

REACTIENOTA

OVERZICHT ANTWOORDEN op VRAGEN

MASTERPLAN WAGENWERKPLAATS

Datum: 23 mei 2016

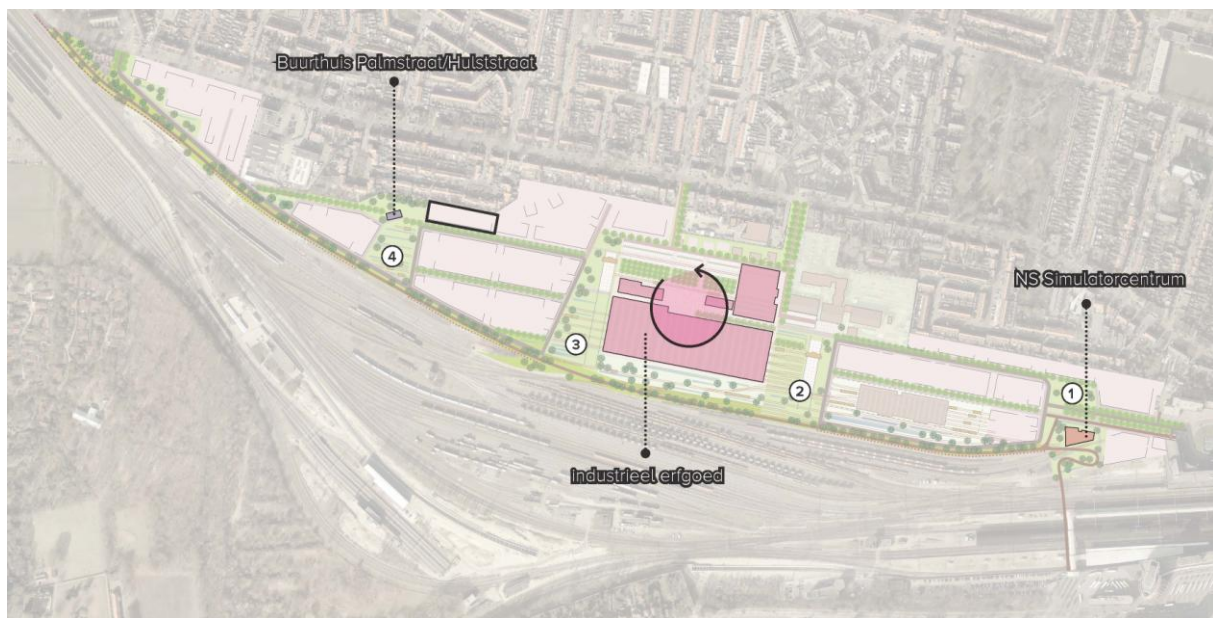
1. STEDENBOUWKUNDIGE OPZET MASTERPLAN

1.1 Ligging groene vizieren en overgang Soesterkwartier

In het masterplan is bewust gekozen voor het contrast tussen de bebouwing en de groene vizieren. De ligging van de groene vizieren is op de volgende manieren tot stand gekomen:

- Uit respect voor de bestaande, monumentale bebouwing is gekozen om de groene vizieren (nummer 2 en 3) langs beide zijden van het middengebied te plaatsen. Hierdoor komt het industrieel erfgoed beter tot haar recht en zal deze niet 'verdwijnen' in de toekomstige bebouwing.
- Het NS Simulator centrum heeft geresulteerd in de keuze van groen vizier nummer 1. Er is een keuze gemaakt om dit markante gebouw duidelijk zichtbaar in de toekomstige structuur te behouden. Dit heeft geresulteerd in de beslissing om het gebouw op te nemen in het groene vizier.
- Het buurthuis van de buurtvereniging Palmstraat/Hulststraat is de beweegreden voor de ligging van vizier nummer 4. Dit goed onderhouden buurthuis vervult een sterke maatschappelijke rol voor de buurt. De NS en de gemeente Amersfoort hebben deze waarde erkend en daarom is gekozen om het buurthuis in te passen binnen het masterplan. De ligging van het buurthuis binnen het groene vizier (nummer 4) is een gevolg van deze keuze.

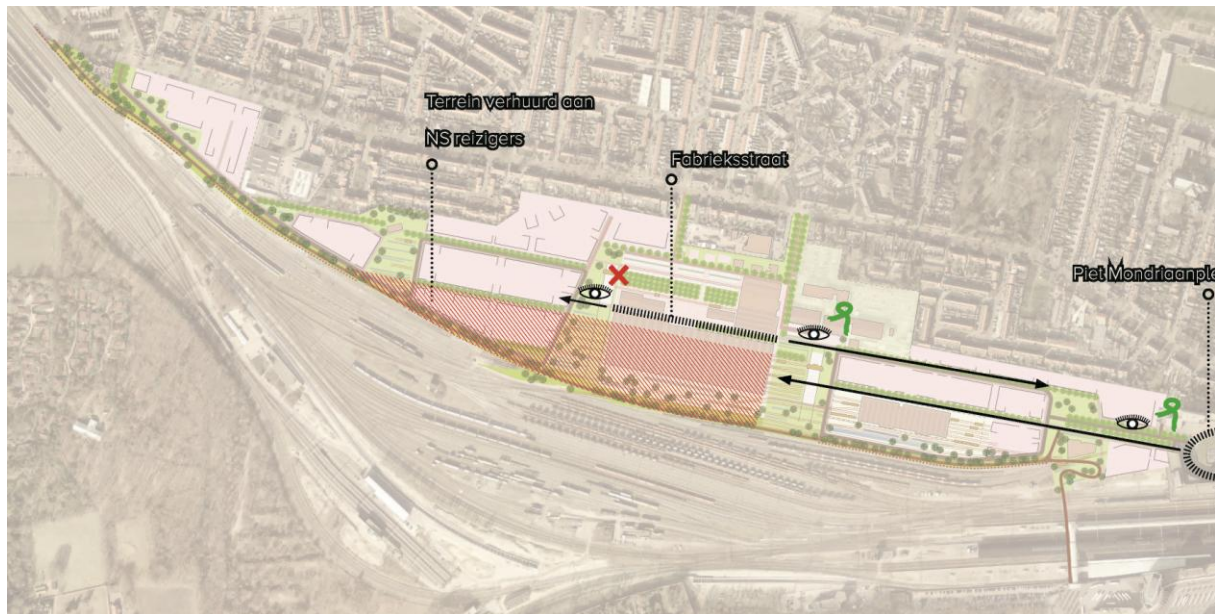
Hierdoor ontstaan er vier groene ruimten op min of meer gelijkmatige afstand. Dit waarborgt de openheid in het plan. In de rest van het plangebied is ruimte voor bebouwing.



1.2 Zichtlijn vanaf de Fabrieksstraat en Piet Mondriaanplein

De ruimtelijke structuur is één van de belangrijke dragers van het Masterplan. Allereerst bestaat de ruimtelijke structuur uit groene zichtvensters, in combinatie met de groene ruggengraat. Een net zo belangrijk kenmerk is de ligging van het stratenpatroon. Deze volgen de richting van de oude sporen en borgen daarmee de identiteit en kwaliteit van het gebied. Vanaf de entree bij het Piet Mondriaanplein is hierdoor in de toekomstige situatie mogelijk om het hoofdgebouw te zien. De Fabrieksstraat is tevens een belangrijke drager voor het stratenpatroon. Deze straat is in de toekomstige situatie een rechte straat richting het station en de binnenstad. Dit betekent niet dat er overal over de volle lengte van het terrein doorzichten zijn. Er wordt een spel gespeeld van open en gesloten zichtlijnen, waardoor variatie in het plan ontstaat. Daarnaast zijn er praktische redenen voor de ligging van het stratenpatroon. De straat ten oosten van de Fabrieksstraat is een voorbeeld van een praktische reden, namelijk de fasering van de Wagenwerkplaats. Tot minimaal 2025 is het grootste gedeelte van het hoofdgebouw plus het bijbehorend emplacement verhuurd aan NS Reizigers. Dit heeft tot gevolg dat de Docsnr. 5259673, Reactienota Overzicht antwoorden op vragen Masterplan WWP, 23-05-2016

ontwikkeling van dit gebied pas in de laatste fase zal plaatsvinden en is de achterliggende gedachte om de weg zo dicht mogelijk langs de grens aan te sluiten. De bouwvelden worden op deze manier evenredig verdeeld.



1.3 Vastleggen stedenbouwkundige uitgangspunten Masterplan

In de ruimtelijke structuur voor de Wagenwerkplaats volgens het Masterplan is gekozen voor een opzet van langgerekte ontwikkelvelden parallel aan de sporen. Het nieuwe bebouwings- en stratenpatroon volgt de richting van de oude sporen. Deze stedenbouwkundige opzet wordt 'juridisch' vertaald in het bestemmingsplan. De precieze wijze waarop dit gaat gebeuren en of daarbij al dan niet met 'verplichte' rooilijnen wordt gewerkt is nog niet bekend. De inzet is wel om te kiezen voor een planvorm, waarbij kan worden gestuurd op de gewenste ruimtelijke kwaliteit, maar de stedenbouwkundige invulling niet tot 'ver achter de komma dicht te timmeren'. Dat geeft vrijheid aan de ontwikkelingsmogelijkheden (organisch of vraaggestuurd ontwikkelen) en maakt voor de toekomst meerdere uitwerkingen mogelijk. Op deze manier wordt geprobeerd om te anticiperen op de vragen en ideeën die zich in de komende jaren kunnen voordoen.

1.4 Hoogteaccent

Algemeen

In de Structuurvisie Amersfoort 2030 wordt onder het kopje "Hoogbouw en menselijke maat" geconstateerd dat "in Amersfoort is te zien dat de meeste gebouwen tot 8 lagen gaan...". En verder: "In het kader van de verdichting stellen we voor om deze onder andere te bereiken met hoogbouw van 5 tot 8 lagen (...) per plek wordt beoordeeld of hoogbouw past." Hoogbouw vindt in Amersfoort inderdaad overwegend plaats in de vorm van 5 a 8 bouwlagen. Het merendeel van appartementencomplexen bevindt zich binnen dit spectrum. Daarnaast kent de stad echter ook een aantal hogere (woon)gebouwen, veelal bedoeld als solitaire en specifieke accenten in de stad. Voorbeelden zijn de 'vuurtoren' bij het Valleikanaal, de Balize in de uiterste punt van Nieuwland en de woontorens in de Laak. In het Hogekwartier zullen nog te bouwen hoogteaccenten de entree van de stad markeren. Het is dus de combinatie van overwegend (middel)hoogbouw met incidenteel hogere accenten die de stad kenmerkt. Het Masterplan voor de Wagenwerkplaats plan sluit aan bij deze 'traditie'.

Plaats hoogte accent is bepaald

Tijdens de informatieavond over het Masterplan werd er nog gesproken over 3 mogelijke locaties voor de realisatie van het hoogteaccent. Inmiddels is er door de projectgroep een keuze gemaakt voor één locatie, mede gebaseerd op de reacties die we hebben ontvangen op het concept Masterplan.

Binnen het Masterplan is de keuze gemaakt om hoogbouw toe te staan voor de locatie ten westen van het hoofdgebouw. Deze locatie is gekozen omdat deze in het verlengde van de entree vanaf het Piet Mondriaan plein is gelegen. Hiermee wordt aan de bezoeker kenbaar gemaakt dat de Wagenwerkplaats groter is dan alleen de Rijtuigenloods en het Hoofdgebouw. De locatiekeuze is mede gebaseerd op factoren als schaduwwerking en privacy. Bij deze locatie is de invloed op bestaande bebouwing het kleinst.

Voor de hoogbouw gelden een aantal harde randvoorwaarden:

Docsnr. 5259673, Reactienota Overzicht antwoorden op vragen Masterplan WWP, 23-05-2016

- De hoogte van 14 lagen is een ‘plafond’, maar de haalbaarheid daarvan / de uiteindelijke bouwhoogte moet nader worden onderzocht,
 - Parkeren op eigen terrein;
 - De milieuonderzoeken (geluid, externe veiligheid, etc) moeten hoogbouw op de betreffende locatie toelaten;
 - Het maximale woningaantal voor de Wagenwerkplaats blijft 650 woningen (inclusief het Noackterrein). Dat betekent dat meer woningen door hoogbouw op de ene locatie, er voor zorgt dat er minder woningen elders in het plangebied worden gebouwd.
- De plaats van het hoogte accent en de randvoorwaarden zijn opgenomen in het Masterplan. Omdat het een locatie betreft die pas na 2023 vrij zal komen, wordt het hoogte accent niet opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan dat dit jaar nog procedure wordt gebracht. In een volgend bestemmingsplan, over 6 of 7 jaar wordt het hoogte accent meegenomen. Daarbij bestaat de mogelijkheid voor bezwaar en beroep.

Schaduwwerking zal worden onderzocht en beoordeeld aan de hand van nauwkeurige computersimulaties, in verschillende seizoenen en op wisselende tijdstippen. Inkijk heeft onder meer te maken met afstand tot bestaande bebouwing, maar wordt ook bepaald door de aanwezigheid van bomen en de indeling van het gebouw (plaatsing ramen en balkons). Dit zal worden betrokken bij de uitwerking van dit hoogte accent.

Omdat de toevoeging van een hoogteaccent op de Wagenwerkplaats niet is bedoeld om extra woonprogramma te realiseren, heeft het geen invloed op de verkeersdruk in het algemeen. Wel kan er sprake zijn van een plaatselijke concentratie van verkeer, die efficiënt en veilig moet worden afgewikkeld.

1.5 Bouwhoogte appartementengebouwen in relatie tot bezonning

In zowel het oostelijk als het westelijk deel van het plangebied voorziet het Masterplan in de bouw van appartementen (en incidenteel een werk- / voorzieningengebouw) in 4 tot 6 lagen. Voorgesteld wordt om deze blokken te realiseren bij de entree van het gebied (bij het Mondriaanplein) en aan de zuidzijde, langs het rangeeremplacement.

Er is zorg over de schaduwwerking en de (negatieve) invloed daarvan op het woonklimaat van de achterliggende woningen. De voorgestelde verdeling van bouwhoogten belemmert mogelijk ook de optimale toepassing van zonne-energie.

Voor de situering van (middel-)hoogbouw gelden in de eerste plaats de volgende principes. Aan de noordelijke rand wordt aansluiting gezocht bij de maat en schaal van het Soesterkwartier. Dat betekent voornamelijk laagbouw.

Aan de zuidzijde, waar het gebied grenst aan het rangeeremplacement is behoefte aan een steviger front, als overgang naar de grootschalige ruimte én als geluidwering voor het achterliggende gebied. De hier geprojecteerde (middel-)hoogbouw is ook wenselijk om aan de opgave van het woningbouwprogramma te komen en daadwerkelijk te ‘groeien in de stad’.

In het Masterplan zijn deze principes aan de zuidzijde vertaald in (gesloten) bouwblokken met daarbij een indicatie voor de mogelijke bouwhoogten. Bij de uitwerking van deze blokken zal verder worden ingezoomd op de woonkwaliteit en de optimalisering van toepassingen van zonne-energie. Daarbij moet een goed evenwicht worden gevonden met bijvoorbeeld de gewenste geluidwerende eigenschappen.

De aspecten tocht- en windhinder, die vooral worden voorzien aan de oostzijde van het plangebied, zullen bij de uitwerking en verdere vormgeving van de bouwblokken nader worden onderzocht. De ervaring wijst uit dat veel potentiële problemen kunnen worden opgelost in de architectonische uitwerking en bij de exacte positionering van de gebouwen.

1.6 Bouwhoogte rand Soesterkwartier

De woningen aan de rand van het Soesterkwartier grenzen bijna zonder uitzondering met hun achterzijde, met de tuin, aan het terrein van de Wagenwerkplaats. Het masterplan heeft de intentie om voort te borduren op deze structuur en zo de samenhang tussen oud- en nieuwbouw te versterken. Door de nieuwbouw als het ware te spiegelen (tuin aan tuin) ontstaan nieuwe woonblokken die zowel deel uitmaken van het Soesterkwartier als van de Wagenwerkplaats.

Dat is in veel gevallen een ingrijpende verandering voor de woonsituatie, waar de achtertuin nu grenst aan een braakliggend terrein of een (groene) geluidswal. Voor deze bouwstrook is gekozen voor ‘achtertuinten tegen achtertuinten’. De bestaande bewoners hebben op deze manier het minste last van de nieuwe bebouwing en het zorg voor een natuurlijke overgang naar het nieuwe gebied. De opgave wordt complex omdat de achtertuinten

vaak ondiep zijn, in sommige gevallen maar een meter of 5. Dat betekent dat er sprake zal moeten zijn van maatwerkoplossingen.

Op basis van de reacties op het concept Masterplan, is de voorgestelde bebouwing aan de randen van het Soesterkwartier enigszins verlaagd van 3 lagen naar twee lagen met een kap. Daarmee wordt beter aangesloten op de bebouwing in het Soesterkwartier. De nu nog gebruikte (standaard) voorbeeldwoningen in het Masterplan van 2 lagen met kap zal op een aantal locaties langs het Soesterkwartier minder voor de hand liggen. Hier gaat er gezocht worden naar alternatieve woningtypologie en of verkavelingsvormen. De verdere uitwerking dient zorgvuldig te gebeuren, waarbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor bezonning, uitzicht en privacy van de huidige bewoners.

2. VERKEER EN PARKEREN

2.1 Bouwverkeer

In het Masterplan zijn geen uitspraken gedaan over het bouwverkeer en de verkeersafwikkeling hiervan. Na bestuurlijke vaststelling van het Masterplan en de vertaalslag in een bestemmingsplan zal bij aanvang de werkzaamheden ter plaatse goed nagedacht moeten worden hierover. Een voorwaarde van de gemeente bij de omgevingsvergunning is altijd dat het bouwverkeer geen hinder mag opleveren in de vorm van onder andere verkeersonveiligheid. Het is vervolgens aan de aannemer om hier iets voor te bedenken. De voorstellen van de aannemer moeten door de gemeente worden goedgekeurd. Ook moet de aannemer met de buurt communiceren over hoe zij de overlast van de bouw en het bouwverkeer gaat beperken.

2.2 Parkeren

Het terrein van de Wagenwerkplaats valt uiteen in drie deelgebieden: Oost, Midden en West. Voor de deelgebieden Oost en West geldt dat bij toekomstige ontwikkelingen de parkeerbehoefte opgelost moet worden binnen het uitgegeven terrein. Dat geldt ook bij het hoogte accent. Er mag dus vanuit een bepaald deelgebied géén beslag gelegd worden op de omliggende deelgebieden of de openbare ruimte. De vorm waarin het parkeren wordt gerealiseerd is aan de ontwikkelaar van het deelgebied. Deze kan er voor kiezen om parkeren op maaiveld, ondergronds of op een andere manier binnen het bouwblok op te lossen. Het aantal parkeerplaatsen dat binnen een deelgebied moet worden gerealiseerd is afhankelijk van het te realiseren programma (aantal woningen of andere functies) en moet voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen. Onderdeel van de parkeernorm is het bewoners/werknemers parkeren én het bezoekersparkeren. Hierbij geldt voor deelgebied Oost het parkeerbeleid 'Schil binnenstad' en voor deelgebied West het parkeerbeleid 'Overig Amersfoort'. Deze normen kunt u nalezen in de Parkeernota van de gemeente Amersfoort, die u via www.amersfoort.nl kunt vinden.

Het middengebied onderscheidt zich van de andere twee delen doordat dit deelgebied grotendeels al gevuld is met bestaande gebouwen en zittende gebruikers. Daarom geldt voor het middengebied een andere benadering ten aanzien van het parkeren. Hier is het belangrijkste uitgangspunt het behouden/terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen dat voor deze functies reeds aanwezig is.

De vaste parkeerplaatsen zijn voor het middengebied aan de noordzijde van het middengebied ingepast. Hierbij is geredeneerd vanuit het gebruik van het centrale plein, waarbij het uitgangspunt is om het parkeren zo veel mogelijk uit het zicht te houden. Op blz. 84/85 van het Masterplan is een doorsnede van het centrale plein met de oplossing voor het parkeren toegevoegd. De groene strook aan het plein wordt opgetild zodat de parkeerkoffer vanaf het centrale plein niet/nauwelijks zichtbaar is. Het centreren van het merendeel van de parkeerplaatsen op één plaats zorgt daarnaast voor overzichtelijkheid. Op drukke dagen, als er veel auto's parkeren, zorgt dit ervoor dat de overloop parkeerplaatsen niet eerder worden gebruikt dan wanneer het echt nodig is.

Bij een nieuwbouw ontwikkeling waar parkeerregulering (bijvoorbeeld vergunningparkeren) wordt toegepast bestaat er altijd een kans op parkeeruitwijkgedrag. Dat wil zeggen dat men in de praktijk hoofdzakelijk met een vergunning of betaald in het gebied zelf zal parkeren maar ook dat mensen de vrije parkeerplaatsen buiten het nieuwe parkeerreguleringsgebied gaan opzoeken. Deze groep parkeerders is niet bereid om te betalen voor het parkeren. Dit is helaas niet te voorkomen. Het staat men namelijk vrij een auto op de openbare weg te parkeren. Ook in een andere straat dan waar men woont. De gemeente heeft wel criteria opgesteld als sprake is van parkeeroverlast door 'overloopparkeren'. Dit wordt elders in de stad ook toegepast. Als er in de nieuwe situatie dergelijke parkeeroverlast ontstaat, kunnen deze criteria ook op de Wagenwerkplaats en omliggende wijken worden toegepast.

Het Masterplan zal gefaseerd worden uitgevoerd. In elke fase, in elke situatie zal de parkeerbalans moeten kloppen. Eigenaar NS heeft niet op korte termijn plannen om de wadi's te dempen ten gunste van parkeren vooruitlopend op realisatie van het masterplan.

2.3 Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Ten aanzien van de effecten op de omgeving is in een vroeg stadium als doelstelling geformuleerd dat een toename van verkeersdruk op de wegen in de omgeving, met name voor de smalle straten in het Soesterkwartier, tot een minimum beperkt moet worden. Daarom zijn er in het Masterplan twee belangrijke keuzes gemaakt: allereerst is vastgesteld dat een nieuwe verkeersontsluiting aan de westzijde van het terrein noodzakelijk is. Aan de oostzijde komt een duidelijke entree bij de aansluiting met het Piet Mondriaanplein. De nieuwe (westelijke) ontsluiting maakt het mogelijk het verkeer van de Wagenwerkplaats af te wikkelen via de spoorwegovergang van de Soesterweg richting de Barchman Wuytierslaan en de Plataanstraat richting de Amsterdamseweg.

Een tweede belangrijke keuze die gemaakt is in het Masterplan is het aanbrengen van een verkeerskundige 'knip' in het gebied, waardoor er in de eindsituatie geen directe autoverbinding meer is tussen de entree aan de Soesterweg en het Piet Mondriaanplein en het station. Doorgaand verkeer vanuit het Soesterkwartier naar het station is dus in de toekomst niet meer mogelijk. In 2015 is een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de effecten van deze ingreep. Dankzij deze verkeersknip neemt het autoverkeer op de Soesterweg nauwelijks toe. Op sommige wegen in het Soesterkwartier is zelfs sprake van een afname. Indien deze knip – en daarmee de doorgaande weg vanaf de Soesterweg naar het station – niet toegepast zou worden, zou de verkeerstoename in het Soesterkwartier zelf onevenredig groot zijn. Hier is dus bewust niet voor gekozen.

Een aandachtspunt is de toekomstige verkeersafwikkeling op de Plataanstraat en de aansluiting met de Amsterdamseweg. Uit de eerste berekeningen komt naar voren dat de aansluiting van de Plataanstraat op de Amsterdamseweg anders vormgegeven moet worden. Voorwaarde is dat er extra opstelruimte komt voor het kruispunt. De NS zal de Plataanstraat en de aansluiting op de Amsterdamseweg als onderdeel van het Masterplan aanpakken, in overleg met de gemeente, en nadat de buurt daarover is geïnformeerd.

Ook de verkeersafwikkeling op rotonde De Nieuwe Poort is een aandachtspunt. Deze is in de huidige situatie niet altijd optimaal en wordt door de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats verder verslechterd. Berekend is dat er door de Wagenwerkplaats een toename van verkeersdeelnemers is van iets meer dan 10% op ten opzichte van de huidige situatie. Zoals de rotonde nu is vorm gegeven, leidt dat in de toekomstige piekmomenten tot te veel vertraging en opstoppingen. De gemeente is in overleg met de NS over een goede toekomstige verkeersafwikkeling op de rotonde.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de weg in het noorden van het middengebied wordt verplaatst (zie afbeelding). De entree van het middengebied wordt met deze aanpassing verbeterd. In de huidige situatie loopt de weg langs de achterkant van het bedrijf Van Rijnsoever; dit is geen fraaie entree. In de nieuwe situatie is gekozen om deze weg te verplaatsen, waardoor men langs de historische bebouwing het middengebied van de Wagenwerkplaats binnenkomt. Daarnaast bouwt de verplaatsing van de weg voort op één van de speerpunten van de beeldkwaliteit "versterk de stedenbouwkundige structuur", waarbij de structuur de lange lijnen van het spooreplacement volgt.



2.4 Ontsluiting langzaam verkeer

In het Masterplan is onder andere de ontsluiting voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) indicatief weergegeven. In de verdere uitwerking van dit Masterplan in een bestemmingsplan wordt dit meer concreet gemaakt. Dan wordt ook onderzocht of er een fietsdoorgang kan worden gerealiseerd bij de Palmstraat, gezien de eigendomsituatie ter plaatse (de grond bij deze doorgang is niet in bezit bij NS of gemeente). Uitgangspunt van het plan is een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers. Niet alleen op de Wagenwerkplaats maar ook in relatie met het Soesterkwartier, bijvoorbeeld richting het winkelcentrum Noorderwierweg.

In het Masterplan is vooralsnog ruimte gereserveerd voor de mogelijke komst van een fietsbrug over het spoor. Hier is echter nog geen geld voor gereserveerd, dus het is nog onbekend wanneer deze fietsbrug gerealiseerd kan worden. Hoe deze aan de Bergzijde ingepast moet worden is dan ook een ontwerpogave voor later. Vanzelfsprekend worden bewoners en andere belanghebbenden tegen die tijd ook door de gemeente uitgenodigd om mee te denken over deze plannen. De fietsbrug wordt daarom nog niet opgenomen in het bestemmingsplan dat dit jaar in procedure wordt gebracht. Het realiseren van een fietstunnel ter hoogte van de spoorwegovergang aan het einde van de Soesterweg maakt geen onderdeel uit van het project Wagenwerkplaats.

2.5 Overige verkeersgerelateerde vragen

Ook voor de Soesterhof moeten de parkeerplaatsen aan de hand van de geldende parkeernorm gerealiseerd worden. Het is niet toegestaan om deze ruimte nu te reserveren en pas bij nut en noodzaak de parkeerplaatsen definitief vorm te geven. De parkeerplaatsen moeten als zodanig herkenbaar worden aangelegd, maar kunnen wel een groene uitstraling krijgen door deze te realiseren met bijvoorbeeld graskeien.

3. INRICHTING OPENBARE RUIMTE

3.1 Inrichtingsplan

Voor de openbare ruimte zal nog een integraal inrichtingsplan opgesteld moeten worden om de benodigde samenhang in het gehele plangebied te borgen (uitwerking ontwerpprincipes, materiaalkeuzes, boomsoorten, uitwerking infiltratievoorzieningen, speelvoorzieningen e.d.). Dit betekent dat de boomsoorten die zijn aangegeven in het masterplan slechts een sferbeeld geven van de groene structuur in het gebied. Ook worden er in het inrichtingsplan één of meerdere plekken in de groende vizieren aangewezen als hondenuitlaatgebied. Bij het opstellen van een inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt een analyse gemaakt, waarvan uit de inrichting voor de openbare ruimte in detail kan worden ontworpen. Deze analyse houdt rekening met factoren als schaduwwerking, ligging, beheer en uitstraling.

Uitgangspunten daarbij zijn:

- We kiezen voor bomen en beplanting die passen bij de natuurlijke ondergrond van de Wagenwerkplaats en de geschiedenis van spoorwegzone.
- Berken horen bij de natuur van de Utrechtse Heuvelrug en de arme gronden rond de spoorwegen. Ze zijn om die reden voorgesteld in het Masterplan. Er zijn veel planten waar mensen allergisch voor kunnen zijn. De berk is er daar inderdaad één van. Witte pluizen geeft de berk echter niet, dat doen onder andere populieren. In het vroege voorjaar geven de berken wel stuifmeel af (pollen), waar mensen allergisch voor kunnen zijn.
- Bij de aanplant van bomen wordt rekening gehouden met zonnepanelen. Het gemeentelijk beleid is om geen bestaande bomen te kappen voor nieuwe zonnepanelen, maar wel om er bij nieuwe aanleg rekening mee te houden.
- Bij de inrichting van de straat wordt er gekeken hoe in extreme gevallen het water op een slimme manier naar de groene scheggen gevoerd kan worden. Hierbij kan gedacht worden aan, daar waar nodig, hogere banden.

3.2 Tuinen in relatie tot bodemverontreiniging

Een aantal plekken op de Wagenwerkplaats zijn verontreinigd met gechloreerde oplosmiddelen: voor tuinen levert dit geen problemen op omdat deze verontreinigingen daarvoor te diep zitten. Deze zullen worden gesaneerd met een extensieve grondwateronttrekking.

3.3 Flora en fauna

Uit onderzoek door ecologisch bureau Waardenburg blijkt dat de Wagenwerkplaats in de huidige situatie een van de meest soortenrijke en voor natuur bijzondere locaties in Amersfoort is.

Het gebied is met name van belang voor (bijzondere) soorten van droge, voedselarme situaties en schraalgrasland. Voorbeelden daarvan zijn buntgras, geelsprietdikkopje, knopsprietje en behaard breukkruid. Gelet op de voorstellen uit het Masterplan is het onwaarschijnlijk dat (populaties van) geelsprietdikkopje, boskrekkel en andere insectensoorten behouden kunnen blijven in het gebied.

Voor strikt beschermde soorten is het onderzochte gebied van beperkt belang. Het is echter lastig beoordelen wat het belang is van de junikever als voedselbron voor de laatvliegiers en rosse vleermuizen en wat het effect is van het wegvallen van deze voedselbron op de lokale populaties. De vleermuizen zullen moet uitwijken naar andere foerageergebieden indien de junikevers uit het gebied verdwijnen.

De conclusie uit het onderzoek is dat de flora en fauna op de Wagenwerkplaats geen belemmering vormt voor de realisatie. Wel wordt door bureau Waardenburg aanbevolen om maatregelen te treffen ten aanzien van inrichting en beplantingsassortiment om het gebied zijn waarde als foerageergebied te laten behouden. Deze aanbeveling wordt meegenomen bij het opstellen van het inrichtingsplan openbare ruimte.

Op het voormalige Keyzerterrein, grenzend aan de achtertuinen van de woningen aan de Soesterweg, staat een begroeide muur. In de fase van het inrichtingsplan zal worden onderzocht of deze muur behouden kan blijven. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan zal er een nieuwe muur worden gerealiseerd die geschikt is voor muurbegroeiing. *(foto met voorbeeld van een begroeide muur in het Griftpark, Utrecht)*



4. PROGRAMMA EN WONEN

4.1 Uitbreiding woningvoorraad

De gemeente Amersfoort wil de woningvoorraad uitbreiden om de woningbehoefte van de Amersfoortse bevolking op te vangen. We verwachten een blijvende toename van de woningvraag door een groeiend aantal huishoudens als gevolg van natuurlijke en autonome ontwikkelingen (vergrijzing en vestiging) en als gevolg van externe factoren. Met name de extramuralisering van de zorg en de vraag naar huisvesting van vergunninghouders betekent een extra vraag naar woningen. Deze ontwikkeling is de reden dat we de komende jaren willen uitbreiden.

Uit de definitieve aanvraag voor de milieuvergunning door ProRail voor het Emplacement is gebleken dat er ruimte is om binnen de grenzen van de externe veiligheid meer woningen te kunnen realiseren. Met de nu voorgestelde 650 woningen wordt er nog steeds ruim voldaan aan de normen voor externe veiligheid.

4.2 Collectief Particulier opdrachtgeverschap (CPO)

De Soesterhof kan inderdaad als voorbeeld dienen voor CPO. Ook op een andere plekken in Amersfoort, bijvoorbeeld de Lichtenberg, is ruimte gereserveerd voor CPO. Daarnaast wordt bij de uitgifte van (sommige) gemeentelijke locaties de voorwaarden gemaakt dat ook CPO's een goede kans maken om de locatie te kunnen ontwikkelen.

4.3 Gemengde functie middengebied

Binnen het Masterplan is de keuze gemaakt om naast wonen verschillende functies toe te staan voor de kavel ten noorden van het historisch ensemble (tegen het Soesterkwartier). De reden hiervoor is tweeledig.

In het Masterplan is een duidelijke driedeling aanwezig: west, midden, oost. Deze driedeling komt voort uit de ligging van het industrieel ensemble en de nabijheid van Station Amersfoort. Het middengebied bestaat voornamelijk uit historische monumenten met verschillende functies zoals creatieve bedrijven, ateliers, evenementenlocatie en horeca. Doordat het middengebied voornamelijk bestaat uit gemengde doeleinden is gekozen om het karakter van het middengebied door te trekken en de nieuw te ontwikkelen kavel eveneens als gemengd aan te wijzen. De levendigheid van het middengebied zal hierdoor worden verhoogd.

Daarnaast is de keuze voor een gemengde functie een automatisch gevolg van de visie van de Wagenwerkplaats om een creatieve en innovatieve Wagenwerkplaats te ontwikkelen. Deze creativiteit en innovatieve ontwikkelingen kunnen alleen plaatsvinden als er in het Masterplan de ruimte wordt geboden voor deze ontwikkelingen. Het terrein ten noorden van het industrieel ensemble leent zich bij uitstek voor de ontwikkeling van tijdelijke initiatieven. Het pop-up restaurant DLC (geopend in april 2016) is een voorbeeld van een dergelijk tijdelijk initiatief. Daarnaast wordt er voor dit gebied ook gedacht aan nieuwe vormen wonen en werken (zoals woonwerkstudio's).

Bij de keuze voor een functie op deze plek is de omliggende woningbouw leidend, dat wil zeggen dat een functie hier geen overlast mag veroorzaken voor de woningen die er al staan. Kleinschalige bedrijvigheid, ateliers of woonwerkstudio's zouden hier passend kunnen zijn. Een horecavoorziening met een avond- en nachtvergunning past hier niet. De randvoorwaarden worden opgenomen in het bestemmingsplan.



Hoe het gebied ten noorden van het industrieel ensemble wordt ontwikkeld is nog niet zeker. Het kwaliteitsteam van de Wagenwerkplaats bewaakt de kwaliteit van de toekomstige ontwikkelingen van de Wagenwerkplaats en heeft daarnaast ook de taak om nieuwe initiatieven te toetsen aan de samenhang met de omgeving. Dit betekent ook dat de samenhang met het Soesterkwartier wordt gewaarborgd.

4.3 Bestaande gebouwen en functies

De NS is op dit moment eigenaar van vrijwel alle gebouwen in het middengebied van de Wagenwerkplaats. Zij heeft de doelstelling om die op termijn te verkopen.

Voor wat betreft de mogelijke gevolgen van verkoop, zijn volgende punten relevant:

- Koop breekt geen huur, kortom de huurder is beschermd;
- De monumentstatus blijft bestaan, waarbij de panden en het ensemble worden beschermd;
- In het (op te stellen) bestemmingsplan wordt de huidige functie van ieder pand publiekrechtelijk vastgelegd.

Mocht het noodzakelijk zijn dat er aanpassingen worden gedaan aan de oude monumenten om overlast voor de nieuwe bewoners te beperken, dan is het leidend wat daarover is afgesproken in de huurcontracten. In de huurcontracten tussen NS en de diverse gebruikers is een demarcatie opgenomen met wat des huurders' is en wat des verhuurders'. Die is uiteraard leidend. Daarnaast geldt voor enkele gebruikers een milieu- en/of gebruiksvergunning waaraan betreffende exploitant zal moeten voldoen. In specifieke gevallen zal maatwerk nodig zijn, zoals dat tot op heden ook altijd is gebeurd.

Op de Wagenwerkplaats zijn nu drie functies/ invullingen met een tijdelijk karakter gehuisvest:

- Verkeerstuin in het Nieuwe Magazijn bruikleenovereenkomst, op tijdelijke basis, geen huur verschuldigd;
- Wagen speelplaats, buitenterrein, bruikleenovereenkomst, op tijdelijke basis, geen huur verschuldigd;
- Per Expressie, Laswerkplaats, met een kortlopend contract in verband met voorgenomen sloop van dit gebouw, en een lage huur in overeenstemming met gebruik.

Gezien het van meet af aan tijdelijke karakter van deze drie voorzieningen is met geen van de drie functies rekening gehouden in het Masterplan. Echter, NS ziet wel de toegevoegde waarde van dergelijke functies. Komende periode zal in overleg tussen de eigenaar NS en de initiatiefnemers/ exploitanten worden bezien wat en op welke wijze behouden kan blijven voor de toekomst.

4.4 Stedelijke voorzieningen

In het Masterplan is voorzien in ongeveer 6000 m² nieuw te bouwen stedelijke voorzieningen. Mede gezien het beleid van de Provincie Utrecht inzake het beperken van kantoren in de provincie, maar ook vanwege het karakter van de Wagenwerkplaats, worden er op de Wagenwerkplaats geen losse kantoren (of detailhandel) toegestaan. Het gaat hier om het toevoegen van kleinschalige bedrijvigheid, ateliers en dergelijke.

Voor zowel de stedelijke voorzieningen als voor de woningen is het een wettelijke eis dat deze plannen worden getoetst aan de "Ladder van Duurzame Verstedelijking". Daaruit moet blijken dat er aantoonbaar sprake is van een (regionale) behoefte aan de betreffende voorziening. Is dat het geval, dan kan de voorziening of de woningen in een bestemmingsplan worden gefaciliteerd. In het andere geval kan dat niet en moet de herontwikkeling worden uitgesteld tot het moment waarop de behoefte daaraan wel kan worden aangetoond. De onderzoeken voor de Ladder worden in de zomer van 2016 uitgevoerd.

4.5 Evenementen

De Wagenwerkplaats kenmerkt zich als locatie voor evenementen. De evenementen vormen een wezenlijk onderdeel van de identiteit van deze plek. Evenementen zullen dan ook mogelijk moeten blijven in de toekomst. De vorm en omvang van de evenementen zal zich echter moeten voegen naar de beschikbare ruimte op de Wagenwerkplaats. Als gevolg van de ontwikkeling van het terrein zal deze ruimte afnemen en daarmee zal het karakter van de evenementen ook veranderen. Een evenement zoals de Spoorparade zal in de toekomst steeds lastiger worden om te organiseren. Kleinschalige evenementen moeten altijd mogelijk blijven, al zullen de evenementen beperkingen kennen ten aanzien van geluid, parkeerdruk en logistiek.

Evenementen binnen

De Rijtuigenloods, Centraal Ketelhuis, Oude Magazijn, Clini-Clownschool en Veerensmederij zijn locaties die geregeld veel bezoekers trekken en geluid produceren tijdens de voorstellingen en congressen. Nu is de afstand tot de bebouwing nog ruim. Het mag niet zo zijn dat toekomstige bewoners procedures gaan aanspannen om de geluidsproductie te beperken, waardoor de bedrijfsvoering in gevaar komt. In het Masterplan is rekening gehouden met een, volgens de regels van de milieuzonering bepaalde, juiste afstand tussen milieubelastende functies en milieugevoelige functies. De borging hiervan zal plaatsvinden in het bestemmingsplan. De contour van 30 meter geldt als minimale afstand tussen locaties die (volgens de vergunning) een verhoogde

geluidsproductie kennen (zoals Rijtuigenloods, Ketelhuis) en geluidsgevoelige bestemmingen in het kader van de Wet geluidhinder (zoals wonen, onderwijs, kinderdagverblijven e.d.).

De Rijtuigenloods beschikt over de juiste vergunningen en heeft in de afgelopen jaren geen overlast veroorzaakt in zijn exploitatie. Om dit in de toekomst te kunnen waarborgen dient De Rijtuigenloods beschermd te worden in de veranderde omgeving. De ontwikkeling mag dan ook de exploitatie van De Rijtuigenloods niet beperken. Momenteel wordt het geluid gemeten op de dichtstbijzijnde gevel, welke nu ver weg ligt, maar straks dus op de tegenoverliggende gebouwen.

De ontwikkelaar van deze nieuwbouw is verplicht om er, voor eigen rekening en risico, er voor te zorgen dat er voldoende maatregelen worden genomen om te zorgen dat de Rijtuigenloods niet wordt gehinderd in zijn exploitatie.

Daarbij gelden in ieder geval de volgende aandachtspunten:

- De isolatie van het huidige monument is matig, en kan mogelijk worden verbeterd.
- De te realiseren nieuwbouw moet goed worden geïsoleerd en zich aanpassen aan de bestaande activiteiten.

Ook dient rekening te worden gehouden met aanverwante zaken zoals laden/lossen, vertrek van bezoekers, verlichting parkeerplaats, drukte en verkeerstromen.

Evenementen buiten

In het Masterplan Wagenwerkplaats en de Duurzaamheidsvisie wordt er juist vanuit gegaan dat evenementen bij de Wagenwerkplaats horen, qua identiteit, creativiteit en innovatie. Hier geldt hetzelfde voor als hierboven vermeld. De toekomstige bewoners moeten weten waar zij komen te wonen en dat het een evenementenlocatie is. Het is wel zo dat de evenementen moeten voldoen aan het Amersfoortse evenementenbeleid. In het bestemmingsplan worden regels opgenomen over het aantal evenementen dat per jaar kan plaatsvinden, op welke locatie, soort, duur (en geluid).

4.6 Verbeteringen vooruitlopend op het bestemmingsplan

In diverse reacties wordt voorgesteld om, vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan, al enige veranderingen/verbeteringen op het terrein aan te brengen, zoals bijvoorbeeld een gezamenlijke afvalinzameling voor het middengebied.

De NS, eigenaar en verhuurder in het gebied, is van mening van in de huidige situatie de huurcontracten en de prestaties die van verhuurder kunnen worden verlangd, leidend zijn. Er worden geen zaken proactief, vooruitlopend op de bestemmingsplanprocedure, gerealiseerd.

Als er zaken zijn die niet kunnen wachten, dan worden deze opgepakt vanuit NS danwel vanuit derden in lijn met het Masterplan.

5. MILIEU: GELUID, EXTERNE VEILIGHEID, BODEM

5.1 Geluid

De Wagenwerkplaats wordt belast met geluid afkomstig van het doorgaande spoor, het emplacement en het opstel terrein Bokkeduinen. Er zijn onderzoeken gedaan naar de mate van geluidsbelasting en of die van invloed is of beperkingen stelt aan de voorgestelde ontwikkelingen.

Het geluid van de doorgaande sporen (railverkeer) vormt geen belemmeringen voor de nieuwe ontwikkelingen. Het geluid van de activiteiten op het emplacement (industrielawaai) overschrijdt wel de wettelijk toegestane waarden. Dit zou kunnen worden opgelost door de plaatsing van geluidschermen aan de rand van het gebied tussen de Wagenwerkplaats en de sporen. Omdat daarmee de openheid en de zichtlijnen vanuit de Wagenwerkplaats naar het spoor worden afgesloten en schermen onvoldoende bescherming bieden voor alle toekomstige woningen (er blijven dan toch maatregelen nodig voor de 3e en hogere verdiepingen van de nieuwbouw) wordt er in het Masterplan en het bestemmingsplan voor gekozen om de geluidsproblematiek op te lossen in de gebouwen zelf. Dat is mogelijk door middel van het toepassen van dove gevels of door geluidwerende maatregelen aan de gevel.

De bebouwing direct langs het Emplacement wordt pas in de laatste fase van de planontwikkeling gerealiseerd. Dat betekent dat de gebouwen en woningen die dicht bij het Soesterkwartier zijn gepland (zoals het project Soesterhof) en dus eerder worden gebouwd een geluidsbelasting ondervinden, die hoger is dan wettelijk is toegestaan. Een mogelijkheid is om die gebouwen te beschermen door middel van tijdelijke geluidschermen

langs het spoor totdat daadwerkelijk langs dat spoor is gebouwd. Deze oplossing voor de geluidsproblematiek in het gebied is mogelijk in samenhang met het toepassen van de Interim-wet Stad en Milieu.

Deze wet biedt de mogelijkheid om met het oog op een zo zuinig en doelmatig mogelijk ruimtegebruik af te wijken van milieunormen op het gebied van onder meer geluid. Een alternatieve mogelijkheid is om in plaats van de Interim-wet Stad en Milieu de regeling van ontwikkelingsgebieden op basis van de Crisis- en herstelwet toe te passen. Ook deze wet biedt een oplossing voor situaties waarin gewenste ruimtelijke ontwikkelingen worden belemmerd door milieurechterlijke grenzen. Anders dan de Interim-wet Stad en Milieu is met toepassing van de Crisis- en herstelwet mogelijk dat woningen worden gebouwd zonder dat de tijdelijke geluidschermen worden geplaatst.

In het kader van de opstelling van het nieuwe bestemmingsplan voor de Wagenwerkplaats zal een nadere afweging worden gemaakt via welke wettelijke route (Interim-wet Stad en Milieu of Crisis- en herstelwet) van de regels inzake geluid kan of moet worden afgeweken op wel op een zodanige manier dat de ruimte in het gebied optimaal kan worden gebruikt en een verantwoord woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners is gegarandeerd.

5.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op situaties waarbij een ongeval kan plaatsvinden bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor de Wagenwerkplaats gaat het daarbij om risico's als gevolg van het exploitatie van het emplacement van ProRail.

Op 29 juli 2015 is door ProRail voor het emplacement Amersfoort Goederen een aanvraag Revisievergunning voor het onderdeel Milieu ingediend. Die revisievergunning is nodig omdat de bestaande vergunning dateert uit 1998 en niet meer op de huidige situatie is afgestemd. Uit de overgelegde gegevens en de ontwerp-omgevingsvergunning milieu blijkt dat ten opzichte van de huidige (milieu)vergunning van ProRail het aantal treinwagons met gevaarlijke stoffen op de sporen geringer zal worden. Dat gegeven en het feit dat inmiddels ook diverse veiligheidsmaatregelen (bv toepassing ATBvv¹) bij het emplacement zijn getroffen maakt dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van het emplacement mogelijk worden. Ook als er woningen en andere functies op de Wagenwerkplaats worden gebouwd, wordt er in de nieuwe situatie voldaan aan alle wettelijke eisen van veiligheid. Het definitieve besluit over de milieuvergunning wordt naar verwachting eind 2016 genomen.

5.3 Bodem

In het Masterplan Wagenwerkplaats is een kaart opgenomen met de bodemvervuilinglocaties op de Wagenwerkplaats. Er is een aantal locaties op de wagenwerkplaats met licht verontreinigde grond in de bodem. Afhankelijk van het toekomstige gebruik van de gronden zijn al dan niet aanvullende maatregelen nodig. Deze staan echter de uitvoerbaarheid van de plannen in het gebied volgens het Masterplan en het nieuwe bestemmingsplan niet in de weg.

De aard en omvang van eventuele aanvullende maatregelen worden bepaald nadat de concrete bouwplannen bekend zijn en waar nodig aanvullende onderzoeken zijn verricht. Via een aan de omgevingsvergunning te verbinden voorwaarden wordt geborgd dat voor wonen of andere functies een veilig gebruik van de gronden mogelijk is.

Voor zover dat bij de gemeente bekend is, is de grond in de geluidswallen licht verontreinigd of schoon. De NS beschikt daarvoor over de gegevens. Bij verwijdering van de wallen of hergebruik van de grond is het van belang dat nader onderzoek plaatsvindt naar de kwaliteit van de grond. Afhankelijk daarvan kunnen of moeten maatregelen worden getroffen.

Er zijn ook locaties met een plaatselijke lichte verontreiniging met gechloreerde oplosmiddelen. Deze zullen worden gesaneerd met een extensieve grondwateronttrekking. De verwachting is dat dit geen gevolgen heeft voor naastgelegen percelen.

De Wagenwerkplaats bevat één ernstige, mobiele, spoedeisende verontreiniging, namelijk aan de oostzijde van het terrein, ter plaatse van de voormalige Vetgasfabriek. Die verontreiniging is nog steeds aanwezig. Er worden op basis van de plannen in het Masterplan voor deze locatie afspraken gemaakt met de Rijksoverheid, die verantwoordelijk is voor de sanering. Door de wijze van bebouwen te betrekken in het saneringsplan, kan er mogelijk "werk met werk" worden gemaakt waardoor er efficiency voordeel kan worden behaald. Dit gebied

¹ Automatische Trein Beïnvloeding (Verbeterde versie)

behoort tot fase 3 van de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats. De herontwikkeling ervan komt pas op langere termijn aan de orde.

5.4 Niet gesprongen explosieven (NGE).

In het Masterplan is het hele terrein aangegeven als risicovol ten aanzien van niet gesprongen explosieven, tot zeer zware bommen en raketten aan toe.

In 2015 heeft onderzoeksbureau REASEuro in opdracht van de NS een Projectgebonden Risicoanalyse gemaakt. Daaruit blijkt dat in het kader van de herontwikkeling van het gebied werkzaamheden zullen worden verricht die leiden tot een verhoogd risico in verband met aanwezige niet gesprongen explosieven. Dat betekent dat er nog aanvullend opsporing in het gebied moet plaatsvinden en eventuele aanwezige munitie eerst moet worden verwijderd. De NS heeft REASEuro hiervoor kort geleden opdracht gegeven. Voor het onderzoeken en vrijgeven van de bodem zijn verschillende opsporingsmethoden voor handen, zoals computerondersteunde oppervlakedetectie, laagsgewijze actieve detectie en/of de inzet van een munitiescheidingsinstallatie (dus, afgraven en zeven in een beschermde omgeving).

5.5 Veiligheid

In het gebied is op een aantal plekken bodemverontreiniging en er zijn ook plekken waar nog niet gesprongen explosieven kunnen zijn. Dat maakt dat bij vrijwel iedere activiteit waarbij in de bodem wordt “geroerd”, ook de daarbij passende maatregelen getroffen moeten worden. Afhankelijk van de situatie kan dat met eenvoudige beperkte maatregelen, voor een uitgebreide omvangrijke (bouw)activiteiten ondergronds zullen uiteraard ook meer (veiligheids)maatregelen nodig zijn. De NS zal daarom gaan samenwerken met aannemers die ervaring hebben met deze problematiek.

6. FASERING EN BESTEMMINGSPLAN

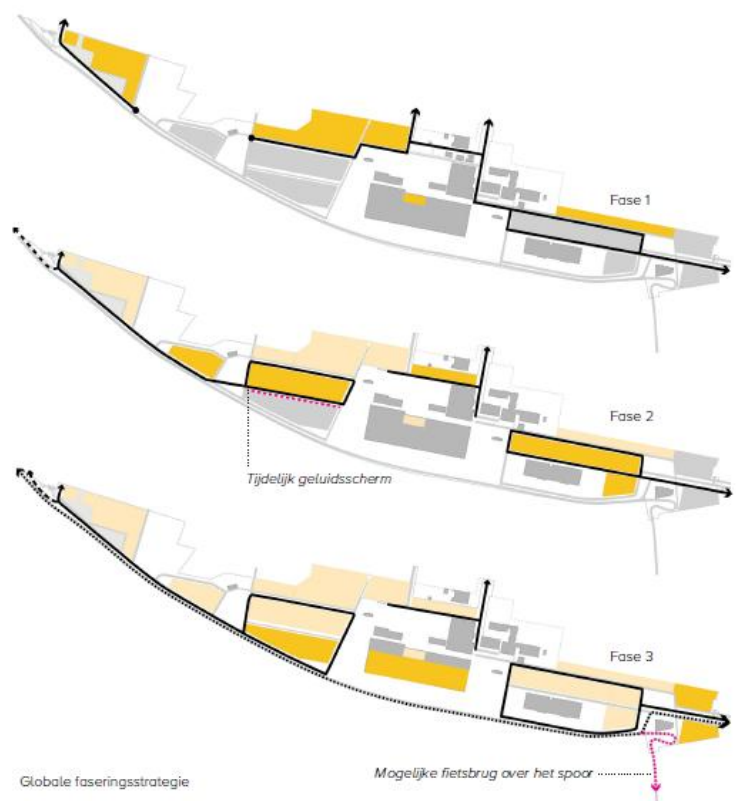
6.1 Fasering

Niet het gehele gebied van de Wagenwerkplaats is direct beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Sommige terreinen en gebouwen zijn voor een langere periode verhuurd of er zijn andere belemmeringen (verontreiniging Vetgasfabriek). Daarom is er een fasering in de herontwikkeling. Het nieuwe bestemmingsplan regelt de voorgenoemde ontwikkelingen voor de komende 10 jaar. Herontwikkelingen voor na die periode vallen buiten de werkingstermijn van het nieuwe bestemmingsplan en worden daarin dan ook niet meegenomen. Voor die gebieden wordt in het nieuwe bestemmingsplan de bestaande situatie vastgelegd met indien nodig en gewenst flexibiliteit ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden van bestaande gronden en gebouwen. In het Masterplan wordt de fasering in hoofdstuk 6 nader toegelicht.

Voor het nieuwe bestemmingsplan betekent dat concreet, dat fase 1 en fase 2 van de herontwikkeling daarin wordt meegenomen en fase 3 niet. Fase 3 bestaat uit de zuidkant van de grote Wagenloods (met het aansluitende westelijke spoorterrein) en de oostkant van het gebied ter plaatse van de Q-park parkeergarage en de bodemverontreiniging als gevolg van de voormalige Vetgasfabriek. Deze fase komt eerst op lange(re) termijn aan snee. Voor deze gebieden legt het nieuwe bestemmingsplan daarom alleen de bestaande situatie vast. Er wordt nu voorgesteld om het hoogteaccent te situeren direct ten westen van de grote Wagenloods. Dit valt dus in Fase 3 en daarmee buiten het bestemmingsplan dat dit jaar in procedure wordt gebracht.

De gefaseerde uitvoering van het gebied zal in kleinere (deel)gebieden gebeuren, waarbij bebouwing en aanleg van infrastructuur zoveel mogelijk gelijk opgaan. Daarover worden ook afspraken gemaakt met de NS in

Docsnr. 5259673, Reactienota Overzicht antwo:



een met de gemeente te sluiten overeenkomst over de planontwikkeling.

6.2 Bestemmingsplanprocedure

Het is de bedoeling om na de vaststelling van het Masterplan door de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan voor de Wagenwerkplaats te maken. De vaststelling van het Masterplan is niet een (officieel) voor beroep of bezwaar vatbaar besluit. Een bestemmingsplan, dat het planologisch-juridische kader voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied vormt en de grondslag is voor het daadwerkelijk verlenen van (bouw)vergunningen, is dat wel.

De procedure voor zo'n bestemmingsplan is geregeld in de Wet op de ruimtelijke ordening. De gemeente stelt eerst een ontwerpbestemmingsplan op. Dit ontwerp kan 6 weken worden ingezien op het gemeentehuis, de gemeentelijke website of via ruimtelijkeplannen.nl. In deze periode kan desgewenst een 'zienswijze' kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad. Na de periode van 6 weken moet de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststellen. Bent u het niet eens met het besluit van de gemeenteraad? Dan kunt u beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De gemeente geeft in de bekendmaking van het vaststellingsbesluit aan in welke periode u beroep kunt instellen. Om beroep in te stellen moet u veelal een zienswijze kenbaar hebben gemaakt tijdens de ontwerpfasen van de bestemmingsplanprocedure.

6.3 Voorkomen en vergoeden bouwschade

De vergunninghouder van het betreffende project is verantwoordelijk voor het voorkomen van schade of overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Bij schade aan gebouwen, door bouwwerkzaamheden in de omgeving, is de veroorzaker (aannemer of opdrachtgever) van de schade aansprakelijk en moet de veroorzaker de schade ook vergoeden.

Bij schade aan gebouwen, door bouwwerkzaamheden in de omgeving, is de veroorzaker (aannemer of opdrachtgever) van de schade aansprakelijk en moet de veroorzaker de schade ook vergoeden.

6.4 Kwaliteitsteam

Er komt een kwaliteitsteam (Q-team). Dit team adviseert de gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ten aanzien van de welstandsaspecten van de planontwikkeling. Hierdoor is dit niet het juiste gremium om als gebruikersvereniging in deel te nemen om haar invloed te kunnen uitoefenen in de komende realisatiefase. Wel wordt er i.s.m. de leden van de Kleine Regie, Duurzaam Soesterkwartier, gebruikersvereniging en anderen gewerkt aan een nieuw organogram voor de wagenwerkplaats waarin gewenste invloed een plek zal gaan krijgen.

6.5 Organisatie Wagenwerkplaats

Er wordt in nauw overleg met NS, gemeente, Duurzaam Soesterkwartier, de gebruikersvereniging en anderen gewerkt aan een nieuw organogram voor de Wagenwerkplaats waarin wordt vastgelegd op welke manier de huidige en toekomstige gebruikers en bewoners van de Wagenwerkplaats betrokken gaan worden bij de verdere ontwikkelingen.

6.6 Waardedaling woningen

Als belanghebbenden menen schade te lijden als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan, dan kan aan de gemeente om een tegemoetkoming van die schade worden gevraagd. Dat kan vanaf het moment dat het nieuwe bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

OVERZICHT VRAGEN MASTERPLAN WAGENWERKPLAATS MET VERWIJZING NAAR ANTWOORDEN IN REACTIENOTA			
23 mei 2016			
Verwijzing naar Paragraaf in Reactienota	Nr. Vraag	Naam	Opmerking
<i>Opmerkingen tijdens bijeenkomst</i>			
4.3	1.	Geert Looyshelder	Gemengde functie op voormalig Keyzerterein (rechts van Soesterhof) is onacceptabel en past niet binnen uitgangspunten van aansluiting bij bebouwing.
2.1	2.	Geert Looyshelder	Verkeer in 1e bouwfase niet over Soesterweg/door Soesterkwartier, maar over Mondriaanlaan.
6.3	3.	Geert Looyshelder	Hoe wordt bouwschade aan jaren '30 huizen aan Soesterweg voorkomen/vergoed?
2.2 1.4 1.5	4.	Maaïke Langeveld	Erg interessant project. Helaas krijg ik er ook een Vinex gevoel bij. De tot nu toe weinig mogelijkheden om te parkeren zou naar mijn mening tot veel overlast zorgen in de bestaande straten van het Soesterkwartier, waar de parkeerplaatsen ook al erg gering is. Zeker nu veel huishoudens meer dan 1 auto heeft zou de bestaande norm van geloof ik 1,5 ook tekort schieten. Dan het project en de bijbehorende plannen te zien worden de woningen vooral gebouwd voor de hogere opgeleiden die zich beiden voortbewegen met de auto naar werk en sociale contacten. Met andere woorden zij zullen zeer waarschijnlijk 2 auto's in het bezit hebben. Daarnaast zou de mogelijkheden om parkeergelegenheid aan te bieden aan bezoekers ook aan de lage kant zijn. Genoeg over het parkeren. Wordt er met de hoogbouw ook gekeken naar de zon/tuin van de lagere gebouwen? Met name 12 hoog naast Eempolis, het weerhoudt ontzettend veel zonlicht van de huidige nieuwbouw naast de P+R. Gaat er ook gekeken worden naar het windsuizen tussen de gebouwen?
1.2	5.	Baas	De weg naar het station niet onderbreken.
2.1 6.1	6.	Martin Kosterman	Waarom valt de kavel ten zuiden van Soesterhof in fase 2? Als ontwikkeling naar voren geschoven wordt, is er minder overlast van bouw(verkeer).
4.1	7.	Guido van Beek	Waarom nu 650 woningen? In de vorige bijeenkomst konden er max. 500 woningen komen door milieuvergunningen/externe veiligheid.
3.1	8.	Herma Bosch	Ik zie dat er heel veel berken in het plan zijn opgenomen. Die veroorzaken heel veel witte pluizen, die over het hele terrein verwaaien en een ramp zijn voor mensen met allergieën/hooikoorts.
3.1	9.	Martin Kosterman	Bomen aan noordzijde straat is ongunstig voor zon in woning en evt. zonnepanelen op dak. Dus hoe hoog zijn de bomen?
3.1	10.	x	Hondenuitlaatplekken? Nu fungeert 't gehele gebied als zodanig. Heb begrepen dat de wadi's geheel droogvallen. Ook mogelijk om water door-het-jaar heen te creëren? Dit ivm. bv. Padden en kikkerpopulaties (reeds bestaand aan Soesterweg). Denk ook aan bv. Egel + vleermuis + gierzwaluwpopulaties.
1.4 1.5 6.6	11.	Ward van Stralen	Ik word graag op de hoogte gehouden van de evt. hoogbouw en heb hier graag inspraak in. Het heeft veel invloed op de waardedaling van de huizen aan de Soesterweg.
1.2 1.4	12.	Menno Stevens	"Entree accent" wordt i.p.v. een entree een afsluiting en "trechter". Geen open blik van of naar het statin (P. Mondriaanplein) door versmalling in straat tussen 12-hoog blokken.
1.4 1.5	13.	Linda	"Ster"-locatie (mogelijk 12!! hoog) ten zuiden van Soesterhof detoneert enorm. Geeft beperkt zicht op juist 'de ruimte' erachter, gehele wijk heeft hier last van. Beperk deze bouw tot het cs gebied.
4.3	14.	Gijs van Valkenhoef	Laswerkplaats moet blijven. De enige laagdrempelige voorziening waar de jeugd van Amersfoort zijn culturele inspiratie kwijt kan bij Per Expressie en bij Laswerk.
4.3	15.	Gijs van Valkenhoef	Waarom wordt de Wagenspeelplaats nu verandert in parkeren (is met gemeentesubsidie aangelegd) en wordt het parkeerterrein voor de Verkeerstuin nu omgespit tot groenvoorziening?
2.1 2.3 6.1	16.	Gijs van Valkenhoef	De ontsluitingstructuur en de fasering maken een goede oplossing voor het bouwverkeer tot oplevering van iedere fase onmogelijk. Dit leidt tot klachten in de toekomst.
4.2	17.	Marco Tavenier	Bouwkavels reserveren voor CPO groepen en andere kleinschalige ontwikkelingen, Soesterhof heeft voorbeeldfunctie voor de WWP. Iets dergelijks dus ook mogelijk maken op andere plekken.
2.2	18.	Marco Tavenier	De parkeeroplossing voor het middengebied is niet fraai. Het monumentale hart wordt geblokkeerd door een breed lint parkeerplaatsen. Geen fraaie entree of afsluiting van het middengebied.
5.3	19.	Janneke Knol	Het masterplan zou eerder klaar zijn. Er was vertraging door 'calamiteiten'. Bestaan die

			'calamiteiten' misschien uit onvoorziene vervuiling? Zo ja, wat is de prognose? En heeft die vervuiling ook gevolgen voor de rest van het Soesterkwartier?
1.6	20.	Martin Kosterman	Tot hoe ver is 5 lagen toegestaan ten westen van het centrale deel? Is dat ook toegestaan aan de rand van de kavel ten zuiden van het Soesterhof?
1.4 1.5 5.4 5.5 3.1 1.1	21.	Chris van Rossum	<p>Ook ik zie niet in waarom in dit plan hoogbouw van 6 lagen en meer opgenomen wordt. Dit strookt niet met de laagbouwsfeer van het Skwartier en trekt voor de bovenste etages hooguit zeer kapitaalkrachtige personen aan, zoals langs de Amsterdamse weg (7 ton!) en tegenover het Eemplein. Enorme blikvangers zijn niet goed voor de privacy van het lagere volk eromheen. Geen oplossing voor een woningtekort. In de verdere plannen lijkt het mij niet handig hoogbouw aan zonzijde en laagbouw aan noordzijde. 's Winters erg weinig zon in huis, ervaringen Piet Mondriaanplein.</p> <p>Realiseert de ontwerper ook, dat de aangehouden, west-oostbouw een flink tochtgat creëert? Zie ervaringen Eenplein, Nieuwe Poort, Piet Mondriaanplein. Naar mijn ervaring, bovenste etage van het Piet Mondriaanplein, valt het met de geluidshinder door treimbewegingen ontzettend mee. De meeste hinder wordt ondervonden van de geluidssignalen van de personeels-spoorovergang ter hoogte van het gebouw treindienstregeling...</p> <p>Vreemd dat wij als bewoners van het Piet Mondriaanplein nauwelijks een spade in de grond mogen steken, terwijl de vervanging van het Qparkterrein direct naast ons gebouw meerdere verdieping ondergronds gepland wordt..</p> <p>Jammer dat het geplande groen zo versnipperd is en reserveparkeerplaatsen ook als groen bedacht worden..</p>
1.4 1.5 6.5 6.6	22.	Fincy Lans	<p>Wij wonen achter het station We wilden graag op korte termijn investeren in “duurzaamheid” van onze woning (dmv zonnepanelen). Helaas wordt de zon nu letterlijk belemmerd door de hoogbouw (straks). We ondervinden nu ook last van de hoogbouw, die zo'n 5 jaar geleden is gebouwd. Wij zijn absoluut niet gerust op het feit dat er een gebouw van 12 hoog vlak achter ons huis komt. We staan nu al 4 maanden in de schaduw van die andere flat. Wat te denken van de stijgende stookkosten. Het is donkerder en kouder op ons perceel... En dat is spijtig!!!</p> <p>Verder vrezen we dat onze woning (onze droom) in waarde zal dalen. Heel goed dat er duurzame projecten worden gebouwd... Maar HELP ons ook met onze duurzame idealen. Misschien kunnen we een vergunning krijgen voor eventueel een kleine windmolen... zijn we ook blij.</p>
1.4 1.5 1.3	23.	Amber Otten	Voor de 12 lagen hoogbouw, vinden wij de meest oostelijke locatie niet een optie. 1) hierdoor is er 1 blok hoogbouw wat nogal lelijk is. Beter is zoals Rotterdam CS om een open strook te houden. 2) Bovendien is de verkeersdoorstroom op het plein belabberd. Beter 1 van de andere locatie te kiezen, die staan ook verder weg van de bestaande woonhuizen.
2.3	24.	Leo van Veen	Mooi plan. Verplaatsing weg langs garage Reddingsauto's van voor naar achter is jammer voor karakteristieke uitstraling van de 4 gele deuren. Wellicht autoverkeer achterlangs, fiets/voetpad voorlangs om de zichtbaarheid van de bijzondere projecten in de garage te behouden.
<i>Opmerkingen per e-mail</i>			
1.4 1.5 6.6	25.	Michiel Evers	<p>Ik ben echter wel belanghebbende, als bewoner aan de Barchman Wuytierslaan. Ik kan mij niet herinneren hierover aangeschreven te zijn. Nu zie ik in het Masterplan de mogelijkheid genoemd worden van een 12 laags toren tegenover mijn huis. Daartegen heb ik bezwaar. Het vrije uitzicht over het sporencement en Soesterkwartier met haar groene aanzicht en zicht op de Sint-Henricus kerk wordt hierdoor ernstig aangetast of zelfs weggenomen. Dat geldt in minder mate ook voor andere bebouwing in het gebied, zeker boven 4 bouwlagen.</p> <p>Dit aspect van het gezicht op het Soesterkwartier zie ik onvoldoende of niet in uw plannen, er wordt juist geredeneerd vanuit het terrein Wagenwerkplaats op het Bergkwartier, maar niet andersom.</p> <p>In het bijzonder wil ik u erop wijzen dat ik van mening ben dat dit ook economische schade meebrengt, de waarde van mijn woning wordt hierdoor negatief beïnvloed.</p>
6.4 6.5	26.	Fokke de Jong	<p>Dank voor de mooie avond. Wat weer een opkomst voor een presentatie over een plan die iets te maken heeft met het Soesterkwartier. Heel mooi. En de presentatie zelf zag er ook goed uit. Vooral het beeldkwaliteitsplan zag er ook mooi uit: een goed beschreven sfeer van gebouwen, functies en ruimte met mooie doorkijkjes naar de Utrechtse Heuvelrug. Ook mooi om te zien was dat er elementen in zitten die te maken hebben met klimaatadaptatie (mijn interesseveld): groen voor verkoeling en wateropvang/vertraagde waterafvoer bij hevige regenbuien in bv de zomerperiode. Het Soesterkwartier heeft in de afgelopen 5 jaar te vaak te maken gehad met wateroverlast: het WWP gebied als bufferzone.</p> <p>Toch wachtte ik gedurende de presentatie het moment af wanneer de inbreng van de bewoners aanbod kwam. Die inbreng die zo bepalend is geweest bij de totstandkoming van de duurzaamheidsvisie van de Wagenwerkplaats. Die visie met 7 werksporen is geschreven met hulp van 120 auteurs waarvan een aanzienlijk deel uit het Soesterkwartier kwam. Juist dat maakte dit document zo sterk: uiting van een breed draagvlak. Dat had wat mij betreft ook duidelijker in dit</p>

			<p>masterplan vermeld mogen worden. De presentatie begon als een soort top-down benadering en aan het eind werd bij het bewonersinitiatief Soesterhof genoemd. Ook de 7 werksporen kwamen aan bod, welke als basis dienen voor de duurzaamheidsparagraaf van het Masterplan. Maar het hangt er wel een beetje bij. Gelukkig komen de meeste onderwerpen wel aan bod, maar als het gaat om grondstoffen en circulaire economie dan wordt hier niet of nauwelijks aan gerefereerd. Dat is jammer omdat dit ook een van de speerpunten van de gemeente Amersfoort is. Ook duurzame mobiliteit en educatieve elementen kwamen niet echt aan de orde. Het masterplan beschrijft natuurlijk ook een ruimtelijk aspect van het gebied, maar in mijn opvatting hadden alle 7 werksporen integraal een plek kunnen hebben. Daarmee zou dan het verband tussen bewoners, stakeholders, duurzaamheid, draagvlak, wagenwerkplaats en de bestaande wijk nog beter tot zijn recht kunnen komen.</p>
1.1 1.3 2.4	27.	Dieta Buist	<p>Mooi die groene vizieren in het plan met een kijk op De Bokkeduinen en zicht op de treinen. Aan het einde van de Soesterweg staat een geluidsscherm, het zou mooi zijn als ook daar weer zicht op het spoor en op De Bokkeduinen gerealiseerd kan worden. Dat heeft nog een bijkomend voordeel want het wordt er ook sociaal veiliger op als er zicht is op het fiets-voetpad vanaf het spoor.</p> <p>Wij vinden dat het een mooi plan geworden is en vonden het fijn om zo betrokken te kunnen zijn/worden.</p>
2.4	28.	Henco Kuiphof	<p>Allereerst mijn complimenten voor het concept masterplan. Ik ben erg positief over het verhaal, en heb het idee dat het allemaal goed doordacht is.</p> <p>Van het vervolgproces begreep dat de verdere detailuitwerking in de betreffende projectfasen volgt. Daarvoor wil ik hierbij alvast een punt doorgeven, omdat ik begreep dat dit dan meegestuurd wordt met het masterplan.</p> <p>Er lijkt in het masterplan een (voetgangers/fietsers?)doorgang gepland te zijn tussen de Palmstraat en de nieuw te bouwen woonwijk ten zuiden hiervan. Deze doorgang zou aansluiten op een bestaande steeg die direct naast mijn woning ligt. Deze steeg is voor de helft mijn eigendom (de andere helft is van mijn buurman) en geeft nu recht van overpad voor directe burens. Omdat deze steeg particulier eigendom is, en omdat een doorgaande route de functie van de steeg zou wijzigen, zou ik graag op de hoogte worden gehouden van de uitwerking van de plannen in fase 1 en meepraten over de definitieve invulling.</p>
1.4 6.1 6.2	29.	Amber Otten	<p>Uit de vergadering 10 februari begrijp ik dat er een kans van 1/3 is dat er achter ons huis een 12 hoog flatgebouw wordt gebouwd. De afname van woonplezier en waarde van de woning is drastisch als het flatgebouw op de meest oostelijke locatie wordt gebouwd. Wij en veel van mijn burens willen graag bezwaar aantekenen tegen de meest oostelijke locatie van het flatgebouw. Kunt u mij vertellen welke procedures wij moeten doorlopen hiervoor?</p>
4.1 2.3 1.4 4.4	30.	SGLA Peter de Langen	<p>De Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA) heeft met waardering kennis genomen van het Masterplan Wagenwerkplaats. Het proces om tot dit plan te komen, is een samenwerkingsproces geweest waar velen bij betrokken zijn. Zo zien wij het graag.</p> <p>Wel een paar aandachtspunten wellicht zelfs knelpunten.</p> <p>Het plan omvat maximaal 650 woningen en 36.000 b.v.o. gemend (kantoren, horeca, wonen, evenementen, onderwijs, sport en ontspanning). Hiervan is slechts 6000 m2 b.v.o. nieuw. Het aantal woningen is beduidend minder dan eerder werd aangenomen. Voor het plan zelf een goede zaak, maar in het kader van de zoektocht naar nieuwe woningen en locaties wel een aandachtspunt Verkeer. Het plan wordt opgedeeld in West, Midden en Oost. De ontsluiting gaat via Plataanstraat, Soesterweg en Mondriaanplein. De ontsluiting via de westkant zal waarschijnlijk weinig problemen opleveren omdat in het kader van de Westelijke Ontsluiting met veel meer woningen was gerekend. Wel voorzien wij problemen de oostelijke ontsluiting. De Nieuwe Poort (rotonde bij Eemplein) moet al veel verkeer verwerken wat al vaak tot problemen leidt. Wij zijn van mening, dat voordat een bestemmingsplan tot stand komt, dit moet zijn opgelost.</p> <p>In het masterplan zijn 3 zoeklocaties opgenomen voor woningbouw tot maximaal 12 hoog. Dat is in strijd met de Structuurvisie, die uitgaat van maximaal 8 hoog. Wij vinden dat de Structuurvisie, die ook met veel samenwerking tot stand is gekomen, moet worden nageleefd.</p> <p>Kantoren. Er komt niet heel veel bij (op het eerste gezicht), maar de vraag is wel hoe het zich verhoudt tot het standpunt van de Provincie dat er minder kantoren moeten worden gebouwd.</p>
1.4 1.5	31.	Geert Schuring	<p>Hierbij mijn reactie. Eén ding vind ik volstrekt onlogisch: namelijk in een duurzame wijk aan de zuidkant middenin een zoeklocatie voor een hoog gebouw. Ik vind hoge gebouwen als landschapsblikvanger stedenbouwkundige ondingen. We hebben één markant punt in Amersfoort dat je overal vandaan hoort te zien en dat is de OLV toren. Als verbinding met het stationsgebied kan ik me een gebouw met veel verdiepingen nog enigszins voorstellen, omdat daar al hoogbouw is. Maar in een duurzame wijk middenin aan de zuidkant een 12 verdiepingen hoog gebouw neerzetten, vind ik een onhandige zet. Immers in een duurzame wijk kun je zonnepanelen verwachten. Een hoog gebouw neemt de zon weg voor de zonnepanelen en daarmee het rendement. Ik hoop daarom dat de zoeklocatie voor een gebouw van 12 verdiepingen midden in de wijk geschrapt wordt. Voor de rest van de wijk wordt daardoor het woonplezier en de mogelijkheid voor duurzame energievoorziening naar mijn mening teveel aangetast.</p> <p>Voor de rest: gefeliciteerd met het mooie resultaat.</p>

<p>4.3</p> <p>6.5</p>	<p>32.</p>	<p>Prisca Maas</p>	<p>Dank voor het toesturen van het verslag van de bijeenkomst op 10 februari. Het is jammer dat niemand van de Laswerkplaats daarbij kon zijn.</p> <p>Maar dat is nu eenmaal zo. Wij zijn een kleine organisatie en veel op reis. Ik heb intussen vernomen [via de email maar ook via FB] dat ons gebouw niet in het plan is opgenomen. Dat komt niet als een verrassing echter de verbazing blijft. Natuurlijk is het gebouw niet moeders mooiste, is het geen cultureel erfgoed, staat het vast op dure grond en zijn wij op dit moment niet actief en zichtbaar op de Wagenwerkplaats. Genoeg redenen om ook in dit 2de plan [of is het het 3de?] het gebouw niet op te nemen. Dat wij het daar niet mee eens zijn is evident.</p> <p>Laswerk en Per Expressie behoren tot de gebruikers van het eerste uur en voldoen nog steeds aan het eerste doel; broedplaats van creatief talent. In het plaatje van de huidige bestemming zijn alleen de Laswerkplaats en de Bandbunker ingekleurd als cultuur. Met andere woorden, met de keuze van dit masterplan wordt 2/3 van wat er aan cultuur is op het terrein, geschrapt. Dat is vreemd want wisselwerking tussen economie en cultuur hoorde juist bij een van de eerste doelstellingen. De vraag is natuurlijk, wat wordt er in dit plan onder cultuur verstaan? Blijkbaar kan dat geen evenement of atelier zijn, en ook geen maatschappelijk doelstelling of bedrijvigheid hebben? Want die hebben allemaal een andere kleur. Wat is het dan? En als we niet waren aangemerkt als cultuur, had de ruimte dan wel binnen het plan gepast?</p> <p>Binnenkort wordt het plan aan de gemeenteraad gepresenteerd, en dan is het handig om te weten waarom de Laswerkplaats wel in de plan thuishoort.</p> <ul style="list-style-type: none"> - de Laswerkplaats is het enige gebouw in Amersfoort en een van de weinigen in Nederland waar jonge makers [creatief talent] kunnen werken in een goed ingericht atelier. Waar ze kunnen onderzoeken, maken en uitproberen. Als dat proces klaar is vliegen ze uit en tonen hun product aan de stad, het land en zelfs de wereld. Zoals elk bedrijf zetten zij hun product in de markt. Die jonge makers hebben trouwens bijna allemaal een binding met de stad. - de Laswerkplaats is het enige goed ingerichte gebouw waar amateurgezelschappen uit de stad, betaalbaar langer kunnen werken en voorstellingen kunnen geven. WZAB uit het Soesterkwartier is elk jaar een van onze gebruikers. - de Laswerkplaats is het atelier waar wij werken met DudaPaiva Company. Een theaterbedrijf dat over de hele wereld speelt en werkt. Ook ander [theater]bedrijven maken gebruik van de ruimte. Door hun huurinkomsten is het mogelijk om de de Laswerkplaats betaalbaar te maken voor de jonge maker en de amateur toneelgroep. - de Laswerkplaats wordt ook gebruikt door andere gebruikers van het terrein, zoals de Cliniclowns, het Centraal Ketelhuis. De uitwijkplaats bij gebrek aan ruimte. - tot slot...de Laswerkplaats is het laatste rafelrandje op het terrein Strijk het niet glad maar koester het want op de rafelrandjes ontstaan de mooiste dingen. Sduit het gebouw schoon, geeft het een likje verf, plant er wat groen om heen.. de Laswerkplaats is een uniek concept dat staat in Amersfoort op de Wagenwerkplaats; een plek waar talent kan groeien, in goed en betaalbaar atelier waar zij 24/7 kunnen onderzoeken, creëren en uitproberen.....een broedplaats <p>Ik heb begrepen dat jullie onze reactie meenemen naar de gemeenteraad. Klopt dat? Hoe gaan jullie dat doen?</p>
<p>1.6</p> <p>3.3</p>	<p>33.</p>	<p>Marenne Terlingen</p>	<p>Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om onze reactie te geven op het Masterplan van de Wagenwerkplaats. We vinden het plan er goed uitzien en denken dat er een aantrekkelijke wijk gebouwd gaat worden. We hebben echter wel enkele grote zorgen die we middels dit schrijven willen meegeven.</p> <p>Onze voornaamste zorg betreft de huidige groenstrook achter ons huis. Volgens het Masterplan blijft deze groenstrook niet behouden en komen er direct achter de tuinen van onze huizen (Palmstraat 234-248) de tuinen van de huizen die achter ons gebouwd gaan worden. Dit vinden wij zeer bezwaarlijk om meerdere redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de bomen achter ons huis waren ooit mede de reden om in de Palmstraat te gaan wonen. Voor het huis hebben wij geen tuin, de achtertuin is zeer ondiep (6 meter), maar de vrije ruimte achter de tuin maakte dat goed. We kijken prachtig uit op de bomen en de vele vogels daarin en dat willen we graag zo houden. - gezien de ondiepe achtertuin en het huidige ontwerp van het Masterplan, waarbij na onze tuin direct de volgende tuin ligt, achten wij de kans groot dat er erg veel inkijk komt in zowel onze tuin als ons huis. Een flinke inbreuk op de privacy die we nu ervaren. - een woning van driehoog achter ons huis zal vrijwel alle zon wegnemen, zeker in het voor- en najaar. We genieten nu van onze tuin op het zuiden, waarbij wij al zeer snel in het voorjaar lekker buiten kunnen zitten en er ook veel zonlicht naar binnen valt. Wij kunnen niet akkoord gaan met een plan dat hier verandering in gaat brengen. <p>Gezien het Masterplan dat uitgaat van veel groen, vinden wij het een bijzonder vreemde keuze dat juist de groenstrook met erg mooie bomen achter de Palmstraat 234-248 zal verdwijnen. Wij pleiten voor behoud van de groenstrook (inclusief bomen!) of het verstrekken van extra tuin aan de huidige</p>

2.2			<p>bewoners. Een groenstrook met behoud van de huidige bomen heeft als voordeel dat de inkijk tussen de woningen wordt verminderd en het kan een ontmoetingsplek worden voor de huidige en toekomstige bewoners. Naar ons idee een goede optie en we willen u daarom verzoeken om dit idee nader uit te werken met het oog op het uiteindelijke bestemmingsplan. Het is erg bevreemdend om te merken alleen direct achter ons huizenblok nieuwe woningen worden gebouwd. We denken dat er alternatieven mogelijk zijn die ons woongenot niet hoeven te verstoren (dat geldt immers ook voor de overige woningen die grenzen aan de Wagenwerkplaats, daar zijn nieuwe woningen gunstiger/minder direct achter geïmplementeerd in het Masterplan). Het is erg jammer dat dit ondanks onze input tijdens de diverse bijeenkomsten over het Masterplan niet is meegenomen.</p> <p>Ten slotte verwachten wij dat de parkeerproblemen in de Palmstraat vergroot zullen worden als de wijk achter onze woningen onvoldoende parkeerplaatsen krijgen. Wij denken dat door de vele doorsteekjes de kans aanzienlijk is dat bezoekers voor die woningen ook in de Palmstraat en aan de Soesterweg zullen gaan parkeren.</p> <p>We hopen dat u onze reactie op waarde weet te schatten en hier rekening mee zult houden bij de verdere uitwerking.</p>
1.6 3.3	34.	Patrick	<p>Ik woon op de Palmstraat 238, ik heb begrepen dat we binnenkort achter burens tuin aan tuin kunnen verwachten. Dit is niet wat wij tot nu toe hebben begrepen, wij hadden gehoord dat er een nog een weg tussen kwam en dan de tuinen, ook willen wij graag dat er bomen of meer ruimte tussen ons en de nieuwe burens komt ivm ons privacy, ik heb geen zin in inkijk en zou graag nog zon in mijn tuin willen hebben.</p>
1.4 1.5 6.6 6.2 6.5	35.	Wiard Bloemsma	<p>Uit het definitieve concept masterplan Wagenwerkplaats en uit de bijeenkomst op 10 februari begrijpen wij dat hoogbouw naast het station en op de plek van het huidige parkeerterrein een optie is. Hiertegen willen wij bezwaar maken omdat dit een enorme afbreuk doet aan ons woongenot en de waarde van onze woning. Kunt u mij vertellen hoe de bezwaarprocedure verloopt en welke stappen wij hiertoe dienen te zetten?</p> <p>De redenen van ons bezwaar zijn de volgende:</p> <p>De flat aan het Piet Mondriaanplein, welke grenst aan onze achtertuin zou aanvankelijk 3 hoog worden, toen 4 hoog en uiteindelijk is de flat zes verdiepingen geworden. Dat betekent dat nu 24 huishoudens regelrecht in onze slaapkamers en die van ons kind kunnen kijken. Onze privacy is hierdoor enorm aangetast en zal door de nieuw geplande bouw nog meer in het gedrang komen</p> <p>Het betekent ook dat, waar wij vroeger een zonnige tuin hadden wij nu 3 maanden volledig in de schaduw wonen. Begin Februari hebben we gelukkig weer de "avondzon" die bij de nieuwe bouwplannen ook zal wegvallen.</p> <p>Doordat wij een kwartaal in de schaduw wonen maken wij meer kosten voor verwarming. De nieuwe bouwoptie zal deze kosten doen toenemen.</p> <p>De waarde van ons huis zal nog meer dalen dan de geschatte €20.000 waardedaling welke de recente nieuwbouw heeft veroorzaakt.</p> <p>Kunt u ervoor zorgdragen dat ons bezwaar en bovenstaande redenen worden meegenomen in de communicatie naar de gemeente en bij de behandeling van het Masterplan in de gemeenteraad. Wij zouden het op prijs stellen als wij geïnformeerd worden over het vervolgproces en de ontwikkelingen.</p>
1.4	36.	Francien Wijn (Bewoner Soesterweg)	<p>Graag maken wij grote bezwaren tegen de hoogbouw die in onze achtertuin gepland is! Onze huizen waarde zal drastisch dalen en onze tuin op het zuiden zal in de schaduw vallen. Een paar jaar geleden waren wij ook de dupe van de bouw van de 6 hoog flat in onze achtertuin die in eerste instantie maar 3 hoog zou worden. Wij investeren allen in het soesterkwartier en snappen er komende jaren gebouwd zal worden bij het station. Maar de plek vd hoogbouw flat kan veel beter een stuk verderop waar er meer afstand is vd reeds gebouwde huizen.</p>
	37.	Merel Klepper (Bewoner Palmstraat)	<p>Met veel belangstelling hebben wij de bijeenkomsten over het Masterplan Wagenwerkplaats bijgewoond. Wij wonen zelf in het Soesterkwartier en komen graag op de Wagenwerkplaats vanwege de sfeer, we fotograferen er graag en gebruiken het ook als fietsroute naar de achterkant van het station. De insteek van het plan om het oorspronkelijke karakter te behouden door de oude gebouwen te laten bestaan en door te denken in de lijnen van de sporen spreekt ons erg aan. Dat er naast bebouwing ook aan (veel) groen wordt gedacht is heel belangrijk.</p>

1.6			<p>Wij hebben zelf een groenstrook/bossage achter onze achtertuin en dat is erg fijn wonen. Er leven veel vogels. Het groen en de rust aan de achterzijde van de woning is één van de belangrijkste redenen geweest om voor deze woning met een zeer kleine achtertuin te kiezen.</p> <p>Tot onze schrik echter zal deze groenstrook/bossage volgens het concept Masterplan Wagenwerkplaats dat onlangs werd gepresenteerd verdwijnen om er tuinen en woningen voor tegenover te zetten. Dit verbaast ons zeer want er wordt aangegeven dat groen heel belangrijk is in het geheel van het Masterplan maar het groen waar wij nu uitzicht op hebben zal dan juist verwijderd worden. Zover wij op basis van de huidige tekeningen kunnen nagaan zijn de woningen op het stuk Palmstraat 234 - 248 de enige woningen die hier 'de dupe' van worden.</p> <p>Wij zouden het erg op prijs stellen als hier opnieuw naar kan worden gekeken.</p>
1.6	38.	Carolien Eissens (Bewoner Palmstraat)	<p>Met veel belangstelling hebben wij de bijeenkomsten over het Masterplan Wagenwerkplaats bijgewoond. Wij wonen zelf in het Soesterkwartier en komen graag op de Wagenwerkplaats vanwege de sfeer, we fotograferen er graag en gebruiken het ook als fietsroute naar de achterkant van het station.</p> <p>De insteek van het plan om het oorspronkelijke karakter te behouden door de oude gebouwen te laten bestaan en door te denken in de lijnen van de sporen spreekt ons erg aan. Dat er naast bebouwing ook aan (veel) groen wordt gedacht is heel belangrijk.</p> <p>Wij hebben zelf een groenstrook/bossage achter onze achtertuin en dat is erg fijn wonen. Er leven veel vogels.</p> <p>Het groen en de rust aan de achterzijde van de woning is één van de belangrijkste redenen geweest om voor deze woning met een zeer kleine achtertuin te kiezen.</p> <p>Tot onze schrik echter zal deze groenstrook/bossage volgens het concept Masterplan Wagenwerkplaats dat onlangs werd gepresenteerd verdwijnen om er tuinen en woningen voor tegenover te zetten. Dit verbaast ons zeer want er wordt aangegeven dat groen heel belangrijk is in het geheel van het Masterplan maar het groen waar wij nu uitzicht op hebben zal dan juist verwijderd worden. Zover wij op basis van de huidige tekeningen kunnen nagaan zijn de woningen op het stuk Palmstraat 234 - 248 de enige woningen die hier 'de dupe' van worden.</p> <p>Wij zouden het erg op prijs stellen als hier opnieuw naar kan worden gekeken.</p>
1.4	39.	Heino Abrahams	<p>Op de eerste plaats wil ik respect tonen voor het vele werk dat jullie verzet hebben. Er ligt een gedegen stuk, dat wederom een goede verbeelding is van de visie die gemeente, NS en maatschappij hebben op de Wagenwerkplaats.</p> <p>Vanaf 2003 is er meerdere keren een visie opgesteld, door studenten, NS Ontwikkeling destijds, gemeente en de Werkgroep Verkenningen. De gedachten wat er met het gebied zou moeten gebeuren is al die jaren gegroeid, maar de hoofdlijn is met soms iets andere accenten steeds hetzelfde gebleven. Ik vind dit uniek. Ook het nu voorliggende Masterplan zet weer in op de drieslag wonen, creatief hart en stationslocatie. Belangrijk accent is nu een verdere concretisering van een toekomstige duurzame ontwikkeling van het gebied. Belangrijk verschil met het concept masterplan van Must uit 2008 is dat er geen geluidswal komt, waardoor de bebouwing de geluidswering van het spoorlawaaï zelf dient op te vangen. Daardoor blijft de verbondenheid van de locatie met het spoorse verleden in stand.</p> <p>De duurzaamheid vanaf nu tot 2050 is beschreven in de duurzaamheidsvisie 2015-2050 Wagenwerkplaats Amersfoort. De ruimtelijke impact van de Duurzaamheidsvisie hebben jullie goed meegenomen in het masterplan.</p> <p>Op een paar punten wil ik graag enige kanttekeningen maken.</p> <p>1. Zoeklocatie voor hoogbouw tot 12 lagen</p> <p>Er zijn reacties van bewoners van de BW laan die tegen deze hoogteaccenten zijn. Hier ben ik het niet mee eens en wel om de volgende redenen</p> <p>a. De woningen aan de BW laan liggen op 250 tot 350 meter afstand, de BW laan ligt zelf 6 meter hoger dan de Wagenwerkplaats. De hoogbouw ligt ook nog eens ten noorden van de BW laan. Visuele hinder is subjectief, maar lijkt mij erg marginaal in relatie tot de begroeiing lang de BW laan.</p> <p>b. In de Valleikanaalvisie die eind jaren 80 is opgesteld, wordt gesproken over hoogteaccenten langs het Valleikanaal om de lineaire structuur te versterken. Het laatste besluit van de raad (14 september 2010) was de uitbreiding van de Koperhorst met een woontoren van 20 lagen (welke vanwege de recessie uiteindelijk nog niet is gerealiseerd.). Analooq aan de Valleikanaal kan hier gesproken worden over het spoor als "ijzeren rivier" waarlangs zich hoogteaccenten bevinden. Gerealiseerd is de flat aan de Ringweg Kruiskamp en de hoogbouw bij het station en in de planning staat de ontwikkeling bij de Meridiaantunnel.</p>

<p>4.5</p> <p>2.2</p> <p>4.3</p> <p>6.4</p> <p>6.5</p> <p>6.2</p>			<p>Hierbij passen zelfs meerdere accenten op de Wagenwerkplaats.</p> <p>2. Geluidsoverlast t.g.v. evenementen De Wagenwerkplaats kenmerkt zich als locatie voor evenementen.</p> <p>a. De Rijtuigenloods, Centraal Ketelhuis, Oude Magazijn, Clini-Clownscollege en Veerensmederij zijn locaties die geregeld veel bezoekers trekken en geluid produceren tijdens de voorstellingen en congressen. Nu is de afstand tot de bebouwing nog ruim. Het mag niet zo zijn dat toekomstige bewoners procedures gaan aanspannen om de geluidsproductie te beperken, waardoor de bedrijfsvoering in gevaar komt. Dit zal op de een of andere manier moeten worden geborgd in Masterplan en bestemmingsplan. Dit kan door geluidwerende maatregelen aan de woningen, maar ook door goede informatie over wat de Wagenwerkplaats is en blijft.</p> <p>b. Hetzelfde geldt voor de evenementen in de open lucht. Er zijn binnenstadbewoners die klagen over de evenementen op de pleinen. Al jaren vinden die evenementen plaats en toch heeft men de keuze gemaakt in de binnenstad te gaan wonen. De Visie op de Wagenwerkplaats en de Duurzaamheidsvisie gaan er juist vanuit dat evenementen bij de Wagenwerkplaats horen, qua identiteit, creativiteit en innovatie. Hier geldt hetzelfde voor als hierboven vermeld. De toekomstige bewoners moeten weten waar zij komen te wonen en dat het een evenementenlocatie is.</p> <p>3. Parkeren De bewoners dienen op eigen terrein te parkeren. In de openbare ruimte is het parkeren voor de voorzieningen van het hart van de Wagenwerkplaats. Om te voorkomen dat er voor de bezoekers van de publieke gebouwen (Veerensmederij, Clini-Clowns, Centraal Ketelhuis en andere) geen parkeerplek meer kunnen krijgen omdat bewoners en hun bezoekers parkeren op de openbare plekken, moet er op eigen terrein van de woonbebouwing niet alleen in ruime mate parkeerplaatsen zijn voor de bewoners, maar ook voor de bezoekers van die woningen. In Nieuwland kan je de gevolgen er van zien als het autobezit de parkeernormen overschrijdt. Dit moet zo logisch zijn dat de bezoekers niet gebruik willen maken van de openbare parkeerplaatsen voor de voorzieningen.</p> <p>4. Detailhandel Al vanaf het eerste denken over woningbouw op de Wagenwerkplaats in 2000, is steeds de stelling geweest dat er geen detailhandel moet komen. Dit zou de doodsteek zijn voor de winkelstrip Noordewierweg. Zo ver ik kan nagaan is hier ook rekening mee gehouden in het Masterplan. Wat echter daarbij van groot belang is, is dat de routes van de Wagenwerkplaats naar de winkelstrip Noordewierweg helder en goed toegankelijk moeten zijn, willen de winkeliers er profijt van hebben, anders pakt men voor alles de auto en gaat men naar Dirk.</p> <p>5. Duurzaamheidsvisie Hoewel de Duurzaamheidsvisie waar mogelijk door jullie is meegenomen in het Masterplan en waar ook naar wordt verwezen, zijn er toch ook punten, die niet in ruimtelijke beelden zijn te vangen. Denk aan de economische vernieuwing, mobiliteit, sociale duurzaamheid etc. Vanaf het begin is vanuit de werkgroep Woonwerkplaats ingezet op het drieluik Duurzaamheidsvisie, Masterplan en bestemmingsplan. Vandaar dat ik hier nogmaals benadruk dat de Duurzaamheidsvisie ook door de gemeenteraad zal moeten worden vastgesteld, zoals dat ook in het verleden is gebeurd bij Nieuwland en Vathorst. In die besluitvorming zit dan de volgorde 1 Duurzaamheidsvisie, 2 Masterplan en 3 Startnotitie Bestemmingsplan. Dit is dus niet zozeer een punt voor het Masterplan zelf als wel voor de vaststellingsprocedure bij de gemeenteraad.</p> <p>Tot zover mijn kanttekeningen. Nogmaals hartelijk dank voor het werk wat jullie verzet hebben.</p>
	<p>40.</p>	<p>Geert Looyshelder</p>	<p>Hierbij wil ik graag een aantal opmerkingen plaatsen bij de plannen voor de Wagenwerkplaats zoals die tijdens de informatieavond en in het masterplan zijn gepresenteerd. Tijdens die avond begreep ik dat dit tot 10 maart via mail mogelijk was.</p> <p>Allereerst wil ik u complimenteren met het gehele plan: ik denk dat het een aanwinst is voor Amersfoort en een mooie aanvulling op het Soesterkwartier.</p> <p>Toch een aantal kritische opmerkingen, met name rond het terrein linksboven in het middengebied (vroeger bekend als het Keyzerterrein). Links van dit terrein komen de woningen van de Soesterhof.</p> <p>- Dit terrein (linksboven op de bijgevoegde foto) krijgt in de plannen een gemengde bestemming, dat wil zeggen woningen en bedrijvigheid. Dit gaat mijns inziens in tegen de uitgangspunten van het masterplan waarin wordt gesteld dat er aan de kant van het Soesterkwartier gepoogd wordt zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande bebouwing en bestemming (wonen). Dit terrein grenst aan de achtertuinen van jaren '30 woningen, zo ongeveer Soesterweg 396-420. Tot nu toe worden de achtertuinen door een begroeiende muur gescheiden van het NS-terrein. Een oase van rust....</p> <p>U snapt dat mijn zorg met name gericht is tegen de soort bedrijvigheid die er gaat plaatsvinden en de mogelijke geluids- of stankoverlast die dit met zich kan meebrengen. Woningen met een kantoor/studio/atelier/praktijk aan huis (zonder industriële invulling, zonder mogelijke geluidsoverlast) lijken een mooie invulling voor dit stukje grond. Echter, zoals het nu staat beschreven, kunnen zich op dit terrein ook andersoortige bedrijfsjes en horeca vestigen. Hier wil ik bezwaar tegen maken.</p>

4.3 4.4 5.1			<p>Zoals het nu is geformuleerd geeft het de toekomstige ontwikkelaar van de grond de mogelijkheid horeca en bedrijven te vestigen die niet stroken met de woonfunctie van onze huizen aan de Soesterweg en in de toekomstige Soesterhof. Mijn voorstel is om een preciezere omschrijving/invulling in het masterplan te geven aan dit terrein, waarbij horeca en bedrijven met mogelijk geluidsoverlast worden uitgesloten. Volgens mij is er elders op de Wagenwerkplaats voldoende horeca en voldoende ruimte voor bedrijvigheid.</p> <p>Mooi zou zijn als op dit terrein, net als elders op de Wagenwerkplaats waar de bebouwing aansluit op het bestaande Soesterkwartier, de woningen twee lagen krijgen met een puntdak erboven. Dan wordt de charme en stijl van de bebouwing in het Soesterkwartier behouden.</p> <p>- Zorgen baart mij ook de invulling van het vrachtverkeer tijdens de eerste bouwfases. Dit staat gepland over de Soesterweg en zelfs ook over het smalle pad tussen de huizen van de Soesterweg 394-396. Dit gaat voor gevaarlijke situaties zorgen en veel overlast bezorgen aan de bewoners van aansluitende huizen. De Soesterweg is geen doorgaande route en wordt heel veel door fietsers (ook kinderen op weg naar school of sportclub in Birkhoven) gebruikt. Ik voorzie ongevallen als te veel vrachtwagens deze route gaan gebruiken. Daarnaast kan het zware vrachtverkeer over de Soesterweg schade aan de huizen, bestrating en bomen berokkenen.</p> <p>Logischer lijkt het om het vrachtverkeer via de Mondriaanlaan/plein de Wagenwerkplaats te laten bereiken. Of - voordat de eerste bouwactiviteiten gaan plaatsvinden - de geplande weg aan te leggen aan de rand van het terrein, die uitkomt bij de spoorwegovergang aan het eind van de Soesterweg. Dan hoeft er geen vrachtverkeer over de Soesterweg.</p> <p>De doorgang tussen Soesterweg 394 en 396 krijgt in de uiteindelijke plannen toch alleen een voetgangers/fietsfunctie? Of heb ik dat verkeerd gezien? Daar zou ik in ieder geval voor pleiten. En tijdens de bouwfase zou ik over dit weggetje geen bouwverkeer laten rijden.</p>
2.1			<p>- Verder wil ik u wijzen op de aanwezigheid van vleermuizen en heel veel vogels in de grijze, begroeiende muur aan de rand van het eerder genoemde terrein. Deze muur is een overblijfsel van een pand op dit voormalige Keyzerterrein. Wat ons betreft mag deze muur blijven staan! Deze houdt op dit moment veel geluid tegen (van de horecagelegenheden op de Wagenwerkplaats en trainactiviteiten), maar is bovenal een mooie groene zone. Wat zou het bijzonder zijn om dit stukje natuur, met vleermuizen, te behouden! Ik hoef u natuurlijk niet te wijzen op de flora- en faunawet waarin staat dat er onderzoek moet worden gedaan naar vleermuizen en andere dieren op het terrein voordat er gestart kan worden met bouwplannen. Graag ontvang ik te zijner tijd de resultaten van deze onderzoeken.</p> <p>Voor ons als bewoners aan de Soesterweg zou het ook interessant zijn om het stukje grond (ca. 2 meter breed) achter de muur, grenzend aan onze tuinen en het achterpad, te kunnen kopen. Dit achterpad is overigens al in privébezit. Zou aankoop van deze stukjes grond tot de mogelijkheden behoren?</p>
2.4			<p>- Tot slot hoop ik dat de gemeente en de ontwikkelaars ervoor zorgen dat er goede afspraken komen rond eventuele schade die aan de bestaande huizen aan de Soesterweg kan ontstaan ten gevolge van de bouwactiviteiten op de Wagenwerkplaats. Helaas heeft de ervaring geleerd dat tijdens de bouw van de nieuwe huizen op het Mondriaanlaan en in Puntenburg er onherstelbare schade is ontstaan aan een deel van de oude huizen aan de Soesterweg. De afwikkeling daarvan is een lang, slopend traject geweest waar menig betrokken bewoner slapeloze nachten aan over heeft gehouden.</p> <p>Ik hoop dat u mijn opmerkingen kunt meenemen in de besluitvorming. Graag hoor ik van u wat u met mijn opmerkingen doet. Verder word ik graag op de hoogte gehouden van verdere ontwikkelingen, en dan in ieder geval over de ontwikkelingen rond het terrein achter onze huizen waarover ik hierboven een aantal opmerkingen heb geplaatst.</p> <p>Wens u verder veel succes met de uitwerking van het masterplan!</p>
3.3			
6.3			
6.5			
1.2	41.	Anne Marie Imbens (bestuur gebruikersvereniging WWP)	<p>Naar aanleiding van de mooie presentatie van het definitieve concept Masterplan Wagenwerkplaats op 10 februari 2016 maken wij graag gebruik van de mogelijkheid opmerkingen mee te geven bij de overhandiging van het plan aan de gemeenteraad.</p> <p>Onderstaande onderwerpen zijn langsgekomen in het bestuur. Aan individuele gebruikers hebben we gevraagd op persoonlijke titel te reageren.</p> <p>Opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> We hebben gezien dat in de buitenschil van de nieuw te bouwen wijk, naast de rollerbaan die naast de Wielendraaijerij en Veersmederij ligt, gebouwd zal worden in 5-woonlagen. Dat betekent dat het zicht vanuit de zogenoemde Fabrieksstraat geblokkeerd wordt. Wij vinden het wenselijk dat de zichtlijn door de Fabrieksstraat blijft bestaan en zouden graag zien dat de bebouwing in 5 lagen maximaal loopt vanaf het spoor tot aan de overgang NS-loods en de Wielendraaijerij. In het masterplan is gekozen voor zichtlijnen (vizieren) vanuit het Soesterkwartier naar het spoor. Heel mooi, maar de zichtlijn door de Fabrieksstraat is o.i. minstens zo belangrijk. Het bovenstaande geldt ook voor de entree vanuit het Piet Mondriaanplein. In het masterplan is nu nieuwbouw van 6-woonlagen opgenomen en een zoeklocatie voor hoogbouw (maximaal 12-woonlagen). Hierdoor valt het eerste zicht op de Wagenwerkplaats weg. O.i. zou het mooier zijn als deze zichtlijn (vizier) aansluit op het eerste monument (Rijtuigenloods) van de Wagenwerkplaats. Het middengebied vormt dan een geheel. De nieuw te bouwen hoogbouw zou o.i. beter aansluiten
1.1 1.4			

2.2			<p>op de bestaande hoogbouw van het stationsgebied en dan in hoogte aflopend naar het middenterrein, tot aan het simulatiecentrum.</p> <p>· We hebben begrepen dat de parkeernorm in de woonwijk 1,7 is. Wij voorzien dat hierdoor de parkeerdruk op parkeerplaatsen van het middenterrein toeneemt, omdat bewoners uit de woonwijk naar het middenterrein uit kunnen gaan wijken om hun auto te parkeren. We willen een toezegging dat, mocht dat inderdaad het geval zijn, er een oplossing voor gevonden wordt zodat de gebruikers van het middenterrein hier geen hinder van zullen ondervinden. Is die hinder er wel, zal de parkeerdruk op het Soesterkwartier toenemen wat ons inziens ook niet wenselijk is.</p>
4.3 4.5			<p>· Met de komst van meer bewoners op de Wagenwerkplaats die dichtbij de oude monumenten gaan wonen, bestaat er een reële kans dat zij hinder gaan ondervinden van de gebruikers van de oude monumenten. We denken voornamelijk aan geluidsoverlast, zowel vanuit de panden naar buiten als van vertrekkende gebruikers en bezoekers. Mocht het noodzakelijk zijn dat er aanpassingen worden gedaan aan de oude monumenten om overlast voor de nieuwe bewoners te beperken, dan gaan wij ervan uit dat deze aanpassingen worden gerealiseerd door de verhuurder van de panden of uit de inkomsten uit verkoop/verhuur van het terrein. We gaan er verder vanuit dat de nieuwe bebouwing tot de rooilijn van de van de monumenten minimaal 30 meter zal zijn, zodat kans op overlast voor de bewoners zo veel mogelijk beperkt wordt.</p>
6.4			<p>· We begrepen dat er een kwaliteitsteam wordt samengesteld om alle activiteiten met betrekking tot het masterplan en straks het bestemmingsplan te kunnen toetsen. Vanuit de gebruikersvereniging willen wij graag zitting nemen in het kwaliteitsteam.</p> <p>Daarnaast hebben we twee opmerkingen over het terrein nu. Deze opmerkingen zullen we ook doorgeven aan de huidige eigenaar van het terrein.</p> <p>· Buiten eerdergenoemde opmerking over de parkeerdruk zijn er o.i. in het masterplan in het middenterrein voldoende parkeerplaatsen voorzien. Die parkeerplaatsen zijn pas gerealiseerd als het masterplan is uitgevoerd. Omdat het parkeren nu soms tot problemen leidt, zouden we graag zien dat er een zo snel mogelijk een tijdelijke oplossing voor parkeren wordt gerealiseerd. Bijvoorbeeld op de plek naast de nieuwe ingang naar de Wagenwerkplaats (ingang tegenover Violenstraat). Daarnaast begrijpen we dat de wadi's niet werken zoals was gehoopt. Voor het beeld van het terrein en het gebruik van de tijdelijke parkeerplaatsen kunnen de wadi's weer worden dichtgegooid.</p>
4.6			<p>· Hiernaast kunnen o.i. verbeteringen nu al op het terrein worden aangebracht, gespiegeld aan het masterplan. We denken dan bijvoorbeeld aan de gezamenlijke afvalinzameling.</p>
2.3 4.3	42.	Ko Ravenhorst (De Witte Raaf)	<p>M.b.t. het masterplan willen we nog enkele punten onder jullie aandacht brengen:</p> <p>Ø Door het wegenplan zullen gebruikers / bezoekers / leveranciers van de WWP voor een belangrijk deel zijn aangewezen op de ontsluiting via de Soesterweg. De Soesterweg is slecht 'ontsloten' richting Eemplein / centrum / station. Wij nemen aan dat in de planvorming rekening gehouden wordt met een betere ontsluiting naar het station / centrum, met name om de bewoners van de Soesterweg en de tussenstraten te ontlasten.</p> <p>Ø Wie wordt eigenaar van de monumenten en wat voor consequenties heeft dat naar de toekomst van het gebied?</p>
4.5 1.1 1.4	43.	Timo Kruft (Rijtuigenloods)	<p>Rijtuigenloods</p> <p>De Rijtuigenloods is momenteel een belangrijke speler op het gebied van zakelijke congressen in de gemeente Amersfoort. Jaarlijks organiseren we ruim honderd congressen/ zakelijke evenementen voor diverse multinationals, politieke partijen ed. We ontvangen circa 50.000 personen per jaar en zijn daarmee een belangrijk visitekaartje voor de Wagenwerkplaats.</p> <p>De reden dat opdrachtgevers voor ons kiezen is het unieke gebouw en de unieke ligging, bij het station, industrieel erfgoed, en het daar bijbehorende robuuste industriële uitstraling en sfeer. Waarbij onze Unique Selling Points zijn de ruimtelijke beleving, voldoende parkeergelegenheid, nabij het station, geen overlast voor de omgeving en de goede bereikbaarheid.</p> <p>Algemeen Het masterplan dat er nu ligt ziet er mooi uit. En ook wij begrijpen dat het gebied toe is aan een nieuwe indeling, echter willen we wel de volgende kanttekeningen maken waarbij ons uitgangspunt is dat de huidige bedrijfsvoering door de nieuwe ontwikkelingen niet in gedrang komen.</p> <p>Groene Vensters De groene vensters in het gebied geven het gebied een mooie ruimtelijke uitstraling. Ze beschermen de monumenten door een weidse ligging. Wij zouden dit ook graag zien bij De Rijtuigenloods, dat deze aan beide zijden omsloten wordt door een groen venster. Aan de rechterzijde is dit reeds het geval, echter aan de kant van het station komt er in het huidige plan tussen het groene venster en de Rijtuigenloods een hoge bebouwing te staan. Het zicht op De Rijtuigenloods valt (gedeeltelijk) weg door de bouw die ervoor gepland is in dit plan.</p> <p>Wij pleiten voor een positionering van de hoogbouw meer richting het station, zodat De</p>

1.2		<p>Rijtuigenloods aan beide zijde wordt omsloten door een groen venster. De Rijtuigenloods kan dan zijn eigen karakter behouden. Ook het NS Simulatie Centrum is in de huidige plannen ingeklemd tussen twee hoge bebouwingen, waardoor de charme van het centrum verdwijnt. We zouden graag zien dat het groene venster rondom de Rijtuigenloods wordt opgeschoven tot minimaal het NS Simulatie Centrum.</p> <p>Hierdoor ontstaat een meer logische trapsgewijze bebouwing als entree van de Wagenwerkplaats. Met het groene venster als een overbruggingszone tussen de hoogbouw, het NS Simulatie Centrum en eventueel een meer op de menselijke maat afgestemde woningbouw. Op deze manier wordt er meer rekening gehouden met de industriële uitstraling van de monumenten waaraan het gebied haar karakter ontleent. Naar onze mening laat dit zichtlijnen van de entree van de Wagenwerkplaats en ook het authentieke industriële karakter van De Rijtuigenloods meer tot zijn recht komen.</p>
6.4		<p>Kwaliteitsteam Het aanstellen van een kwaliteitsteam zorgt voor het waarborgen van behoud van de identiteit van de Wagenwerkplaats. Wij pleiten ervoor dat ook de gebruikers zitting hebben in dit team voor een breed gedragen visie.</p>
4.3		<p>Afstand gebouwen Het is voor ons moeilijk in te schatten wat de afstand is tussen de Rijtuigenloods en de daarvoor te bouwen gebouwen. Zoals aangegeven dient dit minimaal 30 meter te zijn, gemeten vanaf de erfgrans/gevel laagbouw.</p>
4.5		<p>Gebruik/geluid De Rijtuigenloods beschikt over zijn vergunningen en heeft in de afgelopen jaren geen overlast veroorzaakt in zijn exploitatie. Om dit in de toekomst te kunnen waarborgen dient De Rijtuigenloods beschermd te worden in de veranderde omgeving. De ontwikkeling mag dan ook de exploitatie van De Rijtuigenloods niet beperken. Momenteel wordt het geluid gemeten op de dichtstbijzijnde gevel, welke nu ver weg ligt, maar straks dus op de tegenoverliggende gebouwen. Mocht dit consequenties hebben in de toekomst, dan dienen we gevrijwaard te worden voor eventueel te nemen maatregelen, zowel in kosten als in haalbaarheid. Voor vervolgfase in de ontwikkeling zien wij verder de volgende aandachtspunten: Isolatie huidige monument matig. Te realiseren nieuwbouw moet daarom goed geïsoleerd zijn en zich aanpassen aan de bestaande activiteiten. Denk ook aan: Laden/lossen, vertrek van bezoekers, verlichting parkeerplaats, drukte en verkeersstromen</p>
2.2		<p>Parkeren De Rijtuigenloods maakt op dit moment gebruik van zowel zijn eigen parkeerplaatsen circa 4.000 m² als een aantal parkeerplaatsen op een overloopterrein van circa 8.000 m². Hiervoor is een gebruiksovereenkomst met de NS is opgesteld. In de nieuwe plannen is er voldoende ruimte rondom het gebouw gepland om het huidige gebruik van de parkeerplaatsen (en opstalplaats rijtuigen) te kunnen continueren. Van belang is wel dat we ook daadwerkelijk de beschikking krijgen over de terreinen, die met name aan de achter zijde van de Rijtuigenloods zijn gesitueerd.</p> <p>Er dienen hiervoor opnieuw afspraken gemaakt te worden over aankoop/gebruik van deze extra gronden. Wij zouden hier bij voorhand al een afspraak over willen maken, om in een later stadium ook nog te kunnen voldoen aan de parkeernorm.</p> <p>Wat betreft de nieuwe bewoners: Het masterplan uit van een parkeernorm van 1,7. Het is de vraag in hoeverre dit in de toekomst voldoet aan de parkeerbehoefte van de (nieuwe) gebruikers en (nieuwe) bewoners. En welke invloed dit heeft op het gebruik van de openbare parkeergelegenheden en het overloopterreinen. Een hoge parkeerdruk in het gebied gaat ten kosten van parkeerplaatsen voor de evenementen.</p> <p>Verhuizing Voor De Rijtuigenloods is het van belang dat onze bedrijfsactiviteiten niet worden beperkt door de nieuwe ontwikkelingen. Wij willen onze bedrijfsvoering op dezelfde wijze kunnen blijven uitvoeren zoals we dat nu ook doen. Uiteraard willen we als bedrijf ook blijven groeien. De eerdere alinea's beschrijven onze kanttekeningen bij het masterplan. Samenvattend zien wij de grootste aandachtspunten in de geluidsbelasting, monumentale aspecten, externe veiligheid en de capaciteiten van het wegennet en parkeervoorzieningen. Deze ontwikkelingen zoals deze nu beschreven zijn zien we als een positieve ontwikkeling.</p> <p>Wij willen nogmaals benadrukken dat we bereid zijn om te verhuizen naar de grote loods zodra NS Reizigers als huurder opzegt. Hierin zien wij diverse voordelen die ten positieve bijdragen aan het masterplan. Deze voordelen zijn: Vermindering van geluidsoverlast tijdens evenementen, doordat de evenementenfuncties meer geclusterd zijn. Een gemakkelijker planning en fasering van het project Een gemakkelijker afstemming ivm evenementen. Een gemakkelijker aanleg van bouwwegen omdat er in de uitvoering geen rekening meer met de</p>

			<p>evenementen op De Rijtuigenloods hoeft worden te gehouden. Nette bouwhekken/ afwerking Door de verplaatsing van de evenementenfuncties ontstaat er meer bewegingsvrijheid voor de nieuwe te bebouwen gebieden in de nabijheid van de Rijtuigenloods . Geen afsluiting van straten Het biedt voor ons mogelijkheid om De Rijtuigenloods uit te breiden en geeft ons de mogelijkheid om onze evenementenlocaties meer in het middengebied van de Wagenwerkplaats te centraliseren.</p>
5.1	44.	Timo Kruff (TeKagroep, aanvulling op vorige reactie)	<p>TeKagroep</p> <p>De Tekagroep heeft een aantal event en horeca locaties op de Wagenwerkplaats. Als huurder van het centraal Ketelhuis (400m²), Het Oude Magazijn (350m²), de grond van het Pop-up Restaurant en de Veerensmederij mogen we jaarlijks meer dan 250 zakelijke en particuliere bijeenkomsten organiseren. Naast de besloten partijen hebben we een grote stroom aan individuen bezoekers die onze horeca bezoeken.</p> <p>Hiermee dragen wij een aanzienlijk aandeel bij aan de evenementen die worden georganiseerd op de Wagenwerkplaats.</p> <p>De reden dat opdrachtgevers voor ons kiezen zijn de karakteristieke monumentale gebouwen, de unieke ligging, de nabijheid van het station, industrieel erfgoed, en het daar bijbehorende robuuste industriële uitstraling en sfeer. Waarbij onze belangrijkste Unique Selling Points zijn: de ruimtelijke beleving, voldoende parkeergelegenheid, nabij het station, geen overlast voor de omgeving en de goede bereikbaarheid.</p> <p>Algemeen Het masterplan dat er nu ligt ziet er mooi uit. En ook wij begrijpen dat het gebied toe is aan een nieuwe indeling, echter willen we wel de volgende kanttekeningen maken waarbij ons uitgangspunt is dat de huidige bedrijfsvoering door de nieuwe ontwikkelingen niet in gedrang komen.</p> <p>Geluid Met de realisatie van nieuwbouw wordt de afstand tussen bestaande monumenten en woningen kleiner. Mogelijk dat de activiteiten en evenementen gehouden in de bestaande evenementenlocaties gaan leiden tot overlast. Wij gaan er vanuit dat de ontwikkelingen op de wagenwerkplaats ons niet zullen beperken in onze huidige manier van bedrijfsvoering. Mochten er echter consequenties na aanleiding van het masterplan zijn, die vragen om een aanpassing aan de monumentale panden dan dienen de kosten voor deze aanpassingen voor rekening van de ontwikkeling te komen. Ook gaan we ervanuit dat er een afstand van 30 meter (gemeten vanaf de gevel) tussen de bestaande monumentale panden en de nieuwe te realiseren gebouwen zal zijn.</p> <p>2.2 Parkeren In de huidige situatie hebben wij een inventarisatie gemaakt van de parkeerbehoefte. Deze inventarisatie hebben wij ingediend. En hoewel er in het masterplan rekening wordt gehouden met de parkeerbehoefte van alle gebruikers blijft het parkeren voor ons een aandachtspunt. Er wordt gewerkt met een parkeernorm van 1,7 voor de woonwijk. De aanwezige parkeerplaatsen rondom het midden terrein, ten behoeve van de evenementenlocaties en huidige gebruikers vormen een gemakkelijk uitwijkgebied voor direct omwonenden, maar ook voor de bewoners in nabij gelegen wijken. Hierin ligt een risico voor een te hoge parkeerdruk op het terrein. En daarin de nadelige bedrijfsrisico's die ons beperken in de exploitatie van de monumenten. De goede bereikbaarheid en het parkeren is namelijk één van onze sellingpoints. We willen graag een toezegging, dat wanneer deze situatie zich voordoet er wordt meegedacht en meegewerkt aan een oplossing.</p> <p>6.4 Kwaliteitsteam Het aanstellen van een kwaliteitsteam zorgt voor het waarborgen van behoud van de identiteit van de Wagenwerkplaats. Wij pleiten ervoor dat ook de gebruikers zitting hebben in dit team voor een breed gedragen visie.</p> <p>4.3 Behoud industriële karakter De industriële uitstraling van de gebouwen en de clustering van monumentale gebouwen geven het gebied een heel robuust karakter. De evenementen hebben bijgedragen aan een toegenomen levendigheid en roering op de Wagenwerkplaats. Het authentieke karakter van de Wagenwerkplaats maakt onze evenementenlocaties tot een unieke locatie. Daarom gaan wij er vanuit dat de realisatie van het masterplan geen afbreuk op dit historische erfgoed doet en de robuuste look van de Wagenwerkplaats gewaarborgd blijft.</p> <p>6.1 Andere aandachtspunten Vooruitlopend op de mogelijke uitvoering van het masterplan zal dit verscheidende jaren in gebruik nemen. Gefaseerd zullen deelgebieden worden aangepakt. Dat kan betekenen in zeker mate ook een toename van verkeersstromen (bouwverkeer Ed.) en hinder door open gebroken of afgesloten wegen. Dit heeft nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van onze locaties voor onze locaties. Wij gaan er vanuit dat er in de fasering en daadwerkelijk bouwplanning rekening mee wordt gehouden zodat ook gedurende uitvoering wij in onze bedrijfsvoering zo min mogelijk hinder</p>

			<p>ondervinden van de realisatie van het masterplan. In een later stadium zien wij graag dat de planning van werkzaamheden die van invloed zijn op de bereikbaarheid van het middenterrein in overleg met de Tekagroep gebeuren.</p>
1.4	45.	Henk Adriaens (Bestuur Soesterhof)	<p>Onderstaande is een weergave van de reacties zoals die door onze leden zijn gedaan met betrekking tot het door u gepresenteerde Masterplan "Wagenwerkplaats" d.d. 10 februari 2016.</p> <p>In de eerste plaats onze complimenten voor het vele werk dat is verzet. Ook wat betreft de inhoud zijn wij enthousiast en helpen wij graag mee om het verder in te vullen.</p> <p>Het spreekt vanzelf dat onderstaande reacties vooral betrekking hebben op de kavel waarop ons project is bedacht. Met de locatie van deze kavel zijn we tevreden en we hopen dat onderstaande reacties, opmerkingen en kanttekeningen kunnen worden meegenomen c.q. worden overgenomen in het vervolgtraject.</p> <p>Onze reacties,</p> <p>Op de Soesterhof-kavel is aangegeven dat er maximaal 3 hoog gebouwd mag worden. Wij vragen u om op sommige plekken zoals de kop van de kavel (hoek gelegen aan het groene venster), het mogelijk te houden om tot 4 hoog te bouwen. Het gaat ons uitdrukkelijk niet om de hele kavel. Op de kop van de kavel in de ruimte aan de groene scheg bijvoorbeeld, is in onze optiek mogelijkheid voor extra hoogte. Het is daar niemand tot last en sluit bovendien goed aan op de gevelijn langs de groene scheg, waar ook sprake is van grotere hoogtes (5 hoog!). Daarnaast is de locatie op de kop geschikt voor een stedenbouwkundig / architectonisch accent, bijvoorbeeld in de vorm van een extra hoogte-accnt. De invulling van de hogere bebouwing zou bijvoorbeeld een aantal appartementen kunnen zijn. In onze plannen is altijd sprake geweest van een mix aan woonvormen inclusief appartementen. Met de mogelijkheid tot beperkte 4 laagse bebouwing kan Soesterhof een natuurlijke overgang vormen tussen het Soesterkwartier en de bebouwing ten zuiden van de kavel. Om de bestaande bebouwing niet tot last te zijn zouden we bijvoorbeeld een minimum afstand van bestaande bebouwing tot de 4 laagse bebouwing kunnen vastleggen, of een percentage met betrekking tot een aantal 4 laagse bebouwingen. Dat wij daadwerkelijk in 4 lagen zullen bouwen is nog niet zeker, maar wij willen u wel vragen die ruimte daarvoor open te houden, zodat Soesterhof tot een optimale invulling van de kavel kan komen in aansluiting op de visie van het Masterplan.</p>
1.3			
3.1			<p>In het Masterplan staan alle gevels parallel aan de straat getekend. In hoeverre zullen in het bestemmingsplan richtlijnen worden opgenomen om de gevel parallel en/of op één lijn langs de straat te krijgen, bijvoorbeeld door het vastleggen van rooilijnen? Soesterhof staat een wat lossere vrijere verkaveling voor (nog nader door ons uit te werken), dan nu in het Masterplan wordt gesuggereerd. Wij vragen om in het bestemmingsplan hiervoor voldoende ruimte te houden, zodat wij met bijvoorbeeld het Q-team tot een voor Soesterhof en de Wagenwerkplaats optimale verkaveling kunnen komen, die recht doet aan de diversiteit aan woonwensen en daarnaast problemen/kansen ten aanzien van zon/schaduw, aansluiting groen binnengebied etc. maximaal oplost/benut.</p>
3.1			<p>In de doorsnedes staan bomen steeds getekend aan de noordzijde van de (smalle) straten. Dit geldt ook voor de straat die langs Soesterhof loopt. Dit is een risico voor wat betreft schaduw van bomen op zonnepanelen op de zuidzijde, zeker bij woningen van 2 hoog! Het lijken bovendien bomen 1e grootte, dus ook echt grote bomen, vaak nog met een brede kroon. Wij vragen u om de bomen aan de andere zijde van de straat te positioneren en met de soort rekening te houden met schaduwlast ten aanzien van onze dakpanelen. Wat ons betreft liggen bijvoorbeeld 3e grootte bloesembomen of zuilvormige bomen en/of bomen met zeer open kroon dan meer voor de hand. Wij ondersteunen het groene beeld, maar hopen dat dit wel wordt afgestemd op de energieambities die ook nadrukkelijk op het terrein en zeker ook bij Soesterhof aan de orde zijn. Wij vragen daarom om aanpassing van de aangegeven bomenopzet.</p>
3.1			
4.3			<p>De smalle straten hebben nog een ander kwetsbaar punt. In het kader van klimaatbestendigheid dient bij extreme neerslag (op die momenten dat het riool het niet meer aan kan, dus meer dan een T=100 bui) het water zodanig via de straat afgevoerd te kunnen worden, dat er geen overlast ontstaat op naast gelegen percelen. Hoe langer, smaller en vlakker de straten, hoe lastiger dit zal zijn (denk aan afschot en debieten), zeker als de woningen vlak aan de straat gebouwd worden. Mogelijk dat de groene ruimte van Soesterhof iets kan bijdragen, maar meer voor de hand lijkt te liggen dat het water door een slim straatprofiel (tijdelijk) afgevoerd kan worden richting de groene scheggen. Wij vragen om de huidige profielen in de uitwerking hierop aan te passen en bij de bepaling van straat- en vloerpeilen etc. hier rekening mee te houden.</p>
5.1			
5.3			<p>Zoals blijkt uit het Masterplan is bij de Palmstraat een gebied met wateroverlast bij zware buien. Ook wordt aangegeven dat het rioleringsstelsel van het Soesterkwartier al aan zijn limiet zit. Het is ons niet duidelijk hoe dit al in de eerste fase (bij aanleg Soesterhof), zal worden opgelost. Zoals in het Masterplan staat aangegeven en wij al van plan waren, zullen wij daken en verhardingen afkoppelen en het water op eigen terrein infiltreren. Dit is voor ons geen probleem, maar ons toiletwater dient wel afgevoerd te kunnen worden zonder dat wij of bijvoorbeeld de Palmstraat en nabij gelegen delen van het Soesterkwartier bij extreme buien daarbij problemen ondervinden. Hoe gaat de gemeente hiervoor zorgen?</p> <p>Op pagina 51 staat het veld rechts van de Soesterhof-kavel geel gearceerd. Functie is: "gemengde functie (parkeren/woon/kantoor/evenementen/horeca)". Dit is een ruime categorie, wij zijn bang dat</p>

<p>5.3</p> <p>3.3</p> <p>5.4</p> <p>3.1 + 6.5</p> <p>4.2</p> <p>2.5</p> <p>1.4</p>			<p>dat ons woongenot en rust aantast. We vragen om voor deze kavel in het bestemmingsplan nadrukkelijk beperkingen (openingstijden, decibellen, e.d.) op te leggen, zodat in de toekomst Soesterhof niet te maken zal krijgen met hinder, anders dan de activiteiten die nu al plaatsvinden op de Wagenwerkplaats.</p> <p>Volgens de fasering in het Masterplan wordt pas in tweede instantie aan een (tijdelijke) geluidsvoorziening gewerkt. Voor de kavel van Soesterhof is dus in de eerste fase geen geluidsvoorziening. Is dit niet nodig? Of betekent dit dat Soesterhof tot 2020 met geluidsoverlast van het spoor te maken krijgt? Wij verzoeken u om duidelijkheid wat de gevolgen c.q. randvoorwaarden zijn ten aanzien van geluid voor de bouw van Soesterhof. Daarnaast vragen wij u om de consequenties voor Soesterhof maximaal te beperken.</p> <p>Door de nieuwe opzet van de Soesterhof-kavel is er sprake van twee bodemvervuilingslocaties. : 0014.WG5: ernstige niet spoedeisende niet mobiele verontreiniging (onder geluidswal). Wij vragen u in meer detail aan te geven wat voor vervuiling dit betreft en hoe (weghalen, isoleren, biologisch afbreken etc.) en wanneer deze zal worden gesaneerd. De diepte van de verontreiniging en de sanering is hierbij nadrukkelijk voor ons van belang. Wij willen graag, vanuit één van onze duurzaamheidsuitgangspunten, ook voedsel in ons gezamenlijke groengebied kweken (moestuin, boomgaard etc.). Wij willen wel zeker weten dat wij dit straks veilig kunnen doen. Een schone toplaag van bijvoorbeeld 1 meter of minder is daarvoor in onze opinie onvoldoende. Gezien de lage waterstanden/(hang)waterprofielen, zullen bijvoorbeeld boomwortels zeker wel zo diep gaan komen.</p> <p>0014.WG13/14: plaatselijke verontreiniging met gechloreerde oplosmiddelen. Er is aangegeven dat deze verontreiniging de komende tien jaar nog via bemaling gezuiverd wordt. Wat betekent dit eventueel voor naastgelegen percelen?</p> <p>Is de grond in de geluidswal zelf ook getest en schoon?</p> <p>Door de nieuwe opzet van de Soesterhof-kavel is er sprake van diverse beschermde soorten flora & fauna op ons toekomstige terrein. Hoe zal door NS en gemeente hiermee worden omgegaan, zodanig dat dit zo min mogelijk problemen geeft voor het ontwikkelingsproces van Soesterhof, echter zonder af te doen aan die waarden? Soesterhof zal zelf in de uitwerking van haar eigen omgeving zo veel mogelijk inzetten op het creëren van biotopen die ondersteunend zijn aan deze soorten.</p> <p>In het Masterplan is het hele terrein aangegeven als risicovol ten aanzien van niet gesprongen explosieven, tot zeer zware bommen en raketten aan toe. Hoe zal in het vervolg met dit risico worden omgegaan? Hoe kan voorkomen worden dat Soesterhof hierbij enig risico loopt, omdat zij dit risico niet zal kunnen dragen: niet financieel, maar in bouwfase ook niet in doorlooptijd?</p> <p>Kunnen wij bij uitwerking van de groene, landschappelijke en wijkinrichting blijven meepraten? Het gaat ons onder andere over de locaties van het groen, de soort bomen en de hoogte daarvan, zodat bijvoorbeeld zonnepanelen hiervan geen hinder ondervinden.</p> <p>Op pagina 102 staat: "Het CPO-project Soesterhof is....." De zin wordt hier abrupt afgebroken. Wij zijn benieuwd naar de rest van deze zin!</p> <p>Wij zijn voornemens een groene wijk te bouwen met weinig auto's. We zouden daarom op de (verplicht) te reserveren parkeerplekken voorlopig een groene inrichting willen aanbrengen en deze pas als (verharde) parkeerplaatsen inrichten als dit gezien het aantal auto's nodig is. Dit is overigens een werkwijze die in veel ecowijken in Nederland wordt toegestaan. Mag dat hier ook?</p> <p>Met betrekking tot het kavel ten zuiden van het kavel Soesterhof het volgende: In het masterplan is sprake van 4 lagen en aan de oostzijde hiervan, aan de straatkant, zelfs 5 lagen. Dit lijkt ons te hoog, vanwege de schaduwwerking in de winter. Is hier sprake van een fout?</p> <p>Tot zover de reacties uit onze groep toekomstige bewoners. Nogmaals onze bewondering voor de hoeveelheid werk en visie die uit dit Masterplan spreekt. Graag stellen wij ons coöperatief op bij een eventuele verdere invulling!</p>
<p>3.1</p> <p>3.3</p>	<p>46.</p>	<p>Gijs van Valkenhoef (Het groene Spoor)</p>	<p>Het Groene Spoor is voornemens om een strook bloembollen te realiseren met de lengte van het groene plein: 106 m1. Het gaat dan om een bijen bloembollen mengsel dat bloeit van februari tot en met juni. Het zou een verfraaiing zijn van een eentonige grasvlakte die alleen maar gras met bomen kan blijven om als overloop parkeren dienst te doen. Wij stellen daarom voor één strook van het overloop parkeren (26 plaatsen) niet op het groene plein te maken maar te verdelen over de beide groene vistas ter weerszijde van het monumentale ensemble. Dat betekent aan beide zijden ca 13 parkeerplaatsen meer en dus een verlenging van die parkeerstroken met 6 tot 7 plaatsen. Wij gaan via crowdfunding geld inzamelen om die m2s bloembollen te kunnen betalen en aan het eind van het jaar te laten poten. Overleg met jullie hierover wordt door de Kleine Regie noodzakelijk gevonden. Wij willen daarom graag een afspraak maar ook dat deze opmerking wordt doorgegeven met het Masterplan naar de Raad van de gemeente Amersfoort.</p>

<p>1.6 3.3</p> <p>2.2</p> <p>6.5</p>	<p>47.</p>	<p>Jan Klopstra (Bewoner Palmstraat)</p>	<p>Graag willen wij een reactie geven op het Masterplan Wagenwerkplaats, welke op 10 februari is gepresenteerd in het Oude Magazijn. Wat ons betreft zijn er twee grote aandachtspunten waarvan we hopen dat de gemeenteraad besluit dat dit gewijzigd moet worden in het Masterplan, dan wel geregeld moet worden in de bestemmingsplanprocedure:</p> <p>Behoud groenstrook achter woningen Palmstraat Wij hebben 8 maanden geleden een woning gekocht aan de Palmstraat (nummer 240). Een van de redenen waarom we dit huis zo mooi vinden is dat er aan de achterkant veel privacy is vanwege de groenstrook. En dat die groenstrook ervoor zorgt dat we het gevoel hebben dat we in een hele groene omgeving wonen met de natuur dichtbij. Zo zijn er altijd veel verschillende soorten vogels in onze tuin en ook daarachter. De groenstrook is weliswaar ruig onderhouden, maar er staan mooie grote bomen die we van grote waarde vinden voor ons woongenot.</p> <p>In het Masterplan is op pagina 42/43 op de overzichtskaart te zien dat juist achter onze woning en die van onze burens straks grondgebonden woonblokken komen met een (achter)tuin direct grenzend aan onze tuin. Zoals het nu ingetekend staat zal hierdoor de groenstrook, inclusief de mooie grote bomen, verdwijnen. Onze woonsituatie zal flink veranderen als we straks niet meer tegen groen aankijken, maar als de achterburen direct bij ons binnen kunnen kijken.</p> <p>Op pagina 42/43 is ook te zien dat verder overal waar de nieuwe wijk grenst aan het Soesterkwartier er vrij veel ruimte is tussen aangrenzende nieuwe woningen en dat er in ieder geval groen (bomen of park) is ingetekend. Alleen direct achter de Palmstraat is dit niet het geval. Wij vinden dan ook deze ruimte voor groen doorgetrokken zou moeten worden achter de Palmstraat en dat hier geen (achter)tuinen bij de woningen moeten komen. Daarbij merken we op dat deze tuinen op de noordkant komen te liggen, waardoor er weinig zon zal zijn. De nieuwe huiseigenaren zullen dus ook meer hebben aan een mooie groenstrook inclusief hoge bomen, dan een (waarschijnlijk bestrate) zonloze achtertuin.</p> <p>We pleiten er dan ook voor dat de groenstrook behouden blijft en de grote bomen die er nu staan niet worden gekapt. Door hier een stukje openbare ruimte te creëren met mooie hoge bomen hebben zowel onze nieuwe achterburen als wij straks voldoende privacy en blijft de natuur dichtbij!</p> <p>Aandacht voor parkeren en verkeer In het Masterplan is op pagina 66 aangegeven dat parkeren in deelgebied oost en west moet worden opgelost op de eigen kavel. Hiervoor worden de geldende parkeernormen van de gemeente Amersfoort gehanteerd.</p> <p>Wij zijn bang dat de parkeerdruk en ook het verkeer in het Soesterkwartier, en zeker in de Palmstraat direct grenzend aan het plangebied, zal toenemen. De aanrijroute vanaf de A1 richting de nieuwe wijk zal langs/door het Soesterkwartier lopen. De parkeerdruk is in het Soesterkwartier nu al enorm hoog (parkeernorm is binnen de krappe straten niet te realiseren), en omdat het straks grenst aan het plangebied (en er mogelijk doorsteken komen tussen de oude en nieuwe wijk) denken we dat met name bezoekers regelmatig in het Soesterkwartier zullen parkeren. In de Palmstraat, een buurt met veel kinderen, is het zeer onwenselijk dat de parkeerdruk en het verkeer nog verder toeneemt.</p> <p>We pleiten er dan ook voor dat in het plangebied een hogere parkeernorm wordt gehanteerd dan dat gebruikelijk is voor Amersfoort. Daarnaast vinden we het van belang dat parkeren in het plangebied niet alleen op eigen kavel opgelost hoeft te worden, maar dat in het plangebied parkeren ook in de openbare ruimte kan. Bezoekers zullen zo worden ontmoedigd om in het Soesterkwartier te parkeren.</p> <p>We zijn benieuwd naar de uitkomsten van de bespreking in de gemeenteraad en blijven graag op de hoogte van verdere ontwikkelingen.</p>
<p>2.3</p> <p>4.3</p>	<p>48.</p>	<p>Jochem Straver (Circus Amersfoort en Verkeerstuin Wagenspeelplaats)</p>	<p>Via deze brief willen Circus Amersfoort en de Verkeerstuin Wagenspeelplaats en gezamenlijk reageren op het Masterplan zoals gepresenteerd op 10 februari 2016. Zoals nu ingetekend is, zal de weg die tussen nr. 37 en Van Rijnssoever ligt, verplaatst worden naar de andere kant van het gebouw. Daarmee komt de weg direct langs de Boulderhal en Circus Amersfoort.</p> <p>Wekelijks bezoeken zo'n 200 kinderen deze locatie voor circuslessen en vermaak in de speeltuin. Een weg zo dicht langs gebouwen waar veel kinderen komen kan leiden tot gevaarlijke situaties.</p> <p>Voor de Verkeerstuin betekent dat de Wagenspeelplaats verdwijnt. Deze buitenspeeltuin wordt vooral in de zomermaanden veel gebruikt door kinderen. Ook is deze speelplaats nog steeds in ontwikkeling. Wij van Circus Amersfoort en de Verkeerstuin Wagenspeelplaats vinden het huidige buitenterrein uniek vanwege de bijzondere combinatie van wat binnenin de 2 hallen plaats vind met het verlengstuk van de speels aangelegde Wagenspeelplaats.</p> <p>Wij hopen dat de belangen van de kinderen goed meegenomen worden in het uiteindelijke bestemmingsplan. In dit plan zullen er ruimtes aangewezen worden voor speelplaatsen. Waarom dan een reed leuke en goed aangelegde speelvoorziening verwijderen om elders er weer een aan te leggen?</p>
	<p>49.</p>	<p>M.J.J. Van der Weiden (Belangenvereniging Barchman)</p>	<p>Op 10 februari 2016 hebben wij de slotbijeenkomst over het concept Masterplan Wagenwerkplaats bijgewoond. Hiervoor hadden wij als belangenvereniging op 2 februari 2016 een uitnodiging ontvangen. Bedankt nog daarvoor.</p> <p>Omdat het voor ons de eerste bijeenkomst was, zijn ons een aantal zaken opgevallen t.a.v. de vorm</p>

<p>1.4</p> <p>1.3</p> <p>2.4</p> <p>6.5</p>		<p>Wuytierslaan EVEN NUMMERS)</p>	<p>en de locatie van de bijeenkomst. Daarnaast willen we met deze brief reageren op het concept plan zelf.</p> <p><u>Slotbijeenkomst</u> De door de organisatie gekozen vorm voor de bijeenkomst heeft ertoe geleid dat wij de bijeenkomst als eenrichtingsverkeer hebben ervaren. Het stellen van vragen tijdens de presentatie was onmogelijk en ook daarna was dit onmogelijk door de drukte bij de posters en de matige akoestiek in de twee zalen. Dit had op ons een vervreemdend effect. Het enthousiasme van de organisatie over het plan kunnen wij daarom zeker niet delen. Er is zelfs ergernis, met name over de in het plan opgenomen bouw hoger dan 3 lagen.</p> <p><u>Concept Masterplan</u> <u>Bouwhoogten t/m 12 lagen</u> In het plan wordt uitgegaan van verschillende bouwhoogten (zie blz. 52-53). Hierbij neemt het aantal lagen toe richting het emplacement en het station: 3 lagen aan de zijde van het Soesterkwartier; 4 en 5 lagen in het middengedeelte bij het spooreplacement; lagen bij het station; 3 zoeklocaties voor hoogbouw (max. 12 lagen).</p> <p><u>Behoud uitzicht</u> “Het uitzicht op de ‘Berg’ met de bomen en de lucht is een cadeau voor dit te ontwikkelen gebied” werd tijdens de bijeenkomst gezegd. Dit is dan vooral te danken aan ons als bewoners van de Barchman Wuytierslaan. Wij hebben namelijk van 2000 t/m 2005 met succes gestreden voor behoud van ons uitzicht vanuit ons beschermde stadsgezicht dat bestaat uit de begroeiing op het talud, het emplacement met de Wagenwerkplaats, en het Soesterkwartier. Hierbij waren wij fel tegen het geplande 8 meter hoge betonnen geluidsscherm op het talud. Dit scherm zou namelijk de geluidshinder nauwelijks verminderen, maar wel ons uitzicht volledig wegnemen. Ook zou de begroeiing op het talud verdwijnen en zou het scherm vanaf dag 1 beklad worden met graffiti. Uiteindelijk was de provincie als bevoegd gezag het met ons eens en vond dit plan geen doorgang.</p> <p>Het zal duidelijk zijn dat wij als bewoners van de Barchman Wuytierslaan ons huidige uitzicht willen behouden.</p> <p><u>Geen gebouwen met meer dan 3 lagen</u> Helaas zijn in de afgelopen jaren meerdere hoge gebouwen geplaatst bij het station en daar vooral ten oosten van. Bij de ontwikkeling van het masterplan heeft dit reeds een precedentwerking door de toevoeging van gebouwen met meer dan 3 lagen en 3 zoeklocaties voor hoogbouw. Nog meer gebouwen met meer dan 3 lagen verslechtert ons uitzicht aanmerkelijk en tast daardoor onze woon- en leefomgeving verder aan. Deze eventuele bouw - in welke vorm dan ook - is daarom voor ons volstrekt onacceptabel.</p> <p>Wat wij tijdens de slotbijeenkomst als onduidelijk ervaren was: <i>Tijdens de presentatie:</i> De mededeling “We hebben gekozen voor ... hoogteaccent”; Een sheet met twee locaties voor hoogbouw (aan west- en oostzijde); Een sheet met drie zoeklocaties voor hoogbouw.</p> <p>Na de presentatie: Een mondelinge mededeling dat het uiteindelijk één torenflat van 12 lagen zou betreffen. Het concept Masterplan zou hierop aangepast kunnen worden.</p> <p>Daarnaast wijzen wij u erop dat volgens de Structuurvisie 8 lagen de maximale bouwhoogte is. Hierin is ook vermeld dat de geplande groei van kantooroppervlak in het stationsgebied van 138.481 m2 beperkt moet blijven tot minder dan 57.000 m2.</p> <p><u>Fietsbrug: Geen ruimte voor fietspad</u> Voor fase 3 is een mogelijke fietsbrug voorzien direct ten westen van de ‘Rode Brug’ (zie blz. 102). Wij wijzen u erop dat de fietsenstalling bij de Barchman Wuytierslaan recent is vernieuwd en dat daardoor ter plaatse geen ruimte meer is voor een fietspad. Vanwege onze betrokkenheid bij de vernieuwing van de fietsenstalling, willen we als belangen-vereniging ook graag bij de planuitwerking voor de mogelijke fietsbrug betrokken worden.</p>
<p>1.4</p> <p>6.2 + 6.5</p>	<p>50.</p>	<p>Jan Mohlmann</p>	<p>Ik woon aan het Piet Mondriaanplein in het appartementencomplex dat direct grenst aan de oostkant van het plangebied. In het masterplan staan drie mogelijke locaties genoemd voor hoogbouw. Een van deze locaties betreft het gebied ten oosten van het NS Simulatorcentrum. Met deze email wil ik graag mijn zorgen uiten over (hoog)bouw ten oosten van het NS Simulatorcentrum, aangezien dergelijke bebouwing het uitzicht vanuit mijn woning ontnemt en mijn privacy beperkt. Ik verzoek u om bovenstaande zorgen te betrekken bij de verdere besluitvorming.</p>
	<p>51.</p>	<p>Bewoners Soesterkwartier Francien Wijn</p>	<p>Bouwhoogten t/m 12 lagen Als bewoners van het Soesterkwartier investeren wij in onze wijk en kunnen daarom begrip opbrengen voor nieuwbouw op het terrein van de Wagenwerkplaats. Echter zijn er een aantal</p>

<p>1.4</p> <p>1.3</p> <p>5.3</p>		<p>Amber Otten</p>	<p>punten die wij onder uw aandacht willen brengen. In het plan wordt uitgegaan van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Drie zoeklocaties voor één torenflat (waarschijnlijk nabij station én met 12 lagen, zo hebben wij mondeling gemeld gekregen). <input type="checkbox"/> Omvangrijke nieuwbouw met meer dan 3 lagen. <input type="checkbox"/> Nieuwbouw direct tegen de erfgrans van onze woningen (zie onderstaande afbeelding). <p>Wij maken nu al bezwaar tegen nieuwbouw direct tegen onze erfgrans, en nieuwbouw met meer dan 3 lagen en daarmee ook tegen de torenflat met 12 lagen.</p> <p>Wij voorzien door deze nieuwbouw de volgende grote nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Veel schaduw in onze tuinen en woningen; <input type="checkbox"/> Sterke verslechtering van ons uitzicht; <input type="checkbox"/> Schending van onze privacy; <input type="checkbox"/> Substantiële waardevermindering voor onze woningen <p>In de afgelopen jaren zijn veel bewoners al de dupe geworden van het geluidsscherm en de parkeergarage op het emplacement en daarnaast van de flats aan het Piet Mondriaanplein met 6 lagen die in eerste instantie slechts 3 lagen zouden worden. Het zal duidelijk zijn dat we geen hinder willen ervaren van de nieuwbouw. Voor sommigen van ons zou het zelfs aanleiding kunnen zijn om te verhuizen. Dat kan toch nooit de bedoeling zijn van het Masterplan.</p> <p>Daarnaast wijzen wij u erop dat volgens de ‘Structuurvisie Amersfoort 2030’ hoogbouw als accent in de historische binnenstad en gebieden met een dorps karakter als niet passend wordt gezien. Dit geldt dan ook voor het Soesterkwartier / het emplacement.</p> <p>Bodemverontreiniging</p> <p>Ook vragen wij uw aandacht voor de bodemkwaliteit van de geluidsschermen (een geluidswal) op het emplacement en van de bodem eronder (zie blz. 116; Wbb-geval 0014.WG5). We hebben begrepen dat ter plaatse de bodem verontreinigd was, dat deze inmiddels gesaneerd is en dat hiervoor grond is aangebracht 1. De kwaliteit van deze grond was wellicht toereikend voor de geluidswal, maar is dat ook het geval voor de geplande nieuwbouw? Wij verwachten van u dat u erop zult toezien dat de bodem van de nieuwbouw schoon (‘MultiFunctioneel’) zal zijn en zonder gezondheidsrisico’s voor de toekomstige bewoners, maar ook voor ons als bewoners van deze buurt. Daarnaast vragen wij uw aandacht voor het Wbb-geval 0014.WG4 2 en de mogelijke verspreiding van de verontreiniging naar het westen.</p> <p>1 www.bodemloket.nl; Rapport AF030700048.</p> <p>2 Ernstige, spoedeisende, mobiele verontreiniging op locatie voormalige Vetgasfabriek. De verontreiniging zakt vanuit het grondwater uit naar de onderliggende bodemlaag, tot net boven de Eemkleilaag en bevindt zich op 8-12 meter diepte. De damwanden die bij de bouw van Eempolis onder het gebouw zijn geplaatst, voorkomen verspreiding naar het noorden en westen.</p>
<p>2.4</p>	<p>52.</p>	<p>App.gebouw De Nederberg C.A. Bouw</p>	<p>Vooruitlopend op de plannen voor woningbouw op het terrein van de Wagenwerkplaats oppert indiener het idee om aan het eind van de Soesterweg – bij de spoorwegovergang Amersfoort-Hilversum/Amsterdam een voetgangers-/fietstunnel te realiseren, wellicht tegelijk met de werkzaamheden van de Westelijke ontsluiting.</p>