

KADERSTELLEDE NOTITIE VOOR DEELGEBIED OOST WAGENWERKPLAATS

Deze notitie bestaat uit vier delen.

1. Aanleiding
2. De conceptkaders voor deelgebied Oost
3. Hoe verder: het maken van een Stedenbouwkundig Plan
4. De opgehaalde reacties van stakeholders en belanghebbenden en de verwerking daarvan.

AANLEIDING

Op 9 juli 2019 heeft de gemeenteraad het Masterplan Wagenwerkplaats vastgesteld (kijk op: www.amersfoort.nl/wagenwerkplaats). Het terrein is opgedeeld in drie deelgebieden: West, Midden en Oost. Voor West en Midden wordt momenteel het bestemmingsplan uitgewerkt. Voor deelgebied Oost wordt op basis van de kaders uit het Masterplan een apart Stedenbouwkundig Plan gemaakt. Voor het maken van een nieuw Stedenbouwkundig Plan is in het raadsbesluit vastgesteld dat we hierbij de stappen volgen van de participatiegids. De participatiegids is in juli 2020 door de gemeenteraad vastgesteld.

De eerste stap in de participatiegids is de verkenningsfase. Die bestaat uit twee onderdelen:

1. Starten voor de start: dit betekent dat – voordat een plan of project wordt opgestart – aan een aantal belanghebbenden wordt gevraagd hoe zij tegen de ontwikkeling aankijken en waar de gemeente rekening mee moet houden in een ontwikkeling.
2. Kader stellende notitie: hierin wordt het resultaat uit ‘starten voor de start’ verwerkt. Een concept van deze notitie wordt nu aan alle belanghebbenden voorgelegd. De notitie wordt vervolgens samen met een overzicht van alle reacties en een toelichting op wat er met de reacties is gedaan aan de gemeenteraad voorgelegd voor besluitvorming.

De ideeën van de ontwikkelaars NS, TeKa groep en de gemeente voor dit gebied zijn in juni 2020 aan de stakeholders, waarin ook een bewonersgroep is vertegenwoordigd, voorgelegd. De concept kaders worden de komende weken online aan alle belanghebbenden voorgelegd. Hierna worden de reacties verwerkt en worden de kaders voorgelegd ter vaststelling aan de gemeenteraad. Hiermee sluiten we de verkenningsfase af. Na de vaststelling van de concept kaders door de raad wordt in de volgende fase, de uitwerkingsfase, een Stedenbouwkundig Plan gemaakt waarin opnieuw participatie zal plaatsvinden.

DE CONCEPTKADERS

Uitgaande van de ideeën en ambities van de grondeigenaren, de beleidsregels van de gemeente en de reacties van de stakeholders en hun achterban zijn de volgende kaders geformuleerd voor deelgebied Oost van de Wagenwerkplaats. Het uitwerkingsplan oftewel het Stedenbouwkundig Plan voor Oost moet aan deze kaders voldoen.

Uitgangspunten hoofdkaders Wagenwerkplaats Oost voor wat betreft:

1. **Hoog stedelijke identiteit met een eigen karakter**
 - ✓ Een hoog stedelijk woon- werkmilieu met stedelijke intimiteit;

- ✓ Uitgaande van de Hoogbouwvisie d.d. 1 juli 2019 (kijk op: www.amersfoort.nl/wagenwerkplaats), een mix van hoogtes en groottes van gebouwen;
- ✓ Met behoud van industrieel erfgoed;
- ✓ A locatie, gericht op OV knooppunt;
- ✓ Goede aansluiting en aanvulling op Soesterkwartier. Hierbij hoeden we rekening met de privacy en bezonning van de bewoners aan de kant van het Soesterkwartier.
- ✓ Een andere invulling van de Rijtuigenloods

2. Diversiteit in woon- en werksferen.

- ✓ Er komt een levendige en gezonde mix van wonen en werken op de Wagenwerkplaats, met een 18 uren dynamiek; dat betekent dat er overdag en 's avonds levendigheid en activiteiten gewenst zijn.
- ✓ Substantieel meer dan 350 woningen, maximaal 90% in de vorm van appartementen en minimaal 10% bestaat uit stadswoningen, benedenbovenwoningen en/of grondgebonden woningen; Het woningbouwprogramma wordt gevormd door een mix van 30% sociaal en 20% midden huur en 50% vrije sector als er meer dan 810 woningen in totaal worden gerealiseerd. Binnen het Deltaplan Wonen (kijk op: www.amersfoort.nl/wagenwerkplaats). zal gezocht worden naar ruimte voor alternatieve en creatieve woonruimte voor verschillende doelgroepen en voldoende woonkwaliteit.
- ✓ Overeenkomstig het Masterplan wordt gestreefd naar een mix van functies zoals kantoren, bedrijvigheid, voorzieningen en horeca. De hoeveelheid wordt in relatie gezien met het hele gebied en andere gewenste functies. De basis wordt voor heel Wagenwerkplaats gevormd door 26.200 m² gemengde doeleinden (kantoren, commerciële dienstverlening, horeca, wonen, evenementen, onderwijs, sport en ontspanning), waarvan 7.700 m² bestaand gemengd (inclusief hoofdgebouw) en 18.500 m² nieuw toe te voegen (waarvan minimaal 15.000 m² kantooruimte in deelgebied Oost) is. Als er uit actuele behoefte-onderzoeken blijkt dat het gemengde programma verder aangevuld kan worden en de markt pakt dit ten tijde van de ontwikkeling op dan kan het gemengde programma worden vergroot. Hierbij maken partijen (gemeente, TeKa en NS) altijd de afweging in relatie tot de woningbouwopgave van Amersfoort.
- ✓ Ruimte voor kleinschalig werken en deelgebruik van ruimtes;

3. Groene en leefbare openbare ruimte

- ✓ Inrichting conform gemeentelijk Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) en Beeldkwaliteitsplan Openbare Ruimte WWP; In het Beeldkwaliteitsplan Openbare Ruimte Wagenwerkplaats worden o.a. de inrichtingsprincipe, materiaalkeuze, beeldkwaliteit voor het gebied beschreven.
- ✓ Het Mondriaanplein vormt de schakel tussen Wagenwerkplaats en centrum. (Het is wel nadrukkelijk een buitenplanse ontwikkeling, er worden uitspraken gedaan om de toekomstige samenhang te waarborgen);
- ✓ De inrichting van het openbaar gebied is gericht op de informele en ongeplande ontmoeting;

- ✓ Het openbaar gebied is gericht op verblijven en bewegen voor de fietser/voetganger, de auto is uit het beeld en te gast. De auto wordt zoveel mogelijk bij de entree afgevangen;
- ✓ De overgang tussen gebouw en openbaar gebied is zacht en vriendelijk;
- ✓ Een goede vormgeving hiervan biedt privacy voor woningen en werken;
- ✓ In het openbaar gebied is geen ruimte voor parkeren;
- ✓ Groen heeft de overhand, niet de verharding;
- ✓ Bewegen en gezondheid in de openbare ruimte.

4. Mobiliteit: bereikbaarheid en parkeren

- ✓ Deelgebied Oost krijgt een eigen auto-ontsluiting.
- ✓ Primaat bij voetgangers en fietsers;
- ✓ OV punt daardoor ontmoediging van autogebruik;
- ✓ Mobility as a Service (MaaS) wordt te zijner tijd conform het beleid in wording toegepast op de Wagenwerkplaats. Denk o.a. aan deelmobiliteit, fietsvoorzieningen en een mobiliteit hub.

Het slim inzetten van de mobiliteit hub voor logistieke functies. Een mobiliteit hub kan gebruikt worden als overstaplocatie tussen vervoersmiddelen en biedt voor alle nieuwe en huidige bewoners een groot aanbod van duurzame mobiliteit, zoals fietsen, deelfervoer, elektrisch vervoer, e-laadparkeerplaatsen, etc. Met mogelijkheden voor meer services, zoals pakkettendienst, boodschappen en buurtfaciliteiten met een app met de functies vinden, reserveren en betalen per dienst.

- ✓ Het niet onmogelijk maken van een tweede verbinding over het spoor. Hierbij kan gedacht worden aan een voet- en fietspad of een tweede traverse van de Wagenwerkplaats naar de Barchman Wuytierslaan in de toekomst.

5. Duurzaamheid

De NS en de Tekagroep onderschrijven de onderstaande kaders onder voorwaarde dat ze ook te zijner tijd technisch uitvoerbaar zijn.

- ✓ Duurzaamheidsvisie van 2015 met een uitwerking van de 8 sporen (kijk op: www.amersfoort.nl/wagenwerkplaats);



- ✓ Leidraad voor duurzame nieuwbouw in Amersfoort, uitgewerkt in de vier thema's (zie www.amersfoort.nl/wagenwerkplaats).

a. Energietransitie

- De ambitie is energieneutraal bouwen. Op basis van de gemeentelijke leidraad voor duurzame ontwikkeling is de ambitie voor de BENG (EP-indicatoren) is gesteld op:
 - BENG 1: maximaal 58 kWh/m² (10% minder dan het wettelijk minimum)
 - BENG 2: maximaal 0 kWh/m² (geen primair fossiel energiegebruik)
 - BENG 3: 100% aandeel percentage hernieuwbare energie per gebouw
 Deze eisen zijn strenger dan het landelijk/wettelijk minimum voor gebouwen. Met de huidige inzichten zijn deze aanvullende eisen nog niet haalbaar.

Er wordt onderzocht welke maatregelen op gebouwniveau bijdragen aan energieneutraliteit, Daarna wordt onderzocht op welke wijze de overgebleven energievraag op gebiedsniveau kan worden opgelost, bijv. door balanceren, uitwisselen en opwekken. In relatie tot de energieneutraliteit is het kader gesteld op het zoveel als technisch mogelijk energieneutraal bouwen met de inzet van zonne-energie op alle beschikbare daken in het te ontwikkelen gebied.

- Geen hoge temperatuursystemen voor nieuwbouw. Energie- neutrale nieuwbouw, conform de definitie van gemeente Amersfoort en daarbij horende uitgangspunten. Het gaat hierbij om een aangescherpte BENG-eis, waarbij stap 1 is het beperken van de energievraag. Dit betekent als uitgangspunt voor de gebouwen ontwerpen met een optimale warmtevraagbeperking.
- Aardgasvrij; het afkoppelen van de bestaande gebouwen van het aardgasnet. Ook hierbij is stap 1 het beperken van de energievraag en het aansluiten op een duurzame energievoorziening. Op gebied overstijgend (niveau Langs Eem en Spoor) wordt op dit moment onderzoek gedaan naar centrale collectieve energievoorzieningen en de mogelijkheid om de nieuwe en bestaande gebouwen op de Wagenwerkplaats hierop aan te sluiten. Voor de monumenten wordt een passende oplossing gezocht

b. Circulaire economie

- Hergebruik van materialen wordt gestimuleerd door de bestaande gebouwen in het gebied zoveel mogelijk te ontwikkelen en behouden. Met het behouden van bestaande gebouwen wordt circulariteit gerealiseerd, terwijl sloop en vervangende nieuwbouw gemakkelijker zou zijn.
- De gebouwen worden ontworpen met een hoge mate van flexibiliteit en multifunctioneel inzetbaar voor de toekomst.
- Amersfoort werkt aan verdere verlaging van de Milieuprestatie van Gebouwen (MPG). Voor de gebouwen in Wagenwerkplaats Oost is als basis de MPG gesteld op < 0,90; zoals opgenomen in de Amersfoortse Bouwverordening.
- Voor de realisatie van de gebouwen onderzoeken we de mogelijkheden voor het hergebruiken van materialen. Voor gebouwen of gebouwdelen die een verwachte kortere levensduur hebben, kan een materialenpaspoort bijdragen aan het circulariteit van die gebouwen. In een materiaalpaspoort worden de materialen die in een gebouw zitten en de kwaliteit en hoeveelheid van deze materialen vastgelegd.
- De losmaakbaarheidsindex. De mate waarin objecten in gebouwen te demonteren zijn, zodat het object de functie kan behouden en hoogwaardig hergebruikt kan worden.
- Mogelijkheden onderzoeken voor hergebruik van (bouw)materialen en opvangen van regenwater en alles wat de circulaire economie kan stimuleren.

c. Klimaatadaptatie

- In het handboek HIOR wordt verwezen naar de “Richtlijn Klimaatbestendige Bouw”. De gemeente stelt als minimum eis dat de initiatiefnemer verantwoording aflegt over de invulling van de richtlijn binnen het plan. Deze Richtlijn is een aanvulling op bestaande regelgeving.
- Er wordt momenteel gewerkt aan een herziening van de “Richtlijn Klimaatbestendige Bouw”. De verwachting is dat deze medio 2020 vastgesteld wordt.
- Natuur inclusief bouwen: door mogelijkheden voor bijvoorbeeld huismussen, vleermuizen of zwaluwen te realiseren in of aan de woning blijft de biodiversiteit in de stad behouden.
- Tuinen ingericht met veel planten en zo min mogelijk steen geven verkoeling en zijn beter in staat om extreem weer op te vangen.

d. Duurzame mobiliteit

- Mobility as a Service: MaaS houdt in dat mobiliteit in zijn totaliteit gezien wordt als dienst in plaats van als eigendom. Wanneer de mobiliteit is ingericht als dienst is er geen sprake van privé bezit van voertuigen zoals auto, fiets of scooter. Als ontwikkelaars het MaaS concept uitrollen krijgen zij korting op de parkeernorm.

- Fietsbeleid Amersfoort Fietst. Besluit door de Raad 10 mei 2016. “in nieuwe ruimtelijke plannen en ontwikkelingen willen we voorzieningen voor de fiets al in planontwikkeling integraal meenemen: het fiets inclusief denken.”

HOE VERDER

In deze paragraaf kunt u lezen hoe we aan het stedenbouwkundig plan willen werken.

Initiatiefnemers

De NS en TeKa groep zijn initiatiefnemer van de ontwikkeling en de gemeente is faciliterend.

Proces Stedenbouwkundig Plan

De vastgestelde kaders vormen de uitgangspunten voor het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan. Eerst wordt onderzocht wat voor gebied we willen, met welke identiteit en uitstraling. Hiervoor worden ook analyses en onderzoeken gedaan. We willen ook thema-avonden organiseren om input te krijgen van belanghebbenden voor de verdere uitwerkingen. In het stedenbouwkundige plan zullen ook keuzes gemaakt moeten worden over hoeveel woningen precies en hoeveel andere functies.

Bestemmingsplan versus omgevingsplan

Als de planvorming langer duurt dan op dit moment verwacht, zal een omgevingsplan gemaakt worden onder het nieuwe regime van de Omgevingswet.

Participatie

Voor participatie worden de stappen voor de meest complexe ruimtelijke ontwikkelingen uit de participatiegids gevolgd.

Als niveau van participatie wordt gekozen voor raadplegen: belanghebbenden kunnen reageren op voorstellen. Dat gebeurt in bijeenkomsten – als het kan – en/of online. Ook leggen we reacties op het concept stedenbouwkundig plan breed terug zodat iedereen die wil kan reageren. De reacties worden zoveel mogelijk verwerkt in een volgende uitwerking. Van de participatiebijeenkomsten worden samenvattende verslagen gemaakt. Van de online raadplegingen over het concept stedenbouwkundigplan en het concept bestemmingsplan worden reactienota's gemaakt. Deze worden toegevoegd aan het voor te leggen besluit van het college aan de gemeenteraad.

DE OPGEHAALDE REACTIES

In de verkenningsfase zijn we met de omgeving in gesprek gegaan om zorgen, wensen en ideeën op te halen. Dit hebben we onder andere gedaan door gesprekken met de stakeholders van de Wagenwerkplaats (NS, De Gebruikersvereniging, Het Groene Spoor, SIESTA, Teka groep en de Bewonersgroep Piet Mondriaanplein/Soesterweg) te voeren. De reacties zijn hieronder weergegeven voorzien van een korte toelichting. In het raadsvoorstel zullen alle reacties worden meegenomen en voorzien van toelichting hoe dit wordt verwerkt.

	Thema	Reactie Stakeholders	Toelichting gemeente
1.	Stedenbouw	<p>Bewonerscollectief Piet Mondriaanplein & Soesterweg en omgeving:</p> <p>Woningbouwopgave & hoogbouw Wij begrijpen de opgave voor Amersfoort om woningen te bouwen. Immers, dit geluid hoor en lees je in iedere serieuze media. Amersfoort heeft weinig ruimte voor woningbouw en wellicht verschuift daardoor de</p>	<p>In 2019 is het Deltaplan Wonen vastgesteld door de gemeenteraad om de</p>

		<p>kwantitatieve opgave naar de Wagenwerkplaats. Wij pleiten voor een eerlijke verdeling van de woningbouwopgave over alle wijken.</p> <p>De gemeente zou moeten sturen op basis van duidelijke uitgangspunten. Helaas is de woonvisie, die als fundament ligt onder de daadwerkelijke woningbouwopgave voor de stad en de omgeving, ongelofelijk verouderd. Dit hebben wij al eerder opgemerkt in onze brief van maart 2019. Heeft de gemeente al stappen ondernomen om de woonvisie te herijken?</p> <p>Uit een deugdelijke, actuele visie zal moeten blijken of de behoefte kwantitatief en kwalitatief overeenkomt met de voorliggende kaders.</p> <p>Nog altijd spreekt de gemeente over substantieel. Als omwonenden snappen we niet wat hiermee wordt bedoeld en het niet concreet maken houdt de onduidelijkheid in stand. Wij denken dat de gemeente nog niet weet hoe veel woningen er gebouwd zullen worden, maar in substantieel schuilt een achterliggende ambitie. Wij vragen de gemeente die ambitie met ons te delen.</p> <p>De kaders geven ruimte voor een overwegend hoogbouwprogramma. Uit de kaders volgt niet wat hierbij de kaders zijn. Heeft de gemeente het voornemen om twee gigantische woontorens te bouwen, zoals aan de Hogeweg, of wordt de opgave verdeeld over lange woonblokken van 8 lagen hoog? Graag zien wij ook wat de marges/overwegingen zijn voor bouwruimte, dit wordt niet duidelijk.</p>	<p>woningnood in Amersfoort te verkleinen</p> <p>Hoogbouw is geen doel op zich. Aantal woningen en een passende hoge dichtheid wel.</p>
2.	Mix van wonen en werken	Op dit thema geen reacties ontvangen vanuit de stakeholdersgroep	
3.1	Groene leefbare open ruimte	<p>Adviesgroep :</p> <p>“Inrichting conform HIOR” lijkt wat te stellig omschreven, in de HIOR worden bijvoorbeeld eisen aan maatvoering straten gesteld (breder als de straten in het masterplan WWP) en qua materialisatie eisen gesteld die niet overeenkomen met de locatie-specifieke uitwerking (inspelen op bijzondere kwaliteiten van de Wagenwerkplaats) in het masterplan/inrichtingscatalogus (bv stelconplaten worden uitgesloten). Beter is dus te schrijven: Bij de inrichting of ontwerp van de openbare ruimte is het HIOR en de inrichtingscatalogus Openbare Ruimte WWP-uitgangspunt, echter is de inrichtingscatalogus een nadere, locatie specifieke uitwerking die op onderdelen afwijkt van het HIOR.</p>	Klopt, wordt aangepast
3.2		<p>Gebruikersvereniging WWP:</p> <p>“Inrichting conform HIOR” lijkt niet handig opgeschreven; in het masterplan /inrichtingscatalogus is soms bewust (en in overleg) afgeweken van HIOR om in te spelen op de locatie specifieke kwaliteiten. Het moet</p>	Klopt, wordt aangepast

		dus duidelijk zijn dat qua rangorde masterplan/inrichtingscatalogus boven het HIOR staat.	
3.3		<p>Gebruikersvereniging WWP:</p> <p>Pag 4, klimaatadaptatie, 4e vinkje. <i>“Tuinen groen ingericht”</i>. De groene ambitie voor deze wijk mag wel iets verder gaan. Bv alle platte daken zijn groene daken (evt. in combi met zonnepanelen). Ook streven naar groene gevels??</p>	Is mogelijk in de uitwerking. Onderzocht wordt of dit zo voor alle tuinen moet gelden.
4.1	Mobiliteit	<p>Bewonerscollectief Piet Mondriaanplein & Soesterweg en omgeving:</p> <p>De woningdichtheid heeft ook effect op de mobiliteit. Daarover stellen de kaders op dit moment dat er wordt aangesloten bij het beleid dat op dit moment wordt gemaakt. Voor ons is dit onbegrijpelijk. Anders dan de gemeente zitten wij niet bij de interne besprekingen over het nieuwe Amersfoortse mobiliteitsbeleid, waardoor wij moeten gissen naar de inhoud ervan. Wij vragen ons af hoe bepaalde visies worden vertaald naar plannen en hoe die plannen worden geborgd in uitvoerbare maatregelen. Als de visie uitgaat van ontmoediging van autogebruik, wat is er voor nodig om dit te bereiken en hoe wordt dit vormgegeven? Wat betreft parkeren: verwezen wordt naar parkeerregime omliggende wijken. Wat wordt hiermee bedoeld? Betaald parkeren of vergunning parkeren? Het is de bedoeling dat de Wagenwerkplaats en het Soesterkwartier in elkaars verlengde liggen. De ontwikkeling van Oost lijkt ons een kans om te kijken of er meekoppelkansen zijn. Bijvoorbeeld ten aanzien van parkeren: de parkeerdruk in de bestaande wijk is hoog. De gemeente kan haar ogen sluiten bij de grenzen van het plangebied van de Wagenwerkplaats, maar kan ook onderzoeken of een gedeelte van de parkeerdruk van de bestaande wijk kan worden verminderd door extra parkeerruimte te maken op de Wagenwerkplaats. Er kleven overlast risico's voor de omgeving aan de onderliggende premisse (MaaS, deelauto, bewoners en bedrijven 'van de auto af'). Voor de hogere woning/bouwdichtheid zou dit als harde voorwaarden moeten gelden, niet als vrijblijvend streven.</p>	<p>Er wordt voor de Wagenwerkplaats een apart verkeersonderzoek verricht.</p> <p>Vergunning parkeren</p> <p>Meer parkeerplaatsen in de omliggende wijk realiseren past niet in de visie van de gemeente</p>
4.2		<p>Adviesgroep:</p> <p>Het niet onmogelijk maken van een tweede fiets verbinding over het spoor</p>	Hierbij kan gedacht worden aan een voet- en fietspad of een tweede traverse van de Wagenwerkplaats naar de Barchman Wuytierslaan in de toekomst.
4.3		Gebruikersvereniging WWP :	

		<p>Ten eerste missen wij in het stuk aandacht voor de veiligheid op de Wagenwerkplaats, vooral als er sprake zou zijn van een 'knip' tussen Oost en Midden. Hier is geen goed onderzoek naar gedaan en ook op dit moment merken wij al dat er steeds meer problemen met de veiligheid op het terrein ontstaan. Zo is een medewerkster van IMOSS onlangs in elkaar geslagen en beroofd. Een goede loop, veel beweging op het terrein van Soesterkwartier en Midden naar station is dus belangrijk. Wel blijft de verkeerssituatie een probleem (hard rijden ter hoogte van de Rijtuigenloods) en pleiten wij dus voor drempels.</p> <p>Ook wordt er gesproken in het conceptplan over het terugdringen van autogebruik en daarmee het parkeren. <i>Pag. 9/pag. 10 De bedrijven en woningen blijven bereikbaar voor de auto, met bijvoorbeeld een aantal tijdelijke en klantvriendelijke 'parkeerplekken', ofwel kort parkeren; - De uitwerking biedt de ruimte om toe te werken naar steeds nieuwere parkeer- en mobiliteitssystemen, maar legt wel een basis.</i></p> <p>Wij willen benadrukken dat dit wel moet blijven passen bij de realiteit van nu. Je kunt wel opschrijven dat mensen die op het terrein wonen geen auto meer hebben, maar feit blijft dat een groot deel van onze bezoekers wel degelijk gebruikt maakt van de auto en dat deze dus ook ergens geparkeerd moet worden. Wij pleiten voor meer aandacht op dit gebied en minder zware normen.</p>	De "Knip" wordt onderzocht in het verkeersonderzoek Wagenwerkplaats
4.4.		<p>Gebruikersvereniging WWP:</p> <p>Wat wordt precies met 'tweede verbinding over het spoor' bedoeld?</p>	Zie punt 4.2
5.1	Duurzaamheid	<p>Bewonerscollectief Piet Mondriaanplein & Soesterweg en omgeving:</p> <p>De ambities zijn duidelijk, maar nog niet compleet. Klimaatadaptatie is niet opgenomen als kernpunt. Bij de ontwikkeling van een nieuwe wijk met een hoge dichtheid aan woningen lijkt ons het rekening houden met een gezonde woon- en leefomgeving minstens zo belangrijk als het streven om hoge temperatuurverwarming tegen te gaan. Er moet voldoende ruimte zijn voor waterberging en hittestress moet worden voorkomen.</p>	We gaan dit zoveel mogelijk inpassen.
5.2		<p>Adviesgroep</p> <p>"Tuinen groen ingericht" Ook iets zeggen over ambities groene daken (indien geen zonnepanelen), groene gevels?</p>	Zie punt 3.3.
6.1	Overige opmerkingen	<p>Bewonerscollectief Piet Mondriaanplein & Soesterweg en omgeving:</p> <p>Samengevat zien wij een groot aantal uitgangspunten waar we erg blij mee zijn: duurzaamheid, moderne</p>	In deze fase hebben we onze ideeën voor de Wagenwerkplaats Oost gedeeld. Na de

		<p>mobiliteit, autoluwe gebieden. Deze zaken zijn voor ons belangrijk en het benoemen van deze thema's in het document maakt ons tegelijkertijd onzeker. Want in welke mate komen deze uitgangspunten terug in het uiteindelijke ontwerp? Zijn het stippen op een horizon, of echte kaders, waaraan de verdere plannen worden getoetst. Wat is de (harde) ruimte voor ons als omwonenden? Als daar toezeggingen op gedaan kunnen worden, raakt onze achterban op een positieve manier betrokken bij de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats.</p> <p>Er zijn voornemens opgeschreven, maar geen eisen en dat lijkt ons in dit stadium van het proces wel van belang. Het draagvlak in de omgeving is afhankelijk van de mate waarin de gemeente bereid is om duidelijke grenzen te stellen.</p>	<p>vaststelling van de kaders door de raad wordt op basis hiervan het Stedenbouwkundig Plan gemaakt. De belanghebbenden worden hierbij betrokken.</p>
6.2		<p>Bewonerscollectief Piet Mondriaanplein & Soesterweg en omgeving :</p> <p>Tot slot willen wij ons als bewonersgroep inzetten voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het Soesterkwartier en natuurlijk voor de aansluiting/integratie van de twee wijken. Met dat in gedachten missen we in dit stuk wel echt de toezegging van het meenemen van de verkeerssituatie van de omgeving, bijvoorbeeld in een stevige risicoanalyse. Voor ons is dit wel een harde voorwaarde om verder te kunnen.</p>	<p>Dit wordt meegenomen in het verkeersonderzoek Wagenwerkplaats</p>
6.3		<p>Adviesgroep:</p> <p>Inhoudelijke opmerkingen: Omdat deze nota gedeeld wordt met belanghebbenden in het kader van de participatie is het van belang dat de tekst duidelijk en leesbaar is en ook door niet deskundigen begrepen kan worden. Er worden begrippen gebruikt die van betekenis veranderen of waarvan de betekenis niet herleidbaar is. Het vastgestelde Masterplan kent geen hoofduitgangspunten, maar een visie en daarbinnen vier thema's die later in de tekst van het Masterplan uitgangspunten worden genoemd. Ook in dit concept van hoofdkaders moet een eenduidig gebruik van begrippen worden gehanteerd. Als je de punten onder Samenvatting Hoofdkaders op blz. 2 t/m 4 nummert als 1.1, 1.2 etc. t/m 5.4.1 en 5.4.2 en vervolgens de punten van Les, van (Hoofd)uitgangspunten Masterplan en Uitwerking Oost van de bijlage (toelichting op hoofdkaders) met dezelfde nummers rangschikt van het onderwerp waartoe zij behoren, wordt duidelijk welke punten worden uitgewerkt en welke niet. Bij elke uitwerking behoort een motivatie.</p>	<p>We gaan kijken of het lukt om meer eenduidigheid te creëren in de thema's en kaders.</p>
6.4		<p>Adviesgroep : Na herordenen van het concept zullen we nog graag een nadere inhoudelijke beoordeling geven.</p>	

			Dat is mogelijk na het verzamelen van alle reacties.
6.5		<p>Bewonerscollectief Piet Mondriaanplein & Soesterweg en omgeving :</p> <p>Reactie omwonenden op hoofdkaders Wagenwerkplaats d.d. 9 oktober 2020</p> <p>Beste stakeholders,</p> <p>De omwonenden van de Wagenwerkplaats is om een reactie gevraagd op de concept-hoofdkaders voor de ontwikkeling van deelgebied Oost. Onze reactie treft u onderstaand aan.</p> <p><i>Aanleiding en inleiding</i> In de hoofdkaders is de aanleiding kernachtig verwoord: <i>“Op 9 juli 2019 is het masterplan Wagenwerkplaats vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is besloten dat voor deel Oost een nieuw Ontwikkelkader wordt gemaakt op basis van de hoofduitgangspunten van het Masterplan. Om tot een Ontwikkelkader te komen worden eerst de programmatische doelstellingen en ambities met elkaar besproken en vastgesteld en omschreven als De Hoofdkaders. De hoofdkaders vormen de uitgangspunten voor de verdere uitwerking van het Ontwikkelkader Oost.”</i></p> <p>Voorafgaand aan het Masterplan hebben wij een uitgebreide reactie gegeven op het plan. Als omwonenden staan wij voor een optimale ontwikkeling van de Wagenwerkplaats en omgeving, met behoud van de waarden die er nu zijn en met de realisatie van kansen die het terrein biedt voor het Soesterkwartier. Wel waren wij in 2019 bezorgd en hebben wij onze bezorgdheid vertaald naar een brief van zeven pagina's vol vragen en kritische noten.</p> <p><i>Hoofdkaders</i> Bij het formuleren van onze visie op de hoofdkaders hebben wij onze brief uit 2019 erbij gepakt. Hoewel wij ruim anderhalf jaar verder zijn, staan veel van onze vragen nog open. Korthedshalve verwijzen wij naar onze brief.</p> <p>In deze reactie gaan wij in op twee aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De verkeerskundige knip <p>In onze brief hebben wij aandacht gevraagd voor de ontsluiting. Onze angst, dat de Soesterweg wordt gebruikt voor de afwikkeling van het verkeer, is in de projectgroep weggenomen, nu er wordt gesproken over een knip in de huidige verbinding tussen Piet Mondriaanplein en de Soesterweg. Oost haakt aan op het Piet Mondriaanplein, West wordt ontsloten via een uitgang aan de westelijke kant van de Soesterweg en alleen het middengebied zal nog gebruik maken van de</p>	<p>Zie reactie 4.3 over de “Knip”</p>

		<p>Soesterweg. Deze knip spreekt ons aan, maar dit laat onverlet dat wij aandacht blijven vragen voor de westelijke ontsluiting. Tot aan de N221 blijft deze weg gevaarlijk voor fietsers en mindervaliden en onhandig voor vrachtwagens en bussen. Ook blijft de doorstroming beperkt door de vele tijd dat de spoorweg is gesloten.</p> <p>Aan de oostelijke zijde wordt de ontsluiting voorgesteld via de Piet Mondriaanlaan. Deze laan eindigt, zoals u weet, op De Nieuwe Poort.</p> <p>Wij maken ons zorgen om de oplossing om verkeer van Deelgebied Oost af te wikkelen op De Nieuwe Poort. Vanuit de media en via de wethouder hebben wij vernomen dat De Nieuwe Poort in de huidige situatie niet toereikend is voor de afwikkeling van het huidige verkeer. De toekomstige projecten uit het programma Langs Eem en Spoor, de ontwikkeling van het nieuwe stadhuis én Deelgebied Oost maken allemaal gebruik van dezelfde infrastructuur.</p> <p>Als het al voorstelbaar is om vanuit het project Wagenwerkplaats beslag te leggen op toekomstige gebruiksruimte, dan is er nog geen concreet zicht op realisatie van deze extra gebruiksruimte. De impact van de overige projecten op deze ontsluiting is eveneens niet gerealiseerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De samenhang met andere projecten en ontwikkelingen <p>In lijn met de vorige alinea's vragen wij ons af of de ontwikkeling van deelgebied Oost op dit moment doorgang kan vinden. Tot deze zomer was onze blik als omwonenden gericht op de Wagenwerkplaats. U kunt de emoties voorstellen toen wij doorkregen dat wij niet naar het zuiden moesten kijken, maar naar het noorden: naar De Nieuwe Poort, de Amsterdamseweg en vooral naar de groengordel.</p> <p>Er zit een logisch verband tussen projecten en het overkoepelende programma. Dit programma heet Langs Eem en Spoor. De Wagenwerkplaats is een project, hangend onder dit programma. Het voordeel van een programmatische aanpak is dat knelpunten en belangen uit onderliggende projecten worden belicht en opgelost. Zo rijdt het ene project het andere niet in de wielen. Een van de thema's dat bij ieder project van Langs Eem en Spoor terugkomt, is verkeer. Niet alleen parkeernormen, maar ook de afwikkeling van het verkeer speelt daarbij een rol.</p> <p>Wat ons betreft stopt de ontwikkeling van Oost. Het heeft weinig zin om hoofdkaders vast te stellen als de beweegruimte die buiten de scope van het project bevindt, niet helder is. Dan wordt een ontwikkelingsplan een luchtkasteel.</p> <p>Wij stellen voor eerst de kaders van het overkoepelend programma op orde te brengen. Daarin worden</p>	<p>Dit wordt in samenhang het verkeerskundig onderzoek voor Langs Eem en Spoor en De Nieuwe Poort bekeken.</p>
--	--	---	--

	<p>belangrijke zaken als verkeer (inclusief herinrichting De Nieuwe Poort) en het woonprogramma opgenomen en vastgesteld. Over dat woonprogramma hebben wij in onze eerdere brief al aangegeven dat een actualisatie van de Woonvisie noodzakelijk is.</p> <p>Daarna kan het deelproject Wagenwerkplaats Oost weer worden opgepakt.</p> <p>Tot slot vragen wij om aandacht voor de brief van Leefplezier 3812, naar aanleiding van het voornemen om De Nieuwe Poort te wijzigen naar een kruising waarbij een nieuwe ontsluiting wordt voorgesteld tegenover de Geldersestraat. Wij onderschrijven deze brief volledig.</p>	
--	---	--

Opbrengst starten voor de start gesprekken met het Soesterkwartier			
<p>Op donderdag 28 november 2019 was een wijkbijeenkomst en de straatgesprekken waren op zaterdag 30 november 2019 – Snackbar de Hoefslag en woensdag 4 december 2019 – Marktplein Noordewierweg bij de kaas- en visboer. De bewoners zijn gevraagd welke kansen en aandachtspunten zij zien voor hun wijk wanneer in de toekomst ongeveer 3.000 woningen met bijbehorende voorzieningen worden gebouwd. In totaal ongeveer 140 mensen gesproken.</p>			
	Thema	Reacties uit het Soesterkwartier	
1	Wat gaat goed en wilt u behouden	<ul style="list-style-type: none"> ○ Eigen karakter: baldadig, maar tegelijk tolerantie hier tegenover. ○ Het Soesterkwartier is geen slaapdorp. Er zit leven in. Dat moet zo blijven. ○ De wijk is een dorp ingekapseld in de stad. ○ De mix van wonen en werken hoort bij de wijk. De laatste tijd wordt er vaker geklaagd over overlast a.g.v. de bedrijvigheid en bezigheden in de wijk. Deze klagers vergeten dat dit bij de wijk hoort waar zij zich (later) vestigden. De Soesterweg is een weg waar kleine bedrijven en horeca bij hoort. ○ Grote (achter)tuinen en mooie grote bomen. ○ Sociale woningbouw. ○ Rivierenbuurt: dichtbij centrum, spoor e.a. voorzieningen. De uitstraling van de woningen is positief. 	
		<ul style="list-style-type: none"> ○ De toegankelijkheid voor starters (o.a. vanwege de vrij kleine huizen) ○ De laagbouw met veel voortuinen. Dat is de kracht van het Soesterkwartier. ○ Het karakter van de wijk. Een sociale wijk. 	
2	Knelpunten	<ul style="list-style-type: none"> ○ Het aantal woningen dat gebouwd moet worden is dwingend. ○ Verbindingen: de Amsterdamseweg blijft een harde grens. ○ De zuigende werking van het Eemplein. ○ Parkeren. 	

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Veel kinderen uit het Soesterkwartier gaan buiten de wijk naar school. Dat proces zouden we moeten zien te keren door goed onderwijs aan te bieden. Woningbouw in de ontwikkelgebieden is een kans voor de scholen in de wijk. ○ Er is veel verharding en relatief weinig groen in de wijk. ○ Er staat veel “blik” op straat. ○ De mensen/woningen in de Bomenbuurt zitten helemaal ingeklemd. ○ Het complex van Rijnsoever zou aangekocht moeten worden om een goede entree naar het Soesterkwartier te maken. ○ Nog meer auto’s in de wijk. ○ Grotere woningen voor gezinnen met kinderen ontbreken. 	
	<p>Kernpunten uit de discussie</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Soesterkwartier mist een hart met voorzieningen. Het plekje bij de kerk is daarvoor te klein. 2. Zorg over de bereikbaarheid van Soesterkwartier. De bereikbaarheid in en uit de wijk; vooral aan de oostzijde. Deze druk zal in de toekomst nog meer toenemen. <p>Wonen Zorg dat mensen die gehecht zijn aan de centrale ligging, dichtbij de binnenstad, kunnen doorstromen naar de nieuw te bouwen omliggende wijken. Dan komen er woningen in het Soesterkwartier vrij.</p> <p>Sfeer van Soesterkwartier</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behoud de prettige dorps sfeer van de wijk. - Soesterkwartier mist een hart. <p>Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> - Krappe straatjes: ontsluiting in en uit de wijk is slecht. nieuwe Poort is ramp. - Moeilijk om Soesterkwartier binnen te komen. - Bus moet terug. - Maak een bushalte aan de achterkant van het station. - Een dorpsbus die op gezette tijden rijdt zou fijn zijn. - Maak de Nieuwe Poort ook voor voetgangers toegankelijk. - Herstel de verbinding naar de Bergbrug. - Maak een 30 km zone in Soesterkwartier. - De Plataanstraat is een barrière voor het wijkje erachter naar de school. In de nieuwe plannen wordt de Plataanstraat een barrière. - Barrières zijn ook de Amsterdamseweg en Soesterweg. <p>Voorzieningen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meer winkels zijn nodig. - Zorg dat de toch al schamele voorzieningen niet verdwijnen. Maar versterk ze en vul voorzieningen aan. - Van de komst van Eemplein profiteert Soesterkwartier niet. 	

		<ul style="list-style-type: none"> - Bewoners Kop van Isselt gaan zich waarschijnlijk richten op de binnenstad. - Scholen? De nieuwere bewoners van Soesterkwartier laten hun kinderen niet in Soesterkwartier naar school gaan maar brengen hen naar de Berg (via het Eemplein of het station). Zorg voor upgrade van scholen Soesterkwartier. En zorg dat de nieuw te ontwikkelen wijken hun kinderen naar school in Soesterkwartier laten gaan. - Eigenlijk zou de plek waar nu de kerk is het hart van het Soesterkwartier moeten worden. Out of the box gedacht: sloop de kerk en wat huizen. Maak daar dan de kern van de wijk. Pas dan word je aantrekkelijk voor omliggende wijken. Je zou die plek moeten ontwikkelen. <p>Verbinding met omliggende wijken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een mooi winkelcentrum tussen Soesterkwartier en Wagenwerkplaats zou een mooie verbinding kunnen zijn. - De sportvelden (voetbal en tennis) verbinden Kop van Isselt en Soesterkwartier. Zou daar geen nieuwe school kunnen komen? Al verbindingsplek tussen de wijken. Scholen zijn plek van verbinding. 	
3	Kansen voor de toekomst	<ul style="list-style-type: none"> o 'De lucht in': bijvoorbeeld het langzaamverkeer bij de Nieuwe Poort. o Een 'dorpsplein' voor de Emmauskerk/Hart v. Soesterkwartier. o Onderwijs volgen in de wijk. 'Kwaliteit trekt'. Dat geldt in feite oor alle voorzieningen in de wijk. o Verbeteren van de kwaliteit van de Groengordel. o De winkelstrip kan online zich actiever opstellen. Jongeren gaan er niet winkelen als er via social-media niets over te vinden is (geen info, geen reviews...). Ook kunnen de winkels aan de buitenzijde lichter en uitnodigender worden. De uitstraling is te donker. 	
		<ul style="list-style-type: none"> o Het behouden van het karakter van het Soesterkwartier, ook als er 3000 woningen rondom bij komen. o De hoogbouw op de Wagenwerkplaats (en op de andere locaties) omarmen, zodat het Soesterkwartier laag kan blijven. o Als er laagbouw toegevoegd wordt, dan met voortuin, zodat het aansluit op het karakter van het Soesterkwartier. o Meer doorsteken maken, ook bij de Wagenwerkplaats. De beoogde twee doorsteken daar wordt te weinig gevonden. o Goede verbindingen zijn essentieel. Ook naar de Eem. Vooral voor fietsers moet het gemakkelijk zijn overal te kunnen komen. o Maak een fietspad als in Schothorst. Daar dirigeert het fietspad je de goede kant op. Je hoeft alleen het pad te volgen. 	

		<ul style="list-style-type: none"> ○ Geef de Soesterweg het karakter van de Krommestraat: bijzondere winkels etc. ○ Vanaf de traverse over het spoor de toegang tot de perrons behouden. ○ Een goede verbinding over/onder het spoor vanuit de stad naar het Soesterkwartier. ○ Het station optimaal benutten. ○ Goed openbaar vervoer. Een bus b.v. die rond rijdt en niet alleen op de Noordewierweg komt. Dat bedrijf hoort er niet. ○ De mogelijkheid voor jonge gezinnen om in het Soesterkwartier te blijven wonen. ○ De begraafplaats meer open gooien, als groende rustgebied in de wijk. ○ Een facelift voor de Soesterweg. ○ Kunstenaars betrekken. 	
4	Overige opmerkingen	<p>Mooie locatie Inspirerend verhaal van de supervisor. Ik vond het heel goed dat hij eerlijk durfde te benoemen welke gebieden 'nog niet af' zijn of gewoon onaantrekkelijk zijn. Hij kon ook goed inspelen op het trotse gevoel van de wijkbewoners. En de uitleg van hoe de wijk historisch tot stand is gekomen was ook prettig om de dynamiek te begrijpen. Ik vond het daarin ook heel scherp dat hij uitlegde hoe het zit. Et de twee grote en drukke wegen door de wijk, de Soesterweg en de Noordewierweg</p>	
		De spreker (..) kon ik moeilijk verstaan. Ik vond dat ze mompelde en vraag me af of mensen achterin of mensen met een slechter gehoor haar verstaan hebben. Haar rol was ook best klein dus ik vraag me af of niet een andere aanwezige van de gemeente dit stukje had kunnen doen. Er waren al zoveel gemeentemensen.	
		Ik ging naar tafel 6 beneden. Daar lag een heel grote hond en ergens achter een kamerscherm was er nog een. Het rook erg naar hond en ik vond het niet zo professioneel dat er dieren aanwezig waren. Daarnaast kunnen mensen bang zijn voor honden of er allergisch voor zijn.	
		De begeleider van tafel 6 deed het heel goed. Er was ook een inhoudelijke adviseur. Het eerste half uur ging over de zorgen om verkeersdrukke en onveiligheid van de fietsers. De aanwezigen hadden verschillende oplossingen hiervoor. Ze zaten vol ideeën. De drukte op de Noordewierweg was een grote zorg bij allen. De inhoudelijke adviseur vertelde dat er op korte termijn geen ingreep komt op de Noordewierweg. Ze waren teleurgesteld en vroegen waarom niet. Daar kregen ze geen antwoord op. Dat vond ik jammer. De aanwezigen hadden namelijk goed berekend hoeveel mensen er waar in de wijk bij zouden komen met de komst van verschillende woongebieden. En ook waar kinderen van nieuwe bewoners dan naar school zouden gaan en wat dat zou betekenen voor het fietsverkeer en de fietsveiligheid.	
		Na de focus op verkeer kwamen er veel ideeën over groen, toegankelijkheid van de wijk, verbinding van de wijk richting groen en binnenstad, verplaatsing van sommige sport en recreatie gebieden voor meer spreiding in de wijk en daardoor	

		ook meer verbinding tussen oude en nieuwe gebieden. Allemaal constructieve ideeën. De sfeer was erg goed.	
		<ul style="list-style-type: none"> ○ De vraag die altijd blijft: “Waar laat ik m’n hond uit?” ;) ○ Hoe verhouden zich funshoppen, online-winkelen/boodschappen en de ontwikkeling van de winkelstrip Noordewierweg? 	
5	Samengevat	<p>Uit de gesprekken met bewoners en instanties uit het Soesterkwartier werden vooral onderstaande aandachtspunten aangegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Behouden van het dorpse en karakteristieke arbeiderswijk. Aandachtspunt: het verschil tussen de Bloemen- en Rivierenbuurt wordt te groot. ○ Groene gordel behouden en over het algemeen is de wens meer groen. ○ Ongelijke verdeling van leerlingen op scholen. ○ Behoud voldoende winkels; veel winkels sluiten en er zijn wegtrekkende voorzieningen. ○ Noordewierweg is snelweg, gerelateerd aan de Violenstraat, gevolg sluipverkeer. Dit is vanuit de Werkgroep Noordewierweg Verbindt ook een aandachtspunt. Met deze werkgroep zijn we inmiddels in gesprek. 	
		<p>Samenvatting per groep gepresenteerd</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trots op de wijk Verkeer Te weinig groen 2. Nieuwe om wijk heen biedt kansen: <ol style="list-style-type: none"> a. Busverbinding b. Meer kinderen/scholen c. Winkels Hele goede verbindingen voor fietser en verkeer 3. Bereikbaarheid Noordewierweg is een racebaan Hart in de wijk ontbreekt 4. Kansen en bedreigingen <ol style="list-style-type: none"> a. Aandacht voor Noordewierweg b. Kerk c. Trots op wijk d. Toegang faciliteren e. Amsterdamseweg bedreiging = 5. Aantrekkelijke wijk/karakteristiek Meer groen -> meer aantrekking Veiligheid -? Barrière Amsterdamseweg en Noordewierweg 	

		6. Verbinding tussen Soesterkwartier en nieuwe wijken Sportvelden en groenverbindingen Fietsveiligheid	
6	Wat viel op?	De Berkelstraat/Violenstraat is zowel sluipverkeer als een "racebaan". Van de Amsterdamseweg naar de Soesterweg, met oversteek over de Noordewierweg. In de Tulpstraat en de Violenstraat wordt veel overlast ervaren van verkeer naar en van de Wagenwerkplaats. Bij de verdere uitwerking van de toekomstige ontsluiting Wagenwerkplaats dient hier rekening mee te worden gehouden. Overigens zal dit zich van zelf oplossen is de verwachting doordat de rijtuigenloods dan niet meer via die route bereikbaar is.	