



LANGS EEM & SPOOR

Ontwerp Omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor

‘Gezond samenleven in de compacte stad’

Stad met een hart



Inhoud

SAMENVATTING	4	5 VEERKRACHTIGE EN VEELZIJDIGE ECONOMIE	39
LEESWIJZER	10	5.1 Werken in een gemengd gebied	39
1 OMGEVINGSPROGRAMMA LANGS EEM EN SPOOR	11	5.2 Ruimte voor werken	40
1.1 Omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor	11	5.3 Innovatie	40
1.2 Meerwaarde van Langs Eem en Spoor voor de omgeving	18	5.4 Detailhandel en horeca	41
1.3 Eerder genomen besluiten	19	5.5 Relatie met bedrijventerrein Isselt	42
1.4 Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone	19	5.6 Uitwerking per deelgebied	42
2 DIT IS LANGS EEM EN SPOOR	21	5.7 Belangrijkste punten	44
2.1 De waarde en identiteit van Langs Eem en Spoor	21	6 MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN DIE MEEGROEIEN	45
2.2 De deelgebieden in Langs Eem en Spoor	22	6.1 Sport en bewegen	47
3 GEZONDE LEEFOMGEVING	25	6.2 Onderwijs (primair onderwijs)	48
3.1 Gezondheid bevorderend	25	6.3 Eerstelijnszorg: ruimte voor huisartsen en een gezondheidscentrum	49
3.2 Belangrijkste punten	28	6.4 Ontmoeting en Welzijn	49
4 AANTREKKELIJK EN INCLUSIEF WONEN	29	6.5 Cultuur en Kunst in de openbare ruimte	50
4.1 Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone en A1-zone Amersfoort	29	6.6 Belangrijkste punten	50
4.2 Doelgroepen	29	7 DUURZAME MOBILITEIT	51
4.3 Woonprogramma	33	7.1 Loopvriendelijke omgeving	51
4.4 Doorstroming vanuit Soesterkwartier en Koppel	36	7.2 Fietzers krijgen de prioriteit	53
4.5 Uitwerking per deelgebied	37	7.3 Goed Openbaar vervoer	58
4.6 Belangrijkste punten	38	7.4 Deelmobiliteit	59
		7.5 Parkeren	59
		7.6 Verkeerssnelheden en ontsluiting	61
		7.7 Belangrijkste punten	65



8 EEN GROENE OMGEVING DIE WATER OMARMT	66
8.1 Groene ruimte in en rond Langs Eem en Spoor	66
8.2 Klimaatbestendig groen	69
8.3 Biodiversiteit en robuust groen	71
8.4 Groene ecologische en recreatieve verbindingen	72
8.5 Belangrijkste punten	73
9 CO₂ NEUTRAAL EN CIRCULAIR	74
9.1 Energie	74
9.2 Circulariteit	81
9.3 Belangrijkste punten	85
10 OMGEVINGSKWALITEIT	86
10.1 De impact van Langs Eem en Spoor op de omgeving	86
10.2 Geluid, lucht en bodemkwaliteit	87
10.3 Belangrijkste punten	90
11 UITVOERING	91
11.1 Ontwikkelstrategie: We doen het samen en houden de regio	91
11.2 Sturen op gebiedsgerichte uitwerking	91
11.3 Uitwerking van de rol gemeente, doelen en acties.	93
11.4 Overzicht deelgebieden en projecten	99
11.5 Financiën	104
11.6 Participatie over de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor	107
12 MONITORING EN EVALUATIE	109
12.1 Algemeen	109
12.2 Indicatoren	109
BIJLAGE 1 KAART LEVENSADERS	111
BIJLAGE 2 PUBLIEKSSAMENVATTING OMGEVING IMPACT ANALYSE	112
BIJLAGE 3 PARTICIPATIE OVER DIT OMGEVINGSPROGRAMMA	114

Samenvatting



Omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor

Het omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor, 'Gezond Samenleven in de Compacte Stad', is de gebiedsgerichte uitwerking voor Langs Eem en Spoor van de Omgevingsvisie 2030 - 2040 en de thematische omgevingsprogramma's. In dit omgevingsprogramma staan de doelen waar de gemeente op stuurt bij de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor.

Er zijn in de afgelopen jaren al veel besluiten genomen over de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats, Trapezium, De Nieuwe Stad en Kop van Isselt. Het omgevingsprogramma geeft aan waar de gemeente op stuurt in de verdere uitwerking van deze besluiten. Daarnaast stuurt het omgevingsprogramma op de inrichting van de openbare ruimte en de verbindingen tussen de deelgebieden en tussen Langs Eem en Spoor en de omgeving.

Prioriteiten: openbare ruimte, levensaders, fietsroutes en sociale verbindingen

Door de centrale ligging ten opzichte van openbaar vervoer, binnenstad en voorzieningen zijn de deelgebieden van Langs Eem en Spoor heel geschikt voor hoogstedelijke woningbouw en weinig (privé) autobezit. Al in de omgevingsvisie is er daarom voor gekozen om in Langs Eem en Spoor invulling te geven aan een aanzienlijk deel van de woningbehoefte in combinatie met werken, voorzieningen en recreëren. Er ontstaat hier een gemengd gebied met een woningdichtheid die we in Amersfoort nog niet kennen.

Om te zorgen dat Langs Eem en Spoor een gezond, leefbaar en aantrekkelijk gebied wordt en blijft, zijn de prioriteiten bij de uitwerking en invulling van de plannen:

- De inrichting en het beheer van de openbare ruimte:
De openbare ruimte is de verbindende factor in straten, buurten, wijken en de stad en het landelijk gebied eromheen, voor mens en natuur. Een groene woonomgeving is van groot belang voor gezondheid en krijgt daarom in Langs Eem en Spoor prioriteit.
- De levensaders en ontmoetingsplekken:
Levensaders zijn doorgaande routes die ruimte bieden voor ontmoeten en bewegen en waar voetgangers en fietsers voorop staan. De levensaders die van belang zijn in en rond

Langs Eem en Spoor zijn de Eem, de Amsterdamseweg, doorlopend in de groengordel, de Mondriaanlaan, doorlopend in de fiets- en wandelroute over de Wagenwerkplaats en de Noordewierweg. Om een actieve en gezonde gemeenschap te stimuleren zijn er voldoende voorzieningen en plekken nodig waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en buurtinitiatieven ontwikkeld kunnen worden. Deze voorzieningen koppelen we zoveel mogelijk aan de levensaders in het gebied.

- Goede fiets- en wandelroutes en sociale verbindingen tussen de deelgebieden onderling en tussen Langs Eem en Spoor en de omgeving:
Bij de verbindingen staan goede fietsroutes centraal, zowel tussen de deelgebieden als tussen Langs Eem en Spoor en de omgeving. De sociale verbindingen willen we behalve door goede fysieke verbindingen ook versterken door gebruik te maken van dezelfde voorzieningen zoals scholen en winkels in het Soesterkwartier en door het makkelijker maken van doorstroming vanuit Soesterkwartier en Koppel naar Langs Eem en Spoor.

Met deze nadruk op een goede en aantrekkelijke openbare ruimte en groen, levensaders en sociale en fysieke verbindingen, biedt Langs Eem en Spoor ook meerwaarde voor de omliggende wijken zoals Soesterkwartier en De Koppel.

Dit is Langs Eem en Spoor

Langs Eem en Spoor bestaat uit de Wagenwerkplaats, Trapezium, Eemplein, De Nieuwe Stad en Kop van Isselt. Aan het Eemplein is het laatste woongebouw bijna klaar.

Langs Eem en Spoor heeft een aantal unieke kenmerken:

- de centrale ligging het station en de binnenstad;
- de aantrekkelijke ligging langs de Eem en op loop- en fietsafstand van groengebieden buiten de stad;
- menging van functies wonen, werken en voorzieningen in een levendig gebied;
- autoluwe inrichting met goede wandel- en fietspaden;
- het industriële verleden blijft zichtbaar door behoud van erfgoed;
- de deelgebieden behouden en krijgen ieder een eigen en herkenbare sfeer.

Gezonde leefomgeving

Een goede inrichting van de openbare ruimte is cruciaal voor een gezonde leefomgeving. De openbare ruimte moet uitnodigen om te bewegen en te ontmoeten en moet ook plekken met rust bieden. De overgangen van de private ruimte naar de publieke ruimte geven we extra veel aandacht, omdat de inrichting van die plekken bepaalt of je daar een praatje maakt met de buren en er je kinderen laat spelen. Ook binnen woongebouwen is het van belang dat er ruimte is om elkaar te ontmoeten.

Wonen

Voor de woonopgave in Amersfoort is de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor met 5.500 woningen onmisbaar. We streven naar nieuwe, leefbare, toekomstbestendige stadsbuurten met sociale veerkracht en een gemengde samenstelling van bewoners.

Er komen woningen voor heel diverse groepen mensen. We zorgen voor diversiteit naar:

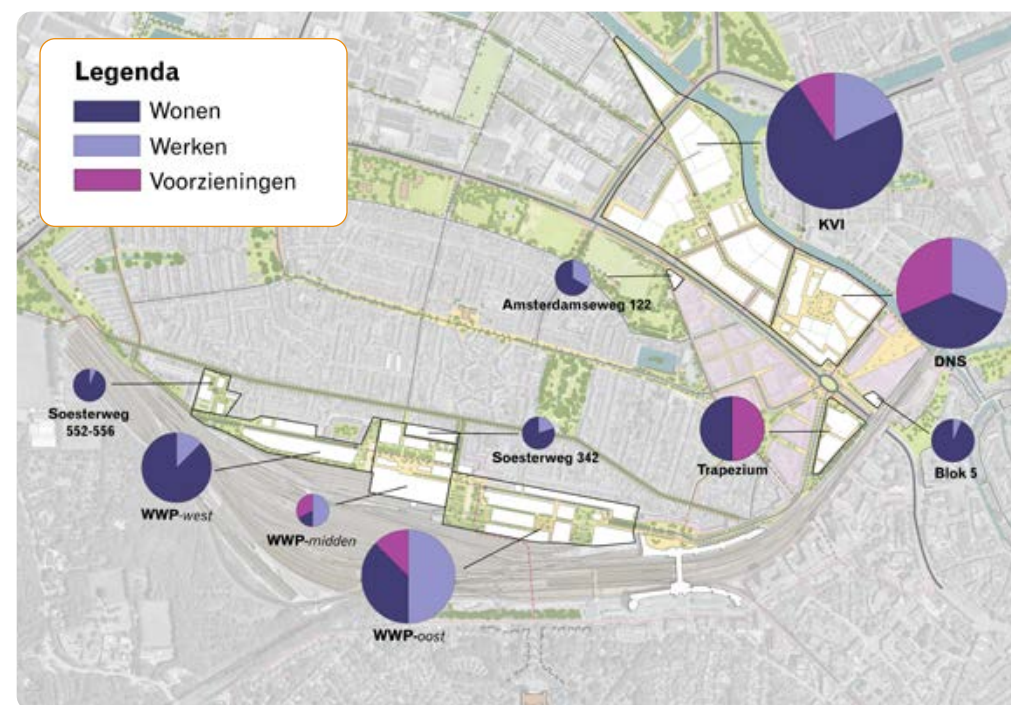
- Inkomen: minimaal 35% van de woningen is voor sociale huur en ongeveer 30% voor het middensegment (koop en huur).
- Huishoudensamenstelling en leeftijd: er komen in Langs Eem en Spoor woningen voor jongeren, voor 1 á 2 persoonshuishoudens tot 65 jaar, voor ouderen en voor gezinnen. Ten opzichte van het gemiddelde van Amersfoort komen hier meer minder woningen voor gezinnen en meer voor de andere genoemde groepen.
- Behoeftes aan zorg en ondersteuning: per deelgebied bekijken we de mogelijkheden om woonvormen voor aandachtsgroepen te realiseren.
- Leefstijl: we zorgen ervoor dat deelgebieden en plekken onderscheidend worden van elkaar zodat Langs Eem en Spoor voor meerdere leefstijlen aantrekkelijk is.

We streven ook naar diversiteit in woninggrootte. Bij sociale huur en middenhuur streven we naar ongeveer twee derde 2-kamerwoningen of kleiner en ongeveer een derde 3-kamerwoningen of groter. Bij betaalbare koop streven we naar ongeveer de helft 2-kamerwoningen of kleiner en ongeveer de helft 3-kamerwoningen of groter. Daarnaast zetten we volop in op een goede, gezonde (woon)kwaliteit in brede zin, zowel op woningniveau, als op gebouw-/kavelniveau en gebiedsniveau. Het woningbouwprogramma bestaat overwegend uit gestapelde woningen.

Om bij te dragen aan de verbinding tussen de bestaande woongebieden en de nieuwe buurten in Langs Eem en Spoor, willen we de doorstroming vanuit Soesterkwartier en De Koppel naar Langs Eem en Spoor makkelijker maken. Binnen de Van Groot naar Beter-regeling willen we voorrang geven aan bewoners van het Soesterkwartier en De Koppel. Voor koopwoningen overleggen we met de ontwikkelaars over mogelijkheden voor voorrang voor mensen uit Soesterkwartier en De Koppel.

Werken

Op dit moment zijn er al diverse werkfuncties in het gebied gevestigd. In de toekomst ontstaat in Langs Eem en Spoor een bijzondere mix van wonen, werken en voorzieningen die zorgt voor levendigheid, ontmoeting en werkgelegenheid.



Verdeling in oppervlak van de functies wonen, werken en voorzieningen in Langs Eem en Spoor

Vanwege de aanwezigheid van kennisintensieve bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen in het gebied, heeft het gebied ook een innovatief karakter dat nog verder versterkt gaat worden met broedplaatsfuncties en start-up mogelijkheden. Zo wil de gemeente in Langs Eem en Spoor en het stationsgebied bedrijven faciliteren die actief zijn in de vakgebieden duurzaam gebouwde omgeving, klimaatadaptatie, mobiliteit, slimme energiesystemen en de data en technologie die hiervoor nodig zijn. Vanwege de concentratie van deze elkaar versterkende vakgebieden in dit gebied, noemen we dit een Earth Valley innovatiedistrict. Ook de samenwerking met onderwijs en overheid speelt hierin een rol.

Functies die niet mengbaar zijn met wonen zullen verdwijnen in het gebied. De ambitie is om in Langs Eem en Spoor voor 2040 7.000 nieuwe banen te creëren. Voor een belangrijk deel zal dit gaan om kantoorfuncties. Maar er is ook ruimte voor nieuwe initiatieven voor daghoreca en creatieve bedrijven. Voor de Noordewierweg wordt ingezet op het versterken van het winkelaanbod, onder andere met behulp van een winkelmanager die winkeliers ondersteunt. De gebieden Wagenwerkplaats en De Nieuwe Stad zijn gebieden waar alleen bijzondere detailhandel, bijvoorbeeld gekoppeld aan een werkplaats of atelier, zich kan vestigen. Voor dagelijkse boodschappen zijn er voldoende mogelijkheden in de nabijheid.

Maatschappelijke voorzieningen

Goede maatschappelijke voorzieningen in de stad dragen bij aan de gezondheid van inwoners in de stad en vervullen een belangrijke rol als ontmoetingsplek in de buurt. Om over voldoende ruimte voor maatschappelijke voorzieningen te beschikken, kijken we hoe we het gebruik van bestaande ruimte kunnen optimaliseren en voegen we nieuwe vierkante meters maatschappelijke functies toe.

Sport en bewegen

Om een gelijkmatige spreiding van binnensportaccommodaties door de stad te krijgen en te kunnen voldoen aan de toekomstige vraag naar binnensportruimte reserveert de gemeente ruimte voor een sporthal in deelgebied Kop van Isselt.

Daarnaast wordt de openbare ruimte ingericht en meer geschikt gemaakt voor individuele sport- en beweegactiviteiten, voor bewegingsonderwijs, verenigingen en commerciële sport- en beweegaanbieders.

Primair onderwijs

De drie bestaande scholen voor het primair onderwijs in het Soesterkwartier krijgen alle drie op de huidige locatie een nieuw schoolgebouw. Zo zetten de scholen erop in dat meer kinderen uit het Soesterkwartier in de eigen wijk naar school gaan. Als de belangstelling voor de scholen in het Soesterkwartier inderdaad groeit en daarmee de behoefte aan een extra basisschool in Langs Eem en Spoor ontstaat, vult de gemeente deze vraag in binnen de daarvoor gereserveerde ruimte in Kop van Isselt.

Eerstelijnszorg

Om ervoor te zorgen dat in Langs Eem en Spoor voldoende huisartsenzorg beschikbaar is, reserveren we op verschillende plekken in Langs Eem en Spoor ruimte voor het kunnen huisvesten van eerstelijnszorg. Zo komt er onder andere ruimte voor een gezondheidscentrum op Kop van Isselt en komen er een apotheek en huisartsenpraktijk op de begane grond in het Trapezium. Ook in andere projecten, zoals bij de Soesterweg 342 en Soesterweg 552-556, is ruimte gereserveerd waar eerstelijnszorgfuncties een plek kunnen krijgen.

Ontmoeting en welzijn

In een inclusieve stad hoort iedereen erbij. De gemeente werkt aan gelijke kansen, preventie en ondersteuning en zorg in de wijken. Omdat in het Soesterkwartier en de al verder gevorderde plannen voor de Wagenwerkplaats voldoende ruimte aanwezig is voor ontmoeting en welzijnsfuncties, onder andere in Stoom en Spelen (Samenwerkplaats en Verkeerstuin), komt er geen ruimte bij. Waar vanuit het gebiedsmanagement en professionals uit de wijk signalen komen dat zij behoefte hebben aan meer ruimte, zoeken we die ruimte in dubbelgebruik van andere ruimtes die aanwezig zijn in een onderwijsgebouw, sporthal of broedplaats.

Kunst en cultuur in de openbare ruimte

In een gebied waar verhalen uit het verleden soms onzichtbaar zijn en nieuwe verhalen nog vorm moeten krijgen, is de verbeeldingskracht van kunstenaars van grote waarde. Kunst groeit dan ook mee met Langs Eem en Spoor, in een meerjarig kunstprogramma.

Mobiliteit

Bij de inrichting van de ruimte voor mobiliteit, volgen we het principe en de prioritering van STOMP: Stappen, Trappen, OV, Mobility as a service ofwel deelmobiliteit en Privéauto.

Voetgangers

Voor de voetgangers zetten we onder andere in op de looproutes van Centraal Station naar De Nieuwe Stad en Eemplein, de wandelroute van de binnenstad naar Eemfront langs de Eem en de wandelroute van het Eempark richting het buitengebied. Ook komen er diverse doorsteekjes voor voetgangers en fietsers tussen het Soesterkwartier en de Wagenwerkplaats.

Fietsers

Voor fietsers ligt de nadruk op goede verbindingen tussen de deelgebieden en tussen de deelgebieden, de binnenstad en het buitengebied. Het gaat bijvoorbeeld om de fietsroutes van het Station naar Kop van Isselt en naar de Eem via de Mondriaanlaan en de Eemlaan en een fietsroute van de Eem naar de Eemvallei. Ook komt er een fiets- en voetgangersbrug over het spoor, van de Wagenwerkplaats naar de Barchman Wuytierslaan. Met het fietsnetwerk van Langs Eem en Spoor sluiten we aan op een aantal doorfietsroutes die al zijn aangelegd. Om het gebruik van de fiets te stimuleren zorgen we ook voor goede fietsenstallingen in het gebied.

Openbaar Vervoer

Op het gebied van Openbaar Vervoer is naast de ligging van het gebied dichtbij het station ook de komst van een snelle busroute van belang. Bij deze zogenoemde Bus Rapid Transit (BRT) gaat het om bussen die frequent en snel rijden en betrouwbaar en comfortabel zijn. Een van de BRT-routes loopt straks via de Industrieweg en Koppelbrug richting de Maatweg, met één of twee haltes. Voor een bus in de buurt zijn er bussen die stoppen op de Brabantsestraat, Kwekersweg en in het Soesterkwartier.

Deelvervoer

Voor deelvervoer is het doel om het aanbod naadloos samen te voegen met openbaar vervoer. Hierdoor vereenvoudigen en stimuleren we het gebruik van deelmobiliteit. Mobility as a Service (MaaS) is het concept voor het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke

vervoer via één platform of app. Ontwikkelaars moeten door middel van een mobiliteitsplan aantonen hoe ze in de mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikers kunnen voorzien. Daarin komen ook afspraken over deelmobiliteit.

Parkeren

Parkeren wordt in Kop van Isselt, De Nieuwe Stad en Wagenwerkplaats opgelost in collectieve parkeervoorzieningen voor de privéauto (hubs), zodat het maaiveld wordt vrijgespeeld voor ruimte voor groen en ontmoeten. We houden op maaiveld wel rekening met ruimte voor parkeerplaatsen voor gehandicapten, deelauto's en andere specifieke doelgroepen zoals artsen. Om te voorkomen dat in wijken die grenzen aan Langs Eem en Spoor parkeeroverlast ontstaat, voeren we hier betaald parkeren en vergunningparkeren in.

De Nieuwe Poort en ontsluiting Kop van Isselt

Voor De Nieuwe Poort is een ovonde (een ovale rotonde) met al dan niet nog een toegevoegde keerlus de meest kansrijke oplossing. Om goed openbaar vervoer te garanderen en een onaanvaardbare opstopping van het autoverkeer te voorkomen, krijgen fietsers en voetgangers in de toekomst geen standaard voorrang meer op De Nieuwe Poort zelf. Om dit nadeel te compenseren, richten we de Geertje Arendsiaan (parallel aan het spoor en aansluitend op de Gaslaan) fietsvriendelijk in. Hierdoor is er op korte afstand van De Nieuwe Poort een conflictvrije kruising mogelijk.

Ten behoeve van de ontsluiting van Kop van Isselt en De Nieuwe Stad komt er ter hoogte van de Drentsestraat een nieuw kruispunt. Het oude kruispunt ter hoogte van de Brabantsestraat verdwijnt.

Groen en openbare ruimte

Door het grote aantal woningen dat we in Langs Eem en Spoor willen bouwen op een beperkt oppervlak, maken we een compact gebied met minder groen per woning dan gemiddeld in Amersfoort. In Langs Eem en Spoor komt er ongeveer 14 m² groen per woning. Dit is vergelijkbaar met andere grote binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen zoals in Amsterdam en Utrecht. Om die reden moeten de kwaliteit van het groen en de verbindingen met het buitengebied optimaal zijn.

Eén van de belangrijkste uitgangspunten daarbij is de 3-30-300 regel: 3 bomen in het zicht vanuit iedere woning, 30% van de openbare ruimte in de schaduw op een zomerdag en maximaal 300 meter lopen naar een groene plek van minstens 200m². Naast goede maatregelen tegen hittestress, is het ook belangrijk om de steeds heftiger regenbuien op te kunnen vangen. Daarom spreken we af dat bij iedere bouwontwikkeling de waterberging en afvoer geschikt moet zijn om 75 mm regen per uur te kunnen verwerken.

Waar functies gecombineerd kunnen worden in de openbare ruimte doen we dat. Waar dat niet kan, zorgen we voor voldoende ruimte voor elke functie. Zo worden sommige gebieden met name voor spelen en recreëren ingericht en andere gebieden worden hondenlosloopgebieden.

Vanuit ecologie en het behoud en de versterking van soortenrijkdom werken we in Amersfoort met gidssoorten. Door de buitenruimte goed in te richten voor deze gidssoorten, ontstaat er een natuurlijk omgeving die voor nog veel meer andere soorten ook goed is.

Voor Langs Eem en Spoor zijn de gidssoorten:

- Op stedelijk niveau: hazelworm (alleen Utrechtse Heuvelrug), bunzing, ringslang en sleedoorpage.
- Op wijkniveau: ijsvogel (alleen Gelderse Vallei), geelsprietdikkopje (alleen Utrechtse Heuvelrug), zwartkop, wilde bijen, sleedoorpage en bunzing.
- Op buurtniveau: de gewone dwergvleermuis, wilde bijen, huismus, egel, muurplanten en gierzwaluw.

Voor deze natuur, maar ook voor recreatie, zorgen we voor goede groene verbindingen met de grotere groengebieden (Zuidelijke Eemvallei, Birkhoven/Bokkeduinen) rondom Langs Eem en Spoor.

Daarnaast streven we ernaar dat de groene binnentuinen bij bouwblokken verbonden zijn met het groen buiten het bouwblok en dat er aan gebouwen waar mogelijk groene gevels komen en nestgelegenheid voor verschillende diersoorten.

Duurzame, CO₂ neutrale stad

De stadsbrede doelen voor energie en circulariteit gelden ook in Langs Eem en Spoor. Concreet betekent dit dat we in 2030 55% minder CO₂ produceren dan in 1990, en in 2050 CO₂ neutraal zijn. Ook werken we toe naar een circulaire economie, waarin we in 2030 50% minder primaire grondstoffen gebruiken (ten opzichte van 2019) en in 2050 100% circulair zijn.

Eén van de manieren om hieraan te werken is dat we per project met de ontwikkelaar kijken welk ambitieniveau uit het convenant toekomstbestendig bouwen op deze plek wenselijk en kansrijk is.

Als energiesysteem zetten we in eerste instantie in op een openbodemenersysteem: warmtekuudeopslag (WKO), als dat niet kan op een gesloten bodemenersysteem met een bodemwarmtepomp. Pas in laatste instantie komt een warmtenet in beeld.

We sturen erop dat woningen een lage elektriciteitsbehoefte hebben zodat zoveel mogelijk woningen kunnen aansluiten op het elektriciteitsnet, tegen een zo laag mogelijke netbelasting. Dit noemen we netbewust bouwen. Belangrijke elementen daarbij zijn het zo veel mogelijk in het gebied opwekken van de benodigde energie en het in het gebied opslaan van energie voor momenten waarop de vraag het aanbod overstijgt.

Voor circulariteit sturen we op de toepassing van biobased en secundaire materialen in nieuwbouwprojecten. We werken hierbij ook toe naar minimaal CO₂ neutrale nieuwbouw in 2030, waarbij we zowel kijken naar materiaalgebruik als naar energie.

Bij het inrichten van de openbare ruimte zetten we als gemeente in op hoogwaardig her te gebruiken en biobased materialen waarbij het straatmeubilair en andere elementen in de openbare ruimte in 2030 uit minimaal 55% van deze materialen bestaan.

We streven ernaar dat energiesystemen - inclusief de midden- en laagspanningsruimten - zoveel mogelijk op eigen terrein en in pandig opgelost worden. En dat het dakoppervlak vrijwel volledig wordt benut voor energiesystemen en biodiversiteit.

Omgevingskwaliteit

Om de gevolgen van de ontwikkelingen in Langs Eem en Spoor op de omgeving te kunnen beoordelen heeft de gemeente in 2022 en 2023 een Omgeving Impact Analyse laten uitvoeren door Antea Group. Met de analyse wordt de bij elkaar opgetelde impact van de verschillende projecten binnen Langs Eem en Spoor op de omgeving in beeld gebracht. De conclusie van dit onderzoek is dat de plannen voor Langs Eem en Spoor door kunnen gaan en dat het niet nodig is een meer uitgebreide milieu- of omgevingseffectrapportage te maken. Wel is het bij de ontwikkelingen van concrete plannen belangrijk om het aspect geluid goed mee te nemen.

Voor geluid en luchtkwaliteit sturen we erop dat we in ieder geval voor wonen en scholen voldoen aan de EU-normen. We streven naar het voldoen aan de WHO-normen voor geluid en lucht. In ieder geval willen we voorkómen dat de luchtkwaliteit achteruitgaat. Een maatregel voor minder geluid is het vervangen van het wegdek van de Amsterdamseweg door stiller asfalt.

Uitvoering

In dit hoofdstuk staat voor alle doelen in Langs Eem en Spoor welke acties daarbij horen en welke rol de gemeente daarin heeft.

In het hoofdstuk uitvoering staat ook een overzicht waarin per deelgebied en project staat:

- wat het programma is (aantallen woningen, aantallen m2 voor werken en eventueel andere functies);
- hoe de woningen zijn verdeeld over sociale huur, middenhuur, betaalbare koop en eengezinswoningen en hoe de verdeling appartementen en grondgebonden woningen is;
- wie de ontwikkelaar is;
- of de gemeente grondpositie heeft;
- hoe de dekking van kosten geregeld is;
- in welke fase het project of deelgebied nu zit;
- wat de planning is voor uitvoering en realisatie.

Vervolgens worden de ontwikkelstrategie per deelgebied en de financiën toegelicht.

Tot slot staat in dit hoofdstuk hoe gemeente en ontwikkelaars in de komende periode omwonenden en andere belanghebbenden betrekken bij de verdere uitwerking van plannen.

In de deelgebieden en projecten vindt de participatie plaats per fase van de besluitvorming: 1) kaders, 2) uitwerkingsvoorstel en 3) wijziging omgevingsplan en uitwerken ontwerp.

Daarnaast gaat de gemeente de komende jaren in gesprek over de uitwerking van de verbindingen tussen de deelgebieden en tussen de deelgebieden en de omgeving. Tot slot blijft de gemeente in gesprek met de omgeving over Langs Eem en Spoor als geheel, onder andere via de Langs Eem en Spoorcafé's.

Monitoring en evaluatie

Voor monitoring van het omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor maakt de gemeente gebruik van de monitoring van de verschillende inhoudelijke omgevingsprogramma's. Zo wordt vanuit het programma Volkshuisvesting bijgehouden hoeveel woningen in de verschillende sectoren worden gepland en ontwikkeld. Voor Langs Eem en Spoor kijken we dan specifiek naar de deelgebieden en projecten in dit gebied. In 2027 zal de eerste monitoring plaatsvinden.

Leeswijzer



Dit is het omgevingsprogramma voor Langs Eem en Spoor, 'Gezond Samenleven in de Compacte Stad'. Het is de gebiedsgerichte uitwerking van de Omgevingsvisie 2030 -2040, 'Gezond Samenleven' en van de thematische omgevingsprogramma's voor het gebied Langs Eem en Spoor. Langs Eem en Spoor bestaat uit de Wagenwerkplaats, Trapezium, Eemplein, De Nieuwe Stad en Kop van Isselt. In het omgevingsprogramma geeft de gemeente aan welke doelen we nastreven bij de gebiedsontwikkeling Langs Eem en Spoor en hoe we dat doen.

- In hoofdstuk 1 staat wat we met dit omgevingsprogramma voor ogen hebben en welke besluiten er al genomen zijn.
- Hoofdstuk 2 gaat over de waarde en bijzondere identiteit van Langs Eem en Spoor en geeft een beeld van de verschillende deelgebieden.
- Hoofdstuk 3 gaat over de gezonde leefomgeving als leidmotief voor Langs Eem en Spoor en voor dit omgevingsprogramma.
- In hoofdstukken 4 tot en met 9 werken we de ontwikkelopgaven uit de omgevingsvisie uit voor Langs Eem en Spoor. Om ervoor te zorgen dat het Omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor zelfstandig leesbaar is, hebben we ervoor gekozen in deze hoofdstukken de belangrijkste onderdelen van de inhoudelijke omgevingsprogramma's op te nemen. Dat maakt de tekst wel iets langer, maar dan hoeft de lezer niet nog andere beleidsdocumenten erbij te zoeken. Ieder hoofdstuk eindigt met de belangrijkste punten waar we bij de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor op willen sturen en naar streven.
- Hoofdstuk 10 gaat in op de omgevingskwaliteit binnen en rond Langs Eem en Spoor.
- Hoofdstuk 11 gaat over de uitvoering en financiën.
- Hoofdstuk 12 gaat over monitoring en evaluatie.

- Bijlage 1 biedt een overzicht van de participatie die over dit omgevingsprogramma heeft plaatsgevonden.
- Bijlage 2 is de kaart met levensaders in Amersfoort
- Bijlage 3 bevat een overzicht van de sturing per deelgebied in Langs Eem en Spoor
- Bijlage 4 bestaat uit de publiekssamenvatting van de omgevingsimpactanalyse uit 2022/2023.

Op verschillende plekken staan teksten in kaders. Dit zijn teksten die de hoofdtekst illustreren, deze teksten bevatten geen nieuwe beleidsdoelen.

Voor de leesbaarheid wisselen we in dit omgevingsprogramma 'gemeente Amersfoort' af met 'de gemeente' of met 'we'. In al deze gevallen gaat het om Gemeente Amersfoort, met het college van B&W als bevoegd gezag voor het vaststellen van het omgevingsprogramma, na raadpleging van de gemeenteraad.

1 Omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor

1.1 Omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor

In dit gebiedsgerichte omgevingsprogramma geeft de gemeente aan welke doelen en ambities uit de Omgevingsvisie “Gezond Samenleven, Amersfoort 2030-2040” in Langs Eem en Spoor kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast staat in dit omgevingsprogramma welke maatregelen en acties de gemeente gaat uitvoeren om de voor dit gebied gekozen ambities en doelen te bereiken.

Met de doelen uit het omgevingsprogramma stuurt de gemeente op de verdere inrichting en uitwerking van de deelgebieden en projecten. We sturen op de verbindingen binnen en tussen de gebieden en op de verbindingen met de directe omgeving.

Ook geven we in het omgevingsprogramma aan welke criteria wij als gemeente hanteren bij deze doelen, welke maatregelen we nemen en hoe we gaan monitoren.

1.1.1 Hoe stuurt het gebiedsgerichte omgevingsprogramma

Het gebiedsgerichte omgevingsprogramma is een beleidsinstrument onder de Omgevingswet. Het is niet juridisch bindend voor burgers, maar wel richtinggevend voor de gemeente. Het kan dus sturen door een beleidsmatige context te schetsen, ook als er al bestemmingsplannen (of wijzigingen van het omgevingsplan) zijn vastgesteld, op de volgende manieren:

1 Beleidsmatige sturing

Het omgevingsprogramma geeft inhoudelijke richting voor toekomstige besluiten, zoals afwijkingen van het omgevingsplan, subsidies, investeringen en beheer. Het geeft duidelijkheid aan andere partijen welk beleid de gemeente wil realiseren. Het omgevingsprogramma geeft richting die uitgewerkt wordt in de deelgebieden en de projecten, daar vindt de directe sturing plaats.

2 Samenhang en integratie

Het omgevingsprogramma kan sectorale plannen bundelen (mobiliteit, water, energie) en zorgen dat deze in een gebiedsgerichte context worden toegepast. Het helpt om afwegingen te maken tussen verschillende belangen. Het kan voor dit gebied prioriteiten stellen in de ambities die in de omgevingsvisie zijn genoemd en in de verschillende thematische omgevingsprogramma's (bijv. klimaatadaptatie, biodiversiteit, woningbouw) die doorwerken in uitvoeringsprojecten. Daar waar het gebiedsgerichte omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor en thematische omgevingsprogramma strijdig zijn, gaat het dit gebied het omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor voor.

3 Dynamisch instrument en voorbereiding op toekomstige wijzigingen

Omgevingsplannen zijn statisch en juridisch bindend, maar een omgevingsprogramma kan flexibel inspelen op nieuwe ontwikkelingen zonder direct de regels te wijzigen. Het kan aangeven waar aanpassing van het omgevingsplan op termijn gewenst is. Het omgevingsprogramma kan een voorfase zijn voor wijziging van het omgevingsplan: door visie en doelen vast te leggen, ontstaat een basis voor latere juridische aanpassingen. Bijvoorbeeld aanpassing of toevoeging van regels in het omgevingsplan (bijv. over inrichtingseisen, milieuruimte, functies, groen- of waternormen).

4 Geeft kaders aan de inrichting van de openbare ruimte

Een gebiedsgericht programma geeft functionele en kwalitatieve kaders voor de inrichting van de openbare ruimte, zoals het gewenste kwaliteitsniveau van straten, pleinen, groen en water, richtlijnen voor gebruiksfuncties (bijv. ruimte voor ontmoeten, spelen, langzaam verkeer) en aandacht voor lokale kenmerken, bestaande structuren en gebiedsprofielen.

Een gebiedsgericht programma bevat een pakket van maatregelen (beleidsvoornemens én concrete acties) om de vastgestelde gebiedsdoelen te realiseren, zoals onder andere de aanleg van groen of waterberging, herprofilering van wegen.

Kortom: het omgevingsprogramma stuurt via beleid, uitvoering en investeringen. Het omgevingsprogramma is vooral een strategisch instrument dat richting geeft aan hoe bestaande bestemmingsplannen worden toegepast en waar ze op termijn moeten worden aangepast. Daarnaast stuurt het omgevingsprogramma op de inrichting van de openbare ruimte in en tussen de gebieden.

Het programma fungeert als richtinggevend document dat ontwerpkeuzes stuurt, en als afwegingskader wanneer verschillende belangen samenkomen. Het programma is daarmee een uitvoeringsgericht sturingsdocument voor fysieke ingrepen en investeringen.

1.1.2 De Omgevingsvisie Gezond Samenleven geeft richting

De omgevingsvisie geeft richting aan alle keuzes over het gebruik en de inrichting van de ruimte in de stad. Voor de thema's wonen, werken, groen, mobiliteit, voorzieningen en energie en circulariteit staan ambities en doelen in de omgevingsvisie, die voor een deel ook al zijn uitgewerkt in thematische omgevingsprogramma's. De omgevingsvisie en alle vastgestelde omgevingsprogramma's zijn terug te vinden op www.amersfoort.nl/omgevingsvisie.

De doelen vanuit de omgevingsvisie die van belang zijn voor het omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor zijn in het kader hiernaast weergegeven.

1.1.3 Prioritering van ambities

Het op een goede manier realiseren van Langs Eem en Spoor, vraagt sturing op alle thema's die in de omgevingsvisie als ontwikkelopgaven zijn opgenomen. Maar niet alle ambities van de ontwikkelopgaven kunnen tegelijkertijd gerealiseerd worden in Langs Eem en Spoor. Dat vraagt om een afweging en het maken van keuzes.

Om de woningbouwopgave die Amersfoort heeft te realiseren ligt het aantal woningen dat we in Langs Eem en Spoor willen realiseren vast. Hierover zijn ook afspraken gemaakt met het rijk.

 Verstedelijkingsstrategie / identiteit Compacte stad Nabijheid Menselijke maat Wij Amersfoort Gezonde leefomgeving / Heart of health	 Groene stad en water Klimaatbestendig Natuurinclusief en biodivers Water en bodem Bereikbaar en voldoende groen Gezonde leefomgeving Toekomstbestendig en aantrekkelijk landelijk gebied
 Inclusief aantrekkelijk wonen Gezond groeien & leefbare wijken 1000 woningen per jaar Ouderenhuisvesting Een thuis voor iedereen: betaalbaar, gevarieerd woonaanbod en vernieuwende woonvormen	 Circulair/ CO₂ neutraal Duurzaam opwekken en gebruiken Duurzame en betaalbare verwarming Isoleren en besparen CO ₂ neutrale bouw Circulair
 Veerkrachtige economie Woon-werkbalans 0,85 Hoogstedelijke interactiemilieus bij OV Toekomstbestendige bedrijven- terreinen en kantorenlocaties Wijkeconomie: voldoende en betaalbaar Vitale detailhandel in winkelgebieden	 Levensaders Ontmoeting Levend programma Oriëntatie voorzieningen Continuïteit verbinding Identiteit
 Duurzame mobiliteit Autoluwe mobiliteit: STOMP Bereikbare stad Emissieloos Verbeteren landelijke en regionale bereikbaarheid	 Meegroeioende voorzieningen Passende en toegankelijke maatschappelijke en sportvoorzieningen Culturele voorzieningen rondom stadshart

De doelen uit de Omgevingsvisie "Gezond Samenleven" Amersfoort 2030-2040



Door de centrale ligging ten opzichte van openbaar vervoer, binnenstad en voorzieningen zijn de deelgebieden van Langs Eem en Spoor heel geschikt voor hoogstedelijke woningbouw en weinig privé autobezit. Een belangrijk deel van de woningen die hard nodig zijn in Amersfoort kan hier op een goede manier worden gebouwd. De keuze om hier hoogstedelijk te bouwen hangt nauw samen met de keuze om groene gebieden rond de stad groen te laten blijven.

Deze keuze betekent ook dat er een gebied ontstaat met een woningdichtheid die we in Amersfoort nog niet kennen. Om deze woningen ook gezond en leefbaar te bouwen is de inrichting en beheer van de openbare ruimte van groot belang. Zowel de groene ruimte als de levensaders. Dat is dan ook één van de doelen die in dit omgevingsprogramma een belangrijke plaats inneemt en wordt uitgewerkt. Een groene woonomgeving stimuleert bewegen en ontmoeten. Bovendien vermindert een groene omgeving stress en ook dat is goed voor de gezondheid. Het toevoegen van groen draagt ook bij aan meer leefgebied voor planten en dieren in de stad. Het zorgt voor een andere geluidsbeleving met minder geluidsoverlast en maakt de stad meer klimaatbestendig door het creëren van koele plekken en de mogelijkheid om regenwater vast te houden en te laten infiltreren in de bodem. De openbare ruimte is de verbindende factor in straten, buurten, wijken en de stad en het landelijk gebied eromheen, voor mens en dier.

Daarnaast zijn de goede (fiets)verbindingen met de omliggende gebieden en het buitengebied, de Zuidelijke Eemvallei, van belang. We geven daarom prioriteit aan de fiets voor de verbindingen tussen de gebieden. Om goede verbindingen met de omliggende wijken en de stad en een goede openbare ruimte te realiseren krijgen ook de levensaders veel aandacht.

Daarbij hoort ook een duurzame en actieve mobiliteit met veel ruimte voor voetganger en fietser en minder ruimte voor de auto in de gebieden.

Oliemolenhof in De Nieuwe Stad

1.1.4 Levensaders en ontmoetingsplekken

Een belangrijke rode draad in de omgevingsvisie is de verstedelijkingsstrategie met de levensaders en ontmoetingsplekken. Levensaders zijn doorgaande routes die ruimte bieden voor ontmoeten en waar voetgangers en fietsers voorop staan. De beleving staat centraal.

Levensaders verbinden ontmoetingsplekken; plekken in de buurt met maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen. Het gaat om groeien met het introduceren en versterken van de menselijke maat. De menselijke maat is doorslaggevend voor de mate waarin inwoners en bezoekers de openbare ruimte als prettig en verbindend ervaren. Het principe van levensaders en ontmoetingsplekken draagt daaraan bij. Zo ontstaat er niet alleen een bruisend stedelijk gebied met een mix van wonen, werken, leren en recreëren, maar ook een gemeenschap waar gezondheid, geluk en welzijn voorop staan.

De vijf basisprincipes voor levensaders:



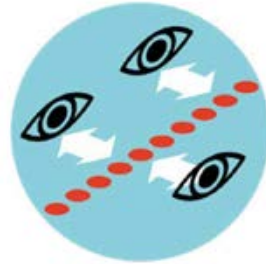
ONTMOETING

De levensaders verbinden ontmoetingsplekken. Ze omvatten een wisselwerking van inclusieve en toegankelijke voorzieningen en ontmoetingsplekken in de openbare ruimte zoals pleinen, brede stoepen, parken en groengebieden.



LEVENDIG PROGRAMMA

Delen van de levensaders vormen ervaringsroutes en plekken van activiteit en reuring. Onder de noemer 'levendig programma' wordt verstaan: al het stedelijk programma dat interactie, wisselwerkingen en levendigheid bevordert. Dit omvat winkels, horeca, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, sport en alles wat mensen trekt. Levendig programma kan ook wonen zijn, met als ontwerpdoel om de verblijfskwaliteit te versterken.



ORIËNTATIE

Aan de levensaders zijn de deuren, openingen, ramen, vlaggen zoveel mogelijk strategisch georiënteerd. De identiteit van de plek wordt versterkt vanuit het pluriforme beeld van gebruikers, panden en plekken.



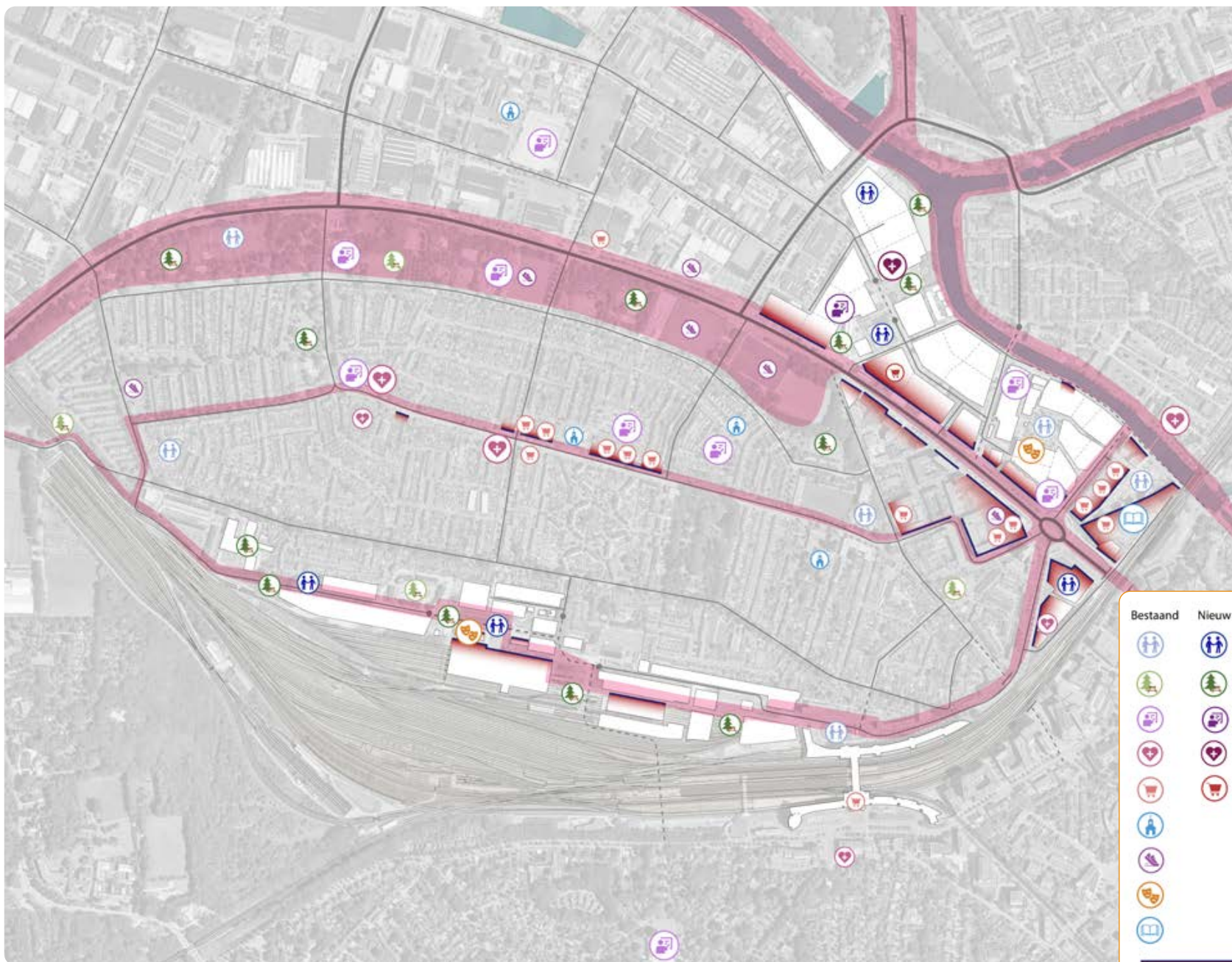
CONTINUÏTEIT

Op de levensaders wordt langzaam verkeer geprioriteerd. Dat betekent ruim baan en continuïteit voor fietser en voetganger. De levensaders zijn de logische slagaders voor langzaam verkeer. De interactie van buurt en stad vindt daar plaats. Levensaders zijn niet per definitie de snelste, maar vooral de meest aangename routes.



IDENTITEIT

Aan de levensaders wordt op verschillende manier gewerkt aan herkenbaarheid. De levensaders vormen als sociaal-programmatische routes bakens van karakter, van betekenis voor buurt, wijk en stad.



Levensaders in Langs Eem en Spoor en de ontmoetingsplekken

Bestaand	Nieuw	
		Plekken van activiteit en reuring Buurthuizen, verenigingen
		Toegankelijke ontmoetingsplekken Parken, speeltuinen
		Onderwijslocaties Basisscholen, middelbare scholen, MBO en HBO
		Medische voorzieningen Huisarts, tandarts en apotheek
		Dagelijkse winkels Supermarkten, drogisterij, levensmiddelen
		Gebedshuizen
		Sportvoorzieningen Voetbal, tennis, boxen, sportscholen
		Cultuurlocaties Theater en podiumlocatie
		Bibliotheek
		Levendige plint langs de levensader
		Levensader

Deze levensaders slaan de verbinding tussen de stadsdelen, tussen nieuwe en bestaande wijken. Aan de randen van de stad gaan de levensaders over in groene recreatieve routes en verbinden zo stad en het buitengebied. Een belangrijke levensader voor Langs Eem en Spoor is de Eem met zijn oevers. De Noordewierweg is het voorbeeld van de eerste levensader die inmiddels is gerealiseerd, in het Soesterkwartier. Andere levensaders in Langs Eem en Spoor zijn de fietsverbinding door de Wagenwerkplaats, de Piet Mondriaanlaan en het eerste deel van de Amsterdamseweg (tot aan de Industrieweg) en daarna de Groengordel.

Om een actieve en gezonde gemeenschap te stimuleren zijn er voldoende voorzieningen en plekken nodig waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en buurtinitiatieven ontwikkeld kunnen worden. Deze voorzieningen koppelen we zoveel mogelijk aan de levensaders in het gebied.

En vanzelfsprekend valt of staat de hele ontwikkeling met een goed programma voor woningbouw en werklocaties en voorzieningen, met voldoende variatie, voldoende betaalbare woningen en een aantrekkelijk aanbod voor doorstroming vanuit de omliggende wijken. Deze factoren spelen een belangrijke rol in de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van dit gebied.

We werken toe naar een duurzame CO₂-neutrale stad, vanuit onze zorgplicht en willen al in 2030 ambitieuze doelstellingen behalen. Langs Eem en Spoor kan een belangrijke bijdrage daaraan leveren.

1.1.5 De Eem als levensader

In Langs Eem en Spoor zal de Eem een centrale rol vervullen. De Eem geeft dit gebied een gezicht: zij verankert het in de geschiedenis, biedt kwaliteit in het heden en vormt het fundament voor de toekomst. De rivier maakt het nieuwe stadsdeel onderscheidend, herkenbaar en aantrekkelijk - voor bewoners, bedrijven en bezoekers. De Eem is meer dan water: het is een drager van identiteit, kwaliteit en verbinding. De karakteristieke industriële bebouwing langs de Eem biedt kansen voor creatieve bedrijvigheid, horeca, cultuur, ambacht en evenementen. Door de rivier centraal te stellen in de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor kan Amersfoort een stadsdeel creëren dat vanzelfsprekend verweven is met natuur, recreatie, cultuur, klimaat en economie.

Als onderdeel van de regionale ecologische structuur verbindt de rivier de stad met het buitengebied en biedt zij ruimte voor biodiversiteit, natuurvriendelijke oevers en ecologische corridors. Met name de verbinding tussen de Eem en het Valleikanaal als ecologische verbindingszone dwars door de stad is daarbij belangrijk. Door natuurontwikkeling te integreren in de stedelijke plannen ontstaat een klimaatbestendig landschap dat verkoeling biedt, water buffert en leefgebieden creëert.

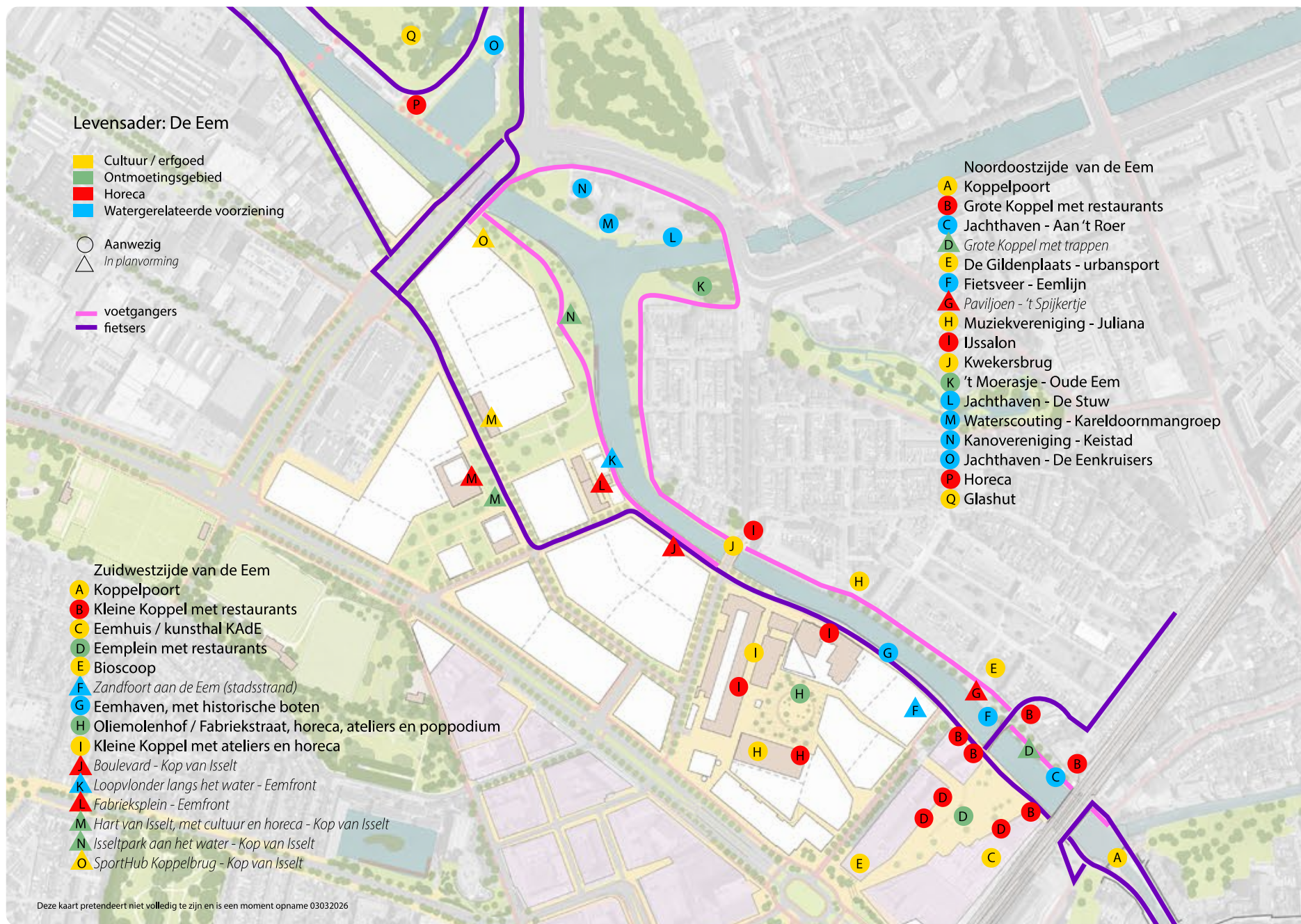
De Eem biedt een unieke kans om stedelijke verdichting te combineren met landschappelijke kwaliteit. Door de rivier te zien als leidend principe in de gebiedsontwikkeling, ontstaat een robuust raamwerk waarin leefbaarheid, klimaat, ecologie en identiteit elkaar versterken. De Eem vervult in Langs Eem en Spoor meerdere functies die elkaar versterken. De Eem is daarmee een natuurlijke levensader voor mens en natuur. Daarnaast is de Eem de verbinding tussen Kop van Isselt en De Nieuwe Stad en de zuidelijke Eemvallei. We maken een aansluiting vanuit Kop van Isselt op het fietspad langs de Eem en onderzoeken hoe en waar we het beste kunnen aansluiten. Zo wordt de rivier een podium voor activiteiten die passen bij de identiteit van een levendig stedelijk waterfront.

Voor de levensader Eem kijken we naar het gebied vanaf de Koppelpoort tot aan de Schans. We benoemen levensaders vooral in de bebouwde kom, waarna ze overgaan naar groene verbindingen in het buitengebied. De dynamiek en levendigheid verandert dan zodanig dat we het geen levensader meer noemen.

De plekken die bijdragen aan de levensader de Eem vanaf de Koppelpoort aan twee zijden van de Eem zijn onder andere:

Koppelpoort, Grote Koppel met nieuwe kade met trappen, Dara, Merlot en toekomstig Spijkertje, Jachthaven pleziervaart, historisch tankstation met ijssalon bij Kwekersbrug,

Kleine Koppel met Eemplein, DNS met fabrieksstraat en Oliemolenhof, ateliers/horeca aan Kleine Koppel, historische boten aan Kleine Koppel, Eemfront met Fabrieksplein en steiger langs Eem, Eempark, hart van Kop van Isselt met het industrieel erfgoed, Sporthal/Hub Koppelbrug, de jachthavens Stuw en Eemkruisers en de kanovereniging tot en met ambachtelijk botenbouwcentrum met horeca Roer.



Levensader de Eem met de aanwezige ontmoetingsplekken langs de Eem

De uitwerking van de Eemdriehoek met de oevers van Jericho en de Stuw kan beide oevers verbinden. De oevers van de Eem hebben met het toekomstige Eempark een grote potentie als stadsbrede ontmoetingsplek. Wandelpaden, fietsroutes, steigers, pleinen en groene verblijfsruimten kunnen de rivier transformeren tot een publieke ruimte waar Amersfoorters elkaar ontmoeten, ontspannen en recreëren. Watergebonden activiteiten - van kanoën tot suppen - versterken de aantrekkingskracht van het gebied en vergroten het gebruik door bewoners van omliggende wijken zoals Isselt, Jericho en de Koppel.

Voor het gebied rondom de Eem betekent dit dat we aan de slag gaan met de Eemdriehoek, samen met de Vrienden van de Eem om een goede verbinding voor wandelaars langs de Eem te realiseren.

1.2 Meerwaarde van Langs Eem en Spoor voor de omgeving

Langs Eem en Spoor is een grote ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied. De omvorming van de voormalige industriële gebieden langs het spoor en langs het water in hoogstedelijke woon- en werkgebieden betekent dat de omgeving van inwoners en omwonenden van deze gebieden verandert. Het gaat in eerste instantie om inwoners in het Soesterkwartier en in de Koppel (Jericho-Jerusalem en Gildekwartier). In delen van die gebieden wordt het drukker, op plekken die al jaren braak liggen en in gebruik zijn als hondenuitlaatveldjes staan straks woongebouwen en voor een aantal bewoners verandert het uitzicht. Dat laatste geldt ook voor bewoners vanuit andere gebieden, zoals de Berg en delen van de Binnenstad.

We vinden het belangrijk om Langs Eem en Spoor in goede relatie met de omgeving te ontwikkelen. Daarom stuurt de gemeente op het realiseren van goede verbindingen tussen bestaande en nieuwe gebieden en op meerwaarde van Langs Eem en Spoor voor de omgeving.

Een belangrijke verbetering is meer samenhang en betere verbindingen tussen de verschillende wijken. Een goed voorbeeld is de groene verbinding vanuit het Soesterkwartier, via de groengordel met het park in Kop van Isselt en het Eempark langs het water. Andere voorbeelden zijn een groene doorsteek over het SRO-terrein vanuit het Soesterkwartier naar de Wagenwerkplaats en eventueel verder naar het bos en een goede fietsverbinding van het station naar Kop van Isselt en verder. Er komt ook een fiets- en voetgangersbrug over het



Seinhuis Post VI Wagenwerkplaats, replica met materiaal uit de originele seinpost

spoor, vanaf de Wagenwerkplaats naar de Berg. Voor Soesterkwartierders die nu met de fiets over het station naar de andere kant van het spoor gaan biedt deze brug een aantrekkelijke nieuwe route.

Een ander belangrijk punt, waar ook regelmatig om is gevraagd in gesprekken met bewoners van omliggende wijken, is voorrang voor mensen uit die omliggende wijken voor woningen in Langs Eem en Spoor. Voor sociale huurwoningen krijgen mensen die in de direct omliggende wijken een sociale huurwoning achterlaten, voorrang bij de toewijzing van sociale huurwoningen in Langs Eem en Spoor. Dit gebeurt binnen de van groot naar beter regeling. Voor koopwoningen overlegt de gemeente met ontwikkelaars over manieren om voorrang te verlenen aan de directe omgeving. Het makkelijker maken van doorstroming zal ook bijdragen aan de sociale verbinding tussen de bestaande en de nieuwe buurten.

Specifiek voor het Soesterkwartier ontstaat er door de komst van Langs Eem en Spoor meer draagkracht voor de winkels aan de Noordewierweg, Oppidum en Eemplein. Zo horen we regelmatig dat bijvoorbeeld een drogist wordt gemist aan de Noordewierweg. De kans is groot dat zo'n winkel daar straks wel weer kan bestaan. Ook is er mede door de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor geld beschikbaar gekomen voor de inmiddels afgeronde herinrichting van de Noordewierweg. Ook van belang voor het Soesterkwartier is het

voortbestaan van de basisscholen in de wijk. Op dit moment hebben die met leegstand te maken. Met meer kinderen en vernieuwing van de scholen, is de inzet dat de drie basisscholen in het Soesterkwartier meer leerlingen krijgen. Hopelijk ook uit het Soesterkwartier zelf. Als het nodig is, komt er daarnaast een nieuwe basisschool in Kop van Isselt; de ruimte is ervoor gereserveerd. Het gebruik maken van dezelfde winkels en scholen draagt ook bij aan de sociale verbinding tussen de bestaande en de nieuwe buurten.

Voor Jericho, aan de andere kant van de Eem, biedt de ontwikkeling van Kop van Isselt in de directe omgeving een nieuw levendig stadsgebied en een park.

Voor alle omwonenden van Langs Eem en Spoor zorgt de ontwikkeling voor aantrekkelijke en autoluwe verblijfsgebieden in de directe omgeving. Waar nu sprake is van braakliggende terreinen of oude industrie is er straks bijvoorbeeld een groene inrichting van de Wagenwerkplaats en meer beleving van het water langs de oever van de Eem in Kop van Isselt.

1.3 Eerder genomen besluiten

Het proces van Langs Eem en Spoor loopt al lange tijd. De herontwikkeling van Wagenwerkplaats is al meer dan twintig jaar geleden gestart in samenwerking met bewoners uit het Soesterkwartier en verschillende belangengroepen zoals SIESTA en het Groene Spoor. De Nieuwe Stad is al meer dan tien geleden gestart door Schipper Bosch in samenwerking met de gemeente. Ook Kop van Isselt is al meer dan vijf jaar geleden gestart in samenwerking met een groot aantal eigenaren van percelen, Rovase en andere ontwikkelaars. In 2019 heeft de raad besloten meer samenhang in de ontwikkeling van de deelgebieden te brengen en is de naam Langs Eem en Spoor gekozen voor het geheel van de deelgebieden. Raadsbesluit Ontwikkeling Langs Eem en Spoor.

Sinds in 2020 de participatiegids werd vastgesteld, doorloopt iedere ontwikkeling de volgende vaste stappen:

1. Verkenningfase met als eindproduct een kaderstellende notitie (voor een kavel) of ontwikkelkader (voor een deelgebied).
2. Uitwerkingsfase met als eindproduct een uitwerkingsvoorstel (stedenbouwkundig plan).
3. Uitwerken ontwerpen gebouwen en buitenruimte en wijzigen omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan) en/of aanvragen vergunning.

Per deelgebied zijn dit de laatste besluiten die de gemeente heeft genomen voordat het Omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor ter inzage werd gelegd:

Deelgebied	Besluit	Wanneer genomen
Wagenwerkplaats West en Midden	Bestemmingsplan vastgesteld en inmiddels onherroepelijk	2024
Wagenwerkplaats Oost	Uitwerkingsvoorstel vastgesteld door de gemeenteraad	2024
Trapezium	Kaderstellende notitie vastgesteld door de gemeenteraad	2025
De Nieuwe Stad	Bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad, beroep aangetekend door bewonersgroepen Vergunningen verleend voor de bouw van Kamer 2, het Havenhuis en Kamer 10, het Hoekhuis	2024
Kop van Isselt	Ontwikkelkader vastgesteld door de gemeenteraad	2022
Soesterweg 552-556	Kaderstellende notitie vastgesteld door de gemeenteraad	
Soesterweg 342	Uitwerkingsvoorstel vastgesteld door het college	2025
Amsterdamseweg 122	Kaderstellende notitie vastgesteld door de gemeenteraad	2022

Dit omgevingsprogramma respecteert deze eerder genomen besluiten en bouwt erop voort. Alle besluiten zijn voor iedereen terug te vinden in het dossier Langs Eem en Spoor.

1.4 Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone

Het gebiedsonderzoek geeft inzichten over de potentie, condities en mogelijke keuzes voor de ontwikkeling van de Spoorzone Amersfoort (waar Langs Eem en Spoor onderdeel van is) en Heuvelrugzone voor de toekomst (2040-2050). In het gebiedsonderzoek is onderzocht hoe de groei en ambities in de regio Utrecht-Amersfoort ná 2030 kunnen worden vormgegeven. Op basis hiervan kunnen gemeenten, regio, provincie en Rijk keuzes maken over de verdere ontwikkeling van de Spoorzone en Heuvelrugzone. Het onderzoek geeft input voor nieuwe Omgevingsvisies en Omgevingsprogramma's.



Naast de huidige plannen voor de Wagenwerkplaats is in het Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone ook grof verkend of dit gebied voor de periode na 2030 benut kan worden voor intensivering met (spoorweggerelateerde) banen. In het gebiedsonderzoek is onderzocht hoe de groei en ambities in de regio Utrecht-Amersfoort ná 2030 kunnen worden vormgegeven.

Het Stationsgebied is onderdeel van de gebieden die zijn onderzocht in het Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone.

In het stationsgebied kan ook de link worden gelegd met de recente ontwikkelingen bij Defensie. Deze hebben directe ruimtelijke en maatschappelijke invloed op het wonen, werken en de bereikbaarheid in onze regio. Concreet is dat zichtbaar in de directe omgeving van Langs Eem en Spoor (Vlasakkers en Bernhardkazerne) en ook in het Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone is gekeken naar de rol van Defensie in deze gebieden. Denk bijvoorbeeld aan het verkennen van mogelijkheden voor kantoren van Defensie nabij Amersfoort Centraal en de economische positionering van Defensie (als groeiende werkgever in de regio). Met Defensie en de Regio verder onderzoeken wat de wensen, voorwaarden en grenzen zijn voor een goede inbedding van een groeiende Defensieorganisatie op de Heuvelrug en in de Regio Amersfoort is van belang.

Investeren in de OV-knooppunten Amersfoort Centraal en Schothorst is van nationaal belang om spoor- en wegstagnatie te voorkomen, defensielocaties beter te ontsluiten en de gezonde groei van wonen en werken in de Metropoolregio Utrecht te ondersteunen door te bouwen rondom goed bereikbare stations.

Deze groei leidt tot een groei van het aantal treinreizigers op Amersfoort Centraal van 45.000 naar 70.000 per dag in 2050 en het aantal busreizigers op busstation Centraal neemt toe van 20.000 naar 25.000 per dag. Terwijl de stations nu al problemen hebben om voldoende ruimte en kwaliteit te bieden. Een voorbeeld is de te kleine stationshal van Amersfoort Centraal.

2 Dit is Langs Eem en Spoor



2.1 De waarde en identiteit van Langs Eem en Spoor

Vijf gebieden met een rijk industrieel verleden in de nabijheid van de binnenstad veranderen samen in een aantrekkelijk en levendig woon- en werkgebied dicht bij de binnenstad. Die vijf gebieden zijn Wagenwerkplaats, Trapezium, Eemplein, De Nieuwe Stad en Kop van Isselt.

Een plek die uitnodigt om doorheen te slenteren, elkaar te ontmoeten en te ontspannen op de pleinen, in het groen of langs het water. Met het Soesterkwartier als historisch hart en dichtbij station Amersfoort Centraal.

Een gemengd gebied met levendigheid en sociale cohesie

Gemengde gebieden zorgen voor meer levendigheid en sociale veiligheid, doordat er op verschillende tijden van de dag activiteit is. De nabijheid van voorzieningen stimuleert lopen en fietsen en vermindert de afhankelijkheid van de auto. Dat leidt tot minder uitstoot, schonere lucht en een rustiger straatbeeld. In Langs Eem en Spoor ontstaat een sterk draagvlak voor winkels (aan het Eemplein), sport, cultuur en horeca, waardoor deze beter functioneren en leegstand wordt voorkomen. Daarnaast versterken gemengde omgevingen de sociale cohesie, doordat bewoners, ondernemers en bezoekers elkaar vaker ontmoeten. Bovendien zijn gemengde gebieden flexibel en toekomstbestendig: gebouwen en functies kunnen eenvoudiger worden aangepast aan veranderende behoeften, wat monofunctionele leegstand voorkomt. Tot slot stimuleren ze economische vitaliteit en innovatie, doordat verschillende gebruikers elkaar versterken.

Voor duizenden mensen een woning en voor duizenden mensen een baan

Langs Eem en Spoor biedt de kans om in een levendig en aantrekkelijk nieuw stadsdeel duizenden mensen een woning te bieden en voor duizenden mensen banen te realiseren. Van die woningen is ongeveer twee derde voor sociale huur en middeninkomens, betaalbare woningen dus voor mensen met een laag of middeninkomen. Zo levert Langs Eem en Spoor een belangrijke bijdrage aan het zijn en blijven van een inclusieve stad, waar voor alle groepen mensen woningen zijn en waar zo veel mogelijk inwoners in hun eigen stad kunnen

werken. Door de combinatie van sociale interactie, werk- en leerplekken is dit gebied bovendien dé plek voor innovatie.

Aantrekkelijke centrale ligging

Langs Eem en Spoor heeft een heel aantrekkelijke ligging, tussen de binnenstad en bestaande karakteristieke wijken als het Soesterkwartier en Jericho en Jeruzalem, langs de Eem en dicht bij het station. Het ligt op loop- en fietsafstand van groengebieden rond de stad zoals Birkhoven - Bokkeduinen, de Zuidelijke Eemvallei en de Maatweg en op loopafstand van groene plekken in de stad zoals de Groengordel in het Soesterkwartier, het aan te leggen Eempark in Kop van Isselt, het moerasje bij de Hooglandsedijk in Jeruzalem en het Zocherplantsoen rond de Binnenstad.

Autoluw en voorzieningen dichtbij

Langs Eem en Spoor wordt een aantrekkelijk gebied om in te leven en werken en om te bezoeken vanwege de autoluwe en groene inrichting van de openbare ruimte, met ruimte voor lopen, fietsen, verblijven, bewegen en ontmoeten. Met de dagelijkse voorzieningen op loopafstand en voor het overige goede fiets- en ov-verbindingen. Parkeren gebeurt in inpandige garages. De ruimte om een privéauto in het gebied te parkeren is zeer beperkt zodat de openbare ruimte voor iedereen is, kinderen, volwassenen en ouderen. Kinderen kunnen hier veilig op straat spelen.

Bijzondere identiteit door industrieel erfgoed en nieuwe architectuur

De bijzondere identiteit wordt versterkt door de aanwezigheid, behoud en hergebruik van industrieel erfgoed in combinatie met iconische nieuwe architectuur, zoals het Eemhuis, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Hogeschool Utrecht, het nieuwe Huis voor de Stad en de nieuwe woongebouwen in De Nieuwe Stad en aan de Amsterdamseweg.

De identiteit van de Langs Eem en Spoor en de deelgebieden wordt niet alleen door de inrichting van de gebieden bepaald, maar voor een belangrijk deel ook door de samenhang

met de omliggende gebieden. Om te beginnen de ligging direct naast de binnenstad, aan het station Amersfoort Centraal en aan de Eem. Het gebied omarmt het Soesterkwartier en daarmee zal het Soesterkwartier met haar bewoners mede de identiteit van Langs Eem en Spoor bepalen en andersom ook. Het Soesterkwartier wordt meer verbonden met de rest van de stad en onderdeel van de stad.

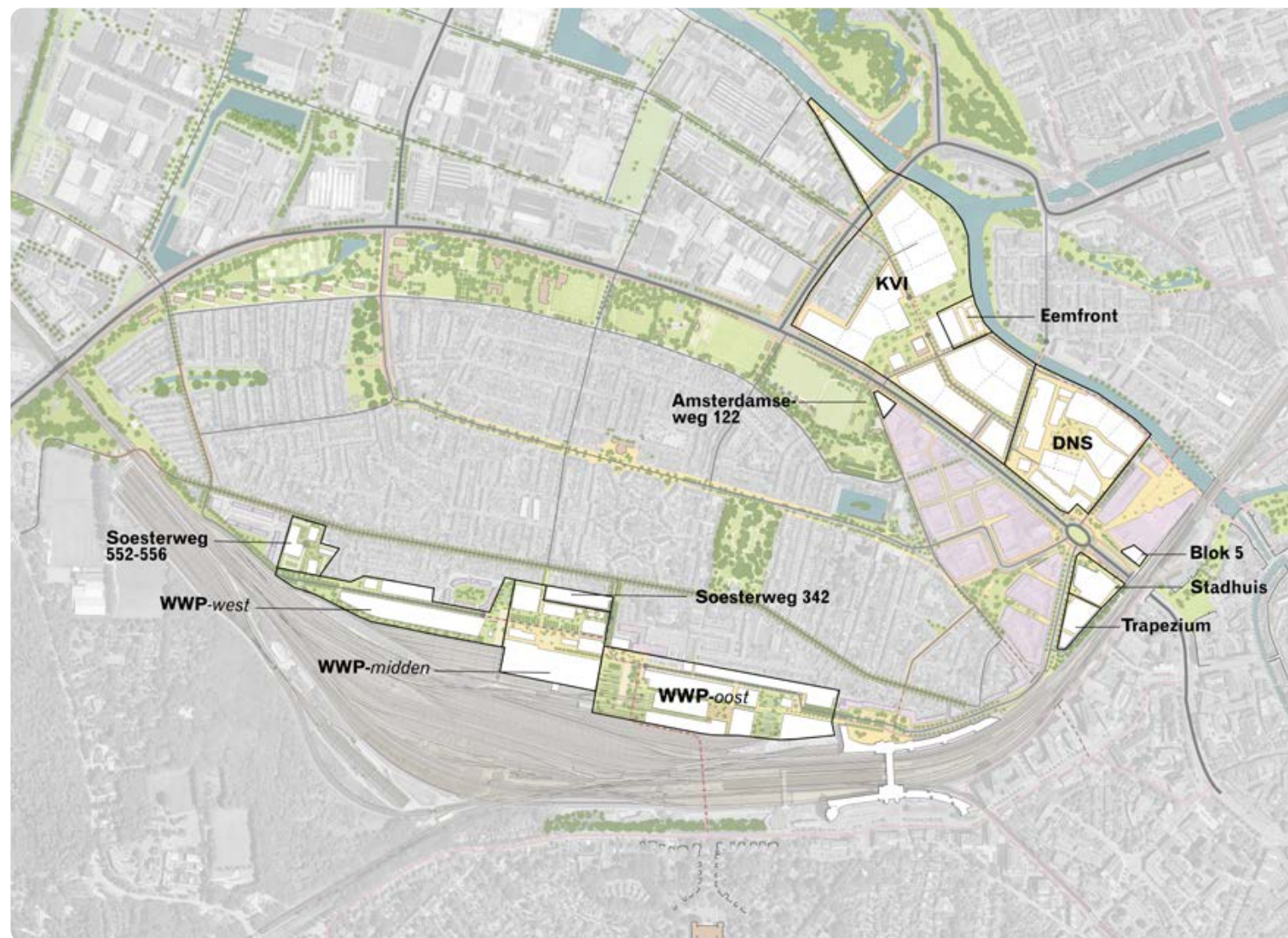
2.2 De deelgebieden in Langs Eem en Spoor

De deelgebieden behouden aan de ene kant hun eigen identiteit en historie en aan de andere kant vormen ze samen een geheel door de unieke combinatie van oud en nieuw.

Langs Eem en Spoor bestaat uit vijf deelgebieden. Hieronder volgt een omschrijving hoe die vijf gebieden zich zullen ontwikkelen, met elk een geheel eigen karakter.

Omdat het Eemplein nagenoeg af is, nemen we die niet meer mee in deze omschrijving.

Naast de grotere deelgebieden komen er af en toe ook kleinere initiatieven voor herontwikkeling voor woningbouw, met name in het Soesterkwartier.



De verschillende woningbouwontwikkelingen en Stadhuis in en grenzend aan Langs Eem en Spoor: WWP = Wagenwerkplaats, DNS = De Nieuwe Stad en KVI = Kop van Isselt

Wagenwerkplaats

Kenmerkend voor de Wagenwerkplaats nu is de aanwezigheid van prachtige monumentale gebouwen van de voormalige NS Wagenwerkplaats, zoals de Veerensmederij, het Ketelhuis en de Rijtuigloods. De langgerekte structuur blijft in de toekomstige bebouwingsopzet bestaan. Alsof het opgestelde treinwagons zijn, komen er lange en compacte bouwblokken langs langgerekte straten.

Hierin kunnen zowel stadswoningen als appartementen worden ontwikkeld.

Drie groene scheggen, die de verbinding maken met het spoor door het gebied heen, zorgen voor een open ruimte tussen de lange bouwblokken.



Karakter van de Wagenwerkplaats

Deze open ruimtes bieden uitzicht op De Berg en het spoorwegemplacement en vormen tegelijkertijd open ruimtes waaraan de monumenten in volle glorie te zien zijn. Daarbij zijn er ook nog de 'pleinen' waar de verschillende werkfuncties zich concentreren. Het huidige 'rode plein' tussen de historische bebouwing van de Hoofdloods, het Ketelhuis en de Veerensmederij en in de toekomst Stoom en Spelen (Samenwerkplaats en Verkeerstuin). En het meer besloten plein op de kop van de Rijtuigloods en het congrescentrum. In de monumentale gebouwen en nabij het station is ruimte voor kantoren, bedrijvigheid en maatschappelijke- en culturele voorzieningen. Deze combinatie zal hier in de toekomst een levendige sfeer creëren.

Het leven aan de straat zal hier in de toekomst een belangrijke rol spelen. De straat en de parken vormen de belangrijkste buitenruimtes voor bewoners en bezoekers. Daarom wordt in de plannen ingezet op maximale verblijfskwaliteit en minimale verkeersdruk.

Trapezium

Het Trapezium ligt tussen Piet Mondriaanlaan en het spoor, maar is geen solitaire ontwikkeling. Door de positionering van de gebouwen, specifieke functie van Huis voor de Stad en de inrichting van de openbare ruimte is er een duidelijke verbinding met het woongebied Puntenburg aan de noordzijde van Piet Mondriaanlaan. In de plint van de

appartementengebouwen in Trapezium komt een medisch zorgcentrum, voor de bewoners van het gebouw en de wijk Soesterkwartier. Door de omringende infrastructuur met bijbehorend geluid, zal de bebouwing zich ondanks de alzijdige oriëntatie voornamelijk naar binnen richten op de gedeelde buitenruimte als oase van rust.

De Nieuwe Stad

In De Nieuwe Stad wordt de identiteit voor een belangrijk deel bepaald door de Prodentfabriek met de bijbehorende bedrijven en congreszaal, de historische panden aan de Kleine Koppel en het fabriekspand waar op dit moment poppodium Fluor is gevestigd met het daarboven op gebouwde kantoor van Twynstra Gudde. De Nieuwe Stad wordt het



Karakter van De Nieuwe Stad

meest stedelijke deel van Langs Eem en Spoor. Hier zetten we in op stedelijke reuring en een maximaal gemengd gebruik. De vele aanwezige industriële gebouwen en instellingen en ondernemers vormen hiervoor een dankbare voedingsbodem.

Het stadsbeeld zal bestaan uit een collage van oude en nieuwe gebouwen die soms bovenop, dan weer naast elkaar zullen staan. De al aangelegde Oliemolenhof vormt het open midden van deze compacte buurt waaromheen de grote diversiteit aan gebouwen en gebruikers zichtbaar zal worden.

Voor Amersfoort wordt hier een uniek woonmilieu gerealiseerd dat volledig bestaat uit appartementen. Hier woon je straks in een bijzondere stedelijke setting in de directe nabijheid van de binnenstad. De functies op de begane grond, waar de bewoners van openbare ruimte naar hun woning op de verdieping gaan, vragen extra aandacht om het ontmoeten te stimuleren en de sociale veiligheid te borgen.

De Oliemolenhof, waar het grote delen van de dag erg levendig zal zijn, vormt de centrale plek in het gebied. De verschillende gebruikers van het gebied kruisen deze plek diverse keren per dag. Bijna een continue stroom van mensen op weg of even in rust, vergelijkbaar met de dynamiek van de Varkensmarkt in de binnenstad.

Kop van Isselt

In Kop van Isselt is minder waardevol erfgoed aanwezig dan in de Wagenwerkplaats of De Nieuwe Stad. Hier is het vooral de ligging aan de Eem, nabij de binnenstad, nabij de zuidelijke Eemvallei die het gebied karakter geeft. De historische panden bij Eemfront, een deel van de industriële zaagtanddaken en een pand van ROVA blijven behouden. Deze historische gebouwen krijgen zoveel mogelijk een bijzonder programma zoals cultuur, horeca en andere vrijetijdsbesteding.



Karakter van Kop van Isselt

Kop van Isselt wordt een compacte stedelijke wijk van straten en bouwblokken met riante groene binnengebieden. In de bouwblokken kunnen uiteenlopende soorten woningen, appartementen en werkruimtes worden geïntegreerd. De binnenterreinen bieden kansen voor collectief gebruik en bieden rust in het stedelijke gebied. Daarnaast zijn de straten een belangrijke openbare ruimte voor de bewoners en gebruikers. Hier vindt het stedelijk leven plaats. Privé buitenruimte is er in de vorm van terrassen en balkons. Auto's worden geparkeerd in de parkeerhubs in Kop van Isselt, zodat de openbare ruimte geschikt is voor voldoende bomen en verblijven, spelen en ontmoeten op straat. Incidenteel is er een hogere opbouw om de straathoek of oriëntatie ruimtelijk te versterken of andere functies ruimte te geven. De bedrijvigheid concentreert zich aan de randen en zones waar de bereikbaarheid goed is voor logistieke afhandeling.

De echte troef van Kop van Isselt is natuurlijk de ligging aan de Eem, tussen binnenstad en buitengebied. Van de achterkant van de stad wordt de oever omgevormd tot een aantrekkelijke voorkant. Dit doen we door een Eempark aan te leggen. En dit park wordt dwars door Kop van Isselt verbonden met de Groengordel rond het Soesterkwartier. Aan dit park dat dwars door Kop van Isselt loopt, krijgen enkele oude bedrijfsgebouwen een prominente positie. Ze dragen daardoor bij aan het karakter van het gebied en bieden kansen voor de vestiging van aantrekkelijke voorzieningen. We reserveren ruimte om eventueel aan het park ook een basisschool te ontwikkelen.

Eemfront

Eemfront is de herontwikkeling van de voormalige Warner Jenkinson fabriek aan de oevers van de Eem en de Geldersestraat. Hier worden vier appartementsgebouwen ontwikkeld aan het water. Drie van deze gebouwen zullen uit 5 bouwlagen bestaan en één gebouw uit 9 bouwlagen. De oude fabrieksgebouwen krijgen een invulling op cultureel-creatief gebied of voor de maakindustrie. Eemfront is geen onderdeel van de plannen voor Kop van Isselt, maar ligt wel in het gebied. Het plan is vooruitlopend op Kop van Isselt ontwikkeld als aanjager van de verdere ontwikkeling van Kop van Isselt. De plannen voor Kop van Isselt en Eemfront sluiten op elkaar aan.



Impressie van Eemfront

Het gebied van Eemfront wordt opengemaakt door het voorste gebouw aan het water op de begane grond open te laten, op poten te zetten. Eemfront zal aan de zijde van de Eem een horecaceplek met steiger /kade ontwikkelen voor wandelaars. Het Fabrieksplein wordt een verblijfsplein tussen de horecaceplek en de monumentale fabriekspanden waar kleine maakindustrie en ateliers komen. De Fabrikstraat aan de andere kant van deze monumentale panden wordt een fietsverbinding richting Eempark. Het Eemfront wordt daarmee een verbindende schakel tussen de binnenstad, De Nieuwe Stad en Kop van Isselt langs de Eem. Voor voetgangers langs het water richting de oevers van het Eempark, voor fietsers langs de Fabrikstraat en voor het verblijven op het Fabrieksplein.

Eemfront wordt zo georiënteerd aan de levensader Eem met een eigen identiteit, met de onderdoorgang en opening aan de fietsroute naar de Fabrikstraat, de continuïteit langs het fietspad en voor wandelaar langs de Eem, de levendigheid en ontmoeting in het Fabrieksplein en langs de oever.

3 Gezonde leefomgeving

Werken aan een gezonde stad betekent werken aan een stad die de gezondheid beschermt en een gezonde leefomgeving bevordert. Een gezonde leefomgeving is het leidmotief voor de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor en voor dit omgevingsprogramma.

3.1 Gezondheid bevorderend

Een groot deel van maatregelen om de gezondheid te bevorderen hebben betrekking op de inrichting van de stad en met name op de openbare ruimte. Veel van deze maatregelen komen in de volgende hoofdstukken bijvoorbeeld bij openbare ruimte en groen aan de orde. Ook de autoluwe inrichting en de bevordering van de actieve mobiliteit die mede gerealiseerd kan worden door de lage parkeernorm draagt hieraan bij.

De gebiedsontwikkeling Langs Eem en Spoor is een ambitieus project dat zich richt op het creëren van een levendige, duurzame en gezonde stedelijke omgeving in een compacte omgeving. En zo de gezondheid van inwoners te verbeteren.

Het RIVM ontwikkelde in 2025 concrete, ruimtelijke 'vuistregels' voor de thema's bewegen, groen en ontmoeten om bij plannen voor de leefomgeving meer rekening te kunnen houden met gezondheid (Een gezonde inrichting van de openbare buitenruimte: vuistregels voor bewegen, groen en ontmoeten). Dit heeft per thema geleid tot verschillende resultaten die in het tekstblok hieronder zijn te lezen.

Veel van deze vuistregels zijn opgenomen als maatregelen in de volgende hoofdstukken.

Vuistregels en handvatten voor het inrichten van een gezonde leefomgeving

Vuistregels Bewegen

Maak ruimte voor spelen, sporten en bewegen in de openbare ruimte

- **Voldoende openbare ruimte in de buurt om te bewegen**

Minimaal 25 procent is primair voor bewegen: lopen, fietsen, spelen en sporten in de openbare ruimte.

- **Spelen en sporten in de openbare buitenruimte dichtbij**

Geef kinderen tot en met 12 jaar een speelplek binnen 200 meter loop- of fietsafstand. Geef iedereen van 12 jaar en ouder binnen 400 meter een beweeg- of sportplek in de openbare ruimte.

- **Aaneengesloten beweeggroen**

Ieder huis heeft binnen 300 meter loop- of fietsafstand toegang tot aaneengesloten beweeggroen van minimaal 1 hectare.

- **Voorzieningen voor dagelijks leven dichtbij**

Ieder huis heeft binnen 800 meter loop- of fietsafstand een supermarkt, huisartsenpraktijk, basisschool en OV-halte.

- **Diversiteit aan sportaccommodaties**

Ieder huis heeft binnen 1.500 meter loop- of fietsafstand minimaal drie typen sportaccommodaties.

Vuistregels Groen

Werk met groen aan gezonde inwoners

- **Zicht op groen**

Vanuit iedere woning is zicht op groen. Dat kunnen drie bomen zijn, maar het mag ook een andere groenvoorziening zijn, zoals een bosje, groene gevel of tuin. Groen uitzicht werkt rustgevend.

- **30 procent boomkroonbedekking op buurniveau**

Focus op schaduw door een netwerk van groen, in de eigen buurt. Dit beschermt tegen hittestress en zorgt voor waterberging, maar draagt ook bij aan ontmoeting en ontspanning. Groen dichtbij huis is met name belangrijk voor mensen die aan hun huis gebonden zijn.

- **Op maximaal 300 meter van elke woning is een groengebied**

Een park of ander groter groengebied maakt verschillende manieren van bewegen mogelijk. Houd 150meter aan voor groepen met een kleinere actieradius, zoals mensen die slechter ter been zijn en kinderen.

Kleinere groene plekken zijn dan ook al waardevol voor een ommetje, om te spelen, en elkaar te ontmoeten.

- **Natuur- en recreatiegebied binnen 5 kilometer**

Ga uit van 350-500 m² groene ruimte per woning binnen een straal van 5 kilometer voor het realiseren en optimaliseren van ecologische en recreatieve verbindingen met het omliggende gebied.

Handvatten Ontmoeten

Zet in op positieve ontmoetingen.

Verblijven

- **Creëer ruimte om te pauzeren**

Maak stoepen breder. Zorg voor genoeg ruimte om even stil te staan en een praatje te maken, zonder voor anderen de doorgang te hinderen.

- **Flexibel zitmeubilair**

Plaats om de 125 meter zitmeubilair voor mensen met een kleine actieradius, zoals ouderen. Maak zitmeubilair comfortabel met rugleuningen en eventueel draaibaar. Kies voor schaduwrijke plekken en locaties aan de rand van een plein of grasveld, zodat er iets te zien is.

- **Menselijke maat**

Zorg dat mensen elkaar goed horen en zien en dat zij elkaars gezichtsuitdrukkingen kunnen lezen.

Verplaatsen

- **Loopnetwerk**

Laat dagelijkse routes, activiteiten en langzame verkeersroutes van diverse sociale kringen samenkomen op de knooppunten van het netwerk.

- **Herkenbare oriëntatiepunten**

Plaats objecten zoals een fontein, kunstwerk of een grote boom. Deze objecten kunnen oriëntatie gemakkelijker maken. Het geeft ook gelegenheid om bij af te spreken.

Vermaken

- **Vrije invulling**

Zorg voor open ruimtes. Deze geven buurtbewoners de mogelijkheid om zelf te bepalen waarvoor ze die plek willen gebruiken.

- **Mix van functies**

Zorg voor verschillende voorzieningen zoals picknicktafels, sport- en spelmaterialen of zitbanken. Dit kan bijdragen aan gebruik door en contact tussen verschillende groepen.

- **Aanleiding voor gesprek**

Plaats kunstwerken en objecten om een gesprek tussen (on)bekenden te stimuleren. Maak het makkelijk om contact te maken.

Ontmoeten en de overgang van private naar publieke ruimten

Obesitas, eenzaamheid en stress zijn de drie grootste ziekten in steden, zo blijkt uit verschillende onderzoeken. De inrichting van de openbare ruimte kan bijdragen aan het verminderen van deze ziekten door uit te nodigen tot bewegen, ontmoeten en plekken met rust te bieden. De openbare ruimte is de verbindende factor in straten, buurten, wijken en de stad. De 'menselijke maat' is doorslaggevend voor de mate waarin inwoners en bezoekers de openbare ruimte als prettig en verbindend ervaren. De vertaling van de 'menselijke maat' betekent voor Amersfoort: een stad waarin je ertoe doet en waarin je opgemerkt wordt als je dat wilt. Het is belangrijk dat mensen zich veilig en prettig voelen in de openbare ruimte en dat deze toegankelijk is (volgens het VN-verdrag Handicap) en uitnodigt om naar buiten te gaan, te bewegen en elkaar te ontmoeten.

We willen bewoners zoveel mogelijk in de nabijheid van voorzieningen laten wonen. Deze ontmoetingsplaatsen zijn op hun beurt weer onderling met elkaar verbonden via de levensaders en vormen nieuwe ervaringsroutes - van plek naar plek en door de hele stad.

De Noordewierweg is het voorbeeld van de eerste levensader die gerealiseerd is. De weg is aangepast naar een meer aantrekkelijke route en met meer mensen in de omgeving ontstaat er meer draagkracht voor winkels langs deze weg. Zie ook Hoofdstuk 4.

We zetten in op ontmoetingsplekken in de openbare ruimte. Naast de bestaande pleinen als Eemplein, Oliemolenhof en het Casper Wittelplantsoen komen er meer plekken bij zoals een beweegtuin bij Puntenburg, de groene verbinding tussen Groengordel Soesterkwartier en Eempark in Kop van Isselt, een groener Piet Mondriaanplein en de ruimte aan de Noordewierweg bij de Emmaüskerk (Hart van Soesterkwartier).

Het belang van goede overgangen tussen Publieke en Private Ruimten (Soft City, David Sim)

In Soft City benadrukt David Sim het belang van vloeiende overgangen tussen publieke en private ruimten. Deze overgangszones - zoals voortuinen, portieken, balkons, galerijen of gedeelde binnenplaatsen - vormen cruciale schakels in het stedelijke weefsel. Ze maken de stad menselijker, nodigen uit tot ontmoeting en versterken de sociale samenhang.

Een zachte grens tussen de publieke straat en de private woning schept mogelijkheden voor toevallige interacties. Bewoners ontmoeten elkaar terloops bij het buitenzetten van de fiets, een praatje in de voortuin of het groeten vanaf het balkon. Zulke informele momenten versterken het buurtgevoel en het vertrouwen. Een te scherpe scheiding, zoals hoge hekken of gesloten gevels, verhindert juist deze spontane uitwisseling. Een goede overgang van private naar publieke ruimte biedt ook mogelijkheden voor kinderen om veilig te spelen, onder andere door het toeziend oog van de ouders.

Daarnaast vergroten overgangszones het gevoel van veiligheid. Door visuele verbindingen - een portiek met zicht op de straat of ramen aan de voorzijde - is er sprake van natuurlijk sociaal toezicht, zonder dat de privacy wordt aangetast. Deze subtiele waakzaamheid bevordert betrokkenheid en gaat onverschilligheid tegen.

Overgangsruimten dragen ook bij aan de identiteit van de stad. Ze creëren gedeelde plekken waar bewoners en passanten zich welkom voelen, en waar architectuur en gemeenschap elkaar ontmoeten. Dit geeft buurten karakter en versterkt het gevoel dat de openbare ruimte een verlengstuk is van ieders leefomgeving.

Voor stadsontwikkeling betekent dit dat overgangszones geen bijzaak zijn, maar een kernonderdeel van ontwerp en planning. Menselijke schaal, transparantie, groen en natuurlijke routing maken de stad zachter en uitnodigender.

Tot slot hebben deze zones ook een psychologische waarde. Het doorlopen van een overgang - van straat, via een tuin of portiek, naar huis - vormt een ritueel dat helpt het tempo van de dag te vertragen. Zo dragen zachte overgangen bij aan zowel fysiek als mentaal welzijn.

3.2 Belangrijkste punten

We sturen in Langs Eem en Spoor voor gezondheid op:

- Voldoende ontmoetingsruimte met zitgelegenheden in de openbare ruimte, in ieder geval langs de levensaders.
- Goede overgangen tussen privé en publieke ruimten, zoals voortuinen, portieken, balkons, galerijen of gedeelde binnenplaatsen die mogelijkheid tot ontmoeten bieden.
- Collectieve woongebouwen waar ontmoeten in het gebouw onderdeel van het ontwerp is.
- Een herkenbare identiteit van de deelgebieden Kop van Isselt, Wagenwerkplaats,

Trapezium en De Nieuwe Stad.

- Voldoende menging van functies wonen, werken en voorzieningen (commercieel en maatschappelijk).
- Het bieden van faciliteiten, zoals gemeenschappelijke ruimten voor het bouwen van een sociale gemeenschap.

Het Caspar van Wittelplantsoen is een goed voorbeeld van een goede overgang tussen privé en publieke ruimte. Foto: gemeente Amersfoort



4 Aantrekkelijk en inclusief wonen



In de gebiedsontwikkeling Langs Eem en Spoor wordt wonen gemengd met werken en voorzieningen. We streven naar nieuwe, leefbare stadsbuurten met sociale veerkracht en een gemengde samenstelling van bewoners. Deze gebieden zijn door hun reuring en nabijheid van onderwijs en stations bij uitstek geschikt voor jongeren, maar ook voor ouderen en gezinnen. Ook komen er woonvormen voor mensen die zorg of ondersteuning nodig hebben.

4.1 Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone en A1-zone Amersfoort

In Langs Eem en Spoor worden er uiteindelijk ongeveer 5.500 woningen gerealiseerd. We streven daarbinnen naar minimaal 35% sociale huur en ongeveer 30% middensegment (middenhuur en betaalbare koop; prijsgrenzen: zie verderop). Dat sluit aan bij het stadsbrede streefprogramma uit het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting. Per project binnen Langs Eem en Spoor wordt verder concreet invulling gegeven aan het betaalbare en overige woonprogramma. Omdat er al afspraken zijn gemaakt met ontwikkelende partijen, zal niet elk project precies dit streefbeeld realiseren.

Langs Eem en Spoor maakt onderdeel uit van de 'grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone en A1-zone Amersfoort'. Amersfoort heeft met het Rijk en de provincie Utrecht afspraken gemaakt over grootschalige woningbouw in de Spoorzone/A1-zone. Door binnenstedelijk te bouwen benut Amersfoort de binnenstedelijke ruimte optimaal nabij voorzieningen en openbaar vervoer. Bij de stations worden hoogstedelijke woonmilieus gerealiseerd. Aan de rand van de stad bouwen is ook nodig om voldoende aantallen woningen toe te kunnen voegen (niet alles kan binnenstedelijk). Daar worden groen-stedelijke woonmilieus gerealiseerd.

Samen met ontwikkelende partijen en corporaties maken we de plannen voor de deelgebieden in Langs Eem en Spoor. De opgaven bij gebiedsontwikkeling zijn groot en onze ambities zijn hoog, maar we blijven ook realistisch. Momenteel staat de haalbaarheid en voortgang van woningbouw onder druk als gevolg van bijvoorbeeld netcongestie, stikstof, bezwaarprocedures en hoge bouwkosten. De ontwikkeling van de verschillende deelgebieden in Langs Eem en Spoor is daarmee niet vanzelfsprekend. Deels wordt er al

gebouwd en veel plannen zijn nog volop in voorbereiding. In de planning gaan we uit van de realisatie van ongeveer 5.500 woningen tot 2040, maar dat kan langer duren als omstandigheden tegen (blijven) zitten. Ook onze kwalitatieve ambities zijn niet vanzelfsprekend, zoals het realiseren van betaalbare woningen in combinatie met investeringen voor duurzaamheid, mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit. Met het oog op haalbaarheid en voortgang maken we waar nodig keuzes in de verdere planvorming per deelgebied; in dit omgevingsprogramma geven we aan hoe we kijken naar het totale gebied van Langs Eem en Spoor. Als gemeente hebben wij vooral grip op het mogelijk maken van woningbouw via omgevingsplannen en het afgeven van omgevingsvergunningen; daar zetten we ons volop voor in. Daarnaast werken we samen met partners om plannen haalbaar te maken en knelpunten weg te nemen, zoals met het Rijk en de provincie via bijvoorbeeld de woondeal, met corporaties via meerjarige samenwerkingsafspraken en per deelgebied met de ontwikkelende marktpartijen.

4.2 Doelgroepen

Voor de woningzoekenden van nu en in de toekomst moeten er veel nieuwe woningen worden bijgebouwd. De woningnood is hoog terwijl wonen een basisbehoefte is. En de bevolking van Amersfoort blijft groeien: in de periode 2025-2040 komen er ongeveer 15.000 huishoudens bij (gemiddeld 1.000 per jaar). Voor de woonopgaven is de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor met 5.500 woningen onmisbaar. Een belangrijk aandachtspunt bij nieuwbouw is dat de plannen voldoende divers zijn en voldoende woonkwaliteit hebben, passend bij de behoefte van verschillende woningzoekenden. Het hebben van een eigen woonplek, een veilig en stabiel thuis, is van enorm belang voor het gevoel van autonomie, eigenwaarde en persoonlijke ontwikkeling. Het is de basis van waaruit je een bestaan kunt opbouwen en kunt meedoen in de samenleving. De woningnood en vooral het gebrek aan betaalbare woningen belemmert mensen van jong tot oud in de volgende stap in hun leven. Er is al vele jaren sprake van woningnood en ongewenste trends zetten zich steeds harder door. Denk aan jongeren die zelfstandig willen wonen, maar steeds langer bij hun ouders blijven wonen; jonge stellen die een gezin willen stichten, maar hun kinderwens uitstellen; ouderen die langer zelfstandig moeten blijven wonen, maar niet kunnen verhuizen naar een

(zorg)geschikte woning. Voor alle doelgroepen en in elke levensfase is dringend behoefte aan extra woonruimte.

Het maken van keuzes over het woonprogramma in Langs Eem en Spoor begint bij de vraag ‘voor wie wordt er gebouwd’. Daarvoor kijken we vanuit het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting stadsbreed op verschillende manieren naar doelgroepen en dat doen we ook in Langs Eem en Spoor. De stadsbrede woonopgaven voor verschillende doelgroepen combineren we met gebiedsgerichte keuzes passend bij de specifieke (hoogstedelijke) kenmerken van Langs Eem en Spoor en de directe omgeving zoals Soesterkwartier en Koppel. We gebruiken de invalshoeken voor doelgroepen ook om te zorgen dat de nieuwe stadsbuurten die in Langs Eem en Spoor ontstaan gemengde en inclusieve gebieden worden, waar mensen naar elkaar omzien en binding hebben met hun buurt. Inclusief en gemengd betekent ook dat Langs Eem en Spoor voldoende afspiegeling wordt van de Amersfoortse samenleving, al maken we wel een duidelijke keuze voor een hoogstedelijke omgeving en daarmee voor doelgroepen die dat aantrekkelijk vinden.

We hanteren de volgende invalshoeken voor doelgroepen:

- 1) inkomen
- 2) huishoudensamenstelling en leeftijd
- 3) behoefte aan zorg en ondersteuning
- 4) leefstijl

Deze vier invalshoeken zeggen allemaal iets over de soorten woonmilieus en woningen die verschillende doelgroepen zoeken. Op alle vier invalshoeken moet voldoende diversiteit zijn om Langs Eem en Spoor goed te laten bijdragen aan de stadsbrede woonopgaven en ervoor te zorgen dat het een gemengd en inclusief gebied wordt. Tegelijkertijd geven we ook invulling aan de specifieke (hoogstedelijke) kenmerken van Langs Eem en Spoor en waardoor er ook in de doelgroepenmix keuzes aan de orde zijn (er wordt niet letterlijk ‘voor iedereen’ gebouwd en ook niet voor elke doelgroep in dezelfde mate). Onderstaand geven we per invalshoek afzonderlijk aan hoe we kijken naar de gewenste diversiteit aan doelgroepen. Vervolgens geven we in de volgende paragraaf aan hoe deze invalshoeken gecombineerd leiden tot kernpunten en aandachtspunten voor het woonprogramma (‘wat wordt er gebouwd / moet gebouwd worden?’).

1) Diversiteit naar inkomen

We willen dat in Langs Eem en Spoor mensen met lage, midden en hoge inkomens kunnen wonen. De diversiteit naar inkomen realiseren we via de regels voor betaalbare woningen uit het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting. Deze regels gaan over sociale huur, middenhuur en betaalbare koop. In het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting wordt voor nieuwe projecten uitgegaan van de prijsgrenzen van het Rijk. Die gelden ook voor Kop van IJssel. Voor de andere deelgebieden gelden de prijsgrenzen zoals die zijn vastgelegd in gemaakte afspraken met ontwikkelende partijen en dat zijn veelal de prijsgrenzen uit het Deltaplan Wonen (2019), tenzij er andere afspraken zijn gemaakt. Onderstaande tabel laat zien welke prijsgrenzen van toepassing zijn, al geïndexeerd voor 2026:

Nieuwe en oude prijsgrenzen voor betaalbare woningen

Segment	Prijsgrenzen Omgevingsprogramma Volkshuisvesting (prijspeil 2026); geldt voor Kop van IJssel	Prijsgrenzen Deltaplan Wonen (prijspeil 2026); geldt in overige deelgebieden (tenzij anders afgesproken)
Sociale huur	Laag: 713 euro/maand Hoog: 933 euro/maand	Laag: 713 euro/maand Hoog: 933 euro/maand
Middenhuur	1.228 euro/maand (Nieuwbouw: +10% tot 2028)	Laag: 1.104 euro/maand Hoog: 1.300 euro/maand
Betaalbare koop	Laag: 340.200 euro Hoog: 420.000 euro	Laag: 292.691 euro Hoog: 338.221 euro

Jaarlijks worden de nieuwe prijsgrenzen voor sociale huur, middenhuur en betaalbare koop hoog geïndexeerd door het Rijk. De prijsgrens betaalbare koop laag is een lokaal bepaalde grens en is 81% van de prijsgrens betaalbare koop hoog. De oude prijsgrenzen worden geïndexeerd op basis van het Deltaplan: sociale huur wordt geïndexeerd door het Rijk en middenhuur en betaalbare koop worden geïndexeerd op basis van inflatie (het jaarcijfer Consumenten Prijsindex).

Genoemde prijsgrenzen zijn exclusief eventuele bijkomende vaste woonlasten als servicekosten, kosten voor nutsvoorzieningen bij een individuele meter, VVE-bijdragen, kosten voor de huur of koop van een parkeerplaats, abonnements- of overige kosten voor deelvervoer.

Voor het woonprogramma is het streven om aan te sluiten bij de stadsbrede ambities vanuit het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting met minimaal 35% sociale huur en ongeveer 30% middensegment. Voor sociale huurwoningen geldt een instandhoudingstermijn van minimaal 50 jaar en voor middenhuur minimaal 20 jaar (zie omgevingsprogramma Volkshuisvesting). In het middensegment streven we naar een mix van middenhuur en betaalbare koop en waarbij we het vooral van belang vinden dat woningen ook voor langere tijd in het middensegment blijven zodat er ook in de toekomst in Langs Eem en Spoor voor mensen met een middeninkomen betaalbare woningen zijn (zie volgende paragraaf over het woonprogramma). We houden per deelgebied rekening met al gemaakte afspraken met ontwikkelende partijen en daarom heeft niet elk deelgebied dezelfde verdeling (zie uitwerking per deelgebied verderop). Ten opzichte van de bestaande woningvoorraad in Amersfoort leggen we in de nieuwe stadsbuurten een groter accent op betaalbaar wonen, wat nodig is gezien de grote druk op betaalbare woningen. De huidige programmering van Langs Eem en Spoor ziet er als volgt uit:

Segment	Huidige plannen Langs Eem en Spoor	Streven Langs Eem en Spoor	Huidige woningvoorraad Amersfoort
Sociale huur	36%	35%	30%
Middenhuur	20%	30%	5%
Betaalbare koop	12%		10%
Overig vrije sector	32%	35%	55%

De huidige woningvoorraad Amersfoort is deels gebaseerd op benadering. Zie analyse in Omgevingsprogramma Volkshuisvesting.

Zie verderop bij de uitwerking per deelgebied een meer gedetailleerde uitwerking van het woonprogramma per deelgebied.

2) Diversiteit naar huishoudenssamenstelling en leeftijd

We willen dat Langs Eem en Spoor een thuis biedt voor mensen in alle levensfasen. We onderscheiden in algemene zin drie hoofdgroepen:

- Jongeren en overige 1- en 2-persoonshuishoudens tot 65 jaar: Gezien het aandeel betaalbare woningen (ongeveer twee derde) en het stedelijke woonmilieu zal Langs Eem

en Spoor een bovengemiddelde aantrekkingskracht hebben op jongeren en 1- en 2-persoonshuishoudens tot 65 jaar.

- Ouderen vanaf 65 jaar: Met het oog op de vergrijzing en gezien de ligging van Langs Eem en Spoor nabij voorzieningen en de binnenstad zien we ook volop kansen om te bouwen voor ouderen. Bouwen voor ouderen is ook nodig met het oog op doorstroming zodat elders in de stad woningen voor gezinnen vrijkomen.
- Gezinnen met kinderen (inclusief eenoudergezinnen): Ook gezinnen met kinderen horen thuis in Langs Eem en Spoor, al zal het aandeel gezinnen lager liggen dan gemiddeld in Amersfoort.

Deze variatie met mensen in alle fasen van het leven is ook gewenst met het oog op sociale binding en doorstroming binnen Langs Eem en Spoor en omringende wijken zoals Soesterkwartier en Koppel. Een leefbare, vitale buurt is een buurt waar ook veel mensen wonen die daar voor langere tijd wonen, zich binden aan de buurt en omzien naar hun burens. Binding wordt versterkt als mensen die in Langs Eem en Spoor komen wonen er ook in latere levensfasen kunnen blijven wonen, van jongeren en gezinsvormers die verhuizen van klein naar ruimer tot ouderen die verhuizen van groot naar beter.

Onderstaande tabel laat zien hoe we streven naar variatie naar huishoudenssamenstelling. Het landelijk streven vanuit het Rijk is om 30% te bouwen voor ouderen, daar sluiten we bij aan.

Type huishouden	Streven LES (indicatief)	Huidig gemiddelde Amersfoort
Jongeren en overige 1- en 2-persoonshoudens tot 65 jaar	50%	42%
(Eenouder)Gezinnen met kinderen	20%	35%
Ouderen vanaf 65 jaar	30%	23%

De streefpercentages zijn indicatief en vooral bedoeld als referentie om te monitoren of de mix aan woningen in de verschillende plannen voldoende aansluit bij de verschillende typen huishoudens. We kunnen immers niet bepalen welke mensen hier uiteindelijk komen wonen. We kunnen er wel voor zorgen dat er een gevarieerd woonprogramma komt zodat

het aannemelijk is dat er diversiteit aan bewoners in alle levensfasen ontstaat. We merken daarbij op dat de financiële haalbaarheid van plannen onder druk staat en dat met name in het betaalbare segment het bouwen met voldoende woonkwaliteit (zoals woninggrootte) voor doelgroepen als gezinnen en ouderen onder druk staat (zie volgende paragraaf).

3) Diversiteit naar behoefte aan zorg en ondersteuning

We willen dat Amersfoort een thuis is voor iedereen. We voelen extra verantwoordelijkheid voor mensen in een kwetsbare positie en die zorg en ondersteuning nodig hebben, de zogenaamde 'aandachtsgroepen'. Deze mensen zijn veelal urgent op zoek zijn naar woonruimte. We willen dat ook zij in Amersfoort op een voor hen betaalbare en passende manier prettig kunnen wonen en in een omgeving die daarvoor geschikt is. Door de vergrijzing en transitie in de zorg ligt er een grote opgave waar we ook in Langs Eem en Spoor aan werken.

Behoeftte aan zorg en ondersteuning komt voor bij alle inkomens en alle typen huishoudens, al zien we onder de aandachtsgroepen vooral veel éénpersoonshuishoudens met een laag inkomen. Zorg en ondersteuning is nodig voor mensen van jong tot oud. Door de vergrijzing en het langer zelfstandig thuis wonen zien we een toenemende opgave voor ouderen en dat er passende zorg en ondersteuning dicht bij huis is. Met deze kenmerken is rekening gehouden bij de invalshoeken naar inkomen en type huishouden, bijvoorbeeld 35% sociale huur is ook bedoeld voor aandachtsgroepen en 30% ouderen gaat ook om ouderen die zorg en ondersteuning nodig hebben.

Voor aandachtsgroepen hanteren we geen streefpercentage op gebiedsniveau (de kwantitatieve opgave wordt bepaald op stads- en regioniveau); per deelgebied bekijken we de mogelijkheden om woonvormen voor aandachtsgroepen te realiseren waarbij ook hier geldt dat de financiële haalbaarheid van het realiseren van dergelijke bijzondere woonvormen onder druk staat (zie volgende paragraaf).

Als veel mensen in hoge dichtheid bij elkaar wonen is er juist ook aandacht nodig voor de sociale aspecten van wonen, in het bijzonder voor mensen die minder zelfredzaam zijn of gevoeliger voor drukte of overlast zijn. Naar deze mensen moeten niet alleen professionals omzien maar ook naasten en burens. Voor mensen die uitstromen uit zorg of asiel willen we

dat er een zachte landing in de wijk mogelijk is. Deze en andere aspecten van sociale leefbaarheid en veerkracht van een gebied worden in de fase van planvorming betrokken door aandacht voor bijvoorbeeld ontmoeten, voorzieningen, veiligheid en waar nodig community beheer. Als de mensen er wonen is samenwerking nodig van een breed netwerk van sociale partners op het gebied van zorg, jeugd- en jongerenwerk, welzijn, ondersteuning richting werk etc. waar ook gemeente en corporaties aan deelnemen.

4) Diversiteit naar leefstijlen

Langs Eem en Spoor wordt een hoogstedelijk gebied waar we nieuwe woonsmaken toevoegen aan de stad. Voor de doelgroepenmix betekent dat ook dat er naar leefstijlen scherpe keuzes worden gemaakt: dit gebied is voor doelgroepen die een hoogstedelijk (modern) woonmilieu verkiezen boven bijvoorbeeld de historische binnenstad of groenstedelijke (woon)wijken. Dat gaat nog steeds om mensen met alle inkomens en van jong tot oud, want leefstijlen gaan over wat mensen belangrijk vinden en waar ze waarde aan hechten. In een hoogstedelijk woonmilieu is nog veel diversiteit naar leefstijlen mogelijk. Hoogstedelijkheid gaat bijvoorbeeld over reuring, maar er is ook behoefte aan plekken met rust. Het gaat over menging van wonen, werken en voorzieningen maar niet op elke plek worden functies gemengd. We hebben veel aandacht voor ontmoeten, samenleven en omzien naar elkaar en in combinatie met reuring past dat goed bij mensen met een extraverte leefstijl. Tegelijkertijd zijn er ook mensen die meer gericht zijn op de eigen familie en vrienden of veel waarde hechten aan bijvoorbeeld rust, privacy en geborgenheid. Mensen met introverte leefstijlen hebben weer andere behoeftes voor ontmoeting. Voor mensen met extraverte en introverte leefstijlen is in een groot gebied als Langs Eem en Spoor voldoende plek, mits er diversiteit is. We zorgen ervoor dat deelgebieden en plekken onderscheidend worden van elkaar zodat Langs Eem en Spoor voor meerdere leefstijlen aantrekkelijk is (zie kader).



In de afgelopen jaren opgeleverde woningen aan het Eemplein

Leefstijlen in Langs Eem en Spoor

We mikken voor Langs Eem en Spoor op een brede doelgroep aan bewoners, gebruikers en bezoekers. We spannen ons in om het gebied aantrekkelijk te maken voor veel verschillende leefstijlen. Dat doen we door aandacht te besteden aan het ontwerp van de gebouwen en woningen, de kwaliteit van de buitenruimte en het aanbod van voorzieningen in de nieuwe wijk. De verwachting is dat het gebied in eerste instantie vooral bewoners zal trekken die bewust voor het nieuwe stedelijk leven kiezen. Wonen in de stad, in een levendige, groene en autovrije omgeving met voorzieningen in de nabijheid, met wel de mogelijkheid om auto's en fietsen te delen. Mensen die willen en kunnen leven zonder een eigen auto.

We hebben een leefstijlonderzoek laten uitvoeren naar de potentiële leefstijlen voor Langs Eem en Spoor.

Daarvoor hebben we gebruik gemaakt van een leefstijlenmodel (BSR-leefstijlen) dat uitgaat van 6 verschillende leefstijlen. Op basis van marktonderzoek geeft dit model inzicht in demografie en gedrag, maar ook van de drijfveren van mensen. Het model geeft een beeld van de wensen van de verschillende leefstijlen voor hun woning, woonomgeving, mobiliteit, voorzieningen en inrichting openbare ruimte.

Voor Langs Eem en Spoor geeft het onderzoek van Market Response een beeld van met name “eigenzinnige” en “actieve” bewoners die zoeken naar een levendige en drukke woonomgeving met een openbare ruimte waar men kan sporten en elkaar ontmoeten, met name sport en horeca als voorzieningen willen en goede opties voor fiets, OV of deelauto bovengemiddeld waarderen. Ook biedt het onderzoek aanknopingspunten om voor sommige (ook stedelijke) leefstijlen het gebied nog aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld door ook aandacht te hebben voor zaken als behoefte aan geborgenheid, privacy en een goede balans tussen rust en reuring.

4.3 Woonprogramma

Het woonprogramma in Langs Eem en Spoor moet divers zijn zodat er straks een inclusieve en gemengde mix van bewoners kan zijn. We geven prioriteit aan betaalbare woningen. In de vorige paragraaf is bij diversiteit naar inkomen aangegeven dat het streefprogramma bestaat uit minimaal 35% sociale huur en ongeveer 30% middensegment met een mix van middenhuur en betaalbare koop. De rest is vrije sector/duurdere woningen. Een belangrijk aandachtspunt bij betaalbare woningen is dat ze ook in de toekomst in het betaalbare segment blijven. Sociale huurwoningen komen bij voorkeur bij de corporaties terecht. Ook middenhuur zien we bij voorkeur terecht komen bij corporaties met het oog op de instandhouding. Bij betaalbare koopwoningen zien we graag dat met behulp van koopinstrumenten instandhouding wordt geregeld (zie Omgevingsprogramma Volkshuisvesting). We sturen niet op een specifiek percentage middenhuur of betaalbare koop, al bewaken we wel dat er sprake blijft van een mix. Beide voorzien in een behoefte bij woningzoekenden. Daarnaast is het voordeel van middenhuur is dat deze beter in stand is te houden. Het voordeel van betaalbare koop is dat dit doorstroming vanuit sociale huur kan realiseren en dat bij betaalbare koop meer variatie qua woninggrootte mogelijk is dan bij middenhuur.

We kijken ook naar kwalitatieve aspecten van het woonprogramma, in samenhang met wat in andere hoofdstukken is beschreven over kwalitatieve aspecten zoals gezondheid, ontmoeten, duurzaamheid, mobiliteit, kwaliteit openbare ruimte. Hoogstedelijkheid betekent bijvoorbeeld menging van wonen, werken en voorzieningen en dat betekent wonen met meer reuring dan in een rustige woonwijk. Tegelijkertijd zorgen we voor een goede balans tussen rust en reuring. Hoogstedelijkheid betekent ook bouwen in hoge dichtheid met vooral appartementen (gestapelde woningen), al is daarbinnen nog veel variatie aan woningtypen mogelijk.

Er is in de plannen al veel diversiteit, bijvoorbeeld de mix aan betaalbare woningen en duurdere woningen. Ook onderscheiden de deelgebieden zich qua woonmilieu in veel opzichten van elkaar en zijn er verschillende nieuwe woonsmaken naar woonmilieus en woningkenmerken (zie de beschrijvingen per deelgebied aan het eind van dit hoofdstuk en in het vorige hoofdstuk). Toch zien we ook nog aandachtspunten die deels in zijn algemeenheid gelden voor de huidige omstandigheden voor woningbouw en/of deels specifiek zijn voor hoogstedelijkheid:

- 1) Diversiteit binnen het betaalbare woonprogramma;
- 2) Geschikte ouderenhuisvesting;
- 3) Gezinswoningen in een hoogstedelijke omgeving;
- 4) Woon(zorg)vormen voor aandachtsgroepen;
- 5) (Woon)Kwaliteit in brede zin.

Onderstaand geven we per aandachtspunt een nadere toelichting. In de verdere uitwerking van de plannen per deelgebied houden we hier rekening mee, voor zover mogelijk. Dat is maatwerk per deelgebied waarbij we onder andere kijken naar specifieke kenmerken van een deelgebied (dat zegt iets over wat passend is bij dat deelgebied), de fase van planvorming (dat zegt iets over wat al vast ligt en waar nog ruimte is voor aanpassingen) en de haalbaarheid (met name financieel).

1) Diversiteit binnen het betaalbare woonprogramma

Het huidige aandeel betaalbare woningen in de plannen sluit goed aan bij het streefprogramma en dat willen we behouden (zie tabel in vorige paragraaf). In het middensegment zien we in de plannen een mix van middenhuur en betaalbare koopwoningen waarbij er meer middenhuur is dan betaalbare koop. Gezien de huidige ontwikkelingen in de markt, waarbij de interesse bij particuliere verhuurders in middenhuur afneemt, houden we er rekening mee dat er deels een verschuiving kan plaatsvinden van middenhuur naar betaalbare koop. We bewaken of er voldoende middenhuur in de plannen aanwezig blijft; we verwachten niet snel dat hiervoor aanvullende maatregelen nodig zijn omdat in diverse plannen al middenhuur woningen zijn verkocht aan beleggers en omdat ook corporaties middenhuurwoningen verhuren.

Om ook in het betaalbare segment te bouwen voor mensen in alle levensfasen streven we naar kwalitatieve variatie, zoals naar woninggrootte. We sluiten aan bij de streefcijfers hierover uit het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting:

- Bij sociale en middenhuur zou ongeveer twee derde uit 2-kamerappartementen of kleiner moeten bestaan; de doelgroep bestaat steeds meer uit 1-persoonshuishoudens. Met het oog op betaalbaarheid voor bijvoorbeeld de doelgroep studenten en jongeren horen daar (voor een beperkt deel) ook studio's of kamers bij. Momenteel zijn studio's financieel haalbaarder dan kamers. Mogelijk dat in de toekomst kamerhuisvesting weer beter haalbaar wordt; dan willen we daar naar kijken omdat de ervaring leert dat mensen in kamers onderling meer contact hebben dan wanneer ze in zelfstandige studio's wonen; bijvoorbeeld onder studenten worden de sociale aspecten van kamerbewoning door velen gewaardeerd. In het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting is als basisregel opgenomen dat sociale en middenhuurwoningen minimaal 40 vierkante meter gebruiksoppervlakte hebben; daarbij is aangegeven welke uitzonderingen mogelijk zijn voor studio's en kamers. Ook voor woon(zorg)vormen voor aandachtsgroepen (zie verderop) zijn er uitzonderingen mogelijk.
- Bij sociale en middenhuur zou ongeveer een derde uit 3-kamerwoningen of groter moeten bestaan, met name voor de doelgroepen ouderen en gezinnen. Het realiseren van 4-kamerwoningen in sociale en middenhuur is momenteel financieel niet of nauwelijks haalbaar; we willen met ontwikkelende partijen en corporaties kijken welke oplossingen er mogelijk zijn. Met name omdat voor gezinnen dergelijke woninggroottes nodig zijn en we vinden dat er in Langs Eem en Spoor ook plek moet zijn voor kinderen van ouders met een laag of midden inkomen en niet alleen voor kinderen van ouders met een hoog inkomen. Overigens zetten we stadsbreed vooral in op doorstroming van ouderen die dan een ruime sociale huurwoning achterlaten voor een gezin.
- Bij betaalbare koop zou ongeveer de helft uit 2-kamerwoningen of kleiner moeten bestaan en voor de helft uit 3-kamerwoningen of groter. Betaalbare koopwoningen moeten minimaal 50 vierkante meter gebruiksoppervlakte hebben; in het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting is aangegeven welke uitzonderingen mogelijk zijn voor koopstudio's. Ook hier geldt dat 4-kamerappartementen in de huidige marktomstandigheden niet of nauwelijks meer binnen de prijsgrenzen van betaalbare koop haalbaar zijn. Als gevolg is het ook voor gezinnen met een inkomen tot circa

90.000 euro (dat is bijna twee keer het modale inkomen) niet vanzelfsprekend dat zij een passende betaalbare koopwoning in Langs Eem en Spoor kunnen vinden. Hiervoor willen we met ontwikkelende partijen kijken naar de inzet van koopinstrumenten (zie Omgevingsprogramma Volkshuisvesting). We willen ook kijken naar koopinstrumenten om betaalbare koopwoningen gedurende 20 jaar binnen het betaalbare koopsegment te kunnen houden en om doelgroepen die net te veel verdienen voor een sociale huurwoning of willen uitstromen uit een sociale huurwoning in staat te kunnen stellen om een woning te kopen.

De realisatie van nieuwe, collectieve vormen van betaalbaar wonen juichen we toe, zoals wooncoöperaties. Daar zijn nog geen afspraken over gemaakt met ontwikkelende partijen. Voor Kop van Isselt willen we dit verkennen. Voor andere deelgebieden is de planvorming al dermate ver gevorderd dat we dat niet meer actief willen verkennen, maar staan er wel voor open als ontwikkelende partijen hier interesse in hebben.

Een specifiek aandachtspunt is de inclusiviteit van deze nieuwe stadsbuurten voor mensen in de sociale huur die zorg en ondersteuning nodig hebben of mensen met de laagste inkomens. Om ook voor deze mensen een thuis te bieden zijn bijvoorbeeld voldoende woningen tot de eerste aftoppingsgrens nodig en dat er woningen aan mensen met een urgentieverklaring worden verhuurd. Dit speelt weliswaar nog niet bij de planvorming (daar gelden de betaalbaarheidseisen uit het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting), maar pas als de woningen worden verhuurd en in beheer komen bij corporaties. Met corporaties hebben we in de samenwerkingsafspraken 2026-2030 (formeel prestatie afspraken) opgenomen dat we stadsbreed toewerken naar 30% toewijzen aan urgent woningzoekenden. Voor Langs Eem en Spoor gaan we daarom niet uit van een bepaald streefgetal. In de monitoring van deze stadsbrede afspraak kijken we ook gebiedsgericht. Enerzijds met het oog op voldoende spreiding (voorkomen van overconcentratie in kwetsbare gebieden) en anderzijds met het oog op inclusiviteit en menging in nieuwe gebieden.

2) Geschikte ouderenhuisvesting

Voor ouderen is het van belang dat de woningen en woonomgeving voldoende kwaliteit hebben zodat doorstroming vanuit de bestaande woning aantrekkelijk genoeg wordt. Door de vergrijzing en doordat ouderen langer zelfstandig moeten blijven wonen hebben een toenemend aantal ouderen interesse om te verhuizen, maar gebrek aan geschikte woningen maakt dat veel ouderen niet verhuizen. Naast kwaliteit speelt prijs daarbij ook een belangrijke rol: nieuwbouwwoningen zijn relatief duur terwijl veel ouderen pas kleiner willen wonen als dat ook leidt tot verlaging van woonlasten; de prijs-kwaliteitverhouding van nieuwbouw vormt een extra uitdaging om doorstroming op gang te brengen. Kwalitatieve aspecten gaan om woninggrootte, maar ook om woningkenmerken zoals een goede privé buitenruimte, een openbare ruimte die uitnodigt voor ontmoeten, voorzieningen en woonvormen met gemeenschappelijke ruimtes. Bij voorkeur worden er levensloopbestendige woningen gerealiseerd, maar voor ouderen in ieder geval nultredenwoningen en voor een deel zorggeschikt. De meeste ouderen willen zelfstandig blijven wonen en een deel zoekt een collectieve vorm van wonen in een geclusterd woonconcept. In een geclusterde woonvorm is in ieder geval ruimte voor ontmoeten en er kan ook sprake zijn van zorg. Zie het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting wat wordt verstaan onder deze 'specials' en hoe we dit stimuleren.

3) Gezinswoningen in een hoogstedelijke omgeving

Voor gezinnen is kwaliteit van de woonomgeving en de woning doorslaggevend in de keuze waar ze gaan wonen, of het nu gaat om gezinnen met een laag, midden of hoog inkomen. Tekenend voor het belang van passende woonkwaliteit is dat jonge stellen steeds vaker hun kindwens uitstellen omdat ze door de woningnood geen passende gezinswoning kunnen vinden of niet meer kunnen betalen. In de stadsbrede opgave voor gezinnen is doorstroming van ouderen een belangrijke inzet in ons beleid, zowel voor de sociale huur als bij koopwoningen. Daarnaast is het met het oog op de doelgroepenmix gewenst om in Langs Eem en Spoor ook te bouwen voor gezinnen. Over de haalbaarheid van betaalbare gezinswoningen in de sociale huur en het middensegment is hiervoor al het nodige gezegd onder het kopje 'diversiteit binnen het betaalbare woonprogramma'. Ook voor gezinswoningen in de vrije sector is aandacht nodig bij het uitwerken van de woonprogramma's in verschillende deelgebieden. Met name in Kop van Isselt en Wagenwerkplaats zien we daarvoor kansen en zijn gezinnen onderdeel van de

doelgroepenmix waar voor gebouwd gaat worden. Doordat we een hoogstedelijk gebied realiseren met vooral appartementen, een beperkt aantal eengezinswoningen (zie overzicht in paragraaf 3.5), een lage parkeereis en een relatief drukke woonomgeving (ten opzichte van een rustige woonwijk), zal Langs Eem en Spoor niet voor elk gezin aansluiten bij de woonbehoefte. Met het oog op gezinnen die wel stedelijk willen wonen hebben we in het ontwerp van de woningen, woongebouwen, buitenruimte en openbare ruimte aandacht voor de benodigde woonkwaliteit voor gezinnen en ruimte voor kinderen om prettig en veilig te kunnen spelen en naar school te gaan. De kwaliteit van de woonplattegrond en een goede privé buitenruimte zijn belangrijk. Ook de relatie met de straat is van belang, zodat kinderen worden uitgenodigd om op straat te spelen. Door in Langs Eem en Spoor hoogstedelijk, compact en toch kwalitatief goed te bouwen ontstaan in Amersfoort ook voor gezinnen meer smaken tussen 'rijtjeshuis' en 'flat'. De exacte invulling is maatwerk per gebied en vraagt afstemming met de ontwikkelende partijen. Over woonkwaliteit in relatie tot doelgroepen adviseert de woonadviescommissie.

4) Woon(zorg)vormen voor aandachtsgroepen

De nadruk voor aandachtsgroepen ligt op meer zelfstandig wonen, minder in instellingen, snelle doorstroom naar zelfstandigheid en zorg dicht bij huis. Voor de meeste aandachtsgroepen zijn reguliere, betaalbare woningen nodig (veelal sociale huur en dat is onderdeel van 35% sociale huur). Voor een deel van de aandachtsgroepen zijn er speciale woon(zorg)vormen nodig en waarbij veelal corporaties en zorgpartijen samenwerken (zowel in de bestaande voorraad als bij nieuwbouw). Bij nieuwbouw zoals in Langs Eem en Spoor is het nodig om in een vroegtijdig stadium met ontwikkelaars afspraken te maken zodat in de planvorming rekening wordt gehouden met de specifieke eisen bij deze woonvormen. Bij sociale huur kijken we met corporaties en andere partijen wat nodig en mogelijk is, bijvoorbeeld hoe de zorgkant georganiseerd kan worden door samenwerking met zorgpartijen, hoe ontmoetingsruimtes gefinancierd kunnen worden, of er een vorm van sociaal beheer / community building nodig is en hoe dat gefinancierd en georganiseerd kan worden. Daarmee is realisatie van speciale woon(zorg)concepten niet vanzelfsprekend en ook niet altijd haalbaar waardoor we per deelgebied de kansen die er zijn willen verzilveren. Op basis van het Omgevingsprogramma Volkshuisvesting kunnen we voor 'specials' maatwerk leveren op de betaalbaarheidseisen.

5) (Woon)Kwaliteit in brede zin

Als gevolg van de hoge bouwkosten staat bij nieuwbouw de financiële haalbaarheid van plannen onder druk en dat zet weer druk op (woon)kwaliteit in algemene zin. Ook het realiseren van een hoogstedelijk gebied brengt kwalitatieve uitdagingen met zich mee, als gevolg van bijvoorbeeld de hoge dichtheid en functiemenging met werken en voorzieningen. We besteden dan ook veel aandacht aan een goede kwaliteit van de woningen (dat gaat dan naast de hiervoor genoemde aspecten ook om bijvoorbeeld buitenruimte, berging, materialengebruik en duurzaamheid), de woonomgeving en openbare ruimte (denk aan groen, ontmoeten, milieunormen, mobiliteit etc.). Dit is op vele plekken in dit omgevingsprogramma omschreven, zie bijvoorbeeld hoofdstuk 2 over een gezonde leefomgeving.

4.4 Doorstroming vanuit Soesterkwartier en Koppel

Om bij te dragen aan de verbinding tussen de bestaande woongebieden en de nieuwe buurten in Langs Eem en Spoor, willen we de doorstroming vanuit Soesterkwartier en Koppel naar Langs Eem en Spoor makkelijker maken. Daarom richten we een gerichte pilot wijkgerichte doorstroming in. Binnen de Van Groot naar Beter-regeling willen we voorrang geven aan bewoners van het Soesterkwartier en de Koppel, zodat bewoners die een grote sociale huurwoning in die wijken achterlaten passender kunnen gaan wonen binnen Langs Eem en Spoor. We gaan deze maatregel monitoren via de monitoring van de Van Groot naar Beter-regeling. Voor koopwoningen kunnen we als gemeente geen voorrang geven, maar overleggen we met de ontwikkelaars over mogelijkheden voor voorrang voor mensen uit Soesterkwartier en Koppel.

4.5 Uitwerking per deelgebied

Per deelgebied wordt het woonprogramma uitgewerkt. Op basis van de huidige planuitwerking (de plancapaciteit volgens de gemeentelijke planmonitor januari 2026) is de verdeling als volgt:

Gebied	Woningen	SH	MH	BK	VS	APP	EGW
Wagenwerkplaats	1.100	30%	20%	-	50%	88%	12%
Trapezium	250	35%	20%	10%	35%	100%	-
De Nieuwe Stad	859	33%	23%	13%	31%	100%	-
Kop van Isselt	2.795	35%	20%	12%	33%	96%	4%
Eemplein Blok 5	197	72%	20%	-	8%	100%	-
Amsterdamseweg 122	78	36%	21%	-	43%	100%	-
Soesterweg (v. Rijnsoever)	57	35%	-	20%	45%	56%	44%
Soesterweg (SRO)	67	63%	27%	-	10%	75%	25%
Geldersestraat (Eemfront)	62	48%	-	-	52%	100%	-
TOTAAL	5.465	36%	20%	12%	33%	93%	7%

SH = sociale huur

MH = middenhuur

BK = betaalbare koop

VS = vrije sector overig (huur en koop)

APP = appartementen / gestapelde woningen inclusief benedenwoningen

EGW = eengezinswoningen (niet gestapeld)

Onderstaand geven we een nadere beschrijving van de 4 grootste deelgebieden.

Wagenwerkplaats

De Wagenwerkplaats is onderverdeeld in Wagenwerkplaats West, -Midden en Oost; totaal 1.100 woningen. Hier wordt verdicht met het oog op de nabijheid van het centraal station en tegelijkertijd wordt de overgang naar het Soesterkwartier vormgegeven. Minimaal 30% van de woningen worden sociale huurwoningen. Minimaal 20% woningen voor middenhuur. Het gebied wordt inclusief en gemengd met plek voor jongeren, ouderen, gezinnen en mensen die zorg en ondersteuning nodig hebben.

Het bestemmingsplan staat toe om in deelgebied West maximaal 500 woningen te realiseren.

In de plannen is hier iets meer focus op de doelgroepen gezinnen en ouderen en bouwen voor doorstroming uit het Soesterkwartier. Dat krijgt onder andere vorm met woningen die vanaf de straat zijn ontsloten en een (privé of collectieve) tuin hebben.

In Wagenwerkplaats Midden worden geen woningen gebouwd.

In totaal worden in Wagenwerkplaats Oost maximaal 600 woningen voorzien. In dit gebied wordt dan weer iets meer gemikt op jongeren (en overige 1- en 2-persoonshuishoudens tot 65 jaar) en deels ouderen.

Trapezium

In Trapezium zijn ongeveer 250 (230-280) woningen voorzien, verdeeld over twee bouwblokken. Een bouwblok met 6 lagen met een binnentuin en een appartementengebouw van 13 lagen. Volgens het Deltaplan met 35% sociale huur en 20% middensegment. Hier wordt vooral gemikt op jongeren (en overige 1- en 2-persoonshuishoudens tot 65 jaar) en deels op ouderen vanaf 65 jaar.

De Nieuwe Stad

In De Nieuwe Stad worden ongeveer 850 woningen gerealiseerd. Ongeveer 800 volgens Deltaplan, waarbij sprake is van 35% sociale huur, 20% middensegment en 45% vrije sector. De overige 50 woningen worden gerealiseerd in het middensegment. Hier komen ook diverse voorzieningen en bedrijvigheid. Het wordt het meest bruisende deel van Langs Eem en Spoor en waar vooral wordt gemikt op jongeren (en overige 1- en 2-persoonshuishoudens tot 65 jaar) en ouderen vanaf 65 jaar.

Kop van Isselt

Voor Kop van Isselt zijn 2.500-3.000 woningen gepland; op basis van de huidige grondexploitatie gaan we uit van ongeveer 2.800 woningen. Er wordt vooral ingezet op bouwblokken met een gemiddelde hoogte van 5 lagen en in het centrumdeel van Kop van Isselt drie hoge gebouwen van maximaal 16 lagen. We gaan uit van twee derde betaalbare woningen (35% sociale huur, ongeveer 20% betaalbare koop en ongeveer 10% middenhuur). Kop van Isselt is het grootste deelgebied en hier komen ongeveer de helft van de woningen in Langs Eem en Spoor. Ook zijn de plannen nog volop in uitwerking waardoor we hier nog diverse keuzes moeten maken. We zetten in op een gemengd en inclusief gebied met onder andere ruimte voor jongeren, gezinnen, ouderen en mensen die zorg en ondersteuning nodig hebben. Het gebied is dermate omvangrijk dat er verschillende deelgebieden kunnen worden onderscheiden met elk weer een eigen doelgroepfocus; dat wordt verder verkend in de planuitwerking.

4.6 Belangrijkste punten

We sturen in Langs Eem en Spoor voor wonen op:

- Realisatie van 5.500 woningen om bij te dragen aan de stadsbrede opgave om de woningnood te verminderen.
- Bijdragen aan de stadsbrede opgave voor betaalbare woningen: minimaal 35% sociale huur en ongeveer 30% middensegment met een mix van middenhuur en betaalbare koop.

We streven naar:

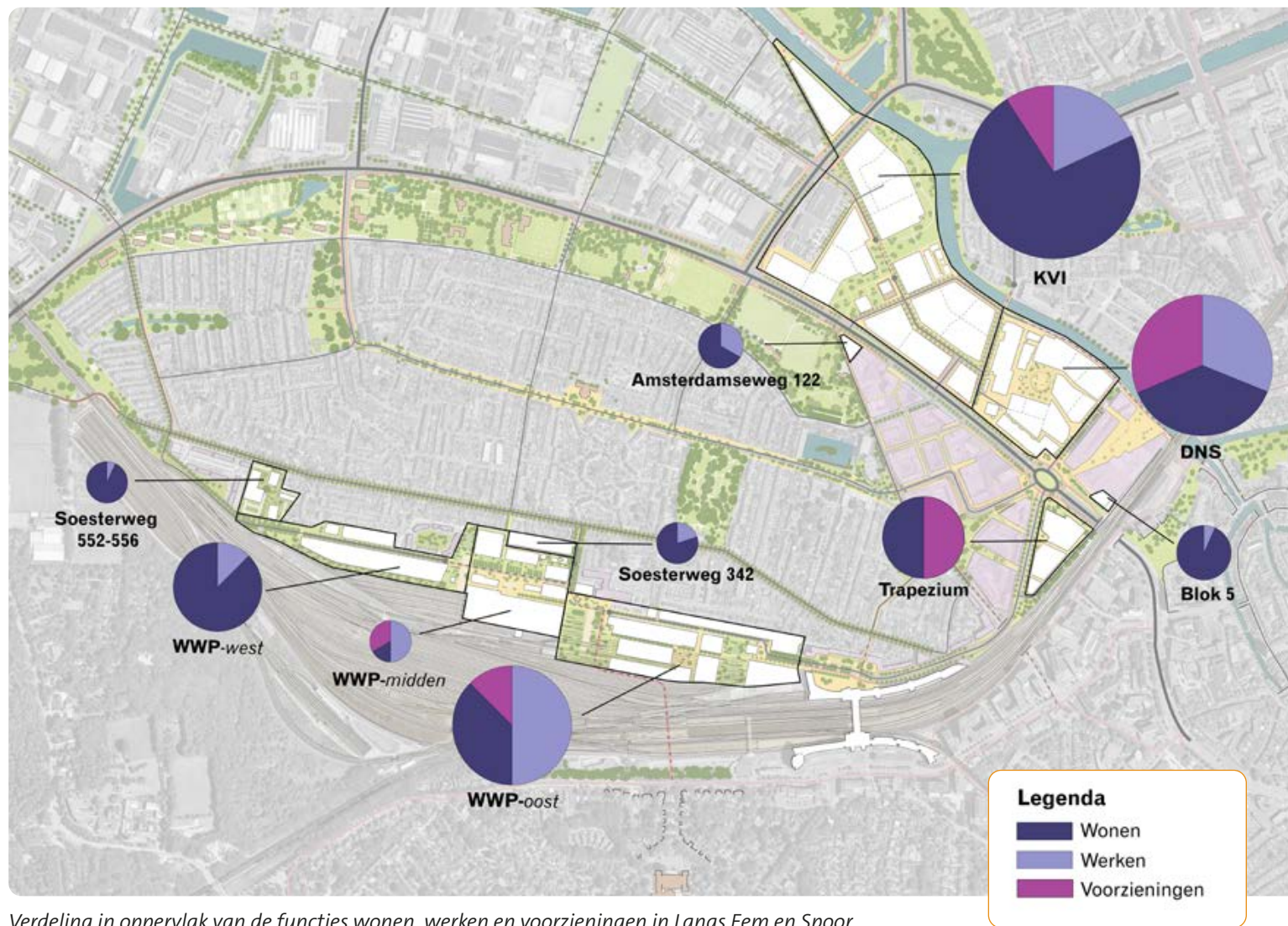
- Nieuwe, leefbare stadsbuurten met sociale veerkracht, voor mensen in alle fasen van het leven en voldoende afspiegeling van de Amersfoortse samenleving: een inclusieve, gemengde samenstelling van bewoners met diversiteit naar:
 - Inkomen (zie betaalbare woningen).
 - Huishoudenssamenstelling en leeftijd (indicatief 50% jongeren 1- en 2-persoonshuishoudens tot 65 jaar, 30% ouderen vanaf 65 jaar en 20% (eenouder) gezinnen met kinderen).
 - Behoeftes aan zorg en ondersteuning (geen streefcijfer; maatwerk per deelgebied).
 - Leefstijl (focus op doelgroepen die een hoogstedelijke omgeving aantrekkelijk vinden).
- Voor de verschillende doelgroepen een passende diversiteit en kwaliteit aan woonmilieus en woningen zoals jongerenwoningen, gezinswoningen, ouderenwoningen en 'specials' als zorgwoningen en collectieve woonvormen.
- Diversiteit naar woninggrootte in het betaalbare segment. We streven naar:
 - Bij sociale huur en middenhuur: ongeveer twee derde 2-kamerwoningen of kleiner en ongeveer een derde 3-kamerwoningen of groter.
 - Bij betaalbare koop: ongeveer de helft 2-kamerwoningen of kleiner en ongeveer de helft 3-kamerwoningen of groter.
- Goede, gezonde (woon)kwaliteit in brede zin op woningniveau, gebouw-/kavelniveau en gebiedsniveau (kwaliteit openbare ruimte, voorzieningen; zie andere doelen):
 - Denk op woningniveau aan aantal kamers, logische woonplattegrond, bruikbare privé-buitenruimte en logische verbinding binnen-buitenruimte, bergingen, levensloopbestendigheid, duurzaamheid en wooncomfort.
 - Denk op gebouw-/kavelniveau aan toegankelijkheid, oriëntatie van de woningen, situering ten opzichte van geluidsbronnen, ruimte voor ontmoeten, kwaliteit van collectieve buitenruimte, voorzieningen in het complex, logische verbindingen bijvoorbeeld van fietsenstalling en parkeergarage naar de woning.
 - De Woon Advies Commissie heeft hierin een adviserende rol.
- Doorstroming vanuit Soesterkwartier en Koppel in een pilot binnen de Van Groot naar Beter regeling.

5 Veerkrachtige en veelzijdige economie

5.1 Werken in een gemengd gebied

Op dit moment zijn er al diverse werkfuncties in het gebied gevestigd. Door de toevoeging van woningbouw in Langs Eem en Spoor ontstaat er een meer gemengd gebied waar economische activiteiten samengaan met wonen, onderwijs en voorzieningen.

Het werkprogramma dat hieraan wordt toegevoegd, zal ook een wijkoverstijgende functie kunnen hebben vanwege de goede (ov-) bereikbaarheid. In de toekomst zullen Kop van Isselt, De Nieuwe Stad, het Stationsgebied en de Wagenwerkplaats levendige, dynamische en herkenbare gemengde woon-werklocaties zijn. Daarmee ontstaat een bijzondere mix van wonen, werken en voorzieningen die zorgt voor levendigheid, ontmoeting en werkgelegenheid. Vanwege de aanwezigheid van kennisintensieve bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen in het gebied, heeft het gebied ook een innovatief karakter dat nog verder versterkt gaat worden met broedplaatsfuncties en start-up mogelijkheden. Functies die niet mengbaar zijn met wonen zullen verdwijnen in het gebied.



Verdeling in oppervlak van de functies wonen, werken en voorzieningen in Langs Eem en Spoor

5.2 Ruimte voor werken

De ambitie is om in Langs Eem en Spoor voor 2040 7.000 nieuwe banen te creëren. Een aantal banen zal door de transformatie van de verschillende gebieden veranderen, omdat bedrijfsactiviteiten die niet mengbaar zijn met wonen (met name in Kop van Isselt) niet terugkomen. Daar komen wel andere en ook meer banen voor terug. Het merendeel van de (stadsverzorgende) bedrijvigheid die niet mengbaar is met wonen wordt verplaatst naar het bedrijventerrein Isselt of andere bedrijventerreinen in de stad (zoals bijvoorbeeld de ROVA). Daarmee blijven deze activiteiten en werkgelegenheid behouden voor de stad.

In totaal voor Langs Eem en Spoor is er ruimte voor ongeveer 110.000 m² voor verschillende werkfuncties. Binnen deze programmeerruimte zijn er mogelijkheden voor uitbreiding of versterking van het kantoraanbod, maar ook horeca-, congres- en maatschappelijke voorzieningen en kleinschalige bedrijfsruimten. Het accent ligt op functies in de plint, in bedrijvenverzamelgebouwen en kleinere bedrijfs- en kantoorunits. Uiteraard indien passend binnen de ruimtelijke en andere ontwikkel- en beleidskaders (verkeer, stedenbouw, openbare ruimte, groen) voor deze gebieden. Bijzondere aandacht wordt daarbij gegeven aan kansen voor het stimuleren van innovatie en broedplaatsen.

In het figuur hiernaast is een indicatieve indeling gemaakt waarbij de hoeveelheid nieuwe, bestaande en te verplaatsen m² zijn afgezet tegen het aantal arbeidsplaatsen. Hierbij is rekening gehouden met het verschil in ruimtevrage per werknemer per type functie. Uiteraard zijn deze getallen indicatief en mede afhankelijk van de daadwerkelijk gerealiseerde functies in het gebied (ook maatschappelijke, zorg en onderwijsfuncties tellen hierin mee als het gaat om de aantallen arbeidsplaatsen).

Gebied	Nieuwe ruimte en arbeidsplaatsen	Huidige ruimte en arbeidsplaatsen	Te vervangen ruimte en arbeidsplaatsen (buiten Langs Eem en Spoor)
Wagenwerkplaats	Circa 26.000 m ² 2200	Circa 31.000 m ² 580	Circa 5.000 m ² 50
Overig station	Circa 29.000 m ² 2100	Circa 370.000 m ² 14.400	0
Eemplein en De Nieuwe Stad	Circa 15.000 m ² 1200	Circa 95.000 m ² 1900	0
Kop van Isselt	Circa 40.000 m ² 1500	Circa 66.500 m ² 850	Circa 26.500 m ² 300
Totaal	Circa 110.000 m² 7000	Circa 562.500 m² 17.730	Circa 31.500 m² 350

5.3 Innovatie

We zetten in op Langs Eem en Spoor als een van de innovatiedistricten in Amersfoort waar wonen, werken, leren en innoveren samengaan. Innovatiedistricten zijn plekken waar toonaangevende bedrijven en/of kennisinstellingen zijn geclusterd en netwerken vormen met startups, broedplaatsen en aanjagers. Een innovatiedistrict is compact, gelegen in nabijheid van openbaar vervoer en stedelijke voorzieningen, heeft goede ICT-voorzieningen en een hoge mate van functiemenging, met ontmoetingsplekken aan hoogwaardige openbare ruimten. Deze kenmerken van innovatiedistricten sluiten goed aan op de identiteit van het Stationsgebied, De Nieuwe Stad, Wagenwerkplaats en Kop van Isselt. De nabijheid van het bedrijventerrein de Isselt biedt mogelijkheden voor praktijkruimten en draagt bij aan de kenmerken van een innovatiedistrict.

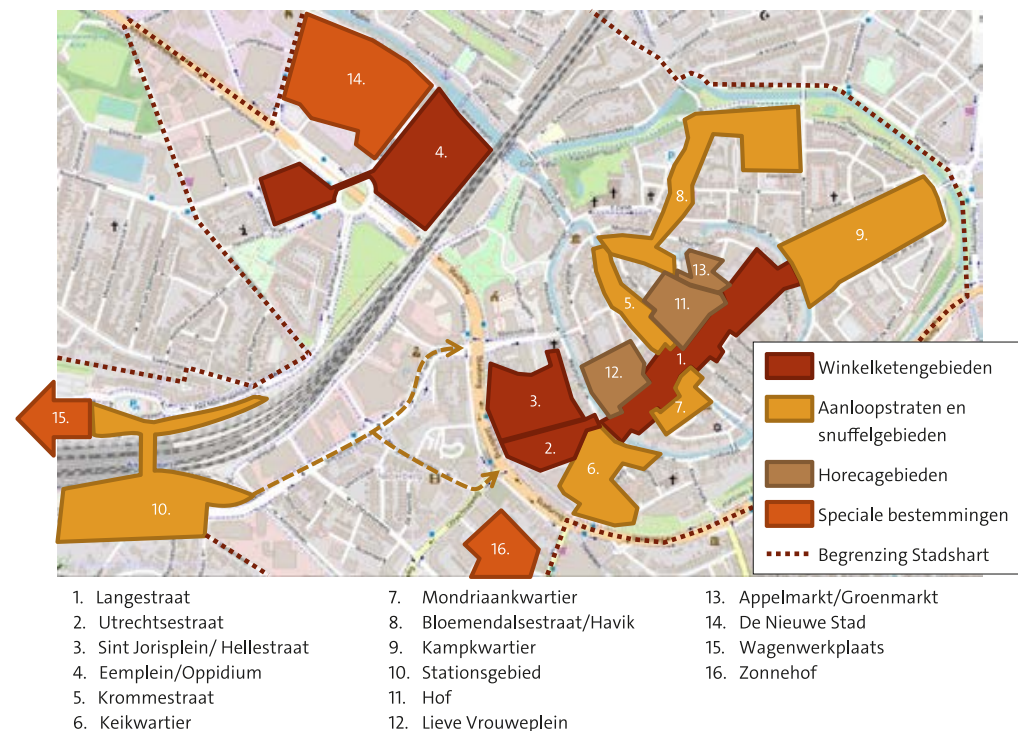
Een nieuwe inrichting van het Piet Mondriaanplein biedt ook kansen voor interactie en ontmoeting in relatie met de aanwezige bedrijven (o.a. Arcadis).

Earth Valley Innovation District

In het stationsgebied en Langs Eem en Spoor willen we de bedrijven die actief zijn binnen het ecosysteem Earth Valley als innovatiedistrict voor bedrijven, onderwijs en overheid faciliteren. Earth Valley is in 2022 gelanceerd door Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region (ROM), Gemeente Amersfoort, Gemeente Utrecht, Provincie Utrecht, Hogeschool Utrecht en Universiteit Utrecht. Koploperbedrijven, onderzoeksinstituten en topuniversiteiten bundelen hier hun krachten op het gebied van de duurzaam gebouwde omgeving, klimaatadaptatie, mobiliteit en slimme energiesystemen. Technologie en data-gedreven oplossingen - earth tech - lopen als een rode draad door al deze thema's heen. Hierdoor ontstaan innovatieve oplossingen die nodig zijn om de maatschappelijke vraagstukken aan te gaan.

In Langs Eem en Spoor en stationsgebied zijn al verschillende partners uit het ecosysteem gevestigd. Bijvoorbeeld in De Nieuwe Stad, daar zijn de Hogeschool Utrecht en MBO Amersfoort aanwezig met diverse leerrichtingen. Ook zijn er al belangrijke bedrijven gevestigd in het gebied die zich bezighouden met een gezonde en duurzame leefomgeving, zoals Arcadis, Twynstra Gudde, Huis voor de Gezondheid en diverse ontwerp bureaus, ICT-bedrijven en maatschappelijke organisaties. Schipper Bosch, gemeente Amersfoort en de ROM hebben een overeenkomst ondertekend voor de ontwikkeling van een Earth Valley Innovation Hub. Een nieuwe broedplaats en kenniscentrum voor gezonde en duurzame gebiedsontwikkeling in De Nieuwe Stad. Hier wordt kennis gebundeld en ingezet voor de ontwikkeling van slimme oplossingen op het gebied van energie, gebouwde omgeving, mobiliteit en gezonde leefomgeving (Blue Zones) en stimuleren we de samenwerking tussen bedrijven, onderwijs en organisaties. In de Wagenwerkplaats en het station zijn ook diverse organisaties die zich inzetten op het thema duurzame mobiliteit en liggen er kansen voor verdere bundeling van deze kennis op het gebied van innovatie op het spoor.

Naast de HUB wordt er in Langs Eem en Spoor ook ingezet op het faciliteren van broedplaatsen en de koppeling van gevestigde en nieuwe bedrijven aan het Earth Valley Ecosysteem. Tegelijkertijd is Langs Eem en Spoor ook een proeftuin voor de toepassing van innovaties uit dit ecosysteem. Op het gebied van energie, mobiliteit, duurzaamheid, circulariteit worden bedrijven en kennisinstellingen uitgedaagd om kennis te delen en toe te passen op de opgaven in het gebied.



Winkelgebieden in de Binnenstad en in Langs Eem en Spoor

5.4 Detailhandel en horeca

In het huidige beleid van de nota Detailhandel “winkelen, boodschappen doen en ontmoeten” uit 2021 is daghoreca, zoals restaurants en dergelijke, benoemd als een verrijking van die delen van het Stadshart met een gemengd, ‘publiek’ karakter. Het gaat dan bijvoorbeeld om de pleinen, winkelgebieden, aanloopstraten, de routes tussen het station, Eemplein en de binnenstad, De Nieuwe Stad, Eemhaven en Eemplein. In dergelijke gebieden is de gemeente in het vestigingsbeleid ruimhartig bij nieuwe initiatieven voor daghoreca. In Langs Eem en Spoor zijn het Eemplein, Oppidum en wijkwinkelcentrum Noordewierweg belangrijke plekken om boodschappen te doen. Daarnaast zijn er twee supermarkten gevestigd op Isselt Midden. Daarmee zijn er voldoende supermarkten in het gebied aanwezig. Voor de Noordewierweg wordt ingezet op het versterken van het winkelaanbod, onder andere met behulp van een winkelmanager die winkeliers ondersteunt. De gebieden Wagenwerkplaats en De Nieuwe Stad zijn gebieden waar alleen bijzondere detailhandel, bijvoorbeeld gekoppeld aan een werkplaats of atelier, zich kan vestigen.

5.5 Relatie met bedrijventerrein Isselt

Het bedrijventerrein Isselt (Isselt Midden en Isselt West) is geen onderdeel van Langs Eem en Spoor, maar heeft wel een belangrijke relatie met de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor. Om woningen te kunnen bouwen in Kop van Isselt moet een deel van de geluidszonering van Isselt aangepast worden, tegelijkertijd kijken we naar een slimme indeling van de Isselt om de geluidszonering van het bedrijventerrein zo ruim mogelijk te houden. Daarnaast zitten op de Isselt stadsverzorgende bedrijven en voorzieningen en werkgelegenheidsmogelijkheden (logistieke dienstverleners, volumineuze detailhandel en groothandel). Het gebied fungeert deels als broedplaats voor het midden- en kleinbedrijf (maakbedrijven en productontwikkeling). Daarnaast biedt het ruimte voor bedrijven die willen/moeten verplaatsen uit Kop van Isselt. Ook kunnen hier innovatieve bedrijven landen uit het Earth Valley ecosysteem die meer productiegericht zijn.

5.6 Uitwerking per deelgebied

Wagenwerkplaats

Het plan biedt ruimte voor 22.500 m² kantoorruimte, met grote gelijkvloerse oppervlaktes waar behoefte aan is. Daarnaast zijn er afspraken om 3.000 m² ruimte voor een congresfunctie toe te voegen indien de rijtuigloods wordt getransformeerd. Ook zijn er plannen om in de Wagenwerkplaats-Oost een World Trade Centre te vestigen.

We ontwikkelen de Wagenwerkplaats als een aantrekkelijk en dynamisch gemengd gebied met afwisseling tussen hoge en lage dichtheden. In 2040 bestaat de Wagenwerkplaats uit woningen, kantoren, (recreatieve) voorzieningen en kleinschalige ambacht. Om evenwicht tussen de verschillende functies in het gebied te behouden, hebben we de ambitie om tenminste 2.000 extra arbeidsplaatsen te realiseren voor het hele gebied inclusief de potentiële WTC locatie.

Aan de oostkant van de Wagenwerkplaats (dicht bij het station) zijn er kantoren en woningen in hogere dichtheden (bijvoorbeeld kantoren met grotere vloeroppervlakten). Aan de westkant van de Wagenwerkplaats - tegen de bloemenbuurt aan - is er ruimte voor werkfuncties, woningen en voorzieningen in lagere dichtheden met meer laagbouw (bijvoorbeeld plintfuncties en zorgvoorzieningen).

Vanuit de kantorenprognose blijkt er een grote vraag te zijn naar kantorenruimte in de directe omgeving van station Amersfoort, waaronder de Wagenwerkplaats. Op de Wagenwerkplaats kan door realisatie van moderne en courante panden in (een deel van) deze behoefte worden voorzien.

Ter ondersteuning kan er kleinschalige detailhandel (dagelijks) en/of horeca komen om de verblijfsfunctie van het gebied te vergroten. Daarnaast willen we ruimte bieden aan (kleinschalige) bedrijven in de dienstverlening en lichte ambachten om tot een multifunctionele stedelijke omgeving te komen en recht te doen aan de traditie van de Wagenwerkplaats. Winkelvoorzieningen worden niet voorzien in het gebied, omdat we zoveel mogelijk het bestaande aanbod in het Soesterkwartier en het Eemplein willen gebruiken.

Stationsgebied

Het Stationsgebied heeft zich in 2040 doorontwikkeld tot een aantrekkelijke en dynamische werklocatie én toplocatie voor zakelijke ontmoeting, met een hoge concentratie van bedrijven en instellingen die zich profileren op thema's rond de gezonde, duurzame en groene stad.

Tegelijkertijd werken we aan verbetering van de openbare ruimte om het gebied een aantrekkelijkere verbinding met binnenstad en Langs Eem en Spoor te laten worden, onder andere door de stationspleinen aan zuid- en noordzijde te verbeteren.

Het stationsgebied heeft een belangrijke regiofunctie, maar vervult ook een belangrijke rol als bovenregionaal kantoren-, onderwijs- en opleidingscluster, met goede bereikbaarheid en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven in de zakelijke, maatschappelijke en financiële dienstverlening.

Kennis en innovatie in dit Earth Valley Innovation District wordt actief gedeeld en ontwikkeld.

De arbeidsintensiteit en ruimtelijke intensiteit blijft hoog in het Stationsgebied. Tot 2040 zullen er tot ongeveer 57.000 m² bruto vloeroppervlak aan kantoren in het Stationsgebied aan de noordkant (inclusief de Wagenwerkplaats) gerealiseerd worden, die voor een belangrijk deel dienen ter vervanging van kantoren op minder courante locaties in de stad.

Eemplein en Trapezium

Het Eemplein is een stadscentrum met grote winkelketens, horeca, het Eemhuis met de bibliotheek Eemland, Archief Eemland, kunsthall Kade en Scholen in de kunst. Inwoners en bezoekers trekken naar dit gebied voor (dagelijkse) boodschappen, culturele activiteiten of voor de horeca.

In het Trapezium komt onder andere het 'Huis voor de Stad' en ongeveer 250 woningen.

De Nieuwe Stad

In De Nieuwe Stad komt er ongeveer 10.000 m² kantoorruimte bij en daarnaast extra ruimte voor bedrijven, culturele en maatschappelijke voorzieningen en horeca. Deels zijn de gebouwen bestemd voor wonen met plinten voor commerciële of maatschappelijke functies en deels zijn de gebouwen geheel bestemd voor commerciële functies.

In De Nieuwe Stad worden de bestaande gebouwen nu al heel divers gebruikt. Onderwijs, ambachten, kenniswerkers, horeca, evenementenhal en een Poppodium zijn voorbeelden van dit gebruik. Deze gebruikers en de diversiteit onderling kenmerkt De Nieuwe Stad. In de functiemix moet een substantieel aandeel vierkante meters worden behouden als betaalbare ruimte voor reguliere bedrijven, ambachten en kunsten. Hierdoor kan de identiteit van De Nieuwe Stad - een levendig stedelijk gebied met een 18-uurs dynamiek - gewaarborgd worden.

Flexibiliteit is de essentiële basis in De Nieuwe Stad: de ruimte waar voorheen een ambacht zat, kan worden getransformeerd tot kantoor en andersom. Hierin moet altijd rekening worden gehouden met een gezonde functiemix, de bestaande en geplande woningen en de aanwezige onderwijsfuncties om extra overlast te voorkomen. Daarnaast wordt er ruimte geboden voor de ontwikkeling van de Earth Valley Innovation Hub.

Kop van Isselt

In het Ontwikkelkader Kop van Isselt is een programma met een mix van kantoor- en bedrijfsruimte opgenomen. Concreet betreft het 14.000m² kantoorruimte, 20.000m² bedrijfsruimte (voornamelijk gericht op bedrijven in de maaksector) en ca. 2.500m² voor een broedplaats.

Kop van Isselt is geschikt voor kleinschalige bedrijfsruimtegebruikers en kantoorgebruikers passend bij een gemengd stedelijk milieu.

In Kop van Isselt voegen we geen grote of middelgrote nieuwe kantoren toe, deze concentreren we in principe op locaties dicht bij station Amersfoort Centraal. Wel is er mogelijkheid voor kleinschalige kantoren, ondergeschikte kantoorruimte bij bedrijfsruimte en flexibele kantoorconcepten die goed passen bij de creatieve industrie en flexwerkers. Kop van Isselt is ook geschikt voor kleinschalige bedrijfsruimtegebruikers passend bij een gemengd stedelijk milieu.

In Kop van Isselt zetten we in op groei van het aantal arbeidsplaatsen in het gebied. Daartoe moeten veel van de huidige extensieve, grootschalige en overlastgevende bedrijven plaats maken voor kleinschaligere en schonere bedrijven, die beter mengbaar zijn met wonen. We streven naar verplaatsing van deze extensieve bedrijvigheid naar andere gebieden in de stad (Isselt West/Midden en Vinkenhoef) en toevoegen van intensieve bedrijvigheid waardoor het aantal banen kan stijgen van 850 naar 1500 banen. Naast gebiedsverzorgende bedrijven (dienstverlening, horeca, etc.) ligt de nadruk op kleinschalige creatieve en innovatieve bedrijven, zoals kleinschalige ambachtelijke maakindustrie, creatieve (digitale) industrie en kleinschalige circulaire bedrijven. Hiertoe wordt een mix van bedrijfsruimten, kantoren, ruimte voor maatschappelijke voorzieningen (zorg, cultuur, ontmoeting), gebiedsverzorgende horeca en een broedplaats ontwikkeld.

Tot slot wordt aandacht gevraagd voor ruimte voor sportleisure ondernemingen. De grootste 'sportclub' in de stad zijn de fitness-aanbieders tezamen, waar maar liefst één derde van de Amersfoorters sport en beweegt (Vrije Tijds monitor (VTM, 2022)). In een nieuwe wijk als Kop van Isselt mogen dergelijke aanbieders niet ontbreken.



Horeca aan de Eem

5.7 Belangrijkste punten

We sturen in Langs Eem en Spoor op:

- 7.000 extra banen, werkplekken voor kantoren, kleine bedrijvigheid en zzp'ers in Langs Eem en Spoor en deels stationsgebied. 110.000 m² voor verschillende werkfuncties:
 - Wagenwerkplaats: 2200 nieuwe banen;
 - Stationsgebied: 2100 nieuwe banen;
 - De Nieuwe Stad en Eemplein: 1200 nieuwe banen;
 - Kop van Isselt: 1500 nieuwe banen.
- De verdeling en type m² voor werklocaties zoals die in de verschillende ontwikkelkaders van de deelgebieden zijn vastgelegd.
- Een levendig en vitale winkelstraat aan de Noordewierweg, door bewust te sturen op beperking detailhandelsfuncties in de overige gebieden.
- Toevoeging van verschillende type kantoren op Kop van Isselt en Wagenwerkplaats, door afspraken hierover te maken met ontwikkelende partijen en mogelijke eindgebruikers.
- Economische en maatschappelijke functies die te mengen zijn met wonen in alle gebieden, door in het ontwerp en de uitwerking van de plannen rekening te houden met mogelijke hinder/geluidsbeperkingen.

We streven naar:

- Kleinschalige creatieve industrie in Kop van Isselt, De Nieuwe Stad en Wagenwerkplaats, door inzet op netwerkvorming en met partners voorzien in beschikbare en betaalbare ruimte als onderdeel van de ontwikkelkaders en verdere uitwerking.
- Innovatiedistrict Earth Valley met onder andere hub/broedplaats functies, onder andere in De Nieuwe Stad. Hiervoor wordt actief samengewerkt met de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht, Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht, kennisinstellingen en bedrijven in het Earth Valley Ecosysteem.

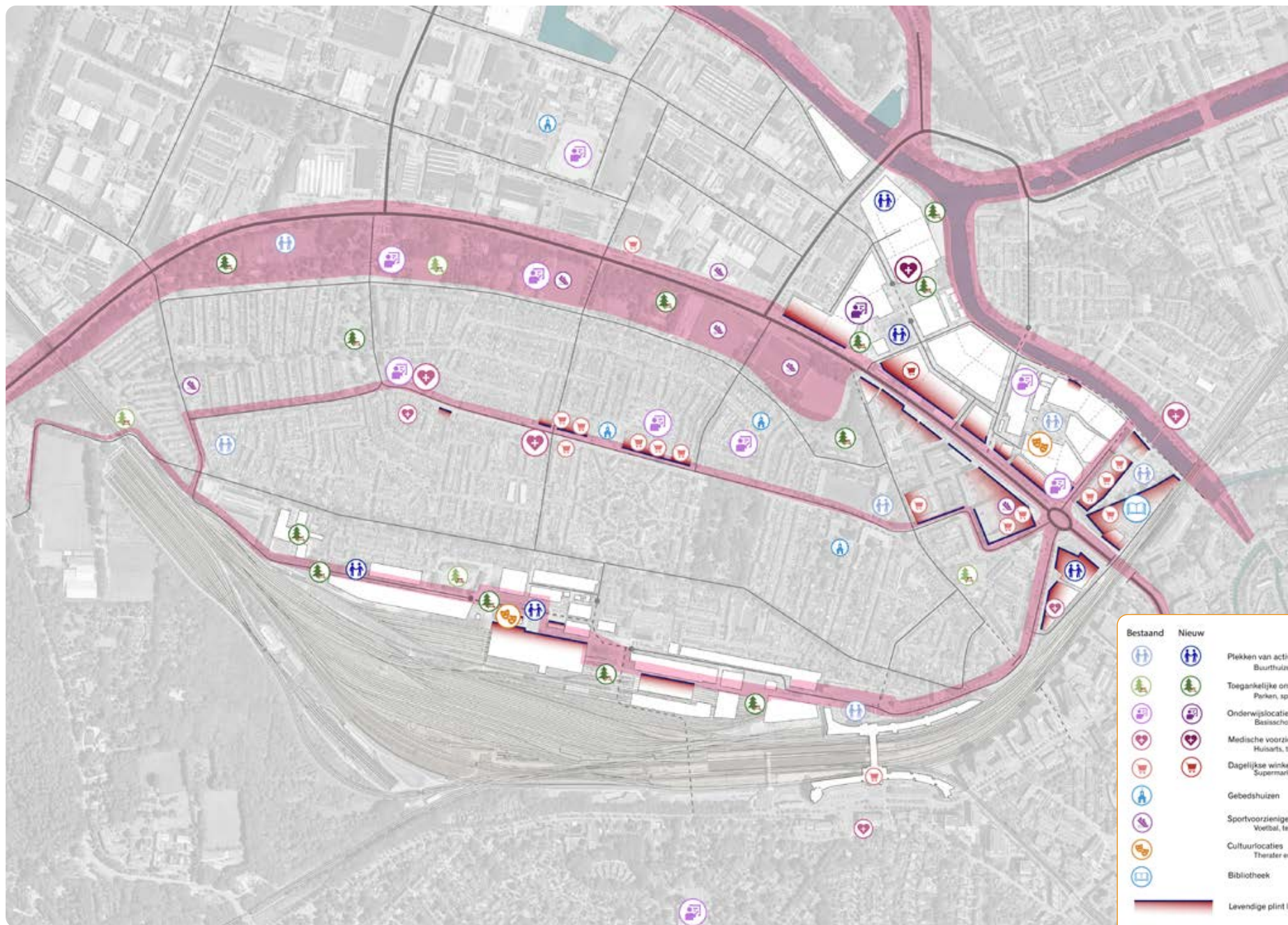
6 Maatschappelijke voorzieningen die meegroeien

Goede maatschappelijke voorzieningen in de stad dragen bij aan een gezonde stad en vervullen een belangrijke rol als ontmoetingsplek in de buurt. Een stad in balans is een stad met complete buurten waar wonen, werken en voorziening dicht bij elkaar zijn. Complete buurten versterken de leefkwaliteit voor onze inwoners. Ze bieden een fijnmazige mix van functies: winkels, scholen, sport, welzijn, cultuur, zorg en aantrekkelijk openbaar gebied. Door de nabijheid van voorzieningen ontstaat een wijk waar bewoners minder afhankelijk zijn van de auto en dat draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners en duurzaamheid van de gebieden. Bovendien bieden complete buurten ruimte voor ontmoeting, waardoor sociale cohesie wordt bevorderd.

Amersfoort heeft als doel om de maatschappelijke voorzieningen in de stad mee te laten groeien met de groei van de stad. Een groot deel van de groei van de stad vindt de komende jaren plaats in het gebied Langs Eem en Spoor. Om voorzieningen mee te laten groeien met die verwachte groei hebben we ruimte nodig. Het invullen en gebruiken van die ruimte doen we zorgvuldig zodat onze maatschappelijke voorzieningen in het gebied bijdragen aan een gezonde, inclusieve en aantrekkelijke stadswijk. Voorzieningen zijn niet zomaar functies in gebouwen, ze zijn er omdat ze voorzien in behoeften van inwoners en professionals. Maatschappelijke voorzieningen voegen waarde toe in de sociale en fysieke leefomgeving van mensen. We richten ons daarom op het creëren van een robuust voorzieningenniveau met voldoende, passende en in nabijheid beschikbare voorzieningen in de wijk. Daarbij hanteert de gemeente het uitgangspunt dat de (gebouwde) voorzieningen in de wijk verbindend, toegankelijk en toekomstbestendig zijn. Voor het huisvesten van maatschappelijke voorzieningen zet de gemeente in op multifunctioneel ruimtegebruik zodat voorzieningen elkaar kunnen versterken en we beschikbare ruimte efficiënt gebruiken. Om over voldoende ruimte voor maatschappelijke voorzieningen te beschikken, kijken we hoe we het gebruik van bestaande ruimte kunnen optimaliseren en voegen we nieuwe vierkante meters maatschappelijke functies toe.



Verkeerstuin Wagenwerkplaats



Maatschappelijke voorzieningen in Langs Eem en Spoor in relatie tot de levensaders

In het raadsbesluit voor Langs Eem en Spoor uit 2019 hebben we afgesproken, dat we de omgeving en in het bijzonder het Soesterkwartier willen laten profiteren van de ontwikkelingen in Langs Eem en Spoor. We verwachten dat de draagkracht en de kwaliteit van de voorzieningen in het Soesterkwartier versterkt worden door de groei van het aantal mensen die er gebruik van maken.

Tegelijkertijd wil de gemeente niet dat de voorzieningen in het Soesterkwartier overbelast worden door een te grote groei van gebruikers. Om de groei van het aantal inwoners en de druk die dat met zich meebrengt op de bestaande voorzieningen aan te kunnen, hebben we in beeld gebracht hoeveel ruimte er in het gebied Langs Eem en Spoor nodig is voor nieuwe voorzieningen. Op die manier kunnen we in onze plannen ruimte reserveren en blijven voorzieningen, voor iedereen die daar gebruik van wil maken, in de buurt beschikbaar.

Bij het bepalen van de gewenste voorzieningen in Langs Eem en Spoor kijkt de gemeente aan de ene kant naar de behoefte die ontstaat door de te verwachten woningbouwprogrammering, dus hoeveel gezinnen, hoeveel jonge kinderen en bijvoorbeeld hoeveel ouderen we kunnen verwachten in het gebied. Daarnaast kijkt de gemeente welke voorzieningen er in de directe omgeving van Langs Eem en Spoor aanwezig zijn. Voor die voorzieningen stellen we ons de vraag, is er nog ruimte om te groeien, kunnen mensen hier nog voldoende terecht en sluit de voorzieningen nog aan op de behoefte?

We hebben de maatschappelijke voorzieningen in onze stad ingedeeld naar verschillende categorieën. Voor die voorzieningencategorieën bekijken we wat er in een gebied/wijk aan voorzieningen aanwezig is (o.a. met voorzieningenscan) en wat er nodig is aan uitbreiding of verbetering op basis van de groei en ontwikkelingen die in het gebied verwacht worden. Dit heeft er voor Langs Eem en Spoor toe geleid dat we voor de volgende maatschappelijke voorzieningen extra ruimte in het gebied moeten creëren:

1. Sport en bewegen
2. Onderwijs (primair onderwijs)
3. Eerstelijnszorg: ruimte voor huisartsen en een gezondheidscentrum
4. Ontmoeting en Welzijn
5. Cultuur en Kunst in de openbare ruimte

Specifiek in Kop van Isselt reserveert de gemeente aanzienlijk ruimte voor het toevoegen van maatschappelijke voorzieningen. In totaal ruim 10.000 vierkante meter. De voorzieningen die daar een plek moeten krijgen, zijn kinderopvang/BSO, een nieuwe binnensportaccommodatie (sporthal), een gezondheidscentrum voor eerstelijnszorg, ruimte voor welzijnsfuncties en ontmoeting, culturele activiteiten in de vorm van een creatieve broedplaats en mogelijk ook een nieuwe basisschool. Voor sommige functies, zoals welzijn en ontmoeting, geldt dat ze in gebouwen met elkaar gecombineerd kunnen worden, of dat ruimtes kunnen worden ingezet voor dubbelgebruik. Zo proberen we beschikbare ruimte optimaal te gebruiken en functies die elkaar kunnen versterken met elkaar te combineren. In de stedenbouwkundige uitwerking van de plannen wordt gekeken hoe dit er precies uit gaat zien.

6.1 Sport en bewegen

6.1.1 Een nieuwe binnensportaccommodatie

In het Meerjaren Investeringsprogramma Sportaccommodaties (MIP Sport) is op basis van de huidige bezettingspercentages van de binnensportaccommodaties en de groei van de stad een berekening gemaakt voor de vraag naar binnensportruimte in 2040. De conclusie is dat er minstens 1 nieuwe sporthal (bestaande uit 3 zaaldelen) voor de stad nodig is, bij voorkeur zelfs meer. In Langs Eem en Spoor en omgeving is nu geen sporthal aanwezig (witte vlek in de stad), terwijl op deze plek in de stad wel een aanzienlijke groei van het aantal inwoners staat gepland (dus de plek waar vraag ontstaat). Om een gelijkmatige spreiding van binnensportaccommodaties door de stad te krijgen en te kunnen voldoen aan de toekomstige vraag naar binnensportruimte reserveert de gemeente daarom ruimte voor een sporthal (bestaande uit 3 zaaldelen) in deelgebied Kop van Isselt. De nieuwe sporthal biedt ook ruimte aan het bewegingsonderwijs, het inrichten van beweegvriendelijke buitenruimte, het inrichten van een beweegboulevard langs de Eem, aansluiting op de al aanwezige watergebonden sport- en beweegaanbieders en combinaties met ontmoetingsfuncties of bv. cultuur.

Voor binnensportaccommodaties geldt dat er een belangrijke relatie is met het onderwijs: de gemeente heeft een wettelijke verplichting te zorgen voor ruimte voor het geven van bewegingsonderwijs. Een nieuwe sporthal in Kop van Isselt biedt in dit kader kansen voor het bieden van nieuwe beweegruimte voor het onderwijs uit het Soesterkwartier en aan het

mogelijke toekomstige onderwijs in Kop van Isselt. Dat is van belang voor de overdag bezetting van de accommodatie.

Met de komst van een nieuwe sporthal, ontstaat tot slot de kans om te kijken hoe om te gaan met het gebruik van de twee bestaande binnensportaccommodaties in het Soesterkwartier (Gymzaal Twentseweg uit 1973 die technisch afgeschreven is en de gymzaal aan de Dollardstraat). Uitgangspunt daarvoor is dat de ruimte in eerste instantie weer gebruikt wordt voor een maatschappelijke functie/voorziening. Denk in dit kader bijvoorbeeld aan gebruik door maatschappelijk gedreven beweegaanbieders of als overdekte ruimte voor niet georganiseerde Urban Sports.

6.1.2 Buitensport

Daarnaast blijft er ook behoefte aan accommodaties voor georganiseerde buitensport. Vooral jongeren sporten in georganiseerd verband (84% is lid van een vereniging). Voor voetbal weten we dat ongeveer 4,5% van de 5.900 nieuwe bewoners uit Langs Eem en Spoor gaat voetballen. Dat gaat dus om ongeveer 260 nieuwe leden. Op dit moment wordt er geen extra buitensportruimte gereserveerd in Langs Eem en Spoor. Dat betekent dat de nieuwe bewoners gebruik kunnen maken van de bestaande buitensport voorzieningen. Deze groei vangen de bestaande verenigingen zo goed mogelijk op.

6.1.3 Sport en bewegen in de openbare ruimte

Informeel sporten in de openbare ruimte is een essentieel onderdeel van een prettige, beweegvriendelijke en gezonde leefomgeving. Méér dan een derde van de Amersfoorters (37,4%, Vrijtijdsmonitor 2022) sport in de openbare ruimte. De gemeente wil daarom nieuwe openbare ruimte in het gebied geschikt maken om in deze behoefte te voorzien. Voor de openbare ruimte volgen we de in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) vastgelegde streefwaarden. De openbare ruimte wordt op innovatieve en kosteneffectieve wijze ingericht en meer geschikt gemaakt voor individuele sport- en beweegactiviteiten, als ook voor bewegingsonderwijs, verenigingen en commerciële sport- en beweegaanbieders.

Vanuit die visie wordt een sport/beweeg boulevard langs het water en/of een beweeglint door Kop van Isselt richting de Groengordel voorgesteld, waarin bijvoorbeeld beweegfaciliteiten zijn gesitueerd. Hier kunnen buurtsportcoaches, verenigingen, individuen

en/of sportorganisaties een programma draaien. Sporten en bewegen in de openbare ruimte wordt daarmee integraal onderdeel van het gebied waarbij buiten en binnen sport- en beweegmogelijkheden elkaar aanvullen.

Met de realisatie van verschillende deelprojecten uit het wijkperspectief Soesterkwartier bieden we nog meer mogelijkheden voor kinderen, jongeren en ouderen om meer te bewegen, om meer naar buiten te gaan en elkaar tegen te komen. Denk aan:

- Skatebaan/pumptrack voor kinderen en jongeren;
- Looproute voor alle leeftijden;
- Buitenruimte Puntenburg en Beweegtuin voor senioren (en mogelijk ook andere leeftijdsgroepen);
- Waterspeelplekken voor kinderen verbeteren;
- Calisthenics (sporten) voor alle leeftijden.

6.2 Onderwijs (primair onderwijs)

De drie bestaande scholen voor het primair onderwijs in het Soesterkwartier krijgen alle drie op de huidige locatie een nieuw schoolgebouw. Met deze sloop-nieuwbouw plannen en een actieve benadering richting ouders in de wijk, zetten de scholen erop in dat meer kinderen uit het Soesterkwartier in de eigen wijk naar school gaan.

Op dit moment gaat bijna de helft van de schoolgaande kinderen in het Soesterkwartier niet in het Soesterkwartier naar school. De gemeente wil samen met de scholen stimuleren dat de kinderen uit het Soesterkwartier wel in het Soesterkwartier naar school gaan, om daarmee de sociale cohesie in de wijk te versterken. De gemeente wil samen met de scholen ook sterkere verbindingen tussen kinderopvang en onderwijs organiseren. De focus ligt hierbij op het werken vanuit een gezamenlijk pedagogische visie op de ontwikkeling van het kind, in nabijheid van elkaar of vaak zelfs onder hetzelfde dak binnen één voorziening. Zo wordt, met onderwijs en opvang in de kern, invulling gegeven aan de ontwikkeling van kindcentra op de huidige schoollocaties in het Soesterkwartier.



Locaties basisscholen: donkerpaarse stippen zijn de bestaande schoollocaties in het Soesterkwartier waar sloop-nieuwbouw plaatsvindt, de lichtpaarse stip is eventuele nieuwe locatie voor een extra basisschool in Kop van Isselt.

Met de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor groeit het aantal kinderen in de basisschoolleeftijd met ongeveer 500 leerlingen. Groei van de drie bestaande basisscholen in het Soesterkwartier wordt daardoor verwacht. Die groei komt deels vanuit de groei Langs Eem en Spoor en deels vanuit een hogere belangstelling van kinderen die in de eigen wijk naar school gaan. Als de belangstelling voor de scholen in het Soesterkwartier inderdaad groeit en daarmee de behoefte aan een extra basisschool in Langs Eem en Spoor ontstaat, vult de gemeente deze vraag in binnen de daarvoor gereserveerde ruimte in Kop van Isselt.

6.3 Eerstelijnszorg: ruimte voor huisartsen en een gezondheidscentrum

Voor een nieuwe woonwijk of een gebied waar veel nieuwe inwoners komen wonen, hanteert de gemeente het uitgangspunt dat de nieuwe inwoners in de nabijheid over eerstelijnszorg moeten kunnen beschikken. Dit is zorg waar inwoners zelf zonder verwijzing

naartoe kunnen gaan. De eerstelijnszorgvoorzieningen zijn huisarts, tandarts, fysiotherapeut, apotheek en verloskundige.

Specifiek voor de huisartsenzorg in Amersfoort weten we dat deze onder druk staat, net als op veel andere plekken in het land. Veel huisartsen kunnen geen patiënten meer aannemen terwijl daar wel vraag naar is en huisartsen die een nieuwe praktijk willen starten, krijgen de huisvesting niet rond. Om ervoor te zorgen dat in Langs Eem en Spoor voldoende huisartsenzorg beschikbaar is, reserveren we op verschillende plekken in Langs Eem en Spoor ruimte voor het kunnen huisvesten van eerstelijnszorg. Samen met Huisartsen Eemland (koepelorganisatie voor de huisartsenzorg in de regio) kijken we wat er nodig is. Zo komt er onder andere ruimte voor een gezondheidscentrum op Kop van Isselt en komen er een apotheek en huisartsenpraktijk op de begane grond in het Trapezium.

Ook in andere deelgebieden, zoals bij de Soesterweg 342 en Soesterweg 552-556, is ruimte gereserveerd waar eerstelijnszorgfuncties een plek kunnen krijgen.

6.4 Ontmoeting en Welzijn

In een inclusieve stad hoort iedereen erbij. De gemeente werkt aan gelijke kansen, preventie en ondersteuning en zorg in de wijken. Dat gebeurt samen met partners, professionals, vrijwilligers en inwoners. Zo zorgt Amersfoort ervoor dat elke inwoner zich thuis kan voelen in onze stad. Zo zijn we een stad waar iedereen op zijn eigen manier meedoet, met passende ondersteuning voor wie dat nodig heeft. In het Soesterkwartier en de al verder gevorderde plannen voor de Wagenwerkplaats is voldoende ruimte aanwezig voor ontmoeting en welzijnsfuncties, onder andere in Stoom en Spelen (Samenwerkplaats en Verkeerstuin).

Bestaande plekken behouden we en daar waar vanuit het gebiedsmanagement en professionals uit de wijk (denk aan wijkteam, Indebuurt033, GGD etc.) signalen komen dat zij behoefte hebben aan ruimte voor het kunnen organiseren van activiteiten, spreekuur of voorlichting, zoeken we die ruimte door middel van dubbelgebruik van andere ruimtes die aanwezig zijn in een onderwijsgebouw, sporthal, of broedplaats. We bouwen dus geen monofunctionele ruimtes bij voor welzijnsfuncties en ontmoeting, maar zetten in op intensiveren en slimmer gebruik van ruimte die al beschikbaar is en mogelijkheden biedt voor deze functies in de wijk.

6.5 Cultuur en Kunst in de openbare ruimte

In een gebied waar verhalen uit het verleden soms onzichtbaar zijn en nieuwe verhalen nog vorm moeten krijgen, is de verbeeldingskracht van kunstenaars van grote waarde. Kunst groeit dan ook mee met Langs Eem en Spoor, in een meerjarig kunstprogramma. Hierin is aandacht voor dat wat mensen met elkaar en met hun bestaande of nieuwe omgeving verbindt. Er is per deelgebied een fase van onderzoek (vertellen) en tijdelijke kunst (verbeelden) en een fase waarin permanente kunstwerken worden gerealiseerd die een aanvulling vormen op de openbare collectie kunstwerken in Amersfoort (vestigen).

Het is de ambitie om de gebieden in Langs Eem en Spoor tijdens de transitieperiode te verlevendigen met tijdelijke kunstprojecten en vervolgens te verrijken met zes permanente kunstwerken in de openbare ruimte verspreid over de deelgebieden. De permanente kunstwerken benadrukken het onderscheidende karakter van het deelgebied en dragen bij aan de eigenheid van het stadsdeel als geheel.



Het kunstprogramma als geheel wordt in samenhang met de gebiedsontwikkelingen begeleid door een curator, een coördinator en een communicatieprofessional om kwaliteit, samenhang en inhoudelijke aansluiting te borgen. Zo bouwen gemeente, kunstenaars, bewoners, ondernemers, ontwikkelaars en andere partners samen aan kunst die groeit vanuit de plek, de tijd en de mensen die er mee verbonden zijn.

6.6 Belangrijkste punten

We sturen in Langs Eem en Spoor op:

- 10.000 m² ruimte voor maatschappelijke voorzieningen in Kop van Isselt.
- We vernieuwen de gebouwen van de onderwijsvoorzieningen in Soesterkwartier.
- Reservering van ruimte voor een extra basisschool in Kop van Isselt.
- Ruimte voor een nieuwe sporthal in Kop van Isselt.
- Voldoende eerstelijnszorg voorzieningen in de verschillende deelgebieden, met een concrete ruimtereservering in Trapezium en Kop van Isselt.
- Het inrichten van de openbare ruimte met mogelijkheden voor sport en bewegen.
- Behoud van Stoom en Spelen (voorheen de verkeerstuin en Laswerkplaats in Wagenwerkplaats).

We streven naar:

- Het realiseren van tijdelijke en blijvende kunst in de openbare ruimte als verbinding van bestaande en nieuwe omgeving.



Foto links: Kunst op het Eemplein

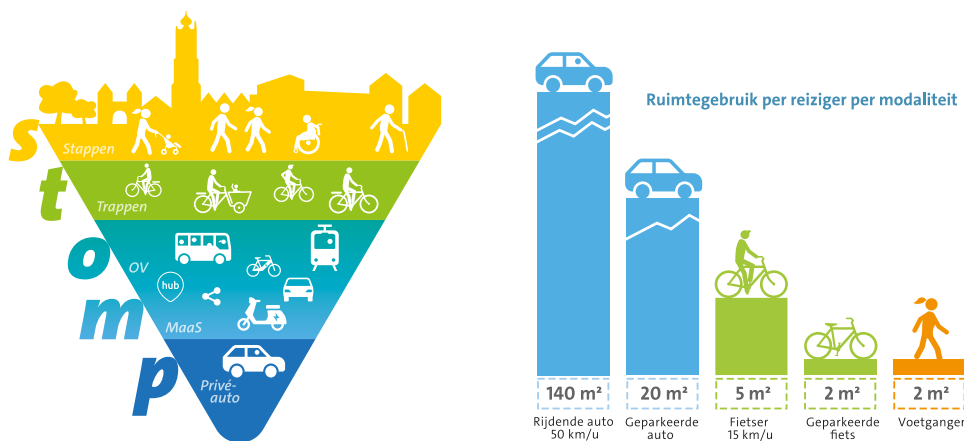
Foto rechts: Kunst op de
Wagenwerkplaats

7 Duurzame mobiliteit

Om Amersfoort ook in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden voor iedereen die hier woont, werkt en ontspant, is het nodig dat we anders met mobiliteit omgaan. De ligging van Langs Eem en Spoor dichtbij Amersfoort Centraal, aan een BRT-corridor en dichtbij voorzieningen biedt de kans om hier anders met mobiliteit om te gaan. De Omgevingsvisie Amersfoort 2030 - 2040, die de gemeenteraad eind 2023 vaststelde, is hiervoor de basis. In het omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035 is dit verder uitgewerkt tot concreet beleid.

Een belangrijk basisprincipe in het Omgevingsprogramma Mobiliteit is STOMP.

STOMP draait om het vooropstellen van actieve vormen van mobiliteit. We stimuleren mensen in de stad om te Stappen, te Trappen, met het Openbaar vervoer te reizen, gebruik te maken van Mobility as a Service (deelmobiliteit), in plaats van de Privéauto als uitgangspunt te nemen. STOMP is geen star principe en draait om maatwerk.



Het STOMP principe en het huidige ruimtegebruik per verkeersdeelnemer

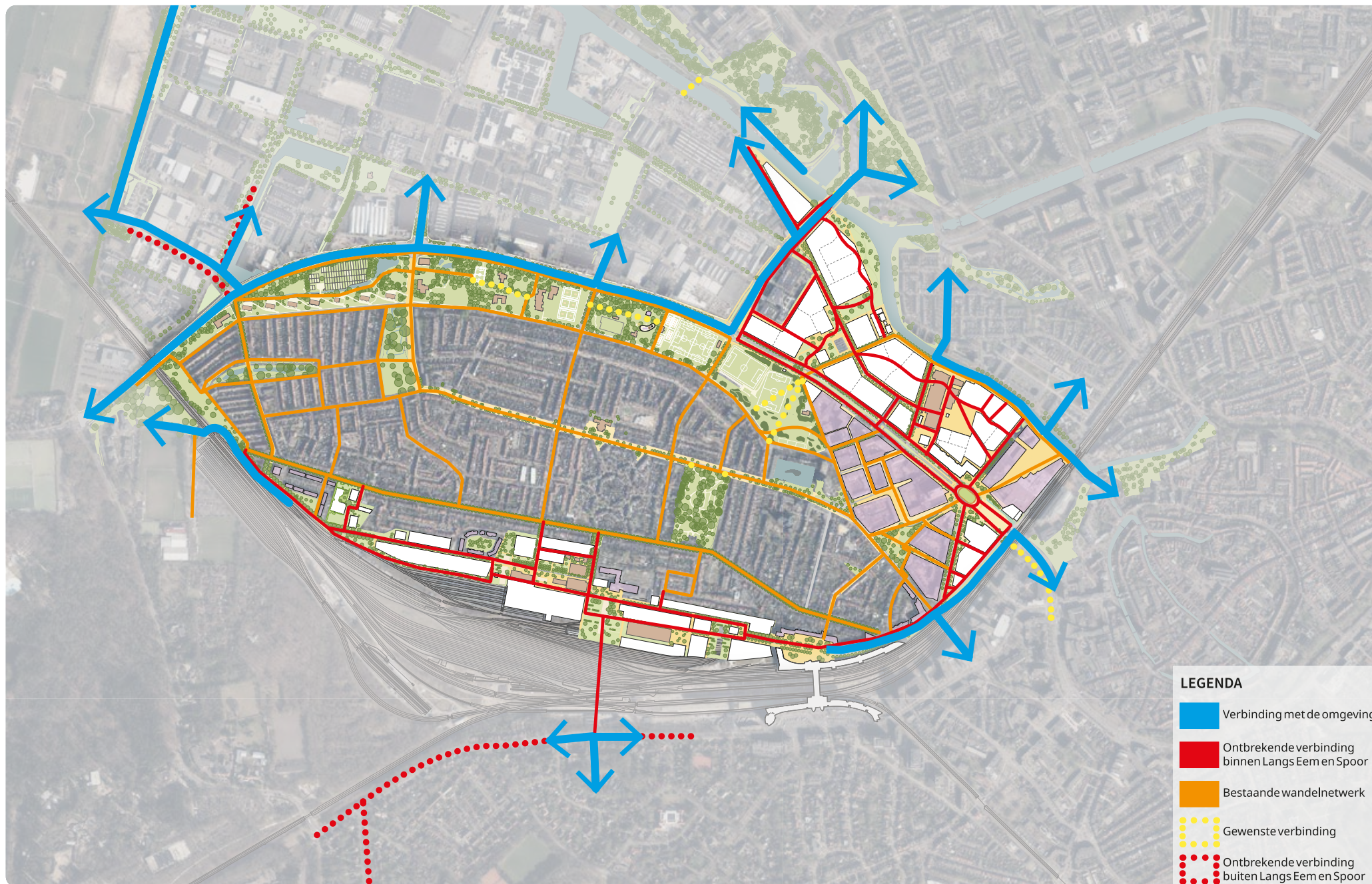
In Langs Eem en Spoor speelt het STOMP-principe een grote rol: in de deelgebieden is de ruimte voor lopen en fietsen daadwerkelijk groter dan voor de privéauto. In Langs Eem en Spoor is het mogelijk om in het centrum van de stad te wonen en minder afhankelijk te zijn van een eigen auto, omdat voorzieningen en OV in de nabijheid zijn en er goede loop- en fietsverbindingen zijn met de binnenstad, het station en het buitengebied.

7.1 Loopvriendelijke omgeving

Lopen is voor bijna iedereen de eenvoudigste manier van verplaatsen. Het is bovendien gezond en een stad die is ingericht voor voetgangers is aantrekkelijk. We investeren in ons loopnetwerk door ervoor te zorgen dat er toegankelijke, veilige, koele en directe looproutes zijn om zowel noodzakelijke, recreatieve als sportieve verplaatsingen te stimuleren.

We zetten onder andere in op de looproutes van Centraal Station naar De Nieuwe Stad en Eemplein, de wandelroute van de binnenstad naar Eemfront langs de Eem en de wandelroute in Eempark richting het buitengebied. We stellen de menselijke maat centraal in de openbare ruimte, door meer ruimte te geven aan groen en ontmoeten. Dit bevordert ook de sociale veiligheid. Door in te zetten op levensaders, verbeteren we de samenhang in het gebied én de verbinding met de rest van de stad. Met de compacte inrichting realiseren we verder dat wonen, werken en het bezoeken van voorzieningen zoveel mogelijk op loopafstand plaats kunnen vinden. We zorgen voor een veilige inrichting van de straten voor ouderen en kiezen zorgvuldig waar we de ruimte als shared space inrichten. Shared Space is een verkeersconcept waarbij de traditionele scheiding tussen voetgangers, fietsers en automobilisten grotendeels verdwijnt. In plaats van stricke rijbanen, stoepen en stoplichten, maken alle weggebruikers gebruik van dezelfde openbare ruimte

We bekijken de nieuwe verbindingen daarbij door de ogen van een kind van acht. Het uitgangspunt bij inrichting van straten is dat zij zelfstandig kunnen lopen of fietsen naar bijvoorbeeld school, vriendjes en de sport- of muzieklus.



Wandelroutes in Langs Eem en Spoor en de omliggende gebieden.

Cities 8 to 80

De ideeën van Cities 8 to 80 gaan over het ontwerpen van een openbare ruimte waar iedereen zich veilig, welkom en comfortabel voelt, of je nu 8 of 80 jaar oud bent. Het uitgangspunt is simpel: als een plek prettig en veilig is voor zowel een kind van 8 als een oudere van 80, dan is het dat waarschijnlijk voor iedereen.

Dit betekent dat straten, pleinen en parken toegankelijk moeten zijn zonder ingewikkelde obstakels. Denk aan brede, vlakke stoepen, duidelijke oversteekplaatsen en voldoende zitplekken om even uit te rusten. Fietspaden worden zo aangelegd dat ook minder ervaren fietsers zich veilig voelen, met gescheiden rijstroken voor auto's en fietsen.

Groen speelt een grote rol: bomen voor schaduw, bloemen voor kleur en grasvelden voor ontspanning. Waterpartijen en speeltuinen worden gecombineerd met rustige plekken, zodat jong en oud samen gebruik kunnen maken van dezelfde ruimte.

Ook verlichting is belangrijk: goed verlichte paden zorgen voor een veilig gevoel in de avond. Door ontmoetingsplekken te creëren, zoals bankjes in de zon of buurtpleinen, ontstaan vanzelf sociale contacten.

Kortom, Cities 8 to 80 draait om menselijke maat, toegankelijkheid, inclusie en plezier. Een stad voor 8 tot 80 is een stad voor iedereen.

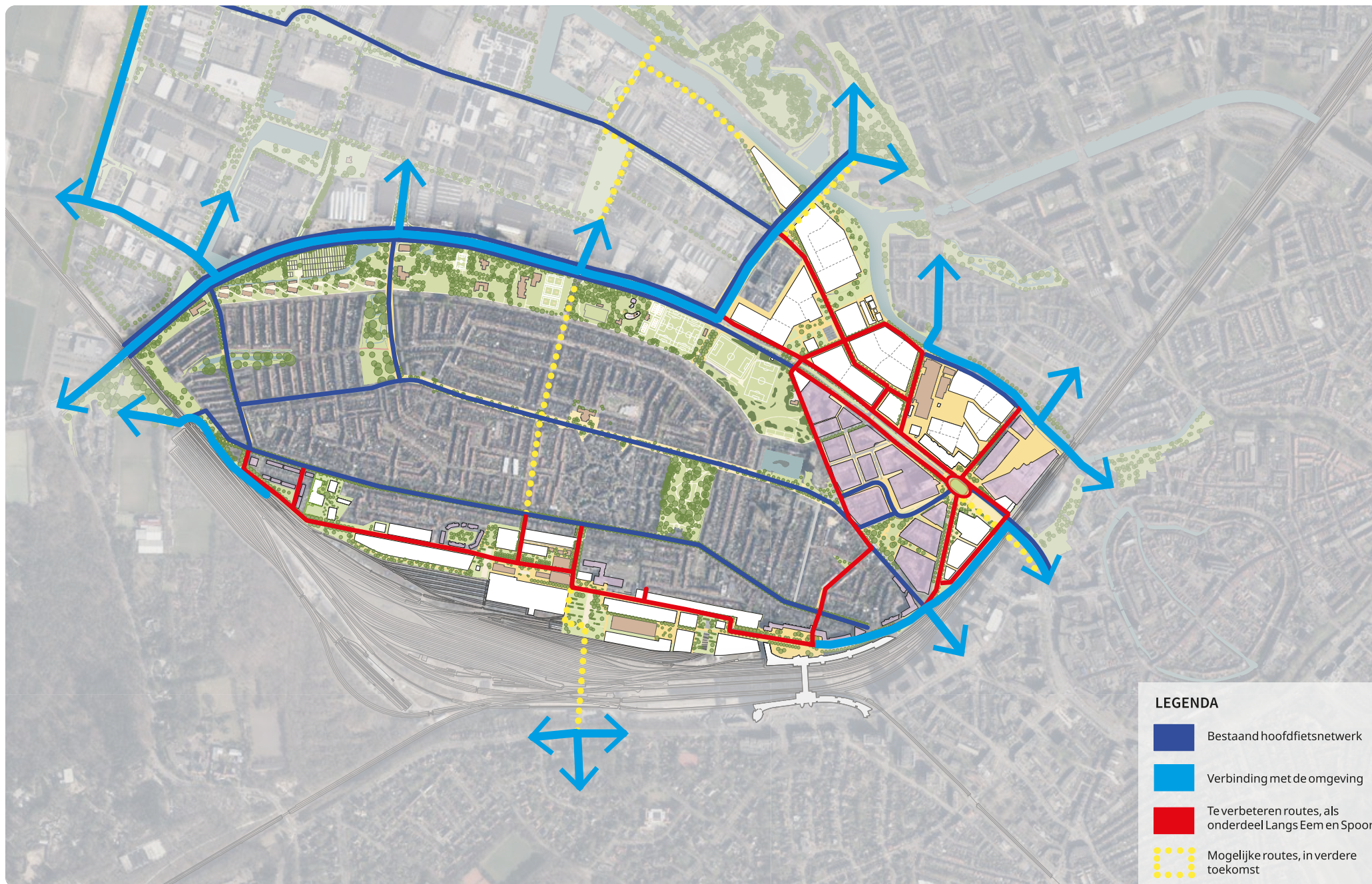
7.2 Fietzers krijgen de prioriteit

In Langs Eem en Spoor krijgen de fietsers prioriteit. Fietzers en voetgangers krijgen meer ruimte in het gebied ten opzichte van de auto. Voor Langs Eem en Spoor wordt gewerkt aan een veilig en comfortabel fietsnetwerk binnen het gebied en daarnaast ook voor een goede verbinding met de omgeving.

7.2.1 Goede fietsverbindingen

Omdat Langs Eem en Spoor een uniek gebied is tussen de binnenstad, Amersfoort Centraal en de buitengebieden, ligt de nadruk op goede fietsverbindingen tussen deze gebieden. Om de voordelen van deze ligging te versterken, sluiten we met het fietsnetwerk van Langs Eem en Spoor aan op een aantal doorfietsroutes die zijn aangelegd. Daarbij wordt gezocht naar een goede aansluiting aan het fietspad langs de Eem naar Hoogland West / zuidelijke Eemvallei.

Zie kaart volgende pagina.



Hoofdfietsroutes in en door Langs Eem en Spoor.

We zorgen voor een goede en veilige bereikbaarheid van scholen en winkels tussen Kop van Isselt, De Nieuwe Stad en Wagenwerkplaats en de omliggende gebieden zoals Soesterkwartier, Bergkwartier en de Koppel. Vanuit de Wagenwerkplaats komt een fiets- en voetgangersbrug naar de Barchman Wuytierslaan.

Daarnaast is een goede en veilige verbinding tussen de gebieden Kop van Isselt en De Nieuwe Stad en het Centraal Station van belang, om het gebruik van Openbaar Vervoer te stimuleren.

In het oostelijk deel van de Wagenwerkplaats komt een doorsteek voor fietsers en voetgangers naar de Klimopstraat. In het midden van de Wagenwerkplaats blijven de doorsteken gehandhaafd. In het westen komt er langs het bedrijfspand van de SRO een verbinding met de Soesterweg.

In de toekomst streven we naar meer verbindingen voor fietsers en voetgangers tussen Wagenwerkplaats en Soesterkwartier als daar kansen voor ontstaan bij herontwikkelingen in Soesterkwartier.

Vanaf een van de groene scheggen op de Wagenwerkplaats wordt een passerelle, een fiets- en wandelverbinding over het spoor gemaakt richting Bergkwartier.

Ook wordt de fietsroute tussen Kop van Isselt en het Centraal Station aan het Piet Mondriaanplein, via de Puntenburgerlaan verbeterd. Op deze route liggen relatief smalle straten met geparkeerde auto's

Veilig oversteken

Bij goede fietsverbindingen horen veilige oversteken. De oversteek van de Amsterdamseweg ter hoogte van de Puntenburgerlaan en een veilige oversteek voor fietsers bij De Nieuwe Poort worden verbeterd.

Oversteek Amsterdamseweg

In december 2023 heeft de raad het Samenbindend Raamwerk voor bovenwijkse voorzieningen en verbindingen Langs Eem en Spoor en Soesterkwartier vastgesteld.

Daarbij heeft de gemeenteraad besloten om naast een gelijkvloerse variant ook te onderzoeken of in de omgeving van de Puntenburgerlaan een ongelijkvloerse kruising kan worden gerealiseerd voor voetgangers, fietsers en ecologie.

De afgelopen periode is er een variantenstudie gedaan naar de mogelijkheden en effecten van verschillende ongelijkvloerse oversteken in de omgeving van de Puntenburgerlaan.

Uit deze studie is er naast de gelijkvloerse variant één ongelijkvloerse variant overgebleven die als kansrijk kan worden beschouwd, namelijk een groene overkapping met verdiepte aanleg autoverkeer.

Tegelijkertijd met het afronden van de inhoud van dit Omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor heeft hierover participatie plaatsgevonden, door middel van een Langs Eem en Spoor café en gesprekken met een aantal stakeholders. Nu is het aan de gemeenteraad om zich uit te spreken over een voorkeursvariant.

Oversteek De Nieuwe Poort

Bij de Nieuwe Poort wordt de route voor fietsers in het verlengde van Geertje Arendslaan (Gaslaan) (parallel langs het spoor achter het nieuwe stadhuis langs) verbeterd. Over de gehele Gaslaan is fietsverkeer niet mogelijk, omdat het fietsverkeer niet veilig kan mengen met het expeditie verkeer (vrachtwagens). We zien wel kansen voor een route over het bestaande viaduct en vóór Eemplein Blok 5 langs naar De Nieuwe Poort en Eemlaan.

De maatregelen voor De Nieuwe Poort worden verder beschreven in 7.6.2.

Te realiseren fietsverbindingen

Op de volgende pagina's staan een overzichtskaart van de te realiseren verbindingen en een tabel van de (fiets)verbindingen die we binnen het gebied Langs Eem en Spoor gaan uitwerken.



Aangepaste kaart uit 2023 met
bandbreedtes en varianten voor de te
realiseren verbindingen

- A Fietsroute Eemplein - Eemvallei
- B.1 Fietsroute Station - Kleine Koppel:
Deel Mondriaanlaan/-plein
- B.2 Fietsroute Station - Kleine Koppel:
Deel Eemlaan
- C.1 Fietsroute Station - Kop van Isselt:
Deel oversteek Amsterdamseweg
- C.2+D
Fietsroute Station - Kop van Isselt:
Deel Station - Amsterdamseweg
- E Voetgangers- en fietsersbrug over het
spoor (interwijkverbinding)
- F.1 Groengordel Oost
- F.2 Groene zone en Eempark Kop van
Isselt
- G Herinrichting Amsterdamseweg
(Industrieweg - nieuwe
ontsluitingsweg Kop van Isselt)
- H Nieuwe ontsluitingsweg Kop van
Isselt en De Nieuwe Stad
- I De Nieuwe Poort

In de tabel hieronder zijn de (fiets)verbindingen vertaald naar verschillende projecten. Voor de planning is een bandbreedte opgenomen, deze is nog van meerdere factoren afhankelijk maar is de beste inschatting op dit moment.

De eerste stap in het proces naar realisatie van de maatregelen is het opstellen van een aantal voorlopig ontwerpen voor de genoemde verbindingen, behalve voor De Nieuwe Poort en de fietsenkelder Mondriaanplein. Deze projecten zijn al een fase verder.

Verbindingen	Besluitvorming in college of raad	Verwacht jaar van uitvoering	Bijzonderheden
A Fietsroute Eemplein - Eemvallei	Voorjaar 2028	Vanaf 2030	• Fiets-, voetpad verbinding koppelbrug. • Aanpassing Koppelbrug • Fietsbrug over Eem (of variant over Havenweg)
B.1 Fietsroute Station - Kleine Koppel: Deel Mondriaanlaan/-plein	Voorjaar 2027	2030	• Herinrichting Mondriaanlaan • Ondergrondse fietsenkelder Mondriaanplein • Herinrichting Mondriaanplein (definitief) • Herinrichting Mondriaanplein (tijdelijk) • Geertje Arendsiaan/Gaslaan
B.2 Fietsroute Station - Kleine Koppel: Deel Eemlaan	Voorjaar 2027	2030	• Herinrichting Eemlaan
C.1 Fietsroute Station - Kop van Isselt: Deel oversteek Amsterdamseweg	Najaar 2026	2028-2030	• Oversteek Amsterdamseweg
C.2+D Fietsroute Station - Kop van Isselt: Deel station - Amsterdamseweg	Voorjaar 2027	2029	• Nicolaas Pienemanstraat • Herinrichting Puntenburgerlaan, Drentsestraat, Amsterdamseweg
E Voetgangers- en fietsersbrug over het spoor (interwijkverbinding)	Voorjaar 2028	2031	• Onderzoek passerelle
G Herinrichting Amsterdamseweg (Industrieweg - nieuwe ontsluitingsweg Kop van Isselt)	Zomer 2027	2028-2030	• Amsterdamseweg
H Nieuwe ontsluitingsweg Kop van Isselt en De Nieuwe Stad	Voorjaar 2028	Vanaf 2030	• Verplaatsen kruising (Onderdeel scope project De Nieuwe Poort)
I De Nieuwe Poort	Najaar 2026	2028-2030	• De Nieuwe Poort

7.2.2 Fietsenstallingen

Om het gebruik van de fiets te stimuleren zorgen we voor goede fietsenstallingen in het gebied. De eisen voor nieuwe ontwikkelingen zijn verankerd in de Amersfoortse Bouwbrief en de Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort. Bij station Amersfoort Centraal worden plannen uitgewerkt om het fietsparkeren op het Mondriaanplein ondergronds te brengen en uit te breiden. Daardoor ontstaat ruimte voor een prettige en groene openbare ruimte. Op het Eemplein kiezen we (net als in de binnenstad) niet voor een algeheel fietsparkeerverbod. We zien de fiets als oplossing, niet als probleem. We blijven monitoren of fietsen op en rond het plein gestald kunnen blijven worden, binnen de kaders van veiligheid, toegankelijkheid en het gewenste straatbeeld.

7.3 Goed Openbaar vervoer

7.3.1 Station Amersfoort Centraal

Amersfoort zet bij Amersfoort Centraal in op een ontwikkeling met een integrale aanpak voor het station en de directe omgeving, om de drukte door de woningbouw beter aan te kunnen en de toegankelijkheid, leefkwaliteit en duurzaamheid te versterken. De gemeente doet samen met NS, ProRail en provincie Utrecht onderzoek naar de mogelijke en gewenste ontwikkelingen voor het station en omgeving. Concrete ruimtelijke ingrepen waarnaar gekeken wordt, zijn onder andere uitbreiding van fietskelders, modernisering of uitbreiding van stationshallen, verbetering van het busstation, nevenentree, interwijkverbindingen en beide stationspleinen. Amersfoort Centraal wordt zo weer het visitekaartje van de stad en regio Amersfoort.

7.3.2 Snellere busroutes met toegankelijke haltes

Om het openbaar vervoer verder te verbeteren, zetten we in op snellere routes, vooral daar waar er veel bussen rijden. We zorgen voor goed bereikbare en toegankelijke haltes.

Voor de verbindingen naar de noordelijke wijken van Amersfoort en naar omliggende kernen is het belangrijk dat buslijnen sneller worden en vaker rijden (Bus Rapid Transit (BRT)).

Bus Rapid Transit (BRT)

Bij Bus Rapid Transit (BRT) rijden bussen met frequent, snel en betrouwbaar en bovendien met een hoog comfort. De bussen zijn een volwaardige aanvulling op het spoorstelsel. BRT verbindt centra van steden zo op een hoogwaardige manier met nieuwe gebiedsontwikkelingen, buitenwijken en hubs waar aan de rand van de steden overgestapt kan worden van auto op OV. Samen met Rijk en regio werken we als stad momenteel aan een preverkenning voor een BRT-verbinding tussen Amersfoort(-Noord) en Utrecht Science Park (USP).

Binnen deze visie is 'Het Amersfoorts ov-anker' de kern van het BRT-netwerk met als middelpunt Metropoolpoort Amersfoort Centraal. Van Station Amersfoort centraal loopt een as die verbinding maakt met de Stadsring, de Nieuwe Poort, de Amsterdamseweg en de Industrieweg naar de hub Amersfoort Noord, direct aan de A1, waar automobilisten makkelijk op de BRT-verbinding kunnen stappen. We gaan voor goud op BRT-corridors. Dat betekent dat de bus op deze corridors voorrang en ruimte krijgt, waardoor de bus als het gaat om reistijd en betrouwbaarheid concurrerend is in vergelijking met de auto.

Het BRT-netwerk bepaalt voor een belangrijk deel de inrichting van het wegprofiel van de Amsterdamseweg, waar de BRT-corridor Noord gebruik van maakt. Uitgangspunt is een apart weggedeelte voor de BRT en hulpdiensten waar mogelijk. Het toepassen van 2x1 rijstroken (op een deel) van de Amsterdamseweg, zodat de vrijkomende strook kan worden benut door BRT en hulpdiensten lukt alleen als we de groei van het autoverkeer verder terugdringen. Met de huidige inzichten is dit nog onvoldoende het geval, waardoor we in een later stadium de afweging voor een wenselijkere inrichting nog moeten maken. Voor nu kiezen we voor 2 x 2 rijstroken waarbij de bus en hulpdiensten tussen het overige verkeer rijden.

De BRT-corridor loopt straks via de Industrieweg en Koppelbrug richting de Maatweg met één of twee haltes. De Koppelbrug veroorzaakt in de huidige staat geluidsoverlast wat bij een eventuele verbreding van de brug voor fietsers en voetgangers opgelost kan worden.

Voor een bus in de buurt zal een aantal bussen nog stoppen op de Brabantsestraat en Kwekersweg en in het Soesterkwartier.

Toegankelijkheid openbaar vervoer en vervoersarmoede

Het openbaar vervoer heeft ook een sociale functie. Ook minder mobiele reizigers, zoals ouderen en mensen met een beperking, willen met het ov naar hun bestemming kunnen reizen. Ook in Langs Eem en Spoor streven we naar een maximale (hemelsbrede) afstand tussen haltes van 400 meter. De haltes moeten toegankelijk zijn, maar ook de route naar de haltes toe met fiets of lopend moet toegankelijk zijn. (Uit Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035).

Inwoners van de provincie Utrecht met een laag inkomen mogen met ingang van 1 april 2025 (tot 2027) gratis met OV reizen in de daluren in de provincie Utrecht. De gemeente vult het aanbod van de provincie Utrecht (70% korting) aan tot 'gratis'. Het Rijk werkt momenteel aan de 'onderwegpas' waarmee mensen met een laag inkomen gratis mogen reizen. Deze pas wordt niet eerder dan 2027 verwacht. De werkgever moet een stap zetten om woon-werk mobiliteit betaalbaar te maken voor werknemers.

Vervoersarmoede is meer dan afstanden tot bushaltes of het kunnen betalen van het ov. Het gaat er bijvoorbeeld ook om dat alternatieven voor de auto beschikbaar en bekend zijn, en begrepen en gebruikt kunnen worden, ook bijvoorbeeld op tijdstippen in de nacht. In Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035 schreven we dat we hier komende jaren verder mee aan de slag gaan.

7.4 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit die financieel aantrekkelijk, toegankelijk, betrouwbaar, flexibel, divers en uitstootvrij is, zorgt voor een goed alternatief voor eigen autobezit. Daarmee biedt de inzet van deelmobiliteit ook ruimte voor ander gebruik van de openbare ruimte dan parkeerplaatsen. We reguleren en stimuleren deelmobiliteit en stellen regels op voor projectontwikkelaars en aanbieders van deelvervoer.

Het doel is om deelvervoer en openbaar vervoer naadloos samen te voegen via Publieke mobiliteit. Hierdoor vereenvoudigen en stimuleren we het gebruik van deelmobiliteit voor bewoners. Mobility as a Service (MaaS) is het concept voor het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via één platform of app. Daarmee kunnen bewoners op maat van deur-tot-deur reizen met de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, bus en zelfs de eigen auto en fiets. (Uit Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035).

De afspraak is, ook in Langs Eem en Spoor, dat ontwikkelaars een mobiliteitsplan maken. Daarin komen ook afspraken met de ontwikkelaars over de inzet van deelmobiliteit. De ontwikkelaar kan ervoor kiezen om het aanbod voor deelmobiliteit uit te besteden aan de gemeente. Daar betaalt de ontwikkelaar dan een bedrag voor.

7.5 Parkeren

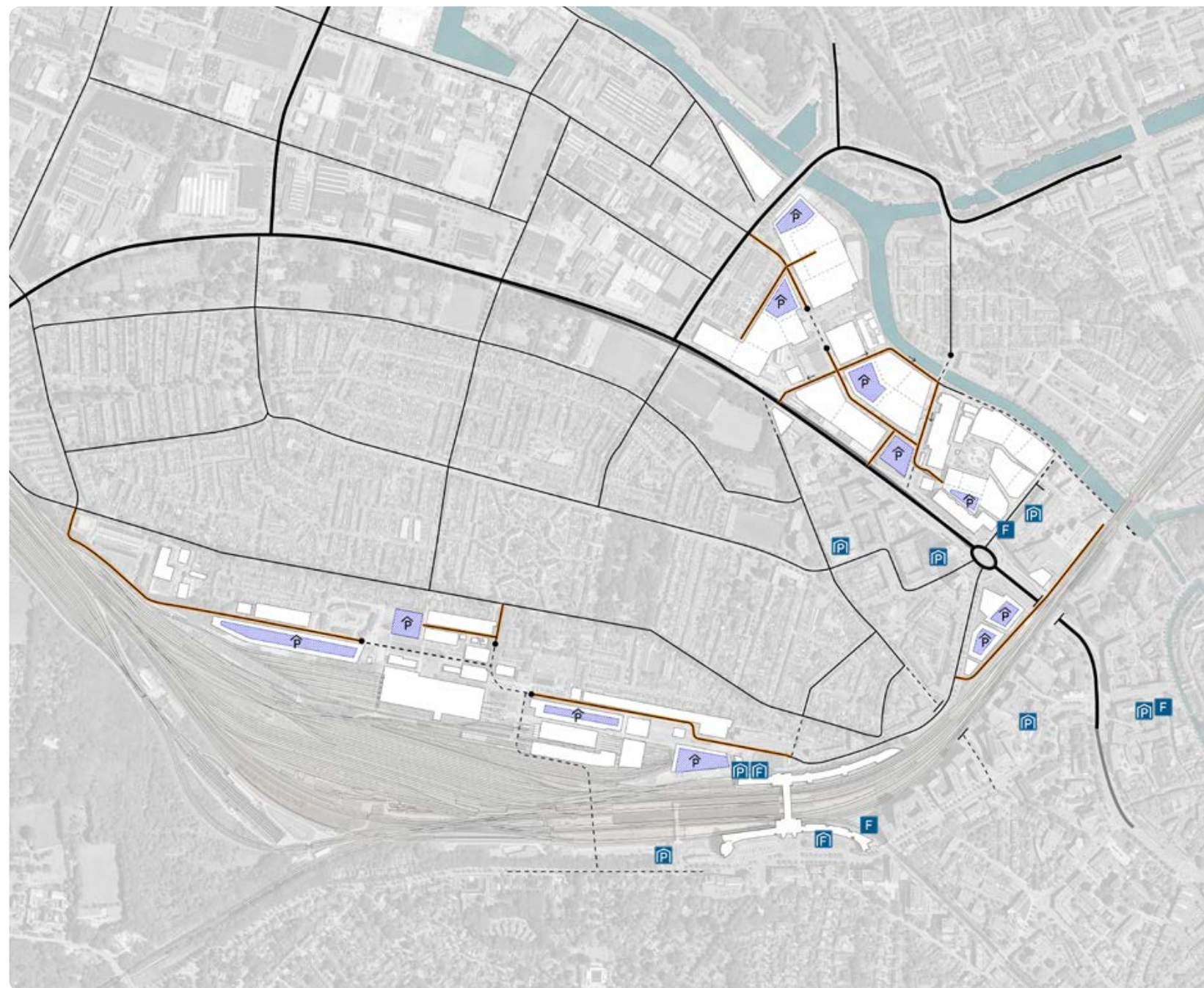
Om te zorgen dat de groeiende stad leefbaar en bereikbaar blijft, zetten we parkeerbeleid in, in een groot deel van de stad. In Langs Eem en Spoor, hanteren we lage parkeernormen met verplichte inzet van deelmobiliteit. Hoe dichter de gebieden bij het Centraal Station liggen, hoe lager de parkeernorm.

Ontwikkelaars moeten door middel van een mobiliteitsplan aantonen hoe ze in de mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikers kunnen voorzien. In Kop van Isselt, De Nieuwe Stad en Wagenwerkplaats wordt het parkeren opgelost in collectieve parkeervoorzieningen voor de privéauto (hubs), zodat het maaiveld wordt vrijgespeeld voor ruimte voor groen en ontmoeten. We houden op maaiveld wel rekening met ruimte voor parkeerplaatsen voor gehandicapten, deelauto's en andere specifieke doelgroepen zoals artsen. Om te voorkomen dat in wijken die grenzen aan Langs Eem en Spoor parkeeroverlast ontstaat, voeren we hier betaald parkeren en vergunningparkeren in.

Er komen aanvullende regelingen voor bezoekers. Voor nieuwe voorzieningen en kantoren zetten we in op dubbelgebruik van parkeerplaatsen en parkeren op afstand (in hubs).

Collectieve parkeervoorzieningen zijn een randvoorwaarde voor het leefbaar houden van hoogstedelijke gebieden, daarom willen we als gemeente regie op deze parkeervoorzieningen. We werken nog aan een verdeelsystematiek voor de toekenning van de parkeerplaatsen. In de verschillende gebieden van Langs Eem en Spoor zijn of komen parkeergarages. Waar mogelijk worden deze aangevuld met voorzieningen zodat sprake is van een hub. De hubs zijn zoveel mogelijk aan de randen van de te ontwikkelen gebieden gesitueerd, zodat de gebieden zelf zo autoluw mogelijk zijn. Dat wil zeggen dat de parkeervoorzieningen en hubs vooral vanaf de stedelijke verbindingswegen ontsloten worden. De parkeervoorzieningen zijn gebouwd (al dan niet onder de grond), betaald, openbaar toegankelijk en niet gekoppeld aan individuele woningen. De voetgangersentree

en de route naar de parkeergarage moet logisch, sociaal veilig en aantrekkelijk vormgegeven worden.



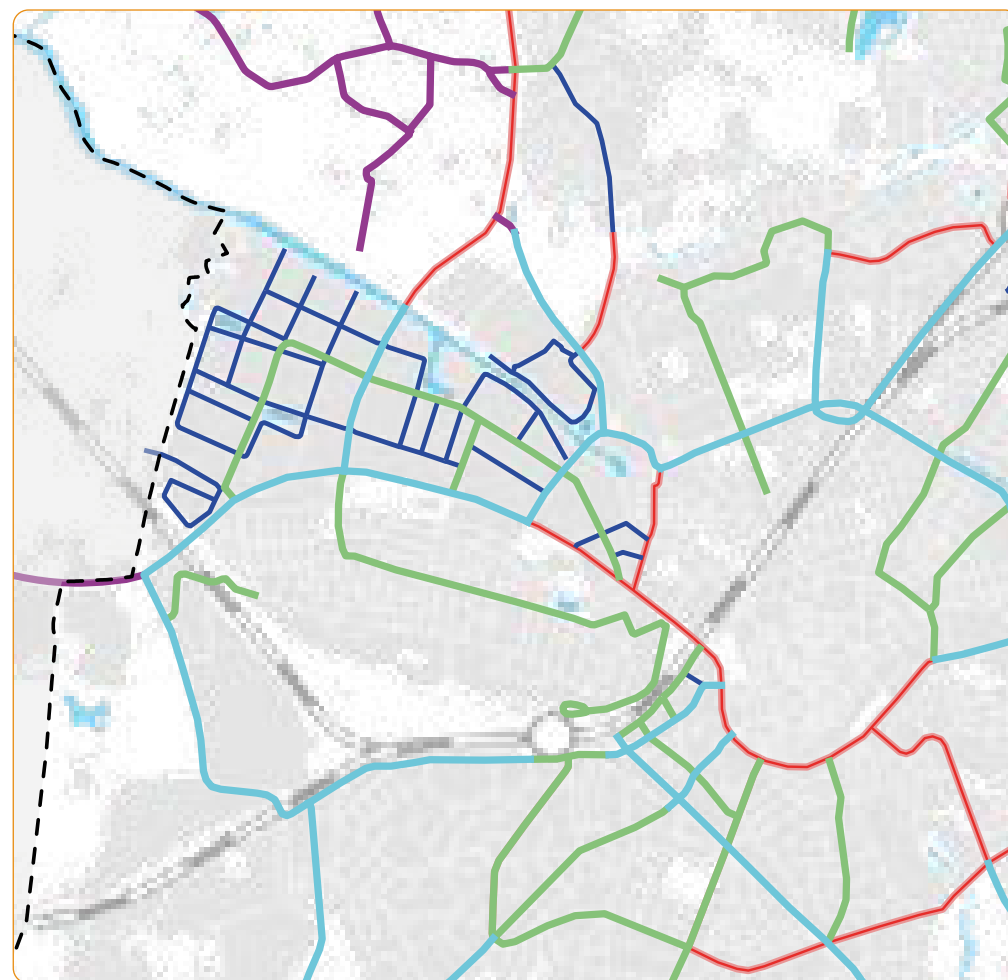
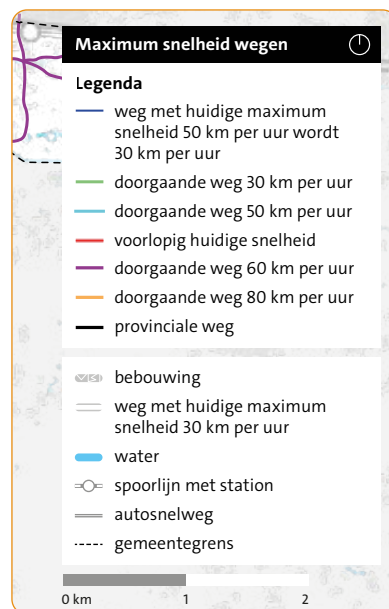
Bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen in en rondom Langs Eem en Spoor.

7.6 Verkeerssnelheden en ontsluiting

Om veiligheid en leefbaarheid te bevorderen, verlagen we de maximumsnelheid vanaf eind januari 2026 op meer plekken in Langs Eem en Spoor naar 30 kilometer per uur. We kijken hierbij naar de gevolgen voor bijvoorbeeld het openbaar vervoer, bijvoorbeeld bij de Amsterdamseweg en Industrieweg.

Een lagere maximumsnelheid voor auto's maakt de fiets aantrekkelijker, levert minder doorgaand verkeer en verbetert de leefbaarheid omdat oversteken makkelijker wordt en er een lagere geluidsbelasting is.

Op het onderstaande kaartje staan de maximumsnelheden van de wegen in en rond Langs Eem en Spoor. Op de Amsterdamseweg blijft de maximumsnelheid voorlopig 50km/u.

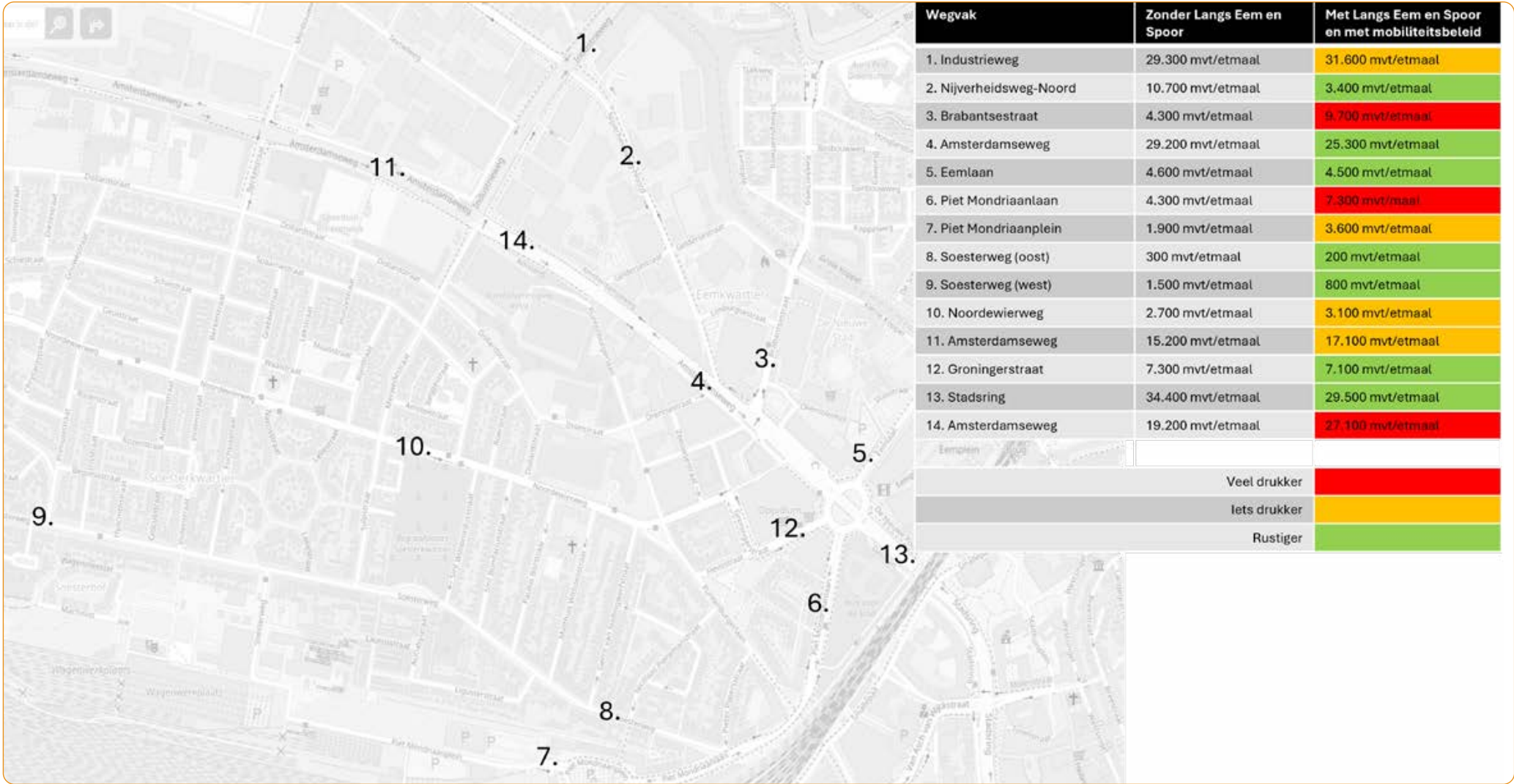


Wegenstructuur met maximumsnelheid

Als gevolg van de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor wordt het vooral drukker op de Brabantsestraat, Piet Mondriaanlaan en de Amsterdamseweg. Deze wegen kunnen de verwachte verkeerstoename goed opvangen, maar daar is wel een aantal infrastructurele aanpassingen voor nodig. Daarom wordt een nieuwe aansluiting Kop van Isselt gerealiseerd

en worden maatregelen getroffen op De Nieuwe Poort.

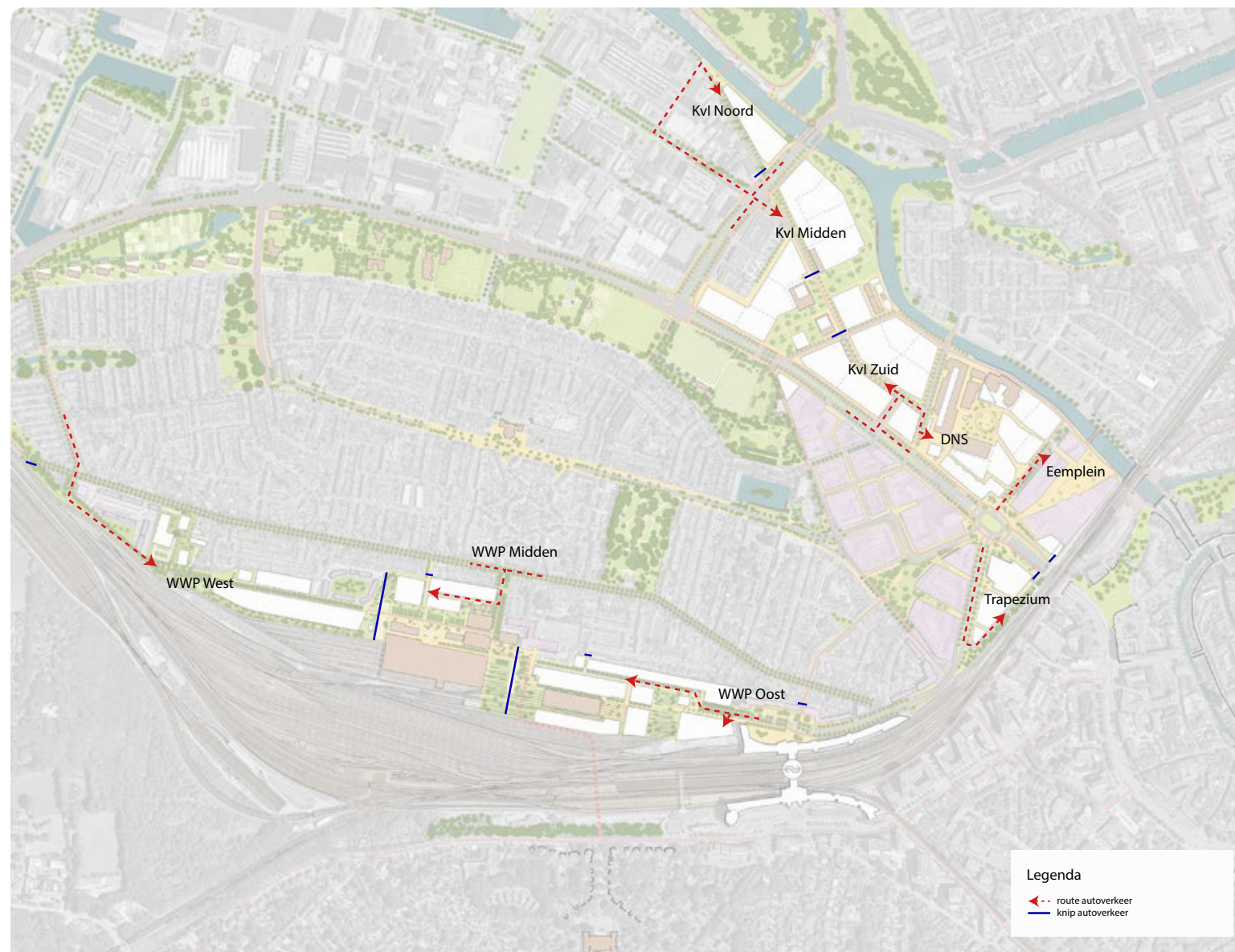
Op onderstaande afbeelding staat de toename van het verkeer als gevolg van woningbouw in Langs Eem en Spoor, op basis van verkeersmodel RHDHV 2023.



7.6.1 Ontsluiting Kop van Isselt en De Nieuwe Stad

Ten behoeve van de ontsluiting van Kop van Isselt en De Nieuwe Stad wordt er ter hoogte van de Drentsestraat een nieuw kruispunt gerealiseerd. Het oude kruispunt ter hoogte van de Brabantsestraat verdwijnt. Door de aansluiting te verplaatsen kan verkeer met een bestemming in Kop van Isselt / De Nieuwe Stad onder De Nieuwe Poort door worden geleid. Dit scheelt veel verkeer op de rotonde De Nieuwe Poort en maakt de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers beter. Ook verkeer vanuit de richting Soest kan dan op de Amsterdamseweg meteen linksaf naar Kop van Isselt / De Nieuwe Stad afslaan. In de huidige situatie moet verkeer via de rotonde rijden om op de Brabantsestraat te komen.

Op het kaartje hiernaast staat per gebied hoe autoverkeer de gebieden in en uit kan.



Ontsluiting van de verschillende deelgebieden voor de auto.

7.6.2 De Nieuwe Poort

We passen rotonde De Nieuwe Poort aan. Vanwege de ontwikkelingen in Langs Eem en Spoor is dat nodig om de verkeersveiligheid, verblijfskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit te garanderen. Daarnaast willen we een 'grid lock' voorkomen. Een 'grid lock' is een situatie waarbij het autoverkeer op netwerkniveau vaststaat.

Op dit moment zijn er in de spits momenten waarop wachtrijen ontstaan om de rotonde met de auto op en af te rijden. Vanwege alle nieuwe ontwikkelingen wordt het alleen maar drukker op De Nieuwe Poort. Al een aantal jaar wordt er gezocht naar een oplossing voor een betere doorstroming en verkeersveiligheid.

De verkeersbelasting van De Nieuwe Poort hangt nauw samen met het verkeerssysteem rond Amersfoort Centraal, de Stadsring en Amsterdamseweg.

De maatregelen voor deze wegen hebben veel invloed op elkaar en zijn ook van groot belang voor het openbaar vervoer. Op dit moment lijkt een nieuw ontwerp in de vorm van een ovonde de meest kansrijke oplossing. Om goed openbaar vervoer te garanderen en een grid lock van het autoverkeer te voorkomen, krijgen fietsers en voetgangers in de toekomst geen standaard voorrang meer op De Nieuwe Poort zelf. Om dit nadeel te compenseren, richten we de Geertje Arendslaan (parallel aan het spoor en aansluitend op de Gaslaan) fietsvriendelijk in. Hierdoor is er op korte afstand van De Nieuwe Poort een conflictvrije kruising mogelijk.



Schetsontwerp De Nieuwe Poort.



7.6.3 Amsterdamseweg

Het veilig oversteken van de Amsterdamseweg voor fietsers en voetgangers is een van de grootste opgaven in het leefbaar maken van Langs Eem en Spoor en in het verbeteren van het openbaar vervoer in de hele stad en de regio. Zie ook 7.2.1.

De Amsterdamseweg maakt deel uit van een BRT-corridor, waar we zorgen voor snel, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer voor zowel dit gebied als de noordelijke wijken en de regio rond Amersfoort. Ondanks een groot pakket aan verkeersmaatregelen vanuit het omgevingsprogramma Mobiliteit zal ook het autoverkeer op de Amsterdamseweg toenemen. Dit komt onder andere doordat we het doorgaand verkeer zo veel mogelijk uit de woonwijken weren. De Amsterdamseweg houdt daarom 2 x 2 rijstroken en een snelheid van 50 km/uur. Op termijn is de ambitie om naar minder rijbanen en een lager snelheidsregime te gaan.



7.7 Belangrijkste punten

We sturen in Langs Eem en Spoor op:

- Zo min mogelijk geparkeerde auto's in de openbare ruimte (uitzondering doelgroepparkeren, zoals minder validen en artsen).
- Goede, brede, veilige en aantrekkelijke loop- en fietsverbindingen tussen de gebieden onderling en met Amersfoort Centraal.
- Goede fietsverbindingen met omliggende wijken, binnenstad, Eemplein, Amersfoort Centraal en het buitengebied.
- Toegankelijke routes voor fietsers en voetgangers door de Groengordel richting Birkhoven Bokkeduinen, goede verbinding over Koppelbrug naar Schans (fietsbrug over Eem of over de ingang aan de Eem van de Jachthaven), richting Zuidelijke Eemvallei.
- Een goede verruiming van de fietsenstalling aan de noordzijde van CS, inpandig of ondergronds.
- Snelle doorgang voor bussen (BRT) op de Amsterdamseweg en Industrieweg.
- Goede ov-verbindingen (aansluiting BRT-netwerk), maar ook op stads OV voor de verschillende deelgebieden en Soesterkwartier.
- Een nieuwe ontsluiting vanaf de Amsterdamseweg voor de Kop van Isselt en De Nieuwe Stad.
- Een nieuwe veilige inrichting van De Nieuwe Poort met voldoende doorstroming voor auto's.
- Lage parkeernormen in de deelgebieden.
- Mobiliteitsplannen met de inzet van deelmobiliteit voor ontwikkelingen in Langs Eem en Spoor.
- Drie centrale collectieve parkeervoorzieningen (hubs) in Kop van Isselt en twee centrale parkeerhubs in de Wagenwerkplaats.
- Wegenstructuur met voornamelijk 30 km wegen en Amsterdamseweg als 50 km (vooralsnog).

8 Een groene omgeving die water omarmt

8.1 Groene ruimte in en rond Langs Eem en Spoor

De groene ruimte is van grote invloed op de beleving en leefbaarheid van een wijk. Het bepaalt voor een belangrijk deel de gezondheid van de mensen die er wonen. Het biedt de ruimte om te bewegen, te ontmoeten, te spelen en te sporten. Het biedt schaduw en koelte en kan bij hevige regenbuien water opvangen. Het biedt ruimte voor natuur. Daarom streven we naar een zo groen mogelijke inrichting van Langs Eem en Spoor. Maar werken we ook aan het bereikbaar maken van het groene buitengebied.

De aanwezigheid van groene ruimten is op verschillende schaalniveaus van belang. Het groen in de buurt (de directe omgeving van de woning); het groen in de wijk (de parken) en het groen op stedelijk niveau (de verbindingen met andere wijken en de buitengebieden). Daarna behandelen we een aantal specifieke functies van groen voor klimaatadaptatie, hittestress en biodiversiteit.



3-30-300

- 3 bomen zichtbaar vanuit elke woning
- 30 % kroonbedekking op wijkniveau
- Maximaal 300m afstand tot koele verblijfsplek vanaf elke woning



Minimaal 75 m² groen per woning op wijkniveau



Oppervlakte (ha) groen en onverhard oppervlak in de openbare ruimte



Aantal locaties dat (bij geprojecteerde referentiebuï) wateroverlast ondervindt



Oppervlakte (ha) aaneengesloten stads- en buurtgroen



Oppervlakte (ha) functioneel leefgebied voor de 33 kenmerkende dier- en plantsoorten van Amersfoort

In het omgevingsprogramma Groen-Blauw 2040 worden verschillende richtlijnen gebruikt om inzicht te geven wanneer er voldoende groen is in een wijk. Zo is bijvoorbeeld het streven voor 75m² groen per woning op wijkniveau en de 3-30-300 regel.

Een richtlijn die in veel wetenschappelijke onderzoeken terugkomt is de 3-30-300 regel.

In absolute zin voegen we groen en openbare ruimte toe in het gebied ten opzichte van de oude situatie. In de Wagenwerkplaats wordt ongeveer 31.000 m² groen en 35.000 m² verharding aangelegd. In Kop van Isselt wordt ongeveer 20.000 m² groen (Eempark en groene verbinding tussen Eempark en Groengordel) aangelegd en 7.000 m² verharding. Dit is de toename van groen ten opzichte van de bestemmingen in de geldende bestemmingsplannen.

Op sommige plekken is er in de afgelopen jaren op braakliggend terreinen een groen gebied ontstaan (zoals op het Trapezium en delen van de Wagenwerkplaats) als een soort pauzelandschap tussen de ontwikkelingen in. Maar dit zijn geen terreinen die zo ingericht blijven, omdat ze bestemd zijn voor andere ontwikkelingen (kantoren of woningen).

Door het grote aantal woningen dat we in Langs Eem en Spoor willen bouwen op een beperkt oppervlak, maken we een compact gebied met minder groen per woning dan tot nu toe in Amersfoort. Voor Langs Eem en Spoor komt er ongeveer 14 m² groen per woning. Dit is vergelijkbaar met andere grote binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen zoals in Amsterdam en Utrecht.

Omdat de groene ruimte beperkt is in Langs Eem en Spoor, combineren we veel van de groene functies. Dat betekent ook dat we soms keuzes moeten maken, omdat we niet overal alle functies kunnen combineren.



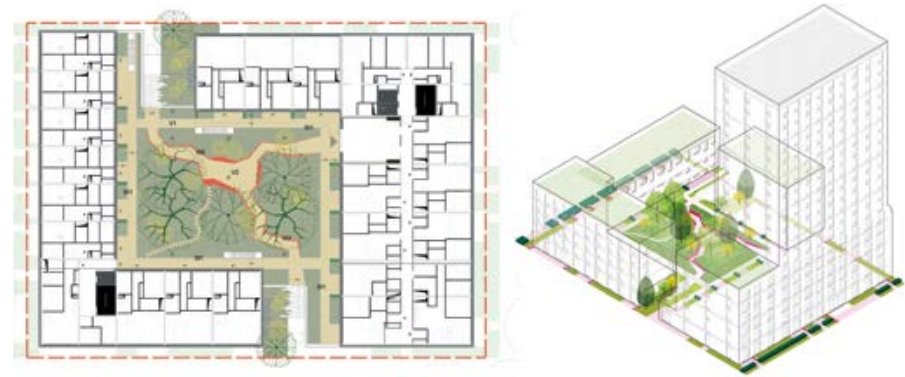
Groengebieden in Langs Eem en Spoor en omgeving

8.1.1 Groen in de buurt: spelen

Voor een gezonde leefomgeving is het belangrijk dat kinderen zich in de omgeving van hun huis veilig en vrij kunnen bewegen, ontdekken en spelen in de openbare ruimte. Een gezonde leefomgeving stelt eisen aan formele en informele ruimte voor sport en spel voor kinderen en jongeren. Speelplekken in de openbare ruimte zijn vaak te combineren met beweegvoorzieningen, waarbij ook voorzien wordt in het ontmoeten door buurtbewoners.

De speelontwikkeling van kinderen begint met spelen dicht bij huis, in de tuin of op het terras, of in een binnenterrein. Naarmate kinderen ouder worden, neemt de speelruimte toe naar de stoep, de straat, het (school) plein en het park. Tegelijkertijd hebben deze ruimten ook een functie voor klimaatadaptatie met waterberging en het bieden van schaduw en voor de biodiversiteit.

Met name in Kop van Isselt wordt veel in bouwblokken gebouwd. De binnentuin van deze bouwblokken worden veilige speelplekken voor jonge kinderen waar zij onder toezicht van hun ouders kunnen spelen. De grotere groengebieden in Langs Eem en Spoor en directe omgeving bieden (in)formele plekken voor de oudere kinderen.



Voorbeeld van vergroenen van binnenterreinen in een woonblok, Bron: Bureau Sant en Co

8.1.2 Groen in de wijk

In Het Soesterkwartier en de wijken rondom Langs Eem en Spoor zijn al een aantal parken en groene ruimten zoals de groengordel Soesterkwartier, Casper van Wittelplantsoen, Moerasdijkje Hooglandse dijk en Valleikanaal. Daar voegen we in de toekomst de groene Scheggen in de Wagenwerkplaats, het verbindende park tussen Groengordel en Eempark in Kop van Isselt en het Eempark langs de Eem aan toe.

In het wijkperspectief Soesterkwartier bevat de opgave Soesterpark doelen om de wijk Soesterkwartier te vergroenen. Uit inbreng van inwoners en professionals in het Wijkperspectief blijkt dat grote prioriteit wordt gegeven aan een groener Soesterkwartier en een prettigere openbare ruimte.

Het vergroenen van het Soesterkwartier draagt bij aan het verbeteren van de openbare ruimte, betere voorzieningen voor kinderen en jongeren en meer ontmoeting,

Voor de plannen voor Soesterpark gaan we aan de slag met de relatie met Langs Eem en Spoor, bijvoorbeeld naar:

- Groene en ecologische verbinding naar Kop van Isselt en de Eem.
- Punten van verbinding naar buiten de wijk (bijv. richting Birkhoven).
- Looproute Soesterpark: in de plannen voor de openbare ruimte op de Wagenwerkplaats wordt rekening gehouden met de aansluiting op de Looproute Soesterpark.



Schetsontwerp Soesterpark

Hier zijn ook concrete projecten aan gekoppeld, zoals het verbeteren van de looproute, het aanleggen van een skatebaan/pumptrack en een beweegtuin bij Puntenburg. Deze projecten worden in 2026 gerealiseerd.

Groengordel

Voor Langs Eem en Spoor is de Groengordel ook een belangrijke groene plek van omvang, hoewel op dit moment de mogelijkheden om er doorheen te wandelen verstoord worden door hekken en hagen en functies in dit gebied. Het is de bedoeling om met andere ontwikkelingen in de groengordel ook de toegankelijkheid van het gebied te verbeteren.

In het oostelijk deel van de groengordel komen op dit moment al verschillende ontwikkelingen bij elkaar, zoals de fietsverbinding station - Kop van IJssel via de Puntenburgerlaan, de oversteek van de Amsterdamseweg en de vernieuwing van de voetbalvelden en accommodatie van de voetbalvereniging. Deze ontwikkelingen komen bij elkaar in het project Herinrichting Groengordel Oost, waarbij relevante partijen worden betrokken, zoals de KVVA, de Vrienden van de Groengordel en andere stakeholders.

Ruimte voor honden

Sommige gebieden worden met name voor spelen en recreëren ingericht en andere gebieden worden hondenlosloopgebieden. We moeten voorkomen dat de eigenaren met de auto op stap moeten voor een dagelijkse ronde. Daarom hebben de hondenvoorzieningen nodig in het gebied: routes, plekken van voldoende omvang waar ze los kunnen lopen en op loopafstand van de woning. De huidige locaties in het Soesterkwartier zijn niet toereikend, voor wat betreft aantal en omvang. We maken daarom in ieder geval één of meerdere hondenlosloopgebieden op de Wagenwerkplaats.

Beheer openbare ruimte

De vele woningen en de beperkte hoeveelheid openbare ruimte leidt tot een hoge gebruiksdruk op de ruimte. Dit vraagt niet alleen om een aantrekkelijke openbare ruimte, maar ook om een beheerbare openbare ruimte volgens het principe beheerbewust ontwerp en ontwerpbevestigd beheer. Alleen zo blijft het ook voor de toekomst een aantrekkelijke omgeving. We kiezen voor het beheerniveau A, gelijk aan de binnenstad, voor Hart Kop van IJssel en Wagenwerkplaats Midden omdat dit de meest intensieve gebieden worden. Dit betekent onder andere kiezen voor duurzame, goed verkrijgbare en vervangbare materialen, juiste groeiplaatsen voor bomen, passende beplanting en bomen en juiste maatvoering voor het uitvoeren van het beheer met veegwagens en vuilniswagens. Door de verwachte gebruiksdruk zal er om aan het afgesproken beeld te voldoen, wel vaker gereinigd worden, meubilair worden rechtgezet of beplantingsvakken worden aangevuld.

8.1.3 Groen op stedelijk niveau

We behouden en versterken de groenstructuur van de stad. Daarnaast maken we verbindingen met het omliggende landschap: Birkhoven, Bokkeduinen, de Zuidelijke Eemvallei (Hoogland West), de Eem en het Valleikanaal. Daarvoor gebruiken we ook het Groene Spoor (de verbinding tussen Wagenwerkplaats en de Eem). Dat betekent dat we de verschillende gebieden met groene routes met elkaar verbinden voor de mens (voetgangers en fietsers) en de natuur.

We willen groene ontwikkelingen in het landelijk gebied mee laten groeien met de stedelijke ontwikkelingen in de stad. Hierom werken we met provincie en regio aan het programma Groen Groeit Mee en geven we invulling aan het Handelingsperspectief Buitengebied Regio

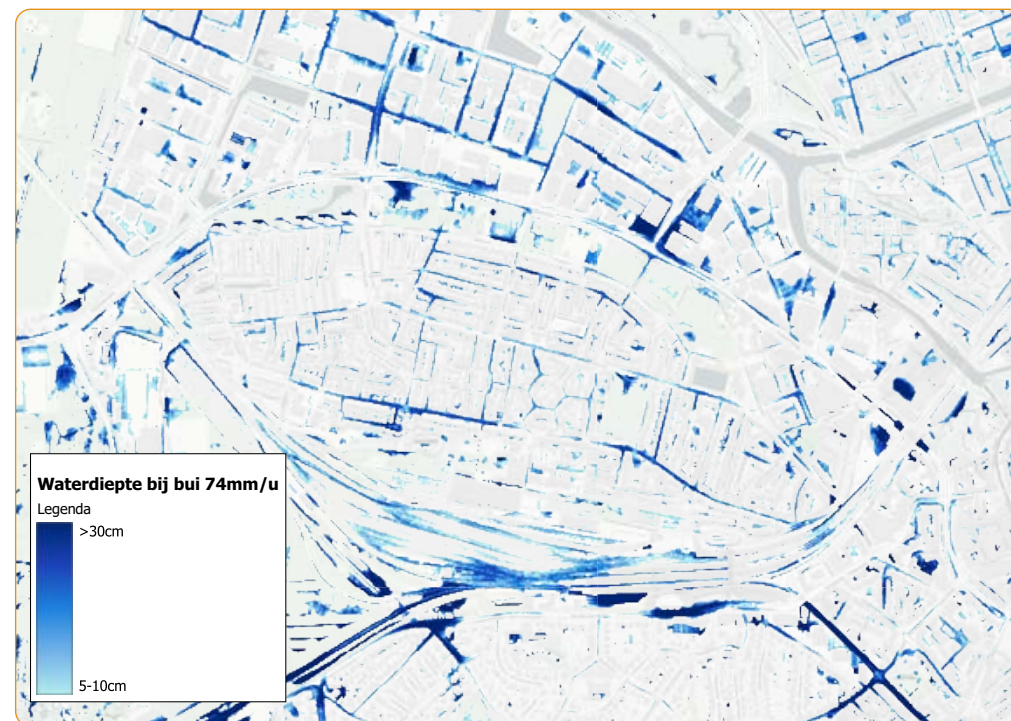
Amersfoort. Een robuust groenblauw raamwerk in en om de stad vormt de basis voor een goede stedelijke ontwikkeling, waardoor Amersfoort op een aantrekkelijke manier kan worden verdicht. Met het groeien van het aantal gebruikers van het groen, worden de verbindingen met het landelijk gebied belangrijker. Dit vraagt in het buitengebied vervolgens om het kunnen opvangen van grotere aantallen bezoekers, die op zoek zijn naar rust, ruimte en ontspanning. In het buitengebied in de directe nabijheid van de stad zorgen we daarom voor aantrekkelijke groene wandel-, fiets- en hardlooproutes en verblijfsplekken, voor rust en ontspanning.

8.2 Klimaatbestendig groen

8.2.1 Wateroverlast

Langs Eem en Spoor moet ook met een veranderend klimaat een veilige en aantrekkelijke plek zijn om te wonen of te verblijven. Er is een grotere kans op extreme buien en ook meer kans op langere, droge periodes. Om wateroverlast van extreme en of langdurige neerslag te voorkomen, gaan we bij nieuwe ontwikkelingen volgens Watervisie 2021-2040 niet meer uit van een traditioneel riool voor het afvoeren van regenwater. We bekijken welk systeem aansluit op de natuurlijke werking van water, bodem, ondergrond en natuur. We sturen er hierbij op dat hemelwater volledig binnen het eigen perceel wordt verwerkt, waarbij de voorkeursvolgorde: “vasthouden - bergen - afvoeren” geldt.

Het vasthouden van water op eigen terrein of bouwblok kan ook een nuttig gebruik van neerslag zijn door dit water te gebruiken voor de bewatering van beplanting en bomen in het gebied. Op bouwblokniveau en in de openbare ruimte wordt zoveel mogelijk regenwater vastgehouden om het groen in het plangebied ook in droge periodes van voldoende water te kunnen voorzien. Hiervoor kunnen wadi's ingericht worden die ook als speelruimte gebruikt kunnen worden als het droog is. Een wadi is een ondiepe, met gras of beplanting begroeide verlagings in het landschap die regenwater tijdelijk opvangt en laat infiltreren in de bodem. Het is een vorm van natuurlijke waterberging die helpt om piekbuien op te vangen, wateroverlast te voorkomen en grondwater aan te vullen. Deze wadi's worden zo ontworpen dat ze na extreme of langdurige neerslag weer snel gebruikt kunnen worden voor spelen en/of ontmoeten. Er kunnen ook combinaties met ecologisch groen gemaakt worden. In het omgevingsplan is voor Wagenwerkplaats-West en -Midden en De Nieuwe Stad vastgelegd dat de waterberging op eigen grond aangelegd moet worden. Dat betekent bij



Wateroverlast op straat bij een piekbui van 74 mm/uur.

voorkeur dat groene daken aangelegd worden, omdat ze helpen bij de vertraging van de afvoer van water.

Daar waar het water niet kan worden vastgehouden of vertraagd op eigen terrein, kiezen we ook hier voor vertraagd afvoeren in de openbare ruimte, met behulp van wadi's.

Uit het bovenstaande kaartje blijkt dat met name bij de Soesterweg, de Palmstraat en bij de Bloemenbuurt in Soesterkwartier bij hevige regenval water op straat staat. De inrichting en waterbergingscapaciteit van de Wagenwerkplaats kan helpen om dit te voorkomen. Daarnaast heeft de gemeente bij de Palmstraat en Hulststraat het riool vergroot, een apart opvangsysteem voor opvangen en vertraagd afvoeren van regenwater geplaatst en het gebied klimaatbestendiger ingericht, met een wadi om water tijdelijk op te vangen.



Temperaturen in Langs Eem en Spoor en Soesterkwartier op een tropische dag (33,1 graden in De Bilt).

8.2.2 Hittestress

Klimaatverandering leidt naar verwachting tot meer warme dagen. Extreme, langdurige hitte vermindert het functioneren van mensen en kan schadelijk zijn voor de gezondheid. Vooral kinderen, ouderen en zieken zijn kwetsbaar voor aan hitte gerelateerde gezondheidseffecten. Zie ook bovenstaande afbeelding.

In Langs Eem en Spoor zal de aanwezige openbare ruimte en groen intensief gebruikt worden. Dat betekent dat de aanwezigheid van voldoende koele plekken in de openbare ruimte in de nabijheid van woningen nog belangrijker is. Daarvoor gebruiken we voor de ruimtelijke inrichting van Langs Eem en Spoor de 3-30-300 regel (zie ook 8.1). Dat betekent dat binnen 300 meter loopafstand van een woning een openbare koele plek aanwezig is. In het onderstaande kaartje zijn de koele plekken weergegeven met cirkels van 300 meter rondom die groengebieden.



Cirkels waarbinnen woningen binnen 300 meter afstand van een groene koele plek zijn. De lichtgroene cirkels zijn berekend vanuit het bestaande groen en de donkergroene cirkels vanuit nieuw aan te leggen groen.

Het uitgangspunt is dat je in elke straat op een hete dag in de schaduw kan lopen. Op de belangrijkste langzaam verkeer routes is er op het heetst van de dag 40% schaduw van bomen. In overige loopgebieden is er op het heetst van de dag 30% schaduw van bomen. We maken voor alle gebieden een zogenaamde botsproef om te beoordelen hoeveel bomen er passen in de straatprofielen in relatie tot de ondergrondse infrastructuur van kabels en leidingen. Voor de Wagenwerkplaats is al zo'n botsproef uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er voldoende ruimte is voor de bomen. Daarnaast is voor alle woningen binnen 300 meter loopafstand een koele groene verblijfsplek in de openbare ruimte van minimaal 200 m².

8.3 Biodiversiteit en robuust groen

We hebben drie niveaus benoemd waarop we Langs Eem en Spoor willen inrichten voor de biodiversiteit: het stedelijk, wijk- en buurtniveau, met ook de gebouwen en de infrastructuur.



Stedelijk niveau



Stedelijk- en Wijkniveau



Buurt/bouwblok niveau

Ecologische verbindingen voor Langs Eem en Spoor op verschillende schaalniveau's

We streven naar groene ruimten die goed verbonden zijn, naar robuust groen en naar natuurinclusief bouwen, met onder andere nestgelegenheid voor dieren.

We zetten bij de inrichting van het groen in op het herstel van het natuurlijke systeem via het verbeteren van de condities voor de natuur (de Basiskwaliteit Natuur). Daarvoor gebruiken we een systeem van gidssoorten, kenmerkend voor de gebieden. Als de omgeving wordt ingericht met wat de gidssoorten minimaal nodig hebben, zorgt dit ervoor dat het ecosysteem geschikt is voor veel meer soorten dieren en planten. Voor de stad als geheel zijn er 33 gidssoorten aangewezen. Deze 33 soorten zijn kenmerkend voor alle vier de Amersfoortse landschappen en fungeren als een richtlijn voor de kwaliteit en kwantiteit van alle huidige en toekomstige groene gebieden binnen en buiten de gemeente. Omdat Langs Eem en Spoor op de overgang van Utrechtse Heuvelrug naar Gelderse Vallei ligt, gaat het om soorten van beide landschappen.

Voor Langs Eem en Spoor zijn de gidssoorten:

- Op stedelijk niveau: hazelworm (alleen Utrechtse Heuvelrug), bunzing, ringslang en sleedoornpage. De verbinding van de zuidelijke Eemvallei via de Eem en het Eempark in Kop van IJssel naar de Groengordel zal een belangrijke ecologische schakel toevoegen op stedelijk niveau, voor bunzing, sleedoornpage en allerlei kleinere zoogdieren en insecten.
- Op wijkniveau: ijsvogel (alleen Gelderse Vallei), geelsprietdikkopje (alleen Utrechtse Heuvelrug), zwartkop, wilde bijen, sleedoornpage en bunzing. Op de Wagenwerkplaats komt ruimte voor 'spoor natuur', met inheemse plantensoorten die hierbij passen. Het leefgebied van hazelworm, geelsprietdikkopje, wilde bijen en andere zeldzame insectensoorten wordt hier als 'groene scheggen' ingepast in de wijk.
- Op buurtniveau: de gewone dwergvleermuis, wilde bijen, huismus, egel, muurplanten en gierzwaluw.

Natuurinclusief bouwen

Het groen in het plangebied dient als één samenhangend biotoop te worden beschouwd. De som van de onderdelen kan voldoende leefgebied op leveren om de gewenste natuurbeleving te krijgen.

Hierbij zorgen groene daken, groene gevels en groene balkons voor een aantrekkelijk en gezond leefmilieu. Dit 3-dimensionale groen staat niet op zichzelf, maar is zoveel mogelijk fysiek verbonden met het groen in de openbare ruimte. Hierdoor vormt ze een integraal onderdeel van de biotoop in Kop van IJssel. Dit zorgt voor een continue groene beleving vanuit de gebruikers, een klimaat adaptieve inrichting en voldoende natuurbeleving in alle maten van de groene onderdelen. Daarnaast zorgt dit groen voor een betere beleving van rust en minder geluidsoverlast.

In de bebouwing wordt ruimte geboden voor de belangrijkste gebouw bewonende soorten gierzwaluw, huismus en gewone dwergvleermuis.

8.4 Groene ecologische en recreatieve verbindingen

Aan de westzijde van het gebied worden Birkhoven Bokkeduinen, Wagenwerkplaats en Groengordel Soesterkwartier aan elkaar verbonden, waardoor ringslang en andere soorten van de heuvelrug ook de stad in kunnen trekken. De Groengordel wordt zo ingericht dat het beter functioneert als ecologische verbinding en leefgebied voor allerlei diersoorten, met als gidssoorten bunzing, ringslang, sleedoornpage, zwartkop en gewone dwergvleermuis.



Groene ecologische verbindingen tussen Langs Eem en Spoor en buitengebied.

Er worden twee ecologische verbindingen uitgewerkt in het project “verbindingen Langs Eem en Spoor” uitgewerkt, namelijk de Groengordel Oost (F1) en het Eempark bij Kop van Isselt met de Groene Zone als verbinding tussen Groengordel en Eempark (F2). Zie ook het kaartje op pagina 56.

Hiermee geven we ook invulling aan het Groene Spoor, een initiatief van bewoners om een groene verbinding tot stand te brengen tussen Birkhoven en de Eem langs de noordzijde van de spoorlijn.

Het Eempark biedt een goede recreatieve beleving van de Eem. Dit park langs de Eem wordt via een brede groenstrook door Kop van Isselt verbonden met de Groengordel Soesterkwartier.

Daarnaast werkt de gemeente aan een groene recreatieve verbinding tussen het Eempark, het groengebied bij de jachthaven de Stuw en de groene overkant van de Eem bij Jericho om een samenhangend groengebied van de verschillende oevers van de Eem te maken. De verbinding wordt vervolgens nog doorgetrokken via het fietspad langs de Eem richting het nieuw te realiseren Grebbelinie Speelbos in het buitengebied. Ook zorgen we voor een doorlopende groenstructuur en ecologische verbinding van het Eempark naar de Havenweg.

Op de Wagenwerkplaats komt er een aantal groene scheggen die als grote groene parkjes dwars in het gebied liggen. In deze grotere groene ruimten maakt de gemeente gebruiksfuncties mogelijk, zodat verschillende leeftijdsgroepen er met of naast elkaar kunnen sporten, spelen, bewegen, ontmoeten en verblijven.



8.5 Belangrijkste punten

We sturen in Langs Eem en Spoor in de openbare ruimte en voor groen op:

- 3-30-300 regel:
 - 3 bomen zichtbaar vanaf woninggevel.
 - 30% kroonbedekking van het gebied (deelgebied).
 - koele plekken van minimaal 200 m² binnen 300 meter afstand van de woning.
- Goede verbindingen met de grotere groengebieden (Zuidelijke Eemvallei, Birkhoven/Bokkeduinen) rondom Langs Eem en Spoor voor fietsers, wandelaars en natuur.
- Doorlopende groenstructuur en ecologische verbinding van Eempark naar Havenweg.
- Ecologische verbindingen voor de 9 gidssoorten op de drie niveaus (buurt, wijk en stedelijk).
- Op eigen terrein (bouwblok) 75 mm regen per uur op kunnen vangen.
- Aanwijzen van extra hondenlosloopgebieden.
- Speelplekken voor kinderen in de nabijheid van de woningen.

We streven naar:

- Goede wandelverbinding in groene Eemdriehoek (tussen Stuw en Jericho en Moerasdijkje Hooglandse dijk).
- Wadi's als inrichting om water op te vangen in combinatie met ecologisch groen en ruimte om te spelen.
- Groene binnentuinen bij bouwblokken verbonden met straatniveau buiten het bouwblok.
- Natuurinclusieve bebouwing met nestgelegenheden voor verschillende diersoorten en waar mogelijk groene gevel.

9 CO₂ neutraal en circulair

Met de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor met ongeveer 5.500 woningen zal Amersfoort de komende jaren flink groeien. Tegelijkertijd willen we een CO₂ neutrale duurzame stad worden en werken we aan een toekomst waarin hernieuwbare energie en inzet van duurzame materialen de norm zijn.

Concreet betekent dit dat we in 2030 55% minder CO₂ produceren dan in 1990, en in 2050 zijn we CO₂ neutraal. Ook werken we toe naar een circulaire economie, waarin we in 2030 50% minder primaire grondstoffen gebruiken (ten opzichte van 2019) en in 2050 100% circulair zijn.

Als we voor het realiseren van onze opgaven strikt de landelijke regelgeving naleven, dan is het echter onmogelijk om deze ambities en doelstellingen te realiseren. Daarom willen we in Amersfoort verder reiken dan landelijke regelgeving, in samenwerking met de ontwikkelende en bouwende partijen.

Toekomstbestendig bouwen

We hebben het Convenant Toekomstbestendig Bouwen 2.0 ondertekend. In ons beleid volgen we zoveel mogelijk dit convenant, al werken we ook veel samen met partijen die het convenant niet hebben ondertekend zoals de corporaties. Per project wordt vooraf integraal bekeken welk ambitieniveau per onderdeel wenselijk en kansrijk is, op basis van de kenmerken van een gebied.

Als ambitiedocument leggen we in de kaderstellende notitie vast welke keuzes we maken. Door duurzame ambities vanaf de start van een project mee te nemen en hier voorspelbaar in te zijn, ontstaan kansen om duurzaamheid effectief te integreren en maximaal bij te dragen aan duurzaamheidsdoelen.

9.1 Energie

De gemeente Amersfoort wil de totale energievraag zoveel mogelijk uit lokale bronnen halen en in 2050 voor meer dan de helft in de eigen energiebehoefte voorzien. Tegelijkertijd willen we de warmte- en koelingsvraag van de woningen in de gemeente Amersfoort niet laten toenemen, ondanks de verwachte groei van het aantal woningen.

Om hierin te voorzien, streven we naar zoveel mogelijk duurzame energieopwekking op en rondom woningen en vinden we het belangrijk dat ontwikkelaars bij grote projecten en ontwikkelingen daarop inspelen. Waar mogelijk zetten we in op lokaal opgewekte energie zoals zonne-energie op daken en gevels en het gebruik van energie uit de bodem of uit water. Om dit in een hoogstedelijke omgeving te realiseren, moet rekening worden gehouden met de beperkte beschikbare ruimte. We streven ernaar om energiesystemen op- of inpandig te plaatsen en zoveel mogelijk uit het zicht van de bewoners en bezoekers.

Ten behoeve van de problematieken rondom het elektriciteitssysteem, werken we samen met de netbeheerder Stedin, woningcorporaties, ontwikkelaars en andere relevante partijen om ondanks netcongestie toch woningen toe te kunnen blijven voegen.

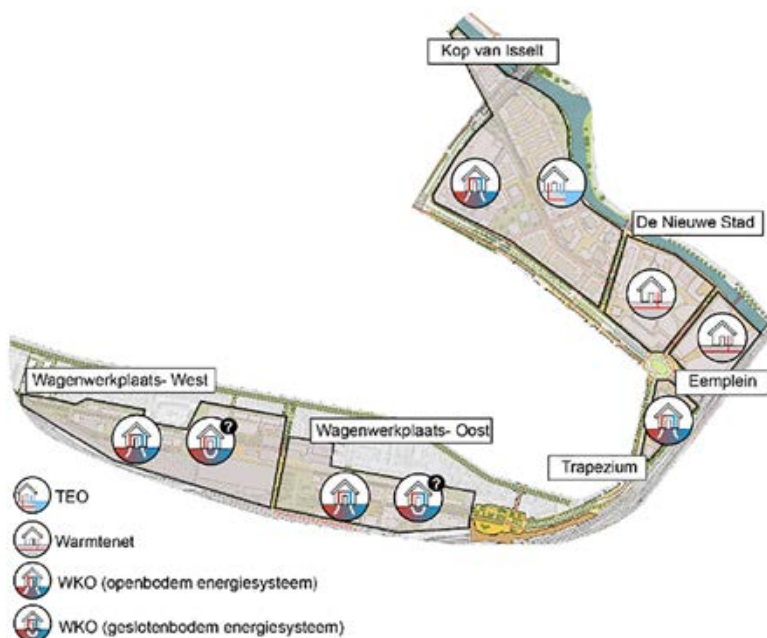
9.1.1 Beleidsvoorkeur energiesysteem

De gemeente hanteert een beleidsvoorkeur voor de keuze van het energiesysteem voor Langs Eem en Spoor. Dit afwegingskader zal worden doorlopen bij toekomstige grote ontwikkelingen (vanaf ca. 150 woningen), waar de energie- en variantenonderzoeken nog opgesteld moeten worden of nog niet afgerond zijn. Het afwegingskader zal nog worden toegepast voor De Kop van Isselt, Wagenwerkplaats West en Oost en de woningbouwlocatie Trapezium.

Voorlopend op de toepassing van dit kader in de deelgebieden zien we de volgende kansrijke energiesystemen (zie de figuur). Hierbij richten we ons primair op de implementatie van OBES systemen (en niet GBES), aangezien OBES kostenefficiënter is en in staat is om meer woningen en voorzieningen van energie te voorzien. Echter, als er sprake is van

bodemvervuiling en er geen andere optie beschikbaar is voor de realisatie voor OBES, wordt het realiseren van een GBES overwogen.

Deelgebieden	Kansrijk energiesysteem	Aangevuld door:
Kop van Isselt	OBES + TEO	PV, PVT, WTW, Warmtebuffering
Wagenwerkplaats Oost	OBES (mogelijk een deelgebied GBES afhankelijk van bodemvervuiling)	PV, PVT, WTW, Warmtebuffering
Wagenwerkplaats West	OBES (mogelijk een deelgebied GBES afhankelijk van bodemvervuiling)	PV, PVT, WTW, Warmtebuffering
De Nieuwe Stad	Warmtenet (bestaande ontwikkelingen)	PV, WTW
Trapezium	OBES	PV, PVT, WTW, Warmtebuffering



Kansrijke energiesystemen in de verschillende deelgebieden

De voorkeursvolgorde is:

1. OBES: Open bodemenergiesystemen (oftewel WarmteKoudeOpslag; WKO).
2. GBES: Gesloten bodemenergiesystemen (bodemenergiesysteem met bodemwarmtepomp).
3. Warmtenet.

De voorkeur voor een OBES of GBES boven een warmtenet komt voort uit het streven naar een volledig duurzaam, toekomstbestendig en lokale energievoorziening voor nieuwbouw. Hierbij ligt de nadruk op het minimaliseren van emissies en het bieden van een stabiele en toekomstbestendige energievoorziening op lage temperatuur tegen voorspelbare kosten voor bewoners en ondernemers. Een warmtenet heeft een hogere aanvoertemperatuur en is daarom geschikt voor bestaande, vaak matig tot slecht geïsoleerde gebouwen die op hogere temperatuur warmte nodig hebben. Voor de nieuwbouw willen we de energie zo lokaal mogelijk opwekken en benutten. Daarnaast bieden de OBES en GBES de meeste prijsstabiliteit, doordat de prijs minder beïnvloed wordt door fluctuaties in (fossiele) brandstofkosten en de aanleg of uitbreiding van infrastructuur [1] Mkba bodemenergie - CE Delft.

De voorkeur voor bodemenergiesystemen (OBES/GBES) is eveneens bevestigd in gesprekken met marktpartijen, zoals Dura Vermeer en BPD (voor Kop van Isselt). Daarnaast hebben energievariantenstudies van adviesbureaus Merosch en IF-Technologies aangetoond dat een bodemenergiesysteem de voorkeursoptie is bij zowel Kop van Isselt als Wagenwerkplaats, zelfs in situaties met netcongestie en bij het voldoen aan de netbewuste norm.

Ondersteunende energiesystemen

Om pieken op het stroomnet te dempen is het noodzakelijk om de energiesystemen OBES, GBES en het hybride warmtenet aan te vullen met warmtebuffering en balansventilatie met warmteterugwinning (WTW). Daarnaast is het relevant om te onderzoeken of Thermische Energie uit Oppervlaktewater (TEO), bijvoorbeeld uit de Eem, haalbaar is als additioneel en ondersteunend energiesysteem voor warmte en koude uitwisseling met een bodemenergiesysteem. Voor enkele ontwikkelingen in De Nieuwe Stad zijn afspraken gemaakt over de realisatie van een TEO systeem. Op dit moment is echter nog onzeker of

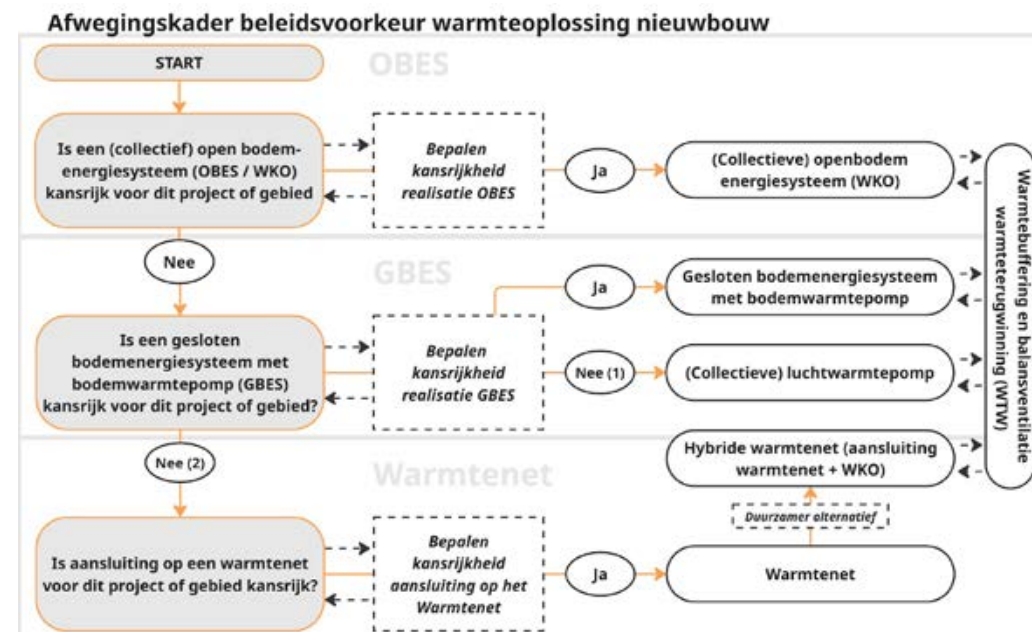
deze systemen daadwerkelijk worden gerealiseerd. Daarom dient het onderzoek naar TEO mede te omvatten welke (potentiële) TEO systemen ontwikkeld worden en in hoeverre deze van invloed kunnen zijn, of als meekoppel kans kunnen dienen voor toekomstige TEO systemen.

Thermische Energie uit Afvalwater (TEA), en Thermische Energie uit Drinkwater (TED) zijn niet haalbaar voor het Langs Eem en Spoor gebied. De OBES en GBES energiesystemen worden vervolgens aangevuld door collectieve warmtepompen en koelers en overige ondersteunende opwek als zonne-energie en of zon-thermische energie. Wanneer de rendabiliteit van energiesystemen (OBES, GBES) niet haalbaar blijkt, met name bij kleinere opgaven (<150 woningen), wordt ingezet op individuele warmtepompen met warmtebuffering, balansventilatie en warmteterugwinning (WTW).

Afwegingskader beleidsvoorkeur warmteoplossing nieuwbouw toegepast

Bij het bepalen van het energiesysteem is het 'afwegingskader beleidsvoorkeur warmteoplossing nieuwbouw' leidend, gebaseerd op de inzichten en ontwikkelingen zoals deze op dit moment bekend zijn. Het afwegingskader kent een hiërarchische opbouw, waarbij stapsgewijs de vragen worden beantwoord. Tegelijkertijd wordt het kader flexibel toegepast, zodat nieuwe inzichten en ontwikkelingen kunnen worden meegenomen in de afwegingen.

Als toekomstige ontwikkelingen dat vereisen, kunnen de gemaakte keuzes opnieuw worden beoordeeld en, indien nodig, met terugwerkende kracht aangepast (zoals bijvoorbeeld de ontwikkelingen met netcongestie). In de praktijk houdt dit in dat het afwegingskader, met nieuwe inzichten, opnieuw de kansrijkheid bepaalt.



Zie bovenstaand figuur; Afwegingskader beleidsvoorkeur warmteoplossing nieuwbouw.

Met het afwegingskader beleidsvoorkeur warmteoplossing voor de nieuwbouw voeren we een proef uit voor de nog te ontwikkelen gebieden om te beoordelen of de werkwijze van het toepassen van de indicatoren, de beoordeling van de kansrijkheid en het doorlopen van het afwegingskader het gewenste effect behaalt. Voor het Langs Eem en Spoor gebied betekent dit concreet dat voor enkele ontwikkelingen van De Nieuwe Stad, de gebieden Wagenwerkplaats Oost en West, Trapezium woningbouwlocatie (naast het Huis voor de Stad) dit proces toegepast wordt, omdat hier de energiepotentie en varianten studies nog gerealiseerd moeten worden of nog niet definitief zijn afgerond. Voor de al afgeronde en definitieve stukken is dit proces niet meer van toepassing.

Uit ervaring blijkt dat de indicatoren al in een vroeg stadium kwalitatief beoordeeld kunnen worden, bijvoorbeeld aan de hand van kaderstellende notities waarin het programma in grote lijnen wordt gepresenteerd. Onderstaande tabel geeft de invulling van het blok weer uit het afwegingskader “bepalen kansrijkheid aansluiting op...”.



Tabel 1: Bepalen kansrijkheid indicatoren

Indicator	Geschikte ontwikkelfase voor beoordeling	Beschrijving
Energievraag totaal	Haalbaarheid/voorbereiding	- Jaarlijkse verwachte energievraag van het aantal woningen en functies - Energievraag in woningequivalenten (WEQ) bepaald financiële haalbaarheid soort energiesysteem - Verwacht piekvermogen
Warmte-koude balans	Haalbaarheid/voorbereiding	- Jaarlijkse warmte en koude vraag - Bepaling jaarlijkse balans warmte of koude (bijvoorbeeld 75% warmte 25% koude); effect op dimensionering buffering en dominantie van onttrekking warmte of koude
Netcongestie	Haalbaarheid/voorbereiding Ontwerpfase	- Beoordeling van netcongestie en piekvraag volgens netbewuste normering - Vergelijking van piekvraag met de verwachte netaansluitingscapaciteit
Financiële haal- en faseerbaarheid	Haalbaarheid/voorbereiding	- Complexiteit (tijd) van realisatie energiesysteem i.r.t. doelstellingen of financiële middelen (subsidies) - Financiering en kosten energiesysteem (businesscase)

Indicator	Geschikte ontwikkelfase voor beoordeling	Beschrijving
Maatschappelijk belang	Haalbaarheid/voorbereiding	Het gemeentelijk belang en beleid i.r.t. voorkeursenergiesysteem
Ruimtelijke beperkingen	Haalbaarheid/voorbereiding	Fysieke en planologische of planologische voorwaarden die het systeem kunnen beïnvloeden (aantal middenspanningsruimten)
Bodemgeschiktheid	Haalbaarheid/voorbereiding	- Aanwezigheid vervuiling - Bodemopbouw en interferentiegebieden - Waterdoorlatendheid (dichtheid)
Systeemspecificatie	Ontwerpfase	Dimensionering energiesysteem (infrastructuur leidingen, diepte boringen, aantal putten)
Afstand tot hoofdleiding warmtenet	Haalbaarheid/voorbereiding	Geldt enkel voor keuze warmtenet; afstand tot de hoofdleiding bepaald aansluiting ervan. Hoofdleiding zal in de directe omgeving gesitueerd moeten zijn.

9.1.2 Efficiënt ruimtegebruik

De verdeling van ruimte in de bodem, de openbare ruimte en op de gebouwen is een belangrijk aspect. In de ondergrond concurreren (bestaande) kabels, leidingen en boomwortels om ruimte. Voornamelijk in Kop van IJssel is er een complex web van kabels en leidingen waar ook nog het warmtenet met een hoofdleiding ligt. De beschikbare ruimte op maaiveld in de openbare ruimte is ook beperkt voor de toepassing van energiesystemen doordat ruimte voor bewoners, groen en klimaatadaptieve elementen hier de meeste ruimte vragen. Het streven is om energiesystemen in zowel de bodem als op maaiveld zoveel mogelijk uit het zicht van bewoners te plaatsen en op eigen terrein op te lossen.

Door de overgang van gas naar elektriciteit als belangrijkste energiebron is meer netcapaciteit en ruimte voor energiesystemen nodig. Bij de uitbreiding en versterking van de energie infrastructuur moeten de systemen als een OBES, GBES of warmtenetten geïntegreerd worden in de beschikbare (ondergrondse) ruimte. Voor een optimale inpassing en ruimtelijke kwaliteit van binnenstedelijke (her)ontwikkeling of uitbreiding door nieuwbouw aan de rand van de binnenstad, moeten MS (middenspanningsruimten) en LS (laagspanningsruimten) meegenomen worden in het ontwerp van het bouwproject. Voor Langs Eem en Spoor kiezen we ervoor dat de middenspanningsruimte geïntegreerd in de ontwikkeling (eigen terrein dan wel inpandig) opgelost worden.

Afhankelijk van de voorkeursvariant is er ook ruimte nodig voor de technische ruimten en (WKO)putten voor de in- en output van thermische energie. Voor een OBES zijn in totaal minder putten benodigd dan bij een GBES voor dezelfde energievraag. Dit verschil hangt samen met de dimensionering, OBES systeem kan voor meer woning-equivalenten voorzien dan GBES putten en hebben grotere capaciteit (grotere leidingen) en reiken dieper de bodem in dan GBES putten.

Voor zowel OBES als GBES geldt dat de bovengrondse technische installaties op eigen terrein en inpandig dienen te worden gerealiseerd. De bijbehorende putten kunnen daarentegen in de openbare ruimte worden gesitueerd, aangezien het ondergrondse voorzieningen betreft die zorgvuldig kunnen worden ingepast en met een deksel wordt afgewerkt. Bij oplevering zal op maaiveldniveau geen sprake zijn van hinder, waardoor zowel voetgangers als gemotoriseerd verkeer hier ongehinderd over kunnen passeren. Wel kan hinder worden ondervonden bij de ontwikkeling van de WKO putten en zal rekening gehouden moeten worden van ca. 100 m² aan realisatieruimte per put.

Voor het behalen van hogere duurzaamheidsambities op het gebied van energie is een aanzienlijk deel van het dakoppervlak nodig voor energiesystemen. Tegelijkertijd biedt het dak juist een belangrijke kans om de beschikbare ruimte optimaal te benutten voor zowel duurzame energieopwekking als een groene invulling. In plaats van een tegenstelling zien we het dak daarom als een strategische plek waar meerdere duurzaamheidsdoelen samenkomen.

Daarom streven we naar een evenwichtige, maar zo volledig mogelijke benutting van het functionele dakoppervlak (exclusief veiligheidsmarges) voor duurzaamheidsmaatregelen.

Hoe de duurzame invulling van daken en gevels er precies uit gaat zien, zal per project anders zijn. De optimale invulling hangt samen met aspecten als bezonning, ligging van het gebouw ten opzichte van de ecologische verbindingzones, hoogte van de daken en het gekozen energiesysteem.

Waar mogelijk willen we dubbelgebruik van de dakoppervlakte (groen op dak met zonnepanelen) stimuleren. Het dubbelgebruik kan de biodiversiteit bevorderen, mits er rekening wordt gehouden met voldoende zonlicht en dus spreiding van de zonnepanelen.

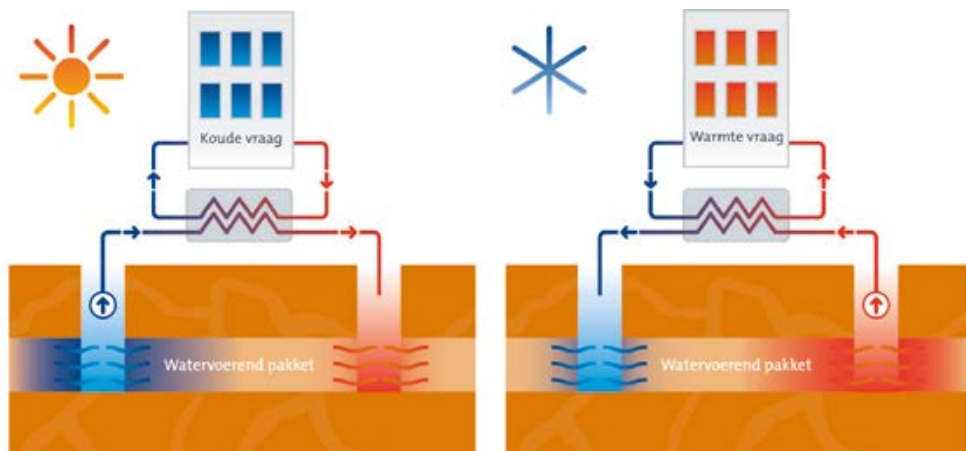
9.1.3 Energieontwerpprincipes

Warmte

Het ontwerp van gebouwen kan de energievraag beperken, onder meer door in het ontwerp rekening te houden met het lokale klimaat door de gebouworientatie (ten opzichte van de zon), gebouwvorm, gebouwindeling, gevelontwerp en isolatie hierop aan te passen. We verwachten dat elke ontwikkeling voorzien zal worden van warmtebuffering (collectief) en balansventilatie warmteterugwinning (WTW).

Door te optimaliseren op binnenvallend zonlicht (passieve zonne-energie) en natuurlijke ventilatie besparen we energie. We kiezen ervoor dat de energievoorziening zoveel mogelijk een integraal onderdeel is van het ontwerp van het gebouw. De eisen vanuit milieuzonering moeten met het beeldkwaliteit plan (architectuur en groen) op deelgebied niveau sturing geven aan de inpassing van deze energievoorziening.

We stimuleren het dubbel inzetten van functies, waardoor er op meer plekken energie kan worden opgewekt en de vraag en opwek beter gebalanceerd kan worden. De afstemming tussen opwek en verbruik draagt bovendien bij aan het realiseren van een netbewuste energievoorziening. Om een overschot aan in het gebied opgewekte duurzame energie op een later moment in het plangebied te kunnen benutten, gaan we na of tijdelijke opslag van energie (elektriciteit) in het plangebied kan worden gerealiseerd.



Werking van warmte-koude-opslag; WKO

Koude

Ten tijde van klimaatverandering en hogere isolatiewaarden in nieuwbouw, waardoor warmte vast wordt gehouden, is het koelen belangrijk. We zetten in op passieve elementen om warmte te weren zoals externe zonwering, overhangende (groen) elementen en goede nachtelijke ventilatiemogelijkheden. Voor actieve koelmaatregelen streven we naar het gebruik van WKO in combinatie met collectieve warmtepompen die kunnen koelen, of het toepassen van collectieve koelers.

Elektriciteit

De uitdaging voor elektriciteitsopwekking bij hoogbouw is het vinden van ruimte voor voldoende zonnepanelen op daken en op gevels. Hoe hoger het gebouw, hoe minder dakoppervlak er beschikbaar is per appartement voor zonnepanelen.

We streven ernaar om de zonnepanelen en technische installaties zoveel mogelijk uit het zicht vanuit de woningen te plaatsen. In gebieden met gebouwen met een aanzienlijk hoogteverschil betekent dit dat we deze voorzieningen bij voorkeur op de hogere daken plaatsen. Hierdoor is het uitzicht de woningen met lagere daken voornamelijk gericht op groen en biodiversiteit. Het voordeel van groen en biodiversiteit op lagere daken is dat de afstand naar het groen op het maaiveld voor insecten en vogels minder groot is dan op hogere daken.

9.1.4 Bodembescherming

Bodemenergiesystemen die op korte afstand van elkaar worden geplaatst, kunnen invloed hebben op de temperatuur van de ondergrond bij de 'buur-systemen'. Hierdoor kunnen bodemenergiesystemen die op korte afstand van elkaar worden geplaatst elkaar positief of negatief beïnvloeden. Dit zorgt voor onbalans van de bodemtemperatuur.

Voor het gebied Langs Eem en Spoor stelt de gemeente bodemenergiemasterplannen op om de meest optimale ordening van bodemenergiesystemen te bepalen. Hierbij wordt ook aangegeven welke zones zijn bestemd voor koude- of warmteonttrekking en dus waar de boringen en putten gerealiseerd moeten worden. De bodemenergiemasterplannen voor de Wagenwerkplaats Oost, West en de Kop van Isselt liggen momenteel ter inzage bij de provincie Utrecht, die ze vervolgens ambtshalve zal vastleggen medio 2026.

9.1.5 Meekoppelen omliggende wijken niet kansrijk

De grote ontwikkelopgaven en de toepassing van duurzame energiesystemen bieden kansen voor de directe omgeving om mee te profiteren. De mogelijkheid voor het mee laten koppelen van de omgeving zoals naast gelegen buurten en wijken op een OBES of GBES systeem van Langs Eem en Spoor zal echter onrealistisch zijn. Dit komt doordat een OBES of GBES systeem, in tegenstelling tot een warmtenet, een veel lagere afgifte temperatuur heeft. Deze temperatuur is niet hoog genoeg om de matig tot slecht geïsoleerde wijken die hierom heen gesitueerd zijn mee te laten koppelen.

De aanvoertemperatuur van een warmtenet is hoger en is niet afhankelijk van de bodemtemperatuur gebieden als bij OBES (WKO). Indien een warmtenet als kansrijk wordt beschouwd, onderzoeken we de mogelijkheid om de directe omgeving en aangrenzende buurten te laten meekoppelen door bijvoorbeeld te onderzoeken of het warmtenet met afkoppelingen naastgelegen bestaande buurten kan voorzien.

9.1.6 Maatregelen in verband met netcongestie

Netcongestie betekent dat het elektriciteitsnet tijdelijk "vol" zit, waardoor er geen extra stroom kan worden ingevoerd of afgenomen in de provincie Utrecht. 21 april 2026 kondigde TenneT aan dat er voor een deel van de provincie Utrecht per 1 juli 2026 een tijdelijke aansluitstop (ook wel een aansluitpauze genoemd) geldt. Dit geldt niet direct per 1 juli voor

Regio Amersfoort, maar de verwachting is dat er uiterlijk begin 2027 ook een aansluitpauze voor Regio Amersfoort zal gelden. Hoe lang die aansluitpauze precies zal duren is onbekend. De netbeheerders zullen elk half jaar hun prognoses updaten. Er wordt ingezet op het beperken van de groei binnen bestaande aansluitingen en op maatregelen die extra capaciteit op het net realiseren.

Mocht er transportcapaciteit gevonden worden, dan wordt deze uitgegeven volgens het Autoriteit, Consument en Markt-prioriteringskader. Het ACM-prioriteringskader vervangt het huidige kader en voorziet in welke maatschappelijke functies voorrang hebben op de uitgifte van transportcapaciteit. Woningbouw, inclusief de commerciële plint, valt in dit prioriteringskader in categorie 3. Bedrijven en mkb vallen niet in het prioriteringskader. Dit betekent dat niet alle ontwikkelingen in Langs Eem en Spoor gelijktijdig kunnen starten, ook als dat initieel is voorzien, omdat de ene functie prioriteit zal krijgen boven de andere. Dit alles kan voor ernstige vertraging van de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor zorgen. De huidige planning van de netbeheerder is dat de aansluitpauze duurt tot 2033-2035.

Netbewust bouwen

Om zo lang mogelijk door te kunnen bouwen, vinden we het belangrijk dat ontwikkelaars netbewust bouwen. Het doel van netbewust bouwen is om woningen te voorzien met een lagere elektriciteitsbehoefte zodat zoveel mogelijk woningen kunnen aansluiten op het elektriciteitsnet, tegen een zo laag mogelijke netbelasting. We attenderen de ontwikkelaars op netbewuste nieuwbouw en dat een lagere netbelasting gunstig is voor het realiseren van meer woningbouw.

Het ministerie van BZK-VRO streeft ernaar om een landelijke norm voor netbewust bouwen in te voeren. Het doel van deze norm is het elektriciteitsverbruik van nieuwbouwprojecten tijdens de piek verminderen. Het uitgangspunt van netbewuste norm is dat deze alleen bereikt worden als netbewuste ontwerpprincipes toegepast worden. Afhankelijk van de snelheid waarmee de landelijke norm van kracht wordt, zal regel mogelijk (tijdelijk) alvast opgenomen worden in de provincies Utrecht, Flevoland en Gelderland. Voor het voldoen aan de norm voor netbewuste nieuwbouw is een hoge ambitie op het gebied van duurzame energie noodzakelijk. Om tot een goed resultaat te komen, houden we integraal rekening met de leidende netbewuste ontwerpprincipes. Dit betekent dat we vanaf het begin van een



ontwikkeling netbewuste principes op gebiedsniveau meenemen in onze afwegingen zodat we weloverwogen keuzes maken.

Congestieverzachter

Ook werkt TenneT samen met de regionale netbeheerders aan mogelijkheden voor de inzet van netcongestieverzachters. Netcongestieverzachters vallen in categorie 1 van het ACM-prioriteringskader. De verzachters zijn bijv. batterijen, warmtekrachtcentrales (op fossiele brandstof) of gasgeneratoren die kunnen worden ingezet ten tijde van hoge elektriciteitsvraag. Als tegenprestatie van de inzet van een netcongestieverzachter, wordt een grootverbruik aansluiting gegund aan het project. In Amersfoort is beperkt ruimte op het net voor congestieverzachters door technische beperkingen van het net. Als zich een mogelijkheid voordoet voor de toepassing van een netcongestieverzachter zal de gemeente de regierol voor dit onderdeel op zich nemen.

Uitgangspunt is dat de congestieverzachters moeten passen binnen de financieel-technische mogelijkheden van een gebied, rekening houdend met de leefbaarheid en lokale emissies.

Elektrisch laden

Het elektrisch laden (en ontladen) van voertuigen is eveneens een belangrijke schakel voor netbewust realiseren van het gebied. Hierbij hebben collectieve laadpunten(pleinen) de voorkeur voorzien van energie opslagsystemen die ontsloten zijn door een Energie Management Systeem (EMS) zodat ook de omgeving (gebouwen en functies) kan profiteren

van dit systeem. Bij het laden en ontladen van voertuigen zorgt het EMS voor een 'load balancing' waardoor gestuurd wordt op piekmomenten. We voorzien deze faciliteiten voornamelijk bij parkeerhubs en de laadpunten in de Wagenwerkplaats en Kop van Isselt.

Elektrische opwek

Het streven is om zoveel mogelijk zonne-energie lokaal op te wekken door middel van zonnepanelen (photovoltaic (PV)) en zonthermische panelen (photovoltaic thermal (PVT)). Om het elektriciteitsnet daarin niet extra te belasten zal gestuurd worden op positionering van de PV-panelen. De voorkeur is een Oost-West oriëntatie zodat de opwek piek overeenkomt met de algemene gebruikspiek. PVT-panelen zijn relatief vrij in hun oriëntatie, maar er moet wel rekening worden gehouden met veiligheid en het risico op vloeistoflekages, zeker in relatie tot groen(daken). PV of PVT-panelen op gevels worden alleen overwogen wanneer het beschikbare dakoppervlak volledig is benut. Gevelinstallaties komen uitsluitend in aanmerking als het noodzakelijk is om de duurzaamheidsdoelstellingen alsnog te behalen, dus alleen wanneer er geen andere opties zijn. Indien PV of PVT op gevels geplaatst worden moeten deze passen in de architectonische uitstraling en voldoen aan veiligheidseisen.

Elektrische opslag

Het uitgangspunt daarbij is dat de opslag ten goede komt aan de energievraag en -opwek van het te ontwikkelende gebied. Er bestaat geen voorkeur voor een specifiek type of formaat van opslag, zolang de batterijen voldoen aan veiligheidseisen en in staat zijn elektriciteit op te slaan of om te zetten naar andere energiedragers. Denk bijvoorbeeld aan het benutten van overtollige elektriciteit door deze via een collectieve warmtepomp om te zetten in thermische warmte of koude.

Het principe is dat de integrale systemen ontsloten moeten worden en met elkaar kunnen functioneren op de momenten dat het nodig is. Op deze manier kan elektrische opwek en opslag om worden gezet naar warmte. Zo kan gelijktijdige piekbelasting voorkomen worden en warmte of koude voor langere tijd (seizoensgebonden bij ondergrondse thermische opslag) worden opgeslagen.

9.2 Circulariteit

Amersfoort heeft de ambitie om in 2050 een circulaire stad te zijn. Om deze ambitie te

realiseren, hebben we als doelstelling in 2050, 50% minder primaire grondstoffen te gebruiken en circulariteit een vast onderdeel te laten zijn van de integrale benadering in alle fasen van bouw- en gebiedsontwikkelingsprocessen. We streven daarbij naar CO₂-neutrale nieuwbouw in 2030, waarbij we zowel kijken naar materiaalgebruik als energie.

In het Omgevingsprogramma Circulaire Stad is uitgewerkt hoe de gemeente deze transitie vormgeeft en welke rol opdrachtgeven- en inkoop, bouw- en gebiedsontwikkeling en circulaire bedrijvigheid daarin spelen. Langs Eem en Spoor levert een belangrijke bijdrage aan de ambitie om een circulaire stad te zijn, doordat hier zowel nieuwbouw, transformatie als herinrichting van de openbare ruimte samenkomen. Het gebied biedt daardoor kansen om circulariteit gebiedsvreemd en samenhangend toe te passen.

Daarbij werken we voor het gehele gebied toe naar een zo hoog mogelijk aandeel biobased materialen, hoogwaardig hergebruikte materialen en een efficiënte inzet van primaire grondstoffen. De toepassing van circulariteit verschilt per deelgebied en sluit aan op kenmerken van de gebieden, de beoogde bouwtypologie en de ontwikkelfase waarin deze deelgebieden zich bevinden.

9.2.1 Circulair Opdrachtgeven en inkoop

In het Omgevingsprogramma Circulaire stad zijn stevige ambities opgenomen voor het circulair inrichten van de openbare ruimte. Omdat de gemeente als opdrachtgever daarbij zelf aan de knoppen zit, is onze invloed groot. We zetten daarbij voortdurend in op het verminderen van ons grondstoffengebruik, toepassing van meer biobased materiaal, hoogwaardig hergebruik van bestaande materialen en hoogwaardige verwerking aan het einde van de levensduur, zodat afval geminimaliseerd wordt. Daarbij willen we ook de milieu impact die is verbonden aan de uit te voeren werkzaamheden zo laag mogelijk houden.

Circulaire principes worden ook meegenomen bij de inrichting van de levensaders zoals benoemd in de Omgevingsvisie. Door hier meer ruimte te maken voor groene inrichting, is minder bestratingsmateriaal nodig en wordt het gebruik van primaire grondstoffen beperkt. Doordat er veel aandacht is voor behoud van historische waarde langs deze levensaders, wordt er vaak gekozen om secundaire materialen toe te passen die passend zijn bij inrichting van het gebied.

Bij het inrichten van de openbare ruimte in de gebieden binnen Langs Eem en Spoor gaan uit van het principe '100% circulair, tenzij', wat volgt uit het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Ons doel is dat in 2030 minimaal 55% van de materialen die worden gebruikt voor de inrichting van de openbare ruimte bestaat uit hergebruikte (secundaire) of biobased materialen. Dit percentage groeit stapsgewijs door naar 100% in 2050. In ieder deelgebied en bij ieder project streven we daarom naar een 100% circulaire inrichting van de openbare ruimte, waarbij de afwijking ten opzichte van deze streefwaarde de komende jaren wordt verkleind.

Bovendien brengen we de milieukosten van de inrichting van de openbare ruimte in Langs Eem en Spoor in kaart en sturen we actief op de verlaging daarvan. Dat doen we door al in het ontwerpproces andere keuzes te maken, hergebruikte- en biobased materialen toe te passen en door emissieloos materieel in te zetten bij de uitvoering van werkzaamheden. Omdat Amersfoort het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen heeft ondertekend, volgen wij daarbij (minimaal) de Routekaart SEB. Waar mogelijk maken we gebruik van materialen die liggen opgeslagen in ons eigen grondstoffendepot. Als die niet beschikbaar zijn, gaan we op zoek naar vrijgekomen materialen van derden, bijvoorbeeld met behulp van regionale depots en online marktplaatsen.

Bij de ontwikkeling, beheer en onderhoud van maatschappelijk vastgoed zetten we nadrukkelijk in op circulariteit. Dat betekent dat we het gebruik van primaire grondstoffen verminderen, meer biobased en secundaire materialen toepassen en zo de milieu-impact stap voor stap verder verlagen. Deze aanpak draagt ook bij aan het terugdringen van CO₂-uitstoot. In 2030 gebruiken we 50% minder primaire grondstoffen, in 2050 zijn we volledig circulair. We dagen de markt uit om toe te werken om maximaal bij te dragen aan het thema circulariteit.

We selecteren partijen die aantoonbaar bijdragen aan de ambities en doelstellingen van de gemeente op het gebied van circulariteit. Indicatoren die genoemd zijn in omgevingsprogramma Circulaire Stad. Ook dagen we de markt, én onszelf, uit om na te denken over de toekomstwaarde waarde van de grond en de gebouwen die erop komen. We sluiten daarbij aan op bestaande afspraken en methodieken vanuit deals en convenanten die we als gemeente hebben ondertekend, zoals het Convenant Toekomstbestendig Bouwen en het Convenant Schoon en Emissieloos bouwen.

9.2.2 Bouw en gebiedsontwikkeling

Amersfoort heeft de ambitie dat circulariteit in 2030 standaard wordt meegenomen in alle fasen van bouw- en gebiedsontwikkeling. We werken daarbij toe naar minimaal CO₂-neutrale nieuwbouw in 2030, waarbij we zowel kijken naar materiaalgebruik als energie. Om het gebied zo circulair mogelijk te realiseren kijken we naar de specifieke kenmerken, ruimtelijke context en bouwtypologie van ieder deelgebied. In deelgebieden waar bijvoorbeeld veel laagbouw gerealiseerd gaat worden, is een hoger aandeel houtbouw meer kansrijk. In deelgebieden met meer hoogbouw (hoger dan vijf bouwlagen) ligt het aandeel biobased materialen doorgaans lager en past een andere mix van circulaire strategieën, zoals demontabel bouwen. Sommige deelgebieden met veel bestaande bebouwing hebben juist kansen voor transformatie en hergebruik.

Samenwerking met marktpartijen

We werken nauw samen met grondeigenaren, ontwikkelaars, bouwers en woningcorporaties in het realiseren van circulair bouw en gebiedsontwikkeling. In deze samenwerking zorgen we ervoor dat circulair bouwen expliciet wordt meegenomen bij het afwegen van alle thema's uit het Convenant Toekomstbestendig Bouwen. We maken de prioriteiten vroegtijdig inzichtelijk en koppelen circulariteit aan concrete en meetbare doelen, zoals het verminderen van CO₂-uitstoot en het beperken van grondstoffengebruik. Waar circulariteit prioriteit krijgt wordt gestreefd naar hogere circulariteit ambities en kijken samen met betrokken partijen in hoeverre dit haalbaar is. Als circulariteit geen hoofdthema is, zoeken we naar koppelkansen om circulariteit in te zetten als middel voor meerdere doelen, zoals klimaatadaptatie en versnelling van woningbouw.

Biobased bouwen

Waar houtbouw technisch en financieel kansrijk is, stimuleren we deze bouwmethode, zowel voor woningbouw als maatschappelijke voorzieningen. Concreet betekent dit voor Langs Eem en Spoor dat we voor de gebieden Wagenwerkplaats Oost, West, Kop van Isselt en Trapezium woningbouwlocatie vanaf het begin van het ontwerpproces kunnen inzetten op biobased bouwen.

Voor isolatie van de gebouwen streven we ernaar dat in toenemende mate gebeurt met natuurlijke materialen zoals hennep, stro en vlas. Om de houtbouw van woningen te



stimuleren, hebben we de ‘Subsidieregeling biobased bouwen van sociale woningbouw’ vastgesteld. Deze regeling helpt woningcorporaties om de ambities voor biobased bouwen in alle gebiedsontwikkelingen, waaronder Langs Eem en Spoor, financieel haalbaar te maken.

Hoogwaardig hergebruik van materialen

In gebieden met veel bestaande bebouwing (o.a. Wagenwerkplaats en Kop van Isselt) richten we ons op behoud, transformatie en kwalitatief hoogwaardig hergebruik. In deze gebieden worden een aantal bestaande gebouwen behouden en aangepast of uitgebreid met nieuwbouw. Waar sloop nodig is, doen we dit circulair zodat de vrijkomende materialen (hoogwaardig) hergebruikt kunnen worden. Hiertoe passen we de Leidraad Circulair Slopen standaard toe in projecten waar we zelf opdrachtgever zijn. In andere gevallen geldt dit als ambitie- en richtinggevend document. Waar mogelijk passen we deze vrijkomende materialen toe in gebouwen en in de openbare ruimte. Denk aan constructieonderdelen, installaties, klinkers, tegels en betonbanden. Door materialen een ‘tweede leven’ te geven, besparen we grondstoffen en verminderen we de milieu- impact van de bouw.

Kop van Isselt en Wagenwerkplaats

In Kop van Isselt en de Wagenwerkplaats zetten we in op circulaire materiaalgebruik zoals houtbouw en hergebruik van materialen. In het ontwerp- en bouwproces wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de impact van de toegepaste materialen en hun potentieel voor hergebruik. Ook zetten we in op de deeleconomie met omgeving en stimuleren we daarmee circulaire industrie, retail en logistiek.

Om invulling te geven aan onze ambitie over biobased materialen in woningbouw, passen we waar technisch, financieel en organisatorisch haalbaar houtbouw toe in Kop van Isselt en Wagenwerkplaats. Omdat we zelf de ontwikkelingen niet realiseren werken we aan het optimaliseren van condities en kaders voor houtbouw.

Daarnaast streven we in deze gebieden naar maximaal hergebruik van materialen die al aanwezig zijn in de gebieden Kop van Isselt en Wagenwerkplaats. Het betreft hierbij met name industriële materialen afkomstig van het historische industrieterrein Kop van Isselt en de voormalige NS-werkplaats van de Wagenwerkplaats, zoals stalen balken, betonnen liggers en bestratingselementen.

De herkomst van materialen en de bijbehorende transportafstanden vormen een belangrijk aspect binnen de levenscyclus van materialen en de daaraan gekoppelde CO₂ uitstoot. In dit opzicht heeft Kop van Isselt een potentieel gunstige ligging, aangezien het aan de Eem ligt. Onderzoek moet uitwijzen of de Eem geschikt is voor bouwlogistieke transportbewegingen en waar binnen Kop van Isselt een mogelijke overslaghub (logistieke materialenhub) gerealiseerd kan worden.

Trapezium en De Nieuwe Stad

Zowel het Trapezium als De Nieuwe Stad zijn al in ontwikkeling, deze ontwikkelingen verlopen niet synchroon met de planning en ambities van de andere gebieden, zoals Kop van Isselt en De Wagenwerkplaats. In het Trapezium is het Huis voor de Stad al gerealiseerd, en verder ontwikkeld wordt met een aangrenzend gebied voor gestapelde woningen. In De Nieuwe Stad zijn bouwvergunningen verleend voor twee ontwikkelingen (voor Kamer 10 en Kamer 2).

Voor beide gebieden zijn kaderstellende notities opgesteld, in 2025 voor het Trapezium en in 2021 voor De Nieuwe Stad. Hierin is vastgelegd dat de ontwikkeling zo circulair mogelijk moet plaatsvinden. Om het gebied zo circulair mogelijk te realiseren, gaan we voor levensduurverlenging van bestaande gebouwen en hergebruik van materialen die vrijkomen uit sloop. In geval van nieuwbouw doen we dit met zo laag mogelijke milieu-impact en uitgaande van circulaire principes, zoals houtbouw, adaptief vermogen van de gebouwen zodat ze in de toekomst ook eenvoudig voor andere functies gebruikt kunnen worden, zonder dat hiervoor ingrijpende aanpassingen of sloopwerkzaamheden voor nodig zijn.

Voor de nog te ontwikkelen delen van het Trapezium en De Nieuwe Stad zetten we in op hogere circulaire ambities, passend bij de gebiedsgerichte duurzaamheidsdoelstellingen. De huidige bestemmingsplannen zijn al vastgesteld maar laten nog voldoende ruimte voor nadere uitwerking. Dit biedt kansen om circulaire ontwikkeling verder te stimuleren.

9.2.3 Circulaire bedrijvigheid

Een circulaire economie vraagt om de opbouw van circulaire bedrijvigheid. En tegelijkertijd om het afbouwen van de lineaire economie en daarmee traditionele bedrijvigheid. In een transitie zullen deze twee naast elkaar bestaan.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) verwacht dat er voor de circulaire economie tot 40% meer ruimte nodig is dan voor de huidige lineaire activiteiten in Nederland. Voor het Omgevingsprogramma Circulaire Stad heeft Amersfoort het aan deze cijfers en grondslag liggende rapport laten vertalen naar de Amersfoortse context. CE Delft verwacht tot 2050 een additionele ruimtevraag van 0 tot 22 hectare voor de sectoren bouw en afvalverwerking. De mate waarin ruimte nodig zal zijn is sterk afhankelijk van de mate waarin circulaire bedrijven zich in Amersfoort zullen vestigen.

Op basis van de beschikbare gegevens en rapporten, gaan we een stadsbrede strategie opstellen voor het concretiseren van de ruimtebehoefte voor circulaire bedrijvigheid van nu en de toekomst. Hieraan is deels al invulling gegeven in het Omgevingsprogramma Werklocaties.

In Bijlage III van het Omgevingsprogramma Werklocaties, (Gebiedsgerichte beleidsuitwerking bedrijventerreinen en gemengde gebieden) zijn er specifieke aandachtsgebieden voor circulaire bedrijvigheid aangewezen.

Het omgevingsprogramma Circulaire Stad beschrijft specifieke aandachtsgebieden voor circulaire bedrijvigheid waaronder Kop van Isselt en Wagenwerkplaats. Voor deze gebieden ligt de nadruk op kleinschalige creatieve en innovatieve bedrijven, zoals kleinschalige ambachtelijke maakindustrie, creatieve (digitale) industrie en kleinschalige circulaire bedrijven.

9.3 Belangrijkste punten

We sturen in Langs Eem en Spoor op:

Energie:

- Openbodemennergiesystemen voor Kop van Isselt, Wagenwerkplaats en woningbouwlocatie Trapezium, tenzij er sprake is van financieel-technische beperkingen of bodemvervuiling; in dat geval wordt een GBES overwogen (of in het uiterste geval een Warmtenet voor Kop van Isselt).
- Dat netbewuste ontwerpprincipes worden toegepast in de nog te ontwikkelen gebieden van Kop van Isselt, Wagenwerkplaats en de woningbouwlocatie Trapezium.
- Dat de overige, lokaal opgewekte niet gebruikte energie, zo veel mogelijk lokaal opgeslagen of behouden wordt voor later gebruik.

Circulariteit

- De reductie van 50% primaire grondstoffen in 2030 en 100% in 2050, door de toepassing van biobased en secundaire materialen in nieuwbouw projecten.
- Dat we toewerken naar minimaal CO₂ gebonden nieuwbouw in 2030, gericht op materialisatie.
- Bij het inrichten van de openbare ruimte wordt ingezet op hoogwaardig her te gebruiken en biobased materialen: minimaal 55% in 2030.

We streven naar:

- Ambities uit het convenant Toekomstbestendig Bouwen; per project wordt vooraf integraal bekeken welk ambitieniveau per onderdeel voor energie en voor circulariteit wenselijk en kansrijk is.
- Het overwegen van een bodemennergiesysteem om de stroomvraag te verlagen; slim combineren energievragers en aanbieders per deelgebied.
- Dat in de deelgebieden, de benodigde elektriciteit zo veel mogelijk lokaal wordt opgewekt en verbruikt, en dat hoge piekvermogens ontzien worden.
- Dat rekening wordt gehouden in, zowel de ontwerp- als realisatiefase, dat energiesystemen zoveel mogelijk op eigen terrein en in pandig opgelost worden, inclusief de midden- en laagspanningsruimten.
- Het dakoppervlak wordt vrijwel volledig benut door toepassingen op het gebied van energiesystemen en biodiversiteit (groen op dak).
- Verlagen van de milieu impact verbonden aan de uitvoering van de werkzaamheden, onder meer door materialen te kiezen met een lage milieu impact en door schoon en emissieloos te bouwen.
- Toepassing van biobased materialen zoals houtbouw: voor grond ontsloten woningen streven we naar 50% biobased materiaal gebruik in 2030 en voor gestapelde bouw naar 30%.
- Dat voor Kop van Isselt en Wagenwerkplaats bij bedrijvigheid de nadruk ligt op kleinschalige creatieve en innovatieve bedrijven, zoals kleinschalige ambachtelijke maakindustrie, creatieve (digitale) industrie en kleinschalige circulaire bedrijven.

10 Omgevingskwaliteit



10.1 De impact van Langs Eem en Spoor op de omgeving

Om de gevolgen van de ontwikkelingen in Langs Eem en Spoor op de omgeving te kunnen beoordelen heeft de gemeente in 2022 en 2023 een Omgeving Impact Analyse laten uitvoeren door Antea Group. Met de analyse wordt de bij elkaar opgetelde impact van de verschillende projecten binnen Langs Eem en Spoor op de omgeving in beeld gebracht.

In bijlage 2 staat een publiekssamenvatting van de Omgeving Impact Analyse.

10.1.1 Werkwijze Omgeving Impact Analyse

Bij de beoordeling van de impact van de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor is de toekomstige situatie met de voorgenomen ontwikkelingen (waarover nog geen besluit is genomen), vergeleken met de huidige situatie met de realisatie van besluiten die al genomen zijn en de autonome groei.

Zo ontstaat een beeld van de effecten van de nog te nemen besluiten in Langs Eem en Spoor. Er is gekeken naar de effecten op bereikbaarheid, gezondheid, bedrijvigheid, bodem, water en klimaat, groen en natuur, samenleven en wonen en ruimtelijke ontwikkelingen en erfgoed.

10.1.2 Conclusie Omgeving Impact Analyse

De algemene conclusie van de Omgeving Impact Analyse luidt:

“In de ontwikkeling Langs Eem en Spoor worden in vijf deelgebieden in totaal 5.140 nieuwe woningen en 76.800 m² aan kantoren en bedrijfsruimten gerealiseerd. Deze gebieden krijgen een hoogstedelijk karakter. De ontwikkeling kan zorgen voor een kwalitatieve verbetering van het hele plangebied én studiegebied doordat een nieuwe diversiteit aan wonen en werken wordt gerealiseerd, de ruimtelijke kwaliteit wordt versterkt en kansen ontstaan voor het omgaan met klimaat, duurzaamheid en cultuurhistorische waarden.”

Omdat de impact van geluid en verkeer nog onzeker was, is er een vervolgonderzoek uitgevoerd naar deze impact. In de uitkomsten van het vervolgonderzoek bleek dat negatieve gevolgen door verkeer te voorkomen zijn door maatregelen te nemen zoals het aanpassen van rotonde De Nieuwe Poort, het doorvoeren van een lage parkeernorm en het inzetten van deelmobiliteit. De conclusie was dat de plannen voor Langs Eem en Spoor door kunnen gaan en dat het niet nodig is een meer uitgebreide milieu- of omgevingseffectrapportage te maken.

In 2025 is het omgevingsprogramma Mobiliteit vastgesteld. Om te weten of het uitgewerkte beleid tot andere conclusies leidt voor wat betreft de impact op de omgeving in Langs Eem en Spoor hebben we opnieuw een onderzoek laten uitvoeren. Hierbij is de groei van het aantal woningen (waaronder Trapezium) ook meegenomen. Dit onderzoek geeft aan dat het vastgestelde mobiliteitsbeleid niet leidt tot andere conclusies.

10.1.3 Gebruik van Omgeving Impact Analyse

Per project of deelgebied moet de gemeente beoordelen of een milieueffectrapportage (hierna mer) nodig is. De beoordeling of een milieueffectrapportage nodig is, vindt plaats voorafgaand aan een ruimtelijk besluit zoals de wijziging van het omgevingsplan of het afwijken van het omgevingsplan met een omgevingsvergunning. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft de bevoegdheid om een mer-beoordelingsbesluit te nemen tegelijk met een besluit over het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan.

Het mer-beoordelingsbesluit moet worden genomen op basis van de juiste informatie en moet mitigerende maatregelen vastleggen waar nodig. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de Omgeving Impact Analyse en eventueel aangevuld met gebied specifieke onderzoeken.

De gemeente zal gedurende de ontwikkeling van de deelgebieden van Langs Eem en Spoor de verkeersstromen en de effecten van de maatregelen uit het programma Mobiliteit monitoren.

Daarnaast zal de gemeente bij mer-beoordelingsbesluiten steeds de cumulatieve effecten van alle deelgebieden en projecten in Langs Eem en Spoor in beschouwing nemen.

In het algemeen geldt dat als er grote veranderingen zijn in de voorgenomen ontwikkeling van Langs Eem en Spoor, de beschreven effecten kunnen wijzigen. Er wordt dan beoordeeld of de veranderingen tot een ander effect leiden en zo nodig wordt de Omgeving Impact Analyse daarop geactualiseerd.

10.2 Geluid, lucht en bodemkwaliteit

10.2.1 Geluid

Een gezonde en veilige leefomgeving heeft een prettig akoestisch leefklimaat. Na luchtverontreiniging is vooral langdurige blootstelling aan geluid (lawaai) schadelijk voor onze gezondheid. Belangrijke effecten zijn hinder en slaapverstoring. Slecht slapen of moeilijk in slaap kunnen vallen heeft een negatief effect op de gezondheid en het dagelijks functioneren. Langdurige geluidhinder en slaapverstoring kunnen leiden tot chronische stress. Dit kan zich lichamelijk uiten in vermoeidheid of een stijging van de bloeddruk. Kinderen die opgroeien in een lawaaiige omgeving hebben vaker moeite met leren en concentreren.

Geluid heeft dus invloed op hoe gezond en prettig we leven. Daarom wil de gemeente Amersfoort geluidsoverlast verminderen, en zo bijdragen aan een gezonde leefomgeving. In Langs Eem en Spoor sturen we voor geluid op de Europese normen en streven we naar de WHO-normen.

Soundscaping

We willen niet alleen negatieve effecten beperken, maar ook actief werken aan een positieve geluidsbeleving. Het creëren van rustige plekken helpt aan een positieve geluidsbeleving. Goede rustzones dragen bij aan ontspanning, herstel en welzijn. Ze geven de mogelijkheid om even te ontsnappen aan drukte, wat stress vermindert en de mentale gezondheid bevordert. Bovendien nodigen rustige plekken uit tot sociale interactie en recreatie, waardoor de leefkwaliteit in een wijk toenemen.

Door geluid mee te wegen als ontwerpfactor zorgen we dat chaotische en saaie plekken worden voorkomen en dat levendige en kalme gebieden ontstaan. Dit doen we door

gewenst geluid, zoals natuurgeluiden, te behouden of te versterken en door ongewenst geluid af te schermen of te maskeren (= soundscaping).

Soundscaping - Hoe geluid onze omgeving mooier maakt

Geluid bepaalt voor een groot deel hoe we een plek ervaren. Denk aan het vrolijke gezang van vogels in een park - dat voelt natuurlijk en prettig. Maar het harde verkeerslawaaï langs een drukke weg? Dat ervaren we vaak als storend. Dit geheel van geluiden noemen we het geluidlandschap, of in het Engels: soundscape.

Verwacht geluid stoort minder. Het geroezemoes op een terras of spelende kinderen op een schoolplein hoort erbij en maakt een plek juist levendig en aangenaam.

Een goed geluidlandschap draagt bij aan ontspanning, gezondheid en een fijne leefomgeving - voor mens én dier. Door geluid slim te koppelen aan groen en water versterken we biodiversiteit: meer planten en dieren zorgen voor natuurlijke, prettige geluiden.



Bron afbeelding: gemeente Amersfoort, dit beeld is gemaakt met AI.

Beperken geluidshinder

Het beperken van geluidshinder en creëren van een rustige omgeving begint bij de bron. De belangrijkste bronnen Langs Eem en Spoor zijn het wegverkeer bij de Industrieweg/Amsterdamseweg voor Kop van IJssel en het spoor voor Wagenwerkplaats, Trapezium en Eemplein 5. Voor een goed leefklimaat is het nodig om de toename van het autoverkeer op de wegen langs het gebied te beperken. Daarnaast is maximale inzet op geluid reducerende wegdekken nodig, waaronder geluid reducerend asfalt ter vervanging van het huidige wegdek van de Amsterdamse weg. Het wegdek van de Amsterdamseweg wordt vervangen door stiller wegdektype in combinatie met ontwikkeling Kop van IJssel.

Voor verschillende van deze bronnen, zoals wegverkeer en spoorwegen, is er naast landelijke wetgeving al Amersfoorts beleid. Dat geldt voor geluid bij woningbouw en transformatie van bijvoorbeeld kantoren naar woningen.

Bij nieuwe woningen en andere geluidgevoelige functies streven we ernaar dat de geluidbelasting richting de WHO-advieswaarden gaat. Waar wordt gebouwd langs drukke wegen of spoor is dit moeilijk. Met een slim ontwerp zorgen we voor een stille achterzijde en afscherming voor achterliggende woningen. Dit heeft voor de achterliggende woningen naast een betere geluidskwaliteit ook voordelen voor een betere luchtkwaliteit en de mogelijkheid om, bijvoorbeeld bij hitte, makkelijker te kunnen ventileren. De nieuwbouw langs het spoor zal bijdragen aan het verminderen van het geluid voor het Soesterkwartier bij de Wagenwerkplaats en voor de Piet Mondriaanlaan bij het Trapezium.

Met een digitale weergave van de stad (een digital twin) willen we gebruik maken van de mogelijkheid om het stedenbouwkundig ontwerp te simuleren, met inzicht in het percentage geluidgehinderden, geluidsniveaus, de beleving van stilte en rust in de openbare ruimte en de samenhang met andere (milieu)factoren. Zo kunnen ruimtelijke keuzes onderbouwd en geoptimaliseerd worden op basis van gezondheid, leefkwaliteit en beleving.

Geluidszonering IJssel Midden

Op IJssel Midden zijn bedrijven gevestigd die gezamenlijk geluid mogen produceren binnen een vastgestelde geluidsnorm. Uit recente berekeningen blijkt echter dat de optelsom van

het toegestane geluid van alle bedrijven samen hoger uitkomt dan juridisch is toegestaan. Dat heeft gevolgen: voor zowel bedrijven als woningbouw gelden beperkingen zolang deze situatie niet is opgelost. De beperkingen voor IJssel gelden vooral voor de Havenweg en woningen aan de Industrieweg. De gemeente is wettelijk verplicht ervoor te zorgen dat de geluidsnorm wordt nageleefd. Daarom brengen we met het project Geluid op IJssel in kaart hoeveel geluid de bedrijven daadwerkelijk veroorzaken. Deze inventarisatie wordt in 2026 uitgevoerd. De resultaten maken duidelijk welke ruimte er is voor bedrijven en welke mogelijkheden er zijn voor woningbouw en met welke maatregelen invulling gegeven kan worden aan de ambities van Amersfoort.

10.2.2 Luchtkwaliteit

In een gezonde en veilige leefomgeving is een goede luchtkwaliteit belangrijk. We moeten voldoen aan Europese grenswaarden voor vervuilende stoffen, zoals fijnstof en stikstofdioxide. Deze zijn in Nederland vertaald in de omgevingswaarden zoals opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Ook de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) heeft advieswaarden opgesteld voor een aantal stoffen. Deze zijn in het algemeen strenger dan de wettelijke gestelde omgevingswaarden.

Het belang van een goede luchtkwaliteit en een schone (en geluidsluwe) omgeving weegt met name zwaar bij kwetsbare groepen (kinderen, zieken, ouderen, zwangeren en mensen met bestaande long-, hartaandoeningen of diabetes). Daarom letten we bij nieuwe kinderopvang, scholen of zorgwoningen extra goed op de luchtkwaliteit op die plek.

Voor luchtkwaliteit wil Amersfoort voldoen aan de WHO-advieswaarden. Dit is een langere termijn doelstelling. Voor 2030 geldt dat er voldaan moet worden aan de aangescherpte EU-normen, waarop het Bkl nog aangepast moet worden. Uit het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2026-2030: schone lucht voor iedereen blijkt dat er op de meeste locaties in Amersfoort al wordt voldaan aan de aangescherpte EU-normen in 2030. Voor fijnstof wordt naar verwachting in 2030 op alle locaties voldaan aan de EU-norm. Bij de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor is het uitgangspunt dat er geen verslechtering van de luchtkwaliteit mag plaatsvinden.

10.2.3 Stikstof

De herontwikkeling kan leiden tot extra stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Amersfoort ligt niet direct naast stikstofgevoelige natuurgebieden. De Oostelijke Vechtplassen en de Veluwe zijn de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden, gelegen op 12 tot 13 kilometer afstand. Om die reden wordt niet verwacht dat dit snel een knelpunt vormt.

De gebiedsontwikkeling gebeurt in fases. Bij deelprojecten van minder dan 170 woningen per jaar (aanlegfase) en/of tot 480 woningen totaal (gebruiksfase) 150 appartementen of 110 woningen is extra stikstofdepositie vooraf uit te sluiten (deze aantallen gelden op dit moment op basis van de huidige aeriusscalculator en het rapport van Haskoning Nederland B.V. dd. 5 december 2025).

Grotere deelprojecten moeten wel worden onderzocht. Daarbij kan ook een passende beoordeling nodig zijn, wat kan leiden tot een plan MER of project MER. Een plan-MER of project-MER is niet nodig voor kleine gebieden (artikel 16.36 lid 3 van de Omgevingswet gelezen in samenhang met artikel 11.1 lid 3 van het Omgevingsbesluit). In de wet is niet vastgelegd wat een klein gebied is. Uit jurisprudentie blijkt dat sprake is van een klein gebied als de oppervlakte kleiner is dan 1% van het gemeentelijk grondgebied. Het gemeentelijk grondgebied van Amersfoort is ongeveer 6.386 hectare. Langs Eem en Spoor heeft een oppervlakte van 43 hectare. Daarmee is heel Langs Eem en Spoor dus kleiner dan 1% van het gemeentelijk grondgebied.

Voor de bouw geldt dat de uitstoot afneemt als meer werkzaamheden elektrisch worden uitgevoerd. De gemeente is aangesloten bij het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Vanaf 2035 moeten alle mobiele werktuigen emissieloos zijn. Daarmee speelt stikstof tijdens de aanlegfase vanaf dat moment praktisch geen rol meer.

10.2.4 Bodemkwaliteit

In het gebied langs Eem en Spoor hebben veel bedrijfsactiviteiten geleid tot een aantasting van de bodemkwaliteit. Door te saneren is de bodemkwaliteit op veel plekken verbeterd. Door grond in het gebied te herschikken, kan grond die licht verontreinigd is toch gebruikt worden in het gebied voor functies. Voor kwetsbare functies zoals kinderspeelplekken, tuinen, parken, en natuur is een schone bodem gewenst met kwaliteitseis landbouw/natuur. Onder bebouwing of plekken met een verharding, is een lichte verontreiniging acceptabel en is een kwaliteit wonen of industrie ook mogelijk.

Op plekken waar nog (rest)verontreinigingen aanwezig kunnen zijn, is (na)zorg vereist en wordt met gebruiksbeperkingen gewerkt om de risico's en blootstelling uit te sluiten. Uitgangspunt is altijd dat de kwaliteit van de bodem moet voldoen aan het gewenste gebruik en dat contactrisico's voor mensen uitgesloten zijn.

10.2.5 Omgevingsveiligheid

Omgevingsveiligheid gaat over een grote verscheidenheid aan onderwerpen en (mogelijke) risico's. Voor de omgevingsveiligheid hebben we specifiek aandacht voor kwetsbare groepen en proberen we stapeling van risico's te voorkomen. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om (beleid over) vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor- en wegennet, brand- en explosiegevaar bij bepaalde bedrijven of activiteiten.

Als gemeente zijn er verschillende instrumenten waarmee we zulke risico's kunnen beperken of beheersen. Bijvoorbeeld door regels op te stellen over de afstanden die er gehanteerd moeten worden bij het bouwen rondom risicobronnen, welke functies er in de buurt van risicobronnen mogen komen of bouwkundige maatregelen die getroffen moeten worden om risico's te beperken. De gemeente kan voorschriftgebieden aanwijzen en functies (bijvoorbeeld kinderdagverblijven of zorginstellingen) op bepaalde plekken uitsluiten als dit in het kader van omgevingsveiligheid nodig is.

Voor Langs Eem en Spoor is de spoorlijn een risicobron. Bij het uitwerken van de plannen wordt aangesloten bij het externe veiligheidsbeleid dat een onderdeel is van het Omgevingsprogramma geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid dat in ontwikkeling is.

10.3 Belangrijkste punten

We sturen op:

- Voldoen aan de luchtkwaliteit volgens de aangescherpte EU-normen (in ieder geval voor wonen en scholen).
- Voldoen aan de EU-geluidsnormen.
- Voorkómen van verslechtering van de luchtkwaliteit.
- Geen zeer kwetsbare gebouwen in aandachtgebieden van een risicobron (spoor/risicovol bedrijf).
- Een bodemkwaliteit die past bij de gewenste functies.
- Vervanging wegdek Amsterdamseweg door stiller asfalt.

We streven naar:

- Zoveel mogelijk voldoen aan WHO-normen geluid (in ieder geval voor wonen en scholen).
- Voldoen aan de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit.
- Benutten van koppelkansen en zorgen dat een maatregel voor het ene aspect, bijvoorbeeld geluid, niet negatief uitpakt voor het andere, bijvoorbeeld luchtkwaliteit.



11 Uitvoering



11.1 Ontwikkelstrategie: We doen het samen en houden de regie

Gebiedsontwikkeling doet de gemeente niet alleen, maar samen met ontwikkelaars, initiatiefnemers, ondernemers, bewoners, belanghebbenden, provincie en het rijk. Langs Eem en Spoor is nu al een gebied waar mensen wonen, werken en hun vrije tijd doorbrengen. Dit is terug te zien in de levendigheid van de Wagenwerkplaats, de Nieuwe Stad, het Soesterkwartier en daarbinnen de Groengordel.

De hogere dichtheden die we in Langs Eem en Spoor willen realiseren, samen met onze ambities als het gaat om gezonde verstedelijking en op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit, vragen om regie.

Deze regie wordt vervuld door middel van een actieve, sturende rol als initiatiefnemer en opdrachtgever voor het uitwerken van de inrichting van de openbare ruimte in en tussen de gebieden.

Het programma fungeert als richtinggevend document dat ontwerpkeuzes stuurt en als afwegingskader wanneer verschillende belangen samenkomen. Het programma is daarmee een uitvoeringsgericht sturingsdocument voor fysieke ingrepen en investeringen.

11.2 Sturen op gebiedsgerichte uitwerking

Zoals gezegd is dit omgevingsprogramma een gebiedsgerichte uitwerking van de Omgevingsvisie 2030 -2040 en van de thematische omgevingsprogramma's. Langs Eem en Spoor zorgt voor verbinding tussen de al eerder gestarte gebiedsontwikkeling in de deelgebieden en de projecten. We proberen zo goed mogelijk de verschillende thema's, ruimtelijke opgaven in het gebied te laten landen, gegeven de organisatorische, juridische en financiële kaders. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen gebieden waar wonen, werken en de (maatschappelijke) voorzieningen komen en de verbindingen tussen de deelgebieden en met de directe omgeving.

Een belangrijk onderdeel van dit omgevingsprogramma is de openbare ruimte. Daar heeft de gemeente-eigendom en kan maatregelen treffen ter bevordering van de gebiedsgerichte uitwerking. Hiervoor is meestal geen wijziging omgevingsplan nodig omdat het veelal gaat om verkeersmaatregelen binnen de bestemming verkeer.

Zoveel programma aan wonen, werken en voorzieningen toevoegen vraagt om extra investeringen in een juiste uitwerking van goede groene en infrastructurele verbindingen voor fietsers, wandelaars en natuur tussen de deelgebieden onderling en tussen de deelgebieden, het station en omliggende wijken. Ook wordt een goede ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer geborgd.

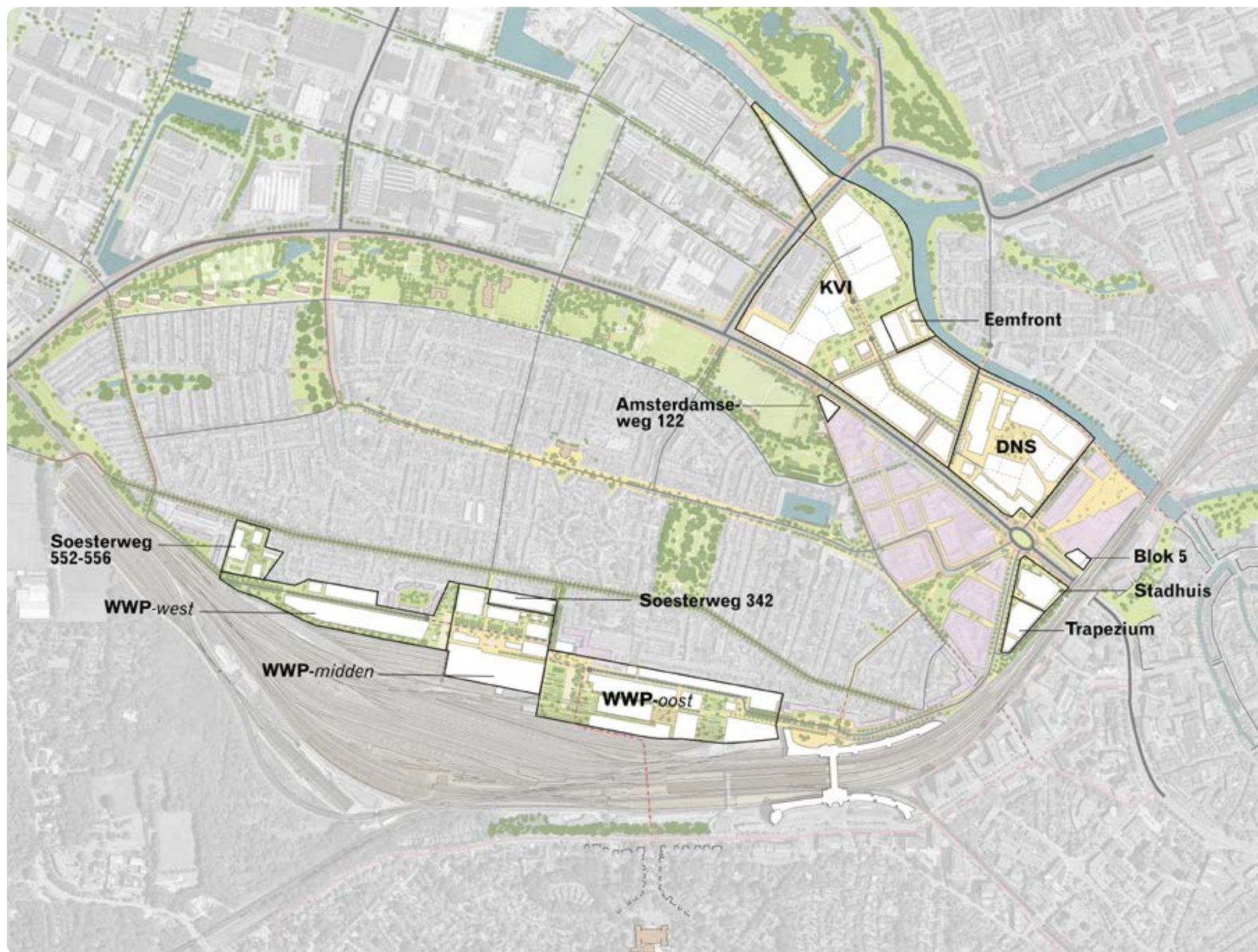
Per deelgebied of project wordt bij de uitwerking bekeken of het past binnen het omgevingsplan van Amersfoort. Als het niet past en toch gewenst is, dan wordt bepaald voor dat project welke procedure moet worden gevolgd om het alsnog mogelijk te maken. Voor de uitwerking van de deelgebieden is vrijwel altijd een wijziging van het omgevingsplan nodig. Een wijziging omgevingsplan start nadat de kaders en het uitwerkingsvoorstel voor het betreffende deelgebied zijn vastgesteld. Voor het verbeteren van de verbinding tussen de gebieden zal in de meeste gevallen geen wijziging van het omgevingsplan nodig zijn omdat de bestemmingen dit al mogelijk maken. Het gaat daarbij om aanpassen van de inrichting van het openbaar gebied met verkeersmaatregelen en een groene inrichting.

Uiteraard gebeurt dit in overleg met de ontwikkelende partijen met daarbij in ogenschouw nemend in welke fase van herontwikkeling of contractfase het proces zit.

Tot slot: het hoofdstuk uitvoering is een momentopname medio 2026. Gebiedsontwikkeling is een proces van jaren. Dat betekent dat er tijdens het proces wijzigingen kunnen optreden.

Voor grotere herontwikkelingen vanaf ongeveer 50 woningen binnen Langs Eem en Spoor en grenzend aan Langs Eem en Spoor in het Soesterkwartier zijn de kaders uit dit omgevingsprogramma ook van toepassing.

Op onderstaande kaart staan de deelgebieden en projecten in en rond Langs Eem en Spoor.



11.3 Uitwerking van de rol gemeente, doelen en acties.

Zoals in de omgevingsvisie beschreven, heeft de gemeente verschillende rollen tijdens gebiedsontwikkeling.

We onderscheiden vijf verschillende rollen:

- Stimuleren: door te ondersteunen met menskracht, expertise, een subsidie of een financiële bijdrage. In deze rol ondersteunen we andere partijen bij hun samenwerking en het uitvoeren van projecten.
- Participeren: als flexibele overheid bijvoorbeeld in grotere gebiedsontwikkelingen met andere partijen of met het rijk en provincie m.b.t. de verstedelijkingsstrategie.
- Realiseren: opdrachtgever, trekker, regisseur et cetera. In deze rol zijn we leidend, ondernemend, aansturend, maken we prestatieafspraken, voeren we regie.
- Reguleren: regulerende, instruerende, kaderstellende overheid, bijvoorbeeld toetsen, of een initiatief voldoet aan de visie en de regels die we met elkaar hebben bepaald.
- Samenwerking: vanuit elk van deze rollen kunnen we met andere partijen samenwerken.

In de tabel hieronder vertalen we de doelen uit de omgevingsvisie naar concrete doelen voor Langs Eem en Spoor met bijbehorende acties. Dit zijn de doelen en acties die aan het eind van ieder thematisch hoofdstuk benoemd zijn bij “de belangrijkste punten”. We sturen op deze acties in de verschillende deelgebieden en in het project verbindingen Langs Eem en Spoor. In de tabel staat ook welke rol we als gemeente hebben bij deze acties.



Bouwwerkzaamheden Blok 5 Eemplein

Doelen Omgevingsvisie	Doelen LES	Actie	Belegd bij
Een groene stad in een groene omgeving die water omarmt. Principe: we kiezen ervoor om het natuurlijk systeem leidend te laten zijn bij de inrichting van de (openbare) ruimte	Openbare ruimte met kwaliteit (H8)	Toepassen 3-30-300 regel: voor Langs Eem Spoor: 30% kroonbedekking van het gebied (deelgebied) en koele plekken van minimaal 200 m ² binnen 300 meter afstand van de woning.	Gemeente: realiseren
		Aanwijzen van extra hondenlosloopgebieden.	Gemeente: reguleren
		Aanleggen speelplekken voor kinderen in de nabijheid van de woningen	Gemeente: realiseren
		Verbinden van groene binnentuinen bij bouwblokken met straatniveau buiten het bouwblok.	Gemeente: stimuleren
		Aanleggen wadi's als inrichting om water op te vangen in combinatie met ecologisch groen en ruimte om te spelen.	Gemeente: stimuleren
		Opvangen op eigen terrein (bouwblok) 75 mm regen per uur op kunnen vangen.	Gemeente: reguleren
	Goede verbindingen met de grotere groengebieden rondom Langs Eem en Spoor voor fietsers, wandelaars en natuur (H8)	Aanleggen toegankelijke routes voor fietsers en voetgangers door de Groengordel richting Birkhoven Bokkeduinen, goede verbinding over Koppelbrug naar Schans (fietsbrug over Eem of over de ingang aan de Eem van de Jachthaven), richting Zuidelijke Eemvallei.	Gemeente: realiseren
		Aanleggen goede verbindingen met de grotere groengebieden (Zuidelijke Eemvallei, Birkhoven/Bokkeduinen) rondom Langs Eem en Spoor voor fietsers, wandelaars en natuur.	Gemeente: realiseren
		Aanleggen goede wandelverbinding in groene Eemdriehoek (tussen Stuw en Jericho en Moerasdijkje Hooglandse dijk).	Gemeente: realiseren/ stimuleren
		Realiseren doorlopende groenstructuur en ecologische verbinding van Eempark naar Havenweg.	Gemeente: realiseren
		Aanleggen van ecologische verbindingen voor de negen gidssoorten op de drie niveaus (buurt, wijk en stedelijk)	Gemeente: realiseren
		Stimuleren van natuur inclusieve bebouwing met nestgelegenheden voor verschillende diersoorten en waar mogelijk groene gevels	Gemeente: stimuleren
	Gezonde leefomgeving die uitnodigt tot bewegen en ontmoeten (H3)	Realiseren van voldoende ontmoetingsruimte met zitgelegenheden in de openbare ruimte, in ieder geval langs de levensaders.	Gemeente: reguleren
		Realiseren van goede overgangen tussen privé en publieke ruimten, zoals voortuinen, portieken, balkons, galerijen of gedeelde binnenplaatsen die mogelijkheid tot ontmoeten bieden.	Gemeente: realiseren
		Stimuleren van een herkenbare identiteit van de deelgebieden Kop van Isselt, Wagenwerkplaats, Trapezium en De Nieuwe Stad.	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
	Vermindering geluidsoverlast (H10)	Vervangen wegdek Amsterdamseweg door stiller asfalt.	Gemeente: realiseren
		Voldoen zoveel mogelijk aan WHO-normen geluid (in ieder geval voor wonen en scholen).	Gemeente: stimuleren
		Voldoen aan de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit.	Gemeente: stimuleren
		Benutten van koppelkansen en zorgen dat een maatregel voor het ene aspect, bijvoorbeeld geluid, niet negatief uitpakt voor het andere, bijvoorbeeld luchtkwaliteit.	Gemeente: stimuleren
		Voldoen aan de EU-geluidsnormen	Gemeente: reguleren
	Veiligheid van de omgeving in en om Langs en Spoor (H10)	Niet realiseren van zeer kwetsbare gebouwen in Wagenwerkplaats en Trapezium van een risicobron (spoor/ risicovol bedrijf.	Gemeente: reguleren
	Lucht- en bodemkwaliteit (H10)	Voldoen aan de luchtkwaliteit volgens de aangescherpte EU-normen (in ieder geval voor wonen en scholen).	Gemeente: reguleren
		Voorkomen van verslechtering van de luchtkwaliteit.	Gemeente: reguleren
		Realiseren van een bodemkwaliteit die past bij de gewenste functies.	Gemeente: reguleren

Doelen Omgevingsvisie	Doelen LES	Actie	Belegd bij
Een duurzame CO₂-neutrale stad Principe: we kiezen voor hernieuwbare energie en materialen	Toekomstbestendig bouwen (H9)	Vooraf integraal bekijken per project welk ambitieniveau (uit het convenant Toekomstbestendig Bouwen) per onderdeel voor energie en voor circulariteit wenselijk en kansrijk is.	Gemeente: stimuleren
	Openbodem-energie (H9)	Realiseren van openbodemenergie-systemen voor Kop van Isselt, Wagenwerkplaats en Trapezium, tenzij er sprake is van financieel-technische beperkingen of bodemvervuiling; in dat geval wordt een GBES overwogen (of in het uiterste geval een warmtenet voor Kop van Isselt).	Ontwikkelaar Gemeente: reguleren
	Netbewuste nieuwbouw (H9)	Toepassen van netbewuste ontwerpprincipes in de nog te ontwikkelen gebieden Kop van Isselt, Wagenwerkplaats en de Trapezium.	Ontwikkelaar Gemeente: reguleren
	Energievoorziening: zoveel mogelijk lokaal opwekken en opslaan (op eigen terrein en inpandig) (H9)	Uitwerken bij de verdere inrichting van Kop van Isselt	Ontwikkelaar Gemeente: reguleren
	Energiesystemen en biodiversiteit (H9)	Vrijwel volledig benutten van het dakoppervlak door toepassingen op het gebied van energiesystemen en biodiversiteit (groen op dak).	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
		Stimuleren dat een bodemenergiesysteem wordt overwogen om de stroomvraag te verlagen.	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
		Regelen dat de overige lokaal opgewekte niet gebruikte energie zo veel mogelijk lokaal opgeslagen wordt voor later gebruik.	Ontwikkelaar Gemeente: reguleren
		Stimuleren dat rekening wordt gehouden in zowel de ontwerp- als realisatiefase dat energiesystemen zo veel mogelijk op eigen terrein en inpandig opgelost worden.	Ontwikkelaar en energieleverancier Gemeente: stimuleren
		Stimuleren dat dakoppervlak volledig wordt benut voor toepassing van energiesystemen en biodiversiteit	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
		Stimuleren dat in de deelgebieden de benodigde elektriciteit zo veel mogelijk lokaal wordt opgewekt en verbruikt en dat hoge piekvermogens ontzien worden.	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
	Circulariteit (H9)	De nadruk leggen bij Kop van Isselt en Wagenwerkplaats bij bedrijvigheid op kleinschalige creatieve en innovatieve bedrijven, zoals kleinschalige ambachtelijke maakindustrie, creatieve (digitale) industrie en kleinschalige circulaire bedrijven.	Ontwikkelaar/ Marktpartij/ Ondernemer Gemeente: stimuleren
		Toepassen van biobased materialen zoals houtbouw: voor grond ontsloten woningen streven we naar 50% biobased materiaal gebruik in 2030 en voor gestapelde bouw naar 30%.	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
		Verminderen van de reductie van 50% primaire grondstoffen in 2030 en 100% in 2050, door de toepassing van biobased en secundaire materialen in nieuwbouw projecten.	Ontwikkelaar Gemeente: reguleren
		Inzetten op bij inrichting van de openbare ruimte hoogwaardig her te gebruiken en biobased materialen (minimaal 55% in 2030).	Gemeente: realiseren
		Verlagen van de milieu impact verbonden aan de uitvoering van de werkzaamheden, onder meer materialen te kiezen met een lage milieu impact en door schoon en emissieloos te bouwen.	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
		Stimuleren naar minimaal CO ₂ gebonden nieuwbouw in 2030, gericht op materialisatie.	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren

Doelen Omgevingsvisie	Doelen LES	Actie	Belegd bij
Een stad met een duurzame mobiliteit Principe: we kiezen voor duurzame en actieve mobiliteit met prioriteit voor fietsers en voetgangers	Goede, brede, veilige, toegankelijke en aantrekkelijke loop- en fietsverbindingen en voorzieningen tussen de gebieden onderling en met Amersfoort Centraal en met de omgeving (H7)	Uitwerken van alle verbindingen zoals genoemd in hoofdstuk 7.2.1.	Gemeente: realiseren
		Realiseren van toegankelijke routes voor fietsers en voetgangers door de Groengordel richting Birkhoven Bokkeduinen, goede verbinding over Koppelbrug naar Schans (fietsbrug over Eem of over de ingang aan de Eem van de Jachthaven), richting Zuidelijke Eemvallei.	Gemeente: realiseren
		Groter maken van de fietsenstalling aan de noordzijde van CS, in pandig of ondergronds.	ProRail Gemeente: samenwerken
	Snelle en goede OV-verbindingen (H7)	Realiseren van een snelle doorgang voor bussen (BRT) op de Amsterdamseweg en Industrierweg;	Gemeente: realiseren
		Realiseren van goede ov-verbindingen (aansluiting BRT-netwerk), maar ook op stads OV voor de verschillende deelgebieden en Soesterkwartier.	Gemeente: realiseren
	Wegenstructuur en ontsluiting van Langs Eem en Spoor (H7)	Aanleggen van een nieuwe ontsluiting vanaf de Amsterdamseweg voor de Kop van Isselt en De Nieuwe Stad.	Gemeente: realiseren
		Inrichten van een nieuwe veilige De Nieuwe Poort met voldoende doorstroming voor auto's.	Gemeente: realiseren
		Behouden van een wegenstructuur met voornamelijk 30 km wegen en Amsterdamseweg als 50 km (vooralsnog).	Gemeente: realiseren
	Parkeernormen en -voorzieningen (H7)	Opstellen mobiliteitsplannen met de inzet van deelmobiliteit voor ontwikkelingen in Langs Eem en Spoor	Ontwikkelaar Gemeente: reguleren
		Aanleggen drie centrale collectieve parkeervoorzieningen (hubs) in Kop van Isselt en twee centrale parkeerhubs in de Wagenwerkplaats.	Gemeente: realiseren
		Vaststellen lage parkeernormen in de deelgebieden.	Gemeente: reguleren
		Reguleren van zo min mogelijk geparkeerde auto's in de openbare ruimte (uitzondering doelgroep parkeren, zoals minder validen en artsen).	Gemeente: reguleren

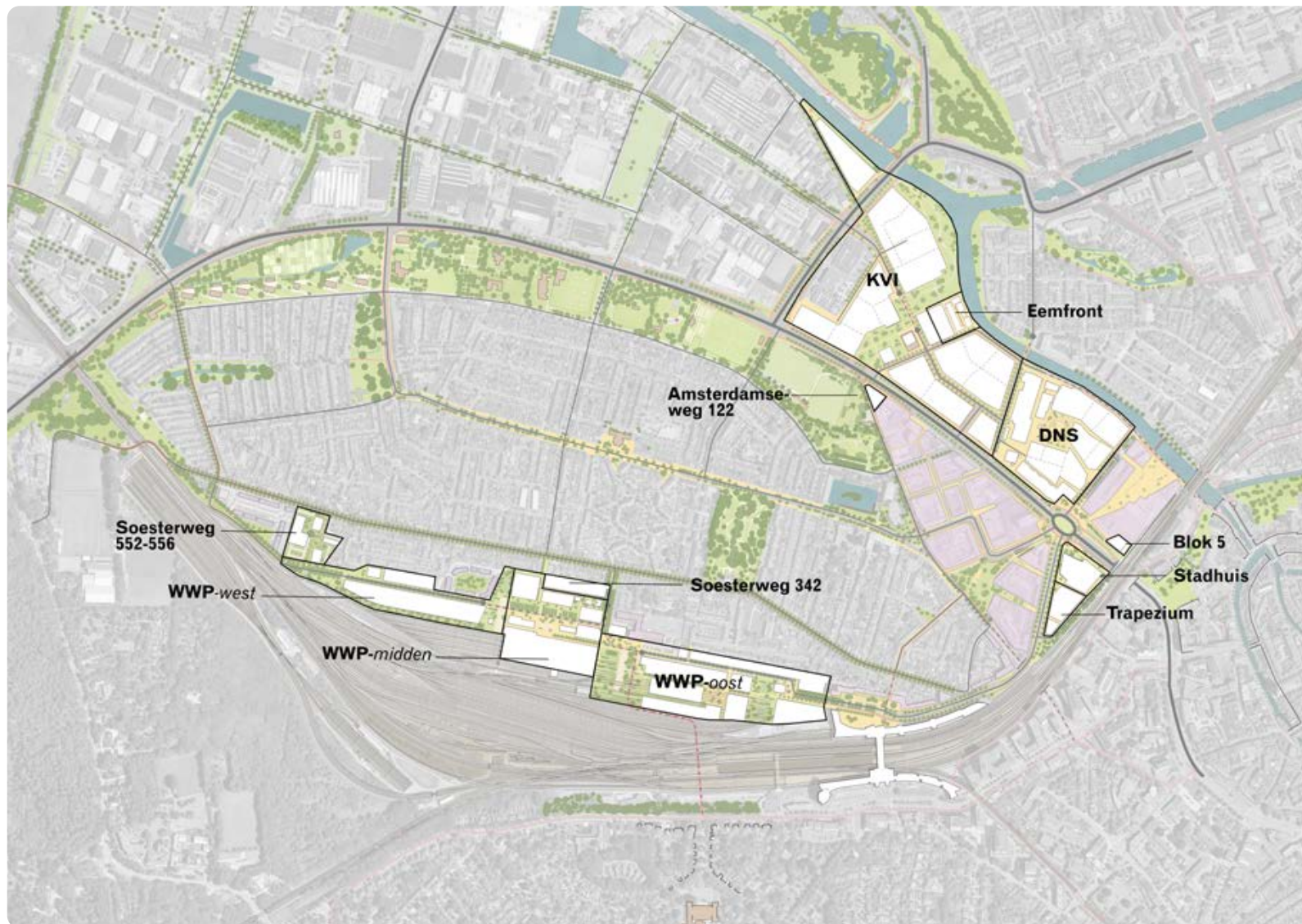
Doelen Omgevingsvisie	Doelen LES	Actie	Belegd bij
Een inclusieve en aantrekkelijke stad om in te wonen Principe: we bieden een thuis voor iedereen en we kiezen voor gezond groeien met voldoende diversiteit	Ontmoeting (H3)	Maken van collectieve woongebouwen waar ontmoeten in het gebouw onderdeel van het ontwerp is.	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
		Bieden van faciliteiten, zoals gemeenschappelijke ruimten voor het bouwen van een sociale gemeenschap;	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
	Wonen (H4)	Realiseren van 5.500 woningen om bij te dragen aan de stadsbrede opgave om de woningnood te verminderen.	Ontwikkelaar Gemeente: reguleren
	Woonkwaliteit (H4)	Maken van een goede, gezonde (woon)kwaliteit in brede zin op woningniveau, gebouw-/kavelniveau en gebiedsniveau (kwaliteit openbare ruimte, voorzieningen; zie andere doelen): Denk op woningniveau aan aantal kamers, logische woonplattegrond, bruikbare prive-buitenruimte en logische verbinding binnen-buitenruimte, bergingen, levensloopbestendigheid, duurzaamheid en wooncomfort; Denk op gebouw-/kavelniveau aan toegankelijkheid, oriëntatie van de woningen, situering ten opzichte van geluidsbronnen, ruimte voor ontmoeten, kwaliteit van collectieve buitenruimte, voorzieningen in het complex, logische verbindingen bijvoorbeeld van fietsenstalling en parkeergarage naar de woning; De Woon Advies Commissie heeft hierin een adviserende rol.	Ontwikkelaar/ corporaties Gemeente: stimuleren
	Verbetering woonsituatie (H4)	Stimuleren van doorstroming vanuit Soesterkwartier en Koppel in een pilot van de van Groot naar Beter regeling bij particulieren huur en verkoop.	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
		Reguleren van deze regeling wanneer het sociale huur betreft.	Corporaties Gemeente: reguleren
	Betaalbare woningen (H4)	Bijdragen aan de stadsbrede opgave voor betaalbare woningen: minimaal 35% sociale huur en ongeveer 30% middensegment met een mix van middenhuur en betaalbare koop.	Ontwikkelaar / Corporaties Gemeente: reguleren
	Diversiteit binnen het woonprogramma (H4)	Stimuleren van diversiteit naar woninggrootte in het betaalbare segment. We streven naar: Bij sociale huur en middenhuur: ongeveer twee derde 2-kamerwoningen of kleiner en ongeveer een derde 3-kamerwoningen of groter Bij betaalbare koop: ongeveer de helft 2-kamerwoningen of kleiner en ongeveer de helft 3-kamerwoningen of groter	Ontwikkelaar / Corporaties Gemeente: stimuleren
		Realiseren voor de verschillende doelgroepen een passende diversiteit en kwaliteit aan woonmilieus en woningen zoals jongerenwoningen, gezinswoningen, ouderenwoningen en 'specials' als zorgwoningen en collectieve woonvormen.	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
		Maken van nieuwe, leefbare stadsbuurten met sociale veerkracht, voor mensen in alle fasen van het leven en voldoende afspiegeling van de Amersfoortse samenleving: een inclusieve, gemengde samenstelling van bewoners met diversiteit naar: inkomen (zie betaalbare woningen) huishoudenssamenstelling en leeftijd (indicatief 50% jongeren 1- en 2-persoonshuishoudens tot 65 jaar, 30% ouderen vanaf 65 jaar en 20% (eenouder)gezinnen met kinderen). behoefte aan zorg en ondersteuning (geen streefcijfer; maatwerk per deelgebied) leefstijl (focus op doelgroepen die een hoogstedelijke omgeving aantrekkelijk vinden).	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren

Doelen Omgevingsvisie	Doelen LES	Actie	Belegd bij
Een stad met een veelzijdige en veer- krachtige economie Principe: we willen dat het aantal arbeids- plaatsen meegroeit met de groei van het aantal inwoners en dat economie een bijdrage levert aan een duurzame, circulaire, inclusieve, gezonde en leefbare stad	7.000 nieuwe arbeidsplaatsen (H5)	Stimuleren van een Innovatiedistrict Earth Valley met onder andere hub/broedplaats functies, onder andere in De Nieuwe Stad.	Ontwikkelaar en andere organisaties Gemeente: stimuleren
		Toevoegen van verschillende type kantoren op Kop van Isselt en Wagenwerkplaats, door afspraken hierover te maken met ontwikkelende partijen en mogelijke eindgebruikers.	Ontwikkelaar Gemeente: stimuleren
		Stimuleren kleinschalige creatieve industrie in Kop van Isselt, De Nieuwe Stad en Wagenwerkplaats.	Gemeente: stimuleren
		Realiseren van economische en maatschappelijke functies die te mengen zijn met wonen in alle gebieden, door in het ontwerp en de uitwerking van de plannen rekening te houden met mogelijke hinder/geluidsbeperkingen.	Ontwikkelaar/ Corporaties Gemeente: reguleren
		Uitwerken van de per deelgebied vastgelegde verdeling en type m ² voor werklocaties in de uitwerking stedenbouwkundige en omgevingsplannen en de afspraken met marktpartijen voor de realisatie; Zie paragraaf 5.2.	Gemeente: reguleren
	Veerkrachtige levensader in het Soesterkwartier (H5)	Stimuleren van een levendig en vitale winkelstraat aan de Noordewierweg, door bewust te sturen op beperking detailhandelsfuncties in de overige gebieden.	Gemeente: reguleren en stimuleren
Een stad waarin voorzieningen meegroeien Principe: we willen dat de voorzieningen meegroeien met de groei van het aantal inwoners	Voldoende ruimte realiseren voor Maatschappelijke Voorzieningen in Kop van Isselt (H6)	Realiseren in Kop van Isselt 10.000m ² maatschappelijke voorzieningen.	Ontwikkelaar Gemeente: reguleren
		Realiseren van voldoende eerstelijnszorg voorzieningen in de verschillende deelgebieden, met een concrete ruimtereservering in Trapezium en Kop van Isselt;	Ontwikkelaar Gemeente: reguleren/ stimuleren
		Reserveren ruimte voor extra basisonderwijs in Kop van Isselt.	Gemeente: reguleren
		Realiseren van een sporthal in Kop van Isselt	Gemeente: realiseren
	Voldoende aantrekkelijk aanbod scholen in het Soesterkwartier. (H6)	Vernieuwen gebouwen van de onderwijsvoorzieningen in Soesterkwartier	Onderwijsinstellingen basisonderwijs Gemeente: reguleren
	Sporten en bewegen in heel Langs Eem en Spoor (H6)	Realiseren van mogelijkheden voor sport en bewegen in de buitenruimte/openbare ruimte.	Gemeente: realiseren
	Kunst in de openbare ruimte (H6)	Stimuleren van tijdelijke en blijvende kunst in de openbare ruimte als verbinding van bestaande en nieuwe omgeving. Te starten in Kop van Isselt.	Ontwikkelaars Gemeente: stimuleren
	Voorzieningen in de Wagenwerkplaats (H6)	Behouden van Stoom en Spelen (voorheen de verkeerstuin en Laswerkplaats in Wagenwerkplaats)	Gemeente: realiseren

11.4 Overzicht deelgebieden en projecten

11.4.1 Kaart deelgebieden en projecten

Op onderstaande kaart staan de deelgebieden en projecten in en rond Langs Eem en Spoor.



11.4.2 Woon- en werkprogramma per deelgebied en project

Stand van zaken april 2026

Naam deelgebieden en projecten	Programma	Verdeling programma	Ontwikkelaar	Gemeentelijke grondpositie	Dekking	Fase medio 2026	Planning start bouw t/m realisatie
Soesterweg 552-556 (Voorheen SRO-locatie)	67 woningen, 300 m ² bedrijfsruimte	SH 63% MH 27% VS 10% APP 75% EGW 25%	OME (Latei i.c.m. Schoonderbeek) in samenwerking met Portaal	Nee	Particulier	Uitwerking kaders	Q2 2027 - Q2 2029
Soesterweg 342 (Van Rijnsoeverlocatie)	56 woningen, 300 m ² bedrijfsruimte	SH 35% BK 20% VS 45% APP 56% EGW 44%	Jongerius Invest i.c.m. Schoonderbeek	Nee	Particulier	Vergunning aangevraagd	Q3 2026 - Q1 2028
Wagenwerkplaats West en Midden	500 woningen; buurthuis	SH 30% MH 20% VS 50% APP 85% EGW 15%	Ballast Nedom Development	Nee	Particulier Voor onderdeel Stoom en Spelen verwachting medio 2027 gemeente grondeigenaar	Bestemmingsplan vastgesteld	Q1 2028 - Q1 2032
Wagenwerkplaats Oost	600 woningen, 6.000-22.500 m ² kantoren; 2500 m ² voorzieningen; 3.000 m ² congresruimte	SH 30% MH 20% VS 50% APP 90% EGW 10%	NS Stations Vastgoed en De Rijtuigenloods B.V.	Beperkt ca 160 m ² , alleen locatie Duivenvereniging Klimopstraat	Particulier	Uitwerking uitwerkings-voorstel	Q2 2030 - Q4 2035
Trapezium	230-280 woningen, 500 m ² gezondheidscentrum (huisarts en apotheek)	SH 35% MH 20% BK 10% VS 35% APP 100%	Heilijgers, NEOO	Nee	Particulier	Uitwerking kaders	Q1 2028 - Q1 2030

Naam deelgebieden en projecten	Programma	Verdeling programma	Ontwikkelaar	Gemeentelijke grondpositie	Dekking	Fase medio 2026	Planning start bouw t/m realisatie
Stadhuis, Huis voor de Stad	Eén stadhuis, kleine horecavestiging, infowinkel (Soesterkwartier van Indebuurt033) & regionaal werkcentrum		Gemeente Amersfoort	Ja	Opstal-ontwikkeling gemeente	Realisatie	Q1 2024 - Q4 2026
Eemplein, Blok 5	197 woningen, 400 m ² kantoor of zorg	SH 72% OH 28% APP 100%	REDV	Nee	Particulier	Realisatie	Q1 2025 - Q3 2027
De Nieuwe Stad	Ongeveer 850 woningen, 10.000 m ² kantoorruimte	SH 33% MH 23% BK 13% VS 31% APP 100%					
Kamer 2 “Het Havenhuis”	24 koopwoningen – uitbreiding ‘Het Lokaal’	VS 100% APP 100%	Schipper Bosch	Nee	Particulier	Realisatie	Q2 2026 - Q2 2028
Kamer 3	50 middeldure huurwoningen, ca. 500m ² commerciële ruimte	MH 100% APP 100%	Ter Steege Bouw BV	Ja, grond wordt verkocht in 2026/2027	Particulier	Bestemmingsplan vastgesteld, beroep ingesteld.	Q3 2027 - Q1 2030
Kamer 4	35 koopwoningen, 16 woningen in middensegment, 28 sociale huurwoningen, totaal 79 woningen Daarnaast 6 short stay beachhouses, ca 820 m ² horeca en ca 475 m ² commerciële functies	SH 36% BK 20% VS 44% APP 100%	VIREO BV	Ja, grond wordt verkocht in 2026/2027	Particulier	Uitwerken uitwerkingsvoorstel	Q2 2027 - Q1 2030
Kamer 10 “Het Hoekhuis”	133 woningen, 870 m ² horeca	BK 71% VS 29% APP 100%	Schipper Bosch	Nee	Particulier	Vergunning verleend, bouw kan van start	Q4 2026 - Q4 2029

Naam deelgebieden en projecten	Programma	Verdeling programma	Ontwikkelaar	Gemeentelijke grondpositie	Dekking	Fase medio 2026	Planning start bouw t/m realisatie
Overige kamers	Centraal parkeerhuis, ca 10.000 m ² kantoorruimte, 3 horecavoorzieningen, aanleg openbare ruimte		Schipper Bosch	Nee	Particulier	Uitwerken uitwerkings-voorstel	2027 - 2034
Kamer 1a, 1b , 5 en 6	Ongeveer 562 woningen	SH 45% MH 26% VS 30% APP 100%	Schipper Bosch	Nee	Particulier	Uitwerken uitwerkings-voorstel	2029 - 2035
Amsterdamseweg 122	74 woningen, 700 m ² commerciële ruimte	SH 36% MH 21% VS 43% APP 100%	Rovase	Nee	Particulier	Uitwerking kaders	Q2 2027 - Q2 2029
De Kop van Isselt	2800 woningen; 14.000m ² kantoorruimte; 20.000m ² bedrijfsruimte; ca. 2500 m ² voor een broedplaats	SH 35% MH 20% BK 12% VS 33% APP 96% EGW 4%	OCI, BPD, Dura Vermeer, Filippo Vastgoed, Eemisselt, Ymamo en gemeente Amersfoort	Deels	Bijdrage Rijk: Woningbouwimpuls a 9,6 miljoen euro, Gebiedsbudget a 15,0 miljoen euro Bijdrage Provincie: 3,4 miljoen euro Gemeente: dekking van tekort ROVA (8,9 miljoen euro)	Uitwerking kaders	Q2 2029 - 2035
Nijver33	25 woningen, bedrijfsruimte	VS 100% App 100%	Rovase	Nee	Particulier	Realisatie	Q4 2024 - Q3 2026
Eemfront	66 woningen	SH 48% VS 52% APP 100%	Rovase	Nee	Particulier	Uitwerken uitwerkings-voorstel	2027

Toelichting tabel :
SH = sociale huur
MH = middenhuur
BK = Betaalbare koop

VS = Vrije sector (huur en koop)
APP = appartementen (gestapelde woningen)

inclusief benedenwoningen)
EGW = Eengezinswoningen (niet gestapeld)

Opgemerkt dient te worden dat in deze tabel naast de deelgebieden ook de projecten in en naast Langs Eem en Spoor zijn opgenomen. Dit verklaart dat het aantal woningen nu ongeveer 5.500 woningen is in plaats van 5.000 woningen.

11.4.3 Ontwikkelstrategie per deelgebied en project

Ieder deelgebied binnen Langs Eem en Spoor heeft haar eigen geschiedenis, eigen identiteit, eigen fasering qua gebiedsontwikkeling en eigen vorm qua samenwerking.

Het deelgebied Wagenwerkplaats vindt in z'n geheel plaats voor rekening en risico van de twee grondeigenaren zoals hierboven in de tabel aangegeven. Wagenwerkplaats West en Midden is via een tender verkocht aan een ontwikkelaar. De rol van de gemeente in Wagenwerkplaats is om de gewenste ontwikkeling met kaders te sturen (Masterplan 2015) en dit te vast te leggen in de bestemmingsplannen/ omgevingsplannen. Na de realisatie neemt de gemeente de openbare ruimte in haar beheer en stelt daar logischerwijs eisen aan.

Het project Soesterweg 552-556 (voorheen SRO-locatie). Deze locatie wordt ontwikkeld door een samenwerking van een ontwikkelaar en de corporatie.

Het project Soesterweg 342 (Van Rijnsoeverlocatie) wordt ontwikkeld door twee ontwikkelaars.

Het deelgebied Trapezium is een gemeentelijke grondexploitatie (CSG Eemkwartier Puntenburg). De gemeente neemt hier, gezien het maatschappelijk belang, de regie via de grondpositie. Op deze locatie zullen het nieuwe stadhuis en woningen ontwikkeld worden. Het nieuwe Huis voor de Stad is momenteel in aanbouw. De woningen worden ontwikkeld door een marktpartij.

Het deelgebied Eemplein is een gemeentelijke ontwikkeling/ grondexploitatie (BSG Eemplein). Blok 5 is momenteel in aanbouw. Dit is de laatste bouwactiviteit binnen het deelgebied Eemplein dat hierna is afgerond.

Het deelgebied De Nieuwe Stad is een ontwikkeling waarbij de gemeente haar grondposities (kamer 4 voorheen Zandfoort aan de Eem en kamer 3 ernaast) inbrengt bij de ontwikkelaars. Het initiatief en risico ligt bij de markt. De overige kamers zijn van een en dezelfde grondeigenaar zoals de tabel aangeeft.

Amsterdamseweg 122 is een particulier initiatief van een ontwikkelaar die ook in Kop van IJssel gaat ontwikkelen.

In het *deelgebied Kop van IJssel* is het eigendom versnipperd. De gemeente krijgt een groot deel van het gebied in eigendom na verplaatsing van de ROVA. Aan dit project zijn veel rijksbijdragen gekoppeld. Dit betekent dat gemeente regie voert op het tempo. Zo krijgt de gemeente meer regie op de ontwikkeling van Kop van IJssel. De gemeente trekt hier het initiatief van de planvorming naar zich toe en zal de grondexploitatie voeren. Er zal gewerkt worden met een bouwclaim model waarbij marktpartijen hun posities inbrengen en deze volgens vaste voorwaarden weer worden uitgegeven aan de marktpartijen.

Binnen het deelgebied zijn los van deze afspraken al twee projecten in wording, namelijk Eemfront en Nijver33. Deze twee projecten vallen buiten de hierboven genoemde afspraken.



Bouwwerkzaamheden Kamer 2, De Nieuwe Stad

11.5 Financiën

De realisatie van ongeveer 5.500 woningen, 100.000 m² aan overige functies en een groot maatregelenpakket aan infrastructuur betekent een enorme investeringsopgave met bijbehorende risico's. Die investeringen worden gedragen door ontwikkelende partijen, corporaties, provincie, rijk en de gemeente.

De gekozen structuur van programma met onderliggende projecten draagt bij aan een logische verdeling van de investeringskosten en de beheersbaarheid van de risico's. Ook de faseerbaarheid, zowel van projecten onderling als binnen projecten, is een sterk regiemiddel. Het onderscheid tussen deelgebieden, projecten en de onderlinge verbindingen sluit ook aan op de wijze van bekostiging. Infrastructuur werkt vaak met structurele dekking, terwijl gebiedsontwikkelingen vaak hoofdzakelijk met incidentele middelen worden gedekt.

Langs Eem en Spoor kent grote rijks- en provinciale bijdragen. Dit is mogelijk omdat het onderdeel uitmaakt van het grootschalige woningbouwgebied Spoor- en A1 zone, waardoor Amersfoort in aanmerking komt voor bijdragen uit de regeling Gebiedsbudget en Mobiliteitsgelden. Zowel in 2022 als in 2025 zijn aanvragen toegekend. Ook is een woningbouwimpuls aangevraagd voor Kop van Isselt. Een voorwaarde bij de rijksregelingen is, naast het behalen van mijlpalen, (regionale) cofinanciering. Via de planning &

control-cyclus zijn via kadernota's en de Ruimtelijke Investeringsstrategie Amersfoort (RISA) afgelopen jaren diverse maatregelen om de onderlinge verbindingen te kunnen realiseren van dekking voorzien. De meeste projecten zijn particuliere initiatieven, waarbij de ontwikkelaar de kosten draagt. De gemeente investeert in het Trapezium in het vastgoed (Huis van de Stad) en in Kop van Isselt voert het de grondexploitatie voor het ROVA-terrein. Daarmee heeft een groot deel van het programma de middelen voor de uitvoering.

Veel gebieden zijn een particulier project dat zelfstandig de kosten draagt. Kop van Isselt is juist het gebied waar de overheid veel middelen in steekt.

11.5.1 Financiën voor verbindingen

De projecten staan niet op zichzelf, daarom investeert de gemeente ook in de onderlinge verbindingen. De daadwerkelijke realisatie van dit totale pakket is een langjarig traject. Met de nu beschikbare middelen zijn we gestart met een groot deel van de ingrepen. De sturing vanuit het programma is gericht op een logische fasering en planning.

De tabel op de volgende pagina geeft een financiële toelichting op de verbindingen binnen Langs Eem en Spoor.

Verbindingen	Bijzonderheden	Indicatie kosten (mln. euro)	Beschikbare dekking (mln. euro)	Benodigde dekking (mln. euro)
A. Fietsroute Eemplein - Eemvallei	Fiets-, voetpad verbinding koppelbrug.	3,9	3,9	0
	Aanpassing Koppelbrug	7,5	7,5	0
	Fietsbrug over Eem (of variant over Havenweg)	13	13	0
B. 1 Fietsroute Station – Kleine Koppel: Deel Mondriaanlaan/-plein	Herinrichting Mondriaanlaan	6,3	1,6	4,7
	Ondergrondse fietsenkelder Mondriaanplein	13,0	11,0	2,0
	Herinrichting Mondriaanplein (definitief)	1,5	0	1,5
	Herinrichting Mondriaanplein (tijdelijk)	3,5	3,0	0,5
	Geertje Arendsiaan	1,0	0	1,0
B.2 Fietsroute Station – Kleine Koppel: Deel Eemlaan	Herinrichting Eemlaan	1,4	0,4	1,0
C.1 Fietsroute Station – Kop van Isselt: Deel oversteek Amsterdamseweg	Oversteek Amsterdamseweg	3,2	3,2	0,0
C.2+ D Fietsroute Station – Kop van Isselt: Deel Station - Amsterdamseweg	Herinrichting Puntenburgerlaan, Drentsestraat, Amsterdamseweg	3	0,8	2,2
E. Voetgangers- en fietsersbrug over het spoor (interwijkverbinding)	Onderzoek passerelle	18,7	18,7	0,0
F.1 Groengordel Oost	Groengordel Oost	8,3	2,3	6,0
F.2 Groene zone en Eempark Kop van Isselt	(Onderdeel scope project Kop van Isselt)			
G. Herinrichting Amsterdamseweg (Industrieweg – nieuwe ontsluitingsweg Kop van Isselt)	Amsterdamseweg	12,8	10,9	1,9
H. Nieuwe ontsluitingsweg Kop van Isselt en De Nieuwe Stad	Verplaatsen kruising (Onderdeel scope project De Nieuwe Poort) Herinrichting Brabantsestraat (Onderdeel project Kop van Isselt)			
De Nieuwe Poort	De Nieuwe Poort	29,9	29,9	0,0
Totaal		127,0	106,20	20,80

Verbinding a Fietsroute Eemplein - Eemvallei: het fietspad is onderdeel van het project Kop van Isselt (en daar volgt de dekking uit). De andere onderdelen zijn nog onvoldoende ver in de planvorming om nu al dekking te organiseren. Er moet nog een keuze gemaakt worden welke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden.

Verbinding b Fietsroute Centraal Station – Kleine Koppel: de aanleg van de ondergrondse fietsenkelder en de herinrichting van het Mondriaanplein zijn van dekking voorzien door het mobiliteitspakket BO MIRT 2022 en de bijbehorende cofinanciering.

Het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is het jaarlijkse overleg tussen de Rijksoverheid en regio's om afspraken te maken over investeringen in bereikbaarheid, woningbouw en de ruimtelijke inrichting van Nederland.

Als verbindingen duurder uitvallen (zoals nu voorzien voor de fietsenkelder) is het aan de gemeente om dekking voor de overschrijding te vinden. De herinrichting Mondriaanlaan, Geertje Arendsiaan en Eemlaan zijn nog in de planvormingsfase. Zodra middelen voor de uitvoering nodig zijn, worden deze aangevraagd.

Verbinding c Fietsroute Centraal Station – Kop van Isselt: de dekking komt uit het project Kop van Isselt (bijdrage aan oversteek Amsterdamseweg) en het resterende bedrag komt uit de kadernota 2026-2030.

Verbinding d Fietsroute Puntenburgerlaan.

Naar aanvullende benodigde middelen dient nog te worden gezocht.

Verbinding e Passerelle (interwijkse verbinding): De dekking komt vanuit het BO Mirt mobiliteitspakket, de kadernota 2026-2030 en een bijdrage van de provincie.

Verbinding f1 en f2 Ecologisch netwerk op verschillende schaalniveaus. Middelen deels aanwezig (deel binnen projectgrens Kop van Isselt uit grex Kop van Isselt).

Verbinding g Amsterdamse weg: de middelen ter dekking komen uit het BO Mirt mobiliteitspakket en cofinanciering gemeente (via de kadernota 2024-2028) en de provincie.

Verbinding h Nieuwe ontsluitingsweg Kop van Isselt en De Nieuwe Stad: deze verbinding is ondergebracht bij twee andere projecten. De verplaatsing van de kruising is onderdeel van De Nieuwe Poort, de herinrichting van de Brabantsestraat loopt mee in de ontwikkeling van Kop van Isselt.

Verbinding i De Nieuwe Poort: de dekking komt uit Versnellingsgelden van het Rijk (BO Mirt '22) en bijdrages uit omliggende Gebiedsontwikkelingen.

Ook in de toekomst zal er actief gezocht worden naar externe bijdrages en subsidies om de hoogte van de benodigde gemeentelijke middelen zoveel mogelijk te verlagen en te dragen te houden voor de gemeente.

11.5.2 Financiën voor programmaorganisatie Langs Eem en Spoor

Om de voortgang, risico's en kwaliteit van het programma te borgen is een programmaorganisatie (met supervisor), een projectgroep voor de onderlinge verbindingen en een kwaliteitsteam ingesteld. Langs Eem en Spoor heeft onderstaande middelen bij de kadernota 2026-2029 voor de projectorganisatie voor twee jaar aangevraagd en ontvangen.

Middelen	2026	2027
Programmaorganisatie	250.000	250.000
Projectgroep verbindingen	270.000	270.000
Kwaliteitsteam	100.000	100.000

Koppeling met planning & control-cyclus en risicomanagement

Aanvragen voor de jaarschijven 2028 en daarna verlopen via het reguliere traject van de kadernota's. Langjarige ontwikkelingen gaan onvermijdelijk gepaard met diverse onzekerheden en risico's. Naast de periodieke monitoring van de risico's zijn ook de beheersmaatregelen onderdeel van het risicomanagement. Zowel op programmaniveau als binnen de afzonderlijke deelgebieden en projecten vindt risicomanagement plaats.

11.6 Participatie over de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor

In bijlage 3 staat de terugkoppeling van de participatie over dit omgevingsprogramma.

Ook nu het omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor er ligt, blijven we in gesprek met de omgeving. De drie belangrijkste onderwerpen van gesprek zijn:

1. De (verdere) ontwikkeling van deelgebieden en projecten.
2. Verbindingen tussen de gebieden.
3. Langs Eem en Spoor als geheel.

De komende tijd richten we ons met de communicatie en participatie nog vooral op omwonenden en andere belanghebbenden. Naarmate de ontwikkeling van de deelgebieden en projecten vordert, zijn (mogelijke) toekomstige bewoners een steeds belangrijkere groep voor communicatie en waar nog mogelijk ook voor participatie.

11.6.1 Participatie over de ontwikkeling van de deelgebieden en projecten

De meeste participatie in Langs Eem en Spoor vindt plaats in de deelgebieden en projecten. De ontwikkeling van de deelgebieden en projecten vindt plaats aan de hand van deze drie stappen uit de participatiegids:

1. Verkenning en opstellen kaders.
2. Uitwerken plan in uitwerkingsvoorstel.
3. Wijzigen omgevingsplan en uitwerken ontwerp.

In alle drie de stappen vindt afstemming met omwonenden en andere belanghebbenden plaats.

De belangrijkste vragen aan inwoners en ondernemers in de omgeving van een bouwproject of deelgebied zijn: waar moeten we hier, in deze buurt en straat, rekening mee houden als we dit plan voor woningbouw verder uitwerken? Welke zorgen heb je en welke kansen zie je?

Omwonenden kunnen dus meepraten over hoe er gebouwd wordt, niet over of er gebouwd wordt. De gemeenteraad beslist of er gebouwd wordt. Het is voor bewoners en andere

belanghebbenden mogelijk om in te spreken in de gemeenteraad.

De deelgebieden en projecten bevinden zich in verschillende fases. In paragraaf 11.4.2 hoofdstuk 11 staat waar welk project nu staat.

Meer informatie over de stappen is te vinden op: www.amersfoort.nl/participatiegids.

11.6.2 Participatie over verbindingen tussen de gebieden

Naast de ontwikkeling van de deelgebieden en projecten, is een ander belangrijk project in de komende periode de uitwerking van de verbindingen tussen de gebieden, zoals een goede fietsroute tussen het station en Kop van Isselt en een fiets- en voetgangersbrug over het spoor. Dit zijn projecten in de openbare ruimte.

Bij deze projecten gaat de gemeente steeds in gesprek met de omgeving over hoe de vastgestelde verbindingen zo goed mogelijk kunnen worden gerealiseerd. Ook hier gaat het dus niet over de vraag of de verbinding er moet komen, maar hoe deze zo goed mogelijk kan worden uitgewerkt.

Over de uitwerking van deze keuzes gaat de gemeente in gesprek met omwonenden en andere belanghebbenden.

Dat houdt in dit geval in dat de gemeente:

- Omwonenden en andere belanghebbenden uitnodigt en hen vraagt welke ideeën, wensen, zorgen en aandachtspunten zij mee willen geven voor de uitwerking van de betreffende verbinding.
- Omwonenden en andere belanghebbenden een ontwerp voorlegt en om reacties vraagt.

Doel van de participatie is dat de verbinding zo ontworpen wordt, dat het zowel voor de gebruikers als voor de omwonenden en andere belanghebbenden zo goed mogelijk functioneert.

Bij verbindingen waar omwonenden direct mee te maken hebben, zoals de herinrichting Mondriaanplein, fietsverbinding station naar Kop van Isselt en herinrichting Mondriaanlaan, stelt de gemeente aan omwonenden en andere belanghebbenden voor om een klankbordgroep samen te stellen. Deze groep wordt vaker betrokken, maar vervangt niet de participatie met de hele omgeving. Als er een ontwerp is dat aan de hele buurt gepresenteerd kan worden, dan organiseert de gemeente een grotere bijeenkomst of inloop.

In het project worden de participatie en communicatie per verbinding verder uitgewerkt.

11.6.3 In gesprek over Langs Eem en Spoor als geheel

In de komende jaren willen we ook over Langs Eem en Spoor als geheel in gesprek blijven met bewoners, ontwikkelende partijen en andere belanghebbenden. De onderwerpen bepalen we graag samen met hen.

Het doel van deze bijeenkomsten of gesprekken kan per onderwerp anders zijn. Zo is er bij de ontwikkelaars behoefte aan meer informatie over netcongestie en over geluid. Daarover organiseren we met hen bijeenkomsten met als belangrijkste doel dat iedereen over dezelfde informatie beschikt en dat we als gemeente weten waar de ontwikkelaars tegenaan lopen.

Daarbij zetten we de Langs Eem en Spoorcafés voort.

12 Monitoring en evaluatie

12.1 Algemeen

Tijdens de uitvoering blijven we monitoren. Zo stellen we dit gebiedsgerichte omgevingsprogramma geregeld bij of vullen het aan als er nieuwe inzichten zijn of als er extra maatregelen nodig zijn om de doelen te bereiken. Monitoren is dus meer dan alleen een registratie instrument. Het gaat hierbij zowel om verantwoordingsinformatie als sturingsinformatie.

Aandachtspunt hierbij is: Wanneer zijn we klaar? Is dat als het laatste huis is opgeleverd en de laatste boom is geplant? Of als de mensen gezond samenleven in dit gebied? Een groot deel van het succes van Langs Eem en Spoor zit in het gebruik van het gebied, de initiatieven die er ontstaan tussen burens, de opgebouwde sociale structuren, etc. Dit vraagt om een goede overdracht van ontwikkeling naar beheer en sociaal domein/ welzijn. Dit geldt zowel voor de openbare ruimte als voor de aanwezige voorzieningen.

We rapporteren voor Langs Eem en Spoor eenmaal per jaar aan de raad door middel van een raadsinformatiebrief over de voortgang van onze opgave binnen de deelgebieden, over de afzonderlijke projecten en over de onderlinge verbanden.

12.2 Indicatoren

Bij monitoring wordt gebruik gemaakt van de toepasbare indicatoren (kritieke prestatie indicatoren: KPI's). Deze indicatoren voor de ruimtelijke ontwikkeling van Langs Eem en Spoor zijn meetbare gegevens die helpen om de huidige staat, de effectiviteit van het gemeentelijk beleid en de toekomstige potentie van Langs Eem en Spoor te beoordelen. Een indicatieve KPI is geen doel op zich, maar een instrument om te meten of we op de juiste weg zijn naar de gemeentelijke doelen, waarbij "indicatief" benadrukt dat het een signalering is van een prestatie.

De meetbare indicatieve kritieke prestatie indicatoren uit de verschillende thematische omgevingsprogramma's voor de verschillende onderwerpen in dit omgevingsprogramma zijn:

Inclusief en aantrekkelijk wonen

- Plan- en ontwikkelfase: geplande woningen totaal en naar segment (sociale huur, middenhuur, betaalbare koop, overig vrije sector).
- Plan- en ontwikkelfase: aantal geplande woningen / woonruimtes in 'specials' zoals zorgwoningen, geclusterde woonvormen, woon coöperatie.
- Na realisatie / beheerfase: gebouwde woningen totaal en
 - naar eigendom (corporaties (inclusief onderscheid sociale en middenhuur), overige (particuliere) verhuurder (vooralsnog geen inzicht mogelijk in onderscheid middenhuur en dure huur), eigenaar-bewoner (koop)
 - naar segment (sociale huur, overige huur en WOZ-waardes koopwoningen).
- Na realisatie / beheerfase: aantal bewoners totaal en naar leeftijd.
- Na realisatie / beheerfase: aantal huishoudens totaal en naar type huishouden (1- en 2-persoonshuishoudens in verschillende leeftijdscategorieën en (eenouder)gezinnen met kinderen).
- Na realisatie / beheerfase: Wijkleefbaarheidsindex en gevoel van veiligheid.

Veelzijdige en veerkrachtige economie

- Aantal en type arbeidsplaatsen.
- Aantal en type m² werkfuncties.
- Leegstand/vastgoedmonitor detailhandel, kantoren en bedrijfsruimte.

Meegroeierende voorzieningen

- Voldoende, passende en in nabijheid beschikbare maatschappelijke voorzieningen. Onze voorzieningen zijn verbindend, toegankelijk en toekomstbestendig.
- Bereikbaarheid (minuten lopen/fietsen/OV) en dekking per wijk.
- Bezoek/aandeel culturele voorzieningen in stadshart; beoordeling toegankelijkheid (inclusie).

Duurzame mobiliteit

- Fiets- en voetgangersverbindingen zijn gerealiseerd.
- BRT-corridor met ten minste elke 5-7,5 minuut een snelle bus richting Amersfoort Centraal en richting Amersfoort Noord (de bus pakken zonder de dienstregeling te hoeven bekijken).
- Verplaatsingen naar Centraal en gebieden xyz zijn qua reistijd sneller te voet, per fiets en met het ov dan met de auto.
- Max X aantal maaiveldparkeerplaatsen t.b.v. bijzondere doelgroepen.
- Tenminste X aantal deelauto's per hectare/100 inwoners.
- Onderdeel emissievrije zone.
- Parkeernorm tussen 0,2 en 0,36.

Groene omgeving die water omarmt

- M² groen / woning
- 30-300
 - 30% schaduw in de openbare ruimte door boomkronen.
 - 300: elke woning heeft op 300 meter loopafstand een koele verblijfsplek
- % van de daken groen.

CO₂ neutraal en circulair

- Energiebehoefte, maximale energiebehoefte voor verwarmen en koelen (kwh/m²)
- Aandeel hernieuwbare energie (%)
- Materiaal gebonden CO₂ uitstoot, inclusief opslag, van het gebied.
- Herkomst van materialen

Toelichting op proces KPI voor circulair

- In projecten vindt monitoring van het convenant toekomstbestendig bouwen plaats. Hiervoor worden de indicatoren van het convenant TBB gebruikt.
- Deze data leveren dan input voor de kpi “circulariteitsgraad” en “materiaalgebonden CO₂ uitstoot” in het programma Langs Eem en Spoor.
- Op basis hiervan kan in het programma worden gestuurd en bijvoorbeeld correcties gemaakt om te sturen op hogere scores in een project.

Vanaf 2027 zullen wij de eerste resultaten monitoring vanuit de verschillende thematische omgevingsprogramma's specificeren voor Langs Eem en Spoor met als doel signaleren en waar nodig bijsturen.

We onderzoeken of de methodiek Gezonde Gebiedsontwikkeling (GGO) digital twin toepasbaar kan zijn. Dit is een digitaal ruimtelijk planning ondersteuning systeem om in een digitale 3D omgeving (complexe) vraagstukken over gezondheid en veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen inzichtelijk te maken. Door een combinatie van visualiseren, signaleren en doorrekenen en de focus op verschillende thema's rond gezondheid en veiligheid kan dit systeem van grote toegevoegde waarde zijn voor het plannen en realiseren van gezonde gebiedsontwikkelingen.

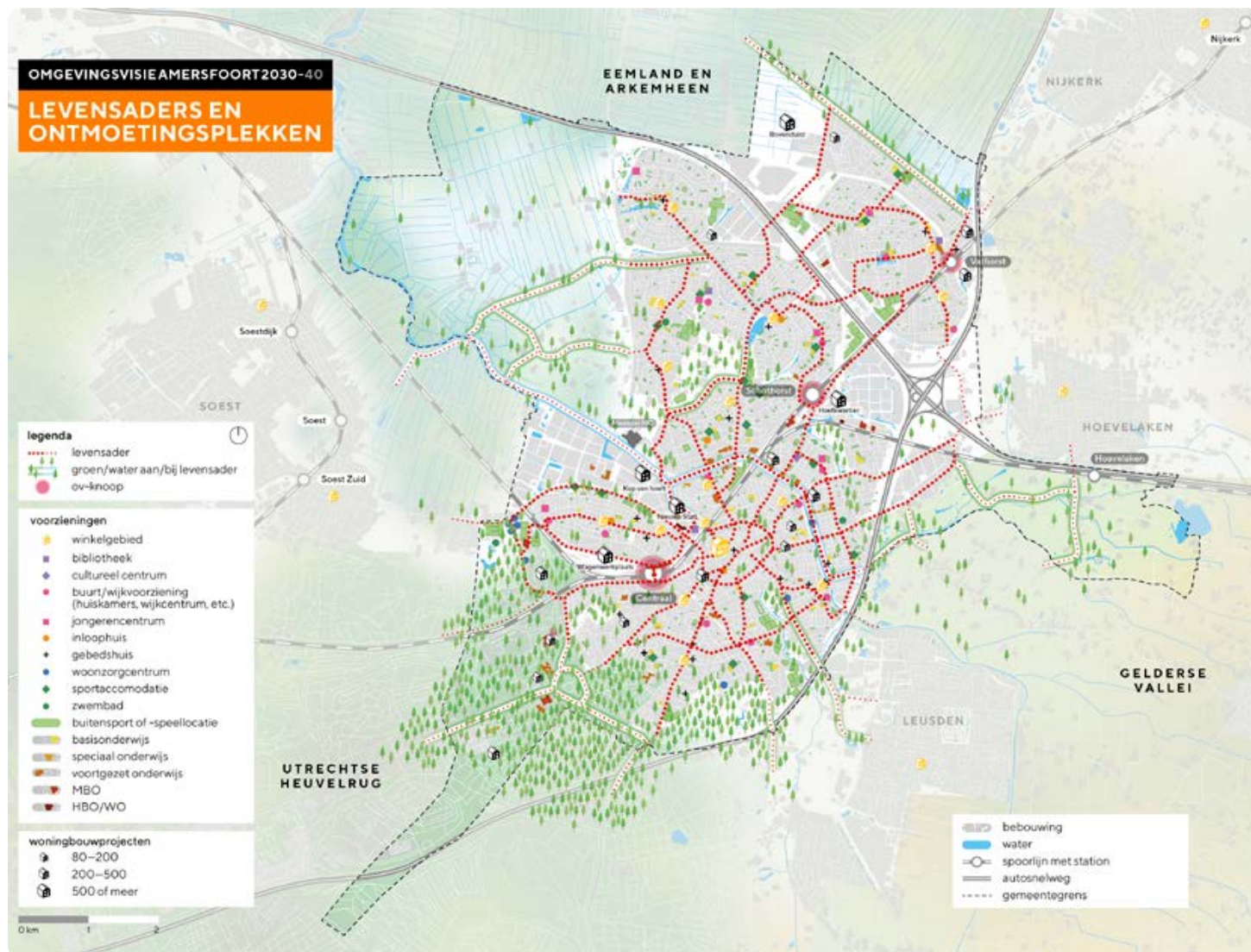
Ook wordt onderzocht of de healthy cities generator (gezonde leefomgeving toets) Gezonde Steden Generator | Gezonde steden toepasbaar is. Dit is een digitaal hulpmiddel om het voor stedenbouwkundigen, gezondheidsprofessionals en beleidsmakers eenvoudig te maken om gezondheidsfactoren op te nemen in stedelijke planning en stedelijke factoren in het gezondheidsbeleid. Met dit praktische hulpmiddel kunnen gebruikers de gezondheidsimpact van stedelijke planning begrijpen en zien hoe aanpassingen een groot verschil kunnen maken.

We maken gebruik van ervaringen qua monitoring bij andere gebiedsontwikkelingen, bijvoorbeeld uit het Hoefkwartier.

Niet alleen ten tijde van de gebiedsontwikkeling wordt er gemonitord, maar ook als de gebieden gerealiseerd zijn. Dit wordt gedaan door middel van de monitor leefbaarheid en veiligheid.

Bijlage 1 Kaart levensaders

Uit de omgevingsvisie “Gezond Samen leven, Amersfoort 2030-2040



Bijlage 2 Publiekssamenvatting Omgeving Impact analyse

Hieronder staat een publieksvriendelijke samenvatting van de conclusies van de Omgeving Impact Analyse uit 2022 en 2023 voor de verschillende thema's.

Natuur

De gemeente wil het gebied groener maken met meer bomen, recreatieve routes en verbindingen met bestaande groengebieden. Daardoor wordt het gebied prettiger en koeler voor bewoners. Door de toename mensen zal de druk op het groen toenemen. Dat vraagt om een goede uitwerking van het ontwerp van de groene ruimte met aandacht voor toegankelijkheid en de recreatiedruk.

In het gebied komen vleermuizen voor; met de juiste maatregelen kunnen deze goed worden beschermd.

Water

Het gebied is niet erg gevoelig voor droogte, onder andere door de nabijheid van de Eem.

Er komen geen functies die veel grondwater nodig hebben. Regenwater wordt zoveel mogelijk opgevangen en in het gebied verwerkt, zodat er minder kans is op wateroverlast en water beter kan wegzakken in de bodem.

Hoe de afwatering naar de riolering precies wordt ingericht, wordt later verder uitgewerkt.

Klimaatadaptatie

Het gebied krijgt meer groen en water, wat helpt tegen hitte en droogte.

In de Wagenwerkplaats neemt de verharding toe, maar dit wordt gecompenseerd met groen op andere plekken. In Kop van Isselt komt juist minder verharding en extra groen.

Door nieuwe bomen, groen en waterplekken wordt het in de zomer koeler en zijn er voor bewoners koele plekken op maximaal 200–300 meter afstand van de woning.

Geluid

De meeste omliggende wijken merken weinig verandering in geluid. Sommige plekken krijgen iets meer geluid (maximaal 3 dB).

Binnen Langs Eem en Spoor is geluid in sommige delen wel een uitdaging: vooral langs het Spoor en langs de Amsterdamse weg is de geluidbelasting hoog. Daarom zijn daar slimme oplossingen nodig, zoals geluidsluwe gevels, betere isolatie en het plaatsen van slaapkamers aan de rustige zijde. Met deze maatregelen en door de geluidsbelasting als belangrijk uitgangspunt te nemen in het stedenbouwkundig ontwerp van gebieden, kan er toch een goed woon- en leefklimaat ontstaan. Door de toename van het verkeer langs onder andere de Amsterdamseweg en Industrierweg zal de geluidsbelasting langs deze wegen toenemen. Daarom zullen we voorafgaand aan vaststelling van plannen de geluidsbelasting opnieuw bepalen.

Luchtkwaliteit

Doordat zware industrie verdwijnt, verbetert de luchtkwaliteit.

Meer verkeer kan de lucht weer iets verslechteren, al zorgen elektrische auto's voor minder uitstoot. Door fijnstof dat afkomstig is van autobanden zal de luchtkwaliteit wat betreft fijnstof niet verbeteren.

De luchtkwaliteit blijft binnen de wettelijke normen, maar het wordt lastig om aan de strengere WHO-richtlijnen voor 2030 te voldoen.

Per saldo worden geen grote negatieve effecten op de luchtkwaliteit verwacht.

Omgevingsveiligheid

Het gebied ligt bij routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Er komen echter geen nieuwe risicovolle bedrijven bij en transport verandert niet.

Het risico voor de omgeving blijft aanvaardbaar.

Duurzaamheid

De gemeente heeft hoge duurzaamheidsambities. De plannen betekenen over het algemeen een verbetering voor energiegebruik, materiaalgebruik en klimaatbestendigheid.

Er worden keuzes gemaakt worden over gezamenlijke energievoorzieningen en materiaalgebruik.

Mobiliteit

Als Langs Eem en Spoor wordt gebouwd zonder maatregelen, ontstaat er extra drukte op de weg. Daarom worden verkeersmaatregelen genomen, zoals:

- Aanpassing van kruispunten.
- Meer 30 km/u-zones.
- Minder parkeerplaatsen in het gebied.
- Betere fietsroutes.
- Goede OV-verbindingen (bijv. snelle busverbinding).

Met deze maatregelen blijft de doorstroming goed en neemt de verkeersoverlast niet toe.

Fiets- en OV-bereikbaarheid blijven sterk en worden verbeterd.

Voor de verkeersveiligheid, vooral bij De Nieuwe Poort, zijn aanpassingen nodig.

Wonen

De nieuwe buurten worden gevarieerder en aantrekkelijker doordat er verschillende woningtypen komen, waaronder sociale huur en middenhuur.

De precieze mix van woningen bepaalt welke doelgroepen hier straks kunnen wonen.

Werken

Het gebied verandert van een bedrijventerrein naar een stedelijk gebied met andere soorten bedrijven en werkplekken.

Sommige bestaande bedrijven verdwijnen, vooral in Kop van Isselt. De gevolgen daarvan voor de werkgelegenheid moeten nog onderzocht worden.

Er komt geen grote nieuwe detailhandel, maar wél kleinschalige winkels of ambachten. Nieuwe bewoners zorgen bovendien voor meer klanten voor winkels in bijvoorbeeld het Soesterkwartier.

Voorzieningen

Er lijkt genoeg ruimte voor scholen, zorg, cultuur en andere voorzieningen - behalve voor sportvelden, waarvoor mogelijk extra oplossingen nodig zijn.

Nieuwe voorzieningen in Langs Eem en Spoor zijn ook beschikbaar voor omliggende wijken.

Wel moet de balans goed bewaakt worden, zodat het Soesterkwartier niet te veel extra druk ervaart.

Bijlage 3 Participatie over dit omgevingsprogramma

Vanaf 2019 heeft de gemeente regelmatig met de omgeving over het geheel van Langs Eem en Spoor gesproken. De laatste jaren gebeurde dit in de vorm van Langs Eem en Spoorcafé's waarin steeds een ander thema centraal stond, zoals wonen, werken, voorzieningen, groen en mobiliteit. Op die manier hebben we veel input gekregen van met name bewoners uit de omgeving. Soms kwamen er meer dan 100 mensen naar een Langs Eem en Spoorcafé, soms niet meer dan 30. We hebben niet gevraagd waar de deelnemers precies vandaan kwamen en kunnen daarom niet goed aangeven of we uit alle delen van de omgeving inbreng hebben gekregen.

Ook in het wijkperspectief Soesterkwartier is een aantal aandachtspunten meegegeven voor de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor. Met name de oproep om te zorgen voor goede verbindingen, voor woningen die aansluiten bij de woonbehoefte in de wijk en een voorzieningenniveau dat meegroeit met de groei aan inwoners in het gebied.

Specifiek over dit omgevingsprogramma heeft de gemeente de volgende participatiemomenten georganiseerd:

1. Eind 2024: bespreken startnotitie met een meedenkgroep van betrokken inwoners (onder andere van Leefplezier3812 en Stichting Vrienden van de Eem).
2. Mei 2025: bespreken van de belangrijkste doelen uit het omgevingsprogramma met meedenkgroep.
3. 5 juni 2025: brede bijeenkomst over de belangrijkste doelen voor Langs Eem en Spoor zoals de gemeente die in het omgevingsprogramma wilde opnemen. In bijlage 3 van de startnotitie staat een lijst met stakeholders die hiervoor is uitgenodigd. Er waren ca 35 personen bij de bijeenkomst.
4. 11 september 2025: bijeenkomst met ontwikkelende partijen uit de deelgebieden en projecten.
5. 6 oktober 2025: bespreken concept omgevingsprogramma met de meedenkgroep.
6. 13 oktober: bespreken concept omgevingsprogramma en conceptadvies van het kwaliteitsteam met wethouder, kwaliteitsteam en meedenkgroep.
7. 4 november 2025: bijeenkomst met ontwikkelende partijen.

8. 19 januari 2026: Gesprek met en advies van de WoonAdviesCommissie (WAC)
9. 27 januari 2026: bespreken laatste hoofdstukken en wijzigingen in eerdere hoofdstukken met meedenkgroep.
10. Eind maart 2026: bespreken concept omgevingsprogramma met de woningcorporaties in Bestuurlijk Overleg Wonen.
11. Nog te plannen: tijdens de ter inzagelegging van het ontwerp omgevingsprogramma organiseert de gemeente (inloop)bijeenkomsten om de omgeving te informeren over het omgevingsprogramma en de mogelijkheid om te reageren met een zienswijze.

Daarnaast heeft de gemeente een team met experts in de vakgebieden stedenbouw, de sociale kant van gebiedsontwikkelingen, geluid en groen gevraagd een conceptversie van het omgevingsprogramma te lezen en bespreken en hier advies over te geven.

Naast de gesprekken en bijeenkomsten heeft de gemeente op allerlei manieren gecommuniceerd over de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor. Bijvoorbeeld via de nieuwsbrief Langs Eem en Spoor en de nieuwsbrieven van de deelgebieden en projecten, via (de etalage van) het Projectenhuis en de maquette die daar staat en via de wijkkrant Soesterkwartier.

De participatie heeft geleid tot aanpassingen, aanscherpingen en verduidelijkingen van het omgevingsprogramma. Hieronder volgt een kort overzicht van de inbreng en wat de gemeente daarmee heeft gedaan.

Startfase (eind 2024)

In gesprekken met de meedenkgroep over de startnotitie zijn teksten aangescherpt en is een extra vraagstuk toegevoegd: de verbinding tussen het Soesterkwartier en de nieuwe ontwikkelgebieden. Verzoeken om een milieueffectrapportage en een Sociale Impact Analyse zijn niet overgenomen; de gemeente acht de Omgeving Impact Analyse voldoende. Sociale effecten zijn in deze fase lastig te bepalen vanwege onbekende toekomstige bewoners. Ook kent de gemeente geen voorbeelden van sociale effectrapportages.

Meedenkgroep 26 mei 2025

Bewoners benadrukten het belang van duidelijke uitleg, concreetheid en eerlijkheid over wat wel en niet haalbaar is. Ook werd gevraagd om politieke uitspraken.

- **Groen:** Veel vragen gingen over normen (zoals 3-30-300), betekenis van 'sturen op', en hoeveel groen bewoners concreet kunnen verwachten. De gemeente lichtte toe wat onder koele plekken valt, dat effecten pas na jaren volledig zichtbaar zijn en dat sturen vaak afhankelijk is van ontwikkelaars. Het Soesterkwartier heeft momenteel 45 m² groen per woning.
- **Mobiliteit:** Er werden ideeën geopperd om verkeer anders te leiden en de Amsterdamseweg groener en rustiger te maken. De gemeente heeft aangegeven dat het wel de bedoeling is om een snelle busverbinding over de Amsterdamseweg te leiden. De ontsluiting van de Wagenwerkplaats is toegelicht.
- **Voorzieningen:** op de vraag of er wel voldoende ruimte is voor gezondheidsvoorzieningen heeft de gemeente aangegeven dat er ruimte is gereserveerd voor zorgvoorzieningen in Kop van Isselt, Trapezium en er eventueel mogelijkheden zijn onder Eemplein blok 5.

Brede bijeenkomst 5 juni 2025

De doelen van het omgevingsprogramma werden breed herkend. Zorgen gingen vooral over het grote aantal woningen (ca. 5.500) en de effecten op leefbaarheid.

- **Groen en ecologie:** Veel steun voor biodiversiteit, wandelroutes langs de Eem en vergroening. Ideeën betroffen o.a. groene parkeerhubs, groene gevels, hittestressmaatregelen, ecoducten en buurtmoestuinen. Zorgen waren er over fietspaden in de Groengordel en waterkwaliteit bij Kop van Isselt. De gemeente gaf aan dat sommige ideeën technisch niet haalbaar zijn en dat verdere uitwerking volgt.
- **Mobiliteit:** Zorgen over verkeersdruk en parkeren. De gemeente gaf aan dat parkeren op eigen terrein verplicht is en dat in het Soesterkwartier vergunningparkeren wordt ingevoerd.
- **Voorzieningen:** Ruimte voor eerstelijnszorg, sporthal en behoud van basisscholen in het Soesterkwartier werden besproken. Er komen geen winkels in het gebied om bestaande winkels te beschermen. Aandacht werd gevraagd voor ontmoeting,

kinder- en ouderenvoorzieningen en hondenuitlaatplekken.

- **Wonen:** Bewoners vroegen om sociale verbinding met het Soesterkwartier, doorstroming voor huidige bewoners, identiteit en sociale cohesie in de nieuwe wijken. Er werd aandacht gevraagd voor gezinnen, ouderen en kindvriendelijkheid.
- **Werken:** De balans tussen wonen en werken werd positief beoordeeld. Er werd gevraagd of er plannen zijn vanuit de gemeente voor het gebied aan de overkant van de Eem. Die zijn er op dit moment niet.
- **Energie:** mensen gaven aan betaalbaarheid van woningen en energie belangrijk te vinden. Er is voorkeur voor duurzame collectieve oplossingen en aandacht voor voldoende groen en koele plekken.

Het verzoek om doorstroming is verwerkt in het omgevingsprogramma: binnen de regeling Van groot naar beter krijgen bewoners die een sociale huurwoning achterlaten in het Soesterkwartier of andere omliggende wijken voorrang voor een sociale huurwoning in Langs Eem en Spoor. Voor koopwoningen overlegt de gemeente met ontwikkelaars over manieren om voorrang te verlenen aan de directe omgeving.

Vervolggesprekken met de meedenkgroep (oktober 2025 – januari 2026)

De meedenkgroep vroeg om concretere doelen, duidelijkheid over wat de gemeente kan sturen, terugvalopties en inzicht in afwegingen (bijv. scholen, infrastructuur). Ook werd meer aandacht gevraagd voor de Eem, verbindingen met omliggende wijken, monitoring en innovatie.

De meedenkgroep vroeg in het gesprek in oktober aandacht voor:

- Aangeven wat een omgevingsprogramma nu precies is en daarmee beginnen.
- Meer aandacht voor sociale verbindingen tussen de oude en nieuwe gebieden.
- Concrete(re) doelen benoemen.
- Aangeven waarop de gemeente kan sturen en op welke punten de gemeente moet onderhandelen of verleiden.
- Aangeven welke doelen uit de omgevingsvisie in dit gebied niet worden gehaald en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen.
- In het algemeen de afwegingen voor keuzes helder maken.
- Aangeven wat de terugvalopties zijn als de ontwikkeling niet volgens plan verloopt.

- Meer aandacht voor de kwaliteit van de Eem.
- Meer concreetheid bieden over het Eempark; hoe groot wordt dit precies.
- Duidelijk maken dat voetgangers bij Eemfront langs de Eem kunnen lopen en het water kunnen beleven.
- Verbindingen met omliggende wijken beter uitwerken.
- Concrete verbeteringen voor Soesterkwartierders realiseren.
- Concreetheid over mobiliteitsoplossingen bieden.
- Meer informatie over monitoring bieden en duidelijk aangeven dat de uitkomsten daarvan ook consequenties kunnen hebben.
- Verduidelijken dat realiseren van meer groen in de deelgebieden is geredeneerd vanuit de bestemmingsplannen i.p.v. vanuit het ontstane 'pauzelandschap'.
- In kaartjes van de groengordel duidelijker maken dat je daar niet zo makkelijk doorheen kunt wandelen als nu lijkt.

De gemeente heeft deze punten zo goed mogelijk verwerkt in het omgevingsprogramma.

Naar aanleiding van het gesprek in januari 2026 met de meedenkgroep heeft de gemeente aangegeven deze punten te zullen verwerken in het omgevingsprogramma:

- In leeswijzer opnemen dat vanuit de wens het OP LES zelfstandig leesbaar te laten zijn, er bij de thematische onderwerpen delen uit het thematische beleid zijn overgenomen. Daarna volgt een vertaling naar Langs Eem en Spoor. Kijken of we dat in de hoofdstukken zelf nog iets meer kunnen duiden.
- Perspectief op meer groen en water (pag. 86): is geredeneerd vanuit wat er eerst was en wat de eerdere plannen waren, niet vanuit het pauzelandschap. Verduidelijken.
- Eemfront meenemen in Omgevingsprogramma en duidelijk maken dat voetgangers bij Eemfront langs de Eem kunnen lopen/ de Eem direct vanaf de waterkant kunnen beleven (i.p.v. er omheen moeten).
- Goed kijken naar kaartje groene verbindingen: kaartje met groene slingerende pijl door het park wijzigen, omdat het lijkt alsof je door het hele park kan lopen. En check overkant spoor: wat is privaat/niet toegankelijk en wat moeten we juist wel groen aangeven (Birkhoven)
- Botsproeven voor bomen Kvl vindt plaats vanuit het project, en we geven in het OP

aan dat we de botsproef willen doen. (En daarnaast voor Soesterkwartier Project Soesterpark vragen of zij daarvoor ook een botsproef willen doen om te kijken of de plannen haalbaar zijn).

- Aanvullen redenen om de Eem meer aandacht te geven als levensader.
- Publiekssamenvatting OIA beter duiden, kopje aanpassen (ander niveau kop?)
- Bij monitoring duidelijk maken dat dat ook consequenties kan hebben, en meer is dan registreren.
- Waar we 'sturen of streven naar' zeggen gaan we zoveel als mogelijk aangeven wat we dan doen en wie er aan zet is om dit te realiseren.

Kwaliteitsteam

Het kwaliteitsteam adviseert de gemeente om in het Omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor ambities en doelstellingen zo concreet mogelijk te maken en te prioriteren om daarmee conflicterende opgaven te voorkomen. Met name om voor wonen en werken concreter te beschrijven welke doelgroepen een plek krijgen in Langs Eem en Spoor. In het hoofdstuk aantrekkelijk en inclusief wonen is dit verder beschreven en in hoofdstuk veerkrachtige en veelzijdige economie is het programma voor werken verdeeld per deelgebied.

Daarnaast adviseert het kwaliteitsteam de gemeente om in het Omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor meer richting te geven aan een aantal concrete opgaven, zoals:

- De Amsterdamseweg en de verbinding tussen Kop van IJssel en Soesterkwartier;
- Een integrale aanpak van de Eem met een verkenning naar mogelijkheden voor wandelen en fietsen langs de Eem;
- Het verder uitwerken van de groenstructuur in Langs Eem en Spoor - inclusief de Groengordel - en daarbij aangeven op welke plek welke functies prioriteit hebben.

De gemeente heeft dit advies opgepakt en is met deze opgaven aan de slag gegaan, om hier in dit omgevingsprogramma keuzes in te maken of richting aan te kunnen geven. Zo is de Eem als levensader beter beschreven, wordt de oversteekbaarheid van de Amsterdamseweg uitgewerkt en onderzoeken we de herinrichting van Groengordel Oost in relatie tot de voetbalvereniging.

Daarnaast zijn de meekoppelkansen voor een gebied brede aanpak voor energie benoemd en is de keuze voor collectieve energiesystemen uitgewerkt in een afwegingskader voor een warmteoplossing voor de nieuwbouw in Langs Eem en Spoor.

Ontwikkende partijen (september en november)

Vragen en reacties van ontwikkelaars gingen onder andere over:

- De relatie tussen omgevingsprogramma en kaderstellende notities.
- Woonconcepten zoals woon-coöperaties en of de gemeente daar iets mee gaat doen.
- Of het leefstijlonderzoek niet maakt dat er meer vrijesectorwoningen moeten komen.
- Of de parkeernorm niet maakt dat er een ander woonprogramma moet komen.
- verkeersafwikkeling en het daarbij ook goed betrekken van de overkant van de Eem waar ook ontwikkelingen plaats gaan vinden.
- Zo veel mogelijk verkeer onder de Nieuwe Poort door laten gaan.

Voor wat betreft het programma voor wonen, heeft de gemeente aangegeven vast te houden aan de percentages voor sociale huur en middenhuur en –koop. Inmiddels is het ook een verplichting vanuit het rijk om twee derde betaalbare woningen te bouwen. De gemeente heeft interesse in woonconcepten als wooncoöperaties.

Woonadviescommissie (WAC)

De WAC ondersteunt de ambitie om binnen LES een nieuwe, stedelijke en gezonde wijk te realiseren, maar benadrukt dat dit alleen slaagt wanneer:

- Kwaliteit boven kwantiteit wordt gesteld,
- sociale duurzaamheid expliciet wordt geborgd,
- en bewoners zich langdurig kunnen verbinden aan de wijk.

De WAC roept de gemeente op daarom in te zetten op:

- Een gedifferentieerd woningaanbod.
- Kwalitatief groen, met aandacht voor beleefbaarheid, gebruikskwaliteit, voldoende rustplekken en goede routes voor fietsers en voetgangers.
- aandacht voor de overgangen tussen privé en publieke ruimte, omdat deze cruciaal zijn voor de sociale interactie.
- Voldoende ruimte voor ontmoeting, met goede voorbeelden als Caspar van Wittelplantsoen als inspiratie.
- Het realiseren van hoogwaardig OV.
- Niet overal shared space gebieden maken, maar waar nodig een heldere scheiding aan te brengen tussen fietsers en voetgangers.
- Voldoende ruimte voor fietsenstallingen.
- Een inclusieve wijk met volwaardige levensloopgeschikte woningen
- Veel aandacht voor goed doordachte woonplattegronden, goede relatie tussen binnen- en buitenruimte en gebruikskwaliteit van overgangen, zoals van parkeergarage naar woning.
- Onderlinge afstemming tussen architecten in een gebied,
- Een duidelijke en structurele rol voor de stadsbouwmeester en de WAC voor kwaliteitsbewaking.

De gemeente onderschrijft het belang van bovenstaande punten en zet zich er in Langs Eem en Spoor voor in deze te realiseren. De punten komen dan ook allemaal terug in dit omgevingsprogramma Langs Eem en Spoor, met de kanttekening dat we de opmerkingen over shared space in de uitwerking van de plannen verder oppakken.

Woningcorporaties

De woningcorporaties hebben een aantal zorgen meegegeven, waaronder de stapeling van ambities, onduidelijkheid over de parkeerhubs en deelmobiliteit. Zij geven aan dat de sociale huur niet optelt tot 35%.

Daarnaast geven de corporaties aan dat het realiseren van passende gestapelde woonvormen voor gezinnen financieel zeer uitdagend is.

Voor de doelgroep ouderen geven zij aan dat het belangrijk is om goed te kijken naar de kwaliteit en woonvorm van de woningen en hoe dit in de uitwerking haalbaar wordt, bijvoorbeeld als het gaat om financiering en exploitatie van ontmoetingsruimtes. Ook geven zij aan dat het goed is om creatief te kijken naar de wijze waarop ruimte voor ontmoeten ontstaat. Er zijn meer mogelijkheden dan alleen in de vorm van ontmoetingsruimtes.

Tot slot vragen de corporaties hoe dit omgevingsprogramma zich verhoudt tot de andere omgevingsprogramma's.

De gemeente heeft hierop aangegeven dat veel zorgen herkenbaar zijn en meegenomen moeten worden in de uitwerking: het omgevingsprogramma krijgt niet dat detailniveau. Ten aanzien van parkeeroplossingen wil de gemeente de regierol pakken, we zoeken nog hoe dit het beste kan.

In het omgevingsprogramma wordt een totaaloverzicht ingevoegd waarin ook het percentage sociale huur in de plannen duidelijk wordt. (N.B. na het BO is gebleken dat de plannen totaal voor 36% uit sociale huur bestaan)

Over gezinnen geeft de gemeente aan dat het streven een inclusieve wijk is, waar ook plek is voor gezinnen in de sociale huur.

Het gebiedsgerichte omgevingsprogramma voor Langs Eem en Spoor prevaleert boven thematische omgevingsprogramma's.

Colofon

Uitgave	Gemeente Amersfoort
Fotografie	Gemeente Amersfoort
Vormgeving	studioharryprins.nl

Gemeente Amersfoort

Postadres

Postbus 4000
3800 EA Amersfoort

Bezoekadres

Stadhuisplein 1
3811 LM Amersfoort

T	14 033
E	info@amersfoort.nl
I	www.amersfoort.nl