

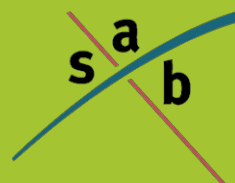


Beheersverordening Wagenwerkplaats e.o.

Vastgesteld

Datum: 26 maart 2019

IDN: NL.IMRO.0307.BVWagenwerkplaats-va01



Stad met een hart



INHOUD

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Ligging en begrenzing besluitgebied	1
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.4	Leeswijzer	2
2	De beheersverordening	3
2.1	Algemeen	3
2.2	Deze verordening	3
2.3	Planbeschrijving	5
3	Beleid	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	15
4	Uitvoerbaarheid	18
4.1	Algemeen	18
4.2	Geluid	18
4.3	Bodem	18
4.4	Luchtkwaliteit	19
4.5	Bedrijven en milieuzonering	20
4.6	Externe veiligheid	20
4.7	Ecologie	22
4.8	Water	23
4.9	Archeologie	26
4.10	Cultuurhistorie	27
4.11	Verkeer en parkeren	31
4.12	Economische uitvoerbaarheid	31
5	Juridische toelichting	32
5.1	Algemeen	32
5.2	Verbeelding	32
5.3	Regels	32
6	Procedure en vaststelling	37

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De gemeente Amersfoort werkt momenteel aan de actualisatie van een aantal bestemmingsplannen. Directe aanleiding hiertoe vormt de verouderde status van de geldende bestemmingsplannen, alsmede vele mutaties die sinds de totstandkoming van deze bestemmingsplannen hebben plaatsgevonden. De actualisatie moet leiden tot actuele en zoveel mogelijk uniforme bestemmingsplannen. Hierdoor ontstaat meer rechtszekerheid voor de burger en wordt met de actualisatie voldaan aan de verplichting en gemeentelijke wens tot digitalisering en digitaal gebruik van de bestemmingsplannen. De bestemmingsplannen zijn hiermee geheel in lijn met de (nieuwe) Wro, die in juli 2008 in werking is getreden, en de digitaliseringsvereisten, die gelden sinds 1 januari 2010.

Met de inwerkingtreding van de Wro in 2008 is een nieuw planologisch instrument geïntroduceerd: de beheersverordening. Voor gebieden waar niet of nauwelijks ruimtelijke ontwikkelingen zijn te verwachten, kan in plaats van een bestemmingsplan een beheersverordening worden vastgesteld.

Voor de Wagenwerkplaats geldt momenteel een verouderd bestemmingsplan. Hoewel in het recente verleden is nagedacht over een nieuwe invulling van de Wagenwerkplaats, zal deze herontwikkeling de komende jaren niet plaatsvinden vanwege onder meer milieubelemmeringen. Omdat de eerstkomende jaren in dit gebied geen nieuwe ontwikkelingen worden voorzien, is de beheersverordening een geschikt instrument om dit gebied te voorzien van een actueel en handhaafbaar planologisch-juridisch kader.

Voorliggende beheersverordening voorziet hierin. Deze verordening is vooral gericht op het beheer van bestaande kwaliteiten en functies in het gebied van de Wagenwerkplaats en het aanpalende spoorwegemplacement.

1.2 Ligging en begrenzing besluitgebied

Het besluitgebied van voorliggende beheersverordening bestaat uit de Wagenwerkplaats, het ten zuiden hiervan gelegen spoorwegemplacement en de bebouwing rond het Piet Mondriaanplein in Amersfoort.

Het besluitgebied volgt in het westen, zuiden en oosten de grens van het spoorwegemplacement. In het noorden wordt het besluitgebied begrensd door woonbebouwing aan de Piet Mondriaanlaan, het Hendrik Jan Wolterpad, de Ligusterstraat en de Soesterweg.

De afbeelding op de volgende pagina laat de globale ligging van het besluitgebied zien. Voor de exacte begrenzing van het besluitgebied wordt verwezen naar de verbeelding van deze verordening.

2 De beheersverordening

2.1 Algemeen

Sinds de invoering van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 hebben gemeenten de keuze tussen vaststellen van een bestemmingsplan of een beheersverordening. Deze keuze hangt af van het karakter van het gebied. Op grond van artikel 3.38 van de Wet ruimtelijke ordening mag de gemeenteraad een beheersverordening vaststellen voor die delen van het grondgebied van de gemeente waar geen ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien.

Een beheersverordening legt de bestaande situatie vast. Het begrip 'bestaand' kan zowel 'eng' als 'ruim' worden uitgelegd:

- 'Enge' zin: alleen de bestaande feitelijk aanwezige functies en bebouwing worden vastgelegd;
- 'Ruime' zin: het vigerende bestemmingsplan en de verleende omgevingsvergunningen voor planologisch afwijken worden als uitgangspunt genomen. Dit kunnen dus ook ontwikkelingen zijn die nog niet zijn gerealiseerd. Gebruik in 'ruime' zin kan worden uitgelegd in een 'beperkte' en een 'brede' variant:
 - 'beperkte' variant: met het bestemmingsplan in overeenstemming zijnde bestaande gebruik en bebouwing wordt vastgelegd met daarin opgenomen (al dan niet gerealiseerde) kleine uitbreidingsmogelijkheden (bijvoorbeeld de 10% afwijkingsbevoegdheid);
 - 'brede' variant: alle nog niet gerealiseerde gebruiks- en bouw mogelijkheden worden van een bestemmingsplan opgenomen.

2.2 Deze verordening

2.2.1 Systematiek

Ter plaatse van de Wagenwerkplaats en het aanliggende spoorwegemplacement worden de eerstkomende jaren geen ontwikkelingen voorzien. Vanwege de wens om te beschikken over een actueel planologisch-juridisch kader en het feit dat de gemeente op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet beschikken over actuele bestemmingsplannen, is voorliggende beheersverordening opgesteld.

De juridische systematiek van deze beheersverordening sluit aan bij de juridische systematiek van bestemmingsplannen in de gemeente Amersfoort. De beheersverordening is opgesteld alsof het een bestemmingsplan is. Dit is gedaan in verband met uniformiteit en klantvriendelijkheid richting de gebruikers van de verordening. De systematiek van de bestemmingsplannen van de gemeente is zoveel mogelijk als basis genomen voor de verbeelding en regels van de beheersverordening.

Wat betreft de gekozen vertaling van het begrip 'bestaand', waarvan de keuzemogelijkheden zijn toegelicht in paragraaf 2.1, is in deze beheersverordening voor een tweeledige aanpak gekozen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het noordelijk gelegen terrein van de Wagenwerkplaats enerzijds en het zuidelijker gelegen spoorweg-

emplacement plus de bebouwing rond het Piet Mondriaanplein anderzijds. In het navolgende wordt deze keuze toegelicht.



2.2.2 Wagenwerkplaats

Voor het terrein van de Wagenwerkplaats, het noordelijke deel van het besluitgebied, geldt een sterk verouderde bestemmingsplanregeling (uit 1957) op grond waarvan veel mogelijk is, zowel qua gebruik als qua bebouwing, mits het de bestemming Spoorwegdoeleinden heeft. Het is thans niet gewenst dat van deze ontwikkelingsmogelijkheden gebruik wordt gemaakt, omdat deze kunnen leiden tot een onomkeerbare situatie. Daarnaast laat de externe veiligheid als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen een aantal ontwikkelingen momenteel niet toe. Om die reden is er in voorliggende beheersverordening voor gekozen om het gebied van de Wagenwerkplaats te ‘bestemmen’ volgens voornoemde ‘beperkte variant’. Gebruik en bebouwing welke in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan en met enkele vrijstellingen, ontheffingen en afwijkingsbesluiten zijn gerealiseerd, zijn vastgelegd in deze beheersverordening. Gebruik en bebouwing welke op grond van het geldende bestemmingsplan nog konden worden gerealiseerd, maar in de huidige situatie niet aanwezig zijn, zijn in voorliggende verordening niet opgenomen.

Bij het vastleggen van de huidige bebouwing is ervoor gekozen deze zo strak mogelijk te bestemmen door de duiding van besluitsubvakken ‘bouwvlak’ op de verbeelding. Daarbuiten zijn geen gebouwen toegestaan. Wel zijn buiten de bouwvlakken bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan. Voor het strak begrenzen van de bestaande bebouwing is gekozen om twee redenen. Enerzijds omdat het karakter van de beheersverordening nieuwe ontwikkelingen niet toelaat en anderzijds omdat een groot deel van de bebouwing cultuurhistorisch waardevol is, waardoor behoud van deze gebouwen voorop staat en uitbreiding ervan niet wenselijk is.

Bij het vastleggen van het huidige gebruik is in de bestemmingsomschrijving steeds gekozen voor een verzamelnaam van de voorkomende functies. Zo is de circusschool niet omschreven als circusschool, maar als maatschappelijke doeleinden en is een architectenbureau aangeduid als zakelijke dienstverlening. Ruimtelijk maakt het immers niet uit of een architectenbureau zich vestigt in één van de gebouwen of een internet-bedrijf. In de regels van deze beheersverordening is aangegeven welke functies zijn toegelaten binnen elk besluitvak.

Voor het terrein van de Wagenwerkplaats is de feitelijk bestaande situatie (gebruik en bebouwing) geïnventariseerd. Aan de hand van een recente kadastrale en topografische ondergrond, recente luchtfoto's, Google Maps Street View en met name gegevens van frequente gebruikers van het gebied, is het besluitgebied in beeld gebracht. Op basis van die inventarisatie is de beheersverordening opgesteld. Behoudens enige ruimte in de functieomschrijving, zoals hiervoor toegelicht, bestaan voor de Wagenwerkplaats geen ontwikkelingsmogelijkheden. Wel bevat de beheersverordening in beperkte mate flexibiliteitsbepalingen, zoals de 10% afwijkingsbevoegdheid.

2.2.3 Spoorwegemplacement

Voor het spoorwegemplacement, het zuidelijke deel van het besluitgebied, geldt zowel het Plan in Hoofdzaak van 1957, als een bestemmingsplan uit 2002. De bestemmingsomschrijving van laatstgenoemd plan is vrij actueel en is nog steeds toepasbaar op de huidige situatie. Het bestemmingsplan laat binnen dit gebied met name spoorwegdoeleinden toe en de aanwezige bebouwing is met bouwvlakken op de plankaart aangegeven.

Om die reden is er in voorliggende beheersverordening voor gekozen om het gebied van de Wagenwerkplaats te 'bestemmen' volgens de in paragraaf 2.1 genoemde 'ruime variant'. De gebruiksregeling uit het geldende bestemmingsplan Centraal Stadsgebied Noord is hiertoe integraal overgenomen in de regels van voorliggende verordening (bestemming Verkeer - Spoor). Bebouwing, welke in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan is gerealiseerd, is tevens vastgelegd in deze beheersverordening door toekenning van een besluitsubvak 'bouwvlak', waarbinnen gebouwen moeten worden opgericht.

2.3 Planbeschrijving

Deze beheersverordening voorziet in het vastleggen van de 'bestaande situatie', zoals hiervoor beschreven. Van ontwikkelingen is geen sprake.

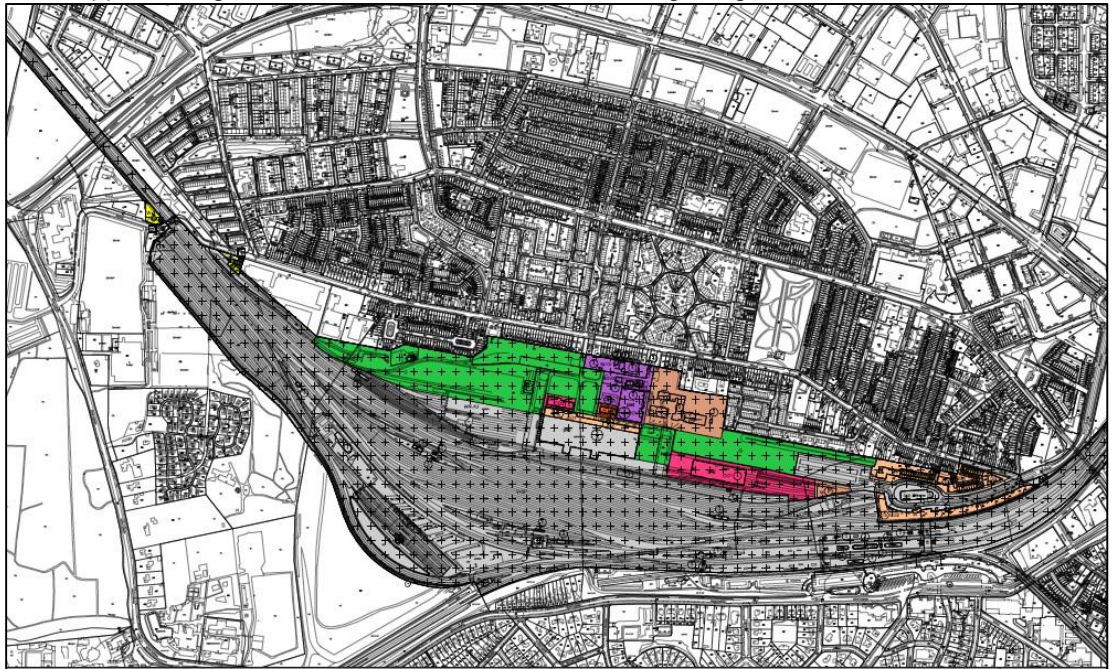
Het besluitgebied bestaat feitelijk uit twee delen, te weten het noordelijk gelegen gebied van de Wagenwerkplaats samen met het Piet Mondriaanplein en het direct ten zuiden hiervan gelegen spoorwegemplacement met spoorlijnen in oostelijke en westelijke richting.

2.3.1 Wagenwerkplaats en omgeving

Het ten noorden van het spoorwegemplacement gelegen terrein is gedifferentieerd van karakter. De bebouwing concentreert zich in het centrale deel van het terrein, op de Wagenwerkplaats.

Het terrein van de Wagenwerkplaats grenst direct aan het spooreplacement van station Amersfoort en is circa 18 hectare groot. Aan de noordkant ligt de wijk het Soesterkwartier. Door de ligging zijn de ontwikkelingsmogelijkheden vooralsnog beperkt. Veiligheidsregels die gelden voor het vervoer van goederen over het spoor en het rangeren met gevaarlijke stoffen zijn daar de reden van. De geschiedenis van de Wagenwerkplaats gaat terug tot de eerste jaren van de vorige eeuw. Nadat in de jaren dertig andere werkplaatsen in Tilburg, Zwolle en Utrecht waren gesloten, werd in Amersfoort het onderhoud aan vrijwel al het goederenmaterieel van NS uitgevoerd. In 1930 was NS daarmee de grootste werkgever in Amersfoort. In 2000 werd de Wagenwerkplaats gesloten. Nadat de onderhoudswerkzaamheden op de Wagenwerkplaats waren gestopt, dreigden het terrein en de gebouwen te verloederen. NS Stations, de gemeente Amersfoort en het burgerinitiatief Wagenwerkplaats hebben de handen echter ineen geslagen om het tij te keren. Gezamenlijk worden plannen ontwikkeld en activiteiten georganiseerd. Zo zijn verschillende gebouwen inmiddels weer in gebruik genomen, veelal door bedrijven of instellingen met een cultureel of artistiek karakter.

In het meest westelijk gelegen deel van het besluitgebied bevindt zich enige woonbebouwing. Deze woonbebouwing is als zodanig bestemd in voorliggend plan, met de besluitvakken Wonen – 1 en Wonen - 3. Tussen het wonen aan de westzijde en de Wagenwerkplaats in het oosten is een open gebied gelegen met enkele gebouwtjes. De gronden hebben het besluitvak Groen gekregen. Het in het gebied aanwezige buurthuis heeft een bouwvlak gekregen. In het gebouw ten westen van de rolbaan, is thans een culturele jeugdgroep aanwezig, alsmede een oefenruimte voor theatergezelschappen. Het gebouw heeft eveneens een bouwvlak gekregen.



verbeelding beheersverordening

In het westelijke deel van het centrale gedeelte van de Wagenwerkplaats, ten oosten van de rolbaan ligt de Veerensmederij. Dit gebouw was sinds 1908 een prominent onderdeel van de spoorwegindustrie in Amersfoort. Hier werden destijds de veren voor de onderstellen van de treinwagons gesmeed. De hoge schoorstenen op het pand verwijzen nog naar de smidsvuren die langs de gevels stonden opgesteld. Hoewel de bladverenfabriek deel uitmaakte van de Wagenwerkplaats werden er veren gemaakt voor alle Haarlemse IJzeren Spoorweg Maatschappij-materieel, en later dat van NS. De Veerensmederij is in 1924 uitgebreid. Het ontwerp wordt toegeschreven aan D.A.N. Margadant, de architect van het oude station van Amersfoort, dat in 1995 is gesloopt. Inmiddels is de Veerensmederij een van de Rijksmonumenten op de Wagenwerkplaats en heeft het een zeer grondige renovatie ondergaan. Thans bevindt zich in het gebouw een congrescentrum en theater, alsmede het kantoor van Holland Opera. Het gebouw heeft het besluitvak Cultuur en Ontspanning 2 gekregen, waarin de bestaande functies zijn opgenomen. Het betreffende gebouw is cultuurhistorisch waardevol en om die reden beschermd via de regels van het plan.

Ten zuiden van dit gebouw is het hoofdgebouw van de Wagenwerkplaats gelegen. Het Hoofdgebouw van de Wagenwerkplaats is het centrale en meest robuuste gebouw op het terrein. In de huidige vorm is dit gebouw 200 meter lang en ruim 50 meter breed en had oorspronkelijk tien evenwijdige sporen. Deze loods is in verschillende fasen tot stand gebracht. Het voorste gedeelte dateert uit 1904 en is ontworpen door D.A.N. Margadant. Aan de uitbouw op twee plaatsen is nog te zien dat er vroeger twee rolbanen (een brug waarmee een treinstel van het ene spoor naar een ander parallel gelegen spoor verplaatst kan worden) in het Hoofdgebouw waren. Deze rolbanen vormden de verbinding tussen de drie genoemde afdelingen (herstellingen, lichte-rij en schildersafdeling). Aan de zijde van de lange Fabrieksstraat bevindt zich een kantorenstrip waarin verschillende bedrijven en organisaties zijn gevestigd, daarnaast zijn er een kantoor/opleidingscentrum van de cliniclowns en atelierruimten. Dit deel van het gebouw heeft het besluitvak Gemengd 1 gekregen.

In het overige deel van het gebouw vindt binnenopslag van reizigersmaterieel plaats. Dit deel van het gebouw en omringende terrein ten zuiden van het gebouw hebben het besluitvak Verkeer - Spoor, waarbinnen genoemde functies mogelijk zijn gemaakt. Voorts zijn de cultuurhistorische waarden van het gebouw met deze beheersverordening beschermd.

In het centrum van de Wagenwerkplaats staat het centrale ketelhuis en heeft als bouwjaar 1904 en 1917. Het gebouw bestond uit een acculaadruimte met rolkraan en een ketelhuis met drie grote ketels (vervaardigd door Bronswerk Feijenoord), alsmede gemetselde muren met gietijzeren boogvensters, een zadeldak met pannen en opbouw met houten ventilatieluiken. De schoorsteen bij het ketelhuis is afgebroken. Het gebouw is van waarde als voorbeeld van kenmerkende fabrieksbouw van rond 1900. Het gebouw is momenteel in gebruik als centrale horecavestiging. De gronden en het gebouw zijn bestemd tot Horeca.

Het gebouw direct ten oosten ervan doet dienst als bedrijfsverzamelgebouw. In het cultuurhistorisch waardevolle gebouw zijn onder meer de circusschool, een architectenbureau, verschillende ateliers, adviesbureaus en een ontmoetingsruimte gevestigd. Het gebouw en terrein zijn bestemd tot Bedrijf en Dienstverlening 1, waarbij het ge-

noemde scala aan functies is bestemd. Voorts zijn de cultuurhistorische waarden met deze beheersverordening beschermd.

Direct ten noorden ervan is een drietal kleinere gebouwen gelegen, waarin een atelier en opleidingsruimten gevestigd zijn. Deze drie gebouwen zijn bestemd tot Bedrijf en Dienstverlening 2.

Aan de noordrand van het besluitgebied is een hoveniersbedrijf gelegen, welke is bestemd tot Bedrijf – Hovenier. De bestaande gebouwen zijn opgenomen in een bouwvlak. Ten oosten van het hoveniersbedrijf is het opleidingscentrum van Railinfra gelegen, alsmede enkele loodsën. De gronden en gebouwen zijn bestemd voor Maatschappelijk.

De Rijtuigenloods ten zuiden van het centraal gelegen tijdelijke park is bestemd tot Cultuur en Ontspanning 1. Voorts zijn de cultuurhistorische waarden met deze beheersverordening beschermd.

In de cultuurhistorische beschrijving wordt de Rijtuigenloods grote monumentale waarde toegekend als kenmerkende fabrieksbouw uit de periode 1900-1910, met name door de grote gietijzeren vensters (kenmerkend voor architect D.A.N. Margadant) en de ritmiek van sheddak-bouw. Het gebouw wordt beschouwd als een van de kerngebouwen van het voormalige wagenbedrijf en vertoont architectonische overeenkomst met het verderop liggende hoofdgebouw. De Rijtuigenloods werd vroeger gebruikt voor de “kleine herstellingen”. Het was de bedoeling dat deze loods na de sluiting van het bedrijf zou worden gesloopt. Dank zij de inzet van Siesta (Stichting Industrieel Erfgoed in de Stad Amersfoort) is de loods behouden. De Rijtuigenloods is thans in gebruik als Evenementenhal.

Het simulatorcentrum en opleidingscentrum voor machinisten in het oostelijke deel van het besluitgebied zijn bestemd tot Maatschappelijk. De park- en ridezone, de fietsenstalling en de parkeergarage aan het Piet Mondriaanplein zijn bestemd tot Verkeer.

Ten noorden van Piet Mondriaanplein en het zuiden van de Soesterweg zijn woningen en lichte bedrijvigheid en horeca-inrichtingen gelegen. Deze bebouwing heeft de bestemming Gemengd 3 gekregen.

Tot slot is ten zuiden van het Piet Mondriaanplein de stationshal gelegen met een veelheid aan functies, zoals kantoren, een meetingpoint, detailhandel, horeca en opleidingscentra. Dit gebouw heeft de bestemming Gemengd 2 gekregen.

2.3.2 Spoorwegemplacement

Het spoorwegemplacement is grotendeels onbebouwd en wordt gebruikt als rangeerterrein voor reizigers- en goederenwagons en bestaat daarnaast uit doorgaande spoorlijnen, verbindingsporen, opstelsporen, inlaatsporen etc. In dit gebied zijn tevens enkele gebouwen aanwezig, waaronder onderhoudsgebouwen, dienstgebouwen in het oostelijk deel van het besluitgebied, bij het Stationsplein, tevens kiosken en een restaurant.

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden, zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder invloed van groei, stagnatie en krimp, die gelijktijdig plaatsvinden. Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

In de visie worden ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend', 'bereikbaar' en 'leefbaar&veilig'. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en dertien nationale belangen zijn:

1. *Concurrerend* = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 1*: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - *Nationaal belang 2*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - *Nationaal belang 3*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - *Nationaal belang 4*: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
2. *Bereikbaar* = Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 5*: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;

- *Nationaal belang 6*: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
- *Nationaal belang 7*: Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3. *Leefbaar & veilig* = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - *Nationaal belang 8*: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - *Nationaal belang 9*: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
 - *Nationaal belang 10*: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - *Nationaal belang 11*: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - *Nationaal belang 12*: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- *Nationaal belang 13*: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Voor deze beheersverordening is het hoofddoel 'Verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid' van belang. Op grond van de SVIR maakt het spoorwegtraject en het rangeerterrein binnen het besluitgebied deel uit van het landelijk spoorweganet.

In het mobiliteitssysteem van Nederland zet het Rijk de gebruiker (zowel reiziger als verlader) centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Het Rijk wil die robuustheid en samenhang bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen (inzet op ketenmobiliteit en multimodale knopen). Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal. Het Rijk richt zich niet alleen op meer infrastructuur ofwel capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. Instandhouden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk.

Om een leefbare omgeving te waarborgen, om te gaan met de afname van fossiele brandstoffen en CO₂-reductie te bereiken is een verdere transitie naar duurzame mobiliteit nodig.

Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5)

Het Rijk prioriteert de investeringen uit het Infrastructuurfonds (2021-2028) voor het versterken van de bereikbaarheidskwaliteit in stedelijke regio's rond mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen.

De investeringen moeten 'slim' gedaan worden: over de modaliteiten heen en niet alleen op basis van verkeerskundige principes, maar ook kijkend naar de gebruiker en het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio's en Nederland als geheel.

Op het spoor kunnen reizigers vanaf 2020 spoorboekloos reizen tussen de belangrijkste bestemmingen. Op de drukste trajecten gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden. De infrastructuur van het spoor wordt minder complex gemaakt. Daardoor neemt de betrouwbaarheid toe.

Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6)

Naast de op veel plaatsen noodzakelijke investeringen in het mobiliteitssysteem ziet het Rijk goede mogelijkheden om de capaciteit van het bestaande hoofdnet met innovatieve maatregelen te vergroten en op die manier tot betrouwbare reistijden te komen op de wegen, vaarwegen en spoorwegen. Het Rijk lanceert een programma Beter benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen. Voorbeelden zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations. De te nemen maatregelen zijn door Rijk, decentrale overheden en bedrijfsleven gezamenlijk in acht regio's uitgewerkt in gebiedspakketten. Deze leiden nog voor 2015 tot merkbare resultaten voor de gebruiker. In de pakketten worden afspraken gemaakt tussen de partners over te realiseren doelstellingen.

Het Rijk wil samen met decentrale overheden het openbaar vervoerssysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten. Goed toegankelijke en integrale real-time reisinformatie is hierbij noodzakelijk. Het Rijk is verantwoordelijk om samen met decentrale overheden en marktpartijen sterke multimodale knooppunten te stimuleren door bijvoorbeeld het bijdragen aan nieuwe en het opwaarderen van bestaande Park+Ride-locaties, het uitbouwen van HSL-stations en het verder verbeteren van logistieke knooppunten.

Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7)

De Nederlandse infrastructuur van wegen, spoorwegen en vaarwegen wordt, internationaal vergeleken, zeer zwaar belast. De afhankelijkheid van het functioneren van deze infrastructuur is groot. Goed beheer en onderhoud van de bestaande rijksinfrastructuur is daarmee een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitssysteem

en een florerende Nederlandse economie. Het gaat dan bijvoorbeeld om vervanging of renovatie van infrastructuur en het minder complex maken van de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot.

Daarnaast is *Nationaal belang 10*: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van belang vanwege de aanwezigheid van rijksmonumenten. Hierop wordt verder ingegaan in paragraaf 4.10.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bepaalt dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor deze onderwerpen voorziet het besluit ook niet in de (definitieve) begrenzing. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR zijn herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden. Het betreft de volgende onderdelen:

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie; en
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur (EHS);
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

Voor deze beheersverordening zijn de regels met betrekking tot de hoofdwegen en hoofdspoorwegen van belang.

Langs sommige hoofdwegen of delen daarvan zijn in Nederland reserveringsgebieden aangewezen ten behoeve van mogelijke toekomstige verbredingen. Tevens regelt het Barro reserveringsgebieden voor nieuw aan te leggen hoofdwegen of hoofdspoorwegen. Ook wordt de mogelijkheid geregeld voor reserveringen voor een nieuwe verbinding.

Binnen het besluitgebied ligt geen reserveringsgebied.

3.1.3 Toetsing rijksbeleid

Met deze beheersverordening worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Daarmee is er geen sprake van wijzigingen aan het spoorwegtraject of het rangeerterrein die belemmeringen vormen voor de instandhouding van deze hoofd(spoor)weg.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie

Op 4 februari 2013 heeft Provinciale Staten van de provincie Utrecht de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) 2013-2028 vastgesteld. De nieuwe structuurvisie dient ter vervanging van de Structuurvisie Utrecht 2005-2015.

In de PRS is het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028 beschreven. De provincie geeft aan welke doelstellingen van provinciaal belang worden geacht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe uitvoering wordt gegeven aan dit beleid. De PRS richt zich op de volgende drie pijlers:

- een duurzame leefomgeving;
- vitale dorpen en steden;
- landelijk gebied met kwaliteit.

Deze pijlers leiden tot de volgende twee belangrijkste beleidsopgaven. Dit zijn opgaven die nodig zijn om Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats:

Accent op de binnenstedelijke opgave

Utrecht wil tenminste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk realiseren. Dit sluit aan bij de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.

Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied

Utrecht wil de kwaliteit van haar landelijk gebied behouden en versterken, zowel voor het landelijk gebied zelf, als voor het stedelijk gebied. De binnenstedelijke opgave vraagt als contramale ook om een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen. De zware terugval van financiële middelen voor natuur en recreatie om de stad wil de provincie onder andere opvangen door hier rood-voor-groenconstructies mogelijk te maken. De cultuurhistorische waarden van onder meer de linies, de buitenplaatsen en het agrarische landschap dragen bij aan een aantrekkelijk landelijk gebied. De landbouw is een belangrijke drager van het agrarische cultuurlandschap. Die rol vergt ruimte voor een economisch duurzame landbouw. De aanwezigheid van zo'n 1,2 miljoen inwoners biedt afzetmogelijkheden voor de producten die dit oplevert. Bij dit alles is het kunnen beleven van rust en ruimte van belang.

Infrastructuur

De provincie Utrecht is als centrumgebied van Nederland een belangrijk kruispunt van nationale spoor-, auto- en waterwegen. De hoofdinfrastructuur vormt samen met onderliggende infrastructuur de basis voor het verkeer- en vervoersysteem in de provincie. De Utrechtse regio wordt wel de draaischijf van Nederland genoemd. Als de draaischijf niet goed functioneert, heeft dat negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in de provincie en voor de economische vitaliteit van een groter gebied dan het Utrechtse. Een goed functionerend verkeer- en vervoersysteem is belangrijk. De daarvoor benodigde verkeers- en vervoersinfrastructuur moet berekend zijn op de mobiliteit in en door de regio. De aanleg en instandhouding van infrastructuur die nodig is voor een doelmatig functionerend verkeer- en vervoersysteem is van provinciaal belang.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening

Bij de nieuwe structuurvisie hoort ook de herziene versie van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). De PRV is gelijktijdig met de PRS vastgesteld en bevat regels voor gemeenten. De gemeenten moeten deze regels in acht nemen bij het maken van ruimtelijke plannen. De regels zijn nodig om het provinciale ruimtelijke beleid te kunnen realiseren. De bepalingen zoals deze zijn opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening hebben met name betrekking op ontwikkelingen in stedelijk gebied of in het landelijk gebied.

Het besluitgebied is in de verordening aangeduid als 'Infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug'. Hierop wordt nader ingegaan bij het aspect water in paragraaf 4.8.2.

In de verordening zijn verder geen regels opgenomen die van belang zijn voor deze beheersverordening.

3.2.3 Toetsing provinciaal beleid

Deze beheersverordening legt de bestaande situatie vast en maakt daarom geen ontwikkelingen mogelijk. Deze beheersverordening heeft betrekking op bestaande functies binnen het besluitgebied, waaronder spoorwegen, rangeerterrein, wonen, een opleidingscentrum, een congrescentrum, een evenemententerrein en een hoveniersbedrijf. De beheersverordening raakt hierdoor het ruimtelijke provinciale beleid niet.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Stadsperspectief Amersfoort 2015

De grens van de ruimtelijke (uit)groeimogelijkheden van de stad is min of meer bereikt, waardoor nieuwe ontwikkelingen zich steeds explicieter richten op de bestaande stad. In het Stadsperspectief 2015 staat het beleid daaromtrent als volgt geformuleerd: 'focus op de bestaande stad met bijzondere aandacht voor oudere wijken, functiemenging van wonen en werken, het verbeteren van de bereikbaarheid, een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte en het verbeteren van voorzieningen'. Zo wordt niet alleen gewerkt aan de economische vitaliteit maar geeft de aanpak ook een impuls aan leefbaarheid, veiligheid, beperking mobiliteit en efficiënt stedelijk grondgebruik.

3.3.2 Woonvisie Amersfoort 2011-2020

De Woonvisie Amersfoort 2011-2020 is op 27 september 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. In de koers voor de Structuurvisie Amersfoort 2030 is als ambitie vastgesteld dat de gemeente Amersfoort zich verder ontwikkelt tot een duurzame, vitale stad met een centrumfunctie voor de regio. De kracht van Amersfoort zit in de goede mix van stedelijkheid en groene leefbare wijken, met een waardevol historisch centrum in een groene omgeving.

Programma voor de stad

De vraag naar wonen in Amersfoort is en blijft groot. Voldoende nieuwbouw is belangrijk om de doorstroming op gang te houden zodat er in alle segmenten van de markt woningen beschikbaar komen. Amersfoort is een aantrekkelijke en gewilde stad voor gezinnen en gezinsvormers gebleken en zal dat blijven. Het woningbouwprogramma van Vathorst sluit aan op deze vraag. Dit draagt bij aan de sterke sociaaleconomische positie van de stad. Daarnaast wil de gemeente inspelen op de positie van Amersfoort als jonge en levendige stad met een centrumfunctie voor de regio. Er is naast het groenstedelijke wonen ook behoefte aan centrumstedelijk wonen. Dat vraagt om een stedelijke invulling van de nieuwbouwlocaties rond de binnenstad. Voor studenten, starters en voor een deel van de vitale ouderen is dit een gewenst woonmilieu. De gemeente vindt het van belang om in te spelen op de woningvraag van vitale ouderen. Deze groep groeit sterk en bovendien laten zij bij verhuizing veelal een zeer gewilde woning achter die een lange verhuisketen op gang kan brengen.

Beschikbaarheid van woningen

De aandacht blijft uitgaan naar het aanbod van woonruimte voor woonconsumenten die zijn aangewezen op het sociale woningsegment. Daarbinnen is maatwerk nodig voor bijzondere doelgroepen die extra zorg en begeleiding nodig hebben. Amersfoort kiest bij de afspraken met de corporaties voor een nieuwe benadering waarbij de gemeente de focus wil leggen op het aantal woningzoekenden dat aan een passende woning wordt geholpen. Het doel is de zoektijd van actief woningzoekenden te verlagen. Daarvoor geeft de gemeente de corporaties de ruimte om woningen te verkopen of te verhuren op een manier die aansluit op de behoefte van de groepen die zijn aangewezen op het sociale woningsegment. Dit maatwerk resulteert in een efficiënte inzet van de sociale voorraad. Daarbij heeft Amersfoort ook in het bijzonder aandacht voor energielasten in deze sector.

Kwaliteitseisen

De centrumstedelijke compacte invulling van locaties rondom de binnenstad sluit aan bij de duurzaamheidsambitie die uitgaat van intensief ruimtegebruik. Voor een duurzame stad is het daarnaast nodig dat nieuwbouwwoningen voldoende kwaliteit en toekomstwaarde hebben. Vooruitlopend op de komende vergrijzing is levensloopgeschikt bouwen het uitgangspunt. Ook in de bestaande voorraad zijn investeringen nodig om de kwaliteit, aanpasbaarheid, energiezuinigheid en mogelijkheden voor duurzame energieopwekking te verbeteren.

3.3.3 *Structuurvisie Amersfoort 2030*

In deze Structuurvisie is geen nieuw beleid geformuleerd, maar is het ruimtelijk relevante bestaande beleid in samenhang gepresenteerd. Het gaat in hoofdlijnen om beleidsnota's en ruimtelijke kaders die voor projecten zijn bepaald. Met de structuurvisie wordt een beeld gegeven van de ruimtelijke koers die gevaren wordt met de stadsontwikkeling.

Naar verwachting stelt de gemeenteraad in 2013 de Structuurvisie 2030 vast.

3.3.4 *Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan (2005)*

Het gemeentelijk beleid is gericht op het realiseren van een doelmatig verkeer- en vervoerssysteem voor alle vervoerswijzen om de bereikbaarheid in en van Amersfoort te waarborgen. Daarbij worden sluipverkeer en doorgaand verkeer geweerd en de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeterd. Stilstaand verkeer is slecht voor de luchtkwaliteit. Met de toenemende ontwikkelingen in de stad ligt hier een opgave om een efficiënt verkeer- en vervoerssysteem in te richten voor alle modaliteiten. De gemeente wil de beschikbare verkeersruimte op het wegennet optimaal gaan benutten. Dit houdt in dat gekeken wordt naar een slimmere indeling van bestaande rijstroken en ook, waar dit winst voor de totale afwikkeling oplevert, extra opstelstroken op kruispunten met verkeerslichten worden toegevoegd.

Naar verwachting stelt de gemeenteraad in 2013 het gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan vast.

3.3.5 Visie op de Wagenwerkplaats (2008)

De visie op de Wagenwerkplaats is op 21 oktober 2008 vastgesteld. De gemeente wil een gebied inrichten om een plaats te creëren voor en door Amersfoorters, met inachtneming van de schoonheid en openheid van het gebied. De openheid is niet alleen fysiek maar ook 'geestelijk': vrije ruimte letterlijk en figuurlijk. Het gaat erom mensen de ruimte te bieden om creatief te zijn, om maatschappelijk te ondernemen. Het gaat erom kansen te creëren voor mensen die niet altijd zo makkelijk aan bod komen. Dit kan door aan de onderkant en in de marge ruimte bieden om zich te ontwikkelen, maar ook steun om te kunnen groeien. Het gaat er ook om jongeren ruimte te bieden zich te ontwikkelen, want daar zit veel vernieuwingskracht. Kortom het gaat om de broedplaats voor maatschappelijke ontwikkeling, creativiteit en innovatie, steeds in beweging, steeds vernieuwend.

Om het terrein levensvatbaar te maken en te houden dient er door professionals vanuit de drie genoemde domeinen, de gemeente en de NS invulling gegeven te worden aan een gezond bedrijfseconomisch beheer waarin de doelstellingen bewaakt en geconcretiseerd worden.

Sterke economische functies kunnen ondersteuning bieden aan startende ondernemingen en initiatieven. Bedrijven en kunstenaars die een hogere huur kunnen betalen, dragen bij aan het goedkoop houden van atelier- en bedrijfsruimten voor de financieel zwakkere huurders (startende kunstenaars, nieuwe ondernemingen).

Pioniers die doorgroeien maken de goedkopere ruimten weer vrij voor nieuwe ondernemers, maar blijven in het gebied om hun kennis over te dragen: duurzaam innovatief.

De visie is leidend geweest voor de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats van 2008 tot heden. Thans bestaan er vanwege milieuaspecten geen mogelijkheden voor een integrale verdere ontwikkeling, waardoor een beheersverordening kan worden vastgesteld.

3.3.6 Toetsing gemeentelijk beleid

Met deze beheersverordening worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Met de verordening wordt de huidige situatie vastgelegd. Een en ander is in lijn met het gemeentelijke beleid.

4 Uitvoerbaarheid

4.1 Algemeen

Omdat deze beheersverordening geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is dit hoofdstuk vooral beschrijvend en toelichtend van aard. Dit is anders dan bij het vaststellen van een bestemmingsplan, waarbij de uitvoerbaarheid van de plannen moet zijn aangetoond. Hierbij moet worden onderzocht in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling gevolgen kan hebben op de aspecten: milieu, ecologie, water, archeologie, cultuurhistorie en mobiliteit.

4.2 Geluid

4.2.1 Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door wegverkeer, door spoorwegverkeer, en/of door inrichtingen (industrielawaai) het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. De wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van gevoelige functies zoals woningen, scholen en ziekenhuizen niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde, dan wel een nader te bepalen hogere grenswaarde. Indien een ruimtelijk plan nieuwe geluidsgevoelige functies toestaat, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van wegen en gezoneerde industrieterreinen op een bepaalde afstand van de nieuwe geluidsgevoelige functie. Dit onderzoek heeft tot doel inzicht te geven in het akoestisch klimaat van het nieuwe geluidsgevoelige object.

4.2.2 Toetsing

Binnen het besluitgebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk gemaakt. De bestemmingsregeling is afgestemd op reeds aanwezige functies of daarmee vergelijkbare functies. Daarnaast voorziet deze beheersverordening niet in een aanpassing van het traject van het spoorwegverkeer. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek is daarom niet nodig.

4.2.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de beheersverordening.

4.3 Bodem

4.3.1 Algemeen

In ruimtelijke plannen moet aangetoond worden dat de bodem- en grondwaterkwaliteit ter plaatse van het besluitgebied geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

4.3.2 Toetsing

Met onderhavige beheersverordening zijn geen ontwikkelingen voorzien. Het uitvoeren van een bodemonderzoek is daarom niet noodzakelijk.

4.3.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Algemeen

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Het doel van de Wet luchtkwaliteit is het verbeteren van de luchtkwaliteit, zodat in 2015 aan de Europese eisen wordt voldaan en huidige belemmeringen voor gewenste ontwikkelingen zoveel mogelijk worden weggenomen. De kern van de Wet is het 'Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit' (NSL). Dit instrument wordt door de Rijksoverheid gecoördineerd en bevat de ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren én maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet langer afzonderlijk te worden getoetst op de grenswaarde, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. De grens van 'niet in betekenende mate' ligt volgens de gelijknamige AMvB bij 3% van de grenswaarde van een stof. Dit betekent dat voor woningbouwlocaties met minder 1.500 woningen (met één ontsluitingsweg) of 3.000 woningen (met twee gelijke ontsluitingswegen) geen beoordeling op de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden. Daarnaast wordt het van belang geacht dat burgers voldoende worden beschermd tegen (tijdelijke) te hoge concentraties. Dit betekent dat vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet worden afgewogen of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol. Deze afweging moet ook voor projecten die 'niet in betekenende mate' tot verslechtering van luchtkwaliteit leiden worden gemaakt.

4.4.2 Toetsing

Binnen het besluitgebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De luchtkwaliteit wordt door de uitvoering van deze verordening niet beïnvloed. Een onderzoek naar de luchtkwaliteit is daarom niet noodzakelijk.

4.4.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

4.5.1 Algemeen

Indien door middel van een ruimtelijk plan nieuwe, gevoelige functies of milieuhinder-veroorzakende functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu binnen en buiten het gebied mogelijk is. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van nieuwe gevoelige functies.

4.5.2 Toetsing

Deze beheersverordening legt de bestaande situatie vast en maakt daarom geen ontwikkelingen mogelijk. Binnen het besluitgebied worden daarmee geen nieuwe milieuhindergevoelige functies mogelijk gemaakt. Daarnaast worden er geen nieuwe milieuhinderveroorzakende functies mogelijk gemaakt.

4.5.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (bijvoorbeeld een chemische fabriek of lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (bijvoorbeeld route gevaarlijke stoffen of buisleidingen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is de kans op een dodelijk ongeval binnen een bepaald gebied. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

4.6.2 Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

4.6.3 Groepsrisico

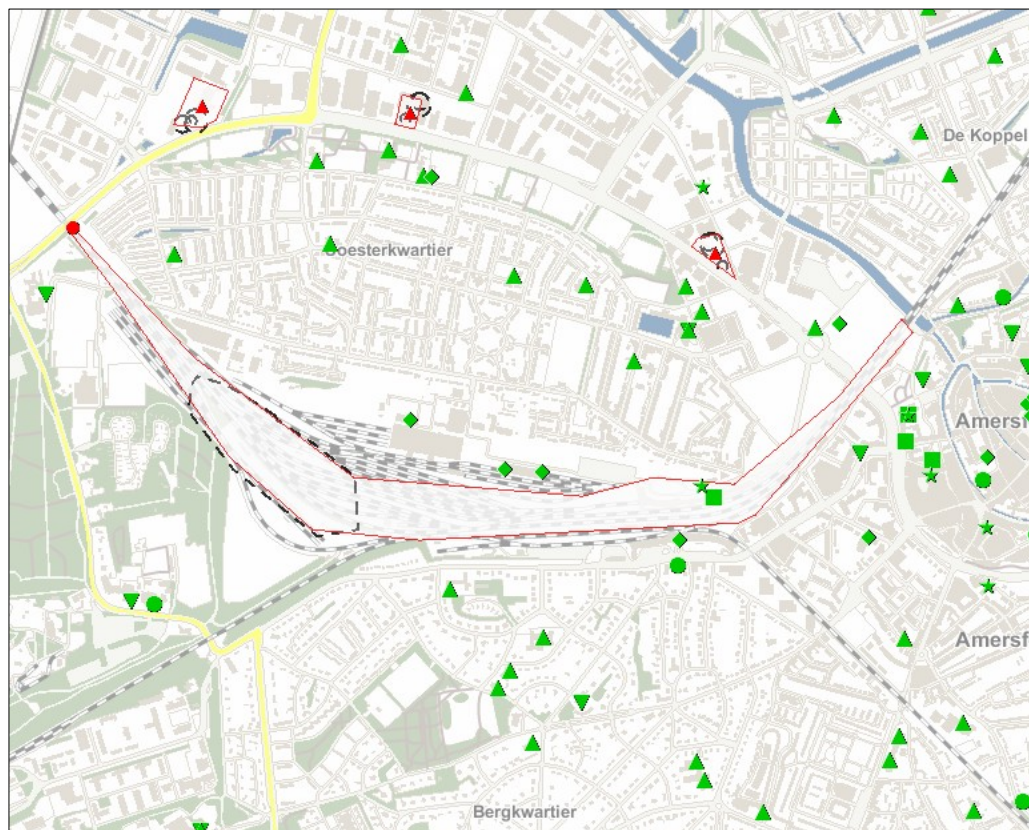
Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van

een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi (stb. 250, 2004) wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (art. 13). De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

4.6.4 Toetsing

Binnen het besluitgebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Daarmee worden er ook geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten, dan wel risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt.

Binnen het besluitgebied komen echter wel bestaande risicovolle inrichtingen voor. Om inzicht te geven in de situatie met betrekking tot het aspect externe veiligheid in en nabij het besluitgebied is de risicokaart Nederland geraadpleegd. De navolgende afbeelding bevat een fragment van deze kaart.



Uitsnede risicokaart Nederland (bron: www.risicokaart.nl)

Stationaire bronnen

Binnen en in de omgeving van het besluitgebied komen geen stationaire bronnen voor.

Mobiele bronnen

Binnen het besluitgebied ligt een rangeerterrein en doorgaande sporen. Op het rangeerterrein worden gevaarlijke stoffen gerangeerd en over de doorgaande sporen worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het overige deel van het besluitgebied ligt binnen het invloedsgebied van het groepsrisico van het rangeerterrein en de sporen. Omdat deze beheersverordening niet voorziet in een toename van het aantal (beperkt) kwetsbare objecten, wijzigt het groepsrisico ter plaatse niet. Een nadere toetsing van het groepsrisico is daarom niet noodzakelijk.

Daarnaast voorziet deze beheersverordening niet in een aanpassing van de locatie van het rangeerterrein en het traject van de sporen.

4.6.5 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

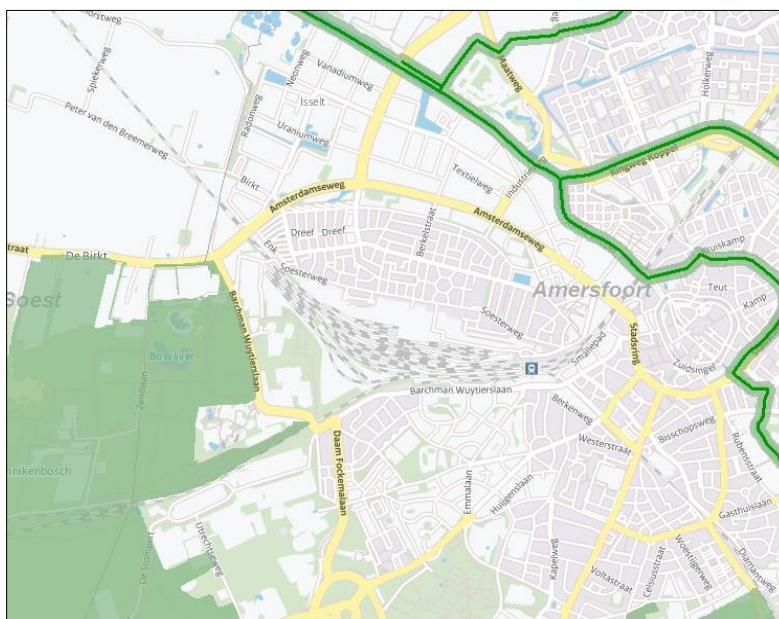
4.7 Ecologie

4.7.1 Algemeen

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. Bij de natuurwetgeving kan een tweedeling worden gemaakt in soort- en gebiedsbescherming. Soortbescherming vindt plaats via de Flora- en faunawet, de gebiedsbescherming gebeurt via de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

4.7.2 Toetsing

Ten noordoosten van het besluitgebied ligt op circa 225 m de rivier de Eem en het Valleikanaal. Deze waterlopen zijn door de provincie aangewezen als ecologische verbindingszone. Ten zuidwesten van het besluitgebied ligt op circa 275 m een gebied dat is aangewezen als EHS. Op de navolgende afbeelding is de ligging van het besluitgebied ten opzichte van de EHS weergegeven.



Uitsnede provinciale EHS kaart

Beleid en regelgeving met betrekking tot de EHS is vastgelegd in de provinciale structuurvisie en ruimtelijke verordening. De EHS is een robuust, samenhangend netwerk van natuurgebieden en verbindingen daartussen op nationaal niveau. De provincie wil de EHS in Utrecht behouden en verder ontwikkelen. Hiervoor worden deze gebieden beschermd en bestaat het voornemen om tot 2021 1.500 ha nieuwe natuurgebieden te realiseren. Via de ruimtelijke verordening wordt gezorgd dat zich geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voordoen die een significant negatief effect hebben op de wezenlijke waarden en kenmerken van onze EHS. Dit doen wordt gedaan via het beschermingsregime 'nee, tenzij'.

Met deze beheersverordening worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, die een negatief effect kunnen hebben op de aanwezige of potentiële natuurwaarden. Er zullen door de vaststelling van deze beheersverordening derhalve geen ecologische waarden worden aangetast.

4.7.3 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.8 Water

4.8.1 Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

4.8.2 Provinciaal beleid

Waterplan 2010-2015 provincie Utrecht

Het Waterplan 2010-2015 van de provincie Utrecht omvat het beleid voor waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van water in de provincie voor de periode van 2010 tot 2015. Met dit plan voldoet de provincie aan de verplichting van de Waterwet om voor een periode van zes jaar een regionaal waterplan op te stellen. Met de nieuwe Waterwet is het Waterplan, voor wat betreft de ruimtelijke aspecten, structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De provincie Utrecht heeft taken op het gebied van waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van het water. In het beleid wordt uitgegaan van de kernwaarden duurzaamheid, kwaliteit en samenwerking. In het Waterplan is het beleid vastgelegd. Bij het Waterplan hoort het Deelplan Kaderrichtlijn Water (KRW), met daarin de provinciale kaders voor de kwaliteit van oppervlaktewater en de maatregelen die de provincie zelf neemt ten aanzien van het grondwater.

Het besluitgebied heeft op basis van het Waterplan de functie 'stedelijk gebied'. De inrichting en het beheer in deze gebieden zijn primair gericht op bebouwing en infrastructuur. De bij deze functie horende doelstellingen zijn de volgende:

- Een voor bebouwing en infrastructuur gewenste grondwaterstand om zakking te voorkomen en droge voeten te houden (GGOR);
- Verbeteren van de belevingswaarde en de recreatieve waarde van het watersysteem;
- Streven naar het waar mogelijk afkoppelen bij nieuwbouw en stadsvernieuwing en naar maximaal afkoppelen bij rioolvervanging of herinrichting in bestaande wijken, tenzij grondslag of inrichting het niet toelaat, bijvoorbeeld als uitvloeisel van de integrale afweging voor de Utrechtse Heuvelrug;
- Op de Utrechtse Heuvelrug moet integraal beoordeeld worden op welke wijze het hemelwater afkomstig van verhardingen afgevoerd wordt. De opties zijn afkoppelen, infiltreren in de bodem, lozen op oppervlaktewater of aansluiting op het riool;
- Buiten de KRW-waterlichamen geldt: voldoen aan de ecologische normdoelstellingen van minimaal het laagste niveau in bestaande wijken.

Het besluitgebied is daarnaast aangeduid als 'Infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug'.

In het 'Infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug' moet bij functieveranderingen een integrale beoordeling plaatsvinden of de risico's voor het grondwater niet toenemen. Ook moet integraal beoordeeld worden op welke wijze het hemelwater afkomstig van verhardingen afgevoerd wordt. De opties zijn afkoppelen, infiltreren in de bodem, lozen op oppervlaktewater of aansluiting op het riool.

4.8.3 Waterschapsbeleid

Waterbeheersplan Waterschap Vallei & Eem 2010 - 2015^[1]

In het Waterbeheersplan 2010 - 2015 heeft Waterschap Vallei & Eem zijn ambities en uitvoeringsprogramma vastgelegd voor de periode 2010 tot en met 2015. Het plan bepaalt in grote lijnen de agenda van Waterschap Vallei & Eem voor deze periode. De plannen zijn gebundeld in de drie programma's Veilige dijken, Voldoende en schoon water en Zuivering afvalwater. Het programma Veilige dijken richt zich op de bescherming van het beheersgebied tegen overstroming en daardoor op veiligheid voor de bewoners en gebruikers van het gebied. Het programma Voldoende en schoon water gaat over de waterhuishouding. De inzameling, het transport en de behandeling van afvalwater noemen we de afvalwaterketen. Deze keten bestaat uit: rioolstelsels

^[1] Per 1 januari 2013 zijn Waterschap Veluwe en Waterschap Vallei en Eem samen gegaan als Waterschap Vallei en Veluwe. Omdat dit waterschap nog geen eigen beleid heeft geformuleerd wordt, bij de toetsing van dit plan, getoetst aan het beleid van het voormalige Waterschap Vallei en Eem. Het besluitgebied lag binnen het werkveld van dit waterschap.

met huisaansluitingen, leidingen, putten, pompen, riooloverstorten, meet- en regeltechnieken; transportsystemen met gemalen en persleidingen; een rioolwaterzuiveringsinstallatie met een effluentlozing op oppervlaktewater.

Een belangrijk onderwerp in alle programma's is de klimaatverandering. Het Waterschap zal de ontwikkelingen op dit gebied de komende jaren intensief blijven volgen en maatregelen nemen om ook op de lange termijn het gebied te beschermen tegen hoog water, wateroverlast en droogte, en om de capaciteit van de zuiveringen op peil te houden. Het vaststellen van ruimtelijke plannen, vooral voor stedelijke ontwikkelingen, vraagt een pro-actieve rol van het waterschap. Door in de planontwikkelingsfase al om tafel te zitten met gemeenten, projectontwikkelaars en bouwpartijen is er voor het watersysteem veel te bereiken, zowel in nieuw stedelijk gebied als in bestaand stedelijk gebied. Daarnaast adviseert het waterschap gemeenten via de watertoets.

4.8.4 Gemeentelijk beleid

Waterplan Amersfoort 2005-2015

Het Waterplan Amersfoort 2005-2015 is het kader voor integraal en duurzaam waterbeheer in Amersfoort. Dit betekent dat het plan kaderstellend is voor diverse uitvoeringsplannen van de gemeente, zoals het gemeentelijk rioleringsplan, het baggerplan, de aanpak van oeverbeschoeiingen en de inrichting van ecologische verbindingsszones. Het Waterplan Amersfoort beschrijft het water van Amersfoort in 2030 aan de hand van streefbeelden. Een streefbeeld laat zien hoe het water er over 30 jaar op een bepaalde plek zou moeten uitzien. Voor verschillende delen van de stad gelden ook verschillende streefbeelden, want het water heeft niet overal dezelfde functies. Voor elk gebied in de stad is onderzocht welke functies het beste passen. Er zijn drie soorten streefbeelden voor het water van Amersfoort: water met allure, water van de wijk en water voor natuur.

De visie voor 2030 is (zoveel mogelijk) vertaald naar meetbare doelstellingen per streefbeeld. In relatie tot deze doelen zijn voor heel Amersfoort de knelpunten en kansen nader geïnventariseerd en letterlijk in kaart gebracht. Aan de hand hiervan is een uitvoeringsprogramma opgesteld. Voor de uitwerking van het begrip duurzaam waterbeheer zijn voor Amersfoort 10 duurzaamheidsprincipes opgesteld. Deze gelden als uitgangspunt voor het waterbeheer in Amersfoort nu en in de toekomst. Ze kunnen worden gezien als de tien geboden van 'duurzaam waterbeheer' in Amersfoort:

- Voorkom overlast
- Zorg voor een inrichting en beheer die horen bij de functie
- Houd wat schoon is schoon
- Houd de waterbalans gesloten
- Sluit aan bij (natuurlijke) processen en kansen
- Behoud en versterk de aanwezige waarden
- Zorg voor (multi)functionaliteit, flexibiliteit en beheer(s)baarheid.
- Wentel problemen niet af
- Werk samen
- Houd het waterbeheer betaalbaar.

4.8.5 Het besluitgebied

Deze beheersverordening legt de bestaande situatie binnen het besluitgebied vast. De beheersverordening heeft daarom geen invloed op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse.

Watertoets

Voor het plan is een watertoets uitgevoerd. In het kader van het vooroverleg zal in verband met het plan nader overleg worden gevoerd met het Waterschap Vallei en Veluwe.

4.8.6 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.9 Archeologie

4.9.1 Algemeen

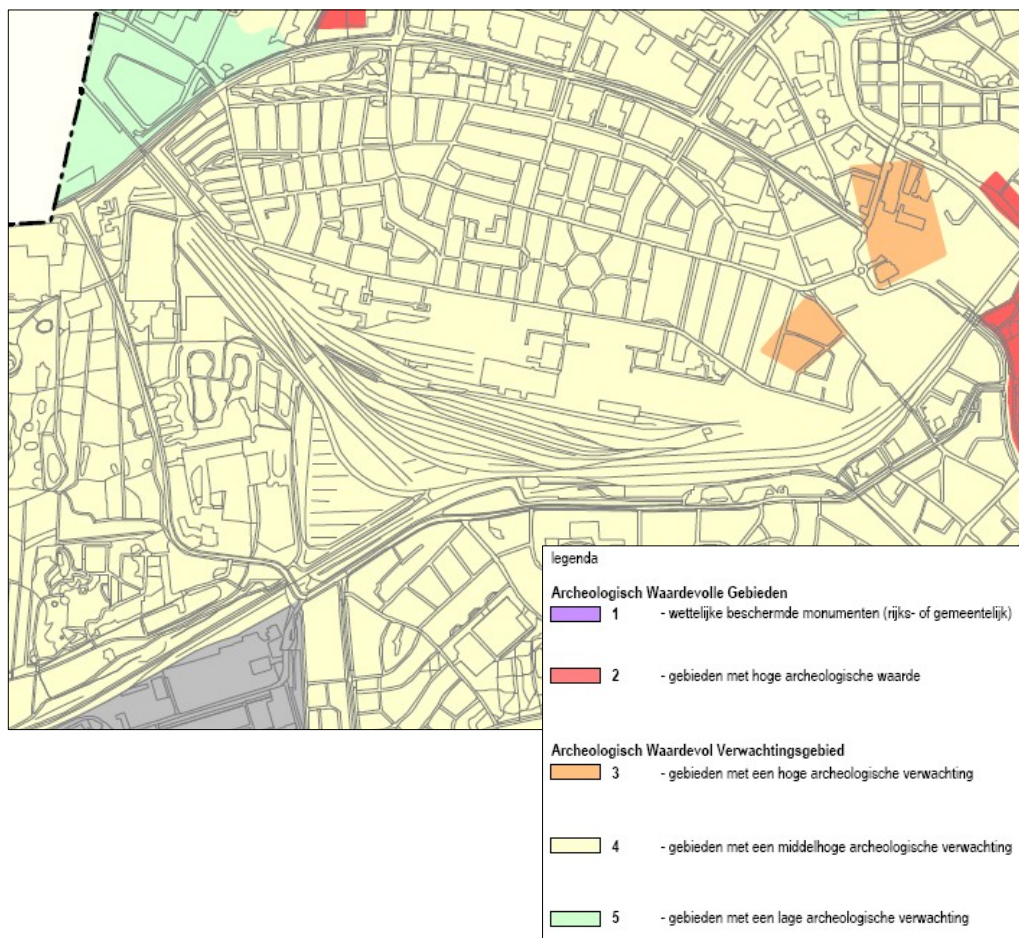
Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz), verankerd in de Monumentenwet 1988, in werking getreden. Deze wet vloeit voort uit het in 1992 ondertekende Europese Verdrag van Malta. Het uitgangspunt van de Wamz is het, waar nodig, beschermen van archeologische waarden. Er dient rekening gehouden te worden met de aanwezige en/of de te verwachten monumenten/archeologische waarden. Binnen de bepalingen van deze wet moet de gemeente de verantwoordelijkheid nemen voor het streven naar behoud 'in situ'. Ook moet de gemeente vroegtijdig het behoud van archeologische waarden afwegen tegen andere maatschappelijke belangen.

4.9.2 Toetsing

Volgens de gemeentelijke Archeologische Beleidskaart heeft het besluitgebied een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Bij bodemingrepen binnen het besluitgebied groter dan 500 m² en dieper dan 30 cm –mv is daarom voorafgaand archeologisch onderzoek nodig.

Deze beheersverordening legt de bestaande situatie vast en maakt daarom geen ontwikkelingen mogelijk. Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden is het gehele plangebied voorzien van het besluitvlak 'Waarde - archeologie categorie 3'. In de regels zijn aan dit besluitvak beschermende regels verbonden.



Uitsnede Archeologische Beleidskaart Gemeente Amersfoort

4.9.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de verordening.

4.10 Cultuurhistorie

4.10.1 Algemeen

Naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten is het ook van belang om cultuurhistorische waarden in kaart te brengen bij ruimtelijke planvorming. Om die reden is een korte analyse verricht van de cultuurhistorische waarden in het besluitgebied.

4.10.2 Toetsing

Binnen het besluitgebied bevinden zich meerdere cultuurhistorisch waardevolle objecten in de vorm van gebouwen van de voormalige wagenwerkplaats. Deze objecten zijn alle aangemerkt als rijksmonumenten.

Vanaf 1863 ontwikkelde Amersfoort zich als spoorwegstad. Verschillende van de destijds bestaande spoorwegondernemingen legden hier spoorlijnen aan met bijbehorende dienstgebouwen. Oorspronkelijk was het Wagenbedrijf Amersfoort (WBA) een 'wagenmakerij' van de toenmalige Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) die dit terrein in 1904 als zodanig in gebruik nam. Deze spoorwegmaatschappij werd later onderdeel van de Nederlandse Spoorwegen (NS) die het terrein verder inrichtte en ontwikkelde voor het onderhoud, revisie en het ombouwen van goederenwagons. Na 1996 volgde de verzelfstandiging van het bedrijf tot NS-dochter Nedtrain. In 2000 werd het echter alweer gesloten. Het terrein is gelegen tussen het Station Amersfoort aan de zuidzijde en het Soesterkwartier aan de noordzijde. Het is ca. 1,5 km lang en 300 m breed. De gebouwen liggen centraal op het terrein aan de zijde van het Soesterkwartier alwaar zich ook de oorspronkelijke toegang met portiersloge bevindt. Voorts is op het terrein een aantal gebouwen met andere functies aanwezig, zoals een magazijn, een loods voor gereed hout en een rijwielstalling, alsmede tal van spoorvoorzieningen zoals bundels opstelsporen, wissels en stootblokken. Hierna wordt nader ingegaan op de waardevolle objecten.

Hoofdgebouw

Het hoofdgebouw (complexonderdeel 1) heeft een grote rechthoekige afmeting van ca. 214 m lengte met een hal van ca. 58 m en een strook kantoren aan de noordzijde van nog eens ca. 10 m breed. Het is in twee fasen tot stand gebracht. Gerekend vanaf de oostzijde dateren de eerste 10 traveeën en de brede travee, (1e afdeling) uit 1904, de volgende 6 en 7 traveeën, wederom gescheiden door een brede travee (2e en 3e afdeling) dateren uit 1924. De bredere traveeën zijn bestemd voor de interne rolbruggen. De sporen vinden aansluiting via de kopgevels. Aan deze beide zijden ligt een rolbaan voor het gebouw. Aan de noordzijde van het gebouw liggen de eveneens beschermde verenwerkplaats en het ketelhuis. Tussen het hoofdgebouw en deze gebouwen zijn verbindingen gelegd ten behoeve van werktuigen en installaties. Hierdoor is aan deze zijde sprake van een industriestraatachtig karakter.

Verenfabriek

De verenfabriek (complexonderdeel 2) ligt ten noorden van het hoofdgebouw. Het oudste deel is het smallere oostelijke deel uit 1908, het bredere westelijke deel dateert uit 1924. Beide delen hebben een rechthoekige plattegrond en bestaan uit één bouwlaag met kap. Het gebouw is opgetrokken in baksteen. De beide zijgevels worden geleed door uitgebouwde schoorstenen.

Ketelhuis

Het ketelhuis (complexonderdeel 3) ligt ten noorden van het hoofdgebouw en maakt deel uit van de industrie straat ter plaatse. Het is een éénlaags gebouw met een met pannen gedekt zadeldak tussen topgevels. Over de nok van het gebouw is ventilatieopstand met houten luiken gebouwd. In de gevels zijn op onregelmatige wijze vensters en deuren geplaatst. Een deel hiervan bestaat nog uit oorspronkelijke gietijzeren vensters en een deel ervan is vernieuwd.

Wagenloods

De wagenloods (complexonderdeel 4) gebouwd in 1908 en toegeschreven aan architect D.A.N. Margadant ligt aan de oostzijde van het hoofdgebouw. De sporen en rolbaan verbinden deze gebouwen. Het gebouw bestaat uit één bouwlaag en is opge-

trokken uit baksteen. Per travee zijn steeds twee grote gietijzeren rondboogvensters geplaatst. De constructie is overeenkomstig aan die van het hoofdgebouw.

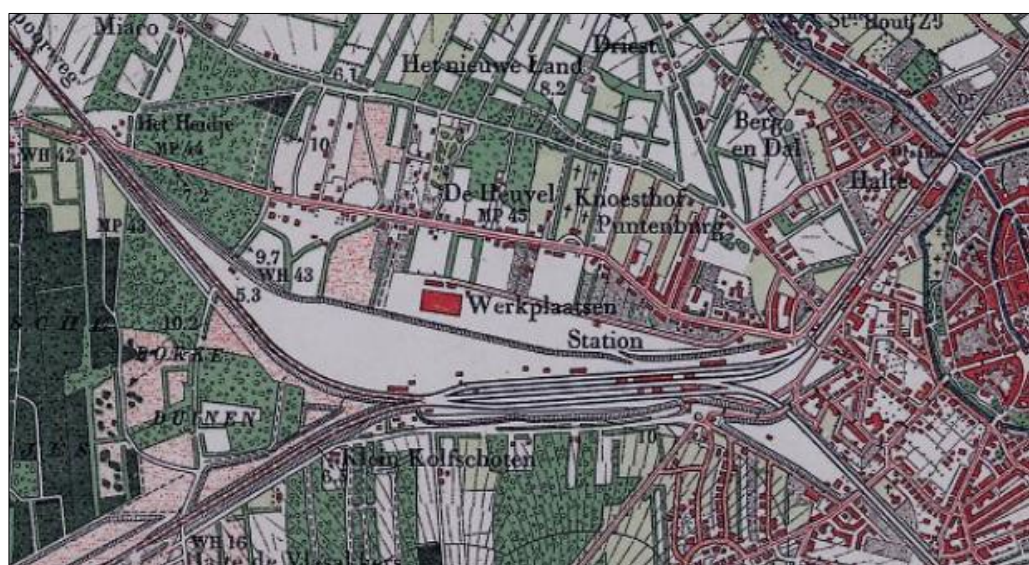
Rolbaan

Aan de oostzijde en westzijde van het hoofdgebouw ligt een stalen rolbaan (complex-onderdeel 5A en 5B). Dit is een werktuig bedoeld om wagons te vervoeren zonder dat hier rangeersporen aan te pas komen. De rolbaan zelf wordt bewogen over een x-as en bestaat uit een bak waarin een spoor in y-as richting ligt. Aan één zijde van de bak is een perronachtige verhoging. Hierop staat een machinistenhuisje van waaruit de bewegingen van de rolbaan kunnen worden geregeld. De bak met het y-as spoor sluit aan op verschillende y-as sporen, die uitkomen bij de diverse gebouwen. Het treinstel kon zo worden getransporteerd.

De navolgende afbeeldingen geven uitsneden van historische kaarten weer voor het besluitgebied. Hierop is de ontwikkeling van het besluitgebied door de jaren heen te zien.



Uitsnede historische kaart omstreeks 1870 (bron:www.watwaswaar.nl)



Uitsnede historische kaart omstreeks 1910 (bron:www.watwaswaar.nl)



Uitsnede historische kaart omstreeks 1930 (bron:www.watwaswaar.nl)



Uitsnede historische kaart omstreeks 1962 (bron:www.watwaswaar.nl)

Gezien het feit dat de beheersverordening geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt maar alleen een regeling treft voor de bestaande ruimtelijke en functionele structuur heeft de beheersverordening geen negatieve gevolgen ten aanzien van het aspect cultuurhistorie.

De cultuurhistorisch waardevolle gebouwen op de Wagenwerkplaats hebben het besluitsubvak 'cultuurhistorische warden' gekregen. In de regels is hieraan een sloopverbod gekoppeld, zodat de waarden beschermd zijn.

4.10.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de beheersverordening.

4.11 Verkeer en parkeren

4.11.1 Verkeer

Met deze beheersverordening wordt de bestaande planologische situatie vastgelegd, waarmee een aanpassing van de bestaande infrastructuur niet aan de orde is. De beheersverordening waarborgt dat de gronden met een spoorwegverkeersfunctie in de toekomst als zodanig gebruikt kunnen worden.

4.11.2 Parkeren

Deze beheersverordening legt de bestaande situatie vast en maakt daarom geen ontwikkelingen mogelijk. De uitvoering van deze beheersverordening zal daarom niet leiden tot een grotere parkeerbehoefte.

4.12 Economische uitvoerbaarheid

Deze beheersverordening legt de bestaande situatie vast en maakt daarom geen ontwikkelingen mogelijk. Enkel aan het opstellen van de beheersverordening zijn kosten verbonden, welke door de gemeente bekostigd worden. De economische uitvoerbaarheid wordt hiermee geacht te zijn aangetoond.

5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

Deze verordening bestaat uit een verbeelding en een set regels, die vergezeld gaan van een toelichting. De verbeelding en de regels zijn juridisch bindend. De toelichting maakt geen onderdeel uit van het juridisch plangedeelte. Wel fungeert de toelichting als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

5.2 Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het besluitgebied een besluitvlak gekregen. Een besluitvlak is zoals een bestemming in een bestemmingsplan. Binnen een besluitvlak kunnen besluitsubvlakken zijn aangegeven. Besluitsubvlakken zijn hetzelfde als een aanduiding in een bestemmingsplan. Deze besluitsubvlakken hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid (bijvoorbeeld topografische gegevens).

5.3 Regels

De regels zijn opgesteld conform de standaard SVBP2008 en zijn ondergebracht in een viertal hoofdstukken:

- hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin een aantal regels die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de regels in de overige hoofdstukken en de wijze van meten;
- hoofdstuk 2 (besluitvlakregels), met daarin per besluitvlak onder meer een besluitvlakomschrijving, bouwregels en ontheffingsregels;
- hoofdstuk 3 (algemene regels), met daarin algemene bouw-, gebruiks-, afwijkings-, wijzigings- en procedureregels en een aantal andere min of meer standaard regels;
- hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), met daarin het overgangsrecht en de slotbepaling.

Hoofdstuk 1 en 4 behoeven hier geen nadere toelichting. Hierna worden hoofdstuk 2 en 3 wel nader toegelicht.

5.3.1 *Besluitvlakken*

In deze paragraaf worden de in het plan voorkomende besluitvlakken nader toegelicht.

Bedrijf – Hovenier

De in het besluitgebied aanwezige hovenier is bestemd tot Bedrijf – Hovenier. Binnen dit besluitvak is uitsluitend een hovenier toegelaten met bijbehorende voorzieningen. De bestaande bedrijfsgebouwen zijn voorzien van een bouwvlak. Buiten het bouwvlak mogen geen gebouwen worden opgericht.

De maximale bouwhoogten zijn weergegeven op de verbeelding.

Bedrijf en Dienstverlening 1

Het in het besluitgebied aanwezige verzamelgebouw is bestemd tot Bedrijf en Dienstverlening 1. Binnen dit besluitvak mogen persoonlijke en zakelijke dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, ateliers, evenementen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, (spoor-)wegen en paden, parkeerplaatsen en water en voorzieningen voor de waterhuishouding aanwezig zijn. Tot slot zijn voorkomende cultuurhistorische waarden beschermd via de regels.

De bestaande gebouwen zijn voorzien van een bouwvlak. In het bouwvlak is aangegeven hoe hoog de maximale goot- en bouwhoogte mogen bedragen. Buiten de bouwvlakken mogen geen nieuwe gebouwen worden opgericht.

Bedrijf en Dienstverlening 2

Dit besluitvak is toegekend aan een drietal gebouwen in het noordelijk deel van het besluitgebied. Educatieve voorzieningen, ateliers, muziekstudio's, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, (spoor-)wegen en paden, evenementen, parkeerplaatsen en water en voorzieningen voor de waterhuishouding zijn hier toegestaan, in lijn met de aanwezige functies.

Tot slot zijn voorkomende cultuurhistorische waarden beschermd via de regels.

De bestaande gebouwen zijn voorzien van een bouwvlak. In het bouwvlak is aangegeven hoe hoog de maximale goot- en bouwhoogte mogen bedragen. Buiten de bouwvlakken mogen geen nieuwe gebouwen worden opgericht.

Cultuur en ontspanning 1

Dit besluitvak is toegekend aan de evenementenhal ten zuidoosten van de Wagenwerkplaats. Binnen het besluitvak zijn een rijtuigenloods, opslag van spoorwegmaterieel, een evenementenhal, groenvoorzieningen (spoor-)wegen en paden, parkeerplaatsen en water en voorzieningen voor de waterhuishouding toegestaan. Daarnaast zijn cultuurhistorische waarden beschermd via de regels.

De bestaande bebouwing is hierbij voorzien van een bouwvlak. In het bouwvlak is aangegeven hoe hoog de maximale bouwhoogte mag bedragen.

Cultuur en ontspanning 2

Binnen het besluitvak Cultuur en ontspanning 2 is een theater, congrescentrum en bijbehorend kantoor, evenementen, groenvoorzieningen, (spoor-)wegen en paden, parkeerplaatsen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding toegestaan. Daarnaast zijn cultuurhistorische waarden beschermd via de regels. Voor het overige gelden dezelfde regels als in het besluitvak Cultuur en ontspanning 1.

Gemengd 1

De binnen het besluitvak Gemengd 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor persoonlijke en zakelijke dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, evenementen, ateliers, groenvoorzieningen, (spoor-)wegen en paden, parkeerplaatsen en water en voorzieningen voor de waterhuishouding. Tot slot zijn voorkomende cultuurhistorische waarden beschermd via de regels.

De bestaande gebouwen zijn voorzien van een bouwvlak. In het bouwvlak is aangegeven hoe hoog de maximale goot- en bouwhoogte mogen bedragen. Buiten de bouwvlakken mogen geen nieuwe gebouwen worden opgericht.

Gemengd 2

Binnen het besluitvak Gemengd 2 zijn de volgende functies toegestaan: horeca, detailhandel, persoonlijke en zakelijke dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, groenvoorzieningen, (spoor-)wegen en paden, parkeerplaatsen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding. Deze bestemmingsomschrijving dekt de huidige functies die in de stationshal aanwezig zijn. Het gebouw is voorzien van een bouwvlak. Daarbuiten mogen geen gebouwen worden opgericht. De maximale bouwhoogte is daarbij op de verbeelding aangegeven.

Gemengd 3

Binnen het besluitvak Gemengd 3 zijn de volgende functies toegestaan: wonen, horeca, bedrijven, zoals vermeld in de Staat van bedrijven, zoals deze als bijlage bij de regels is opgenomen. Het gaat hier uitsluitend om bedrijven in categorie A, dus lichte categorieën bedrijvigheid. Daarnaast zijn groenvoorzieningen, (spoor-)wegen en paden, parkeerplaatsen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding toegestaan. De bebouwing is voorzien van een bouwvlak. Daarbuiten mogen geen gebouwen worden opgericht. De maximale bouwhoogte is daarbij op de verbeelding aangegeven.

Groen

De binnen het besluitvlak Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, parken en plantsoenen, stadslandbouw, waterhuishoudkundige voorzieningen, speelvoorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, oefenruimtes voor theatergezelschappen, een buurthuis, evenementen, parkeren, (spoor-)wegen en paden, geluidsschermen en water en voorzieningen voor de waterhuishouding. Tot slot zijn voorkomende cultuurhistorische waarden (de rolbanen) beschermd via de regels. De bestaande gebouwen zijn voorzien van een bouwvlak. Buiten de bouwvlakken mogen geen nieuwe gebouwen worden opgericht.

Horeca

De binnen het besluitvlak Horeca aangewezen gronden zijn bestemd voor horeca van de categorie a. In de begripsomschrijving is aangegeven welke horeca zoal is toegestaan. Daarnaast zijn bijbehorende voorzieningen toegestaan. Er mag uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd worden. De maximale bouwhoogte is weergegeven op de verbeelding.

Maatschappelijk

Het besluitvak Maatschappelijk is toegekend aan de gronden en opleidingsgebouwen van railinfra. Het besluitvak laat maatschappelijke voorzieningen toe, met dien verstande dat uitsluitend educatieve voorzieningen zijn toegestaan. Daarnaast zijn groenvoorzieningen, (spoor-)wegen en paden, parkeerplaatsen en water en voorzieningen voor de waterhuishouding toegestaan.

Tuin

Deze gronden zijn bestemd voor tuinen bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen. Onder voorwaarden mogen aan de voorgevel van een aan het besluitvak grenzende woning erkers en ingangspartijen worden gebouwd.

Verkeer

Deze gronden zijn bestemd voor ontsluitingswegen, straten, verblijfsgebied, pleinen en speelvoorzieningen, voet- en fietspaden en parkeerplaatsen, een fietsenstalling, een parkeergarage, bermen en groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, watergangen en –partijen.

Binnen het bouwvlak mag een fietsenstalling en een parkeergarage worden gebouwd. Andere niet voor bewoning bestemde gebouwen, zoals nutsgebouwtjes, abri's, telefooncellen en onder- en bovengrondse afvalverzamelpunten mogen buiten het bouwvlak worden gebouwd.

Verkeer - Spoor

Wat betreft de spoorwegen en het rangeerterrein is, zoals beschreven in paragraaf 2.2, aangesloten bij de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan Centraal Stadsgebied Noord biedt. De bestemmingsomschrijving is hierbij overgenomen. Deze gronden zijn bestemd voor spoorwegvoorzieningen. Daarnaast zijn de volgende functies toegestaan: spoorwegen en –bruggen, een rijtuigenloods, (binnen)opslag van spoorwegmaterieel, een rangeerterrein, een onderhoudsterrein, een spoorwegtraverse, voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer, ontsluitingswegen, fietspaden en paden, geluidsschermen, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen, waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen. Daarnaast is bij de openbaar vervoersfunctie horende detailhandel (zoals kiosken en dergelijke) toegestaan daar waar op de verbeelding het besluitsubvak 'detailhandel' is aangegeven. De maximale oppervlakte is daarbij begrensd in de regels. Hetzelfde geldt voor bij de openbaar vervoersfunctie horende horeca. Tot slot zijn voorkomende cultuurhistorische waarden beschermd via de regels.

Bestaande gebouwen zijn voorzien van een bouwvlak.

Wonen – 1 en Wonen – 3

Deze gronden zijn bestemd wonen en bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals tuinen en erven, groen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en water. Onder voorwaarden zijn beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten toegestaan.

Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Waarbij geldt dat binnen het besluitvak Wonen – 1 uitsluitend aaneengebouwd mag worden en binnen het besluitvak Wonen – 3 uitsluitend een vrijstaande woning is toegestaan. Er mogen niet meer bouwlagen worden gebouwd dan zoals aangegeven op de verbeelding.

Binnen het besluitvak Wonen – 3 is binnen het besluitsubvak 'garage' een garagebox toegestaan.

Waarde - archeologie categorie 3

De binnen het besluitvlak 'Waarde - archeologie categorie 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en bescherming van de archeologische waarden. Deze bestemming is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

5.3.2 Algemene planregels

Naast de besluitvlakken bevat de verordening een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in de beheersverordening worden hier verder niet toegelicht.

6 Procedure en vaststelling

De wetgever heeft voor beheersverordeningen geen procedure voorgeschreven.

De gemeenteraad van Amersfoort heeft deze beheersverordening op 26 maart 2019 vastgesteld. Er is geen bezwaar of beroep mogelijk tegen de verordening.