengebied Hoogland-West is dichtbij.

Kop van Isselt is centraal gelegen in de stad en heeft daarmee veel potentie. De huidige staat van het gebied benut die potentie niet. Het gebied is verouderd en rommelig, wat verklaard kan worden uit ontwikkelingen in en om het gebied de afgelopen honderd jaar.
Kop van Isselt draagt sporen in zich van de vroeg 20e eeuwse verstedelijking langs de Eem. In die periode ontwikkelde zich aan de noordzijde van het spoor het Soesterkwartier met de groengordel als parkachtige stadsrand. Langs de Eem ontwikkelde zich een industriegebied dat zowel vanaf het water als door een goederenspoor werd ontsloten.

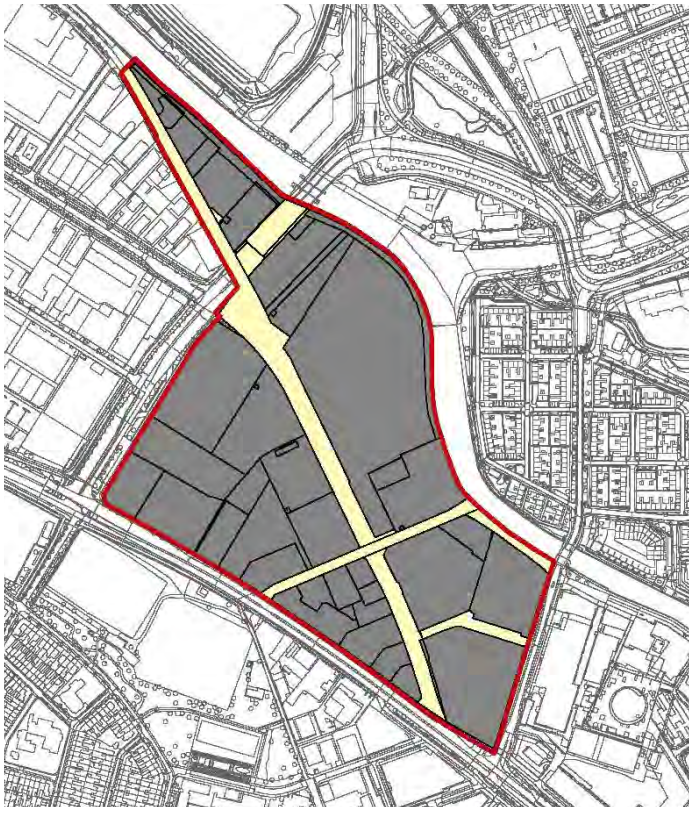


Naoorlogse groei Amersfoort (Kop van isselt in oranje)



Luchtfoto vam Amersfoort jaren ‘50 (Kop van Isselt in oranje)

Beelden van het huidige Kop van Isselt



Huidig beperkt aandeel openbare ruimte (geel) binnen Kop van Isselt

In de naoorlogse periode zijn nieuwe woongebieden als een krans rond het historisch centrum gesitueerd. Jericho-Jeruzalem stamt uit deze episode. Kop van Isselt en de Eem zijn echter altijd een onderbreking gebleven in deze aaneengesloten stadsfiguur.
Door opeenvolgende aanpassingen aan de wegenstructuur raakte Kop van Isselt steeds meer ingesloten door doorgaande wegen en gingen fijnmaziger verbindingen met de omringende stad verloren. Een laatste belangrijke episode is de ontwikkeling van het Eemkwartier, het Eemplein en De Nieuwe Poort. Hiermee werd de transformatie van het industriegebied ten noorden van het spoor naar een woon-en winkelgebied in gang gezet. Op Kop van Isselt maakte de industrie geleidelijk aan plaats voor grootschalige detailhandel, lokale distributie en autoverkoop. Van het industrieel verleden resteren nog enkele gebouwen, maar er staan ook diverse laagwaardige loodsen en panden.

Gevolg van deze ontwikkelgeschiedenis is dat Kop van Isselt nu aan alle kanten is ingesloten door onaantrekkelijke of ontoegankelijke randen. Bovendien is de wegenstructuur in het plangebied ook zeer beperkt en te grofmazig om een divers stedelijk gebied op te enten. Op dit moment vormt de wegenstructuur de enige openbare ruimte en ontbreekt verblijfsgebied. Ook de private kavels en bebouwing zijn in de regel gedateerd, rommelig en hebben een laagwaardige uitstraling.

Onderscheidend in Langs Eem en Spoor

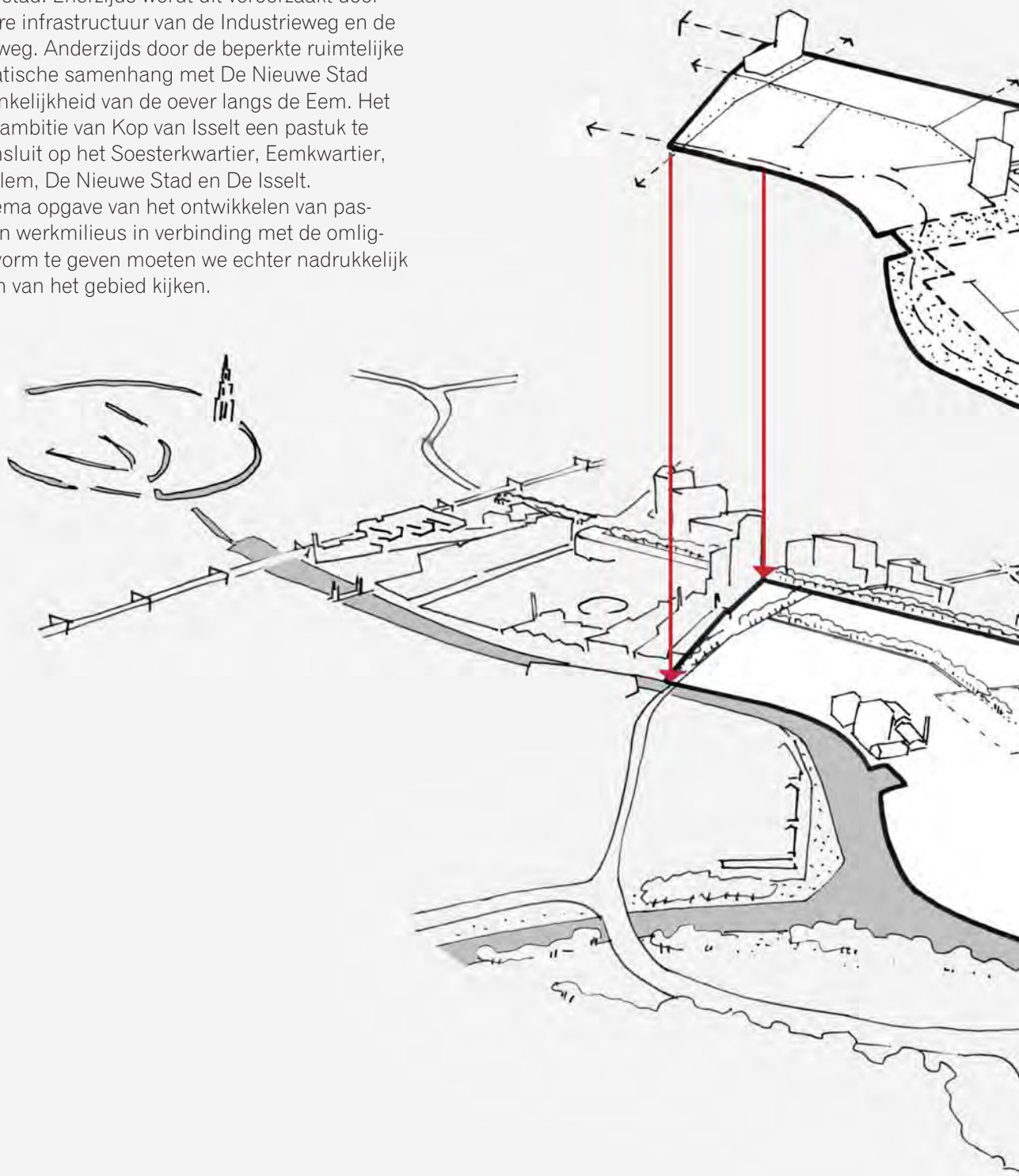
Elk deelgebied in Langs Eem en Spoor is onderscheidend op basis van specifieke kenmerken of kansen. De ligging van Kop van Isselt aan de Eem en nabij de binnenstad biedt veel potentie voor een aantrekkelijk stadsleven op de overgang van de reuring van het centrum naar de rust van de woonwijken en het buitengebied. Het industriële verleden is een sterke referentie voor de identiteit van het gebied, al is er beperkt erfgoed. Het vormgeven van de verschillende overgangen tussen centrum, woonwijken en bedrijventerrein alsmede de nabijheid van het buitengebied, de binnenstad en het station geeft het gebied een unieke, meervoudige context. Om de verbinding met die context te maken moet Kop van Isselt in zichzelf divers en in balans zijn. Zo kan Kop van Isselt tevens het meest complete deelgebied binnen Langs Eem en Spoor worden.

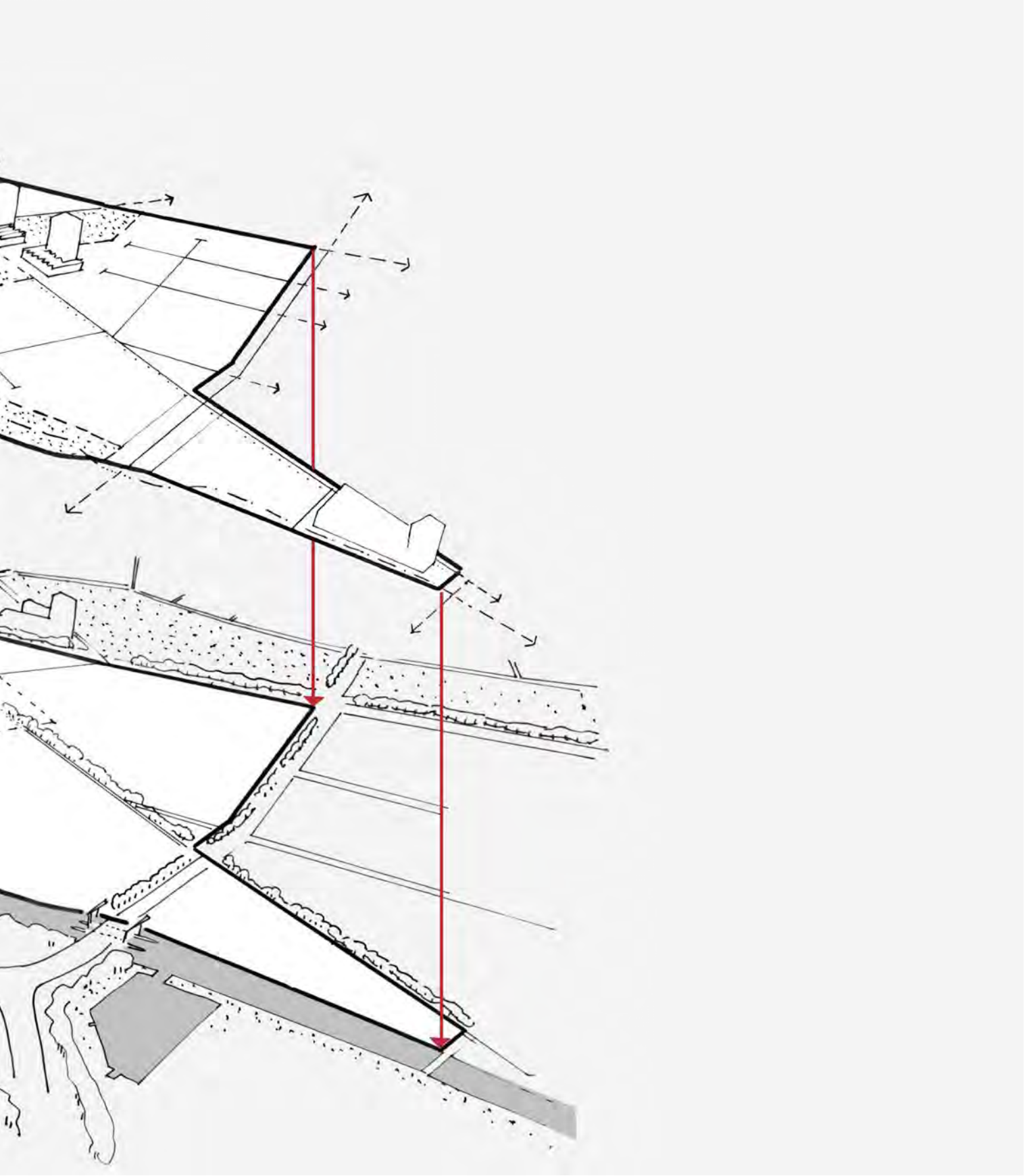
Als al deze invalshoeken slim worden verbonden, wordt Kop van Isselt het verbindende passtuk met een woon-, werk- en verblijfsmilieu dat zijn gelijke in Amersfoort niet kent. Op bladzijde 36 geven we als fast forward een vooruitblik hoe dat eruit zou kunnen zien.

Plankaart Langs Eem en Spoor met deelgebieden

KOP VAN ISSELT
DE NIEUWE STAD
TRAPEZIUM

Zoals beschreven is Kop van Isselt wat geïsoleerd komen te liggen in de stad. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door de relatief zware infrastructuur van de Industrieweg en de Amsterdamseweg. Anderzijds door de beperkte ruimtelijke en programmatische samenhang met De Nieuwe Stad en de ontoegankelijkheid van de oever langs de Eem. Het is echter onze ambitie van Kop van Isselt een pastuk te maken dat aansluit op het Soesterkwartier, Eemkwartier, Jericho-Jeruzalem, De Nieuwe Stad en De Isselt.
Om aan de thema opgave van het ontwikkelen van passende woon- en werkmilieus in verbinding met de omliggende wijken vorm te geven moeten we echter nadrukkelijk naar de randen van het gebied kijken.





Toekomstbestendige verkeersstructuur

De geschiedenis van Kop van Isselt is getekend door een doorgaande reeks van aanpassingen aan de bereikbaarheid van het gebied. Aanvankelijk domineerde het vervoer over water en spoor, later werd het wegverkeer dominant. Meerdere malen werd vervolgens de wegenstructuur aangepast, vooral ten behoeve van de verkeersdoorstroming in de omringende stad. Opnieuw staat een aanpassing van de infrastructuur op de agenda, maar ditmaal vooral ten dienste van de verdichting in Langs Eem en Spoor.

Door de groei van de stad in Langs Eem en Spoor dreigt het autoverkeer bij De Nieuwe Poort vast te lopen. Eén van de maatregelen die dat kan helpen voorkomen is om de Brabantsestraat iets westelijker op de Amsterdamseweg aan te sluiten. Door deze verschuiving kan verkeer vanuit het centrum naar Kop van Isselt door de tunnel bij De Nieuwe Poort rijden in plaats bovenlangs.
Deze verschuiving van de Brabantsestraat kan worden geïntegreerd in de planopzet voor Kop van Isselt. Met deze verschuiving kan de onoverzichtelijke aansluiting van de Nijverheidsweg op de Amsterdamseweg worden opgelost en kan ook de ontsluiting van De Nieuwe Stad worden verbeterd.

Slechten van barrières

De Amsterdamseweg is een drukke weg en ter plaatse van Kop van Isselt ook een smalle weg. Zo smal dat er op gedeeltes zelfs geheel geen ruimte is voor voetgangers. De Amsterdamseweg is door het krappe drukke profiel lastig over te steken. De ontwikkeling van Kop van Isselt biedt de kans om de Amsterdamseweg breder te maken en daarmee ruimte te bieden aan vergroening, te voorzien in comfortabele oversteken en meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers. Hiermee wordt de Amsterdamseweg minder een barrière en gaat de leefbaarheid erop vooruit.
De Industrieweg is juist een zeer brede weg, maar met name voor voetgangers en fietsers slecht ingericht. Aan de zuidzijde ontbreekt het aan een fietsroute en ook wandelaars zijn hier niet welkom. Dit is vooral een knelpunt in het gedeelte tussen de Nijverheidsweg en de Eem en op de Koppelbrug. Ook is hier de vroegere verbinding tussen Nijverheidsweg en Havenstraat onderbroken. Vanuit Kop van Isselt is daardoor de Eem slecht bereikbaar. In de planontwikkeling moet ruimte gevonden worden om deze barrière te slechten.

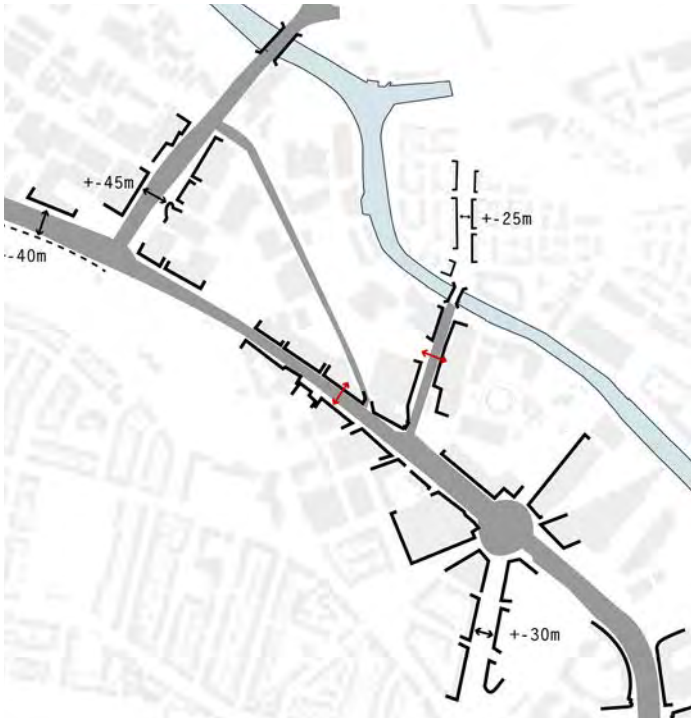
Huidige situatie Amsterdamseweg: een te krap profiel

Verleggen Nijverheidsweg-Noord

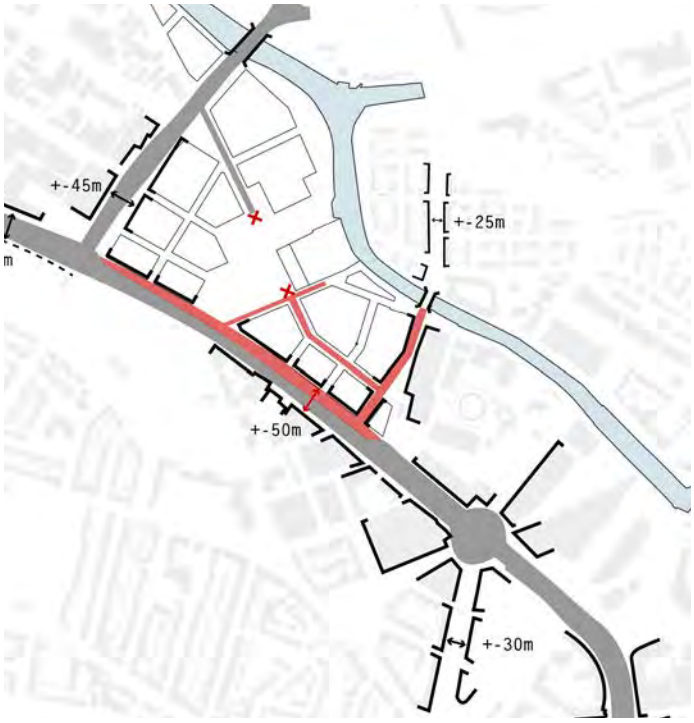
Met de veranderende betekenis van de Nijverheidsweg in de verkeersstructuur in gedachten stellen we voor het zuidelijk deel van de weg dat aansluit op de Amsterdamseweg te verleggen. Door de Nijverheidsweg-Noord parallel te leggen aan de Amsterdamseweg ontwarren we de complexe diagonale kavelstructuur en de onoverzichtelijke verkeerssituatie.

Naast het verleggen van de Nijverheidsweg stellen we voor om een knip centraal in het gebied te maken, zodat daar een groene verbinding mogelijk is. Deze verbinding maakt ruimte voor een openvolging van openbare ruimtes die de groengordel van het Soesterkwartier verbinden met de Eemoever.

Door de knip op de Nijverheidsweg-Noord worden de wegen om het gebied heen iets zwaarder belast. Het verkeer dat voorheen vanaf de Amsterdamseweg, via de Nijverheidsweg-Noord, naar de Industrieweg reed, moet straks om het gebied heen rijden. De knip heeft ook consequenties op de verkeersafwikkeling van de kruispunten Brabantsestraat – Amsterdamseweg en Industrieweg – Nijverheidsweg-Noord. Voor beide kruispunten zijn mogelijkheden beschikbaar voor optimalisaties om ook toekomstige verkeersaanbod te kunnen verwerken.



Bestaande verkeersstructuur Kop van Isselt



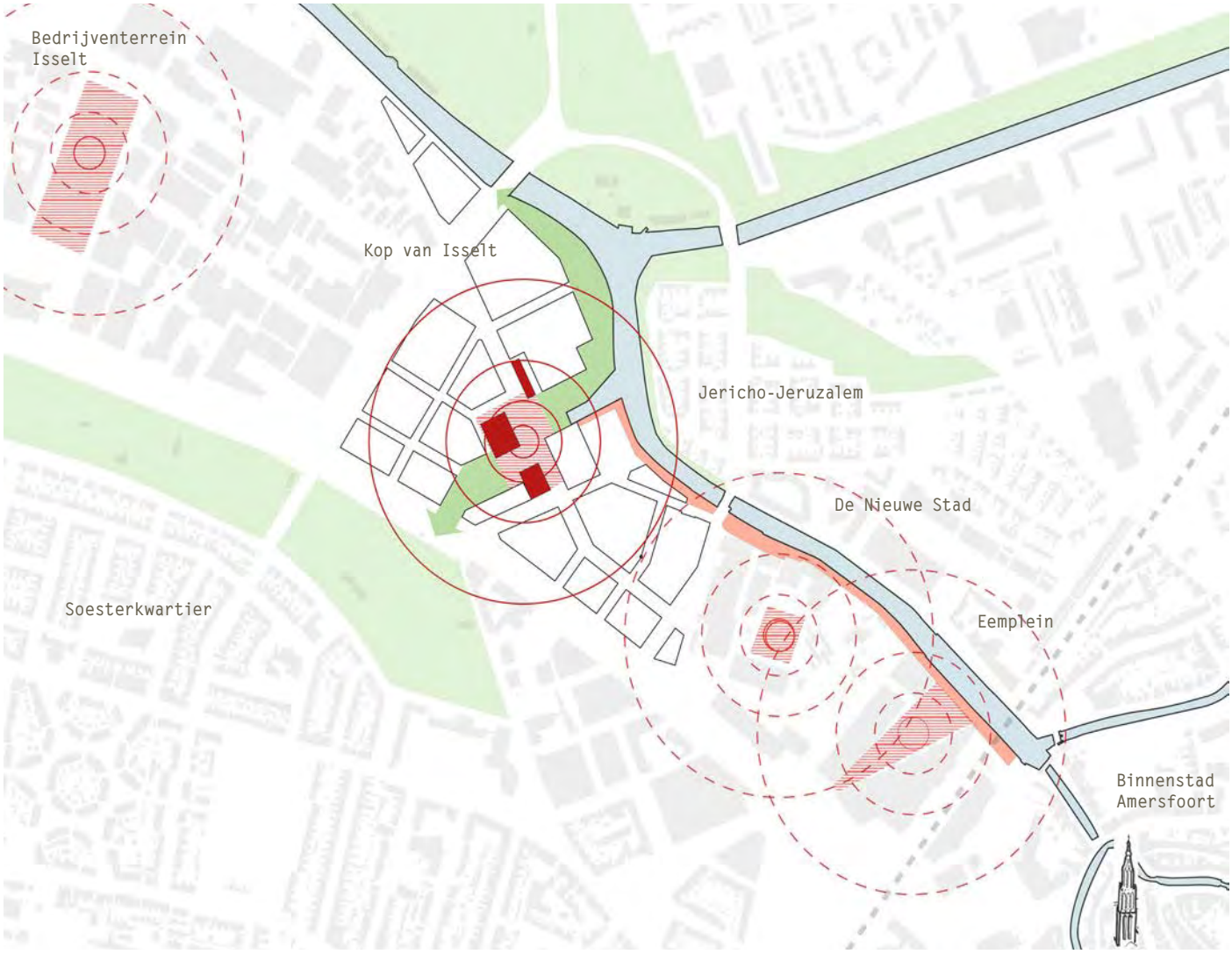
Nieuwe verkeersstructuur Kop van Isselt

De Amsterdamseweg

De nieuwe Amsterdamseweg als een ruime stadslaan die Kop van Isselt verbindt met de binnenstad van Amersfoort

SWISS·SENSE
P
50 METER

2. Gezamenlijke ambitie van gemeente en grondeigenaren



Kop van Isselt als schakel in de stedelijke ring rond de binnenstad van Amersfoort

Maatschappelijke waarde voor de stad

Met de ontwikkeling van Kop van Isselt wordt een nieuw, duurzaam stukje stad toegevoegd dat zijn gelijke in Amersfoort niet kent. Hier ontstaan nieuwe impulsen voor stedelijk wonen en werken, met slimme oplossingen voor energie, grondstoffen en mobiliteit en een groene, klimaatadaptieve inrichting. *Kop van Isselt faciliteert een gezond stadsleven.*

Kop van Isselt als passtuk

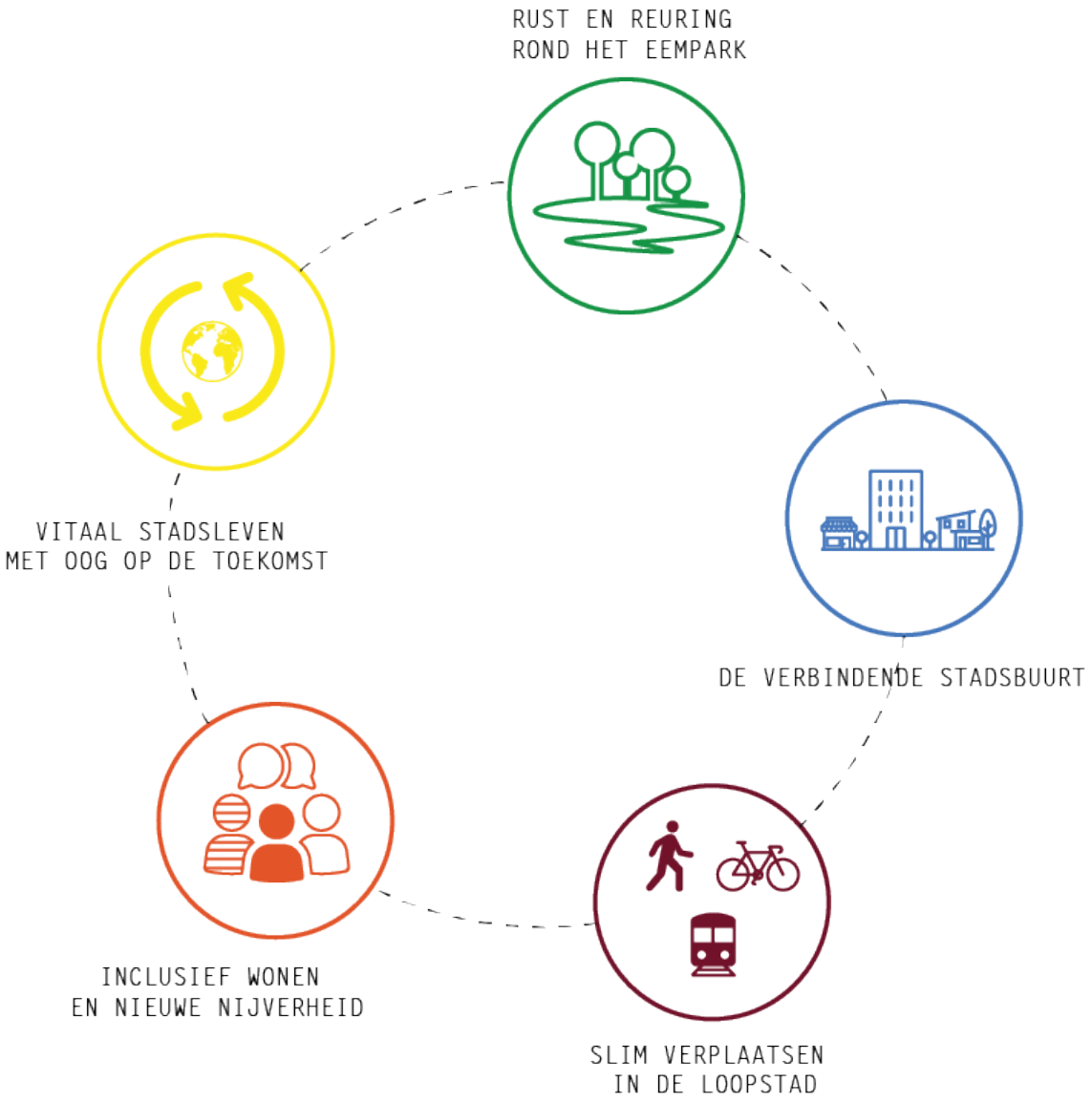
Ruimtelijk en programmatisch vult Kop van Isselt een ontbrekende schakel in de stedelijke ring om het historische centrum en maakt het hart van de stad daarmee op duurzame wijze 'af'. Het gebied geeft vorm aan diverse overgangen: naar het centrum, naar woonwijken, naar het bedrijventerrein, naar het buitengebied. En vooral: naar de toekomst. Dat betekent een vergaande transformatie. Kop van Isselt is in de loop der tijd geïsoleerd komen te liggen in de stad. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door de relatief zware infrastructuur van de Industrieweg en de Amsterdamseweg. Anderzijds door de beperkte ruimtelijke en programmatische samenhang met De Nieuwe Stad en de ontoegankelijkheid van de oever langs de Eem. Het is de ambitie om van Kop van Isselt een passtuk te maken dat naadloos aansluit op het Soesterkwartier, Jericho-Jeruzalem, Isselt en De Nieuwe Stad / Eemplein, routes en verbindingen herstelt en de potentie van het gebied ten volle benut. *Het gebied wordt nieuw en voelt direct passend alsof het altijd zo had moeten zijn.*

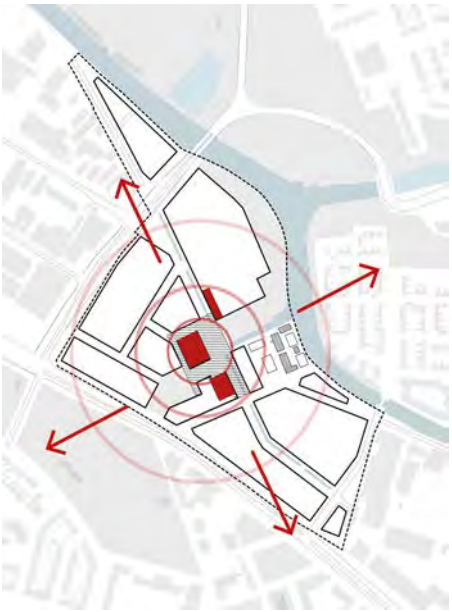
Beelden voor het toekomstige Kop van Isselt

3. Vijf uitgangspunten voor herontwikkeling

Het ontwikkelkader voor Kop van Isselt is uitgewerkt aan de hand van de vijf thema's van Langs Eem en Spoor. De invulling van deze thema's geeft de uitgangspunten weer die samen richting geven aan de ontwikkeling van het plangebied. De thema's zijn vertaald naar principes die specifiek zijn voor Kop van Isselt:

- Identiteit: De verbindende stadsbuurt
- Openbare ruimte: Rust en reuring rond het Eempark
- Duurzaamheid: Vitaal stadleven met oog op de toekomst
- Programma: Inclusief wonen en nieuwe nijverheid
- Mobiliteit: Slim verplaatsen in de Loopstad





IDENTITEIT

De verbindende stadsbuurt

Kop van Isselt krijgt een stedelijk imago met een sterk buurtgevoel. Dat gevoel draait om verbinding: tussen mensen, functies, ruimtes. En verbinding op meerdere schaalniveaus: binnen de stadsbuurt, met de aangrenzende gebieden, met de rest van de stad, met de Eem en met het landschap buiten de stad.

De centrale ligging van Kop van Isselt aan de Eem biedt volop potentie voor een gezond stadsleven dat is verbonden met de toekomst én het verleden. Kop van Isselt vult een ontbrekende schakel in de stedelijke ring om het historische centrum en maakt het hart van Amersfoort daarmee op duurzame wijze 'af'. Met de identiteit van 'de tussenstad', met een uitgekiende functiemix, dichtheid en morfologie, geeft deze nieuwe stadsbuurt vorm aan diverse overgangen: naar het centrum, naar woonwijken, naar het bedrijventerrein, naar het buitengebied. En vooral: naar de toekomst.

Door een hedendaagse vertaling van bewezen principes van de stadswijken van de laat 19e en vroeg 20e eeuw wordt een gezond en inclusief stadsleven gefaciliteerd. Kop van Isselt wordt een stadsbuurt van verbinding.

OPENBARE RUIMTE

Rust en Reuring rond het Eempark

Het stadsleven in Kop van Isselt biedt rust en reuring. De gebouwen zijn functioneel en mooi. Het openbaar gebied vloeit in elkaar tot één groen-blauw landschap, met respect voor de geschiedenis en de identiteit van Amersfoort.

Kop van Isselt krijgt een levendig stratenmilieu waar voetgangers en fietsers domineren, met vele formele en informele ontmoetingsplekken en ruimte voor bewegen en ontspannen. Onderscheidend wordt het centrale Eempark waar bewoners, werkers en bezoekers gezamenlijk gebruik van kunnen maken en is direct verbonden met de Eem en zo het landschap buiten de stad. Een groen hart en een blauwe long als voorwaarden voor de vitaliteit van het rode stedelijk weefsel. Een compact weefsel van gesloten bouwblokken, hoogbouwaccenten, aangename verblijfsplekken, een toegankelijke, recreatieve Eem en logische routes binnen Kop van Isselt en naar de omgeving.

De gebouwen zijn familie van elkaar en bieden mogelijkheden om verschillende functies te huisvesten zodat de gewenste functiemenging wordt gefaciliteerd. Op strategische plekken ontstaat reuring door samenzijn in de openbare ruimte en door nijverheid en voorzieningen. Bewoners kunnen kiezen: wonen met reuring voor de deur of iets rustiger wonen met de reuring om de hoek. Er is altijd een beschut prive domein of een aangename collectieve buitenruimte binnen het gesloten bouwblok.

DUURZAAMHEID

Vitaal stadsleven met oog op de toekomst

Wonen of werken in Kop van Isselt betekent groen, gezond, slim leven. De drie prioriteiten voor een duurzame stadsbuurt zijn het creëren van een vitale buurthub, een verbindend landschap en het toepassen van toekomstgerichte systemen.

Vitaal samenleven vraagt om een goede balans tussen sociale verbinding en privacy, met volop ontplooiingsruimte voor iedereen. Er is een grote variatie in doelgroepen en gebouwen en volop ruimte voor ontmoeten, delen en collectiviteit. Doel hiervan is om een omgeving te creëren waar aandacht is voor spaarzaam omgaan met grondstoffen, materialen en energie. Sociale duurzaamheid is van groot belang. De bewoners en bedrijven maken de buurt; eigenaarschap is een belangrijke waarde.

De buurt krijgt een robuust ruimtelijk raamwerk, op een duurzame wijze vormgegeven zodat er een hoge gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde is. Dit vraagt om compacte bebouwing en groene netwerken. Om de ecologische footprint te minimaliseren worden toekomstgerichte systemen gebruikt met het oog op een slim duurzaam energiesysteem, circulair en flexibel bouwen, effectief groen toepassen, natuurinclusief bouwen, biodiversiteit, een duurzaam mobiliteitsconcept en klimaatbestendigheid.

PROGRAMMA

Inclusief wonen en nieuwe nijverheid

Op Kop van Isselt ontstaan nieuwe impulsen voor stedelijk wonen en werken, met veel variatie van bewoners en bedrijven en volop ruimte voor ontmoeting. Bewoners vinder er rust en reuring; ondernemers vinden er interactie en inspiratie; bezoekers vinden er gezelligheid en schoonheid.

Kop van Isselt is inclusief en divers. Voor iedere levensfase, rijk tot arm, voor denkers en doeners. Onderscheidend in het woonprogramma wordt dat er ook stedelijke gezinsmilieus ontstaan, wat tevens de sociale verbinding met het kinderrijke Soesterkwartier kan versterken, al ligt de nadruk in het woonprogramma op (betaalbare) woningen voor kleine huishoudens. Er komen veel woningen op maaiveld en verschillende stedelijke gezinswoningen wat zo kenmerkend is voor stadsbuurten rond historische centra.

Onderscheidend in het werken wordt de focus op nieuwe maakindustrie: schoon, kleinschalig en goed mengbaar met wonen. Er is ruimte voor ontmoeting, broedplaatsen, kleine tot middelgrote kantoren, een grote culturele functie en een voorzieningenhart in het midden van Kop van Isselt. Bestaande, waardevolle gebouwen krijgen een nieuwe, openbare functie. In de omgeving kan van diverse voorzieningen gebruik worden gemaakt waardoor de omgeving ook vitaler wordt.

MOBILITEIT

Slim verplaatsen in de Loopstad

Het stadsleven op Kop van Isselt geeft voorkeur aan de voetganger, de rolstoeler, de stepper, de fietser. Het groen en de Eem zijn openbaar toegankelijk en voor iedereen. Overal is het prettig wandelen en er komt een goed fietsnetwerk.

In het binnengebied van Kop van Isselt is de auto te gast en zo min mogelijk aanwezig in het straatbeeld. Desondanks blijft ook de auto een belangrijk vervoersmiddel waarvoor slimme oplossingen worden bedacht. Kop van Isselt is congestie- en emissievrij. Er komen mobiliteitshubs en mobiliteitsdiensten zodat met gebruik van technologie autobezit zoveel mogelijk teruggedrongen wordt. Er komen goede fiets- en voetgangersverbindingen naar het Centraal Station.

Kop van Isselt geeft vorm aan de mobiliteitstransitie: slim, schoon en toekomstgericht met het oog op onze planeet; en met comfort, veilig, snel en betaalbaar voor iedere gebruiker.

Fast forward

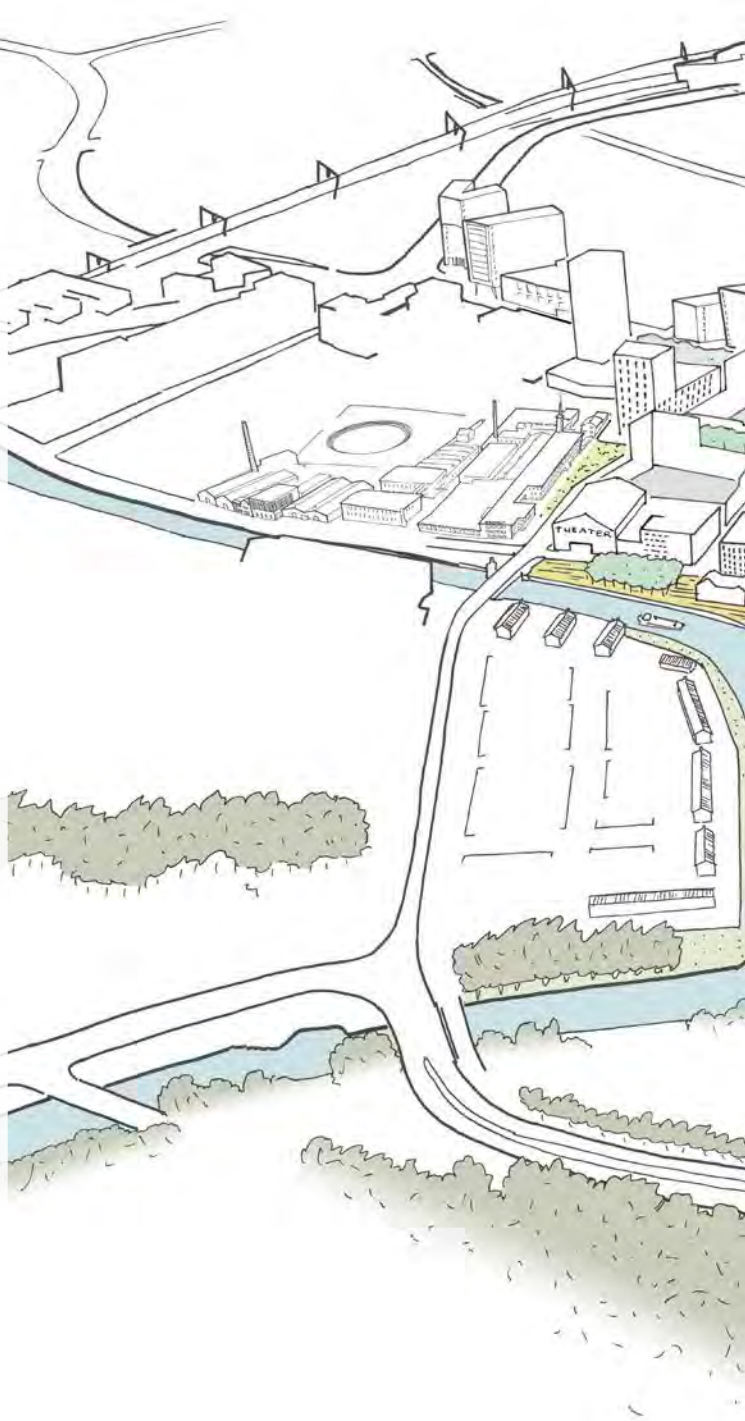
Kop van Isselt in 2035

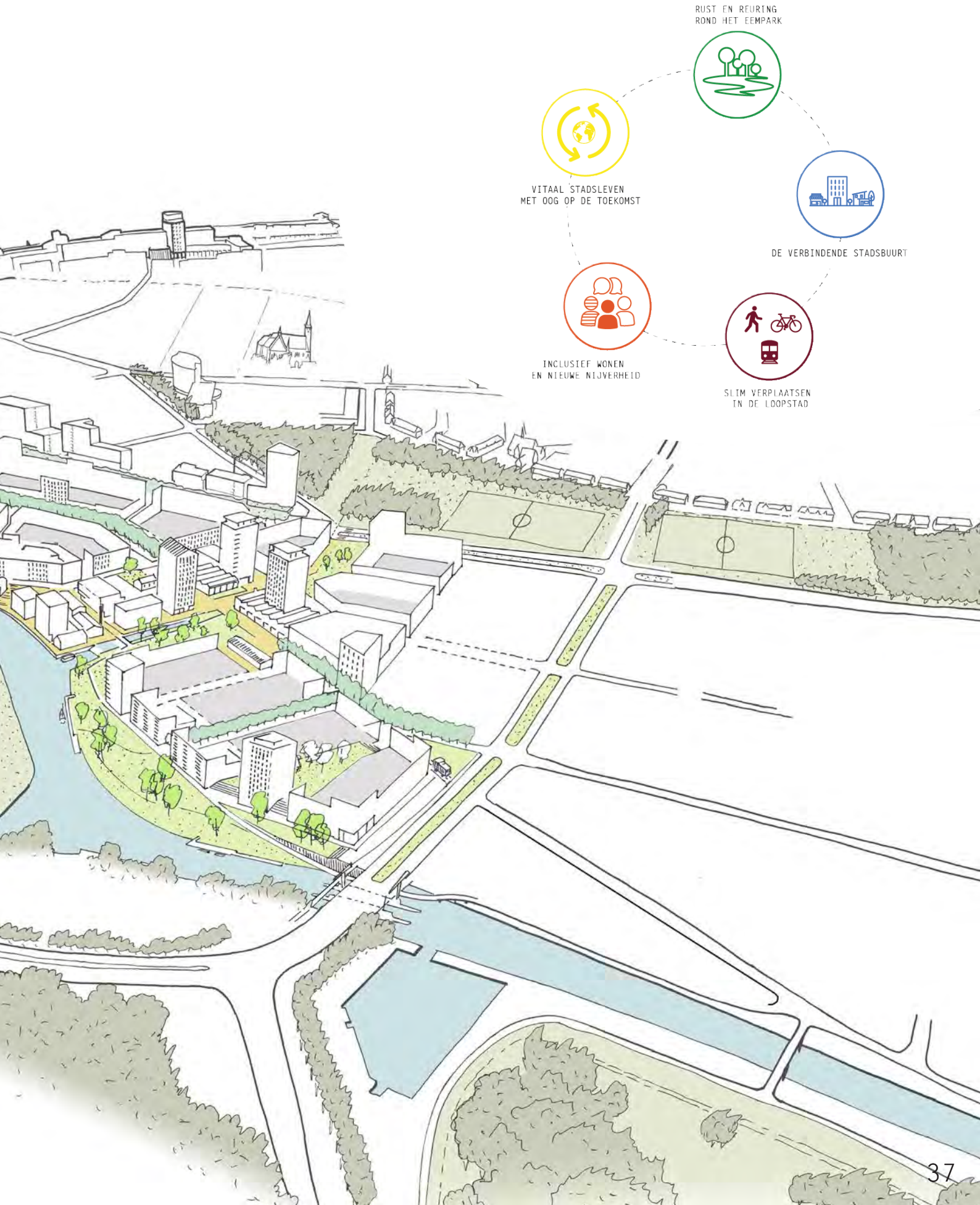
Al dromend kijken we vooruit naar hoe Kop van Isselt, aan de hand van de voorgestelde uitgangspunten, als nieuwe stadswijk van Amersfoort vorm kan krijgen.

In 2035 is Kop van Isselt een hoogstedelijke stadswijk met ruimte voor werkplekken en diverse maatschappelijke en culturele voorzieningen. Het is een stadsdeel dat aanvullend is op de bestaande wijken van Amersfoort. De combinatie van wonen en werken maakt het gebied anders dan de meer monofunctionele woon- en werkgebieden die Amersfoort in grote mate kenmerkt. Door deze menging is het ook een levendig gebied. De openbare ruimte biedt volop plek voor ontmoeting en ook in de gebouwen zijn diverse collectieve voorzieningen aanwezig. Deze bieden ruimte om te werken, ruimte voor deelauto's en deelfietsen en ruimte voor ontmoetingen. Deze 'third places' vormen een belangrijke stedelijke humuslaag in het gebied.

Kop van Isselt vormt ruimtelijk een verbindende schakel tussen binnenstad en buitengebied door de oever van de Eem in te richten als openbare ruimte met wandel en fietspaden. Ook verbindt de openbare ruimte van Kop van Isselt de Groengordel langs het Soesterkwartier met de oevers van de Eem. Kop van Isselt is daarmee geen eiland maar een onderdeel van vitale recreatieve routes in de stad.

De bebouwing bestaat uit robuuste stedelijke bouwblokken waarin een grote diversiteit aan woningcategorieën en werkplekken zijn opgenomen. De binnenterreinen bieden ruimte aan private en collectieve groene ruimtes. Het industrieel erfgoed heeft een nieuwe toekomst gekregen en biedt ruimte aan horeca, ateliers en maatschappelijke voorzieningen. Deze gebouwen zijn de smaakmakers in het gebied.




RUST EN REURING
ROND HET EEMPARK
VITAAL STADSLEVEN
MET OOG OP DE TOEKOMST
DE VERBINDENDE STADSBUURT
INCLUSIEF WONEN
EN NIEUWE NIJVERHEID
SLIM VERPLAATSEN
IN DE LOOPSTAD

DEEL 2
Ruimtelijk kader

1
De verbindende stadsbuurt

2
Openbare ruimte

3
Bebouwing

4
Mobiliteit

5
Raamwerkkaart

1. De verbindende stadsbuurt

Het centrale begrip voor de identiteit van Kop van Isselt is 'de verbindende stadsbuurt'. Het verwijst naar de ligging in de stad op diverse overgangen. De verbindende stadsbuurt' verwijst naar de stedenbouwkundige jaarring die Amersfoort niet of nauwelijks heeft, namelijk de voor veel Nederlandse steden zo kenmerkende stadswijken van eind 19e en begin 20e eeuw rond de historische binnenstad. Ook omvat het centrale begrip een gevoel: het gebied krijgt een stedelijk imago met een sterk buurtgevoel. Sociale verbinding is belangrijk.

Kop van Isselt wordt daarmee letterlijk en figuurlijk een verbindende schakel in Amersfoort. Een gemengd, stedelijk gebied binnen de invloedssfeer van de klassieke stedelijkheid van de binnenstad, het moderne urbane leven van Eemplein en De Nieuwe Stad, de bedrijvigheid op Isselt en de laagbouw woonwijken Soesterkwartier en Jericho- Jeruzalem. En via de Eem is het gebied verbonden met het buitengebied. Zo verbindt Kop van Isselt de ruimte in de stad, de mensen die daar wonen, werken en leven en het verleden met de toekomst.

Kop van Isselt vult op een moderne manier de bewezen principes van de stadsbuurten van vroeger in. Denk aan principes als functiemenging, gesloten bouwblokken met reuring aan de buitenkant en rust aan de binnenkant, de aandacht voor eenheid van architectuur en de menselijke maat, de harmonie tussen openbaar en privé, het stratenmilieu en de kwaliteit van de openbare ruimte voor ontmoeting, spelen, sociale verbinding. Tegelijk worden hedendaagse wensen toegepast rond gezondheid en duurzaamheid. Moderne principes zijn verdichten, vergroenen, voorrang voor langzaam verkeer, duurzaam bouwen en slimme systemen. Om ook voor volgende generaties van onze planeet leefbaar te houden, zijn thema's als energie, circulariteit, biodiversiteit en klimaatbestendigheid van belang. We bouwen daarom geen klassieke stadsbuurten na; Als stadsbuurt die verbindt, geeft Kop van Isselt op eigentijdse wijze vorm aan een gezond stadsleven.

In de ruimtelijke uitwerking is een aantal uitgangspunten leidend geweest:

- Stedelijkheid: compact bouwen met hoge dichtheid en aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte
- Combineren van laagbouw (basis van 5 lagen) en hoogbouw (accenten tot 16 lagen)
- Vormgeven/herstel van verbindingen op verschillende schaalniveaus (woning, straat, buurt, centrum, woonwijken, bedrijventerrein, buitengebied)
- Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen
- Vormgeven aan rust en reuring in de openbare ruimte
- Benutten van de kwaliteit van de Eem
- Realiseren van aantrekkelijke, groene openbare ruimtes voor spelen, ontmoeten, verblijven
- De buurt een centraal hart geven
- Voorrang voor langzaam verkeer, de auto is te gast

Kop van Isselt als verbindende stadsbuurt op verschillende schaalniveaus:
woning, straat, buurt, centrum, woonwijken, bedrijventerrein, buitengebied

Functiemix: wonen, werken, voorzieningen

Om als verbindende stadsbuurt te gaan functioneren, krijgt Kop van Isselt een sterke mix van wonen, werken en voorzieningen. Belangrijk bij de uitwerking van de functiemix is het onderscheidend vermogen van Kop van Isselt in Amersfoort en daarbinnen Langs Eem en Spoor. Elk deelgebied in Langs Eem en Spoor is onderscheidend op basis van specifieke kansen of kenmerken. De ligging van Kop van Isselt aan de Eem en nabij de binnenstad biedt veel potentie voor een aantrekkelijk stadsleven op de overgang van de reuring van het centrum naar de rust van de woonwijken en het buitengebied. Het industriële verleden inclusief beperkt erfgoed is een sterke referentie voor de identiteit van het gebied.

De verschillende overgangen tussen centrum, woonwijken en bedrijventerrein, met de nabijheid van het buitengebied, de binnenstad en het station geven het gebied een unieke, meervoudige context. Om de verbinding met die context te maken, moet Kop van Isselt in zichzelf programmatisch divers zijn en in balans. De omliggende wijken voorzien in de dagelijkse boodschappen, het onderwijs en de zorg. Kop van Isselt heeft daardoor van alle deelgebieden binnen Langs Eem en Spoor de meeste programmatische ruimte waardoor een grote diversiteit aan woon- en werkprogramma mogelijk is. Er kunnen binnen Kop van Isselt zowel voor wonen als voor werken verschillende accenten worden gelegd. Onderstaand beschrijven we kort het woonmilieu, het werkmilieu en de voorzieningen.

Huidige voorzieningen rond Eem en Spoor

H

Woonmilieu

Het woonmilieu is stedelijk en met hoge dichtheid. Wonen aan het water en de nabijheid van het centrum zijn sterke locatiekwaliteiten. Kenmerkend wordt variatie tussen 'reuring voor de deur' en 'reuring om de hoek'. Woningen met reuring voor de deur zijn bijvoorbeeld gelegen aan het park, een pleintje of in een sterk gemengde zone waar ook gewerkt wordt of voorzieningen zijn. Daarnaast zijn er woningen in meer intieme woonstraatjes of in woonblokken op een rustiger deel van Kop van Isselt. Kop van Isselt biedt als enige deelgebied binnen Langs Eem en Spoor nog kansen om ook in ruime mate voor gezinnen een aantrekkelijk woonmilieu te maken. Dit versterkt de sociale verbinding met het kinderrijke Soesterkwartier. Deze vraagt om voldoende wonen op maaiveld in de vorm van grondgebonden (stads) woningen en grondontsloten (stads)woningen in de plint van appartementengebouwen. De meerderheid van het woonprogramma betreft gestapelde woningen.

Werkmilieu en voorzieningen

Het gebied is kansrijk voor stedelijke vormen van werken die goed mengbaar zijn met wonen: kennisintensief en/of ambachtelijk, kleinschalig, een beperkte logistiek en met werkgebouwen van voldoende ruimtelijke kwaliteit. De nabijheid van Isselt biedt kansen om nieuwe vormen van nijverheid een plek te geven. Verder zal het werkprogramma ook bestaan uit kantoren, broedplaatsen en dergelijke. Met het oog op levendigheid en leefbaarheid zullen voorzieningen deels in Kop van Isselt moeten komen (bijvoorbeeld horeca voor ontmoeting en maatschappelijke voorzieningen voor jong tot oud). Daarnaast kunnen bewoners en bedrijven gebruik maken van tal van voorzieningen in de omgeving zoals in Soesterkwartier, De Nieuwe Stad en Eemplein. Kop van Isselt kan nog plek bieden aan een grote, stedelijke (culturele) voorziening aan de Eem.

Divers en compleet

Al met al biedt Kop van Isselt de kans om het meest diverse en complete deelgebied binnen Langs Eem en Spoor te worden. Om dit ruimtelijk te faciliteren, betekent dit bijvoorbeeld het combineren van laag- en hoogbouw met (semi-)openbare ruimtes met rust en reuring. De lagere bebouwing biedt mogelijkheden voor grondgebonden (stads)woningen en kleinschalige maakindustrie en de hogere bebouwing voor appartementen en kantoren. Het erfgoed in het hart van het gebied geeft ruimte aan voorzieningen. In gesloten bouwblokken wordt een grote variatie aan woon- en werkprogramma gecombineerd. Ook bouwhoogtes worden zorgvuldig bepaald om de goede programmamix te faciliteren.

In de verdieping (deel 4.5) wordt het programma en de beoogde doelgroepen uitgebreider beschreven.

Samen in de stad
Gezelligheid
Ontmoeten en samenzijn
in de openbare ruimte

Stedelijke allure
Vrijheid
Onafhankelijkheid
Privacy in levendige
woonomgeving

Beoogde doelgroepen woonprogramma

Beroepen aan huis en zelfstandigen
Woon-werklofts/ stadswoningen
Kalm & Creatief

Maakindustrie en ambachtslieden
Bedrijfsruimte
Maak het in de plint

KOP VAN ISSELT

Diensten en creatieve bedrijven
Kantoorruimte
Hart & hoofd

Creatieve bedrijven en ambachtslieden
kantoor/bedrijfsruimte
Highstreet Hip

Beoogde doelgroepen werkprogramma

Wonen op het voormalige Rova-terrein

Binnen Kop van Isselt krijgen de grondgebonden woningen een plek aan de autoluwe woonstraten. Op het voormalige Rova-terrein zijn deze straten ruim en groen opgezet met doorkijkjes naar de Eemoever.

2. Openbare ruimte

Reeks van diverse gebieden langs de Eem

Langs de Eem ontstaan diverse gebieden van hoog stedelijke identiteit met een eigen karakter. Het Eemplein en De Nieuwe Stad zijn hierin bijna twee uitersten top-down planning versus bottom-up ontwikkeling; grote architectonische gebaren versus zorgvuldige synergie van bestaand met nieuw. De overeenkomst is echter dat beide gebieden nadrukkelijk rond een eigen midden zijn ontworpen en “hun rug opzetten” naar de Amsterdamseweg, Eemlaan en Brabantsestraat.

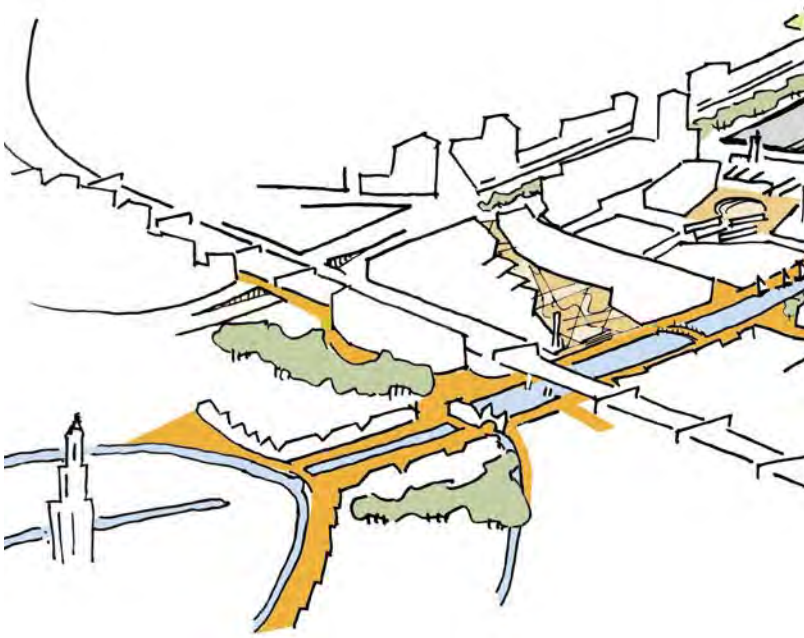
Met de ontwikkeling van Kop van Isselt (ongeveer zo groot als Eemplein en De Nieuwe Stad tezamen) willen we de randen van het gebied nadrukkelijk verbinden met de omringende stad. Dat betekent dat we routes weven met De Nieuwe Stad en het Eemkwartier en dat de bebouwing langs de Amsterdamseweg en de Brabantstraat gaat bijdragen aan de levendigheid van deze straten. De eigen identiteit van Kop van Isselt wordt gevormd door de krachtige verbindende structuur van openbare ruimte en robuuste stadsblokken waarin wonen en werken hun een plek vinden. Net als het Eemplein en De Nieuwe Stad krijgt Kop van Isselt een eigen hart met een concentratie van bijzondere voorzieningen en gebouwen.

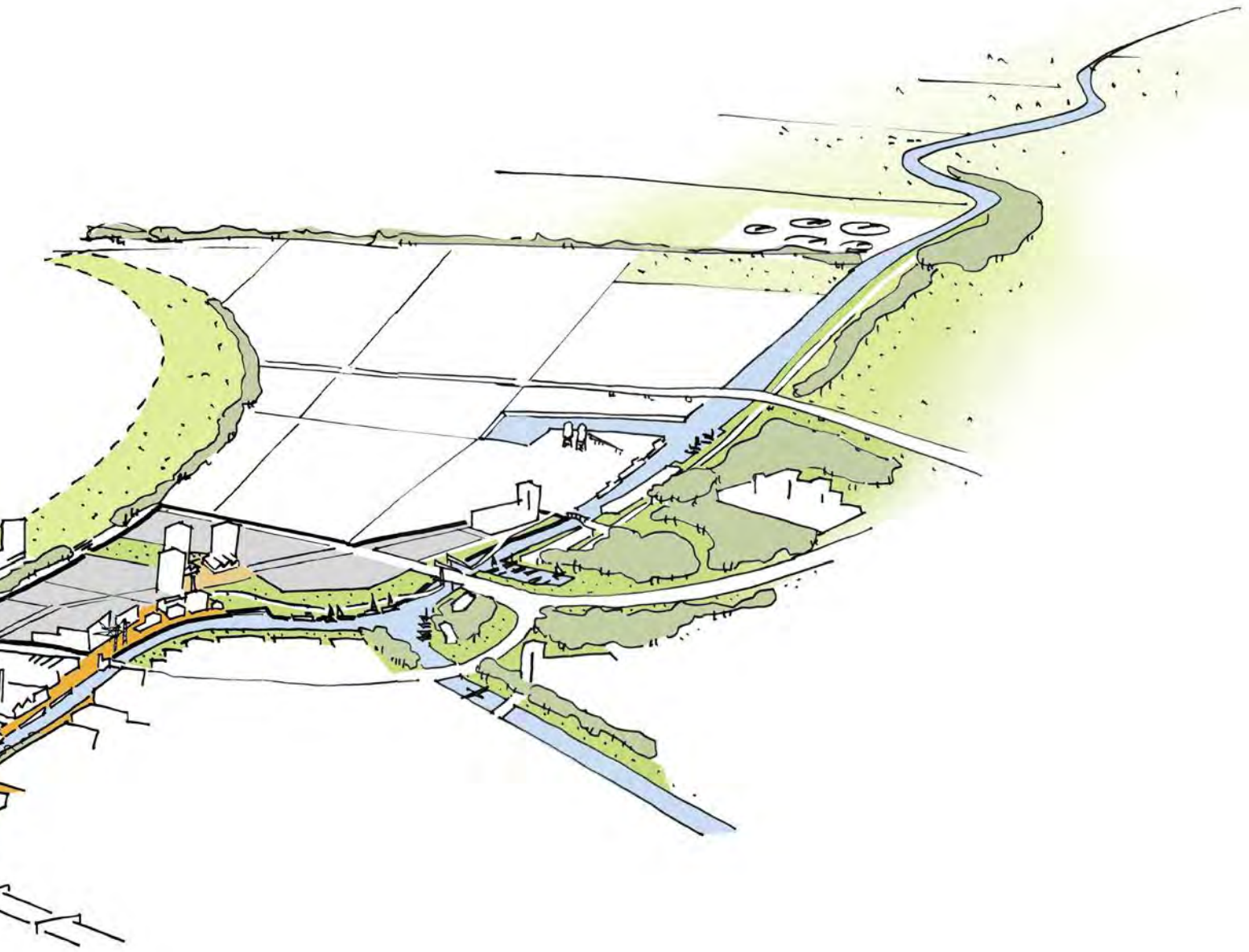
Openbare groene oever langs de Eem

De ontwikkeling van de haven op De Isselt, de groei van Warner Jenkinson en de komst van de ROVA betekenden het einde van een jaagpad langs de Eem. Met de ontwikkeling van Kop van Isselt ontstaat de unieke kans om de oever opnieuw openbaar en toegankelijk te maken en een nieuwe recreatieve route te creëren tussen binnenstad en buitengebied. Samen met de openbare oever aan de zijde van Jericho-Jeruzalem vorm worden gegeven aan een ‘rondje Eem’ over de Koppelbrug, Kwekersbrug en de brug over het Valleikanaal. Bij deze driesprong van waterlopen ontstaat bij een groene inrichting van de oever een royaal groengebied aan weerszijden van het water.

Verbinden van groengebieden

Aanvullend aan het openbaar maken van de Eemoever en het slechten van de barrière van de Amsterdamseweg is er een kans om de Groengordel langs het Soesterkwartier te verbinden met de oevers van de Eem. Hiermee wordt voor de ruimere omgeving een groene en leefbare openbare ruimte ontwikkeld.





Het verbindende landschap

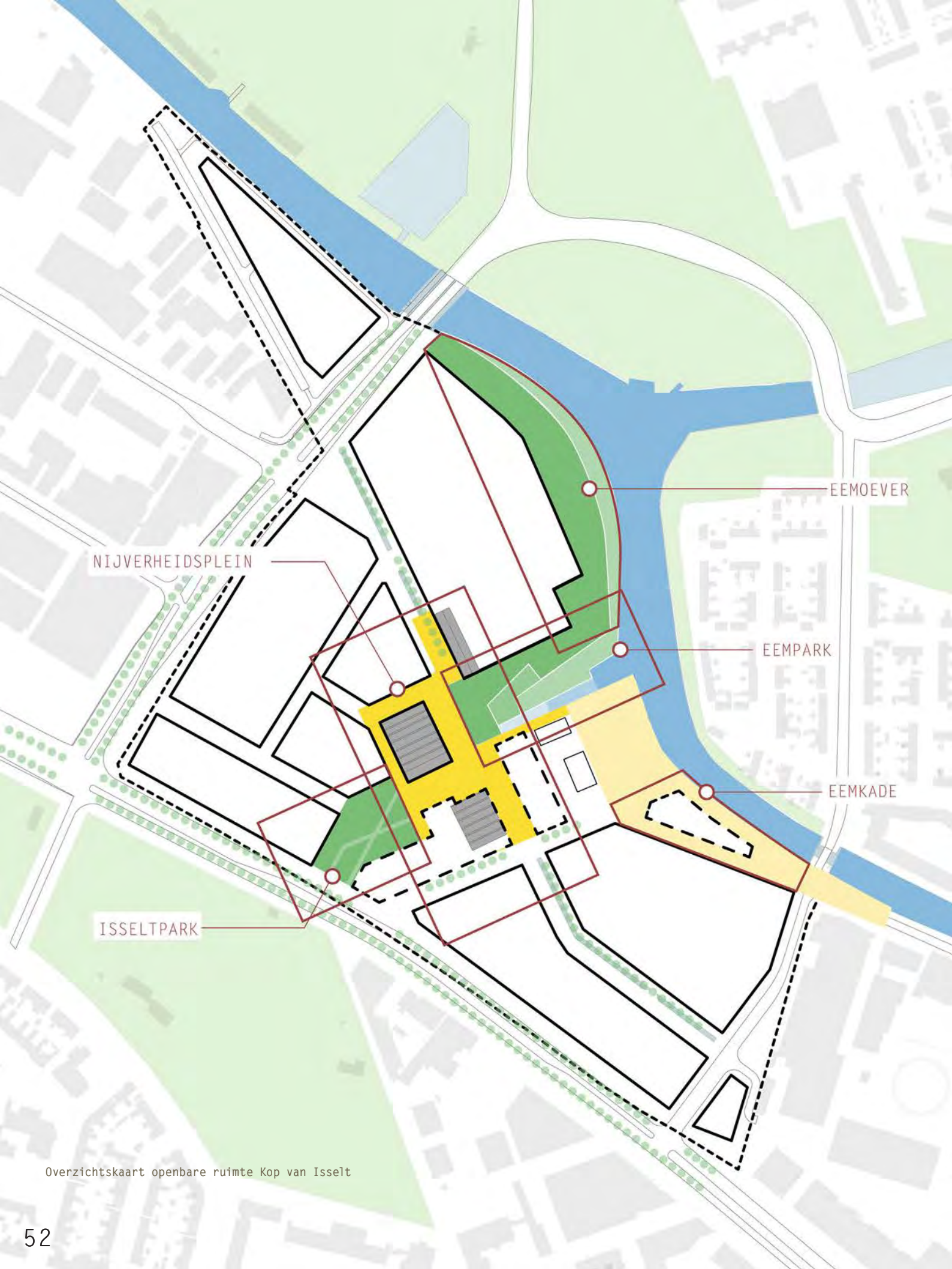
Kop van Isselt vormt een verbindend landschap met aansluitingen op verschillende schaalniveaus (tussen binnen- en buitenruimte, tussen gebouwen en blokken, tussen de wijk en de rest van de stad inclusief het station), en met het landschap (een ontwikkeling van groene netwerken). Het robuust ruimtelijke kader met de Eem als basis met variatie en flexibele uitwerking om tegemoet te komen aan de dynamiek en veranderbaarheid in de toekomst. Vitaal wonen in hoge dichtheid vraagt om compact bouwen, ruimtebesparing en (groene) kwaliteit: een hoge belevings-, gebruiks-, en toekomstwaarde en een schone, veilige, klimaatbestendige (neerslag, overstromingsrisico en warmte), gezonde leefomgeving. Autogebruik en autobezit wordt geminimaliseerd en bewegen gestimuleerd, door het creëren van autoluwe delen, lage(re) parkeernormen en emissievrije deelmobiliteit (fietsen, auto's).

Een schakeling van plekken

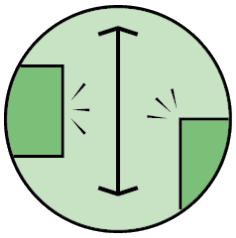
Het netwerk van openbare ruimte binnen Kop van Isselt bestaat uit een variatie aan parken, een stedelijke kade en een centraal plein. Ter hoogte van het huidige ROVA-terrein wordt de Eemoever publiek toegankelijk gemaakt door een groen park. Verbindend element tussen de Eemover en het stedelijke hart van de wijk is het Eempark: een park met ruimte voor water. Centraal in de buurt ligt het Nijverheidsplein; een levendig plein met aansluiting op de bestaande industriële hallen die worden hergebruikt met publieke functies. Vanaf het plein maakt het Isseltpark de verbinding met het Soesterkwartier via een veilige oversteek over de Amsterdamseweg. De Eemkade is als uitloper langs de Nieuwe Stad, de stedelijke kade met verbinding met de binnenstad van Amersfoort. Waar de Eemkade en het Nijverheidsplein levendige plekken zijn met reuring, vind je binnen Kop van Isselt de rust in een groene omgeving van de parken.

In de verdieping (deel 4.4) worden de openbare ruimtes en plekken binnen Kop van Isselt uitgebreider beschreven.

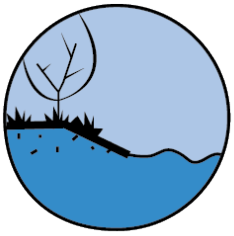
OPENBARE RUIMTE
EEMOEVER
EEMPARK
NIJVER-
HEIDSPLEIN
EEMKADE
ISSELT
PARK



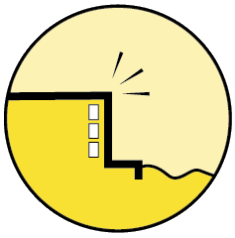
Overzichtskaart openbare ruimte Kop van Isselt



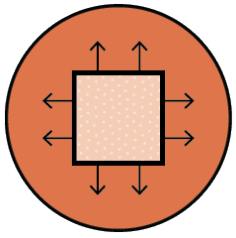
Publiek park als verbinding
Eempark & Isseltpark



Groene oever
Eemoever



Stedelijke kade
Eemkade



Centraal plein
Nijverheidsplein

Karakter van de openbare ruimtes en plekken

Ruimte voor water

In de parken, straten en binnenhoven van de bebouwing is veel aandacht voor wateropvang. In het Eempark wordt bij sterke regenval het water zichtbaar in de verdiept gelegen terrassen die afwateren op de Eem. In het profiel van de nieuwe Nijverheidsweg wordt een kanaaltje met stromend water opgenomen. Het overtollig regenwater wordt hierin opgevangen en afgevoerd. Daarnaast vormt het een blauwe ruggengraat door het plangebied.

Ruimte voor water in het ontwerp van de openbare ruimte

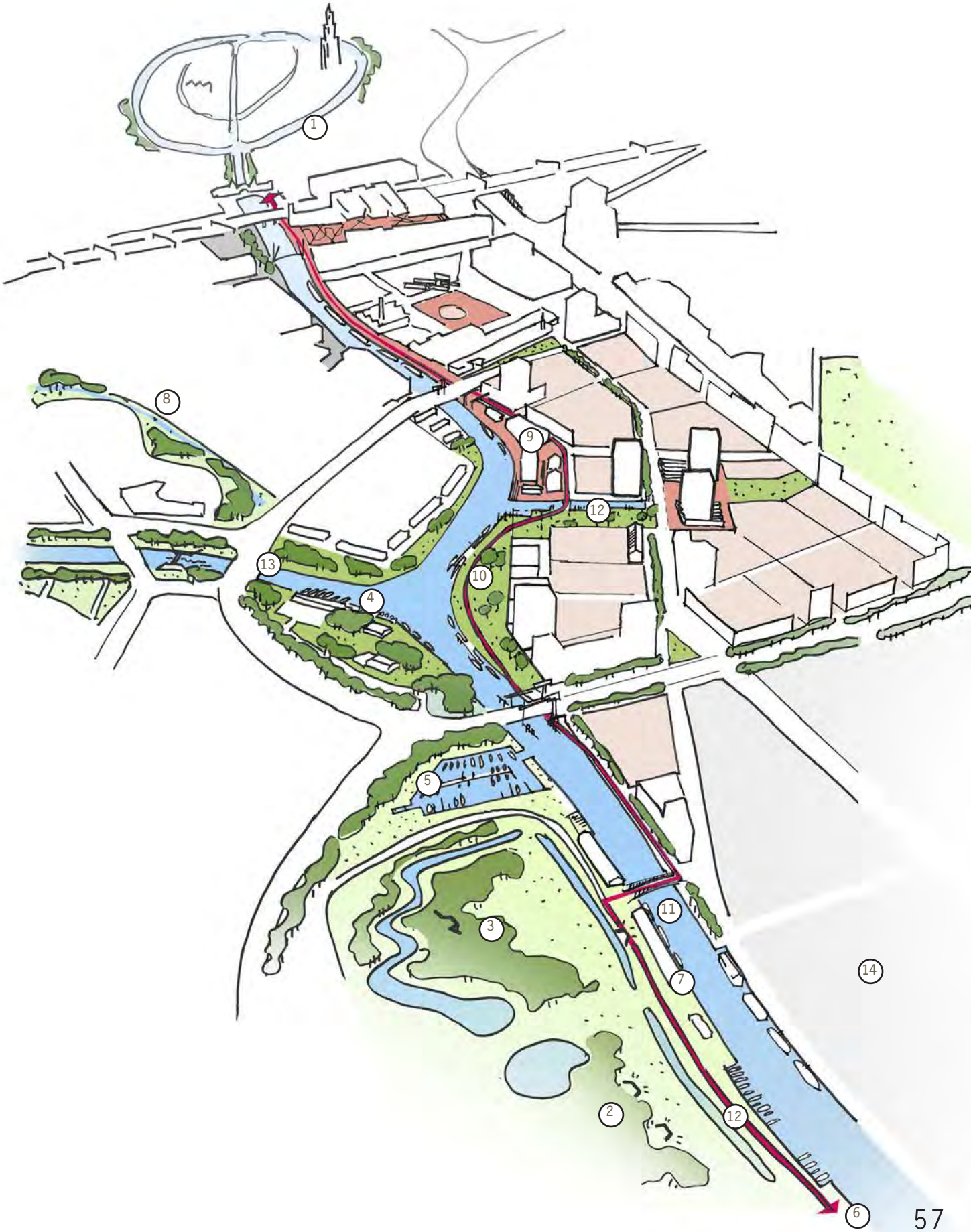
Benutten kwaliteiten van de Eem

Met de ontwikkeling van Kop van Isselt als woon-en werkgebied krijgt de oever van de Eem een nieuwe invulling. Kop van Isselt is het passtuk tussen de stedelijke kades aan het Eemplein en de Nieuwe Stad en de groene oevers naar het buitengebied. De oever van de Eem wordt weer openbaar toegankelijk en vormt zo een schakel in de recreatieve verbindingen tussen stad en buitengebied. Met een nieuwe fietsbrug aan de Havenweg wordt de link gelegd met de Schans en de Grebbeliniedijk. Nieuwe aanlegplaatsen voor pleziervaart aan de Eemkade en steigers aan het Eempark biedt de mogelijkheid om het water ook actief te beleven.

Binnen Kop van Isselt biedt het Eempark ruimte aan een nieuwe inprikker van de Eem langs het Eemfront tot aan het hart van de nieuwe stadswijk: het Nijverheidsplein. Het park en de kades worden in de vervolgfase verder uitgewerkt met aandacht voor het maximaal benutten van de kwaliteiten van de Eem.

De rivier de Eem ter hoogte van Kop van Isselt

1. Binnenstad Amersfoort
2. Kazematten
3. Het werk aan de Glashut/De Schans
4. Haven de Stuw aan het Valleikanaal
5. Jachthaven wsv De Eemkruisers
6. Roeivereniging Hemus
7. Elzenaars Jachtwerf ‘De Eem’
8. De Oude Eem
9. Stedelijke kade Eemfront
10. Oeverpark Kop van Isselt
11. Verbindende fietsroute
12. Eempark Kop van Isselt
13. Kruising Eem met het Valeikanaal
14. Industriegebied de Isselt


1
8
9
12
13
10
4
5
3
11
7
14
2
12
6

Het Nijverheidsplein

Een levendig centraal plein voor de nieuwe stadswijk met ruimte voor groen. Publieke functies krijgen een plek in het bestaande industriel erfgoed.

3. Bebouwing

De ruimtelijke invulling van de contramal van het robuuste raamwerk van de openbare ruimte volgt de volgende principes:

Het stadsblok als bouwsteen

Voor de ontwikkeling van het noordelijk en het zuidelijk deel van Kop van Isselt nemen we het bouwblok als basis. Hiermee geven we vorm aan een heldere structuur van straten en plekken en we kunnen een veelheid aan verschillende programma's combineren. Aan de ene kant bouwen we hiermee voort op een oude stedenbouwkundige traditie die ook in de gemengde vroeg 20-eeuwse wijken werd gevolgd. Aan de andere kant ontwikkelen we de bouwblokken nu met een grotere mate van collectieve ruimtes op bijvoorbeeld de binnenterreinen. We voorzien tevens nadrukkelijk ruimte voor gedeelde voorzieningen.

Verder pakken we de traditie op van het combineren van woon en werkgebouwen. De vroeg naoorlogse bouwblokken in de oostelijke binnenstad van Rotterdam tonen hoe binnen een heldere hoofdopzet ruimte wordt geboden aan ateliers, garagebedrijven, kantoren, restaurants en hotels. Daarnaast zijn er voldoende grondgebonden (stads) woningen, ook in de plint van appartementengebouwen. De bouwhoogte die we hierbij hanteren, heeft een mooi stedelijke maat van vijf bouwlagen. Aan deze gemiddelde hoogte voegen we hoogteaccenten toe al naar gelang de ligging; hoger langs de Amsterdamseweg, de Eem en het Nijverheidsplein. In aanvulling op deze basislaag voorzien we op enkele plekken hogere torens die steevast uit de bouwblokken oprijzen. Deze torens markeren het hart van het plangebied en staan op enkele plekken langs het Oeverpark en bij de toegang aan de Brabantsstraat. Deze terloopse compositie biedt vanuit verschillende standpunten een krachtig stedelijk beeld, zonder dat aangrenzende bestaande bebouwing of de beoogde sunspots hiervan hinder ondervinden.

Mix van appartementen en grondgebonden woningen
IJburg, Amsterdam

Merwedekanaalzone, Utrecht

Grondgebonden woningen als onderdeel van het bouwblok

Bouwblok met hoogteaccent en groen binnenhof

Bouwblokkenstad met een divers programma

We voorzien bouwblokken die zijn samengesteld uit meer gebouwen en afwisselende straatwanden vormen. In deze bouwblokken worden verschillende programma's verticaal of horizontaal gecombineerd. De binnenterreinen van de blokken worden vooral uitgevuld met parkeerruimte of werkplaatsen. Hier bovenop bevinden zich groen ingerichte collectieve en private tuinen. Ook de entrees tot de woningen bevinden zich aan deze verhoogd gelegen binnenterreinen.

Aan de straatzijde dragen de bouwblokken bij aan de leefbaarheid van de straat. Entreehallen van woongebouwen worden royaal vormgegeven, en er zijn altijd voordeuren en leefruimtes aan de straat. Ook ateliers en andere werkgebouwen hebben een uitnodigende verschijning. De toegangen tot de parkeerplekken in de blokken worden met zorg opgenomen in de architectuur van de gevels, net als de toegangen tot de collectieve fietsenstallingen. De straathoeken van de bouwblokken vragen extra aandacht. Deze bepalen immers het aanzien van minimaal twee straten en zijn de meest zichtbare delen van de gevelwanden. Atelierruimtes, maatschappelijke voorzieningen en 'third places' vormen een welkome invulling van de straathoeken. Straathoeken bieden een uitgelezen kans om bijzondere woningen en werkruimtes te ontwerpen. Inspiratie hiervoor vinden we in Antwerpen waar de laatste jaren vele sleetse hoekpanden zijn vervangen door unieke stedelijke woningen.

Fenixloods, Rotterdam

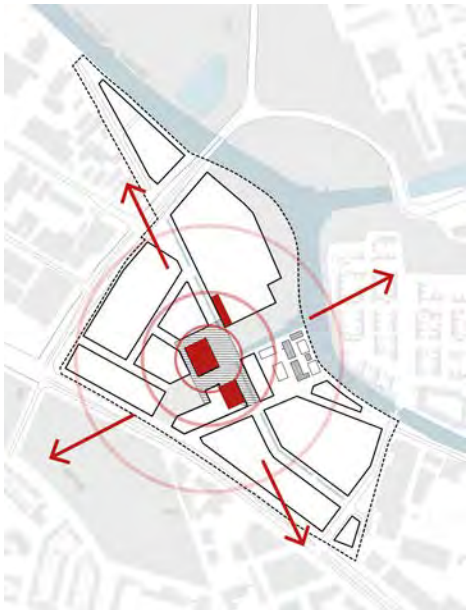
Caxton works, Londen

Straathoek met cafe

Toegang collectieve fietsenstalling

Behoud van erfgoed

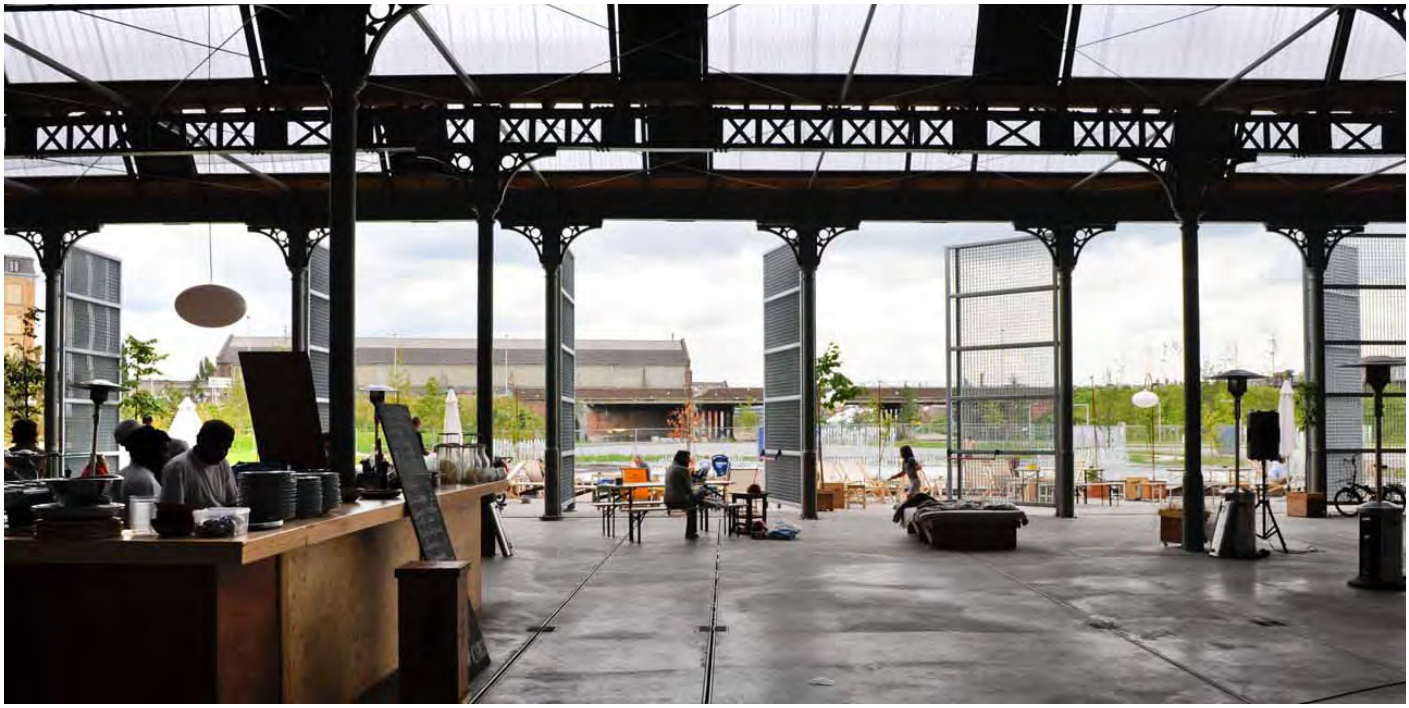
Kop van Isselt is geen tabula rasa, geen onbeschreven blad. Er staan diverse gebouwen van zeer wisselend formaat en van gevarieerde architectonische kwaliteit. Opvallend is de aanwezigheid van diverse bedrijfswoningen in een door industriële bebouwing gedomineerd gebied. De geambieerde menging van wonen en werken bestond tot op zekere hoogte als vanouds in het plangebied. De meest waardevolle bebouwing is nu te vinden in het midden van de locatie. Het complex van Bronswerk aan de Brabantsestraat is grotendeels afgebroken en het kantoorgebouw aan de Amsterdamseweg is architectonisch verminkt. Het verderop aan de Amsterdamseweg gelegen complex waar Bunk archiefruimte biedt, is nog een gaaf geheel, maar staat verruiming van het wegprofiel van de Amsterdamseweg in de weg.



We kiezen voor het behoud van de industriehallen aan de Nijverheidsweg-Noord en een karakteristieke loods van Rova. Deze gebouwen vormen samen de kern van een ensemble van gebouwen dat het hart van het plangebied gaat vormen. Het ensemble bestaat uit een drietal torens die op en naast de industriehallen worden ontwikkeld. De hallen gaan fungeren als entreelobby voor de torens en bieden tegelijk ruimte aan maatschappelijke programma's, horeca en werkplaatsen. Met deze gemengde programmering ontstaat een stedelijke plek midden in het gebied waarin het industrieel verleden mede de toon zet. Per complex wordt een nadere ontwerpoefening ontwikkeld om de cultuurhistorische waarde en de vernieuwing op goede wijze op elkaar te laten aansluiten.

Inspiratie hiervoor wordt gevonden in de herontwikkeling van het Hembrugterrein in Zaandam, de ontwikkelingen op het NDSM-terrein in Amsterdam, het textielmuseum Texture in Kortrijk of bijvoorbeeld de transformatie van de Fenixloods I of het Slaakhuis in Rotterdam. Direct naast dit ensemble ligt het project Eemfront-inwording. Ook hier zal een combinatie van oud en nieuw de toon zetten en wordt een gemengd programma ontwikkeld. Samen vormen Eemfront en de te herontwikkelen industrieloodsen een reeks van zelfstandige bebouwing aan de noordzijde van de Geldersestraat, als onderdeel van het Eempark.

Fenixloods I, Rotterdam



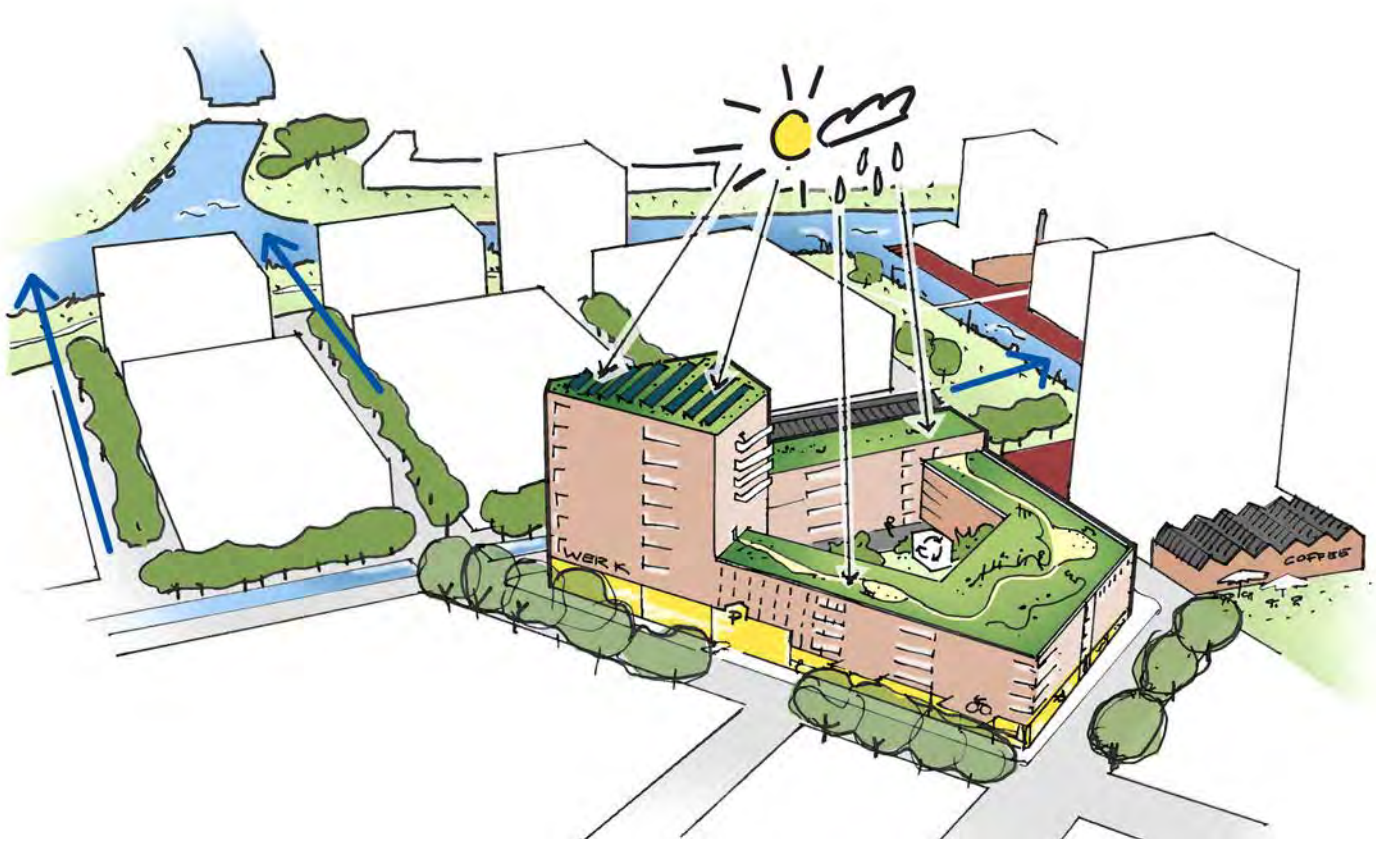
Park Spoort Noord, Antwerpen

HEMbrugterrein, Zaanstad

Textielmuseum, Kortrijk

Duurzame woonomgeving

Op het niveau van het bouwblok komen veel aspecten van het duurzaamheidsbeleid voor Kop van Isselt samen. Ingezet wordt op bouwblokken met een divers programma. De bedrijvigheid in de plint wordt voorzien door werk- en ontmoetingsplekken. De binnenterreinen bieden ruimte voor ontmoetingen tussen bewoners in een groene omgeving. We voorzien groene daken en binnentuinen die een onderdeel van het wateropvangsysteem van de openbare ruimte. De afwatering verloopt via parken en groene straten richting de Eem. Daarnaast zijn de groene daken en binnenhoven een plek om de biodiversiteit binnen de wijk uit te breiden. Op de daken van de bebouwing is plaats voor zonnepanelen voor de opwekking van zonne-energie. Samen met een systeem van warmte- en koude-uitwisseling met de rivier de Eem worden de bouwblokken duurzaam voorzien van energie. Binnen de bouwblokken wordt een centrale plek voorzien voor het verzamelen en scheiden van afval.



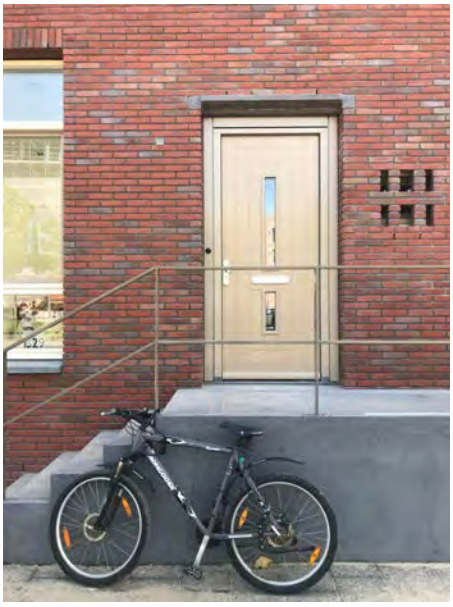
Duurzaamheidsaspecten op bouwblokniveau

Ontmoetingen in de binnentuin

Ruime gronddekking maakt een weelderig groene binnentuin (met bomen) mogelijk

Overgang openbaar-privé

Binnen Kop van Isselt is veel aandacht voor de overgang van de leefruimtes naar het publieke domein. Bij de woningen langs de Nijverheidsweg, Geldersestraat, Brabantsestraat en de Amsterdamseweg wordt de begane grond iets verhoogd aangelegd. Hiermee krijgen de woningen een formele distantie tot het openbaar gebied en wordt de privacy gewaarborgd. De ‘plint’ van de bouwblokken trekken we daartoe op tot vier meter hoogte.
Langs de kleinere tussenstraatjes en langs het Eempark grenzen de woningen met een grote mate van openheid, bijvoorbeeld met openslaande deuren en een kleine voortuin of margestrook aan de openbare ruimte. Hier volstaat een hoogte van drie meter, maar zijn ook typologieën met dubbelhoge ruimtes aan de voorzijde denkbaar.



inspiratiebeelden overgangszone direct grenzend aan het trottoir

4. Mobiliteit

Om de leefbaarheid in Kop van Isselt te vergroten, is het wenselijk om de auto in het gebied te gast te laten zijn. Doordat er dan meer ruimte over is voor bijvoorbeeld wandel-/fietspaden of groen, sluit dit ook aan bij de duurzaamheidsambities van het gebied. Om deze ambitie te kunnen waarmaken, is het van belang om doorgaand autoverkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in het gebied) uit het gebied te weren. De meest effectieve manier om dit te doen is door de doorgaande route door het gebied voor auto's te verleggen, door een knip aan te brengen op de Nijverheidsweg-Noord. In het Ontwikkelkader wordt deze maatregel als uitgangspunt genomen.

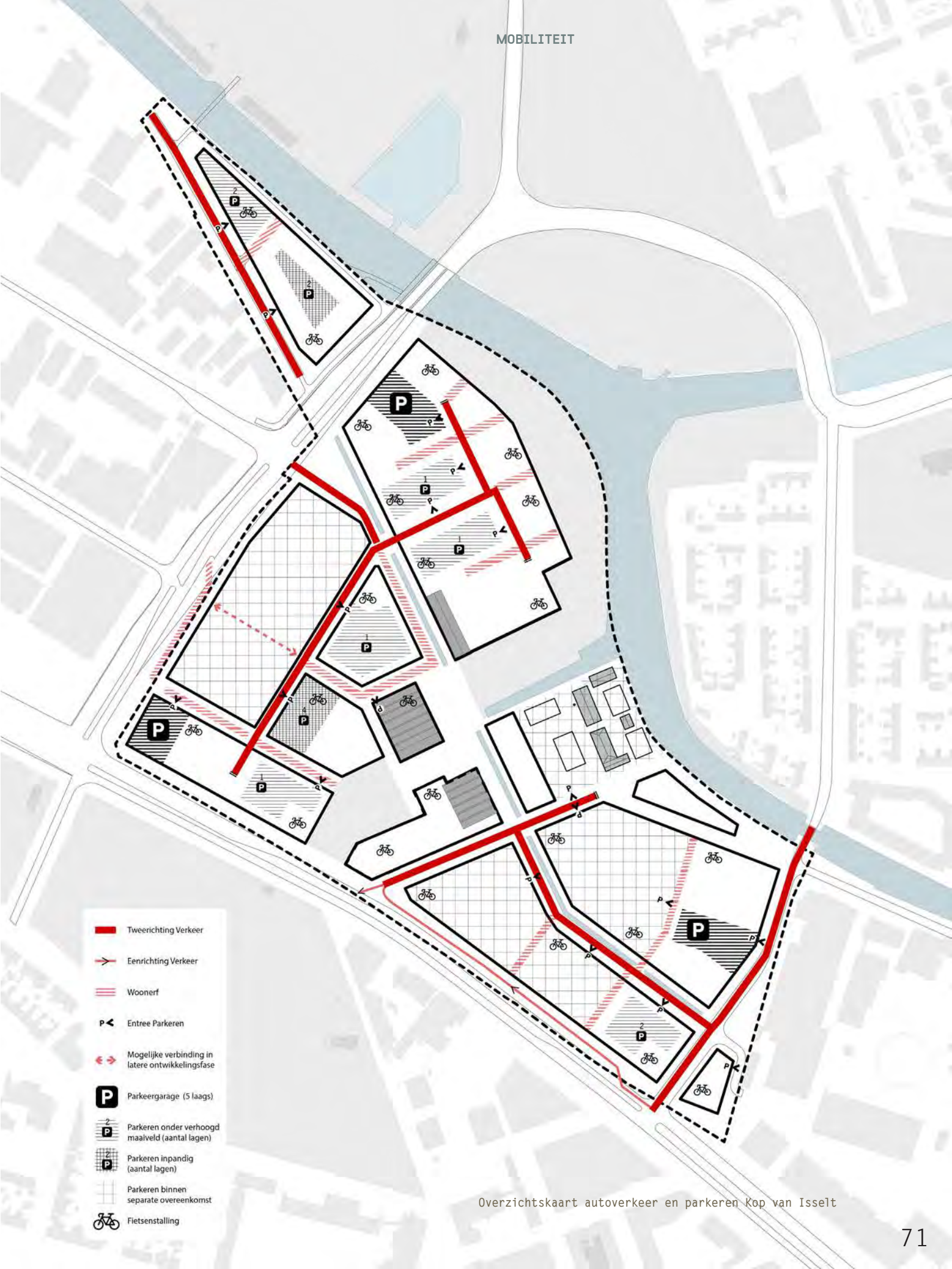
De resterende straten in het gebied vormen in eerste instantie een fijnmazig netwerk van veilige voetgangers- en fietsverbindingen. De auto is in het gebied te gast en heeft een ondergeschikte rol in het straatbeeld. Het parkeren door bewoners en door hun bezoek vindt hoofdzakelijk plaats achter de gevel en dus uit het zicht. Parkeren op straat wordt voor specifieke doelgroepen (gehandicapten, deelvoertuigen) of voor een beperkte duur (bijvoorbeeld maximaal 1 uur t.b.v. een doktersbezoek) in beperkte mate toegestaan.

Op de wegen van en naar de gebiedsgerichte parkeervoorzieningen is voldoende breedte beschikbaar om automobiliteit en verkeer per fiets en/of te voet veilig te kunnen laten plaatsvinden. Op de overige wegen is structureel autoverkeer niet wenselijk. Wel blijven de straten bereikbaar voor incidenten, voor hulpdiensten, of voor een verhuizing.

Door de eerdergenoemde knip, wordt Kop van Isselt voor autoverkeer onderverdeeld in twee delen. Het noordwestelijke gedeelte van Kop van Isselt wordt ontsloten via de Industrieweg (zowel in als uit). Het oostelijke gedeelte wordt ontsloten via de Brabantsestraat (in en uit) en via de Geldersestraat (alleen uit). Ten noorden van de Amsterdamseweg wordt een parallelweg aangelegd waar eenrichtingsverkeer richting het noordwesten wordt ingesteld, zoals dat ook op de andere parallelwegen langs de Amsterdamseweg het geval is. Deze weg kan men alleen inrijden vanaf de Amsterdamseweg en uitrijden via de Geldersestraat. De parallelweg ligt aan de rand van het gebied en leent zich beter om meer autoverkeer op toe te staan, bijvoorbeeld voor laden en lossen.

Het stadsleven op Kop van Isselt geeft voorrang aan de voetganger, de rolstoeler, de stepper, de fietser. Het groen en de Eem zijn openbaar toegankelijk en voor iedereen. Overal is het prettig wandelen en er is een goed fietsnetwerk. In het binnengebied van Kop van Isselt is de auto te gast en zo min mogelijk aanwezig in het straatbeeld. Desondanks blijft ook de auto een belangrijk vervoersmiddel waarvoor slimme oplossingen worden bedacht. Kop van Isselt is congestie- en emissievrij. Er komen mobiliteitshubs en mobiliteitsdiensten zodat met gebruik van technologie autobezit minimaal wordt. Er komen goede OV-verbindingen met onder andere het Centraal Station. Kop van Isselt geeft vorm aan de mobiliteitstransitie: slim, schoon en toekomstgericht met het oog op onze planeet, comfortabel, veilig, snel en betaalbaar voor iedere gebruiker.

Overzichtskaart verkeersstructuur Amersfoort



Overzichtskaart autoverkeer en parkeren Kop van Isselt

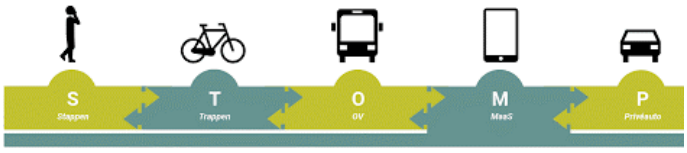
Met de transformatie van Kop van Isselt groeit het aantal verkeersbewegingen. Daarnaast neemt de mobiliteit van de inwoners van de stad toe. Dit zorgt tezamen voor een grotere druk op de verkeersinfrastructuur in en rondom dit deel van de stad. De toename van het aantal autobewegingen zorgt voor meer luchtvervuiling, legt meer druk op de doorstroming, de bereikbaarheid en het gebruik van de openbare ruimte. De opgave is dit deel van de stad leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. We zetten daarom in op een gezonde stad waar de auto niet meer het straatbeeld domineert, maar waar iedereen nog wel volledig mobiel kan zijn andere manieren van autogebruik en nieuwe en innovatieve mobiliteitsoplossingen. De zogeheten Mobiliteitstransitie.

Een gezonde en duurzame stad betekent ook het stimuleren van andere vervoerswijzen dan de auto, zoals lopen, fietsen en het goed aangesloten zijn op openbaar vervoer. Dit wordt ook wel het STOMP-principe genoemd (mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen, vervolgens Openbaar vervoer en MaaS concept en dan pas naar privé personenwagens gaat). In Kop van Isselt zetten we in op:

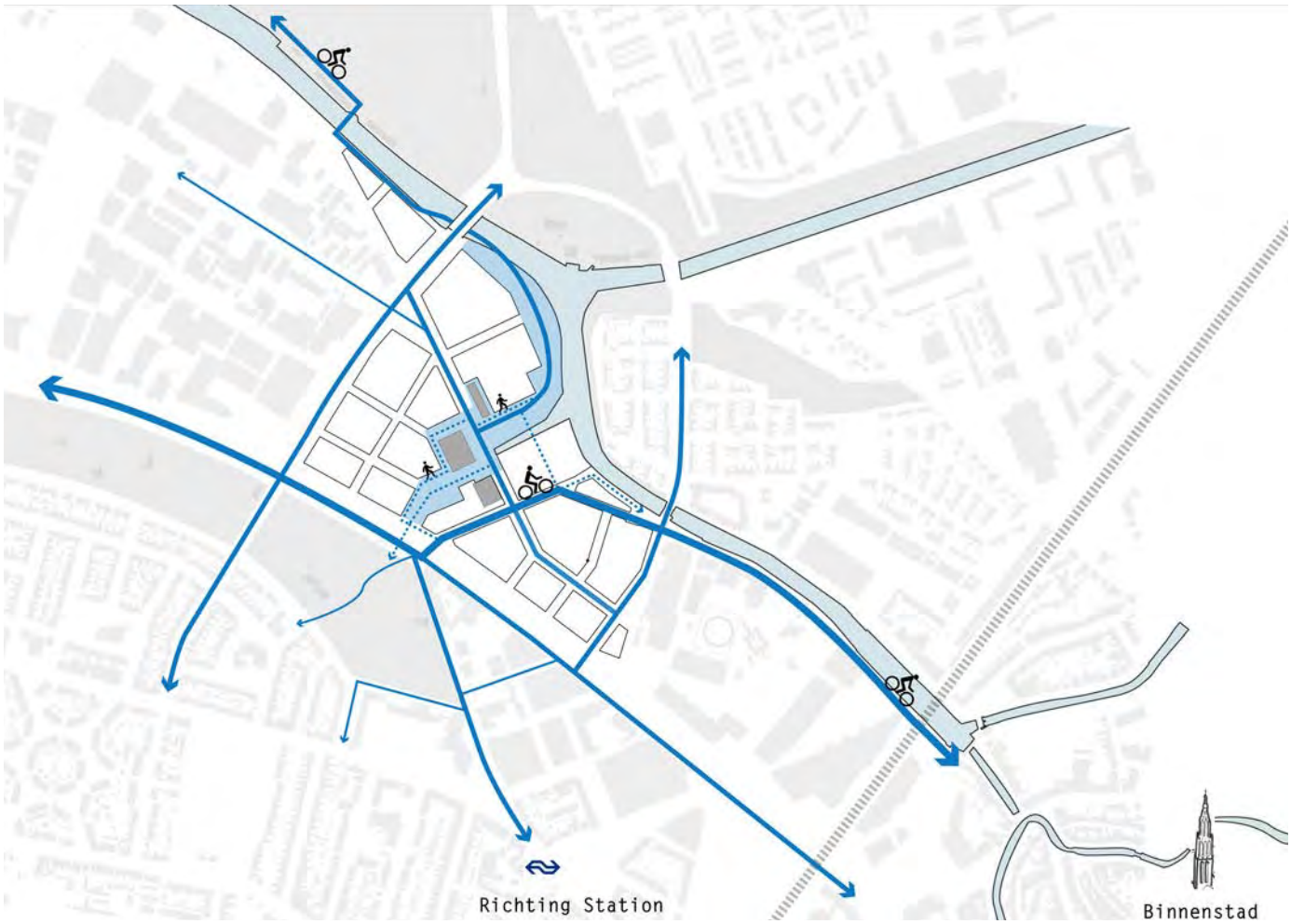
• Voorzieningen en werkgelegenheid dichtbij, zodat lopen en/of fietsen wordt gestimuleerd.
• Straten waar de auto te gast is, veilige voet- en fietspaden, meer fysieke beweging en minder emissies.
• Parkeren deels op eigen terrein en deels op afstand binnen het gebied.
• Het toepassen van mobiliteitshubs, waar een breed pallet van mobiliteitsdiensten wordt aangeboden met aanverwante diensten, zoals bijvoorbeeld het afleveren en ophalen van pakketjes.
• Goede fiets- en wandelroute naar het OV-knooppunt (NS-station).
• Het zo goed mogelijk faciliteren van duurzame mobiliteit (emissieloos).
• Vanaf de start op basis van een hoogwaardig en betaalbaar mobiliteitsconcept met deelmobiliteit om daarmee te komen tot een lager eigen autobezit.
• Terughoudendheid in het realiseren van (privé) parkeerplaatsen, omdat ook voor parkeren geldt dat aanbod vraag creëert.
• Aansluiting op het gemeentelijke en regionale wandel- en fietsnetwerk. Hierdoor wordt, ook door de groei in populariteit van de elektrische fiets, een groot gebied bereikbaar met andere vervoersmiddelen dan alleen de auto.

Fietsnetwerk

Fietsers krijgen de ruimte. Als onderdeel van de ambitie om de mobiliteit op een ruimtebesparende en duurzame wijze te organiseren, moet het comfortabel fietsen zijn in het gebied. We voorzien daartoe straten waar de auto te gast is en fietspaden langs de drukkere wegen. Met name de Geldersestraat en de Puntenburgerlaan vormen belangrijke fietsroutes aanvullend aan de Amsterdamseweg om het gebied met de binnenstad en stationsomgeving te verknopen. Via een shared space gebied bij het Eemfront worden de fietsroutes in West en Oost met elkaar verbonden. Binnen het plangebied werken we aan een fijnmazige spreiding van stallingen en plekken voor deelfietsen.



Een weergave van het STOMP-principe



Wandel- en fietspaden die Kop van Isselt verbinden met de omliggende buurten

Fietsen langs de Eem

Fietsunderpass, Delft. Referentie voor fietspad onder de Koppelbrug

Fietsenpakhuis, Zaanstad

Parkeren

In de gehele nieuwe stadsbuurt Kop van Isselt is het doel om de auto zo min mogelijk het straatbeeld te laten domineren. Dat betekent dat de auto uit het zicht in de gebouwen wordt geparkeerd. Daarnaast is het ook de ambitie om het autogebruik/ autobezit terug te dringen door het aanbieden van alternatieve vervoerswijzen in de vorm van Mobility as a Service (MaaS). In combinatie met de centrale ligging bij voorzieningen en het Centraal station geeft dit de mogelijkheid om een lagere parkeernorm toe te passen. Wel is een vorm van parkeerregulering in en om het gebied noodzakelijk om te voorkomen dat wordt uitgeweken naar naastgelegen gebieden.

De parkeerplaatsen zijn niet op straat en maken deel uit van de woongebouwen in (bovengrondse) parkeergarages. Een deel van de bouwblokken bevat minstens één geïntegreerde parkeerlaag onder een verhoogd maaiveld. De rest van de parkeervraag wordt opgelost via de mobiliteitshubs. Het parkeerdeel van de gebouwen wordt mee-ontworpen als onderdeel van de bouwblokken.

Er wordt een slim, flexibel en adaptief systeem voor parkeren ontworpen. Belangrijk is wel om aan te sluiten bij de vraag. Een verdeling tussen een deel eigen parkeerplaatsen per bouwblok (gebruikers) en een deel in een collectieve voorziening (bezoekers) lijkt een goede tussenweg. De ontwikkelaar realiseert dan op eigen plot gebouwd parkeren met verplicht aanbod aan deelmobiliteit (waarvoor de parkeereis lager kan) en draagt bij aan de collectieve voorziening. Uitgangspunt is dat een centraal mobiliteitsbedrijf de parkeerplaatsen aanlegt, beheert en exploiteert en daarnaast deelmobiliteit aanbiedt.

Gebiedsgerichte parkeervoorzieningen verspreid door de stadsbuurt Kop van Isselt

Parkeren onder verhoogd maaiveld

In de parkeervoorzieningen in de eerste bouwlaag van bouwblokken wordt een deel van de parkeervraag van de vaste gebruikers van de betreffende gebouwen beantwoord. De gebruikers hebben toegang tot de parkeervoorziening vanaf de erftoegangswegen door het gebied. De parkeervoorziening is integraal onderdeel van het gebouw, zodat je vanaf de buitenkant niet ziet dat zich daar een parkeergarage bevindt. Een voorbeeld van een woningbouwproject waarbij het parkeren op deze manier succesvol in het bouwblok geïntegreerd is, is De Heelmeesters in Amsterdam. Op maaiveld rijd je het gebouw in en kun je parkeren. Op het (verhoogde) maaiveld ligt een binnentuin voor de gebruikers van de gebouwen.

Doorsnede bouwblok, De Heelmeesters Amsterdam

Daktuin op verhoogd maaiveld, De Heelmeesters Amsterdam

Referentiebeeld daktuin op verhoogd maaiveld

Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs zijn knooppunten als onderdeel van een verplaatsingsketen, waar verschillende modaliteiten samenkomen. In een mobiliteitshub worden verschillende vormen van (deel-)mobiliteit aangeboden waar iedereen tegen betaling gebruik van kan maken. De hubs zijn zo over het gebied verspreid dat er altijd één op loopafstand (binnen 200 meter) beschikbaar is. Hiermee zijn de voorzieningen die in de hubs worden aangeboden voor heel het gebied Kop van Isselt laagdrempelig beschikbaar. Ook kunnen ook bewoners rond het ontwikkelgebied Kop van Isselt van de aangeboden diensten gebruik maken. Daarnaast doen de hubs dienst als parkeerlocatie voor bezoekers en een deel van de gebruikers.

Mobiliteitshubs bieden ook de mogelijkheid om andere collectieve functies, zoals een pakketautomaat, koffiebar of een fietsenmaker bij elkaar te brengen. Deze collectieve functies kunnen in de plint van de gebouwen een plek krijgen. Door meer publieke/ collectieve functies in een HUB te combineren, krijgt de Hub een hoge attractiewaarde en vervult ze een belangrijke rol in dit stadsdeel.

Naast de invulling van het gebouw is de uitstraling van de bebouwing belangrijk. In de basis is een hub een parkeergarage waar voertuigen geparkeerd staan, wat over het algemeen geen aantrekkelijke ruimte is. Dit vraagt om een speciale uitwerking om de parkeergarage van binnen een aantrekkelijk te maken en een goede inpassing in het stedenbouwkundig ontwerp. In de proefverkaveling hebben we de mobiliteitshubs geïntegreerd in bouwblokken waarin ook gewoond of gewerkt kan worden. Een aantal voorbeelden van goed ontworpen parkeergarages vinden we terug in Leidsche Rijn. Daarnaast kan vergroening van gevels onderdeel zijn van de parkeergebouwen.

Parkeergebouw met groene gevel

Parkeergebouw Berlijnplein, Leidsche Rijn

Parkeergebouw, Leidsche Rijn

MaaS

Het aantal parkeerplekken dat in de proefverkaveling van Kop van Isselt is ingetekend voldoet aan de parkeernorm. Daarbij is uitgegaan van de norm voor een schil in de binnenstad en als het toepassen van het MaaS concept (Mobility as a Service) met bijbehorende regels voor reductie op de parkeernorm. Hierin wordt het algemene MaaS beleid van de gemeente gevolgd.

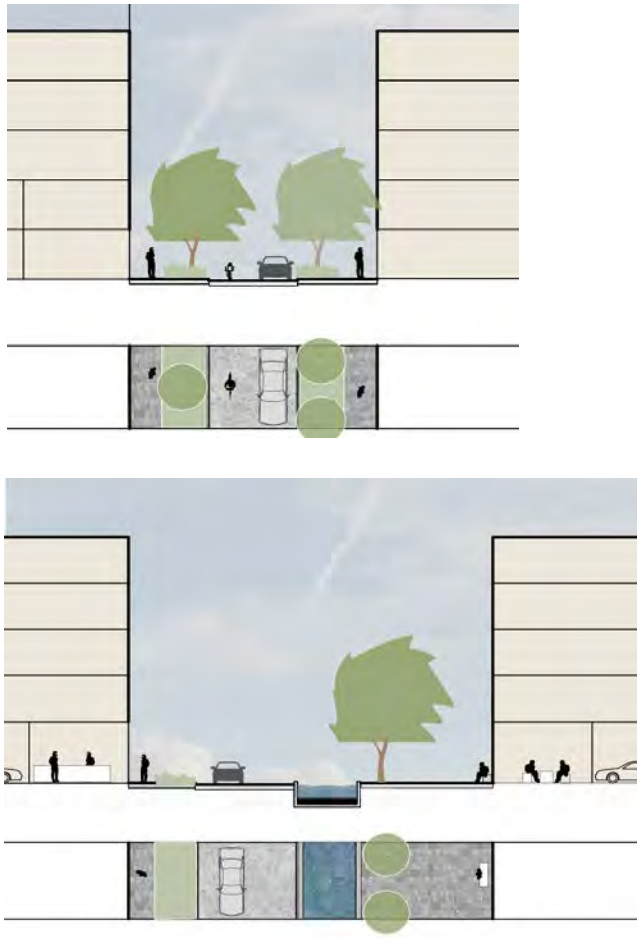
Of het MaaS concept in voldoende mate wordt toegepast, wordt getoetst aan de hand van een mobiliteitsplan dat door de ontwikkelaars voor het gebied wordt opgesteld. In dit plan wordt beschreven op welke wijze het plangebied gaat voldoen aan de mobiliteitsbehoefte in het gebied. Hierin staat bijvoorbeeld welk basisaanbod van deelmobiliteit in het gebied wordt aangeboden en hoe kan worden op- en afgeschaald op momenten dat de vraag fluctueert. De inzet is dat een mobiliteitsbedrijf als regisseur optreedt en het aanbod van deelmobiliteit en MaaS structureert en regisseert.

Als het MaaS concept niet wordt toegepast, kan geen reductie op de parkeernorm worden toegepast en worden meer parkeerplaatsen in het gebied aangelegd. De druk op de openbare ruimte zal hiermee toenemen, aanzien gebouwd parkeren erg prijzig is en dit niet zomaar opgeschaald kan worden zonder dat dit effect heeft op de gebiedsexploitatie. Waar op dit moment in de straten geen parkeerplaatsen zijn voorzien (uitgezonderd van specifieke doelgroepen of beperkte duur) zullen dan geparkeerde auto's het straatbeeld bepalen. Voor de kwaliteit van de openbare ruimte is het daarom van groot belang dat de MaaS-reductie kan worden toegepast.

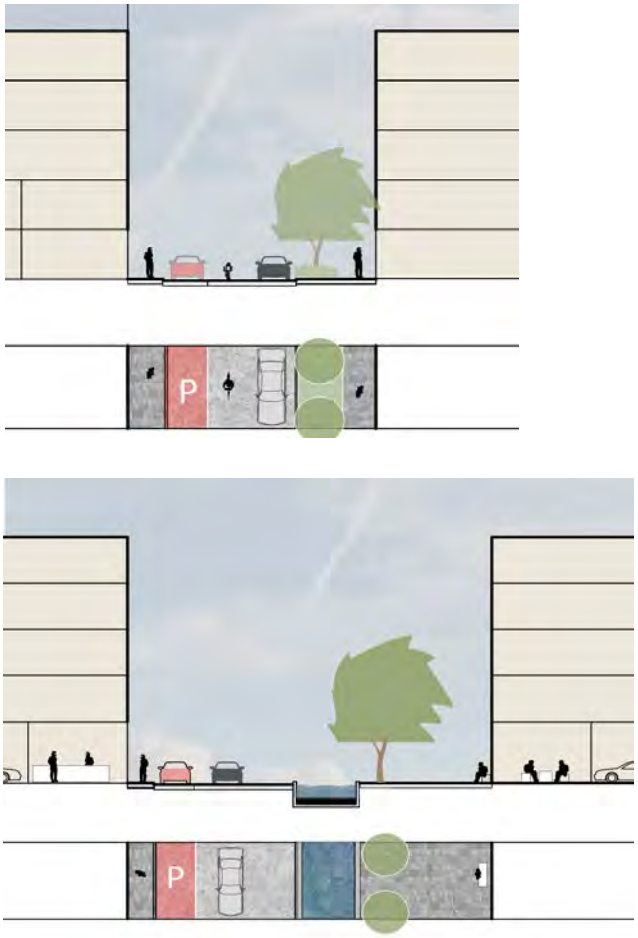
MaaS biedt vervoer op maat op basis van de reis die de gebruiker op dat moment wil maken. Met behulp van één abonnement wordt gebruik gemaakt van alle modaliteiten die voorhanden zijn (bijv. bus, trein, taxi, deelauto, -fiets, -step etc.). Via een app kun je de reis plannen. Het kan ook zo zijn dat de reis uit een keten bestaat waarbij gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten. Persoonlijke voorkeuren, maar bijvoorbeeld ook weersinvloeden kunnen bepalen op welke wijze gebruikers zich verplaatsen.

Plankaart met MaaS. Parkeren binnen bouwblokken en parkeergebouwen. Ruimte binnen het straatprofiel voor vergroening.

Plankaart zonder MaaS, parkeerdruk op openbare ruimte (parkeren op straat in rood gemarkeerd). Het groen binnen het straatprofiel maakt plaats voor langsparkeren.



Straatprofielen zonder parkeerplekken op straat. Ruimte voor vergroening.



Straatprofielen met langsparkeren (zonder MaaS). Groen binnen het straatprofiel maakt plaats voor langsparkeerplekken.

Nieuwe Nijverheidsweg

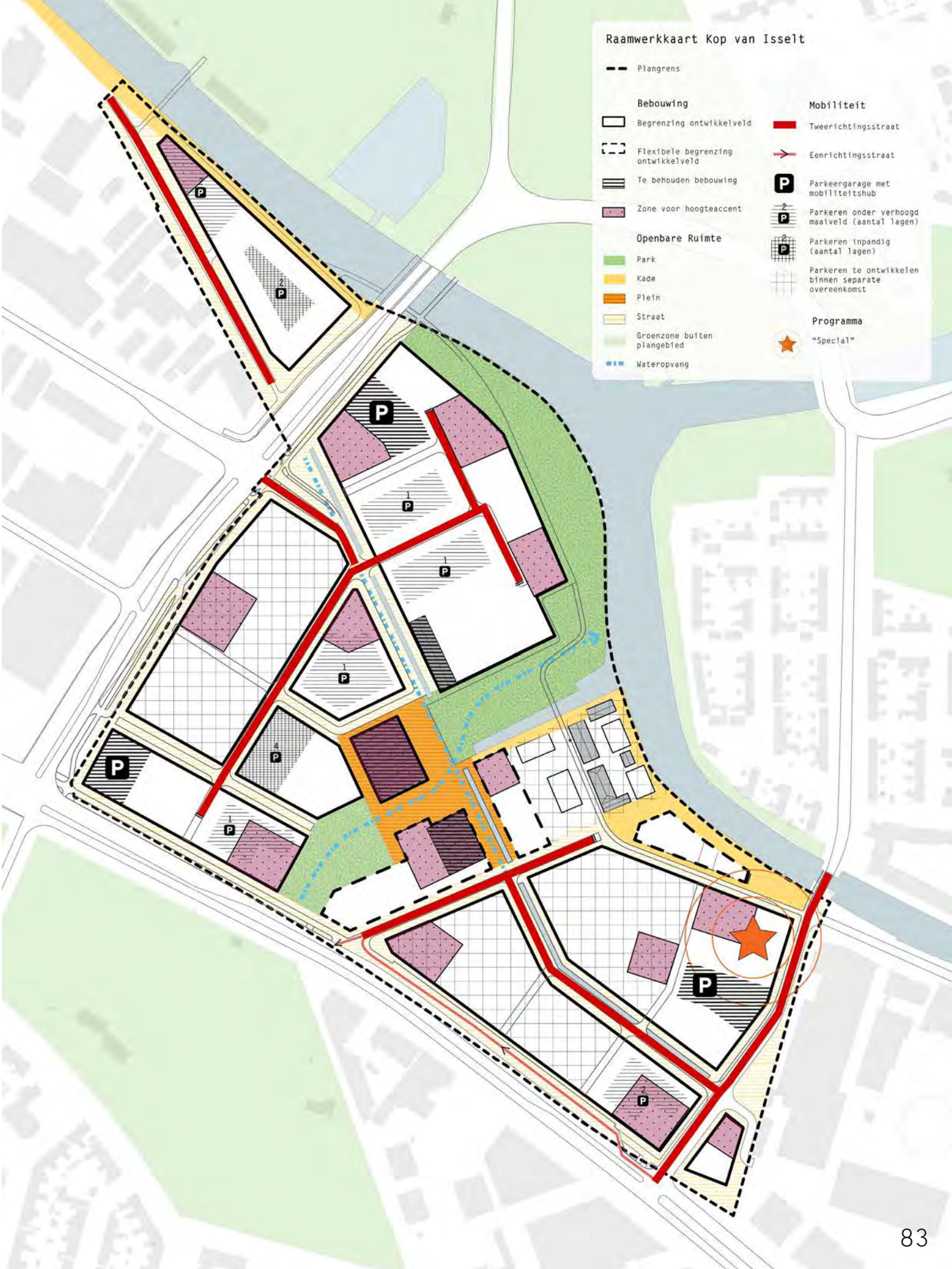
Een ruim opgezette stadsstraat om aan te wonen en te werken.

5. Raamwerkkaart

De raamwerkkaart voor Kop van Isselt is een kaart die in grote lijnen het gewenste ruimtelijke raamwerk laat zien voor het totale gebied. Dit raamwerk vormt de ruimtelijke basis van het gebied en biedt houvast bij een adaptieve wijze van ontwikkelen. Deze raamwerkkaart zal gedurende een langjarige periode (enkele decennia) actueel en bruikbaar moeten zijn om verschillende initiatieven die zich in de loop van de tijd voordoen, te kunnen faciliteren. De kaart vormt als planningsinstrument voor ontwikkelingsinitiatieven in het gebied de basisonderlegger van de stedelijke structuur. Deze structuur legt de opbouw van het netwerk van openbare ruimten, een functioneel mobiliteitssysteem en een robuust groen en water netwerk vast. Tegelijkertijd wordt voortgebouwd op de historische gebiedsstructuur, infrastructuur en eigendomsstructuur.

Gebiedskenmerken Kop van Isselt

Als structurerend element binnen de opzet van ontwikkelvelden, speelt de bestaande Nijverheidsweg-Noord een grote rol. Zoals ook nu het geval is, blijft de Nijverheidsweg de hoofdontsluitingsweg binnen de wijk. De weg wordt deels verlegd om ruimte te maken voor een bredere blokmaat bij de aansluiting op de Brabantsestraat. Ter hoogte van het Nijverheidsplein wordt de Nijverheidsweg-Noord onderbroken voor autoverkeer. Door deze knip, wordt haaks de Eem verbonden met het Soesterkwartier. Tussen Eem en Amsterdamseweg vult de nieuwe stadsbuurt zich met ontwikkelvelden met een ruime maat, maar altijd met ruime afstand tot de Eem. Hierdoor gaan kade en oever deel uitmaken van het publiek domein. Door in te zetten op parkeren binnen de bouwblokken en korte routes naar de parkeerplek vanaf de doorgaande weg, wordt binnen de wijk een autoluw karakter gewaarborgd.


Raamwerkkaart Kop van Isselt
Plangrens
Bebouwing
Begrenzing ontwikkelveld
Flexibele begrenzing ontwikkelveld
Te behouden bebouwing
Zone voor hoogteaccent
Openbare Ruimte
Park
Kade
Plein
Straat
Groenzone buiten plangebied
Wateropvang
Mobiliteit
Tweerichtingsstraat
Eenrichtingsstraat
Parkeergarage met mobiliteitshub
Parkeren onder verhoogd maaiveld (aantal lagen)
Parkeren inpandig (aantal lagen)
Parkeren te ontwikkelen binnen separate overeenkomst
Programma
"Special"

Bouwhoogtes

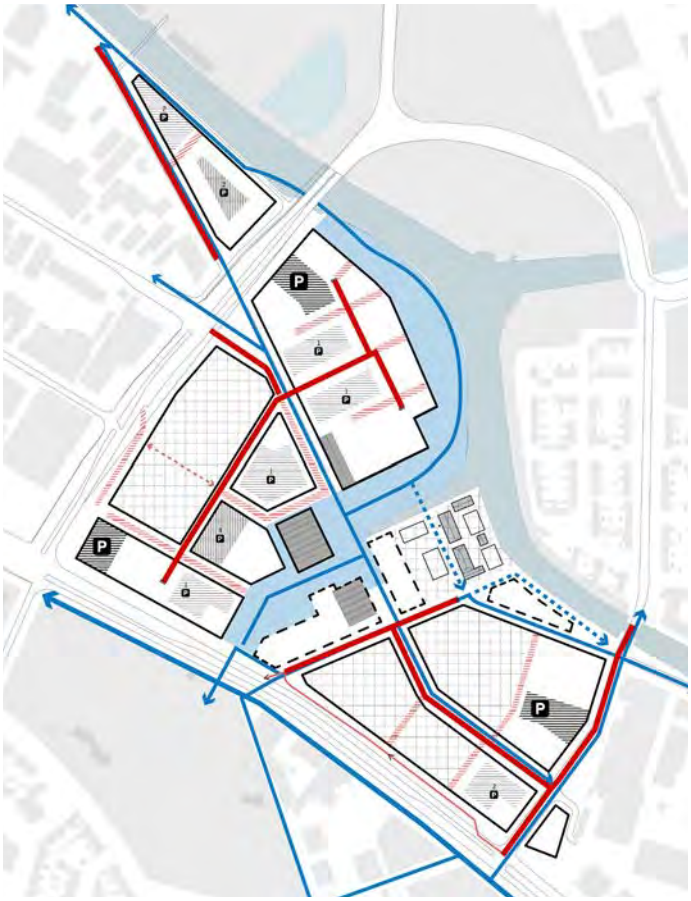
Binnen de stadsbuurt stellen we voor om bouwblokken met een basislaag te bouwen van vijf tot zes lagen. Uitzonderingen worden gemaakt voor hoogteaccenten aan het Eempark en de Eemkade; plekken met geweldig uitzicht. Ook in aan het Nijverheidsplein is de mogelijkheid voor hogere bebouwing opgenomen. Als toevoeging bovenop de bestaande hallen wordt het plein geflankeerd door drie torens.Langs de Amsterdamseweg is een aantal plekken aangewezen waar de bebouwing hoger kan worden dan de basishoogte. Bij de kruising van de Amsterdamseweg en de Brabantsestraat is een gematigd hoogteaccent mogelijk. De uitwerking van dat volume is nu opgenomen als een ontwerpopgave. In de planuitwerking dient deze in nauw overleg met de Nieuwe Stad uitgewerkt te worden, zodat Kop van Isselt en de Nieuwe Stad elkaar versterken en niet belemmeren. In de planuitwerking kunnen de hoogteaccenten nog gewijzigd worden.

Bezonning & Sun spots

Om de openbare ruimte comfortabel te kunnen gebruiken en de waarde ervan maximaal te garanderen worden enkele plekken aangemerkt als ‘sunspots’. Dit zijn plekken die gegarandeerd een minimale hoeveelheid zonlicht moeten ontvangen. Op het kaartje zijn deze sunspots globaal aangeduid. In de verdere uitwerking van het plangebied wordt bij het ontwikkelen van gebouwen en het bepalen van bouwhoogtes met deze spots rekening gehouden. Tevens wordt in de verdere planuitwerking rekening gehouden met de bezonning in andere gebieden, zoals de Nieuwe Stad.

Openbare ruimte

Bebouwing



Mobiliteit

Sunspots