

Buro SRO B.V.
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
Telefoon: 030-2679198
BTW nummer: NL8187.16.071.B01
KvK nummer: 30232281
iBAN: NL44RABO0142154024

Aanmeldnotitie Wagenwerkplaats Amersfoort

opdrachtgever: NS Vastgoed
datum: 30 juni 2021
Projectmedewerkers: dhr. R. van der Made, MSc. | dhr. S. Koop
betreft: Wagenwerkplaats Amersfoort

1. Aanleiding

In juli 2017 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) in werking getreden. In de gewijzigde Besluit m.e.r. staat de procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor een aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is, zal door de initiatiefnemer een meldnotitie opgesteld moeten worden. Na het indienen van de meldnotitie dient het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden. Vervolgens wordt het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit als bijlage bij het 'Bestemmingsplan Chw Bestemmingsplan Wagenwerkplaats E.O. - Deelgebieden Midden En West En Spoorwegemplacement' gevoegd.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is vereist als een besluit wordt voorbereid over activiteiten die voorkomen op de D-lijst en de besluiten (kolom 4) die daaraan zijn gekoppeld, in gevallen waarin de omvang van activiteiten onder de drempelwaarden (kolom 2 van de D-lijst) liggen.

De initiatiefnemer is voornemens om ter plaatse van de locatie bekend als 'Wagenwerkplaats' te Amersfoort in de deelgebieden 'west' (exclusief het al gerealiseerde Soesterhof) en 'midden' 300 tot 500 woningen en ca. 9.500 m² bvo aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen te realiseren. Dit betreft een activiteit als bedoeld in onderdeel D11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. De drempelwaarde van kolom 2, die gelijk is aan een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aangesloten gebied van 2.000 of meer woningen of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer, wordt niet overschreden.

In de voorliggende meldnotitie komen de volgende aspecten, zoals opgenomen in bijlage III bij de mer-richtlijn (richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2012, L 26)) terug, welke afzonderlijk van elkaar worden behandeld.

1. kenmerken van de activiteit;
2. locatie van de activiteit;
3. potentiële milieugevolgen van de activiteit.

2. Algemeen

2.1 Contactgegevens initiatiefnemer

NS Stations
Vastgoed – Verkoop & Transformatie
Katreinetoren Stationshal 17
Postbus 2534
3500 GM Utrecht

2.2 Beschrijving van de activiteit

Met het voorgenomen initiatief worden de deelgebieden 'west' en 'midden' van de 'Wagenwerkplaats' te Amersfoort herontwikkeld. Binnen het plangebied is monumentale bebouwing aanwezig die in de huidige situatie voornamelijk gebruikt worden door de culturele sector. Er bevinden zich o.a. een theater en ateliers, maar ook horeca en kantoren.

Met de herontwikkeling wordt de realisatie van nieuwe gebouwen en functies mogelijk gemaakt. Er worden nieuwe woningen en stedelijke voorzieningen toegevoegd. De monumentale bebouwing wordt gerestaureerd en voorzien van een passende functie. Duurzaamheid, stedelijkheid en de ontwikkeling van de monumenten als karakteristieke dragers zijn hierbij belangrijke thema's.

2.3 Plaats van de activiteit

Het plangebied bestaat uit de deelgebieden 'west' en 'midden' van de locatie 'Wagenwerkplaats' te Amersfoort. De oppervlakte van deze twee deelgebieden bedraagt ca. 8 hectare. Het plangebied ligt ten westen van station Amersfoort Centraal. De noordelijke grens van het plangebied bevindt zich aan de achterzijde van de kavels in de wijk Soesterkwartier. De zuidelijke grens wordt bepaald door de spoorzone met het spoorwegemplacement, met bijbehorende loods en de spoorlijnen richting het station.

2.4 Tijdenpad van de activiteit

Het tijdpad van de activiteit staat nog niet vast. Het doel is om in het eerste kwartaal van 2022 te starten met de bouwactiviteiten. De prognose is dat de bouwactiviteiten ca. 2 jaar in beslag gaan nemen.

3. Kenmerken van de activiteit

3.1 Aard en omvang van de activiteit

Met de voorliggende activiteit worden woningen en stedelijke voorzieningen gerealiseerd. Het project voorziet in de ontwikkeling van 300 tot 500 woningen en ca. 9.500 m² bvo aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Deze voorzieningen zijn met name beoogd in de bestaande monumentale bebouwing in het deelgebied 'midden'. In het deelgebied 'west' zullen verschillende typen woningen gerealiseerd worden, bestaande uit appartementen en rijwoningen. Er wordt één groot verspringend bouwvolume aan het spoor gebouwd waar de appartementen in worden gerealiseerd. Voor deelgebied 'west' is het uitgangspunt een variatie van 3, 4, 5 en 8 bouwlagen, met mogelijk accenten van 10 bouwlagen. De appartementen zullen een oppervlakte van 50-80 m² bvo krijgen. Tevens worden ten noorden van het appartementengebouw ruimere appartementen ontwikkeld.

Ten noordoosten van het deelgebied 'west' ligt het al gerealiseerde woningbouwproject Soesterhof. Met dit woningbouwproject zijn in totaal 40 woningen gerealiseerd. De ontwikkeling Soesterhof maakt geen onderdeel uit van de voorgenomen herontwikkeling van de deelgebieden 'west' en 'midden'.

Om de herontwikkeling van de 'Werkwagenplaats' mogelijk te maken moeten de gronden bouwrijp gemaakt worden. Hierbij zullen de bestaande bomen binnen het plangebied zoveel mogelijk behouden blijven. Er dient rekening gehouden te worden met mogelijke verblijfplaatsen voor bijvoorbeeld vleermuizen en de huismus. Aangezien de monumentale gebouwen niet gesloopt worden, maar gerestaureerd, blijven de aanwezige verblijfplaatsen voor beschermde soorten mogelijk behouden.

In verband met de heiwerkzaamheden kunnen geluid en trillingen veroorzaakt worden. Er moet rekening gehouden worden met de aanwezige monumentale bebouwing in het plangebied, maar ook met de woningen in de wijk Soesterkwartier en het station Amersfoort Centraal.

De benodigde grondstoffen en (bouw)materialen zijn in dit stadium nog niet bekend. De afvalstoffen worden verantwoord opgeslagen en afgevoerd. Hierbij wordt aangesloten op de bouwverordening van de gemeente Amersfoort. Ten behoeve van een fietsverbinding wordt een deel van het magazijn in het deelgebied 'midden' gesloopt. Het aanleveren en afvoeren van grondstoffen, bouwmaterialen en afvalstoffen zal via de noordelijk gelegen Soesterweg verlopen.

3.2 Cumulatie met andere projecten

In deze fase worden de deelgebieden 'west' en 'midden' ontwikkeld. Het deelgebied 'oost' wordt in een latere fase ontwikkeld. De ontwikkeling Soesterhof is al gerealiseerd.

Grenzend aan de westzijde van de Wagenwerkplaats ligt het voormalige Noack-terrein. Op deze locatie wordt woningbouw gerealiseerd. Daarnaast wordt ten zuidwesten de nieuwe westelijke ontsluiting gerealiseerd. Gelet op de afstand, aard, omvang en planning zal er sprake zijn van enige cumulatie met de herontwikkeling van het voormalige Noack-terrein en de realisatie van de westelijke ontsluiting, maar de cumulatieve milieugevolgen zijn beperkt.

3.3 Materialen, afvalstoffen en hulpbronnen

In de realisatiefase van de herontwikkeling van de deelgebieden 'west' en 'midden' van de 'Wagenwerkplaats' zal gedeeltelijk gebruik gemaakt worden van niet-vernieuwbare hulpbronnen, zoals fossiele brandstoffen, grondstoffen en gecertificeerde materialen. In de gebruiksfase speelt duurzaamheid een belangrijke rol. De nieuwe woningen worden niet aangesloten op het gas en er zal waar mogelijk gebruik gemaakt worden van energie opwekkende hulpbronnen. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld PV-panelen en warmtepompen.

Er kan gesteld worden dat er voornamelijk tijdens de realisatiefase gebruik gemaakt wordt van niet-vernieuwbare hulpbronnen. De milieugevolgen vanwege de realisatiefase zullen slechts tijdelijk en in aard en omgeving relatief beperkt zijn. De te gebruiken grondstoffen en (bouw)materialen tijdens de realisatiefase zijn in dit stadium nog niet bekend. Deze milieugevolgen geven geen aanleiding geven tot het opstellen van een milieueffectrapportage.

Als gevolg van het project zal er een toename van de productie aan afvalstoffen ontstaan. Zowel in de realisatie- als de gebruiksfase worden afvalstoffen geproduceerd. De afvalstoffen ten gevolge van de realisatiefase zullen afgevoerd worden en naar een daarvoor geschikte bestemming gebracht worden. Er zal zoveel mogelijk circulair gebouwd worden. De afvalstoffen die voortkomen uit de gebruiksfase zal voornamelijk bestaan uit regulier huisafval. In lijn met de landelijke tendens ten aanzien van het scheiden van afval zal ook in onderhavig geval het afval zoveel mogelijk gescheiden worden. Het afval zal afgevoerd moet worden via de in de gemeente Amersfoort geëigende weg, waardoor de afvoerfrequentie toeneemt. Echter zullen de milieugevolgen daarvan slechts beperkt zijn, waardoor het geen aanleiding geeft om een milieueffectrapportage op te stellen.

De bodem van het plangebied is onderzocht op het gebied van verontreinigingen en niet-gesprongen explosieven (NGE). De bodem is voor een groot gedeelte reeds gesaneerd. Echter is de verontreiniging niet volledig weggenomen. Daarnaast is het gebied ernstig detectieverstoord, waardoor de mogelijke aan- of afwezigheid van NGE (nog) niet aangetoond is.

4. Locatie van de activiteit

Het plangebied is gelegen ten westen van station Amersfoort Centraal en is ingeklemd tussen de woonwijk Soesterkwartier (noordzijde) en de spoorzone met het spoorwegemplacement (zuidzijde). Met het project worden de deelgebieden 'west' en 'midden' van de 'Werkwagenplaats' ontwikkeld. Na navolgende afbeeldingen tonen de globale ligging en begrenzing van het plangebied.



Globale ligging plangebied (bron: Google Maps)



Globale begrenzing deelgebied West en Midden (bron: Google Maps)

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen noemenswaardige watergangen aanwezig. In het oostelijke gedeelte van het plangebied bevindt zich de P+R Piet Mondriaanplein. Vanaf deze zijde wordt het plangebied via de Piet Mondriaanlaan langs het station ontsloten. Daarnaast is het plangebied in de huidige situatie te bereiken vanaf het Soesterkwartier aan de noordzijde. Het gebied, waaronder ook de wegen, heeft een industriële uitstraling.

Rond het plangebied zijn verschillende bronnen aanwezig die mogelijk hinder en risico's met zich meebrengen. Op het naastgelegen spoorwegemplacement worden treinen samengesteld en gerangeerd met gevaarlijke stoffen, wat een groepsrisico met zich meebrengt. Ook wordt door datzelfde spoorwegemplacement en de spoorlijn mogelijk hinder vanwege geluid en trillingen veroorzaakt.

Om het verkeer veilig te kunnen afwikkelen, dient er voldoende restcapaciteit voor de omliggende wegen beschikbaar te zijn. Daarnaast gelden nog de overige uitgangspunten en richtlijnen voor bijvoorbeeld de rijksmonumenten in het plangebied, duurzaamheid, bodem, flora & fauna, water en parkeren.

De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of andere beschermde en/of kwetsbare gebieden. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Arkemheen' ligt op een afstand van ca. 8,4 km van de planlocatie. Het dichtstbijzijnde gebied van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) bevindt zich aan de overzijde van het spoor, op een afstand van ca. 500 m ten westen van het plangebied.

Tevens ligt het plangebied binnen het beschermingsgebied grondwaterkwaliteit (infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug). In paragraaf 5.8 wordt hier nader op ingegaan.

De potentiële milieugevolgen van de activiteit worden in het navolgende hoofdstuk toegelicht.

5. Potentiële milieugevolgen van de activiteit

Om de potentiële milieugevolgen van de activiteit in beeld te brengen worden in dit hoofdstuk de relevante milieu- en omgevingsaspecten behandeld. Door middel van gespecialiseerde onderzoeken zijn de belangrijkste effecten in het kader van het bestemmingsplan in kaart gebracht. Hiermee kan een gewogen besluit genomen worden op de potentiële milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Navolgend worden de belangrijkste resultaten van de relevante milieuaspecten uiteengezet.

5.1 Bodem

De bodem binnen het plangebied is reeds (deels) gesaneerd. Echter blijkt dat door de uitgevoerde saneringen de verontreiniging nog niet volledig is weggenomen. Er is sprake van een restverontreiniging bij een aantal saneringen. Er zijn momenteel nog zeven gevallen van bodemverontreiniging aanwezig die nog gesaneerd moeten worden. Er zijn drie spoedlocaties in het kader van de Wet bodembescherming waar sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Deze spoedlocaties Wbb zijn/worden gesaneerd en gemonitord. De overige gevallen van bodemverontreiniging worden ook gesaneerd.

Na het afronden van de bodemsanering die thans wordt uitgevoerd zal de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt zijn voor het beoogde gebruik (o.a. wonen) en wordt er voldaan aan de gewenste bodemfunctieklassse. Voordat gestart wordt met de bouwwerkzaamheden zal dit nog worden bevestigd met een evaluatierapport. De toekomstige activiteiten brengen geen risico op bodemverontreiniging met zich mee.

Daarnaast dient met de ontwikkeling altijd rekening gehouden te worden met de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE). In paragraaf 5.2 wordt nader ingegaan op dit onderwerp.

5.2 Niet-gesprongen explosieven (NGE)

Met de realisatie van de plannen vinden diverse grondroerende werkzaamheden plaats. Uit een historisch vooronderzoek niet-gesprongen explosieven blijkt dat er ter plaatse van het plangebied oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Er vinden dus werkzaamheden plaats in een gebied waarvoor aantoonbaar een verhoogd risico aanwezig is op het aantreffen van niet-gesprongen explosieven.

Het plangebied is onderzocht door middel van een bodemonderzoek NGE. De inrichting van het gebied in oorlogstijd en de naoorlogs uitgevoerde werkzaamheden hebben ertoe geleid dat het hele gebied ernstig detectieverstoord is. Er wordt voor het vervolg aanvullend onderzoek door middel van laagsgewijs detecteren en ontgraven geadviseerd. Eventueel aanwezige niet-gesprongen explosieven zullen adequaat afgevoerd worden, waarmee milieugevolgen voorkomen worden.

5.3 Geluidhinder

Het plangebied ligt nabij het spoor en maakt onderdeel uit van het geluidgezoneerde industrieterrein 'Emplacement'. In het kader van stap 1 en stap 2 van de Stad- en Milieubenadering is een geluidsonderzoek uitgevoerd. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woningen hoger is dan de maximale ontheffingswaarde volgens de Wet geluidhinder (Wgh).

Er is onderzocht of er maatregelen getroffen kunnen worden waarmee alsnog aan de maximale ontheffingswaarden kan worden voldaan. Uit het onderzoek is gebleken dat dit niet het geval is. Er kunnen redelijkerwijs geen maatregelen worden getroffen zonder extreem in te grijpen in de ontwerp mogelijkheden. Hierbij moet gedacht worden aan een zeer hoge aaneengesloten 'muur' met niet-geluidgevoelige gebouwen langs de hele zuidzijde of volledig toepassen van dove gevels of dubbele vliesgevels aan de zijde van het industrieterrein.

Door gebruik te maken van het beginsel van 'redelijke' sommatie is er extra ruimte van 2 dB(A) ten opzichte van de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). Echter is daarmee de overschrijding nog niet weggenomen. Binnen de bestaande wet- en regelgeving is nog steeds sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Naast de wettelijke criteria volgens de Wet geluidhinder, is ook het gemeentelijk geluidsbeleid van belang bij de beoordeling van de geluidssituatie.

Doordat er uit stap 1 en 2 blijkt dat het niet mogelijk is om een doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit te bereiken binnen de bestaande wet- en regelgeving wordt overgegaan tot stap 3.

In het kader van stap 3 worden verschillende compenserende maatregelen ten behoeve van een goed woon- en leefklimaat genomen. Deze maatregelen zijn als volgt:

- Verbeterde geluidswering van de gevels voor de piekniveaus.
- Betere geluidsisolatie tussen de woningen onderling.
- Geluidsluwe geveldelen en gemeenschappelijke geluidsluwe gebieden.
- Slaapkamers aan geluidsluwe zijde.
- Hogere ventilatiecapaciteit of toepassen van koeling.
- Beperken van hittestress.

Tijdens de verdere uitwerking van het plan zal duidelijkheid worden verkregen over de feitelijke geluidsbelasting per individuele woning. Deze kan variëren van 51 dB(A) tot ten hoogste 68 dB(A). Bij de verdere uitwerking van het plan, de toetsing aan de normen van het Bouwbesluit en de kadastrale registratie van de hogere waarden, wordt de feitelijke geluidsbelasting als hogere waarde genomen.

Geconcludeerd kan worden dat er afgeweken moet worden van de maximale ontheffingswaarde volgens de Wet geluidhinder. Deze afwijking is voor onbepaalde tijd.

5.4 Trillingen

In het kader van de herontwikkeling en vanwege de nabijheid van het spoor ten zuiden van het plangebied is het aspect trillingen van belang. Om de mogelijke effecten van trillinghinder als gevolg van het spoor in beeld te brengen is hier een onderzoek naar uitgevoerd.

Voor het deelgebied 'west' geldt dat er aan de SBR B-richtlijnen voldaan wordt. Wel moet vermeld worden dat er in de toekomst in het meest westelijke gedeelte, na intensivering van het goederenvervoer, incidentele overschrijdingen zijn. De incidentele overschrijdingen worden veroorzaakt door maximaal twee treinen per week. Maatregelen aan het spoor zijn gezien de effectiviteit en de kosten niet doelmatig. Wel kan er voldaan worden aan het beoordelingskader als er maatregelen getroffen worden aan de bebouwing. Door bijvoorbeeld een zwaardere fundering, dikkere vloer of zwaardere dwarswanden in het bouwplan, wordt de bebouwing minder gevoelig voor trillingen. Ook zonder maatregelen geldt er overigens geen onacceptabele situatie conform de SBR B-richtlijnen.

Voor het deelgebied 'midden' geldt dat er geen trillingsgevoelige bebouwing beoogd is.

5.5 Luchtkwaliteit

Met een luchtkwaliteitsonderzoek is het effect op de luchtkwaliteit (NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}) vanwege de ontwikkeling van de locatie 'Wagenwerkplaats' onderzocht. Voor NO₂ bedraagt de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie 17 µg/m³. De grenswaarde van 40 µg/m³ wordt niet overschreden. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie voor PM₁₀ bedraagt 18 µg/m³, waarmee de grenswaarde van 40 µg/m³ niet wordt overschreden. Ook wordt voor PM_{2,5} met 11 µg/m³ de grenswaarde van 25 µg/m³ niet overschreden.

De emissietoename als gevolg van de ontwikkeling leidt nergens tot overschrijdingen van de grenswaarden voor zowel de jaargemiddelde als de daggemiddelde concentraties. Vanuit het oogpunt luchtkwaliteit zijn er dan ook geen belemmeringen.

5.6 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid is geïnventariseerd en hieruit is gebleken dat er in de omgeving van het plangebied verschillende risicobronnen aanwezig zijn. De planlocatie ligt binnen het invloedsgebied van het doorgaande spoorvervoer en het emplacement Amersfoort. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico. Daarmee zijn er geen harde belemmeringen voor de uitbreiding. De hoogte van het groepsrisico neemt toe en is voor het emplacement Amersfoort hoger dan de oriëntatiewaarde. Doordat het groepsrisico toeneemt is de verantwoording van het groepsrisico van toepassing.

5.7 Geurhinder

Er worden met het project geen activiteiten mogelijk gemaakt waardoor geuroverlast veroorzaakt wordt. Daarnaast vinden er in de directe omgeving van het plangebied geen activiteiten plaats die geuroverlast veroorzaken. Op het gebied van geur is er dan ook sprake van een goed woon- en leefklimaat. Belangrijke milieugevolgen zijn uitgesloten.

5.8 Water

In de huidige situatie is er binnen het plangebied relatief veel verharding aanwezig in de vorm van bebouwing, wegen en parkeerterrein. Echter zal met de ontwikkeling van de woningen en de infrastructuur de oppervlakte aan verharding toenemen. De hoeveelheid en de wijze van watercompensatie wordt nader bepaald.

Op de locatie 'Wagenwerkplaats' ligt een gemengd rioolstelsel. De hemelwaterafvoer en straatkolken zijn in de huidige situatie aangesloten op dit rioolstelsel. Het rioolstelsel heeft onvoldoende capaciteit om het regenwater af te voeren. Door het hemelwater af te koppelen van het gemengde stelsel wordt het risico op wateroverlast verminderd. De goede doorlatendheid van de bodem biedt kansen om infiltratievoorzieningen aan te leggen. De infiltratievoorzieningen worden aangelegd als Wadi's en gecombineerd met een groene inrichting. Het hemelwater dat op het verhard oppervlak valt wordt afgevoerd naar de wadi's.

De 'Wagenwerkplaats' ligt binnen het beschermingsgebied grondwaterkwaliteit (infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug). De gemiddelde hoogste grondwaterstand en de gemiddelde laagste grondwaterstand liggen beide dieper dan 1,6 m. De toekomstige activiteiten leiden niet tot een verhoogd risico op verontreiniging van het grondwater. Voor het aspect water zullen geen belangrijke milieugevolgen optreden.

5.9 Ecologie

De gebiedsontwikkeling van de planlocatie heeft mogelijk effecten op beschermde soorten en gebieden van de Wet Natuurbescherming (Wnb). Met een onderzoek naar de beschermde natuurwaarden zijn de mogelijke effecten in beeld gebracht.

De herontwikkeling van de Wagenwerkplaats leidt mogelijk op de volgende punten tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming.

- Het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten of eieren van vogels (art. 3.1, lid 2 van de Wnb);
- Het opzettelijk storen van vogels (art. 3.1, lid 4 van de Wnb);
- Het opzettelijk verstoren van soorten van de Habitatrichtlijn (art. 3.5, lid 2 van de Wnb). Hier betreft dat vleermuizen;
- Het vernielen of beschadigen van voortplantings- of rustplaatsen van soorten van de Habitatrichtlijn (art. 3.5, lid 4 van de Wnb). Hier betreft dat vleermuizen.

Het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten of eieren kan voorkomen worden door buiten het broedseizoen te werken. Indien werken buiten het broedseizoen niet mogelijk is, dienen de werkzaamheden uitgevoerd te worden waarbij geen vernieling en verstoring optreedt. Daarnaast moet voorkomen worden dat vogels op de locatie gaan broeden.

Mede doordat het onbekend is welke vogel waar zal broeden als de werkzaamheden uitgevoerd worden, wordt geadviseerd om de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren.

Binnen de grenzen van het plangebied bevinden zich geen essentiële foerageergebieden of vliegroutes van vleermuizen. Verstoring van foeragerende of passerende vleermuizen is niet aan de orde. Binnen de plangrenzen zijn één zomerverblijfplaats en twee paarverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis aangetroffen. Verstoring dient voorkomen te worden. Daarom wordt aangeraden om voldoende alternatieve verblijfplaatsen te verzorgen. De verblijfsplaatsen van de vleermuizen bevinden zich in gebouwen die behouden blijven. Bij renovatie werkzaamheden moet er rekening gehouden worden met deze verblijfplaatsen. Afhankelijk van de periode waarin de werkzaamheden plaatsvinden is wel of geen ontheffing noodzakelijk.

Wanneer rekening gehouden wordt met het bovenstaande treedt er geen overtreding van de verbodsbepalingen van de Wnb op. In dit geval zijn negatieve effecten op beschermde soorten uitgesloten.

De bomen die aanwezig zijn binnen het plangebied blijven behouden. De ontwikkeling zal dan ook geen negatieve effecten hebben op de aanwezige opgaande vegetatie binnen het plangebied.

De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of een ander beschermd gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied ligt op een afstand van ca. 8,4 km en het NNN op een afstand van ca. 500 m. De beoogde ontwikkeling heeft dan ook geen effecten (geluid en trillingen) op deze gebieden. In paragraaf 5.10 wordt nader ingegaan op het aspect stikstofdepositie.

5.10 Stikstofdepositie

Door middel van een AERIUS-berekening is voor zowel de realisatie- als de gebruiksfase de toename van de stikstofdepositie in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt. Voor de berekeningen is uitgegaan van 487 appartementen, 16 rijwoningen en 2.157 m² aan nieuwe voorzieningen. Uit de berekeningen volgt dat de stikstofemissies voor de realisatiefase (jaar 2022) en de gebruiksfase (jaar 2023) niet leiden tot een significante toename van de stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase zijn er geen berekende resultaten van boven de 0,00 mol/ha/j. Mocht de realisatiefase of de gebruiksfase in een later kalenderjaar plaatsvinden of over een langere periode uitgevoerd worden, dan zal dit niet leiden tot andere conclusies.

De ontwikkeling heeft geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van Natura 2000-gebieden. Er is geen sprake van belangrijke milieugevolgen voor Natura 2000-gebieden.

5.11 Bedrijven en milieuzonering

Met de herontwikkeling van de deelgebieden 'west' en 'midden' van de 'Werkwagenplaats' worden zowel gevoelige functies als milieuhinder veroorzakende functies mogelijk gemaakt. De functies die gevoelig zijn voor milieuhinder (woningen) worden uitsluiten gerealiseerd in deelgebied west. In deelgebied west is één gebouw aanwezig waar een dienstverlenende functie is gesitueerd. Dit is een functie die goed samengaat met de functie wonen. In deelgebied midden worden functies mogelijk gemaakt met de milieucategorie 1 en 2. Hiervoor geldt een richtafstand van 10 m in een gemengd gebied. De meest nabijgelegen woningen liggen op een afstand van ca. 60 m. Van onderlinge hinder van functies binnen het plangebied is geen sprake.

Uit de quickscan bedrijven en milieuzonering is gebleken dat de richtafstand van de milieubelastende activiteiten ten noorden van het plangebied niet overschreden worden. Wel worden de richtafstanden van de milieubelastende activiteiten ten zuiden van het plangebied overschreden. Het gaat hier om de activiteiten van het spoorwegemplacement en de NS loods. Het spoorwegemplacement kan een belemmering vormen op het gebied van geluid en gevaar en de NS loods op het gebied van geluid en geur. Daarnaast kan het spoor trillingen veroorzaken.

De aspecten geur en trillingen vormen geen belemmering voor de ontwikkeling. Tevens worden het spoorwegemplacement en de NS loods op deze aspecten niet belemmerd in de bedrijfsvoering. Voor het aspect gevaar geldt dat bij het spoorwegemplacement het groepsrisico groter wordt dan de

oriëntatiewaarde. Het groepsrisico wordt in het onderzoek externe veiligheid verantwoord. Voor het aspect geluid wordt gebruik gemaakt van het instrument 'Stad & Milieu' om tot een acceptabele oplossing te komen. Met het toepassen van maatregelen zal er gekomen worden tot een acceptabel woon- en leefklimaat. In dat geval is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.12 Duurzaamheid

Voor het plangebied is de Duurzaamheidsvisie 2015-2050 Wagenwerkplaats Amersfoort opgesteld. De visie bevat de volgende sporen:

1. grondstoffen;
2. energie;
3. klimaat;
4. sanering;
5. mobiliteit;
6. economie;
7. identiteit;
8. rangers op werkspoor 8.

Met de ontwikkeling zal er aangesloten worden op de ambities uit deze duurzaamheidsvisie.

5.13 Archeologie

Voor het plangebied geldt conform de Archeologische Beleidskaart gemeente Amersfoort (versie 2019) geen archeologische onderzoeksplicht, omdat de gronden al op een aanzienlijke diepte zijn geroerd en afgegraven. Het aspect archeologie zorgt dan ook niet voor belemmeringen van de herontwikkeling van de 'Wagenwerkplaats'. Belangrijke milieugevolgen kunnen uitgesloten worden.

5.14 Cultuurhistorie

In deelgebied 'midden' zijn verschillende rijksmonumenten aanwezig. Met de beoogde herontwikkeling blijven deze rijksmonumenten behouden en worden deze gerestaureerd. De rijksmonumentale gebouwen worden voorzien van een passende (gemengde) functie. Andere cultuurhistorisch waardevolle elementen zijn niet aanwezig binnen en in de directe omgeving van het plangebied.

6. Conclusie

Op basis van deze aanmeldnotitie bestaat er geen noodzaak voor het starten van een m.e.r.-procedure in het kader van het bestemmingsplan. De ontwikkeling van de Wagenwerkplaats te Amersfoort leidt niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit blijkt uit het volgende:

- het plan voldoet grotendeels aan de op dit moment geldende wet- en regelgeving ten aanzien van alle relevante milieukundige uitvoeringsaspecten;
- de voorgenomen ontwikkeling levert geen significante negatieve gevolgen op voor de in de nabijheid van de inrichting gelegen beschermde of kwetsbare gebieden;
- in de invloedssfeer van dit project dient op een aantal aspecten nader onderzoek verricht te worden naar de bodemkwaliteit en niet-gesprongen explosieven (NGE).

Navolgend worden de belangrijkste milieugevolgen nogmaals kort samengevat.

De gronden van het plangebied zijn reeds (deels) gesaneerd. De restverontreinigingen worden (momenteel) nog gesaneerd. Na de bodemsanering is de bodem geschikt voor het beoogde gebruik (o.a. wonen). Het plangebied is onderzocht door middel van een bodemonderzoek NGE. Echter is het gebied ernstig detectieverstoord. De bodem zal op dit gebied nader onderzocht moeten worden.

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat er niet voldaan wordt aan de maximale ontheffingswaarden. Op het gebied van geluid wordt gebruik gemaakt van de 'Stad- en Milieubenadering'. Uit stap 1 en 2 blijkt dat het niet mogelijk is om een doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit te bereiken binnen de bestaande wet- en regelgeving wordt overgegaan op stap 3. Door middel van verschillende maatregelen kan een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd worden. Er dient afgeweken te worden van de maximale ontheffingswaarde volgens de Wet geluidhinder.

Vanwege de ligging van het plangebied in de nabijheid van het spoor is trillinghinder van belang. Er wordt voldaan aan de SBR B-richtlijnen, waarmee er sprake is van een acceptabele situatie. Tevens is het effect op de luchtkwaliteit onderzocht. Hieruit blijkt dat er geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden zijn vanwege het project.

Over het spoor ten zuiden van het plangebied ligt een transportroute voor gevaarlijke stoffen en het spoorwegemplacement. Er wordt voldaan aan de normstelling voor het plaatsgebonden risico. De hoogte van het groepsrisico neemt toe tot boven de oriëntatiewaarde. Een verantwoording van het groepsrisico is van toepassing.

Het aspect geurhinder is niet van belang voor dit plan. De oppervlakte aan verharding zal met het beoogde plan toenemen, waardoor een watercompensatieplicht geldt. De hoeveelheid watercompensatie en de wijze van watercompensatie wordt nader bepaald.

Het gebied heeft een essentiële functie voor broedvogels, waaronder de huismus met jaarrond beschermde nestplaatsen, de gewone dwergvleermuis en diverse andere soorten. De gebouwen waar de broedgevallen en de verblijfplaatsen voor broedvogels en vleermuizen zijn vastgesteld worden niet gesloopt, waardoor de beschermde soorten niet verstoord worden. De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of een ander beschermd gebied. De ontwikkeling zorgt niet voor negatieve effecten op deze gebieden. Ook is er

geen sprake van significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de omliggende Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie.

Rond en binnen het plangebied zijn diverse milieuhinder veroorzakende functies aanwezig. De functies binnen het plangebied die milieuhinder kunnen veroorzaken liggen op ruim voldoende afstand van de omliggende gevoelige functies (woningen). Ook de richtafstanden van de milieubelastende activiteiten ten noorden van het plangebied worden niet overschreden. Wel worden de richtafstanden van het spoorwegemplacement en de NS loods overschreden. Echter is met verschillende onderzoeken aangetoond dat de aspecten gevaar, geluid, trillingen en geur geen belemmeringen veroorzaken.

Voor wat betreft duurzaamheid zal er aangesloten worden op de ambities uit de Duurzaamheidsvisie 2015-2050 Wagenwerkplaats Amersfoort.

Doordat de gronden van het plangebied al op een aanzienlijke diepte zijn geroerd en afgegraven, geldt er geen archeologische onderzoeksplicht. De rijksmonumentale gebouwen in het deelgebied 'Midden' worden gerestaureerd en blijven behouden. Er zijn geen andere cultuurhistorisch waardevolle elementen binnen en in de directe omgeving van het plangebied.

Belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, de leefomgeving en natuur kunnen worden uitgesloten. Voor zover er milieueffecten optreden worden deze gemitigeerd dan wel gecompenseerd.

Bronnen

1. *Geïntegreerd evaluatierapport Voormalige wagenwerkplaats te Amersfoort*, Aveco de Bondt, 24 juli 2018
2. *Detectierapport Niet Gesprongen Explosieven*, REASeuro, 9 maart 2018
3. *Geluidsonderzoek ten behoeve van Stad en Milieu stap 1 en 2*, Alcedo B.V., 21 april 2021
4. *Geluidsonderzoek ten behoeve van Stad en Milieu stap 3*, Alcedo B.V., 21 april 2021
5. *Trillingsonderzoek Wagenwerkplaats Amersfoort*, We-Boost Data, 28 juli 2020
6. *Luchtkwaliteitsonderzoek gebiedsontwikkeling Wagenwerkplaats*, Tauw, 6 augustus 2020
7. *Quickscan Externe veiligheid*, Anteagroup, 4 mei 2021
8. *Risicoberekeningen Emplacement Amersfoort*, Anteagroup, 6 mei 2021
9. *Notitie waterparagraaf Wagenwerkplaats NS*, RPS, 30 mei 2017
10. *Natuur op Wagenwerkplaats te Amersfoort 2020*, Bureau Waardenburg Ecologie & Landschap, 19 maart 2021
11. *AERIUS-berekening Wagenwerkplaats (deelgebied midden+west)*, Aveco de Bondt, 16 april 2020
12. *Quickscan bedrijven en milieuzonering ontwikkeling Wagenwerkplaats Amersfoort*, Avec de Bondt, 2 juni 2021