



Van Burgemeester en wethouders

Portefeuillehouder(s) Wethouder Dijksterhuis

Aan Gemeenteraad

B&W- 11 juni 2024
vergadering
Commissie 24 juni 2024

Agenda Het Besluit 9 juli 2024
Vastgesteld besluit 9 juli 2024

Titel

Gewijzigde vaststelling chw bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. - deelgebieden Midden en West en spoorwegemplacement

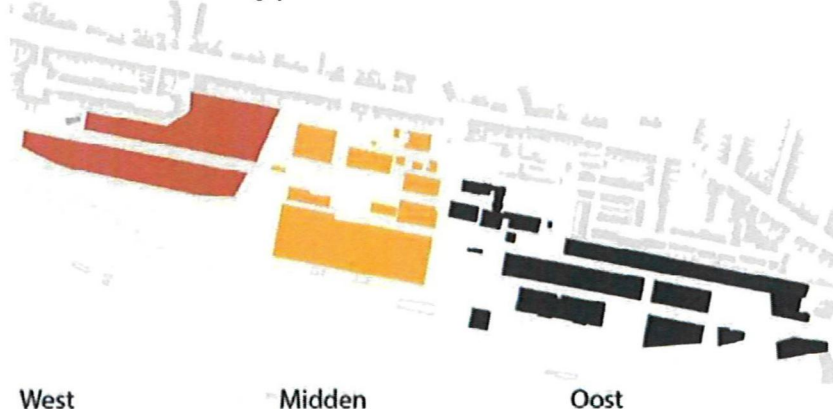
Beslispunten

De raad besluit:

1. hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder vast te stellen in samenhang met de Interim Stad en Milieubenadering (afwijkingsbesluit stap 3) in verband met het industrielawaai van het naburige NS-emplacement;
2. de 'zienswijzennota chw bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. - deelgebieden Midden en West en spoorwegemplacement' vast te stellen;
3. het 'chw bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. - deelgebieden Midden en West en spoorwegemplacement' (met identificatienummer NL.IMRO.0307.BP00123-0301, getekend op de ondergrond met de bestandsnaam 'Basisregistratie Grootchalige Topografie') digitaal en analoog vast te stellen, met daarin opgenomen de wijzigingen zoals die zijn opgenomen in de zienswijzennota;
4. de 'Beleidsregels duurzaamheid, evenementen en parkeren' voor de Wagenwerkplaats Midden en West en spoorwegemplacement vast te stellen;
5. de 'beleidsregels beeldkwaliteit' voor de Wagenwerkplaats Midden en West en spoorwegemplacement vast te stellen;
6. voor het plangebied geen exploitatieplan vast te stellen.

Aanleiding

In 2019 is door de raad het [Masterplan Wagenwerkplaats](#) vastgesteld. Daarbij is ook het besluit genomen om voor de deelgebieden Midden en West op basis van het Masterplan 2019 een bestemmingsplan te maken.



Deelgebieden West, Midden en Oost in de Wagenwerkplaats

In het Masterplan 2019 zijn op de Wagenwerkplaats West nieuwe woningen gepland. Aan de zijde van Soesterkwartier komt wat lagere bebouwing. Aan de spoorzijde geluidswerende hoogbouw. Het middendeel van de Wagenwerkplaats bestaat uit het monumentale ensemble dat grotendeels onveranderd blijft. Wel is daar ruimte gereserveerd voor een nieuw gebouw van de Samenwerkplaats en een parkeerhub voor de gebruikers van dat middengebied en bezoekers van de woningen aan de westkant. Ook het aansluitende spoorwegemplacement is onderdeel van dit bestemmingsplan. Het spoorwegemplacement bestaat uit het rangeerterrein, opstel terreinen (waaronder Bokkeduinen), doorgaande sporen en het stationsgebied met perrons en traversen.

Om de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats Midden en West mogelijk te maken en in het gebied woningen en voorzieningen te kunnen bouwen is een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd van 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024.

Besluitvormingshistorie

- juli 2016 - vaststelling Duurzaamheidsvisie Wagenwerkplaats 2015-2050 en Masterplan Wagenwerkplaats
- juli 2019 - vaststelling Masterplan Wagenwerkplaats 2019
- juli 2019 - vaststelling Startnotitie bestemmingsplan Wagenwerkplaats
- maart 2021 - vaststelling parkeerbeleid deelgebied West (mogelijkheden voor "MaaS").

Stand van zaken amendementen en moties van de raad

- Motie 2016-105M: Vergeet de pioniers niet
Bij de vaststelling van het Masterplan Wagenwerkplaats 2016 heeft de raad het college verzocht ([motie 2016-105M](#)) zich hard te maken bij de NS om een aantal bestaande functies in het gebied (de 'pioniers') te behouden.

Voor de realisatie van het verzamelgebouw Samenwerkplaats 2.0 hebben de pioniers van de Wagenwerkplaats (De Laswerkplaats, Per Expressie en De Verkeerstuin) en de TeKagroep de Stichting Samenwerkplaats 2.0 opgericht. Stichting Samenwerkplaats 2.0 heeft afgelopen jaren in eigen beheer een ontwerptraject doorlopen om te komen tot een multifunctioneel pand voor alle pioniers. Dit is helaas door onder meer stijgende bouwkosten in 2023 afgesloten en de stichting heeft besloten het erfpachtcontract met NS niet te ondertekenen. Hierop volgde is eind 2023 door NS besloten een verkenning te starten met een viertal partijen die bekend zijn met de ontwikkeling van (cultureel) maatschappelijk vastgoed. Inmiddels is de verkenning overgegaan in een onderzoeksfase, waarin de 4 genoemde partijen, NS en de pioniers met elkaar in gesprek zijn over de mogelijkheden. Het resterende deel van 2024 wordt door NS gebruikt om tot een haalbaar realisatieplan voor de Samenwerkplaats 2.0 te komen. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van de Samenwerkplaats 2.0 mogelijk. Wanneer het Realisatieplan gereed is, zal de raad met een Raadsinformatiebrief worden geïnformeerd.

- Motie 2019-091M: Geef de Seinpost een plek binnen de Wagenwerkplaats
Op 9 juli 2019 heeft de raad de motie ([2019-091M](#)) aangenomen. Met de motie wordt duidelijkheid gevraagd over de toekomst van de Seinpost.

Naar aanleiding van de motie heeft er onderzoek plaats gevonden naar de manier waarop en tegen welke kosten dit mogelijk is. Er zijn vier scenario's onderzocht: consolideren, sloop, relocatie en het bouwen van een replica met behoud van een aantal waardevolle elementen uit het originele seinhuis. Het seinhuis verkeerde in een dermate slechte staat dat scenario 4 de beste manier is om deze herinneringen levend te houden. Na gesprekken met alle betrokken partijen zoals NS, ProRail, SIESTA en TeKagroep en een kosteninschatting is er een gezamenlijke keuze gemaakt voor de replica variant. ProRail was bereid om delicaat te slopen, NS stelt de grond beschikbaar en een private ondernemer is bereid de kosten van de replica voor zijn rekening te nemen.

In februari 2023 is de oude Seinpost op de WagenWerkplaats gesloopt. Een aantal waardevolle en bruikbare elementen van de oude Seinpost zijn behouden. Er is vervolgens een nieuwe Seinpost ontworpen, waarin de behouden gebleven historische elementen van de oude Seinpost terugkomen. Het gaat hierbij onder andere om de oude spiltrap, een tweetal kozijnen en kolommen en het hout van de oude balken. De nieuwe Seinpost is een gebouw op palen dat een plaats krijgt net ten westen van de Hoofdloods op de WagenWerkplaats. De Seinpost zal geschikt zijn als verhuurbare accommodatie (via bijvoorbeeld air bnb) en vergaderlocatie. Voor dit ontwerp is een omgevingsvergunning aangevraagd. Het streven is om de vergunningprocedure (Wabo projectbesluit) in 2024 af te ronden en te starten met de bouw. Daarnaast is de Seinpost ook onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan.

Met de ontwikkeling van de nieuwe Seinpost is de motie van SP [‘2019-091 Geef de Seinpost een plek binnen de Wagenwerkplaats’](#) afgedaan.

- Op 23 maart 2021 zijn op het [Raadsvoorstel kaderstellende notitie Wagenwerkplaats Oost en aanpassing parkeergebied Wagenwerkplaats west](#) door de raad drie amendementen/moties aangenomen, die relevant zijn voor het bestemmingsplan.

(1) In de motie [2021-029M \('Voor wat hoort wat'\)](#) geeft de raad aan dat wij voor de behandeling van het bestemmingsplan voor Wagenwerkplaats Midden en West kwantitatief en kwalitatief inzicht moeten geven op welke wijze besparingen als gevolg van een lagere parkeernorm ten gunste komen van de stad.

(2) In het amendement [2021-022A \('Zonnesporen'\)](#) geeft de raad het college de opdracht om technisch en financieel te verkennen of er over de volle breedte van het terrein van de Wagenwerkplaats een aan het spooremlacement grenzende geluidwal kan komen, die tegelijk aan de zijde van het spoor een wand van zonnepanelen vormt.

(3) In amendement [2021-030A \(Parkeernorm Wagenwerkplaats West\)](#) geeft de raad het college opdracht om (a) te komen tot maatwerkafspraken met de gebiedseigenaren over de parkeereis en (b) in samenhang met de MaaS-ontwikkelingen de inwoners van het Soesterkwartier actief te betrekken bij het vinden van oplossingen om eventuele toenemende parkeerdruk en/of overlast zoveel mogelijk te beperken.

Ad 1) Op basis van de vast te stellen beleidsregel gelden lagere parkeernormen (schil binnenstad in plaats van rest Amersfoort) in de Wagenwerkplaats Midden en West. De lagere parkeernormen in het gebied van het bestemmingsplan maken het mogelijk om 200 woningen meer te bouwen dan aanvankelijk was gedacht en gepland (van 300 naar 500). Hiermee wordt een extra bijdrage geleverd aan de grote vraag naar woningen.

Ad 2) Al in de Masterplannen Wagenwerkplaats uit 2016 en uit 2019 kiest de raad voor een hoofdstructuur met ‘groene scheggen’, de zogenaamde vensters of landschappelijke zones die een open zicht bieden naar de overzijde van de spoorzone. Een geluidswal of scherm tussen het spoor en de Wagenwerkplaats is ruimtelijk ongewenst. Vanuit akoestiek levert het te weinig op. De belangrijkste overwegingen waren dat ontwikkelaar en gemeente de (visuele) relatie tussen spoor en Wagenwerkplaats/Soesterkwartier wilden continueren; Soesterkwartier en het spoor zijn van oudsher aan elkaar verbonden. Dat komt de beleving van het gebied ten goede in plaats van een radicale afsluiting. Bovendien, zo wijst onderzoek uit, zijn wallen of schermen geen reële optie. Tussen de sporen is daarvoor geen ruimte. Langs de perceelsgrens met de Wagenwerkplaats zijn zelfs zeer hoge schermen (tot 20 meter) onvoldoende om de geluidsbelasting op alle nieuwe woningen te reduceren tot de wettelijke grenswaarden voor geluid.

Ad 3) Met de gebiedseigenaren is gesproken over de parkeereisen die voor het gebied moeten gaan gelden. Dat heeft geleid tot mogelijkheden om de parkeernorm te reduceren en het in het bestemmingsplan opnemen van de mogelijkheid om in deelgebied Midden een mobiliteitshub te bouwen. Deze mobiliteitshub zal aan de randvoorwaarden en uitgangspunten voldoen die de raad hierover vaststelt in het kader van deelmobiliteit.

Beoogd effect

Het 'chw bestemmingsplan Wagenwerkplaats Midden en West en spoorwegemplacement' is de juridische regeling waarmee de geldende bestemmingen worden gewijzigd zodat de gewenste ontwikkeling uitgevoerd kan worden. Op het moment dat de procedure van het bestemmingsplan doorlopen is en het plan rechtskracht heeft, kunnen omgevingsvergunningen worden verleend voor de bebouwing en voor de inrichting van het gebied.

Concreet maakt het bestemmingsplan het mogelijk om het volgende toe te voegen aan de stad:

- ongeveer 500 woningen
- het middengebied krijgt -met respect voor het monumentale ensemble- extra voorzieningen, zoals een nieuwe aanbouw bij het Oude Magazijn en de nieuwe Samenwerkplaats 2.0.
- een groene buitenruimte met aandacht voor duurzaamheid en klimaatveranderingen

Argumenten

1.1 Er wordt afgeweken van de maximaal toelaatbare waarde van de geluidsbelasting volgens de Wet geluidhinder

Bij de woningen met een direct zicht op het NS-emplacement wordt soms de maximale grenswaarde voor geluidsbelasting vanwege het emplacement overschreden. De Interimwet Stad- en milieubenadering biedt via een stap 3-besluit de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden af te wijken van de geluidswetgeving om ruimtelijke initiatieven op veelal milieubelaste plekken te vergunnen. Een afwijkingsbesluit stap-3 is het resultaat van een proces dat zorgt voor een gedegen onderbouwing van het besluit. Deze onderbouwing is opgenomen in het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken. Daaruit kan worden afgeleid dat de overschrijding van de geluidsnormen ten gevolge van het emplacement zich maar een beperkt aantal dagen per jaar (10-15 dagen) voordoet. Er is gekeken hoe we met deze overschrijding van het geluidsniveau om kunnen gaan. Maatregelen in de vorm van schermen tussen het spoor en de Wagenwerkplaats hebben een zeer grote stedenbouwkundige impact en verenigen zich niet met de uitgangspunten van het Masterplan Wagenwerkplaats. Daarom zien we daarvan af. Via de route van de Interimwet Stad en milieubenadering kiezen we voor andere manieren om de nadelige gevolgen voor het milieu, in dit geval de geluidsbelasting afkomstig van het NS-emplacement op de woningen, te compenseren. Die compensatie bestaat onder andere uit een verbeterde geluidwering van de gevels en geluidsluwe geveldelen. Maar ook maatregelen tegen hittestress in de openbare ruimte, zoals schaduw van groen en beplanting, inzet van water en (natuurlijke) materialen in lichte kleuren. Straatmeubilair zoals banken op 'koele' plekken, schaduwdoeken en overkappingen zorgen zowel voor verblijfsplekken als verkoeling. De raad is hierover geïnformeerd in de [RIB van 7 juni 2023](#). De adviezen van de GGD en de provincie over de compenserende maatregelen zijn overgenomen in het besluit. Over het voornemen om een afwijkingsbesluit stap 3 te nemen is op 25 maart 2021 een online informatieavond gehouden voor de buurt. Het stap 3-besluit wordt nu gelijk met het bestemmingsplan ter besluitvorming voorgelegd aan uw raad.

2.1 Zienswijzen leiden tot enkele aanpassingen in het bestemmingsplan

Over het ontwerpbestemmingsplan zijn 14 zienswijzen ingediend. Deze zijn samengevat in een zienswijzennota en van een gemeentelijke reactie voorzien. De zienswijzen leiden tot enkele aanpassingen in het bestemmingsplan. Ook worden

enkele ambtshalve aanpassingen voorgesteld bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Wijziging naar aanleiding van zienswijzen:

Toelichting:

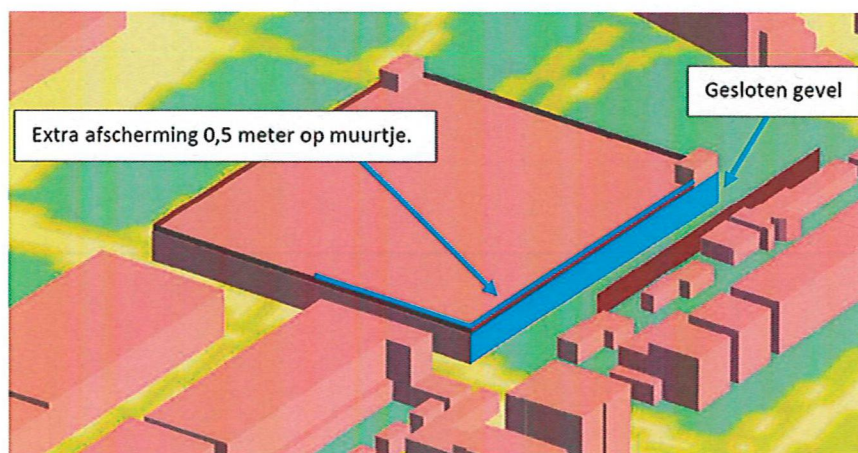
- Een beschrijving wordt opgenomen over de ambities uit de Omgevingsvisie Amersfoort en hoe de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats daar binnen past. Ook zal de relatie met het programma/raamwerk Langs Eem en Spoor worden toegelicht.
- Regels
 - In de bestemming 'Groen' wordt artikel 7, lid 2 onder b aangepast zodat alleen een bouwwerk op poten kan worden gerealiseerd, waarbij het maaiveld vrij wordt gehouden van bebouwing. Enkel een trap naar de verdieping is toegestaan. Daarnaast zal in dit artikel 7 worden aangegeven dat de parkeergelegenheid voor Seinhuis post 6 moet worden gerealiseerd in de parkeerhub.
 - In de bestemming 'Gemengd-3', wordt in artikel 6, lid 1 onder c de tekst op de volgende wijze aangepast:
'het houden van congressen, lezingen, vergaderingen, cursussen, workshops, presentaties, alsmede trouwceremonies en -recepties en andersoortige feestelijke bijeenkomsten'.
 - Aan de bestemming 'Horeca', artikel 8, lid 1 wordt toegevoegd:
 - horeca van categorie 2 (h=2);
 - het houden van congressen, lezingen, vergaderingen, cursussen, workshops, presentaties, alsmede trouwceremonies en -recepties en andersoortige feestelijke bijeenkomsten.

Ambtshalve wijzigingen:

- Toelichting:
 - Enkele tekstuele correcties
 - De volgende bijlagen bij de toelichting zijn geactualiseerd op basis van een meer recent verkeersmodel:
 - Geluidsrapport parkeergarage
 - Geluidsrapport Wagenwerkplaats Stad en Milieu stap 1 en 2
 - Geluidsrapport Wagenwerkplaats Stad en Milieu stap 3
 - Mobiliteitsstudie Wagenwerkplaats
 - Aeriusberekening Wagenwerkplaats
 - Rapport luchtkwaliteit Wagenwerkplaats
- Verbeelding:
 - De bouwhoogtes van de Soesterhof worden aangepast aan de feitelijke situatie.
 - Bij het Hoofdgebouw in het middengebied wordt een extra aanduiding opgenomen voor een terras ten noorden van de bestaande aanduiding en met ongeveer dezelfde omvang als de bestaande aanduiding.
 - De bestemmingen Wonen-3 en Wonen-4 zijn op de digitale verbeelding verwisseld. Dit wordt gecorrigeerd.
 - De grens van het bouwvlak voor het buurthuis wordt aan de zuidzijde gelijk getrokken met het bouwvlak van de naastgelegen woningen en het bebouwingspercentage wijzigt van 25% naar 30%.
- Regels:
 - Aan artikel 14 'Verkeer-Parkeergarage' wordt een bouwregel toegevoegd voor trappenhuisen op de parkeergarage. De betreffende regel in artikel 14, lid 2 onder 1 sub e gaat als volgt luiden:

‘in uitzondering op het bepaalde onder d mag de hoogte van trappenhuisen maximaal 7,4 meter bedragen’.

- Artikel 14, lid 3 onder b wordt gewijzigd door het verbod tot plaatsen van slagbomen te verwijderen. Het artikel gaat als volgt luiden:
‘in verband met het gebruik ten dienste van deelmobiliteit, de parkeergarage op de begane grond goed toegankelijk is’.
- Aan artikel 14 wordt een voorwaardelijke verplichting toegevoegd die als volgt luidt:
‘Vanwege de nabijheid van de woningen aan de Soesterweg, dient de gevel van de parkeervoorziening aan de noordzijde geheel gesloten te zijn om geluidsuitstraling in noordelijke richting te beperken’.
- Aan de algemene afwijkingsregels in artikel 25 lid 1 wordt een sub d toegevoegd ter beperking van hinder vanwege koplampen en het geluid van parkerende auto’s op de parkeerhub. Hiermee is een opstaande rand langs het dak mogelijk van 1,0 meter, waarvan 0,5 meter boven de hoogte van 5 meter uit komt. Daar bovenop komt een glazen wand van 0,5 meter (geluidwering). Voor deze glazen wand mag dus meer dan 10% (wat een algemene afwijkingsregel is) worden afgeweken van de bouwhoogte. Ter illustratie hieronder een afbeelding met een schets van de parkeerhub met de opstaande rand ten behoeve van geluidwering en voorkomen van hinder door koplampen.



De betreffende regel in artikel 25, lid 1 onder d gaat als volgt luiden:
‘voor afwijkingen van maten ten behoeve van geluid en licht werende voorzieningen op gebouwen binnen de bestemming ‘Verkeer-verblijfsgebied’, mits die afwijkingen beperkt blijven tot ten hoogste 20% van de in het plan aangegeven maten en de bovenste 10% een transparante voorziening is’.

3.1 Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Masterplan Wagenwerkplaats 2019 en geeft uitvoering aan de Duurzaamheidsvisie Wagenwerkplaats 2015-2050
Het bestemmingsplan is in overeenstemming met Masterplan Wagenwerkplaats 2019. Daarnaast bevat het bestemmingsplan regels over duurzaamheid, die verwijzen naar de beleidsregels duurzaamheid die gelijk met het bestemmingsplan ter besluitvorming worden voorgelegd aan uw raad. Beide dienen als toetsingskader voor het kwaliteitsteam bij concrete initiatieven in het gebied.

3.2 Het bestemmingsplan sluit aan bij de ambities die zijn vastgelegd in het coalitieakkoord.

In het coalitieakkoord is opgenomen dat we minimaal 1.000 woningen per jaar bouwen en werken aan doorstroming zodat er voldoende betaalbare en passende woningen beschikbaar komen voor iedereen. We kiezen bij nieuwe plannen voor de bouw van woningen in de bestaande stad boven uitbreiding. Woningbouwprojecten worden

gerealiseerd met respect en liefde voor de omgeving en grote gebiedsontwikkelingen, hebben prioriteit. Het bestemmingsplan voldoet aan al deze punten uit het coalitieakkoord.

3.3 Het bestemmingsplan draagt bij aan de doelstelling van het Deltaplan Wonen en levert een substantiële bijdrage aan de woningopgave

Volgens het bestemmingsplan kunnen in deelgebied West maximaal 500 woningen komen. Het ontwikkelingsproces van de Wagenwerkplaats loopt al geruime tijd. Met de NS zijn in het verleden afspraken gemaakt dat minimaal 30% van de woningen (en niet het volgens het Deltaplan Wonen voorgeschreven percentage van 35%) worden gebouwd als zelfstandige sociale huurwoning. Minimaal 20% van het aantal woningen bestaat uit woningen voor middenhuur. Er komen vooral appartementen. Minimaal 15% van de nieuwe woningen wordt vanaf de grond ontsloten (stadswoningen, benedenbovenwoningen en/of grondgebonden woningen).

3.4 De geluidssituatie vanwege de treinen voor de bestaande woningen in Soesterkwartier verandert niet

Op de bestaande omliggende woningen in het Soesterkwartier geldt een maximaal toelaatbare geluidsbelasting (MTG) van 55 dB(A) vanwege het geluid van het NS emplacement. Die is al vastgesteld in de jaren 90 van de vorige eeuw. Deze waarden borgen een verantwoorde woonsituatie en moeten bij alle woningen in het Soesterkwartier worden gerespecteerd als zich in de omgeving daarvan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voordoen, zoals nu aan de Wagenwerkplaats. Die nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen niet tot een slechtere geluidssituatie leiden voor de bestaande woningen. Met het verdwijnen van de geluidswallen in het gebied van de Wagenwerkplaats ontstaat een nieuwe situatie. In recente geluidsonderzoeken is de autonome situatie (met wallen) vergeleken met de toekomstige situatie (met afschermende gebouwen) volgens het Masterplan Wagenwerkplaats 2019 en het nieuwe bestemmingsplan voor Wagenwerkplaats West en Midden. Uit die vergelijking valt af te leiden dat in de nieuwe situatie zonder wallen en met afschermende gebouwen de geluidssituatie in het Soesterkwartier verbetert. De geluidsbelasting vanwege het NS-emplacement neemt ten noorden van de Wagenwerkplaats af. De nieuwbouw zorgt dus voor een effectieve afscherming van het geluid. Hetzelfde geldt voor het geluid van het doorgaande spoorverkeer. Ook hier zorgt de Wagenwerkplaats voor afscherming van het Soesterkwartier. De geluidsonderzoeken gaan vooralsnog uit van nieuwe afschermende volledig aaneengesloten bebouwing langs het spoor. Zo staat het ook in het Masterplan Wagenwerkplaats 2019. Dat neemt niet weg dat ook andere bebouwing (met wellicht wat meer openheid) mogelijk is langs het spoor. Het nieuwe bestemmingsplan sluit dat ook niet uit. Een eis in het nieuwe bestemmingsplan borgt dat nieuwbouw langs het spoor, ongeacht de hoogte of vorm, altijd de geldende toelaatbare geluidsbelasting op de woningen in het Soesterkwartier respecteert. Dat betekent dat bij nieuwbouw (bij de aanvraag omgevingsvergunning) onderzoeken moeten aantonen dat de akoestische afschermende werking daarvan in verband met het geluid van de treinen zodanig is, dat bij de bestaande woningen in het Soesterkwartier minimaal wordt voldaan aan de vastgestelde hogere grenswaarden van 55 dB(A). Daarmee is het geborgd dat de geluidssituatie niet in negatieve zin wijzigt. Zo heeft de ontwikkelde partij, met inachtneming van eisen aan hoogte en beeldkwaliteit, vrijheid in het maken van het ontwerp. Zolang de omwonenden daar maar geen nadelige geluidsgevolgen van ondervinden.

3.5 Het plan leidt niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu

Omdat de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats een stadsontwikkelingsproject is, een activiteit die voorkomt op de D-lijst van het Besluit MER, is een MER beoordelingsbesluit nodig; een besluit om te bepalen of een MER procedure nodig is. Voor de Wagenwerkplaats Midden en West en spoorwegemplacement is een aanmeldnotitie mer opgesteld. Daarin zijn alle milieueffecten van de nieuwe

ruimtelijke ontwikkelingen afgewogen. Er is vastgesteld dat de in het bestemmingsplan beschreven ontwikkelingen niet leiden 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 (alleen voor geluid zijn compenserende maatregelen en het vaststellen van hogere waarden nodig, waarbij nog altijd sprake is van een goed en verantwoord woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners van het gebied. Ook zal de geluidssituatie voor de bestaande woningen in het Soesterkwartier niet wijzigen en mogelijk zelfs verbeteren).
- de voorgenomen ontwikkeling levert geen significante negatieve gevolgen op voor de in de nabijheid van de inrichting gelegen beschermde of kwetsbare gebieden.
- in de invloedsfeer van dit project dient op een aantal aspecten nader onderzoek verricht te worden naar de bodemkwaliteit en niet-gesprongen explosieven (NGE). Deze onderzoeken zijn inmiddels uitgevoerd en opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan.

3.6 Het bestemmingsplan omvat ook de gronden van het NS-emplacement

Naast de herontwikkeling van de delen Midden en West van de Wagenwerkplaats legt het bestemmingsplan ook de bestaande situatie in de omgeving vast. Daarbij gaat het vooral om het gebied van het aansluitende spoorwegemplacement: het rangeerterrein, opstel terreinen (waaronder Bokkeduinen), doorgaande sporen en het stationsgebied met perrons en traversen. Het spoorwegemplacement en de Wagenwerkplaats maken nu nog deel uit van een geluidgezoneerd industrieterrein. Het wijzigen van de bestemming van de gronden op de Wagenwerkplaats naar wonen is uitsluitend mogelijk als er tegelijkertijd ook gedeeltelijk gedezoneerd wordt. Dit is vastgelegd in de Wet geluidhinder. Dat maakt het noodzakelijk om in het nieuwe bestemmingsplan ook het spoorwegemplacement op te nemen.

4.1 Beleidsregels Wagenwerkplaats Midden en West (duurzaamheid, evenementen en parkeren)

Om uitvoering van het gemeentelijke duurzaamheidsbeleid te waarborgen, het houden van evenementen in het gebied te sturen en voor het gebied de parkeernormen schil binnenstad van toepassing te verklaren, zijn er beleidsregels opgesteld voor de Wagenwerkplaats Midden en West. Deze zijn (samen met het bestemmingsplan en de regels voor beeldkwaliteit) toetsingskader voor nieuwe initiatieven in de deelgebieden Midden en West van de Wagenwerkplaats. De beleidsregels worden tegelijk met het bestemmingsplan ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd.

5.1 Beleidsregels voor beeldkwaliteit Wagenwerkplaats Midden en West

Op dit moment gelden er vanuit de Welstandsnota 2017 geen beeldkwaliteitseisen voor het gebied omdat het gebied is aangemerkt als 'een gebied in ontwikkeling'. Daarom worden, tegelijk met het bestemmingsplan, beleidsregels beeldkwaliteit voor de deelgebieden Midden en West van de Wagenwerkplaats ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. Daarmee kunnen de toekomstige bouwplannen worden getoetst aan redelijke eisen van welstand.

6.1 Vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig

De kosten worden op de ontwikkelaars verhaald middels (anterieure) overeenkomsten. Het bestemmingsplan is hiermee vanuit gemeentelijk perspectief financieel en economisch uitvoerbaar.

Kanttelingen

3.1 Mer beoordeling Wagenwerkplaats Midden en West en spoorwegemplacement in relatie tot Omgevingsimpactanalyse Langs Eem en Spoor

Naast een op zichzelf staande ontwikkeling is de Wagenwerkplaats ook één van de te ontwikkelen gebieden in Langs Eem en Spoor. Voor Langs Eem en Spoor is gewerkt aan een Omgevingsimpactanalyse. Uit die analyse en een aanvulling daarop is meer inzicht gekregen in de toekomstige verkeerssituatie en bijbehorende (milieu)effecten. Uit de aanvulling blijkt dat de toename van verkeer in en rond het gebied Langs Eem en Spoor kan leiden tot negatieve effecten op de omgeving. Deze effecten kunnen worden voorkomen door het treffen van maatregelen. Deze maatregelen zijn enerzijds het voorkomen van knelpunten door het aanpassen van kruisingen en de rotonde De Nieuwe Poort, en anderzijds het implementeren van mobiliteitsbeleid in de stad om de verkeersgeneratie te beperken. Door het treffen van deze maatregelen worden negatieve gevolgen voor het milieu in de omgeving van Langs Eem en Spoor voorkomen. De te treffen maatregelen leiden niet tot aanpassingen in het voorliggende chw bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. - deelgebieden Midden en West en spoorwegemplacement.

Uit de omgevingsimpactanalyse blijkt ook dat binnen de ontwikkelgebieden potentieel sprake is van een hoge geluidbelasting. Door het treffen van maatregelen zoals een slim stedenbouwkundig ontwerp kan desondanks een goed woon- en leefklimaat worden verkregen. Hiervoor moet per ontwikkeling een aanmeldnotitie MER worden opgesteld. Voor de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats Midden en West heeft het college, op basis van de aanmeldnotitie mer beoordeling, op 21 september 2021 besloten dat een MER-procedure niet nodig is (zie hiervoor ook de tekst onder argumenten in dit raadsvoorstel).

Duurzaamheid

Voor de uitwerking van de duurzaamheidsambities in het gebied van de Wagenwerkplaats zijn op initiatief van de Vereniging Duurzaam Soesterkwartier al in 2014 de Duurzaamheidsdagen 2.0 gehouden. Dat initiatief legde de basis voor de 'Duurzaamheidsvisie Wagenwerkplaats 2015-2050, die in 2016 door de gemeenteraad is vastgesteld. Deze visie is uitgewerkt op basis van het actuele gemeentelijke duurzaamheidsbeleid. Dat heeft geresulteerd in een set van beleidsregels, die mede toetsingskader vormen voor toekomstige ruimtelijke initiatieven.

Het gaat daarbij om de thema's (1) een 'integraal duurzame prestatie van materiaal- en energiegebruik', (2) 'er moet zoveel mogelijk circulair gebouwd worden' en (3) 'er moet rekening worden gehouden met klimaatadaptatie'.

Nieuwe initiatieven en ontwikkelingen in het gebied van de Wagenwerkplaats leggen we apart en tijdig voor aan het Ruimtelijk Kwaliteitsteam. Zo borgen we dat we de op basis van de thema's uitgeschreven beleidsregels voor duurzaamheid ook daadwerkelijk behalen. Het team is integraal samengesteld en gaat met iedere initiatiefnemer in gesprek. Om aan de hand van de vastgestelde beleidsregels te komen tot een concept, waarin de duurzaamheidsaspecten voldoende tot uitdrukking komen.

Financiën

De herontwikkeling van de Wagenwerkplaats vindt geheel plaats voor rekening en risico van de grondeigenaar. Vooralsnog is dat overwegend de NS; die heeft kenbaar gemaakt de Wagenwerkplaats geheel of gedeeltelijk te willen verkopen. De kosten van grondexploitatie aan de kant van de gemeente worden, overeenkomstig de regels van kostenverhaal, verhaald op de grondeigenaar. Denk bij de kosten van grondexploitatie aan de kant van de gemeente aan de plan- en apparaatskosten en planschade: kosten van het begeleiden van het Masterplan, het maken van het bestemmingsplan en het begeleiden van het bouw- en woonrijp maken van de Wagenwerkplaats. Bij de kosten van bovenwijkse voorzieningen moet gedacht worden aan kosten voor aanpassingen aan de Soesterweg en de reconstructie van De Nieuwe Poort. De (anterieure) overeenkomst over het verhaal van de kosten van grondexploitatie, is vóór de vaststelling van het bestemmingsplan met de NS gesloten. Het bestemmingsplan is daarmee vanuit gemeentelijk perspectief financieel en economisch uitvoerbaar.

Risicoparagraaf

Ondanks dat er uitvoerig is geparticipeerd blijft het risico bestaan dat de indieners van de zienswijzen zich niet kunnen vinden in de beantwoording ervan. Zij kunnen dan in beroep gaan bij de Raad van State. Dit levert mogelijk vertraging op in de uitvoering van het project.

Communicatieboodschap

Amersfoort groeit. Daarom ontwikkelt de gemeente vijf gebieden met een rijk industrieel verleden aan de westkant van de binnenstad tot een duurzaam en divers nieuw stadsdeel: Langs Eem en Spoor. Daar komen ruim 5.000 nieuwe woningen, maar ook kantoren en voorzieningen. Langs Eem en Spoor is de plek waar iedereen welkom is om te wonen en werken, spelen en sporten, ontspannen en ontmoeten. Op de pleinen, in het groen of langs het water. Dankzij goede verbindingen zijn het Soesterkwartier en station Amersfoort Centraal altijd dichtbij.

Een van die vijf gebieden is de Wagenwerkplaats, een voormalige onderhoudswerkplaats voor goederenwagons van de NS in Amersfoort. De gemeente ontwikkelt de Wagenwerkplaats samen met de NS. Deelgebied West van de Wagenwerkplaats bestaat straks voornamelijk uit woningbouw. Deelgebied Midden wordt het 'culturele hart' van de Wagenwerkplaats. Veel van de huidige gebouwen blijven staan. Er komt een nieuwe multifunctionele Samenwerkplaats 2.0 en ruimte voor een mobiliteitshub: een parkeervoorziening voor (deel)voertuigen met aanvullende services als een fietsenmaker of pakketpunt.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld dat van 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024 ter inzage heeft gelegen. In deze periode zijn 14 zienswijzen ingediend. Die zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien in een zienswijzennota. De zienswijzennota wordt samen met het bestemmingsplan ter besluitvorming voorgelegd aan de raad. Nadat de raad een besluit heeft genomen wordt het plan opnieuw voor 6 weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen dan een beroepschrift indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als er geen beroepschriften worden ingediend is het bestemmingsplan onherroepelijk.

Participatie

Starten voor de start:

Het bestemmingsplan is de planologisch juridische vertaling van het Masterplan Wagenwerkplaats 2019 (en de Duurzaamheidsvisie 2015-2050). Het Masterplan en de Duurzaamheidsvisie zijn in nauw overleg en na een intensief participatietraject met alle bewoners en betrokkenen in het gebied tot stand gekomen. Bovendien zijn belangrijke kaders voor het gebied al vastgelegd in de Structuurvisie Amersfoort 2030. Over die visie is destijds een stadsbrede inspraak geweest.

Naast inhoudelijke bewonersavonden zijn voor de vaststelling van het Masterplan zowel in 2016 als in 2019 bewonersavonden georganiseerd waarin de plannen zijn gepresenteerd. Belanghebbenden zijn ook in gelegenheid gesteld om te reageren tijdens bijeenkomsten of via schriftelijke reacties.

Op 25 maart 2021 zijn belanghebbenden van Midden en West geïnformeerd over mogelijke maatregelen voor toekomstige woningen om het geluid te beperken en hittestress te voorkomen. Op 23 oktober 2023 zijn ongeveer 30 direct aanwonenden tijdens een bijeenkomst geïnformeerd over de geplande mobiliteitshub in het middengebied. Op 30 oktober 2023 trok een gebiedsbrede inloopbijeenkomst over het gehele bestemmingsplan voor Midden en West ongeveer 100 belangstellenden. Vervolgens was er op 18 januari 2024 nog een inloopbijeenkomst waar informatie werd gegeven, vragen konden worden gesteld en waar ook het ontwerpbestemmingsplan kon worden ingezien. Belanghebbenden en

andere geïnteresseerden konden en kunnen zich nog steeds tussentijds laten informeren door zich te abonneren op de digitale nieuwsbrief Wagenwerkplaats. Deze verschijnt op momenten dat er ontwikkelingen te melden zijn in het projectgebied.

Samenwerken

Nadat uw raad een besluit heeft genomen over de vaststelling van het bestemmingsplan wordt dit opnieuw voor 6 weken ter inzage gelegd. Hierover wordt op verschillende manieren informatie gegeven; via de e-nieuwsbrief Wagenwerkplaats, informatie op <https://www.amersfoort.nl/gebiedsontwikkeling-wagenwerkplaats>, www.amersfoort.nl/bestemmingsplannen en in het digitale Gemeenteblad.

Vervolgstappen

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen in die periode een gemotiveerd beroep schrift indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het besluit van uw gemeenteraad treedt in werking na afloop van de beroepstermijn. Een eventueel beroep schorst de werking van het plan niet. Daarvoor moet een afzonderlijk verzoek om voorlopige voorziening worden gericht aan de voorzitter van de Raad van State.

Burgemeester en wethouders van Amersfoort,

de secretaris

de burgemeester



Bijlage(n):

- Zienswijzennota chw bestemmingsplan Wagenwerkplaats Midden en West en spoorwegemplacement
- Het ontwerp 'chw bestemmingsplan Wagenwerkplaats Midden en West en spoorwegemplacement' is digitaal in te zien via www.ruimtelijkeplannen.nl (het identificatienummer van het ontwerpbestemmingsplan is NL.IMRO.0307.BP00123-0201). Hier zijn ook de ontwerp Beleidsregels duurzaamheid, evenementen en parkeren, de ontwerp Beleidsregels voor beeldkwaliteit en de twee ontwerpbesluiten hogere waarden Wet geluidhinder te vinden door te klikken op 'Documenten' en daarna op 'Bekendmakingen' en dan op 'Gemeenteblad'. Bij die publicatie in het Gemeenteblad is in de linker kantlijn een link opgenomen naar de stukken.
- De geactualiseerde onderzoeken zoals genoemd bij de ambtshalve aanpassingen.



RAADSBESLUIT

Zaaknummer 1898211

De raad van de gemeente Amersfoort;

op basis van het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 juni 2024, afdeling Stad en Ontwikkeling;

b e s l u i t:

1. hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder vast te stellen in samenhang met de Interim Stad en Milieubenadering (afwijkingsbesluit stap 3) in verband met het industrielawaai van het naburige NS-emplacement;
2. de 'zienswijzennota chw bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. - deelgebieden Midden en West en spoorwegemplacement' vast te stellen;
3. het 'chw bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. - deelgebieden Midden en West en spoorwegemplacement' (met identificatienummer NL.IMRO.0307.BP00123-0301, getekend op de ondergrond met de bestandsnaam 'Basisregistratie Grootchalige Topografie') digitaal en analoog vast te stellen, met daarin opgenomen de wijzigingen zoals die zijn opgenomen in de zienswijzennota;
4. de 'Beleidsregels duurzaamheid, evenementen en parkeren' voor de Wagenwerkplaats Midden en West en spoorwegemplacement vast te stellen;
5. de 'beleidsregels beeldkwaliteit' voor de Wagenwerkplaats Midden en West en spoorwegemplacement vast te stellen;
6. voor het plangebied geen exploitatieplan vast te stellen.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 9 juli 2024

de griffier

de voorzitter

Bestemmingsplan
CHW Bestemmingsplan Wagenwerkplaats
e.o. deelgebieden Midden en West en
Spoorwegemplacement

Zienswijzennota

Zienswijzennota

(Zaaknummer 1898211)

INHOUD

1. INLEIDING	4
1.1. Status zienswijzennota	4
1.2. Procedure bestemmingsplan	4
2. ZIENSWIJZEN: ONTVANKELIJKHEID, SAMENVATTING, BEOORDELING EN CONCLUSIE	5
2.1 De zienswijzen	5
2.1.1 Zienswijze reclamant 1	5
2.1.2 Zienswijze van reclamant 2	6
2.1.3 Zienswijze van Stichting Het Groene Spoor	7
2.1.4 Zienswijze reclamant 4	10
2.1.5 Zienswijze van bewonersvereniging Soesterhof (42 huishoudens)	10
2.1.6 Zienswijze van Tomlow advocaten namens Teka Groep BV	16
2.1.7 Zienswijze reclamant 7	17
2.1.8 Zienswijze reclamant 8	19
2.1.9 Zienswijze reclamant 9	21
2.1.10 Zienswijze reclamant 10	23
2.1.11 Zienswijze van CKH advocaten namens reclamant 11	25
2.1.12 Zienswijze reclamant 12	27
2.1.13 Zienswijze van meerdere bewoners van Soesterweg en Soesterhof	30
2.1.14 Zienswijze reclamant 14	32
3. VASTSTELLING VAN HET BESTEMMINGSPLAN	34
Wijziging naar aanleiding van zienswijzen	34
Ambtshalve wijzigingen	34
Toelichting:	34

1. Inleiding

1.1. Status zienswijzennota

De zienswijzennota hoort bij het besluit over het bestemmingsplan 'CHW Bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. deelgebieden Midden en West en Spoorwegemplacement'. De zienswijzennota bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat informatie over de procedure van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 is per zienswijze aangegeven of deze ontvankelijk is en of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Hoofdstuk 3 gaat over de vaststelling van het bestemmingsplan.

1.2. Procedure bestemmingsplan

De procedure voor vaststelling van een bestemmingsplan is geregeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Bovendien is de afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard (zienswijzenprocedure).

Zienswijzenronde

Het ontwerp 'CHW Bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. deelgebieden Midden en West en Spoorwegemplacement' heeft na publicatie in het Gemeenteblad, van donderdag 21 december 2023 tot en met woensdag 31 januari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon iedereen schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen. Hiervan is door 14 reclamanten gebruik gemaakt.

Vaststelling

Na de zienswijzenronde beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. De gemeenteraad weegt hierbij de ontvangen zienswijzen mee. Na vaststelling heeft het besluit rechtskracht na afloop van de beroepstermijn van 6 weken.

Beroep

Tegen het besluit tot vaststelling kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2. Zienswijzen: ontvankelijkheid, samenvatting, beoordeling en conclusie

In dit hoofdstuk is iedere zienswijze samengevat en van een beoordeling voorzien. In de conclusie is aangegeven of, en zo ja hoe, wijzigingen in het besluit worden doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze.

2.1 De zienswijzen

2.1.1 Zienswijze reclamant 1

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 7 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

Reclamant maakt zich zorgen over de volgende punten van het bestemmingsplan:

- a. Reclamant ziet hoogbouw als een ongewenste ontwikkeling. Doordat de hoogbouw grenst aan het spoor is extra isolatie tegen geluid nodig en kan zelfs dan niet worden voldaan aan de maximale grenswaarde voor geluid van 55db. Daarnaast zorgt hoogbouw voor extra hittestress. Daarmee voldoet de hoogbouw niet aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente.

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan is een uitwerking van het [Masterplan Wagenwerkplaats](#) dat op 16 juli 2019 is vastgesteld. De uitgangspunten om aan de spoorzijde hoger te bouwen en aan de zijde van het Soesterkwartier in te spelen op de hoogte van de bestaande wijk, komen voort uit dat masterplan. Met deze opzet sluit de ontwikkeling vanuit stedenbouwkundig oogpunt goed aan op de bestaande karakteristieke wijk Soesterkwartier en is de impact op het woonklimaat binnen het Soesterkwartier beperkt. Door in Amersfoort binnenstedelijk en compact woningen te bouwen (waar grote behoefte aan is) wordt niet alleen het buitengebied minder belast, maar wordt ook optimaal gebruik gemaakt van het aanwezige voorzieningenpakket en de bestaande infrastructuur.

Voor de geplande hogere bebouwing langs het spoor zijn geluidsberekeningen gemaakt. Daaruit blijkt dat de geluidbelasting hoog is. Daarom worden de woningen voorzien van een dusdanig isolatie dat het geluid zoveel mogelijk wordt geweerd. Bij de meeste woningen wordt op die manier voldaan aan de maximale geluidbelasting van 55 db. Bij een aantal woningen lukt dit niet. Bij die woningen worden extra maatregelen getroffen in de vorm van geluidsluwe buitenruimtes. Overigens moet bij alle woningen voldaan worden aan een goed binnenklimaat. Uit de toekomstige aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw moet blijken dat het geluidsniveau binnen maximaal 33 db bedraagt. Overigens zorgt de bebouwing langs het spoor voor een beter geluidsklimaat bij de bestaande woningen in het Soesterkwartier ten opzichte van de huidige situatie.

Reclamant maakt zich ook zorgen over hittestress vanwege de hoogbouw. Hoogbouw zorgt echter niet per definitie voor hittestress. De stedenbouwkundige opzet van de Wagenwerkplaats is ruim, met veel groene tussengebieden zonder verharding. Door het toevoegen van groen en beplanting en de beperkte verharding, is een toename van hittestress in dit gebied niet aannemelijk.

- b. De realisatie van 500 nieuwe woningen zorgt voor een toename aan verkeersdruk in en rond het gebied. De Soesterweg is hier niet op berekend. Dit bleek in de Covidperiode toen de teststraat hier gevestigd was.

Reactie gemeente:

Het verkeer naar de Wagenwerkplaats gaat niet volledig via de Soesterweg. De verkeersstromen van en naar de Wagenwerkplaats bestaan uit drie delen: west, midden en oost. Autoverkeer kan zich niet van het ene naar het andere deelgebied verplaatsen door het gebied van de Wagenwerkplaats. Elke deelgebied heeft zijn eigen ontsluiting. Niet al het bestemmingsverkeer zal dus via de Soesterweg gaan.

- *Deelgebied west wordt ontsloten vanaf de Plataanstraat. De Plataanstraat zal hiervoor heringericht worden.*
- *Deelgebied midden wordt ontsloten via de hoofdingang van de Wagenwerkplaats vanaf de Soesterweg.*
- *Deelgebied oost wordt ontsloten via het Piet Mondriaanplein.*

De tijdelijke inrichting van de GGD-testlocatie tijdens de coronacrisis, met de bijbehorende continue verkeersstroom, is niet vergelijkbaar met de verkeersstroom die de voorgenomen functies genereren.

De realisatie van het plan voor de Wagenwerkplaats leidt wel tot extra verkeersbewegingen in het Soesterkwartier. Daarom is er een mobiliteitsstudie uitgevoerd door Goudappel (bijlage 16 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Uit deze studie blijkt dat de ontwikkeling niet zal zorgen voor een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk op de omliggende ontsluitingswegen en kruispunten en/of problemen ten aanzien van de verkeerveiligheid. Infrastructurele ingrepen zijn daardoor niet nodig. Wel wordt onderzocht of op een deel van de Soesterweg maatregelen getroffen kunnen worden om fietsverkeer een prominentere plek op de weg te geven. Dit is echter geen onderdeel van het nu voorliggende bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.2 Zienswijze van reclamant 2

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 14 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

Reclamant is het in hoofdlijnen eens met het bestemmingsplan, op de groenvoorzieningen na.

- a. In het plan is een smalle strook groen langs het spoor voorzien, in het zuiden van het plangebied. Op dit moment is dat een gewilde plek om met honden te lopen en er leven veel insecten, vogels en vleermuizen. Een check moet worden uitgevoerd of hier geen beschermde vleermuizen leven.

Reactie gemeente:

In het gebied is een natuuronderzoek uitgevoerd (bijlage 12 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Het gebied heeft een essentiële functie als foerageergebied voor broedvogels, waaronder de huismus met jaarrond beschermde nestplaatsen, de gewone dwergvleermuis en diverse andere soorten. Daarnaast zijn in enkele gebouwen broedplaatsen gevonden. Deze gebouwen worden niet gesloopt, waardoor de beschermde soorten niet verstoord worden.

In het rapport worden aanbevelingen gedaan voor compenserende en mitigerende maatregelen. Als deze worden opgevolgd zijn overtredingen van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming uitgesloten of te voorkomen. Het gaat dan onder andere over het uitvoeren van werkzaamheden buiten het broedseizoen en als dat niet mogelijk is de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat

vernietiging en wezenlijke verstoring van nesten en broedende vogels niet optreedt. Daarnaast zullen maatregelen als bijvoorbeeld vleermuisvriendelijke verlichting worden uitgewerkt in de inrichtingscatalogus. De inrichtingscatalogus wordt ter besluitvorming aan de raad voorgelegd, gelijktijdig met het uitwerkingsvoorstel/stedenbouwkundig plan voor de Wagenwerkplaats deelgebied Oost.

- b. In één van de tekeningen wordt een fietspad ingetekend langs de zuidzijde. Is het mogelijk om hier ook een voetpad te realiseren met een brede groenstrook met bomen. Dit helpt tegen de verstening van de wijk.

Reactie gemeente:

Aan de zuidzijde van het plangebied, langs het spoor, wordt een zone van minimaal 12 meter vrijgehouden van bebouwing. Dat wordt een groene zone om te kunnen wandelen. Er zal dus inderdaad een wandelpad worden aangelegd. De opzet van het plan voor de Wagenwerkplaats Midden en West is namelijk om een woongebied te creëren waar voetgangers en fietsers een belangrijke rol hebben. Hiervoor zijn verschillende routes door het gebied en om de bebouwing gepland waardoor het gebied goed toegankelijk is, ook vanuit het Soesterkwartier.

- c. Is het mogelijk om ondergronds parkeren mogelijk te maken met daarboven een omheind hondenuitlaatveld?

Reactie gemeente:

Bij de woningen moet binnen de bestemming Wonen worden geparkeerd. In de woonstraten wordt hier geen ruimte voor opgenomen. Voor de bedrijven in het middengebied wordt een half verdiepte en deels bovengrondse parkeerhub gebouwd met een maximale bouwhoogte van 5 meter. Deze parkeeroplossingen zijn in overeenstemming met het Masterplan uit 2019. Reclamant doelt in deze zienswijze waarschijnlijk op de parkeerhub die ondergronds zou kunnen worden gerealiseerd met daarboven een hondenuitlaatveld. Het bestemmingsplan laat, binnen het bouwvlak, ook ondergrondse bebouwing toe. Op basis van het bestemmingsplan zou er dus een ondergrondse parkeervoorziening kunnen worden gebouwd. De parkeerhub die nu is ontworpen door de ontwikkelaar zal echter niet volledig ondergronds zijn maar slechts voor een deel.

Wat betreft het uitlaten van honden komt er langs het spoor een groenzone waar gewandeld kan worden en waar ook honden uitgelaten kunnen worden. Er wordt geen specifiek omheind hondenuitlaatveld aangelegd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.3 Zienswijze van Stichting Het Groene Spoor

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 16 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

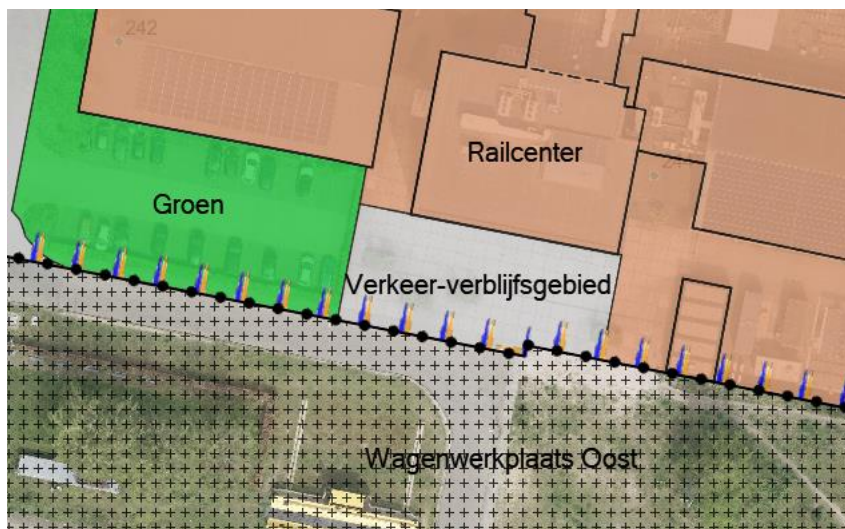
Samenvatting

Reclamant heeft een aantal opmerkingen over de groenvoorzieningen in het plangebied.

- a. Het terrein aan de zuidzijde van de bebouwing van Railcenter is gelegen in het Groene Vizier en dient te bestemming Groen te krijgen in plaats van de huidige bestemming Verkeer-verblijfsgebied.

Reactie gemeente:

Het voorliggende bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. Midden en West en spoorwegemplacement is een uitwerking van het Masterplan 2019. Hierin zijn de beoogde groene vizieren / scheggen het uitgangspunt voor de opzet en indeling van het plan. Het gedeelte voor het Railcenter (Soesterweg 244) ligt in het plangebied Wagenwerkplaats Oost (op onderstaande afbeelding het deel onder de zwarte bolletjeslijn). Hiervoor is op dit moment de uitwerking in voorbereiding mét daarin de overige groene scheggen zoals beoogd in het Masterplan 2019. Het railcenter zelf is wel onderdeel van het nu voorliggende bestemmingsplan. Het vlak direct voor de entree van het railcenter heeft niet de bestemming Groen maar Verkeer-verblijfsgebied omdat dit is bedoeld voor de logistieke afwikkeling.



We hebben niet gekozen voor de bestemming Groen omdat daar enkel onder voorwaarden verharding kan worden aangelegd. En verharding is nodig voor de logistieke afwikkeling. Daarom hebben we aan dit vlak de bestemming Verkeer-verblijfsgebied gegeven. Er zal echter niet meer dan de noodzakelijke verharding worden aangebracht zodat het overige deel als groen kan worden ingericht. Groen mag namelijk worden aangelegd binnen de bestemming Verkeer-verblijfsgebied maar wordt binnen die bestemming niet specifiek aangegeven. Dat zou ten koste gaan van de flexibiliteit van een doelmatige inrichting. Overigens is, zoals op onderstaande afbeelding is te zien, op dit moment enkel verharding aanwezig met wat plantenbakken.



De auto's die in de huidige situatie ten westen van het railcenter parkeren, binnen de nieuwe bestemming Groen, zullen op een andere plek binnen het plangebied moeten parkeren. De huidige parkeerplaatsen op die plek zullen verdwijnen om plaats te maken voor een groene inrichting.

- b. De strook grond waar de ontsluitingsweg van West komt, de Machinist, gelegen tussen de SRO-locatie en de te realiseren aansluiting naar de Plataanstraat, heeft in zijn geheel de bestemming Verkeer gekregen. Een deel van deze gronden betreft Het Groene Spoor. Hier mag uitsluitend een 5 meter brede weg de bestemming verkeer krijgen. De resterende breedte dient de bestemming 'Groen' te krijgen. Het groen moet beter gewaarborgd worden in het plan

Reactie gemeente:

De hele strook waar de ontsluitingsweg van deelgebied west komt, heeft de bestemming Verkeer gekregen om het gebied doelmatig te kunnen inrichten. De strook is 20 meter breed. Er zal echter geen 20 meter brede weg komen. De bestemming is bedoeld als zoekgebied voor een weg van ongeveer 8 meter breed. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is een bredere strook opgenomen met de bestemming Verkeer om ruimte te reserveren voor eventuele middenbermen, voetpaden, groen etc. Het uiteindelijke profiel van weg is nog niet bepaald. Dit wordt uitgewerkt in de inrichtingscatalogus voor de Wagenwerkplaats West Midden en Oost. Deze inrichtingscatalogus wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de raad.

- c. Reclamant kan zich vinden in de bouw van de replica van Seinhuis post 6. Alleen zijn de regels in het ontwerpbestemmingsplan te ruim. Het Seinhuis post 6 is een gebouw op poten. De regels van het ontwerpbestemmingsplan maken bebouwing op maaiveld mogelijk. Reclamant vraagt de regels aan te passen zodat uitsluitend Seinhuis post 6 kan worden gerealiseerd zonder bebouwing op maaiveld. Daarnaast moet er bij dit gebouw geen parkeerplaats worden gerealiseerd.

Reactie gemeente:

Reclamant heeft gelijk dat er in het ontwerpbestemmingsplan meer bouw mogelijkheden worden geboden dan noodzakelijk. Daarom worden de regels aangepast zodat er uitsluitend een gebouw met de omvang van Seinhuis post 6, op poten kan worden gerealiseerd. De begane grond moet dus vrij blijven van bebouwing. Enkel een trap naar de verdieping is toegestaan. Overigens wordt er voor het Seinhuis ook een afzonderlijke WABO projectbesluit procedure doorlopen om de replica van het Seinhuis op korte termijn te kunnen realiseren op de aangegeven plek.

De regel over het parkeren ten behoeve van het Seinhuis (artikel 7 lid 2 onder b) zullen we naar aanleiding van de zienswijze ook aanpassen. Er moet wel voldoende parkeergelegenheid worden gerealiseerd maar niet bij het Seinhuis. De gebruikers en bezoekers van het Seinhuis moeten parkeren in de parkeerhub die wordt gerealiseerd binnen het plangebied.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

In de regels zal artikel 7 (Groen), lid 2 onder b worden aangepast zodat alleen een bouwwerk op poten kan worden gerealiseerd, waarbij het maaiveld vrij wordt gehouden van bebouwing. Enkel een trap naar de verdieping is toegestaan. Daarnaast zal in dit artikel 7 (Groen) worden aangegeven dat de parkeergelegenheid voor Seinhuis post 6 moet worden gerealiseerd in de parkeerhub.

2.1.4 Zienswijze reclamant 4

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 17 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

Slechts 30% van de nieuwe woningen binnen dit plan worden sociale huur. Dit terwijl er een groot tekort is aan sociale huurwoningen. Wat vinden de burgemeester en wethouders hiervan?

Reactie gemeente:

In paragraaf 3.2.6 van de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven waarom in dit plan 30% van de woningen zal bestaan uit sociale huurwoningen. Zowel het college als de gemeenteraad hebben hierover besluiten genomen. Hieronder volgt een korte weergave van de beslismomenten.

Op 5 juli 2016 is het Masterplan Wagenwerkplaats 2016 vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is vastgelegd dat minimaal 30% van de woningen zal bestaan uit sociale huurwoningen.

De gemeenteraad heeft op 23 mei 2017 besloten dat bij woningbouwontwikkelingen in Amersfoort minimaal 35% zal bestaan uit sociale huurwoningen.

Op 28 mei 2019 is het Deltaplan Wonen vastgesteld door de gemeenteraad. Daarin is opgenomen dat bij woningbouwontwikkelingen 35% van de woningen moet bestaan uit sociale huurwoningen.

Vervolgens is op 16 juli 2019 het Masterplan Wagenwerkplaats 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. Het plan is op enkele punten gewijzigd ten opzichte van het plan uit 2016 (zie hoofdstuk 3.2.9 van de toelichting van het bestemmingsplan). Het percentage van 30% sociale huur voor de deelgebieden West en Midden is niet gewijzigd omdat daarover eerder al afspraken waren gemaakt met de NS.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.5 Zienswijze van bewonersvereniging Soesterhof (42 huishoudens)

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 28 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

- a. Reclamant wil garanties dat ook in volgende processtappen de omgeving betrokken wordt en vraagt de gemeente om een programma van eisen participatie (kennisgeving participatie in het kader van de nieuwe Omgevingswet) af te stemmen met omwonenden.

Reactie gemeente:

De gemeente Amersfoort heeft de participatiegids vastgesteld. De participatiegids biedt handvatten voor iedereen die een plan heeft, van een nieuwe schuur tot een nieuwe woonwijk. Voor de meest complexe ontwikkelingen staat er een stappenplan in de gids. Daarin staat precies wanneer een initiatiefnemer in gesprek gaat met belanghebbenden en wanneer de gemeenteraad of het college een besluit krijgt voorgelegd.

De procedure over een bestemmingsplan is een laatste stap in het proces voor de herontwikkeling van een terrein zoals de Wagenwerkplaats. Participatie heeft grotendeels in het traject voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure plaatsgevonden. In de procedure over het bestemmingsplan zijn er nog enkele momenten waarop een reactie kan worden gegeven. Deze momenten liggen vast in de Wet ruimtelijke ordening. Over het ontwerpbestemmingsplan kan een zienswijze worden ingediend bij de gemeenteraad (die periode liep tot en met 31 januari 2024 en hiervan is door reclamant gebruik gemaakt). En na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad kan nog een beroepsschrift worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Nadat de procedure over het bestemmingsplan is afgerond en het bestemmingsplan rechtskracht heeft, kunnen omgevingsvergunningen worden verleend op basis van het bestemmingsplan. De omgevingsvergunningen moeten voldoen aan de regels uit het bestemmingsplan. Daarnaast geeft ook de GAO (Gemeentelijke Adviescommissie Omgevingskwaliteit, voorheen Commissie Ruimtelijke Kwaliteit) advies over de omgevingsvergunningen.

b. Inzicht en effecten van de inrichting, het bouwvolume en de diverse maatregelen betreffende het bouwveld grenzend aan het spoor.

1. Het zuidelijke blok in het bestemmingsplan laat gestapeld bouw toe van 4 tot 8 lagen. Hoe wordt dit precies ingevuld? Is één grote massieve muur aan woningen hier mogelijk?

Reactie gemeente:

Het zuidelijk bouwvlak langs het spoor mag voor maximaal 70% worden bebouwd. De bouwhoogte bedraagt maximaal 14 meter aan de noordzijde en aan de zuidzijde langs het spoor maximaal 26 meter. Aan de oostzijde van dit bouwvlak mag een hoogteaccent worden gebouwd van maximaal 40 meter hoog. De maximale oppervlakte van het hoogteaccent mag 400 m² bedragen. Dat is ongeveer de helft van het vlak met de 'specifieke bouwaanduiding hoogteaccent'. Hoe dit hoogteaccent wordt vormgegeven en ook hoe de overige bebouwing wordt vormgegeven, is nog niet bekend.

Door in het bestemmingsplan geen uitgewerkte hoogtes vast te leggen wordt nog enige ruimte geboden voor de planontwikkeling. Het meer specifiek vastleggen van bouwhoogtes en bouwvolumes zou de ontwikkeling van een bouwplan kunnen beperken met als gevolg dat de realisatie van de woningen mogelijk langer op zich laat wachten.

Uiteindelijk is het aan de ontwikkelende partij om binnen de juridische kaders die we nu vaststellen een plan te ontwikkelen. De omgevingsvergunningen voor dat plan worden getoetst aan het bestemmingsplan maar ook aan de regels voor beeldkwaliteit. De regels voor beeldkwaliteit worden als afzonderlijk document vastgesteld, gelijktijdig met het bestemmingsplan.

2. Reclamant geeft aan dat een goede groene buitenruimte essentieel is voor een gezonde leefomgeving. Op dit moment zijn er geen voorwaarden voor de inrichting van de buitenruimte en is dus onduidelijk welk beeld en welke kwaliteit kan worden verwacht. Reclamant vraagt om vooraf, bij het bestemmingsplan, kwaliteitscriteria mee te geven in combinatie met dwingende procescriteria voor de uitwerking van de buitenruimte.

Reactie gemeente:

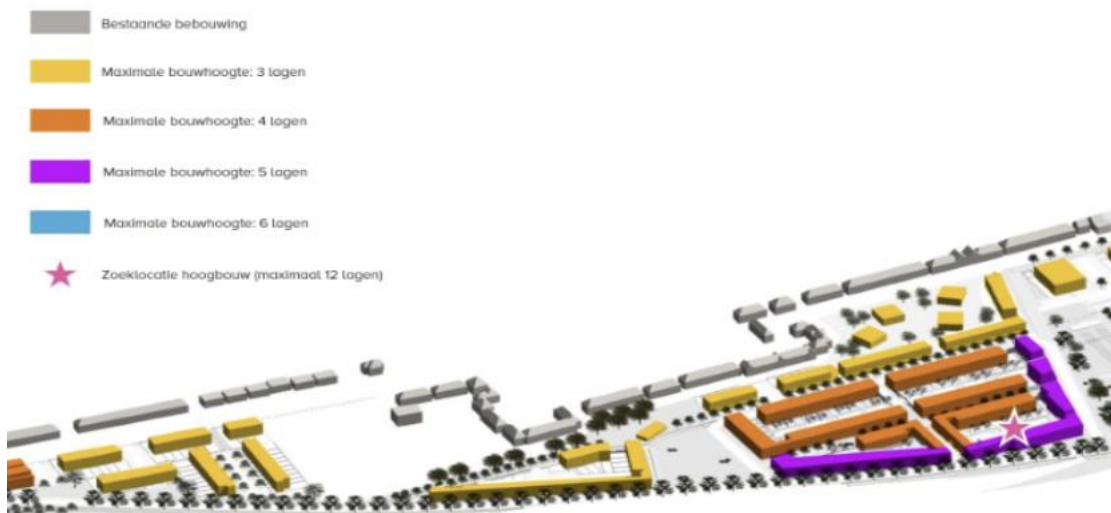
In het bestemmingsplan leggen we voor de buitenruimte enkel de bestemmingen Groen, Verkeer en Verkeer-verblijfsgebied vast. De daadwerkelijke inrichting van de openbare ruimte wordt niet vastgelegd in een bestemmingsplan maar in een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Op dit moment is het inrichtingsplan voor de openbare ruimte nog niet uitgewerkt omdat we dit in één keer willen doen voor de gehele Wagenwerkplaats (west, midden en oost). Met het opstellen van een inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt gewacht totdat het stedenbouwkundig plan/uitwerkingsvoorstel voor de Wagenwerkplaats Oost vastgesteld is.

3. Het plan heeft onvoldoende rekening gehouden met de schaduwwerking. Dit zorgt voor een negatieve impact op de energieopbrengst van de zonnepanelen/PV van de woningen aan de Soesterhof, met name voor de woningen aan de zuidzijde. Ook de bomen die geplant zullen worden langs de Machinist kunnen van invloed zijn op de zonneopbrengst van de woningen aan de Soesterhof. Omdat er nog geen inrichtingsplan voor de openbare ruimte is, is onduidelijk wat de negatieve impact van bomen op de zonneopbrengst zal zijn. Reclamant verzoekt een regel toe te voegen aan artikel 17 lid 2 waarin staat dat de bebouwing qua plaatsing en hoogte geen negatief effect mag hebben op het energieconcept van de bestaande bebouwing (bekend als het project Soesterhof). Daarnaast wil reclamant duidelijkheid over de plaatsing van de te planten bomen in verband met de invloed op het energieconcept van de woningen aan de Soesterhof.

Reactie gemeente:

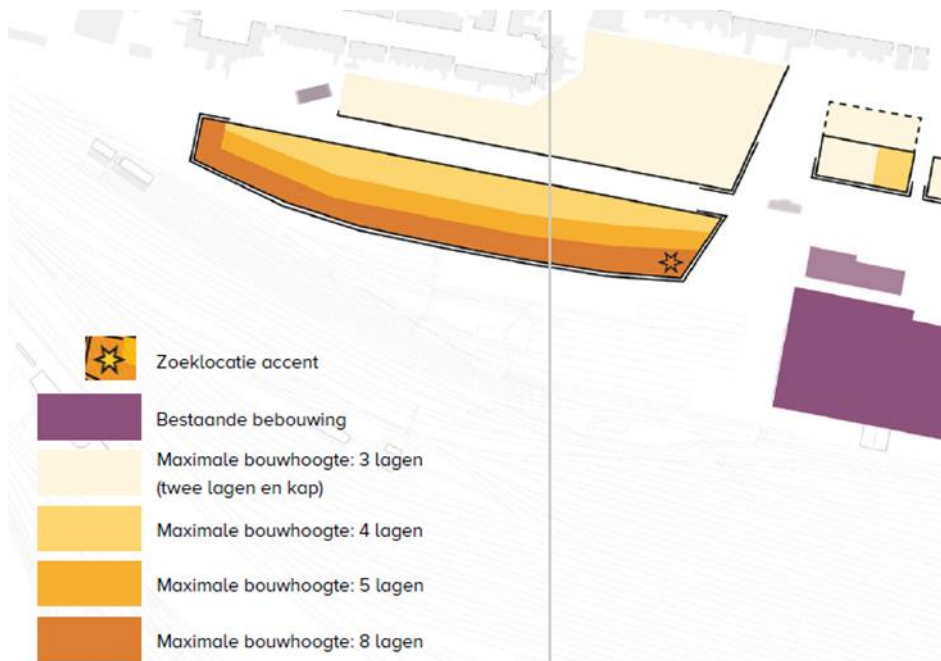
Om de schaduwwerking van mogelijke bebouwing in beeld te brengen maken we als gemeente gebruik van de TNO-norm die landelijk gebruikt wordt, omdat er geen andere richtlijnen voorhanden zijn om te meten. Ook de wetgeving voorziet hier niet in en laat bomen, bij bezonning en opwarming buiten beschouwing. De reden hiervoor is dat de mate van bezonning afhankelijk is van weersfactoren en dus niet als graadmeter gebruikt kan worden. Voor energieopwekking wordt overigens vaak uitgegaan van de mate van daglicht in plaats van zonlicht (ook veel energiebronnen werken zo).

Op onderstaande afbeelding uit het Masterplan 2016 zijn de woningen tegenover de Soesterhof aangegeven met 4 bouwlagen, de bebouwing langs het spoor met 5 bouwlagen en een hoogte accent aan het spoor van 12 bouwlagen.



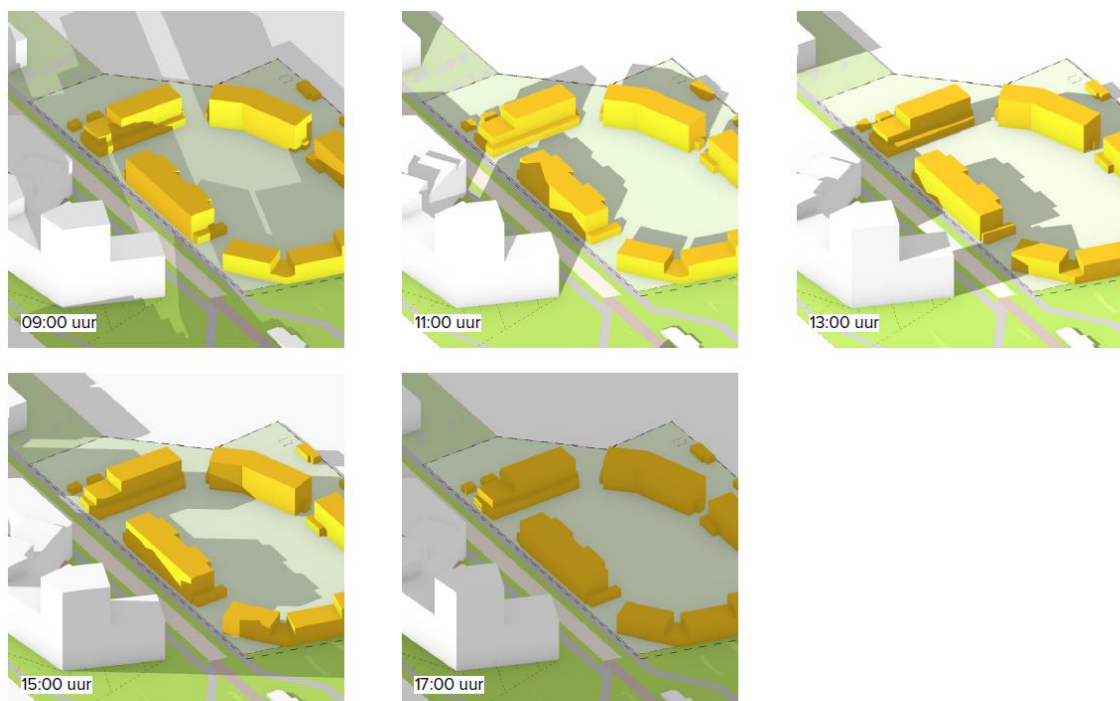
Uitsnede Masterplan 2016

In het Masterplan uit 2019 is de hoogte van de bebouwing tegenover de woningen van de Soesterhof gewijzigd (zie onderstaande afbeelding). Deze loopt op van 4 bouwlagen bij de Soesterhof naar 8 bouwlagen bij het spoor met aan de oostzijde een nader te onderzoeken hoogteaccent. In de tekst is tevens opgenomen dat wandvorming moet worden voorkomen.



Uitsnede Masterplan 2019

Voorafgaand aan de vaststelling van het Masterplan 2019 is een bezonningstudie uitgevoerd, zie de onderstaande afbeelding, om inzicht te krijgen in de effecten van de wijzigingen ten opzichte van het Masterplan uit 2016. Uit die bezonningsstudie blijkt dat in het voor- en najaar voor de meeste woningen aan de Soesterhof wordt voldaan aan de TNO norm (2 uren bezonning aan de binnenzijde op de vensterbank van de woonkamer). Enkele woningen aan de Machinist hebben in het voor- en najaar de gehele dag schaduw op de begane grond. De verdiepingen en het dak hebben in het voor- en najaar wel voldoende bezonning. In de zomer hebben de woningen aan de Soesterhof de hele dag zon. Met deze uitkomst is het Masterplan 2019 vastgesteld.



Het vastgestelde Masterplan 2019 is vervolgens uitgewerkt in een ontwerpbestemmingsplan waarin de maximale bouwhoogte per bouwvlak is vastgelegd. Voor de bebouwing langs het spoor geldt aan de noordzijde een bouwhoogte van 14 meter en aan de zuidzijde langs het spoor een bouwhoogte van 26 meter. Daarnaast geldt een bebouwingspercentage van 70% (om wandvorming langs het spoor te voorkomen) en er kan een hoogteaccent van 40 meter hoog worden gerealiseerd aan de oostzijde van dit blok..

We begrijpen dat reclamant bezorgd is over de effecten van de bebouwing langs het spoor op de woningen aan de Soesterhof. Zoals bovenstaand aangegeven, laat de bezonningsstudie zien dat de woningen voldoende zon krijgen op basis van de lichte TNO norm. In het voorjaar en najaar komt er minder zon op de woningen maar in de zomer hebben de woningen de hele dag zon. Daarnaast was bij vaststelling van de omgevingsvergunning voor de woningen aan de Soesterhof (april 2019) al bekend dat er gebouwd zou gaan worden langs het spoor en dat het Masterplan voor de Wagenwerkplaats in dat jaar (2019) aangepast zou worden. De vaststelling van het aangepaste Masterplan was op 9 juli 2019.

Als laatste vraagt reclamant om meer duidelijkheid over de plaats van de te planten bomen. Zoals ook bovenstaand onder punt 2 is aangegeven, wordt het inrichtingsplan voor de openbare ruimte opgesteld nadat het stedenbouwkundig plan/uitwerkingsvoorstel voor de Wagenwerkplaats Oost is vastgesteld. Als uitgangspunt wordt hierbij het Masterplan 2019 en de Inrichtingscatalogus Wagenwerkplaats gebruikt. De inrichtingscatalogus wordt vastgesteld door de raad gelijk met het stedenbouwkundig plan/uitwerkingsvoorstel voor de Wagenwerkplaats Oost. In het inrichtingsplan zullen de te planten bomen worden opgenomen. Ook andere aspecten zoals de klimaatopgave, wateropvang, ecologische verbindingen en het belang van een groene openbare zijn factoren waar rekening mee wordt gehouden bij het inrichtingsplan.

c. Parkeernorm en parkeerhub

- De parkeernorm is gezet op 0,2 per woning en voor bezoekers nog lager. Reclamant vindt deze maatregel niet realistisch en verwacht veel parkeeroverlast in de brede omgeving en onveilige verkeerssituaties op de als fietsroute gemarkeerde Machinist. Ook landelijk blijkt dat het MaaS concept niet haalbaar/succesvol is.

Reactie gemeente:

Bij een bestemmingsplan wordt nog niet specifiek getoetst aan de parkeernormen. Wel moet worden onderzocht of het aannemelijk is dat toekomstige aanvragen om een omgevingsvergunning kunnen voldoen aan de parkeernormen binnen het plangebied. Op dit moment geldt de Beleidsregels Toepassing Parkeernormen 2024 en de beleidsregel die gelijk met het bestemmingsplan in procedure is gebracht en waarin staat dat voor de Wagenwerkplaats Midden en West de parkeernorm schil binnenstad geldt. Aanvragen om een omgevingsvergunning worden aan die beleidsregels getoetst. Daarin is de parkeernorm van 0,2 voor wonen nog niet opgenomen. Wel is het mogelijk om op basis van het inzetten van deelmobiliteit een korting te krijgen op de parkeereis waardoor minder parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden.

De gemeente werkt momenteel aan de actualisatie van de gemeentelijke parkeernormen en het beleid rondom deelmobiliteit. Daarin zal onder andere aandacht zijn voor verdere eisen ten aanzien van reductiefactoren en van het opstellen van een plan van aanpak met betrekking tot de instandhouding van een mobiliteitsaanbod door ontwikkelende partijen.

- Reclamant geeft aan dat er nog veel onduidelijkheid is over de voorgestelde parkeerhub, waarbij er vragen zijn om de parkeersituatie verder te verduidelijken. Met betrekking tot de parkeerhub wordt verzocht om alleen parkeren toe te staan voor gebruikers van bedrijven van de Wagenwerkplaats. Parkeerplaatsen voor woningen zijn niet gewenst, want dan krijg je

zoekverkeer en dus parkeeroverlast. Verder wordt verzocht om maximaal 267 parkeerplaatsen toe te staan, de parkeerhub qua uitstraling af te stemmen op het Masterplan (compact, laag, hoogwaardig en groen) en verlichting in de parkeergarage te beperken om overlast voor omwonenden te voorkomen.

Reactie gemeente:

Reclamant geeft aan dat er behoefte is aan het verduidelijken van de parkeersituatie. De parkeersituatie wordt hieronder uitgelegd. Daarnaast vraagt reclamant om in de parkeerhub alleen parkeren toe te staan voor gebruikers van bedrijven in het middengebied en om een maximaal aantal parkeerplaatsen vast te leggen. Aan deze laatste twee verzoeken komen we niet tegemoet. Dit wordt ook hieronder uitgelegd.

In het bestemmingsplan is in de regels opgenomen dat het parkeren ten behoeve van de bewoners van de woningen moet plaatsvinden binnen de bestemming Wonen. De parkeerhub is in eerste instantie bedoeld voor de functies in het middengebied. Er hoeft hiermee dus niet op maaiveld te worden geparkeerd. Dit is overeenkomstig het Masterplan Wagenwerkplaats 2019.

In totaal zijn voor deelgebieden Midden en West (functies middengebied en bezoekers van de woningen in west) op basis van de parkeernormen 367 parkeerplaatsen nodig in de parkeerhub. Echter, dubbel gebruik van parkeerplaatsen (wat betekent dat een parkeerplaats door meerdere doelgroepen gedurende de dag gebruikt kan worden) kan het aantal van 367 plaatsen verminderen. Ook is op basis van de actuele parkeernormen berekend of het aantal van 367 parkeerplaatsen nog reëel is. Daarvoor is door verkeerskundig adviesbureau Goudappel een verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan uitgevoerd. Uit dat verkeersonderzoek komt naar voren dat in de toekomstige situatie minimaal 205 parkeerplaatsen voor het gebied Midden nodig zijn in de hub. Volgens de voorlopige studie van de NS naar de parkeerhub (studie Groosman) kunnen op de begane grond 72 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op de 1e verdieping 87 parkeerplaatsen (=159) en op de 2e verdieping vervolgens nog eens 109 (= 268 totaal). Een 3e laag is dus hoe dan ook nodig. Om de parkeerhub zo optimaal mogelijk te benutten is daarom gekeken of de bezoekers van de Wagenwerkplaats West hier gebruik van kunnen maken. De parkeerbehoefte van de bezoekers van de Wagenwerkplaats West bedraagt afgerond 26 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte past binnen de overcapaciteit van de hub (er is zelfs sprake van nog meer restcapaciteit). Omdat in het bestemmingsplan een bouwhoogte van 5 meter wordt toegestaan kan er geen parkeerhub van 3 lagen met een dak worden gebouwd. Er zal dus op het dak van de 2^e bouwlaag van de parkeerhub moeten worden geparkeerd.

Voor de deelgebieden Oost en West geldt dat bij toekomstige ontwikkelingen de parkeerbehoefte opgelost moet worden binnen de ontwikkelvelden, uit het zicht van de openbare ruimte. De vorm waarin dit parkeren wordt gerealiseerd is aan de ontwikkelaar.

Momenteel wordt onderzocht of er, gezien de ambities ten aanzien van het hanteren van een lage parkeernorm voor woningbouw in de projectzone Langs Eem en Spoor, mogelijkheden zijn om de overcapaciteit die mogelijk ontstaat in de parkeerhub optimaal te benutten door omliggende ontwikkelingen te laten aanhaken bij deze parkeeroplossing. Het idee is daarom om ook een deel van de mogelijke overcapaciteit in te zetten voor de parkeervraag van de bewoners van de 'Van Rijnsoever locatie.'

We zullen gezien het bovenstaande daarom niet opnemen dat de parkeerhub alleen door de gebruikers van het middengebied mag worden gebruikt en ook niet dat er maximaal 267 parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd in de parkeerhub.

d. Amendement 2021-029M ('Voor wat hoort wat')

In het aangenomen amendement 2021-029M ('Voor wat hoort wat') is aangegeven dat het bestemmingsplan voor de Wagenwerkplaats Midden en West inzicht moet geven op welke wijze een lagere parkeernorm ten gunste is voor de stad. De raad heeft hierbij overwogen dat ontwikkelaars een financieel voordeel halen uit de toepassing van het parkeerregime "Schil Binnenstad" en een mogelijk gebruik van MaaS en dat dit voordeel (mede) ten gunste moet komen van de ontwikkelingen op de Wagenwerkplaats en/of de stad. Kan dit amendement niet worden gebruikt om de parkeergarages (deels) ondergronds te realiseren? En in hoeverre wordt dit amendement toegepast op de ontwikkelingen van de Wagenwerkplaats?

Reactie gemeente:

Reclamant heeft het in deze zienswijze over de op 23 maart 2021 aangenomen [motie 'Voor wat hoort wat'](#). Eén van punten in deze motie is het verzoek om kwantitatief en kwalitatief inzichtelijk te maken op welke wijze de besparingen als gevolg van een lagere parkeernorm ten gunste zijn gekomen voor de stad. Reclamant vraagt of de besparing kan worden gebruikt voor het (deels) ondergronds aanleggen van de parkeerhub. De NS geeft aan dat parkeren per definitie een negatieve businesscase is. Het negatieve resultaat van de NS wordt bij een lagere parkeernormering niet positief. Daarom zijn er geen besparingen als gevolg van een mogelijk lagere parkeernormering.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.6 Zienswijze van Tomlow advocaten namens Teka Groep BV

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 30 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

- a. Reclamant geeft aan dat het huidige gebruik van het Oude Magazijn niet overeen komt met de nieuwe bestemming. Op dit moment is het mogelijk om de locatie te gebruiken voor feestelijke bijeenkomsten (zoals trouwceremonies en recepties). In het ontwerpbestemmingsplan is dit niet mogelijk. Reclamant verzoekt om de bestemmingsomschrijving van artikel 6 hier op aan te passen. Ook in de toelichting (hoofdstuk 4.3.4) staat dat de bestemming van de historische gebouwen wordt afgestemd op het huidige gebruik.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant wordt bij de vaststelling van het bestemmingsplan de bestemming die het Oude Magazijn heeft, 'Gemengd-3', aangepast. In het betreffende artikel 6, lid 1 onder c wordt de tekst op de volgende wijze aangepast: 'het houden van congressen, lezingen, vergaderingen, cursussen, workshops, presentaties, alsmede trouwceremonies en -recepties en andersoortige feestelijke bijeenkomsten, met een maximale bruto-vloeroppervlakte van 355 m²'.

- b. Reclamant geeft aan dat het huidige gebruik van het Centraal Ketelhuis niet overeen komt met de nieuwe bestemming. Op basis van de nieuwe bestemming is alleen horeca van categorie 1 mogelijk. Verzoek is om dit uit te breiden naar horeca van categorie 1 en 2 met de mogelijkheid voor feestelijke bijeenkomsten (zoals trouwceremonies en recepties). Ook in de toelichting (hoofdstuk 4.3.4) staat dat de bestemming van de historische gebouwen wordt afgestemd op het huidige gebruik.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant wordt bij de vaststelling de bestemming die het Centraal Ketelhuis heeft, 'Horeca', aangepast. In het betreffende artikel 8, lid 1 wordt toegevoegd:

- *horeca van categorie 2 (h=2);*
- *het houden van congressen, lezingen, vergaderingen, cursussen, workshops, presentaties, alsmede trouwceremonies en -recepties en andersoortige feestelijke bijeenkomsten.*

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De regels van de bestemmingen 'Gemengd-3' en 'Horeca' zullen zoals bovenstaand aangegeven worden aangepast om het huidige gebruik van het Oude Magazijn en Het Centraal Ketelhuis in stand te houden.

2.1.7 Zienswijze reclamant 7

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 18 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

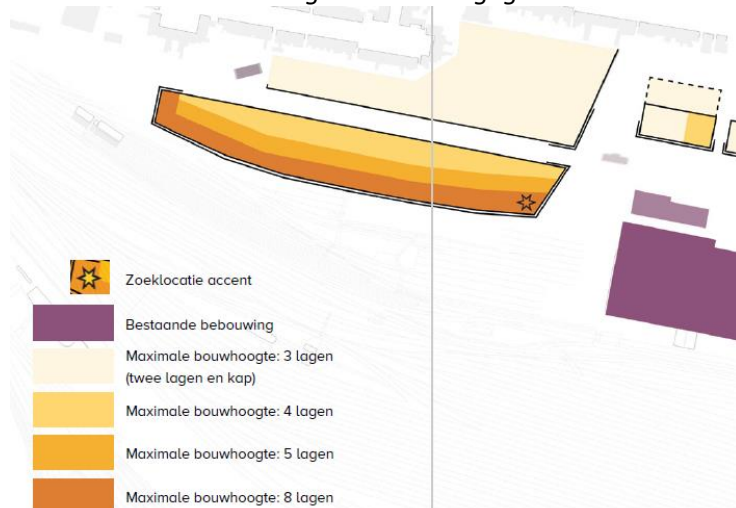
De maximale bouwhoogte van de plannen is niet goed afgestemd op de woningen aan de Palmstraat 292-302. Reclamant verzoekt om met een bezonningsstudie meer inzicht te geven over mogelijke effecten van de hoogbouw op zonlicht. Daarnaast heeft hoogbouw van 26 meter hoog, op een afstand van 30 meter tot de tuinen van de Palmstraat 292-302, een negatief effect op uitzicht en privacy. Hierdoor ontstaat er ook waardevermindering voor deze woningen.

Aanvullend wordt in de zienswijze verwezen naar een bijlage die echter niet is meegestuurd.

Reactie gemeente:

- *Hoogte bebouwing tussen Palmstraat en het spoor*

De bouwhoogtes die zijn opgenomen in het bestemmingsplan komen voort uit het Master 2019 voor de Wagenwerkplaats. Hieronder is een afbeelding opgenomen uit dit Masterplan waarop de bouwhoogte van de bebouwing ten zuiden van de Palmstraat is aangegeven. Deze bouwhoogte mag oplopen richting het spoor tot een maximale bouwhoogte van 8 lagen. Aan de westzijde mag de hoogte van 8 bouwlagen doorlopen richting de Palmstraat als afsluiting van de bebouwing. In de tekst is daarbij aangegeven dat wandvorming moet worden voorkomen. Aan de oostzijde is een zoeklocatie voor een hoogteaccent aangegeven.



In het ontwerpbestemmingsplan is dit vertaald naar een bouwvlak ten zuiden van de Palmstraat. Dit bouwvlak is opgedeeld in een deel aan de noordzijde, zijde Palmstraat, met een maximale hoogte van 14 meter (dit is de 4 bouwlagen uit het Masterplan). En een deel aan de zuidzijde, zijde langs het spoor, van maximaal 26 meter hoog (dit is de 8 bouwlagen uit het Masterplan). Het deel van 26 meter hoog loopt in het ontwerpbestemmingsplan, net als in het Masterplan, aan de westzijde door richting de Palmstraat om zo een afsluiting van de bebouwing te vormen. Om wandvorming te voorkomen geldt voor het deel dat maximaal 26 meter hoog mag worden, een maximaal bebouwingspercentage van 70%. Ook is een zoekgebied voor het hoogteaccent opgenomen met een aanduiding op de verbeelding.

- *Wanneer is een hoogbouw effect rapportage (met bezonningsonderzoek) nodig*

In Amersfoort gebruiken we voor hogere bebouwing een indeling in 4 categorieën:

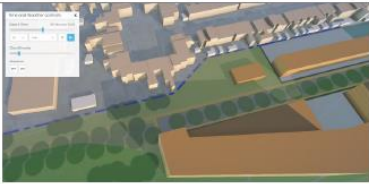
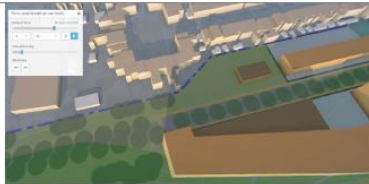
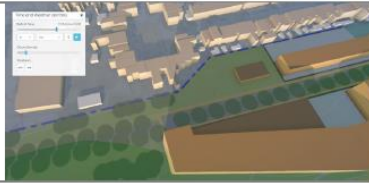
- **Laagbouw** - t/m 4 lagen (<15 meter)
- **Middelhoog** - 5 t/m 8 lagen (15-30 meter)
- **Hoogbouw** - 9 t/m 16 lagen (30-50 meter)
- **Hoogbouw+** - vanaf 17 lagen (> 50 meter)

In de Hoogbouwvisie is opgenomen dat voor hoogbouw en hoogbouw+ een hoogbouw effect rapportage moet worden opgesteld om de effecten van de bebouwing op de omgeving (onder ander ten aanzien van bezonning) in beeld te brengen. Omdat de maximale hoogte van de bebouwing langs het spoor 26 meter/8 bouwlagen bedraagt, is hiervoor op basis van de Hoogbouwvisie geen Hoogbouweffectrapportage nodig. Wanneer door de ontwikkelaar gebruik wordt gemaakt van de afwijkingsmogelijkheid in de planregels voor het bouwen van een hoogteaccent tot maximaal 40 meter aan de oostzijde van dit bouwvlak, moet daar op dat moment een Hoogbouweffectrapportage voor worden opgesteld om het effect van de bebouwing op de omgeving te kunnen beoordelen, waaronder de bezonning.

Voor hoogbouwinitiatieven (meer dan 9 bouwlagen) moet dus een bezonningsonderzoek worden uitgevoerd (schaduwwerking van bomen wordt hierbij niet meegenomen). Vanuit de wet- en regelgeving in Nederland gelden geen concrete eisen voor de bezonningsduur van woningen of woongebouwen. De gemeente hanteert een onderzoeksnorm die opgesteld is door TNO. Op basis van deze norm moet een gebouw gedurende twee uren per etmaal bezonning hebben in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer, in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Dit hoeven niet twee aaneengesloten uren te zijn. Deze norm wordt alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen.

- *Bezonningsonderzoek Palmstraat*

We begrijpen dat reclamant wil zien wat de bebouwing van 26 meter hoog betekent voor de bezonning van de woningen en tuinen aan de Palmstraat 292-302. Daarom is hieronder een afbeelding opgenomen waarop is te zien wat de bebouwing langs het spoor betekent voor de bezonning van de woningen aan de Palmstraat.

Tijdstip	Schaduw op gevels	
19 februari Zonsopkomst 7.48 uur Zonsondergang 18.00 uur	 	12.09 – 15.18 uur
21 oktober Zonsopkomst 8.18 uur Zonsondergang 18.32 uur	 	11.34-15.00 uur

Uit de bezonningsstudie blijkt dat wanneer tot op de bouwgrens wordt gebouwd met een hoogte van 26 meter, de tuinen en gevels van enkele woningen aan de Palmstraat enig effect van schaduw ondervinden in het voorjaar en najaar. In de zomer is er geen schaduw effect op de tuinen en woningen. Er wordt voldaan aan de TNO norm van 2 uren bezonning in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer, in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.

- **Negatief effect op privacy en uitzicht**

We begrijpen dat reclamant zich zorgen maakt over privacy en uitzicht. Het gebied ten zuiden van de Palmstraat zal een heel ander gebied worden dan het nu is. Er wordt veel bebouwing toegevoegd en het groen krijgt een andere inrichting. De hogere bebouwing is op basis van het bestemmingsplan mogelijk op een afstand van 40 meter tot de woningen aan de Palmstraat en 30 meter tot de tuinen van die woningen. Binnen een stedelijke context is dit niet ongebruikelijk. Bovendien leidt deze afstand niet tot een negatief effect op privacy. Ook omdat er tussen de tuinen van de woningen en de nieuwbouw een groenzone met bomen ligt.

Het uitzicht zal wel veranderen. Zoals hiervoor al is aangegeven, zal het gebied ten zuiden van de Palmstraat een heel ander gebied worden dan het nu is met meer bebouwing. Binnen een stedelijke context is ook dit niet ongebruikelijk. Een stad is vrijwel continue in ontwikkeling.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.8 Zienswijze reclamant 8

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 19 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

- Reclamant geeft aan dat de zienswijzeperiode van 6 weken, waarvan 2 in de kerstvakantie, te kort is om een inhoudelijke reactie te kunnen geven op het plan.

Reactie gemeente:

De zienswijzenperiode over een ontwerpbestemmingsplan is wettelijk bepaald (artikel 3:16 Algemene wet bestuursrecht). Deze termijn mag ook in de vakantieperiode liggen.

- Voor een groot gedeelte van het plangebied worden de milieu effecten beschreven (reclamant verwijst hierbij naar rapport 20-07575.R04.V02 Status: definitief Datum: 9 november 2023) maar

niet voor het adres van reclamant. Reclamant eist een individueel risicoanalyse voor zijn specifieke adres, waarin alle risico's en wijzigingen van zijn leefomgeving worden benoemd.

Reactie gemeente:

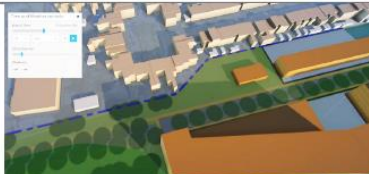
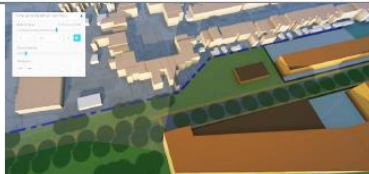
Reclamant vraagt om inzicht in de effecten van de ontwikkeling van het plangebied op zijn perceel. Het gaat dan om geluid, bezonning, luchtkwaliteit en verstoring van grondwater.

- **Geluid**

Het rapport waar reclamant naar verwijst is een onderzoek naar de geluidbelasting op de nieuw geplande woningen. Omdat de woningen aan de Palmstraat bestaande woningen zijn hoeft hiervoor vanuit de wet- en regelgeving niet de geluidbelasting te worden berekend. Dat is in het verleden, voorafgaand aan de bouw van die woningen, onderzocht. De nieuw te bouwen woningen zullen voor de bestaande woningen geen grote toename van de geluidbelasting betekenen. Er zal sprake zijn van gebruikelijk woongeluid en er zal meer autoverkeer gaan rijden. Omdat de nieuw te bouwen woningen tot een maximale hoogte gebouwd kunnen worden van 26 meter zal deze nieuwe bebouwing als een geluidscherm werken en een deel van het geluid van het spoor tegenhouden. Dit heeft een positief effect op de woningen aan de Palmstraat.

- **Bezonning**

Omdat de nieuwe bebouwing een maximale hoogte kan krijgen van 26 meter zal er in het voorjaar en najaar wat meer schaduw zijn in de tuinen van de woningen aan de Palmstraat. Hieronder is een afbeelding opgenomen waarop is te zien wat de bebouwing langs het spoor betekent voor de bezonning van de woningen aan de Palmstraat.

Tijdstip	Schaduw op gevels	
19 februari Zonsopkomst 7.48 uur Zonsondergang 18.00 uur		 12.09 – 15.18 uur
21 oktober Zonsopkomst 8.18 uur Zonsondergang 18.32 uur		 11.34-15.00 uur

Uit de bezonningsstudie blijkt dat wanneer tot op de bouwgrens wordt gebouwd met een hoogte van 26 meter, de tuinen en gevels van enkele woningen aan de Palmstraat enig effect van schaduw ondervinden in het voorjaar en najaar. In de zomer is er geen schaduw effect op de tuinen en woningen. Er wordt voldaan aan de TNO norm van 2 uren bezonning in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer, in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.

- **Luchtkwaliteit**

Wat betreft de luchtkwaliteit blijkt uit onderzoek (bijlage 3 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan) dat er geen sprake is van overschrijding van grenswaarden voor NO₂ (stikstofdioxide), PM₁₀ (fijnstof) en PM_{2,5} (fijnstof zeer kleine deeltjes). Luchtkwaliteit is dus geen belemmering voor de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats.

- **Verstoring grondwater**

Reclamant maakt zich zorgen over de verstoring van ondergrondse waterstromen, die effect kunnen hebben op de fundering, en eventueel het ontstaan van scheuren.

Het plangebied en de locatie van de reclamant staan onder de invloed van de grondwaterstroom afkomstig van de Utrechtse Heuvelrug. Deze grondwaterstroming is ook verantwoordelijk voor de grondwaterstanden in het plangebied. De grondwaterstanden in het gebied schommelen als gevolg van jaarlijkse cycli en klimaatveranderingen. De realisering van de plannen heeft daar maar beperkt invloed op. Voor de bouw van ondergrondse infrastructuur kan het noodzakelijk zijn om tijdelijk grondwaterstandverlagingen toe te passen waarbij er rekening gehouden moet worden met de effecten van een tijdelijke grondwaterstandverlaging. Voor zover dat van toepassing is, zal de ontwikkelende partij een bemalingsadvies opstellen waarbij eventuele maatregelen om schade aan de omgeving te voorkomen zijn opgenomen.

c. Reclamant vindt dat er in het bestemmingsplan teveel en onduidelijke regels zitten.

Reactie gemeente:

Een bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken bevatten veel tekst over regelgeving en wetten. Het is dan ook een juridisch document. Om de juridische teksten in regels en onderzoeken wat meer leesbaar te maken is er een toelichting bij het bestemmingsplan.

d. Reclamant vindt dat de bewoners bij elke ontwikkelstap in het plangebied mondeling en schriftelijk op de hoogte moeten worden gehouden.

Reactie gemeente:

Over het bestemmingsplan houdt de gemeente omwonenden op de hoogte. Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden is het de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar om bewoners op de hoogte te houden over stappen die gezet worden in de uitvoering van het project evenals ten aanzien van overlast door bouwwerkzaamheden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.9 Zienswijze reclamant 9

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 31 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

a. Reclamant geeft aan dat de omwonenden het overzicht kwijt zijn van het totaalprogramma van het gebied Wagenwerkplaats. Het plangebied is over de jaren steeds veranderd. Reclamant verzoekt duidelijkheid te geven over de omvang van het plangebied, welke delen en percelen werden en worden meegerekend, het totale woningbouwprogramma per plan van de afgelopen 15 jaar en de om het plangebied liggende autonome ontwikkelingen.

Reactie gemeente:

Het klopt dat het plangebied in de loop van de tijd is veranderd. Het eerste officiële vastgestelde plan voor dit gebied is het Masterplan Wagenwerkplaats van 2016. De ontwikkeling van het Noackterrein was onderdeel van dat plan. Het Noackterrein is na 2016 apart ontwikkeld en opgeleverd door de

grondeigenaar. Ook de woningen aan de Soesterhof zijn ontwikkeld op basis van het Masterplan 2016.

Op basis van het Masterplan 2019 is het gebied van de Wagenwerkplaats verkleind en ten aanzien van de planvorming 'opgeknipt' in deelgebieden West, Midden en Oost. Voor deelgebieden Midden en West kon direct een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt en voor deelgebied Oost moest eerst nog een nieuw Uitwerkingsplan/Stedenbouwkundig Plan worden gemaakt (zie ook [Gebiedsontwikkeling Wagenwerkplaats | Gemeente Amersfoort](#)).

In 2021 gaf de eigenaar van Hoveniersbedrijf Rijnsoever (Soesterweg 342) aan de grond te willen verkopen zodat hier woningbouw mogelijk wordt. Het Project Rijnsoeverlocatie is een autonoom project met een andere ontwikkelaar. Hetzelfde is gebeurd met de SRO-locatie (Soesterweg 552-556). Rijnsoeverlocatie en SRO-locatie zijn dus autonome projecten die in de nabijheid liggen van de Wagenwerkplaats en daardoor in de ruimtelijke analyse in samenhang worden bekeken.

- b. De ontwikkelingen van het plangebied met een hoge woningdichtheid en een veranderde parkeernorm is contrasterend met het Soesterkwartier.

Reactie gemeente:

Reclamant heeft gelijk dat de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats contrasteert met het Soesterkwartier. Het Soesterkwartier is een wijk die in de jaren 30 is ontwikkeld; een heel andere tijd. We zijn nu ongeveer 100 jaar later. Veel zaken zijn veranderd, onder andere de omstandigheden, een grote vraag naar woningen, wetgeving en ideeën over stedenbouw. Dit heeft geleid tot het plan dat er nu ligt voor de Wagenwerkplaats. Een andere opzet van een te ontwikkelen gebied betekent niet dat dit niet zou kunnen naast een woonwijk uit de jaren 30.

- c. In de toelichting is niets te lezen over de relatie met de ambities en voorgestelde verbindingen uit de Omgevingsvisie Amersfoort. De verbindingen en inbedding in het stedelijk weefsel en het groene netwerk zijn belangrijke aandachtspunten in de Omgevingsvisie Amersfoort.

Reactie gemeente:

De constatering van reclamant is juist. In de toelichting ontbreekt de koppeling met de Omgevingsvisie Amersfoort. Dit komt doordat de Omgevingsvisie is vastgesteld op 19 december 2023. Dat is na de bestuurlijke besluitvorming over het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal de toelichting worden aangepast en zal worden beschreven hoe de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats past binnen de ambities in de Omgevingsvisie Amersfoort. Ook zal de relatie met het programma/raamwerk Langs Eem en Spoor worden toegelicht.

- d. Reclamant maakt zich zorgen over de uiteindelijke inrichting van het openbaar gebied. Gebieden van het plan, zoals het Soesterhof, waren eerst publiek toegankelijk. Nu wordt het in het bestemmingsplan bestempeld als een gezamenlijk tuin. De angst bestaat dat een steeds groter deel van de wijk/buurt wordt geprivatiseerd en dus niet publiek toegankelijk zal zijn.

Reactie gemeente:

De inrichting van de openbare ruimte wordt niet vastgelegd in een bestemmingsplan. Daarin krijgt de openbare ruimte de bestemming verkeer, verkeer-verblijfsgebied of groen. De inrichting van de openbare ruimte wordt vastgelegd in een inrichtingsplan dat gebaseerd wordt op de inrichtingscatalogus voor de Wagenwerkplaats. Op dit moment is daar nog niet verder aan gewerkt, omdat we dit voor het hele gebied Wagenwerkplaats in één keer willen doen. Dit zal opgepakt worden als het uitwerkingsvoorstel (dit is inclusief de inrichtingscatalogus Wagenwerkplaats) voor de

Wagenwerkplaats Oost is vastgesteld. Naar verwachting zal dit rond de zomer van 2024 zijn. Uiteraard is daarbij het Masterplan 2019 het uitgangspunt.

Het binnenterrein bij de Soesterhof waar reclamant naar verwijst is geen openbaar gebied maar privé terrein. De 'vereniging van eigenaren' van dit terrein kan besluiten om het binnenterrein openbaar toegankelijk te maken.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting zal een beschrijving worden opgenomen over de ambities uit de Omgevingsvisie Amersfoort en hoe de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats daar binnen past. Ook zal de relatie met het programma/raamwerk Langs Eem en Spoor worden toegelicht.

2.1.10 Zienswijze reclamant 10

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 31 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

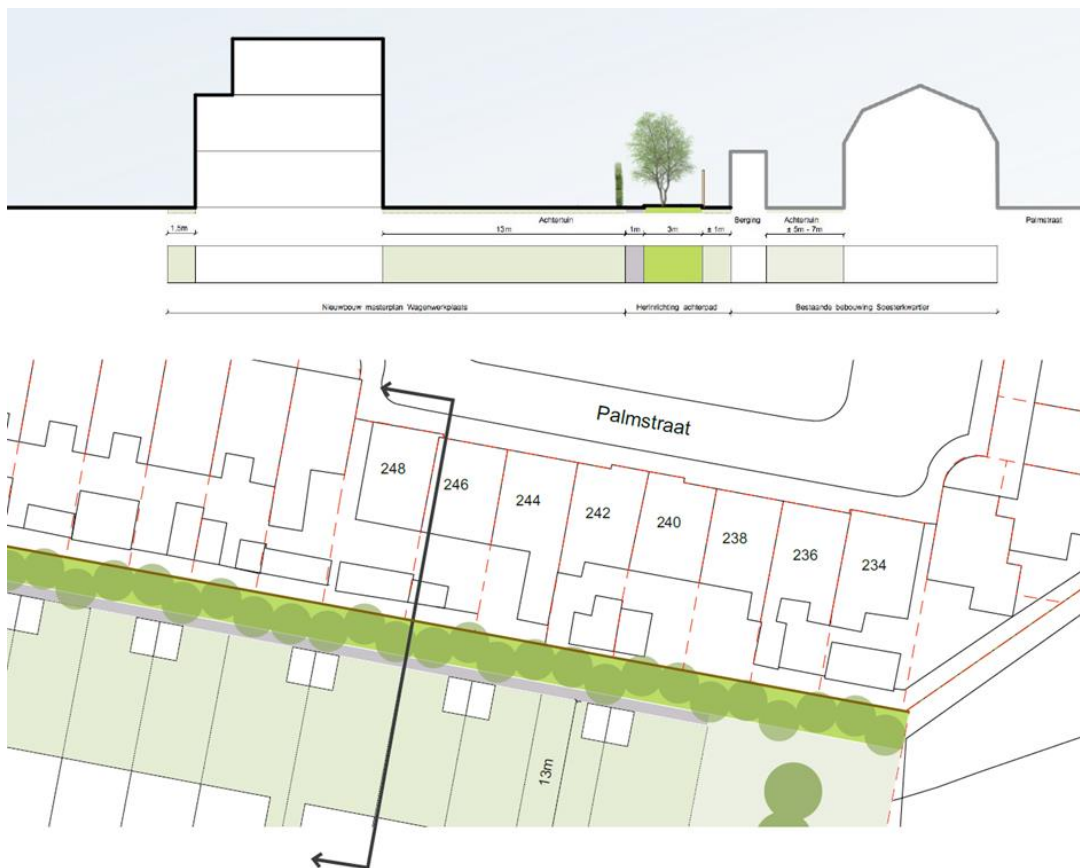
Samenvatting

Reclamant verzoekt om de groenzone met bomen tussen de Palmstraat en het plangebied te behouden. Het ontwerpbestemmingsplan gaat te vrijblijvend om met de invulling van deze groenzone. Verzocht wordt om het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen en de groenzone op te nemen in het plan.

Reactie gemeente:

Over de inrichting van het pad achter de Palmstraat is uitvoerig met bewoners geparticipeerd. Vanaf de schutting wordt rekening gehouden met een groenstrook van 4 meter tot aan de nieuwe woningen. Hieronder zijn 2 afbeeldingen met doorsneden opgenomen van het gebied, waarop is te zien hoe dit wordt ingericht.





In het bestemmingsplan heeft de groenzone ook de bestemming Groen gekregen (zie onderstaande afbeelding). Hoe dit groen wordt ingericht wordt niet vastgelegd in een bestemmingsplan.



Conform het gemeentelijk beleid (zoals de vastgestelde groenvisie) zullen zoveel mogelijk bomen en groenopstanden behouden blijven indien dit mogelijk is. Dit geldt met name bij de ontwikkelingsgebieden, waarbij ook bij de bouwwerkzaamheden de voorschriften voor het behouden van bomen in acht worden genomen. Vanuit het Masterplan 2019 en in overleg met de stadsecoloog zijn de doelsoorten (de stedelijke dieren waarop gefocust wordt ten aanzien van verblijf, voedsel en voortplanting) en specifieke dieren in het gebied voor de ontwikkeling van Langs Eem en Spoor bepaald en op basis daarvan zal de inrichting van het gebied verder vorm krijgen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.11 Zienswijze van CKH advocaten namens reclamant 11

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 30 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

- a. Reclamant geeft aan te weinig op de hoogte te zijn gehouden over de plannen. Als er eerder was geparticipeerd had reclamant eerder de zorgen kunnen uiten.

Reactie gemeente:

In 2001 is de NS gestopt met de werkzaamheden waarvoor de Wagenwerkplaats was bedoeld namelijk onderhoud van spoormaterieel. Vanaf dat moment zijn de NS, de gemeente, de bewoners en andere (maatschappelijke) partijen betrokken bij de planvorming van dit gebied. Hieronder volgt een korte samenvatting van de participatie.

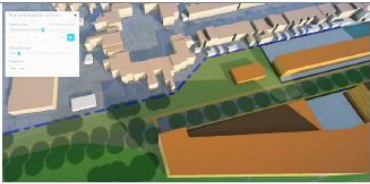
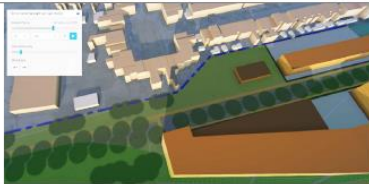
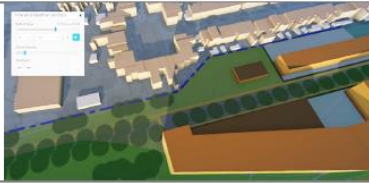
Het bestemmingsplan is de planologisch juridische vertaling van het Masterplan Wagenwerkplaats 2019 (en de Duurzaamheidsvisie 2015-2050). Het Masterplan en de Duurzaamheidsvisie zijn in nauw overleg en na een intensief participatietraject met alle bewoners en betrokkenen in het gebied tot stand gekomen. Bovendien zijn belangrijke kaders voor het gebied al vastgelegd in de Structuurvisie Amersfoort 2030. Over die visie is destijds een stadsbrede inspraak geweest.

Naast inhoudelijke bewonersavonden zijn voor de vaststelling van het Masterplan zowel in 2016 als in 2019 bewonersavonden georganiseerd waarin de plannen zijn gepresenteerd. Belanghebbenden zijn ook in gelegenheid gesteld om te reageren tijdens bijeenkomsten of via schriftelijke reacties. Op 25 maart 2021 zijn belanghebbenden van Midden en West geïnformeerd over mogelijke maatregelen voor toekomstige woningen om het geluid te beperken en hittestress te voorkomen. Op 23 oktober 2023 zijn ongeveer 30 direct aanwonenden tijdens een bijeenkomst geïnformeerd over de geplande mobiliteitshub in het middengebied. Op 30 oktober 2023 trok een gebiedsbrede inloopbijeenkomst over het gehele bestemmingsplan voor Midden en West ongeveer 100 belangstellenden. Vervolgens was er op 18 januari 2024 nog een inloopbijeenkomst waar informatie werd gegeven, vragen konden worden gesteld en waar ook het ontwerpbestemmingsplan kon worden ingezien. Belanghebbenden en andere geïnteresseerden konden en kunnen zich nog steeds tussentijds laten informeren door zich te abonneren op de digitale nieuwsbrief Wagenwerkplaats. Deze verschijnt op momenten dat er ontwikkelingen te melden zijn in het projectgebied.

- b. Het plan maakt gebouwen mogelijk van maximaal 26 meter hoog. Reclamant vreest dat er sprake zal zijn van schaduwwerking op de Palmstraat en het Soesterkwartier.

Reactie gemeente:

Omdat de nieuwe bebouwing een maximale hoogte kan krijgen van 26 meter zal er in het voorjaar en najaar wat meer schaduw zijn in de tuinen van de woningen aan de Palmstraat. Hieronder is een afbeelding opgenomen waarop is te zien wat de bebouwing langs het spoor betekent voor de bezonning van de woningen aan de Palmstraat.

Tijdstip	Schaduw op gevels	
19 februari Zonsopkomst 7.48 uur Zonsondergang 18.00 uur		
21 oktober Zonsopkomst 8.18 uur Zonsondergang 18.32 uur		

Uit de bezonningsstudie blijkt dat wanneer tot op de bouwgrens wordt gebouwd met een hoogte van 26 meter, de tuinen en gevels van enkele woningen aan de Palmstraat enig effect van schaduw ondervinden in het voorjaar en najaar. In de zomer is er geen schaduweffect op de tuinen en woningen. Er wordt voldaan aan de TNO norm van 2 uren bezonning in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer, in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.

- c. Het realiseren van een appartementencomplex zorgt voor een inbreuk op de privacy van de omwonenden en het uitzicht beperken.

We begrijpen de zorg van reclamant. Waar nu een groengebied aanwezig is met daarachter het NS terrein, zal bebouwing worden gerealiseerd op een afstand van ongeveer 40 meter van de woning, met een maximale hoogte van 26 meter. Voor reclamant is dit een grote verandering en het uitzicht zal inderdaad wijzigen. Binnen een stedelijke context is hogere bebouwing op een afstand van 40 meter tot de woning echter niet ongebruikelijk. Deze afstand is ook voldoende om inbreuk op de privacy te voorkomen. Bovendien blijft een groenzone van ongeveer 8 meter breed behouden achter de tuinen van de woningen aan de Palmstraat. In die groenzone worden de bomen zoveel mogelijk behouden.

- d. Achter de woning van de reclamant ligt een groene geluidswal. Een gedeelte van deze wal komt te verdwijnen en er worden woningen en een weg gerealiseerd. Dit zal zorgen voor geluidsoverlast voor de omwonenden. Verzocht wordt om extra geluidswerende maatregelen te treffen voor de huidige bewoners waarmee de te vervallen groenwal wordt gecompenseerd.

Reactie gemeente:

Uit het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd blijkt dat de nieuw aan te leggen weg niet tot dusdanige geluidsoverlast zal leiden voor de woningen aan de Palmstraat dat er maatregelen getroffen moeten worden. De nieuw te bouwen woningen langs het spoor zullen voor geluid zorgen. Dit is gebruikelijk woongeluid waar geen maatregelen voor getroffen hoeven te worden. Daarnaast zal de nieuwe bebouwing langs het spoor als een soort geluidswal functioneren voor de achterliggende bestaande bebouwing.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.12 Zienswijze reclamant 12

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 31 januari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

Reclamant geeft aan het bestemmingsplan niet te hebben gevonden in het doolhof van internet en geeft een reactie op basis van de stukken die bij de raadsvergadering van december 2023 zaten.

- a. Reclamant geeft aan dat er een weeffout in het bestemmingsplan is geslopen omdat met het kleiner worden van het plangebied niet het aantal woningen omlaag is gebracht.

Reactie gemeente:

Wat door reclamant benoemd wordt als weeffout is een aanpassing van het plan in de fase van de planontwikkeling. Tussen 2016 en 2019 is het Masterplan herijkt en opnieuw vastgesteld. Bij deze herijking was het een opgave om te zoeken naar optimalisatie van de woningbouwmogelijkheden vanwege het Deltaplan Wonen en het groeiende woningtekort. De optimalisatie is gevonden door hogere bebouwing langs het spoor mogelijk te maken waarin meer appartementen gerealiseerd kunnen worden. Het Masterplan 2019 is dus vastgesteld met een gewijzigd kleiner plangebied maar met behoud van hetzelfde aantal woningen van ca 300. Door de toepassing van Mobility as a Service (MaaS) en Deelmobiliteit, dat wil zeggen met minder parkeerplaatsen en gebruik van deelauto's, is het mogelijk om binnen hetzelfde bouwvolume meer woningen met dezelfde kwaliteit te realiseren. Daarom gaan we in dit bestemmingsplan uit van maximaal 500 woningen. Met het huidige woningaantal kan nog steeds aan een gedifferentieerd woningaanbod van kleinere, middel grote en grote woningen worden voldaan.

- b. De huidige parkeernorm van de Wagenwerkplaats is 2 parkeerplaatsen per 5 woningen en voor bezoekers 0.02 parkeerplaatsen. Dit geldt niet voor bedrijven, zoals het opleidingscentrum van de NS. Bezoekers daarvan kunnen wel massaal parkeren. Kunnen zij niet met de trein komen of kunnen zij niet wandelen en fietsen? Er wordt met 2 maten gemeten. De parkeernorm wordt niet evenredig toegepast voor bewoners en voor bedrijven. De parkeernorm voor bedrijven moet strenger.

Reactie gemeente:

Op dit moment gelden de parkeernormen uit de Beleidsregel Toepassing Parkeernormen 2024. Hierin zijn parkeernormen vastgelegd per functie. Deze normen zijn niet in alle gebieden in Amersfoort hetzelfde. In de binnenstad gelden bijvoorbeeld andere normen dan op een bedrijventerrein of een woonwijk. De lage parkeernorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning is geen onderdeel van deze beleidsregel. De haalbaarheid en de verdere (beleidsmatige) uitwerking van de ambitie van het college ten aanzien van de parkeernormen van 0,2 per woning in het ontwikkelgebied 'Langs Eem en Spoor', vindt de komende periode plaats. De norm geldt op dit moment dus nog niet.

In een bestemmingsplan hoeft het aantal parkeerplaatsen niet heel specifiek te worden getoetst. Het is namelijk nog niet bekend hoe de daadwerkelijk aanvraag omgevingsvergunning er uit zal zien. Wel moet worden aangetoond dat het aannemelijk is dat het parkeren opgelost kan worden. Wanneer op basis van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, zijn de parkeernormen van toepassing zoals die gelden op het moment van het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning.

Reclamant verzoekt de parkeernormen voor bedrijven strenger te maken. Dat kan in een bestemmingsplan niet geregeld worden. Parkeernormen worden als beleidsregel vastgesteld door de gemeenteraad.

- c. Bij dit plan wordt er een parkeergarage van drie verdiepingen gerealiseerd. In een vorig plan was de parkeergarage eruit gehaald, nu is het weer toegevoegd. Dit is tegen de wens van de omwonenden. De wens is om bij dit plan vast te houden aan het beeldkwaliteitsplan van juli 2019 met betrekking tot de parkeergarage.

Reactie gemeente:

Voor de woningen moet het parkeren op eigen terrein worden opgelost, dus binnen de woonbestemming. Dit betekent dat er geen parkeerplaatsen worden aangelegd in de openbare ruimte. Hoe de parkeeroplossing voor de woningen er uit gaat zien is aan de ontwikkelaar.

Voor de verschillende functies in het middengebied van de Wagenwerkplaats zijn parkeerplaatsen nodig. Omdat in het Masterplan 2019 is vastgelegd dat er geen parkeerplaatsen worden aangelegd in het openbaar gebied wordt een parkeerhub gebouwd voor de functies in het middengebied. Daarmee kan het openbaar gebied een meer duurzame en groene inrichting krijgen. Volgens het verkeersonderzoek van Goudappel zijn 205 parkeerplaatsen nodig voor de functies uit het middengebied. Volgens de voorlopige studie van de NS naar de parkeerhub (studie Groosman) zijn voor 205 parkeerplaatsen 3 parkeerlagen nodig binnen de oppervlakte van de parkeerhub. Op de begane grond kunnen 72 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op de 1e verdieping 87 parkeerplaatsen (=159) en op de 2e verdieping vervolgens nog eens 109 (= 268 totaal). Een 3e laag is dus hoe dan ook nodig. Om de parkeerhub zo optimaal mogelijk te benutten is daarom gekeken of de bezoekers van de Wagenwerkplaats West hier gebruik van kunnen maken. De parkeerbehoefte van de bezoekers van Wagenwerkplaats West bedraagt afgerond 26 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte past binnen de overcapaciteit van de hub (er is zelfs sprake van nog meer restcapaciteit). Omdat in het bestemmingsplan een bouwhoogte van 5 meter wordt toegestaan kan er geen parkeerhub van 3 lagen met dak worden gebouwd. Er zal dus op het dak van de 2^e laag geparkeerd moeten worden.

Wel wordt momenteel onderzocht of er, gezien de ambities ten aanzien van het hanteren van een lage parkeernorm voor woningbouw in de projectzone Langs Eem en Spoor, mogelijkheden zijn om de overcapaciteit die ontstaat in de parkeerhub optimaal te benutten door omliggende ontwikkelingen te laten aanhaken bij deze parkeeroplossing. Verder heeft de gemeente ook ambities om deelmobiliteit aan te bieden in de vorm van deel auto's, deelfietsen en – scooters. Het idee is om ook een deel van de mogelijke overcapaciteit in te zetten voor de parkeervraag van de stalling van deelmobiliteit, voor bezoekers aan het gebied en eventueel van de bewoners van de Van Rijnsoever locatie.

- d. Het parkeerbeleid werkt onder de slogan “blik eruit, groen erin”. De betonnen parkeergarage is strijdig met het parkeerbeleid aangezien het niet groen en duurzaam is.

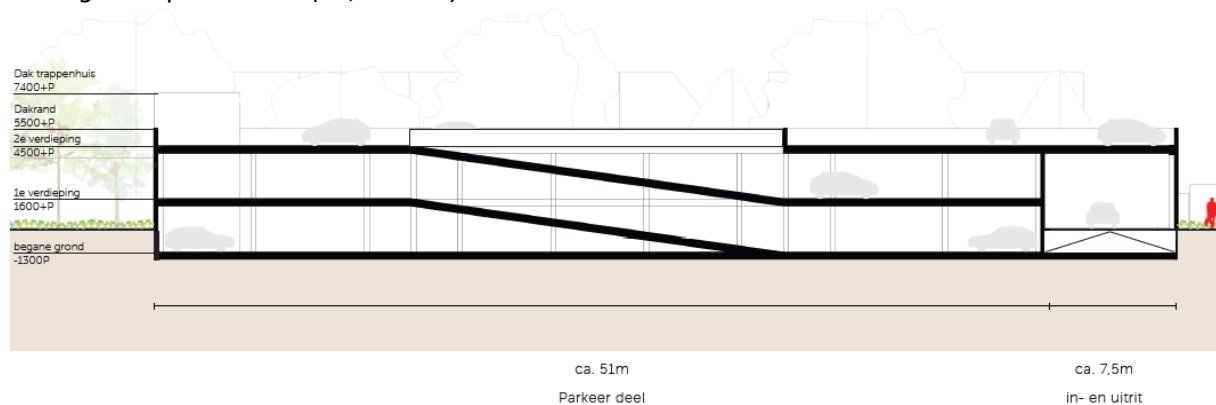
Reactie gemeente:

Door een parkeerhub te bouwen waarin het parkeren voor de functies uit het middengebied wordt opgelost en doordat bij de woningen op eigen terrein moet worden geparkeerd, kan het openbaar gebied vrij worden gehouden van geparkeerde auto's. Daarmee kan de openbare ruimte met meer groen worden ingericht. Dit draagt bij aan de beeldkwaliteit en aan een meer duurzame, groene inrichting.

- e. Het is in lijn van de inspraak rond masterplan 1 om een deel van de parkeergarage ondergronds te realiseren.

Reactie gemeente:

Het klopt inderdaad dat volgens het Masterplan Wagenwerkplaats 2019 een deels ondergrondse parkeerhub mogelijk is. Dat hebben wij vertaald in dit bestemmingsplan waarin ondergrondse bebouwing mogelijk is binnen het bouwvlak. In hoeverre de parkeerhub ondergronds wordt gerealiseerd is aan de ontwikkelaar. Op dit moment ligt er een schetsontwerp voor een gedeeltelijk ondergronds parkeerhub (- 1,3 meter).



- f. Het voorstel van Amersfoort 2014 om bewoners van het Soesterkwartier te laten parkeren in de Wagenwerkplaats is niet wenselijk. Dit zorgt ervoor dat bewoners van de ene buurt in een andere buurt parkeren.

Reactie gemeente:

De parkeerhub wordt gebouwd om te kunnen voldoen aan de parkeervraag van de functies uit het middengebied van de Wagenwerkplaats en de bezoekers van de woningen in deelgebied west. Wanneer ook omwonenden zouden moeten kunnen parkeren in de parkeerhub, moet deze een veel grotere omvang krijgen. Dat is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk.

- g. In Hoef West is er ook ongelijkheid met betrekking tot het parkeerbeleid tussen reizigers, bedrijven en bewoners.

Reactie gemeente:

Parkeerbeleid wordt niet vastgesteld met een bestemmingsplan. De op dit moment geldende parkeernormen zijn begin 2024 vastgesteld door de raad. De parkeernormen zijn niet in de hele stad hetzelfde en verschillen ook per functie. Er zijn verschillende type gebieden in het parkeerbeleid onder andere binnenstad, schil binnenstad, intercitylocaties/knooppuntlocaties. Voor het bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. – deelgebieden Midden, West en spoorwegemplacement is beoordeeld of het aannemelijk is dat op basis van de op dit moment geldende Beleidsregel parkeernormen 2024 voldaan kan worden aan de parkeerbehoefte van de verschillende functies. De daadwerkelijk parkeertoets vindt plaats bij de aanvraag omgevingsvergunning.

- h. Er is ooit geopperd om een traverse te realiseren over het spoor om noord en zuid van de spoorlijn te verbinden. Op die manier zouden er aan de zuidkant van het spoor meer parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. Bewoners en bezoekers van de Wagenwerkplaats hoeven dan alleen het spoor over te steken, lopend via de traverse, om bij de woning, bedrijf of andere voorziening in de Wagenwerkplaats te komen.

Reactie gemeente:

Er is geen intentie om een traverse over het spoor te realiseren. Het parkeren moet opgelost worden in het plangebied van de Wagenwerkplaats.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.13 Zienswijze van meerdere bewoners van Soesterweg en Soesterhof

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen per post op 1 februari 2024) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

Reclamanten geven aan erg tevreden te zijn dat de gemeente vast heeft gehouden aan de maximale bouwhoogte van 5 meter en dat de omwonende actief zijn betrokken bij plannen rond de parkeerhub via gezamenlijke ontwerpessies.

a. Reclamanten hebben nog enkele zorgen over het open dek van de parkeerhub. Reclamanten verwachten dat de parkeerhub zal zorgen voor:

- een inbreuk op privacy.
- overlast voor omwonenden door het licht van het bovenste dek.
- geluidsoverlast door autogeluiden.
- geluidsoverlast en veiligheidsproblemen dankzij hangjongeren.
- een waardedaling van de huizen vanwege de bovenstaande punten.

De voorkeur is om het bouwvlak van de mobiliteitshub uit te rekken richting het noorden en de bovenste verdieping niet te gebruiken voor parkeren.

Reactie gemeente:

Uit het verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan West & Midden van Goudappel komt naar voren dat in de toekomstige situatie minimaal 205 parkeerplaatsen voor het gebied Midden nodig zijn in de hub. Volgens de voorlopige studie van de NS naar de parkeerhub (studie Groosman) zijn voor 205 parkeerplaatsen 3 parkeerlagen nodig. Op de begane grond kunnen 72 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op de 1e verdieping 87 parkeerplaatsen (=159) en op de 2e verdieping vervolgens nog eens 109 (= 268 totaal). Een 3e laag is dus hoe dan ook nodig. De 3e laag is op het dak van de parkeerhub.

Er zijn voor- en tegengeluiden als het gaat om het wel of niet toepassen van een open dek op de bovenste parkeerlaag. Aan de ene kant vinden omwonenden het niet wenselijk om een hoger gebouw neer te zetten zodat alle auto's in het gebouw kunnen parkeren. Anderzijds vinden omwonenden het parkeren op het dak van de parkeerhub, waarmee dus geen hoger gebouw wordt gerealiseerd, niet wenselijk omdat er daarmee zorgen zijn over om licht, geluid en privacy.

Voor de parkeerhub is een schetsontwerp gemaakt van 4,5 meter hoog. Er zal worden geparkeerd op het dak van de parkeerhub. Om de overlast van koplampen, geluid en privacy te beperken en vanwege de veiligheid, wordt een opstaande rand van 1 meter langs het dak van de parkeerhub gerealiseerd. Daar bovenop komt een glazen wand van 0,5 meter. Deze zorgt voor de afscherming van het geluid (zie onderstaande afbeelding voor een impressie van de situatie). Deze opstaande randen langs het dak zijn mogelijk op basis van het bestemmingsplan. Op deze manier wordt tegemoet gekomen aan de wens van omwonenden om geen hogere parkeerhub toe te staan maar wordt wel de mogelijke overlast van parkerende auto's op het dak ingeperkt.



Er is niet gekozen voor het vergroten van het bouwvlak van de parkeerhub richting het noorden omdat daarmee de groenstrook tussen de parkeerhub en de tuinen van de aangrenzende woningen zou verdwijnen. Ook het vergroten van het bouwvlak richting het zuiden of westen zou ten koste gaan van groen.

Reclamant haalt ook de overlast door hangjongeren aan. Dergelijke overlast kan overal optreden en is niet specifiek te koppelen aan een parkeerhub. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de Wagenwerkplaats een ander gebied gaat worden. Er komt meer bebouwing, meer reuring en er worden woningen toegevoegd. Dit zal de sociale controle vergroten.

Ook geeft reclamant aan dat er sprake is van een waardevermindering van de woningen door de parkeerhub. Voor het bepalen van een waardevermindering van de woningen wordt een planologische vergelijking gemaakt. Er wordt gekeken wat er op basis van het vorige bestemmingsplan mogelijk was en wat er op basis van het nieuwe bestemmingsplan mogelijk is. Ter plaatse van de parkeerhub was in het vorige bestemmingsplan 'Wagenwerkplaats' bedrijfsbebouwing mogelijk met een hoogte van 6 meter tot aan de perceelsgrens van de woningen aan de Soesterweg. In het nieuwe bestemmingsplan wordt de bouwbaarheid ingeperkt en zijn er geen bedrijven meer toegestaan. Daarnaast wordt een zone met een groenbestemming opgenomen tussen de percelen aan de Soesterweg en de parkeerhub. Van een waardevermindering zal daarmee hoogst waarschijnlijk geen sprake zijn.

- b. De groene corridor tussen de mobiliteitshub en de achtertuinen van de Soesterweg is toegankelijk. Vanwege mogelijk overlast is dit juist niet wenselijk. Verzoek is om dit gebied ontoegankelijk te maken.

Reactie gemeente:

In het bestemmingsplan worden de bestemmingen van de gronden en gebouwen vastgelegd. De ruimte tussen de parkeerhub en de tuinen van de Soesterweg heeft de bestemming Groen. Hoe deze ruimte ingericht gaat worden is nu nog niet bekend. Dat wordt vastgelegd in een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Op dit moment is daar nog niet verder aan gewerkt, omdat we dit voor het hele gebied Wagenwerkplaats in één keer willen doen. Dit zal opgepakt worden als het uitwerkingsvoorstel voor de Wagenwerkplaats Oost is vastgesteld. Naar verwachting zal dit rond de zomer van dit jaar zijn. Uiteraard is het Masterplan 2019 daarbij het uitgangspunt.

- c. Aan de zuid- en westkant van de mobiliteitshub is een groen talud, met mogelijk voorzieningen, wenselijk. Mits veiligheid en privacy kan worden gewaarborgd.

Reactie gemeente:

Het voorstel om de parkeerhub in te bedden in een groen talud is mogelijk op basis van het bestemmingsplan. Op dit moment zijn daar echter geen plannen voor.

- d. In het bestemmingsplan ontbreekt de groene muur die ligt bij de Soesterweg. Verzoek om hier een passage over op te nemen.

Reactie gemeente:

De scheidingsmuur tussen de achtertuinen van de woningen aan de Soesterweg en de Wagenwerkplaats blijft staan. Dit is mogelijk binnen de bestemming Groen (andere bouwwerken) in dit bestemmingsplan.

- e. In de berekening van Goudappel wordt geen rekening gehouden met bezoekers van de nieuwe woningen. De angst is dat de parkeerplaats onnodig groot wordt. Verzoek om te kijken naar het parkeerterrein bij Railcenter. Mogelijk kan hier een dek worden geplaatst om de parkeerdruk op te vangen.

Reactie gemeente:

Wij danken reclamant voor deze goede suggestie. De gemeente Amersfoort streeft vanuit duurzaamheidsperspectief naar optimale benutting van (bestaande) parkeervoorzieningen. De parkeerhub wordt gebouwd voor de functies in het middengebied van de Wagenwerkplaats. Gezien het gemêleerde programma van het middengebied, zijn er kansen voor meervoudig gebruik. De kantoren/ateliers genereren met name overdag een parkeerbehoefte, daar waar in de avonden en 's nachts voor die functies geen tot bijna geen parkeerders worden verwacht. Daarom wordt onderzocht of de bezoekers van de woningen in Wagenwerkplaats West gebruik kunnen maken van de restcapaciteit die op deze momenten aanwezig is. Ook zal onderzocht worden of en in hoeverre het terrein van Railcenter, rekening houdend met de bestemmingen van dit terrein, gebruikt kan worden om met name piekvragen op te vangen.

- f. De berekeningen van de benodigde parkeerplaatsen van Goudappel zijn onduidelijk en foutief. Voor de kantoren is een foute parkeernorm gebruikt, er is geen rekening gehouden met de buurtbus en het is onduidelijk hoe Goudappel is gekomen bij 242 parkeerplaatsen.

Reactie gemeente:

De berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen gebeurt op basis van de geldende parkeernormen. De buurtbus wordt niet meegenomen in die berekening.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.14 Zienswijze reclamant 14

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 1 februari 2024 per post) en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

Reclamanten vragen om te kijken naar de mogelijkheid om het pad achter de woningen 408 tot 418 te verbinden met de toekomstige groene wig. Reclamanten begrijpen dat dit niet in het bestemmingsplan geregeld kan worden maar geven dit als suggestie mee.

Reactie gemeente:

Reclamanten hebben gelijk dat dit niet in het bestemmingsplan vastgelegd kan worden. De inrichting van de openbare ruimte wordt niet vastgelegd in een bestemmingsplan maar in een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Op dit moment is nog niet verder gewerkt aan het inrichtingsplan voor de openbare ruimte omdat we dit in één keer willen doen voor de hele Wagenwerkplaats. Voor de Wagenwerkplaats Oost moet het uitwerkingsvoorstel nog worden vastgesteld door de raad. Daarna kan gewerkt worden aan het inrichtingsplan voor de openbare ruimte voor de hele Wagenwerkplaats. Uiteraard is ook hierbij het Masterplan 2019 het uitgangspunt. Het aanbod mee te denken over de inrichting van de openbare ruimte wordt hierbij van harte aangenomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3 *Vaststelling van het bestemmingsplan*

In dit hoofdstuk wordt een opsomming gegeven van de wijzigingen die bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden voorgesteld.

Wijziging naar aanleiding van zienswijzen

Toelichting:

- In de toelichting zal een beschrijving worden opgenomen over de ambities uit de Omgevingsvisie Amersfoort en hoe de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats daar binnen past. Ook zal de relatie met het programma/raamwerk Langs Eem en Spoor worden toegelicht.

Regels

- In de regels zal artikel 7 (Groen), lid 2 onder b worden aangepast zodat alleen een bouwwerk op poten kan worden gerealiseerd, waarbij het maaiveld vrij wordt gehouden van bebouwing. Enkel een trap naar de verdieping is toegestaan. Daarnaast zal in dit artikel 7 (Groen) worden aangegeven dat de parkeergelegenheid voor Seinhuis post 6 moet worden gerealiseerd in de parkeerhub.
- In de bestemming 'Gemengd-3', artikel 6, lid 1 onder c wordt de tekst op de volgende wijze aangepast:
'het houden van congressen, lezingen, vergaderingen, cursussen, workshops, presentaties, alsmede trouwceremonies en -recepties en andersoortige feestelijke bijeenkomsten'.
- Aan de bestemming 'Horeca', artikel 8, lid 1 wordt toegevoegd:
 - horeca van categorie 2 (h=2);
 - het houden van congressen, lezingen, vergaderingen, cursussen, workshops, presentaties, alsmede trouwceremonies en -recepties en andersoortige feestelijke bijeenkomsten.

Ambtshalve wijzigingen

Toelichting:

- De volgende bijlagen bij de toelichting zijn geactualiseerd op basis van een meer recent verkeersmodel:
 - Geluidsrapport parkeergarage
 - Geluidsrapport Wagenwerkplaats Stad en Milieu stap 1 en 2
 - Geluidsrapport Wagenwerkplaats Stad en Milieu stap 3
 - Mobiliteitsstudie Wagenwerkplaats
 - Aeriusberekening Wagenwerkplaats
 - Rapport luchtkwaliteit Wagenwerkplaats

Verbeelding:

- De bouwhoogtes van de Soesterhof worden aangepast aan de feitelijke situatie.
- Bij het Hoofdgebouw in het middengebied wordt een extra aanduiding opgenomen voor een terras ten noorden van de bestaande aanduiding en met ongeveer dezelfde omvang als de bestaande aanduiding.
- De bestemming Wonen-3 en Wonen-4 is op de digitale verbeelding verwisseld. Dit wordt gecorrigeerd.
- De grens van het bouwvlak voor het buurthuis wordt aan de zuidzijde gelijk getrokken met het bouwvlak van de naastgelegen woningen en het bebouwingspercentage wijzigt van 25% naar 30%.

Regels:

- Aan artikel 14 'Verkeer-Parkeergarage' wordt een bouwregel toegevoegd voor trappenhuisen op de parkeergarage. De betreffende regel in artikel 14, lid 2 onder 1 sub e gaat als volgt luiden: 'in uitzondering op het bepaalde onder d mag de hoogte van trappenhuisen maximaal 7,4 meter bedragen'.
- Artikel 14, lid 3 onder b wordt gewijzigd door het verbod tot plaatsen van slagbomen te verwijderen. Het artikel gaat als volgt luiden: 'in verband met het gebruik ten dienste van deelmobiliteit, de parkeergarage op de begane grond goed toegankelijk is'.
- Aan artikel 14 wordt een voorwaardelijke verplichting toegevoegd die als volgt luidt: 'Vanwege de nabijheid van de woningen aan de Soesterweg, dient de gevel van de parkeervoorziening aan de noordzijde geheel gesloten te zijn om geluidsuitstraling in noordelijke richting te beperken'.
- Aan de algemene afwijkingsregels in artikel 25 lid 1 wordt een sub d toegevoegd ter voorkoming van hinder vanwege koplampen en vanwege het weren van geluid van parkerende auto's op de parkeerhub. Hiermee is een opstaande rand langs het dak mogelijk van 1,0 meter, waarvan 0,5 meter boven de hoogte van 5 meter uit komt. Daar bovenop komt een glazen wand van 0,5 meter (geluidwering). Voor deze glazen wand mag dus meer dan 10% (wat een algemene afwijkingsregel is) worden afgeweken van de bouwhoogte. Ter illustratie hieronder een afbeelding met een schets van de parkeerhub met de opstaande rand ten behoeve van geluidwering en voorkomen van hinder door koplampen.



De betreffende regel in artikel 25, lid 1 onder d gaat als volgt luiden: 'voor afwijkingen van maten ten behoeve van geluid en licht werende voorzieningen op gebouwen binnen de bestemming 'Verkeer-verblijfsgebied', mits die afwijkingen beperkt blijven tot ten hoogste 20% van de in het plan aangegeven maten en de bovenste 10% een transparante voorziening is'.