



Omgevingsvergunning Seinpost VI

Ontwerp , Juni 2024

Stad met een hart



Seinpost VI

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Projectgebied	6
1.3 Geldend(e) plan(nen)	6
1.4 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	8
2.1 Huidige situatie	8
2.2 Nieuwe situatie	8
Hoofdstuk 3 Beleidskader	14
3.1 Inleiding	14
3.2 Ruimtelijk beleid	14
3.3 Conclusie	16
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	17
4.1 Archeologie	17
4.2 Water	18
4.3 Luchtkwaliteit	20
4.4 Externe veiligheid	21
4.5 Bodem	26
4.6 Niet gesprongen explosieven (NGE)	27
4.7 Geluid	28
4.8 Bedrijven en milieuzonering	28
4.9 Ecologie	29
4.10 M.e.r.-beoordeling	30
4.11 Duurzaamheid	31
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	33
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	33
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
Bijlagen	35
Bijlage 1 Luchtkwaliteitsonderzoek WWP - aug	36
Bijlage 2 Externe veiligheid Masterplan WWP - mei 2021	81
Bijlage 3 Risicoberekening Emplacement Amersfoort - mei 2021	110
Bijlage 4 Quickscan bedrijven en milieuzonering - juni 2021	156
Bijlage 5 Natuur op de Wagenwerkplaats 19 maart 2021 Bureau Waardenburg	449
Bijlage 6 AERIUS-calculatie WWP Amersfoort - 2023	509
Bijlage 7 Aanmeldnotitie M.E.R. - juni 2021	570

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De vergunningsaanvraag voor het gebouw Seinpost VI vloeit voort uit een door de gemeenteraad aangenomen motie (Motie 2019-091M) bij de vaststelling van het Masterplan Wagenwerkplaats op 9 juli 2019. In deze motie constateerde de raad dat het gebouw de Seinpost VI belangrijk erfgoed is en dat het een plek verdient in de Wagenwerkplaats. Uit deze motie kwam het verzoek om te onderzoeken of het mogelijk is om het seinpostgebouw in te passen op de Wagenwerkplaats.

Op 2020 is er onderzoek gedaan naar behoud van de Seinpost VI. De conclusie is dat behoud van de Seinpost VI tussen de sporen niet mogelijk is. Het gebouw stond midden op het spooremlacement en kon niet worden ingepast in de toekomstige inrichting van het emplacement. Het verplaatsen van het bestaande gebouw naar elders kon evenmin. Dat was kostbaar en bovendien verkeerde het seinpostgebouw in slechte staat. Het gebouw is begin 2023 gesloopt. Het besluit is genomen om een nieuw gebouw te bouwen, geïnspireerd op het oude seinpostgebouw. Deze zal zich bevinden in het middengebied van de Wagenwerkplaats. Het nieuw te bouwen seinpostgebouw is geen replica maar zal worden herbouwd met zoveel mogelijk oorspronkelijke materialen. Voordat het oude seinpostgebouw werd gesloopt zijn meerdere waardevolle onderdelen aangewezen die zijn behouden. Deze worden verwerkt in het nieuwe seinpostgebouw. Hierbij gaat het om onderdelen zoals de spiltrap, het stalen kozijn en het bestaande logo. Hoe de onderdelen zijn verwerkt in het nieuwe gebouw wordt verder toegelicht in hoofdstuk 2. Om het nieuwe seinpostgebouw te realiseren is een vergunning aangevraagd.

Omdat deze ontwikkeling niet mogelijk is op basis van de vigerende beheersverordening "Wagenwerkplaats e.o.", vastgesteld op 26 maart 2019, dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik' en 'bouwen'. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de onderbouwing om af te wijken van het vigerende beheersverordening 'Wagenwerkplaats e.o.'. Dit is de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Dit document dient als de GRO, waarin medewerking aan het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

Het originele seinpostgebouw



Intentieverklaring goede zorg voor seinhuisgebouw

Op 4 oktober 2022 hebben de TeKa-groep, SIESTA en de gemeente Amersfoort een gezamenlijke intentieverklaring getekend. Daarin hebben deze partijen afgesproken dat ProRail het oude Seinpost VI delicaat zal slopen. Hierbij zullen geselecteerde waardevolle elementen worden overgedragen aan Siesta. Deze geselecteerde elementen zullen worden verwerkt in het uiteindelijke ontwerp door de TeKa-groep. Deze elementen worden benoemd in hoofdstuk 2 van de ruimtelijke onderbouwing.

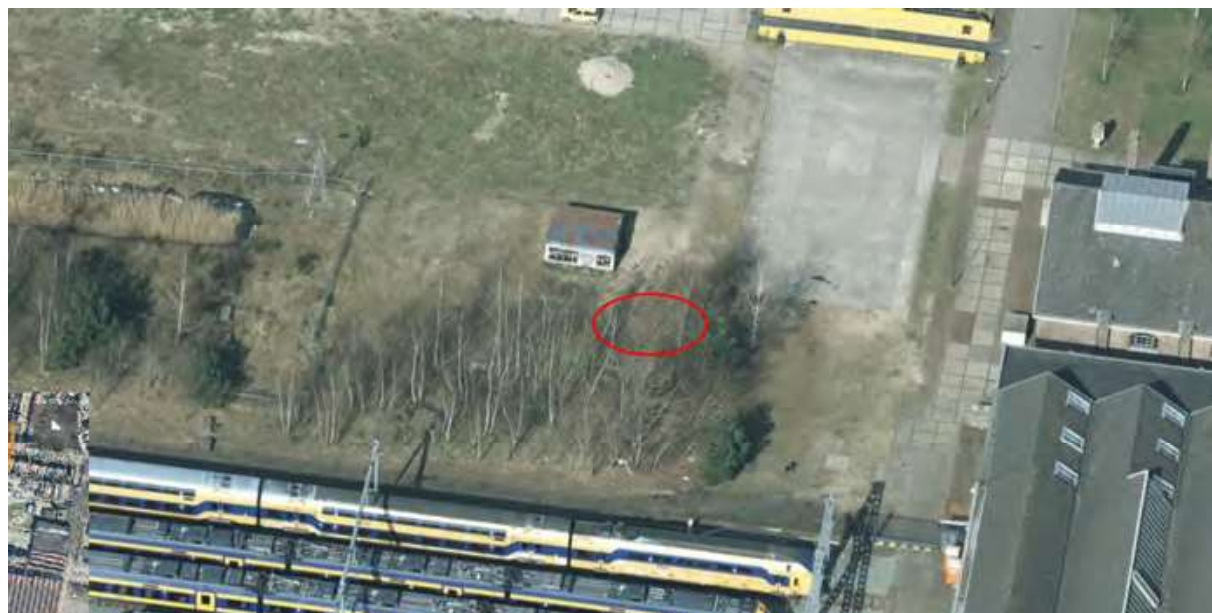
Om het Masterplan 2019 en de Duurzaamheidsvisie te kunnen uitvoeren en in het gebied woningen en voorzieningen (waaronder het seinpostgebouw) te kunnen bouwen, moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. De gemeenteraad heeft op 9 juli 2019 de startnotitie voor dit nieuwe bestemmingsplan "CHW Bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. deelgebieden Midden en West en Spoorwegemplacement" vastgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan voor de deelgebieden West en Midden van de Wagenwerkplaats en het spoorwegemplacement heeft in ontwerp ter visie gelegen van 21 december 2023 tot 31 januari 2024. Op het moment van schrijven is dit bestemmingsplan nog niet vastgesteld. Het nieuwe seinpostgebouw maakt deel uit van dat nieuwe bestemmingsplan.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van het bestemmingsplan "CHW Bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. deelgebieden Midden en West en Spoorwegemplacement" wil de TeKa-groep het nieuwe seinpostgebouw realiseren. Daarom is een aanvraag omgevingsvergunning gedaan.

1.2 Projectgebied

Het gebied van dit project ligt in het midden van de Wagenwerkplaats vlakbij de Veerensmederij en het Hoofdgebouw van de Wagenwerkplaats. De locatie bevindt zich dan ook in het deelgebied midden van het ontwerpbestemmingsplan "CHW Bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. deelgebieden Midden en West en Spoorwegemplacement". Het wordt gerealiseerd op het perceel Machinist 223. De huidige locatie is een groen veld waar op dit moment nog geen bebouwing staat.

Globale ligging van het projectgebied



1.3 Geldend(e) plan(nen)

Het perceel waar het nieuwe gebouw komt ligt in het gebied van de beheersverordening "Wagenwerkplaats e.o.". Deze verordening is op 26 maart 2019 door de gemeenteraad vastgesteld. Het projectgebied is in de verordening bestemd als 'Groen'.

1.4 Leeswijzer

Naast dit introducerende hoofdstuk wordt in de aankomende hoofdstuk 2 het plangebied omschreven. In dit hoofdstuk wordt zowel de historie, de huidige situatie als de gewenste situatie besproken en zal er aandacht worden geschonken aan landschappelijke inpassing en kwaliteitsbijdrage. Hoofdstuk 3 bespreekt het relevante beleid op het niveau van het Rijk, de provincie en de gemeente, hier zal er worden getoetst aan de gestelde voorwaarden, eisen en regels. Hoofdstuk 4 zal zich richten op de omgevingsaspecten, bestaande uit o.a. archeologie en cultuurhistorie, maar ook milieu en geur. De uitvoerbaarheid wordt in hoofdstuk 5 worden besproken. Het slot wordt gevormd door de conclusie en de bijlagen.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

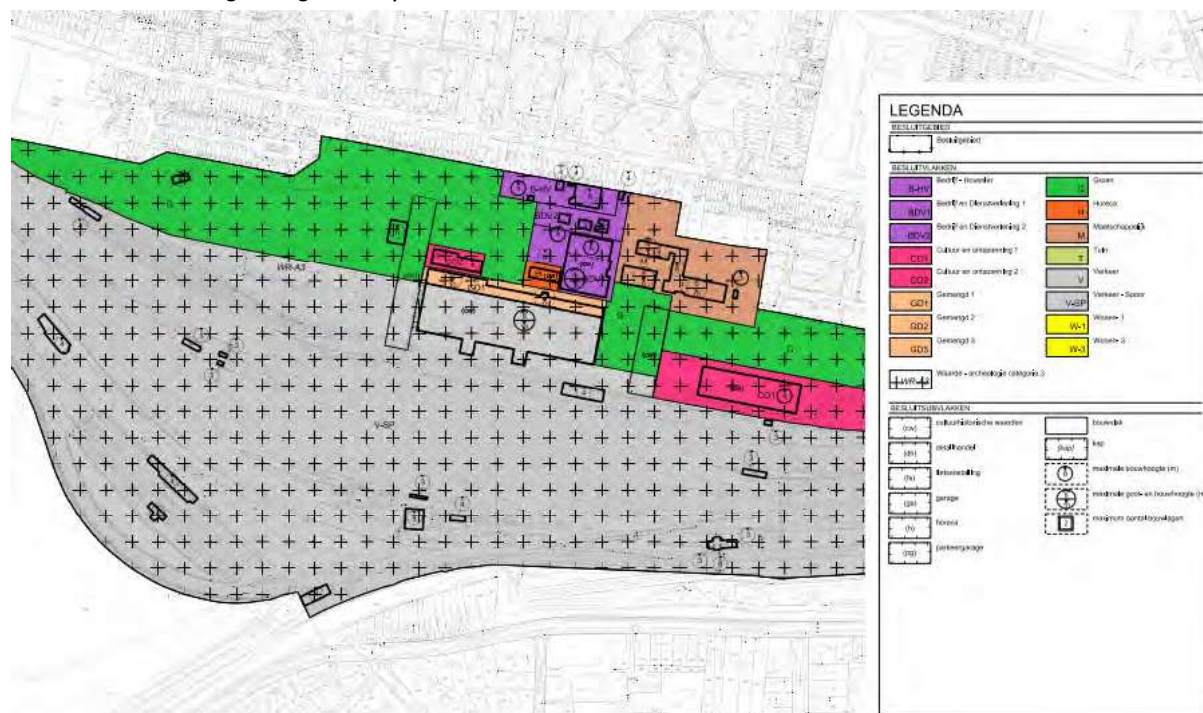
2.1 Huidige situatie

Op het spoorwegemplacement naast de Wagenwerkplaats stond tot voor kort het seinpostgebouw. Het nieuwe seinpostgebouw wordt op een andere locatie gerealiseerd aangezien het niet mogelijk was om het gebouw in te passing in het spoorwegemplacement. Ook bleek uit onderzoek dat het niet mogelijk was om het gebouw te verplaatsen, aangezien het gebouw zeer verouderd was. De nieuwe locatie is op dit moment onbebouwd.

Planologische situatie

Voor het plangebied is de beheersverordening 'Wagenwerkplaats e.o.' geldig. De locatie heeft de bestemming 'Groen'. Binnen de bestemming 'groen' is het niet mogelijk om te bouwen, tenzij de ontwikkeling in een bouwvlak ligt. Dit is niet het geval. Het is op dit vlak strijdig met de beheersverordening. Ook is het realiseren van een vergaderaccommodatie strijdig met de bestemming. Het initiatief is op meerdere punten strijdig met de beheersverordening.

Beheersverordening "Wagenwerkplaats e.o."



2.2 Nieuwe situatie

Het nieuwe seinpostgebouw komt te staan nabij de Veerensmederij en het Hoofdgebouw van de Wagenwerkplaats. Het gebouw staat op poten en heeft een hoogte van 10,5 meter en een oppervlakte van 48 m². Het gebouw zal in de toekomst worden gebruikt als (kleine) vergaderaccommodatie en eventueel logies in de vorm van een bruidssuite of vergelijkbare functies.

Impressies nieuwe gebouw



Situatietekening Seinpost VI nieuwe situatie



Het bewaken van de beeldkwaliteit van nieuwbouw in de Wagenwerkplaats gebeurt niet alleen door de toetsing van plannen door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, maar ook door een afzonderlijke intensieve planbegeleiding. Een Ruimtelijk Kwaliteitsteam begeleidt de projecten in het gebied en bewaakt de speerpunten. Deze speerpunten voor beeldkwaliteit zijn vastgelegd in het Masterplan Wagenwerkplaats.

Het oude seinpostgebouw is geen monument en wordt niet in een rijksbechermd gebied gerealiseerd. Ondanks dat het niet om een monument gaat, is het plan in een voorstadium behandeld in het Ruimtelijk kwaliteitsteam als in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteiten. Op 19 oktober 2020 is het plan behandeld in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteiten. Toen was de conclusie dat het seinpostgebouw niet kon worden behouden en ergens anders gerealiseerd moet worden. De wens is aangegeven om een nieuw seinpostgebouw te realiseren, waarbij meerdere waardevolle elementen van het oude seinpostgebouw worden herbruikt. Welke historische elementen worden hergebruikt is behandeld in de erfgoedcommissie op 7 juni 2022. Het gaat hierbij om de volgende elementen:

- (1) het bakstenen tekstelement "Post VI";
- (2) de spiltrap;
- (3) het natuurstenen onderdorpel (zuidgevel);
- (4) een metalen binnenkozijn (1^e verdieping);
- (5) metalen ronde hoekkolommen (2^e verdieping);
- (6) houten vloerbalken (2^e verdieping) en
- (7) bordessen spiltrap.

Op 18 oktober 2022 is een voorontwerp van het nieuwe seinpostgebouw, met de bovenstaande elementen, voorgelegd aan het Ruimtelijk Kwaliteitsteam. Het Ruimtelijk kwaliteitsteam heeft beoordeeld akkoord te zijn met ontwerp en er is aangegeven dat het plan verder kan worden beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteiten. Het oude seinpostgebouw is in februari 2023 gesloopt, waarbij de waardevolle elementen zo veel mogelijk bewaard zijn gebleven. Het bakstenen tekstelement is tijdens de sloop verloren gegaan.

Het ontwerp van het nieuwe seinpostgebouw is gebaseerd op historische tekeningen. De positionering van het gebouw in de toekomstige groene bufferzone van het gebied Wagenwerkplaats Midden is zodanig gekozen, dat het in het verlengde ligt van het 'spoor' langs de grote loods; dus op de kop van het spoor. In overleg met Siësta kent het gebouw een rood en zwarte kleurstelling.

Het uitgewerkte plan met de historische elementen is namens de Commissie Ruimtelijke Kwaliteiten beoordeeld door de stadsbouwmeester. De stadsbouwmeester is van oordeel dat het voorgestelde plan voor het bouwen van de nieuwe Seinpost VI op het perceel Machinist 223 voorstelbaar is. Het is voldoende duidelijk welke en waar de onderdelen van het oude seinpostgebouw hergebruikt gaan worden. Het plan voldoet aan de redelijke eisen van welstand. Met het succesvol verwerken van de waardevolle elementen van het oude seinpostgebouw, is de nieuwe Seinpost VI een waardevolle toevoeging aan de "spoorse" identiteit van de Wagenwerkplaats.

De uitwerking van de technische inpassing van de hergebruikte materialen zijn nog niet voldoende aannemelijk. Daarom wordt een voorwaarde in de vergunning opgenomen dat de verdere technische uitwerking van de inpassing van de her te gebruiken materialen en onderdelen van de oude Seinpost VI voorgelegd en goedgekeurd moet worden aan de stadsbouwmeester.

2.2.2 Parkeren

Om aan de parkeerbehoefte te voldoen voor het seinpostgebouw dient één parkeerplaats gerealiseerd te worden. Om deze parkeereis op te vangen kan er gebruik worden gemaakt van de te realiseren parkeergarage, die onderdeel is van het ontwerpbestemmingsplan 'CHW Bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. deelgebieden Midden en West en Spoorwegemplacement'. Deze parkeergarage dient ter opvang voor parkeren van alle zittende en nieuwe bedrijven in het middengebied van de Wagenwerkplaats en van de Samenwerkplaats 2.0. De Seinpost VI ligt in het middengebied van de Wagenwerkplaats en de parkeereis van de Seinpost VI is meegenomen bij de te realiseren parkeergarage. Hiermee wordt er voldaan aan de parkeerbehoefte van het nieuwe seinpostgebouw.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

De belangrijkste kaders voor de ontwikkeling van de Seinpost VI worden in dit hoofdstuk op een rijtje gezet. De relevante milieuwetgeving komt aan de orde in hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat voor alle juridisch bindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden de treden van de ladder voor duurzame verstedelijking moet worden doorlopen. De ladder vormt een motiveringsvereiste waaruit moet blijken dat er bij ruimtelijke en infrastructurele besluiten sprake is van zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming, waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

De essentie van de Bro-bepaling is dat bij een voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling steeds sprake moet zijn van een aantoonbare actuele marktbehoefte en dat er uitdrukkelijk moet worden gekeken naar de ruimtelijke effecten.

Planspecifiek

Bij ontwikkeling die geen betrekking hebben tot woningbouw is er alleen sprake van een stedelijke ontwikkeling als het een ruimtebeslag heeft van meer dan 500 vierkante meter. Bij dit plan gaat het om een vergaderaccommodatie van 48 vierkante meter. Het ligt onder de ondergrens van 500 vierkante meter. Het is geen stedelijke ontwikkeling zoals staat benoemd in de ladder voor duurzaamelijke verstedelijking. De ladder voor duurzame verstedelijking hoeft niet te worden doorlopen.

3.2.2 Omgevingsvisie provincie Utrecht

In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht staat wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ordening. Een belangrijke ambitie is inzetten op binnenstedelijke ontwikkeling. Waarbij er meerdere prioriteitslocaties zijn aangewezen voor grootschalige integrale ontwikkeling voor wonen en werken rondom knooppunten.

Eén van deze locaties is Langs Eem en Spoor, waar de ontwikkeling van de Seinpost VI zich in bevindt. De bouw van de Seinpost VI is een klein onderdeel van de grotere ontwikkelingen rond Langs Eem en Spoor. Deze ontwikkeling is een onderdeel van de herstructurering van een bedrijventerrein, waarbij binnenstedelijk gebied wordt omgezet ten dienste van een leefbare woonomgeving. De realisatie van het seinpostgebouw is niet strijdig met de omgevingsvisie van de provincie Utrecht.

3.2.3 Omgevingsvisie Amersfoort 2030-2040

In de Omgevingsvisie Amersfoort 2030-2040 (vastgesteld 19 december 2023) wordt de Wagenwerkplaats gezien als onderdeel van het stadshart en als een hoogstedelijk, dynamisch en gemengd gebied. Een onderdeel van de visie is om de positie van de Wagenwerkplaats als locatie voor zakelijk ontmoetings- en congreslocatie te versterken. Het seinpostgebouw dient als kwalitatieve vergaderaccommodatie en is hiermee in lijn met de omgevingsvisie.

3.2.4 Masterplan Wagenwerkplaats

Bij de vaststelling van het Masterplan (raad van 16 juli 2019) zijn een aantal moties aangenomen. In één van de moties is het college verzocht om zich in te spannen om het gebouw van de Seinpost VI voor het gebied te behouden. Dat gebeurt in de vorm van nieuwbouw, waarbij een aantal onderdelen van het oorspronkelijke gebouw worden hergebruikt. Het nieuwe gebouw krijgt een prominente plek in het centrale deel van de Wagenwerkplaats.

3.2.5 Duurzaamheidsvisie Wagenwerkplaats 2015-2050

Voor een concrete uitwerking van de duurzaamheidsambities in het gebied van de Wagenwerkplaats zijn de Duurzaamheidsdagen 2.0 gehouden. Dit is in 2014 gedaan op initiatief van Vereniging Duurzaam Soesterkwartier. Dat initiatief legde de basis voor de Duurzaamheidsvisie Wagenwerkplaats 2015-2050, die door de raad in 2016 is vastgesteld. De visie bestaat uit acht werksporen (milieuthema's). Elk werkspoor uit de visie geeft een beeld voor de lange termijn, een doel voor de middellange termijn van 10 jaar en een concreet voorstel om nú mee aan de slag te gaan. Vooral de 10 jaren termijn is verbonden met kaders en keuzes voor het nieuwe bestemmingsplan voor de Wagenwerkplaats. Op de inhoud van de visie en op welke wijze deze is verwerkt in de plannen en wordt geborgd bij de planrealisatie wordt nader ingegaan in hoofdstuk 4 (paragraaf "Duurzaamheid") van deze toelichting.

3.2.6 Nota parkeernormen

Tot voor kort viel de Wagenwerkplaats nog volledig onder de normen van "Rest Amersfoort". Omdat er echter woningbouw en stedelijke voorzieningen worden toegevoegd op korte afstand van het OV punt station Amersfoort, is door de raad op 5 juli 2016 besloten om voor de deelgebieden Oost en Midden de parkeernormen behorend bij "Schil om binnenstad" toe te passen. Het nieuwe seinpostgebouw komt te liggen in deelgebied Midden.

3.2.7 Welstandsnota

Het bewaken van de beeldkwaliteit van nieuwbouw in deelgebieden West en Midden van de Wagenwerkplaats gebeurt afzonderlijk door een intensieve planbegeleiding. Daarbij zijn een aantal voorwaarden aan de kwaliteit gesteld. Die zijn in het Masterplan Wagenwerkplaats 2019 in acht speerpunten voor West en Midden geformuleerd en uitgewerkt in regels voor beeldkwaliteit, die in samenhang met het bestemmingsplan door de raad worden vastgesteld. Een Ruimtelijk Kwaliteitsteam begeleidt de projecten in het gebied en bewaakt de speerpunten.

De volgende speerpunten zijn geformuleerd:

- een versterking van de stedenbouwkundige structuur;
- het benutten van de weidsheid van de landschappelijke zones;
- het inzetten op een groen karakter;
- het zorgen voor een robuuste inrichting van de openbare ruimte;
- het bewaken dat de bebouwing een sterke relatie met de omgeving heeft;
- het kiezen voor een zorgvuldige architectuur passend bij de Wagenwerkplaats;
- het respecteren van de monumentale bebouwing.

Deze speerpunten zijn uitgewerkt in regels voor beeldkwaliteit. Deze regels kunnen worden gezien als de gebiedsgerichte criteria voor de deelgebieden West en Midden van de Wagenwerkplaats, waar de Seinpost VI ook onder valt. Samen met de criteria voor kleine bouwwerken (Hoofdstuk 2 uit de Welstandsnota) en de regels voor reclame (Hoofdstuk 3 uit de Welstandsnota) vormen deze regels het toetsingskader voor de

gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Kwaliteit voor de beoordeling van bouwplannen.

Het Ruimtelijk Kwaliteitsteam opereert ten aanzien van de beeldkwaliteit als het ware als adviseur van de gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ten aanzien van de welstandstoetsing. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit blijven eindverantwoordelijk om het college te adviseren (artikel 12 e.v. van de Woningwet en het Reglement van Orde van de CRK schrijven immers voor dat een door de raad benoemde Commissie op basis van de welstandsnota adviseert aan burgemeester en wethouders), maar zal bij de behandeling van plannen wel het advies van het kwaliteitsteam zoveel mogelijk volgen. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit kan indien nodig wel afwijken van het advies van het kwaliteitsteam bijvoorbeeld als dat team in zijn advisering verder gaat dan is vastgelegd in de door de raad vastgestelde beeldkwaliteitseisen voor de Wagenwerkplaats (en de gemeentelijke Commissie dat niet nodig of gewenst vindt) of het kwaliteitsteam akkoord gaat met een lager kwaliteitsniveau en de Commissie dit niet aanvaardbaar vindt.

In de huidige versie van de welstandsnota staat alleen dat de Wagenwerkplaats 'een gebied in ontwikkeling is'. Er gelden nu geen gebiedsgerichte criteria omtrent beeldkwaliteit. Aanvragen worden altijd voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

3.3 Conclusie

Het voorliggende plan past binnen de relevante beleidskaders van het rijk, de provincie en de gemeente.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

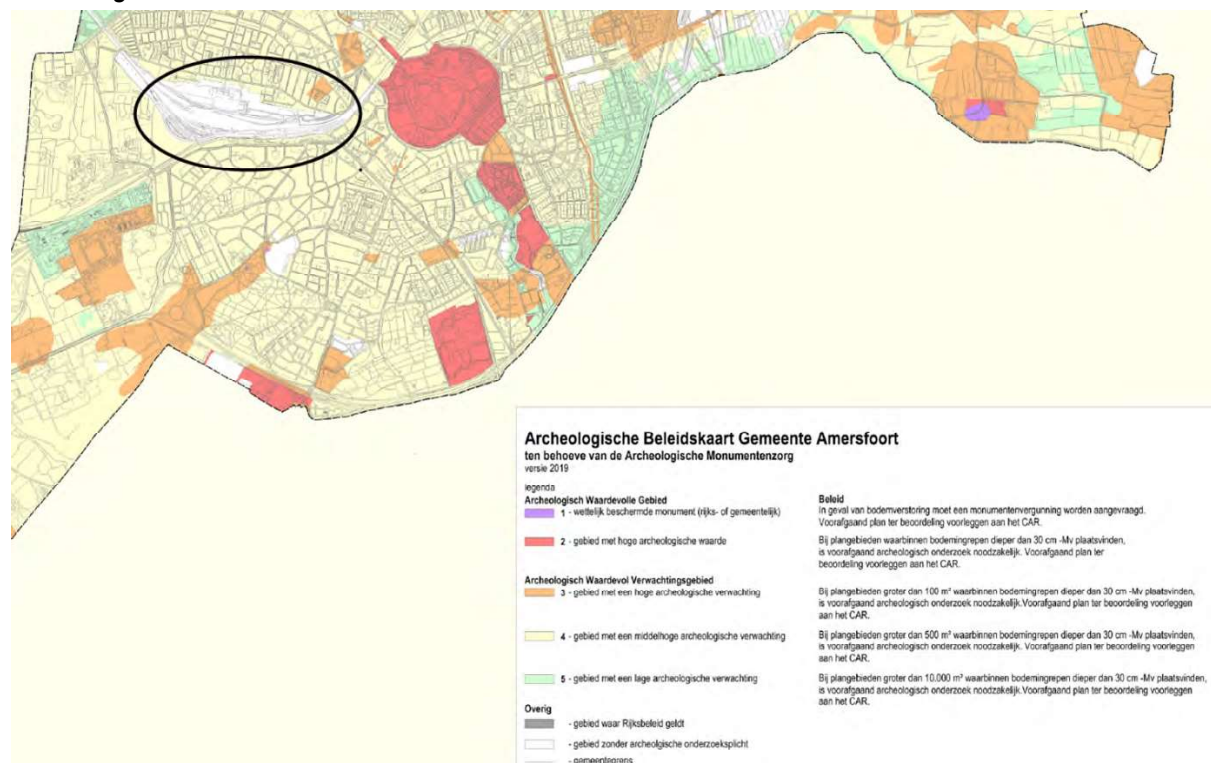
4.1 Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (verankerd in de Monumentenwet) in werking getreden. Deze wet vloeit voort uit het Europese verdrag van Malta (1992). Het uitgangspunt van de wet is het beschermen van aanwezige of te verwachten archeologische waarden.

Als eerste in Nederland beschikte Amersfoort over een archeologische waardenkaart. In 1989 is de kaart met Archeologisch Belangrijke Plaatsen vastgesteld. Deze kaart heeft verschillende actualisaties gehad. In de Wet op de archeologische monumentenzorg van 2007 (in 2022 overgaand in de Omgevingswet) is vastgelegd dat archeologische waarden en verwachtingen een volwaardige plaats binnen de ruimtelijke ordening hebben. Dit principe is in 2010 in de Erfgoedverordening, waar de archeologische beleidskaart deel van uit maakt, vastgelegd. Op deze kaart staan de gebieden waar de kans op archeologische sporen en vondsten hoog, middelmatig of laag is en ook gebieden waarvan zeker is dat zich archeologische vondsten in de bodem bevinden. Bovendien zijn de archeologische Rijks- en Gemeentelijke monumenten opgenomen. Naarmate de verwachting hoger is, des te eerder is bij bodemversturende werkzaamheden archeologisch (voor)onderzoek verplicht.

Door de onderzoeksresultaten van de afgelopen acht jaar kon de archeologische beleidskaart verfijnd en aangevuld worden. Dit leidde ertoe dat enkele terreinen een hogere verwachting kregen en dat andere terreinen geen archeologische verwachting meer hebben.

Archeologisch beleidskaart Gemeente Amersfoort



Planspecifiek

De Archeologische Beleidskaart (actuele versie 2019) geeft per gebied aan hoe moet worden omgegaan met de archeologie bij het ontwikkelen en uitvoeren van plannen /

bodemverstorende projecten. De nieuwe beleidskaart kent een onderverdeling in gebieden met verschillende kleuren. Per gebied is een beleidsadvies geformuleerd. Zo zijn er gebieden met hoge archeologische waarden en gebieden met een middelmatige of een lage archeologische verwachting. Ook zijn er gebieden aangewezen zonder archeologische onderzoeksplicht. Dat zijn terreinen die zijn opgegraven of geen archeologische resten (meer) bevatten. De Wagenwerkplaats en het spoorwegemplacement zijn zulke terreinen. Bij de aanleg ervan is enkele meters grond -en daarmee de archeologisch resten- afgegraven. Hieruit volgt dat voor het voorliggende bouwplan van de Seinpost VI geen rekening hoeft te worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische waarden.

4.2 Water

4.2.1 Beleid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet de zogenaamde watertoets uitgevoerd worden. Hierbij moeten de initiatiefnemer en de waterbeheerder overleg voeren over de waterspecten die verband houden met de voorgenomen ontwikkeling. Naast de watertoets spelen de volgende beleidslijnen een rol.

Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water gaat er vanuit dat water geen gewone handelswaar is, maar een erfgoed dat moet worden beschermd en verdedigd. Het hoofddoel van de richtlijn is daarop gebaseerd. De Kaderrichtlijn Water geeft het kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater. Dat moet ertoe leiden dat: aquatische ecosystemen en gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van deze ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed; verbetering van emissies; duurzaam gebruik van water wordt bevorderd op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn; er wordt gezorgd voor een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging van grondwater.

Nationaal Water Programma 2022-2027

In het Nationaal Water Programma (NWP) beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. Het programma is vastgesteld in 2021 en anticipeert op de Omgevingswet. Het NWP beschrijft de nationale beleids- en beheerdoelen op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid, zoetwater en waterverdeling, waterkwaliteit en natuur, scheepvaart en de functies van de rijkswateren. Voor de periode 2022-2027, maar ook verder vooruit. Doel is werken aan schoon, veilig en voldoende water dat klimaatadaptief en toekomstbestendig is. Ook is er aandacht voor de raakvlakken van water met andere sectoren. Het Nationaal Waterprogramma is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2016-2021.

Bodem- en waterprogramma 2022-2027

Het Bodem- en waterprogramma provincie Utrecht 2022-2027 (hierna BWP) is vastgesteld in 2021. Hierin zijn de ambities voor bodem en water uit de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht uitgewerkt. Onderdeel van het programma is het wettelijke verplichte Regionaal Waterplan onder de Waterwet. Het plan voldoet aan de eisen van een Regionaal Waterprogramma volgens de Omgevingswet. In het BWP wordt uitvoering gegeven aan vier verplichte Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Ook actuele thema's, zoals omgaan met toenemende periodes van droogte en wateroverlast, en toenemende drukte in de ondergrond, zijn onderdeel van het BWP. Verder wordt beschreven wat de relatie is met andere provinciale beleidsthema's of programma's. Het programma is een vervolg op het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021.

Blauw Omgevingsprogramma 2022-2027

In het Waterbeheerprogramma 2016-2021 geeft Waterschap Vallei en Veluwe inzicht in de doelen en maatregelen die het waterschap in deze periode van zes jaar gaat bereiken. De maatregelen zijn hierin op hoofdlijnen beschreven. Dit plan is mede kader voor de wijze waarop omgegaan wordt met water in het plangebied. Het Blauw Omgevingsprogramma 2022-2027 (BOP) is eind 2021 vastgesteld en is de opvolger van het waterbeheerprogramma. Het BOP is de gebiedsgerichte doorvertaling van de BOVI2050. Het BOP is het wettelijk instrument van het waterschap om de doelen voor de middellange termijn vast te leggen. Het waterbeheerprogramma is resultaatsverplichtend en zelfbindend. Voor het Eemland zijn gebiedsdoelen/-programma's vastgesteld. Deze laten zien waar het waterschap voor staat ten aanzien van waterveiligheid en schoon en voldoende oppervlaktewater.

Watervisie gemeente Amersfoort 2021-2040

De watervisie is het kader voor integraal en duurzaam waterbeheer in Amersfoort. De ambitie is dat Amersfoort een gezonde, groene stad is met mogelijkheden om te groeien. Een goede waterhuishouding is elementair voor een afgewogen inrichting en beheer. Ook speelt een goede waterhuishouding een belangrijke rol in (recreatief) gebruik, economie, cultuurhistorie, groenblauwe structuren, biodiversiteit en toekomstbestendige (klimaat)oplossingen. Het klimaat verandert, er ligt een grote binnenstedelijke woningbouwopgave en het gebruik van de openbare ruimte zal intensiveren. Daarom zijn extra inspanningen nodig op het gebied van het waterbeheer om de stad leefbaar te houden. Met name bij nieuwe ontwikkelingen liggen hiervoor kansen. Daarbij wil de gemeente Amersfoort om kunnen gaan met de gevolgen van klimaatverandering en de natuur meer kansen geven. In de watervisie hebben we aandacht voor biodiversiteit, maar voor beleving, beweging en vermindering van hittestress. De gemeente Amersfoort hanteert voor de duurzame ontwikkeling van nieuwbouwplannen het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw. Specifiek voor water zijn aanvullende uitgangspunten opgesteld (Uitgangspunten Klimaatadaptief Bouwen, dec. '23).

Gemeentelijk rioleringsplan 2021-2031

In het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) is beschreven hoe de gemeente de komende jaren invulling geeft aan de gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Centraal doel is het behouden en versterken van een vitale en gezonde leefomgeving. Het inzamelen en verwerken van hemelwater dat redelijkerwijs niet op particulier terrein kan worden verwerkt is een taak van de gemeente. Daarnaast treft de gemeente op doelmatige wijze maatregelen tegen structurele grondwateroverlast en verwerking van ingezameld grondwater. De uitvoering van deze taken doen we zoveel mogelijk aansluitend bij de natuurlijke situatie en in verbinding met ander maatschappelijke opgaven. In het landelijke Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie is afgesproken dat Nederland in 2050 klimaatbestendig is. Op basis van het basisrioleringsplan zijn maatregelen benoemd om regenwateroverlast tot een acceptabel niveau te beperken. De uitvoering van deze maatregelen koppelen we zoveel mogelijk mee met andere ontwikkelingen in de stad.

Omgevingsprogramma Groen-Blauw 2040

Uitgangspunt van het programma Groen-Blauw 2040 (vastgesteld jan. '24) is een groene stad in een groene omgeving die water omarmt. In het omgevingsprogramma zijn duidelijke afspraken vastgesteld hoe groen te behouden en te laten meegroeien. Zo kan Amersfoort een groene en gezonde gemeente zijn en blijven.

Watertoets

Bij ruimtelijke plannen geldt de verplichting van een waterparagraaf/watertoets. De

watertoets is één van de pijlers van het Waterbeleid voor de 21^e eeuw, waarin aan water een meesturende rol in de ruimtelijke ordening is toegekend. Met de watertoets wordt beoogd waterbeheerders vroegtijdig in het ruimtelijke ordeningsproces te betrekken. De watertoets betreft het hele proces van informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van een waterparagraaf is een samenhangend beeld te geven van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met duurzaam waterbeheer en de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het voorkomen van negatieve effecten op de waterhuishouding staat bij de watertoets voorop. Dan pas komen inrichtingsmaatregelen en compensatie in beeld.

4.2.2 Water in relatie tot het plangebied

Grondwater

De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) ligt in de huidige situatie op circa 2 meter onder maaiveld.

Riolering en hemelwater

In het gebied dient afvalwater te worden aangesloten op het bestaande rioolstelsel. Het hemelwater dat valt in het plangebied wordt binnen het plangebied vastgehouden en geïnfiltreerd. Hierbij is de Richtlijn klimaatbestendige bouw (februari 2020) het uitgangspunt.

Oppervlaktewater

In het plangebied wordt geen oppervlaktewater gerealiseerd. Wel worden op de Wagenwerkplaats wadi's aangelegd voor het bergen en infiltreren van hemelwater.

Waterveiligheid

In het plangebied is geen risico op overstroming vanuit de rivieren (bron: www.klimaat-effectatlas.nl).

Watertoets

Op het ontwerpbestemmingsplan Wagenwerkplaats West en Midden is in februari 2022 een positief advies gegeven door het waterschap.

Conclusie

Het plan is in overeenstemming met het beleid.

4.3 Luchtkwaliteit

Vanwege het opstellen van het bestemmingsplan voor de deelgebieden West en Midden van de Wagenwerkplaats is in opdracht van NS Stations BV door Tauw luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Dat onderzoek (Luchtkwaliteitsonderzoek gebiedsontwikkeling Wagenwerkplaats, Tauw - 6 augustus 2020) is toegevoegd aan de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing (zie bijlage 1).

Voor het onderzoek zijn de navolgende werkzaamheden uitgevoerd: (1) het berekenen van de voor luchtkwaliteit relevante emissies van NO₂ en fijnstof naar de buitenlucht; (2) het uitvoeren van verspreidingsberekeningen voor de stoffen NO₂ en fijn stof (in de fracties PM₁₀ en PM_{2,5}) in het kader van de Wet luchtkwaliteit en (3) het beoordelen van de resultaten aan de hand van de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 titel 2 van de Wm).

Conclusie

Uit het gehouden onderzoek blijkt dat de totale gebiedsontwikkeling van de Wagenwerkplaats voor zowel de componenten NO₂, PM₁₀ als PM_{2,5} niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde en uur/daggemiddelde concentraties. Voor NO₂ bedraagt de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt niet overschreden. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie voor PM₁₀ bedraagt 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, waarmee de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ niet wordt overschreden. Ook wordt voor PM_{2,5} met 11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de grenswaarde van 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ niet overschreden.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat ook het voorgenomen plan voor de bouw van het nieuwe seinpostgebouw, als onderdeel van de totale ontwikkeling van de deelgebieden West en Midden, inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

4.4 Externe veiligheid

De Wagenwerkplaats West en Midden liggen in de nabijheid van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Daarom is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening de externe veiligheid beschouwd.

De externe veiligheid is onderzocht in de rapportage 'Externe veiligheid Masterplan Wagenwerkplaats' (4 mei 2021, Antea Group). Deze rapportage is toegevoegd aan de bijlagen van deze ruimtelijke onderbouwing. Uit het in de rapportage opgenomen overzicht van de risicobronnen blijkt dat de Wagenwerkplaats West en Midden binnen de invloedsgebieden van het doorgaande spoorvervoer en het emplacement Amersfoort goederen liggen. Aangezien de Seinpost VI ook binnen deze verschillende invloedsgebieden ligt, is het van belang om de risico's te onderzoeken en toe te lichten. Door de ligging binnen deze invloedsgebieden neemt het groepsrisico toe.

Overzicht risicobronnen

Risicobron	Afstand tot plangebied	Invloedsgebied	(Maximale) PR 10-6-contour	Beschouwen groepsrisico	Verantwoording groepsrisico
Provinciale wegen N221 en N199	600 m	Niet beschouwd (mogelijk lokaal transport met beperkt invloedsgebied)			
LPG-tankstation	700 m	150 meter	Niet van toepassing (invloedsgebied niet tot plangebied)		
Vaarweg Eems	> 1.000 m	Niet van toepassing (geen vervoer van gevaarlijke stoffen)			
Hogedruk aardgastransportleiding	> 3.000 m	Niet van toepassing (invloedsgebied niet tot plangebied)			
Doorgaande spoorlijn	100 m	> 4.000 meter	7 meter	ja	beperkt
Emplacement Amersfoort	< 100 m	> 4.000 meter	-	ja	ja

Groepsrisico

Ten gevolge van de ontwikkeling neem de hoogte van het groepsrisico toe. Voor een ontwikkeling waarbij het groepsrisico toeneemt, moet er gekeken worden of het risico hoger ligt dan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is gebaseerd op de potentiële risico's in de omgeving en het mogelijke aantal slachtoffers. Initiatieven die boven de oriëntatiewaarde liggen hebben een verantwoordingsplicht. Uit het onderzoek 'Externe veiligheid Masterplan Wagenwerkplaats' (4 mei 2021, Antea Group) blijkt dat de risico van de ontwikkeling binnen de emplacement Amersfoort hoger is dan de

oriëntatiewaarde. Daarom is een verantwoording van het groepsrisico verplicht.

Om het groepsrisico te verantwoorden zijn er meerdere onderzoeken en rapportages uitgevoerd. In hoofdstuk 4 van de bovengenoemde rapportage over externe veiligheid, zijn de verplichte elementen conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) beschouwd. Voor het bepalen van de ontwikkelingsruimte in het gebied is actueel inzicht in het groepsrisico noodzakelijk. Dit is gegeven in het rapport 'Risicoberekening Emplacement Amersfoort, 6 mei 2021 Antea Group'. Dit rapport maakt ook deel uit van de bijlagen bij deze onderbouwing. Geconcludeerd wordt dat het groepsrisico als gevolg van het Masterplan Wagenwerkplaats en het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan (met daarin het nieuwe seinpostgebouw) toeneemt. Daarmee is de verantwoording van het groepsrisico van toepassing ten aanzien van het goederenemplacement Amersfoort en het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (regeling basisnet). De elementen die relevant zijn voor de invulling van de verantwoordingsplicht zijn afgeleid uit het Bevi en Bevt en zijn omschreven in hoofdstuk 2 van de bovengenoemde rapportage 'Externe veiligheid Masterplan Wagenwerkplaats, 4 mei 2021 Antea Group' en in de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (VROM, 2007).

In de huidige vergunning van het emplacement Amersfoort is een kwantitatieve risicoberekening (QRA) opgenomen uit 2015. Die QRA uit 2015 is als basis gebruikt voor het benodigde groepsrisicoberekeningen. De actualisatie heeft geen betrekking op de activiteiten (RBS) van het emplacement (deze zijn conform de vergunde situatie uit 2015). Belangrijk punt hierbij is dat er sinds 2015 sprake is van een gewijzigd rekenmodel en voortschrijdende inzichten wat betreft modellering. In verband met de plannen voor de herbestemming van Seinpost VI ten dienste van een vergaderaccommodatie en logies is een aanvulling op de QRA gemaakt. Deze is toegevoegd aan de onderbouwing (Addendum Risicoberekeningen bouwplan Seinhuis, 8 december 2021). Daarin wordt beschreven wat het effect van het seinpostgebouw is op het groepsrisico. In het addendum wordt geconcludeerd dat (1) het plaatsgebonden risico geen belemmering is voor de bouw van de replica van Seinpost VI en (2) het groepsrisico ongewijzigd blijft ten opzichte van het berekende groepsrisico in het bovengenoemde rapport van 6 mei 2021. Dat betekent dat de conclusie hierbij gelijk is aan de conclusie in de rapportage van 6 mei: het groepsrisico zal als gevolg van de ontwikkeling van het plan groeien. Het is van belang om het groepsrisico te verantwoorden.

Motivering veiligheidsrisico's

Om het groepsrisico te verantwoorden zijn verschillende kwalitatieve aspecten van groepsrisico's beoordeeld. Dit zijn aspecten zoals beschouwing van veiligheidssituatie, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze aspecten worden hieronder toegelicht.

(1) algemene beschouwing veiligheidssituatie

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een transportroute met gevaarlijke stoffen (spoor) en het emplacement. Bij deze risicobronnen kan een plasbrand, een BLEVE of een toxisch scenario optreden. De gevolgen van deze scenario's zijn verschillend.

Plasbrandscenario - bij een calamiteit met brandbare Moeistoffen kan een plasbrand ontstaan (een plas van brandende Moeistof). Het gevolg is een korte, maar extreme hittestraling. De omvang van het effect wordt bepaald door de oppervlakte van de plas. Uitgaande van een calamiteit waarbij een gehele inhoud vrijkomt, is het invloedsgebied van een plasbrand ongeveer 45 meter. De (minimale) afstand tussen de activiteiten met gevaarlijke stoffen op het emplacement en de dichtstbijzijnde geprojecteerde bebouwing (west) bedraagt ongeveer 35 meter. Het terrein tussen het emplacement en

deelgebied west is het Hoofdgebouw van de Wagenwerkplaats met bijbehorend buitenterrein. NS maakt dit terrein geschikt voor het stallen van nieuw aangeschafte treinen. Deze functie krijgt hiermee een permanent karakter. In dit tussenliggende gebied kan een groot volume aan vloeistof worden geborgen, waarmee de effecten van een plasbrand op de omgeving worden beperkt. Als belangrijkste element noemen we hier de aanwezigheid van een ballastbed: dit is in staat om een grote hoeveelheid vloeistof te absorberen. Ook kan worden gekeken of sprake is van de aanwezigheid van een spoorstoot langs de randen van het emplacement: dit is een tweede belangrijke maatregel, die voorkomt dat de vloeistof naar de bebouwing uitstroomt.

BLEVE-scenario - het rampscenario bij het vervoer van brandbare gassen is een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion). Een BLEVE is een scenario waarbij een ketelwagen gevuld met een tot vloeistof verdicht brandbaar gas (zoals LPG) door een brand en/of beschadiging openscheurt/faalt, en de inhoud in korte tijd vrijkomt. Indien zich een ontstekingsbron in de buurt bevindt, verbrandt de inhoud in een grote vuurbal met een verwoestende uitwerking op de omgeving. Er is verschil tussen een warme en een koude BLEVE. Bij een warme BLEVE bezwijkt de ketelwagen beladen met brandbaar of toxisch gas door warmtestraling afkomstig van een plasbrand in de buurt. Door de hitte van de brand loopt de druk in een tank hoog op, terwijl de sterkte van de metalen wand afneemt. Hierdoor kan de wand het begeven en de tank ontploffen. Door de veiligheidsmaatregelen van het Basisnet is de kans op een warme BLEVE nagenoeg tot nul gereduceerd. De brandweer is daardoor in staat de tank van de tankauto tijdig te koelen. Bij die zeer kleine kans dat het scenario zich toch voordoet (ongeval met brandbare gassen in combinatie met brandbare vloeistoffen), is het belangrijk dat de brandweer zo snel mogelijk ter plaatse van de calamiteit is, zodat de gevolgen van de 'warme' BLEVE bestreden kunnen worden. Tussen aanstralen en de expansie zit een korte periode, waarbinnen de brandweer de tijd heeft om de wagon te koelen en de druk weggenomen kan worden. De brandweer heeft hiervoor voor een langere periode voldoende bluswatercapaciteit.

Een koude BLEVE kondigt zich niet aan, maar vindt spontaan plaats. De inzet van de hulpdiensten richt zich dan op het wegnemen van de gevolgen en niet op het voorkomen van het incident. Een BLEVE veroorzaakt veel schade en secundaire branden. Ook ontstaat schade aan andere wagons, waardoor er mogelijk andere stoffen vrij kunnen komen. De 35 kW/m² contour ligt bij een koude BLEVE op circa 140 meter. Als gevolg van piekoverdruk zal er schade aan gebouwen (instorten, beschadiging constructies, ruitbreuk) optreden. Zware schade aan gebouwen door piekoverdruk zal optreden tot circa 140 meter (0,1 bar piekoverdruk). De kans op een dergelijk scenario is bijzonder klein, maar als een calamiteit zich voordoet in het gebied, dan wordt een groot deel van dit gebied, incl. de omliggende bebouwing, verwoest.

Toxisch scenario - een toxisch scenario ontstaat wanneer een tank (spoorvervoer) lek raakt en toxische stoffen ontsnappen. Toxische vloeistoffen kunnen verdampen, waardoor een gaswolk ontstaat die over de omgeving uit kan waaien. Bij een deel van de aanwezige personen zal letaal letsel optreden door blootstelling aan de gaswolk. Bij de toxische scenario's zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. De omvang, verplaatsingsrichting en verstrooiing van de gaswolk is mede afhankelijk van de weersgesteldheid op dat moment.

In de rapportage 'Externe veiligheid Masterplan Wagenwerkplaats, 4 mei 2021 Antea Group' is geconcludeerd dat het groepsrisico van het emplacement een toename zal kennen ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen en dat de genoemde oriëntatiewaarde overschreden zal worden (circa 1,3 keer de oriëntatiewaarde). Het groepsrisico van het doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor neemt in de toekomstige situatie niet significant toe, bovendien blijft in dit geval het risico onder

de oriëntatiewaarde.

(2) zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen. Het gewenste handelingsperspectief in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) is afhankelijk van het scenario. Gericht risicocommunicatie met aanwezigen (bijvoorbeeld via NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt. Hierbij dient te worden aangegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten) en op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven.

Zelfredzaamheid bij plasbrandscenario - bij een calamiteit met brandbare vloeistoffen moeten aanwezige personen zich in veiligheid brengen op ruime afstand van het spoor, buiten het invloedsgebied van brandbare vloeistoffen (45 meter). Personen binnen het invloedsgebied kunnen ernstige (dodelijke) brandverwondingen oplopen.

Zelfredzaamheid bij BLEVE - in het geval van een BLEVE is er geen tijd om te vluchten en zullen alle personen binnen de 100 procent-letaliteitscontour slachtoffer worden (deze zone bedraagt voor de transportroute circa 100 meter). Buiten deze zone is schuilen in een gebouw in beginsel de beste manier om de calamiteit te overleven. Echter, een dergelijk scenario kan optreden zonder enige aankondiging vooraf. De omgeving zal dus verrast worden door het incident en zelfredzaamheid is niet aan de orde.

Zelfredzaam bij toxisch scenario -bij een calamiteit waarbij er toxische gassen vrijkomen, is zo snel mogelijk schuilen in een gebouw het voorkeursscenario. Bij een calamiteit met toxische gassen zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. Snel reageren, naar binnen vluchten en ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang. In geval van een calamiteit met toxische stoffen is het van belang dat een of meer van de gebouwen bescherming biedt. Van belang daarbij is dat in dat geval de (eventueel aanwezige) mechanische ventilatie centraal afgesloten kan worden (via een noodschakelaar). Dit voorkomt dat bij het optreden van een incident de ramen en deuren gesloten zijn, maar er toch toxische stoffen via de ventilatie (versneld) tot het gebouw toetreden. Het is een goedkope maatregel die bij een calamiteit met giftige stoffen zeer effectief kan zijn.

Een calamiteit met gevaarlijke stoffen zal vrijwel direct worden opgemerkt door de directe omgeving. Personen in de omgeving zijn daarbij direct gealarmeerd. Vervolgens dienen de interne vluchtwegen in de bebouwing zodanig gesitueerd te zijn, dat het mogelijk is aan de risicoluwe zijde te ontvluchten (primair richting het noorden) en dienen personen (bijvoorbeeld BHV'ers) zodanig geïnstrueerd te worden, dat zij de calamiteit herkennen (als calamiteit gevaarlijke stoffen) en het juiste handelingsperspectief kiezen. Het is aanbevelingswaardig om het ontruimingsplan (van de bedrijven/maatschappelijke functies) uit te breiden met een paragraaf externe veiligheid waarin de omgang met externe veiligheidsscenario's staat beschreven (alarmering, schuilen/vluchten en contact met hulpdiensten). Het is hierbij bijvoorbeeld wenselijk om de risicoluwe zijde van het plangebied (mede) in te richten als verzamelplaats en schuillocatie, mede gezien de gunstige ligging ten opzichte van de aanwezige risicobronnen in de omgeving.

In sommige gevallen kan vluchten eveneens nodig zijn, eventueel als reactie op secundaire branden. Daarvoor is een goede infrastructuur van belang, waarbij meerzijdig, van de bron af gevucht kan worden. De bestaande infrastructuur rond het plangebied biedt voldoende mogelijkheden om de omgeving meerzijdig te ontvluchten.

Via de Soesterweg en aansluitende wegen kan er in westelijke, noordelijke en oostelijke richting worden gevucht (afhankelijk van de incidentlocatie). De gewenste vluchtroute is afhankelijk van de omstandigheden (zoals de precieze incidentlocatie en de windrichting). Binnen het plangebied zal de toekomstige infrastructuur voorzien in externe vluchtwegen. Het heeft de voorkeur om in meerdere richtingen te kunnen vluchten. Daarbij zal in de bouwplannen rekening worden gehouden met externe veiligheid ten aanzien van met vluchtroutes.

Binnen het plangebied zijn geen bestemmingen opgenomen die de langdurige aanwezigheid van groepen beperkt zelfredzame personen (zoals groepen kinderen, ouderen met zorg) faciliteren.

(3) bestrijdbaarheid

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. Elk scenario vraagt om een specifiek aanvalsplan. De mate waarin uitvoering aan deze aanvalsstrategieën kan worden gegeven, hangt af van de capaciteit van de brandweer (opkomsttijd en beschikbare blusmiddelen) en de bereikbaarheid van het plangebied (opstelplaatsen). Ten aanzien van de bestrijdbaarheid wordt door de gemeente Amersfoort in het kader van de ruimtelijke procedure advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Utrecht. Bij een ongeval met brandbare vloeistoffen, waarbij een plasbrand kan ontstaan, kan de brandweer snel ter plaatse zijn. Een plasbrand is dan goed te bestrijden. Door het tijdig arriveren van de brandweer wordt voorkomen en dat het vuur zich snel kan uitbreiden en kan overslaan. Het ontstaan van een koude BLEVE is niet te bestrijden, omdat de tank meteen explodeert. De branden die door de explosie ontstaan kunnen wel bestreden worden. De warme BLEVE kan bestreden worden door in de nabijheid van een eventuele plasbrand te koelen. Bij een ongeval met toxische vloeistoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water.

Conclusie

Uit het bovengenoemde volgt, dat het voorgenomen plan voor de bouw van het nieuwe seinpostgebouw inpasbaar is vanuit het oogpunt van externe veiligheid met een verantwoording van het groepsrisico. Voor de logiesfunctie is het wel van belang dat er nog een aantal aanvullende voorwaarden worden gesteld. Deze worden opgenomen in de omgevingsvergunning voor de bouw van het seinpostgebouw. Er zijn geen functies toegestaan voor zover daarbij gevoelige personen en/of functies in het kader van externe veiligheid zijn betrokken, bestaande uit:

- a. verminderd zelfredzame personen, zoals kinderen, gehandicapten en ouderen en;
- b. zeer kwetsbare functies en objecten, waarin minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten al dan niet een gedeelte van de dag verblijven, zoals ziekenhuizen, bejaardenhuizen, verpleeghuizen, scholen en kinderopvang.

Verder is het toepassen van scherfrijglas verplicht bij het realiseren van kwetsbare objecten binnen 80 meter van de buitenste spoorstaaf. Ten slotte moet de mechanische ventilatie afsluitbaar zijn en moet het gebouw zijn voorzien van calamiteitenplannen en duidelijk gemarkeerde vluchtroutes.

Er wordt hiermee voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico. Daarmee zijn er vanuit dit optiek geen belemmeringen voor de nieuwe ontwikkelingen.

4.5 Bodem

In opdracht van de NS is door Aveco de Bondt een geïntegreerd bodemevaluatie­rapport opgesteld voor de Wagenwerkplaats te Amersfoort. Dat rapport (Geïntegreerd evaluatie­rapport voormalige Wagenwerkplaats te Amersfoort, Aveco de Bondt, 24 juli 2018, referentienr 2018R-AWS/6 170657) is toegevoegd aan de bijlagen bij deze toelichting. Het rapport geeft een beschrijving van de uitgevoerde werkzaamheden (onderzoeken en saneringen) en de resultaten van deze werkzaamheden met betrekking tot alle locaties die binnen het gebied van de Wagenwerkplaats aanwezig zijn. Hiermee wordt een volledig beeld gepresenteerd van de actuele stand van zaken ten aanzien van de bodemkwaliteit binnen het gebied van de Wagenwerkplaats.

In het rapport wordt geconcludeerd, dat op grond van de beoordeling van de beschikbare bodemdossiers blijkt dat door de uitgevoerde saneringen de bodemkwaliteit van de onderzoekslocatie is verbeterd. Niet overal is de verontreiniging echter volledig weggenomen. Bij een aantal saneringen is een restverontreiniging achtergebleven. Momenteel zijn er in het gebied van de Wagenwerkplaats nog (restverontreinigingen van) zeven gevallen van bodemverontreiniging aanwezig die eventueel afhankelijk van de herinrichting en noodzaak nog gesaneerd worden of waar een sanering in uitvoering is.

Bij de spoedeisende gevallen van bodemverontreiniging (o.a. de locatie van de voormalige vetgasfabriek, die ligt buiten de grenzen van dit bestemmingsplan) vindt momenteel een in-situ sanering en/of monitoring plaats. Bij toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied van de Wagenwerkplaats kan men met behulp van de bovengenoemde rapportage worden beoordeeld of de bodemkwaliteit ter plaatse voldoende (en actueel) is vastgesteld en/of wordt voldaan aan de bodemfunctieklaas­se "wonen".

Buiten de verontreinigde vlekken is de kwaliteit van de grond variabel van 'schoon' tot 'industriewaarde'. Dit betekent dat het bouwen van woningen in principe mogelijk is. Voor de locatie van de voormalige vetgasfabriek is in 2019 besloten dat de gemeente voor het Rijk de verontreiniging verder gaat saneren. Met nieuwe en aanvullende maatregelen zal er bodemverontreiniging worden verwijderd en kan de verontreiniging die nog achterblijft beter worden beheerst. De maatregelen maken het mogelijk dat in de toekomst ook de ontwikkeling van dit deel van de Wagenwerkplaats kan worden gerealiseerd zonder dat dit risico's oplevert voor bewoners.

Conclusie

Ter plaatse van de locatie Seinpost VI heeft in de periode 2006-2021 een bodemsanering plaatsgevonden. Daarbij zijn restverontreinigingen achtergebleven (Instemming evaluatieverslag RUD Utrecht, 15 september, kenmerk Z/23/1104887). Er is nog sprake van restverontreinigingen in grond en grondwater, echter bij de voorgenomen nieuwbouw van het seinpostgebouw komt men daarmee niet in aanraking en zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Voor de bebouwing en daarin toekomstige verblijfruimten zijn er geen contactrisico's. De bodem is voldoende geschikt voor de beoogde activiteit.

4.6 Niet gesprongen explosieven (NGE)

De Wagenwerkplaats is meerdere malen tijdens de Tweede Wereldoorlog gebombardeerd. Verspreid over het terrein zijn enkele voltreffers terechtgekomen. In 2013 heeft Opsporingsbedrijf REASeuro in opdracht van de gemeente Amersfoort een Historisch Vooronderzoek CE (HVO) en de daarbij behorende CE Bodembelastingkaart afgerond. Hierin is het gehele terrein afgebakend als (hoog)verdacht gebied op afwerpmunitie, munitie van boordwapens, raketten en geschutsmunitie.

In 2015 heeft REASeuro vervolgens in opdracht van de NS een Projectgebonden Risicoanalyse (PRA) 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.

In mei 2017 heeft REASeuro een aanvullend PRA gemaakt. Voor enkele delen van het gebied is vastgesteld dat er geen sprake (meer) is van een verhoogd risico op aanwezigheid van NGE, b.v. doordat hier vooroorlogse onbeschadigde bebouwing staat of door bewijs van naoorlogse grondroeringen/recente NGE onderzoeken. Uit de onderzoeken kan verder worden vastgesteld dat grote delen van de Wagenwerkplaats nog een verhoogd risico hebben ten aanzien van de aanwezigheid van NGE. Hieruit volgt dat in het gebied nog opsporing door middel van detectie moet plaatsvinden en eventuele munitie moet worden verwijderd.



Risicokaart niet gesprongen explosieven Amersfoort

Conclusie

De Seinpost VI bevindt zich in een rood, hoog verdacht gebied. Daarbij bestaat kans op toucheren en/of bewegen van NGE en zijn maatregelen nodig. Uit eerder onderzoek blijkt dat het verdachte gebied grotendeels beschouwd moet worden als een categorie C-gebied. Dat betekent dat het gebied detectieverstoord is en er geen beeld is van plaatselijke verstoringen die specifiek benaderd kunnen worden. Daardoor is het noodzakelijk over te gaan tot het laagsgewijs detecteren en ontgraven van alle gebieden

die voor bebouwing in aanmerking komen (uitgeefbare kavels), dan wel waar anderszins bodemverstoringen (openbare ruimte) zullen plaatsvinden.

Er mag op deze locaties pas met bouw- of andere grondroerende werkzaamheden worden begonnen als deze vrij zijn van niet gesprongen explosieven. Om dat te borgen zal aan de omgevingsvergunning voor het nieuwe seinpostgebouw de voorwaarde worden verbonden dat voorafgaande aan bouwwerkzaamheden en/of grondroerende werkzaamheden door middel van een rapportage na onderzoek (proces-verbaal van oplevering) door een gecertificeerd opsporingsbedrijf moet worden aangetoond dat de te ontgraven gronden vrij zijn van explosieven.

4.7 Geluid

De basis voor de ruimtelijke afweging van geluid is de Wet geluidhinder (Wgh). Daarbij beperkt de Wgh zich tot een toetsing ter plaatse van zogenaamde geluidsgevoelige objecten. Dit zijn onder andere woningen, onderwijsgebouwen, gezondheidszorggebouwen, kinderdagverblijven, woonwagendplaatsen en ligplaatsen voor woonboten.

Planspecifiek

Het nieuwe seinpostgebouw bevat geen geluidgevoelige functies. Dat betekent dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Voor een goede ruimtelijke ordening is het wel van belang dat rekening wordt gehouden met het geluid van het binnenniveau. Dit is belangrijk omdat de geluidsbelasting van het spoor hoog kan zijn. Er moet ten minste rekening moet worden gehouden met een gevelwering van 30 dB(A). Deze voorwaarde wordt aan de omgevingsvergunning verbonden.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

In de Wet ruimtelijke ordening staat het begrip 'goede ruimtelijke ordening' centraal. Dat vormt de centrale norm voor de inhoud van een bestemmingsplan of de onderbouwing van een projectbesluit. Een goede ruimtelijke ordening voorziet onder meer in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende functies. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. Dit wordt 'bedrijven en milieuzonering' genoemd.

Planspecifiek

Door Aveco de Bondt is een Quicksan bedrijven en milieuzonering (2 juni 2021) opgesteld voor Wagenwerkplaats West en Midden, die is toegevoegd aan de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Deze quickscan brengt in kaart de milieugevoelige en de milieubelastende functies in en rondom het gebied van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan en beoordeelt of deze een belemmering vormen voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Uit de rapportage van Aveco de Bondt kan worden opgemaakt dat de voor 'bedrijven en milieuzonering' relevante thema's gevaar, geluid, trillingen en geur geen belemmering vormen voor de bouw van het seinpostgebouw. De toekomstige functies in het nieuwe seinpostgebouw zijn goed verenigbaar met de aanwezige functies in deelgebied Midden en de toekomstige milieugevoelige bestemming wonen in deelgebied West. Het nieuwe gebouw vormt geen belemmering voor de functies in de omgeving.

4.9 Ecologie

4.9.1 Wet natuurbescherming

Bij de ontwikkeling van de Seinpost VI moet rekening gehouden worden met het huidige voorkomen van planten en dieren die beschermd zijn krachtens de Wet natuurbescherming (Wnb).

In 2009 en 2015 is het gebied door Bureau Waardenburg onderzocht op natuurwaarden, waaruit is gebleken dat diverse in de stad zeldzame en bedreigde soorten een ideaal leefgebied vinden op de Wagenwerkplaats. In 2020 heeft Bureau Waardenburg deze actualisatieslag uitgevoerd. Dit rapport (Natuur op de Wagenwerkplaats te Amersfoort 2020 d.d. 19 maart 2021) doet verslag van de inventarisatie en geeft tevens aanbevelingen om beschermde en bijzondere natuurwaarden (zoals Rode lijst-soorten) tijdens de herontwikkeling te behouden. Het rapport is toegevoegd aan de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

De actualisatie bestond uit een bronnen- en een veldonderzoek. Dat leverde de volgende resultaten op. Voor tenminste 13 vogelsoorten (allemaal beschermd onder de Wet natuurbescherming) vervult de Wagenwerkplaats een functie. De huismus is de enige soort met een jaarrond beschermde nestplaats waarvan een nestplaats in het plangebied is aangetroffen. Daarnaast blijkt een deel van het plangebied essentieel foerageergebied te zijn voor een kolonie huismussen in een woonwijk ten noorden van de Wagenwerkplaats. Naast beschermd (met jaarrond beschermde nestplaats) is de huismus ook een Rode lijst-soort. Voor één vleermuissoort, de gewone dwergvleermuis, vervult de Wagenwerkplaats essentiële functies. In twee gebouwen bevinden zich zomerverblijfplaatsen en in drie gebouwen bevinden zich paarverblijfplaatsen. Het plangebied wordt veel gebruikt door gewone dwergvleermuizen uit het Soesterkwartier om te foerageren, maar er zijn geen essentiële foerageergebieden of Miegrotes aangetroffen. In het plangebied zijn in 2020 geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Wel zijn Rode lijst-soorten aangetroffen, zoals absintalsem, zacht vetkruid en korenbloem. Bijzonder is ook de waarneming van het zeldzame behaard breukkruid dat onder andere tussen de oude spoorrails groeit. In 2015 werden de vegetaties in het plangebied als zeer bijzonder voor deze stedelijke locatie gekarakteriseerd. Dat is nu nog steeds zo. Bovendien zijn ze goed ontwikkeld. Het merendeel van de plantensoorten dat in 2009 en 2015 is aangetroffen is nog steeds aanwezig. De bijzondere vegetaties maken de Wagenwerkplaats een aantrekkelijk leefgebied voor insecten. Voor huismus en gewone dwergvleermuis zullen bij de herontwikkeling van de Wagenwerkplaats specifieke maatregelen moeten worden genomen om de aanwezige nest- en verblijfplaatsen te behouden. Voor de huismus zal bovendien het verlies aan essentieel foerageergebied, als dat gebeurt, moeten worden gecompenseerd. Daarnaast zal bij de herontwikkeling rekening moeten worden gehouden met het broedseizoen van vogels. Voor alle vogelsoorten geldt dat hun nesten niet mogen worden beschadigd of vernietigd als deze door een broedende vogel in gebruik zijn. De aanwezigheid van nesten is het grootst in bomen en struiken. Er worden aanbevelingen gedaan voor te nemen compenserende en mitigerende maatregelen. Hierbij moet wel worden geconcludeerd dat in het kader van de realisatie van het seinpostgebouw geen bomen worden gekapt.

Conclusie

In het rapport wordt geconcludeerd dat ten aanzien van de onderdelen 'gebiedsbescherming Natura 2000-gebieden' en 'houtopstanden' overtredingen van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming zijn uitgesloten. De Wagenwerkplaats bevindt zich niet in of in de nabijheid van Natura 2000-gebieden.

Ook wordt in het rapport aangegeven dat ten aanzien van het gehele gebied van de

Wagenwerkplaats West en Midden overtredingen van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming zijn uitgesloten of te voorkomen. Daarmee vormt de Wet natuurbescherming geen belemmering voor de uitvoering van de plannen in het gebied, waaronder de bouw van het seinpostgebouw. In hoofdstuk 7.2 van het bijgevoegde rapport van Waardenburg is beschreven op welke wijzen overtreding van verbodsbepaling van de Wet natuurbescherming kunnen worden voorkomen. Als deze voorwaarden worden opgevolgd zijn negatieve effecten op beschermde soorten uitgesloten.

4.9.2 Stikstof

Als een activiteit of project stikstofneerslag kan veroorzaken op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, moet de initiatiefnemer van de activiteit onderzoeken of en zo ja welke effecten er zijn op het natuurgebied. Dit speelt bijvoorbeeld bij woningbouwprojecten en de ontwikkeling van bedrijvigheid.

Planspecifiek

Door Aveco de Bondt is een AERIUS berekening gemaakt voor de ontwikkelingen die onderdeel zijn van het ontwerpbestemmingsplan "CHW Bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. deelgebieden Midden en West en Spoorwegemplacement". Deze berekening, uitgevoerd op 20 oktober 2023, is toegevoegd aan de bijlagen bij deze toelichting. Door middel van deze berekening wordt inzichtelijk gemaakt of het bestemmingsplan in de realisatie- dan wel gebruiksfase van de deelgebieden west en midden zorgen voor een toename van stikstofdepositie in (nabijgelegen) Natura 2000-gebieden. Er is geen belemmering voor de planontwikkeling als er geen sprake is van stikstofdepositie boven de 0,00 mol/ha/jr.

Voor de berekeningen is uitgegaan dat de werkzaamheden van de realisatiefase in 2025, 2026 en 2027 plaatsvinden. De realisatiefase, uitgaande van de fasering, en de gebruiksfase leiden niet tot stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden (niet hoger dan 0,00 mol/ha/jaar). Gesteld kan worden dat de stikstofdepositie geen belemmering oplevert voor de planontwikkeling.

Binnen de planontwikkeling valt ook de projectontwikkeling van de Seinpost VI. Omdat de Seinpost VI onderdeel is van de overkoepelende planontwikkeling van de Wagenwerkplaats kan er worden uitgegaan dat stikstofemissies, en daarmee de kans op een depositietoename vanwege de stikstofemissies, zijn meegenomen en onderzocht in de huidige stikstofberekening voor de planontwikkeling van de Wagenwerkplaats. Daarmee wordt er, voor de ontwikkeling van de Seinpost VI, niet verwacht dat er in de realisatiefase of in de gebruiksfase sprake zal zijn van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Op het gebied van stikstof is het plan uitvoerbaar.

4.10 M.e.r.-beoordeling

Voor plannen en activiteiten, die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, kan het noodzakelijk zijn dat een milieueffectrapport wordt opgesteld. In hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage is dit geregeld. Er is een m.e.r.-plicht voor plannen (planMER) en een m.e.r.-plicht voor besluiten. Een plan is plan-m.e.r.-plichtig als het plan kaders stelt voor m.e.r.-plichtige activiteiten.

Planspecifiek

In opdracht van de NS is een aanmeldnotitie m.e.r. opgesteld door Buro SRO. Deze notitie d.d. 30 juni 2021 is toegevoegd aan de bijlagen bij deze onderbouwing. Op basis

van deze aanmeldnotitie bestaat er geen noodzaak voor het starten van een m.e.r.-procedure in het kader van het ontwerpbestemmingsplan voor de Wagenwerkplaats West en Midden. De ontwikkeling van het seinpostgebouw is onderdeel van dit ontwerpbestemmingsplan. Dit betekent dat de ontwikkeling van het nieuwe seinpostgebouw niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In het voorliggende bouwplan hoeft geen milieueffectrapportage opgesteld te worden. Burgemeester en wethouders hebben op 21 september 2021 besloten dat voor ontwikkelingen in de deelgebieden West en Midden van de Wagenwerkplaats geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld.

4.11 Duurzaamheid

In de Wagenwerkplaats zijn hoge duurzaamheids ambities vastgesteld. Deze zijn opgenomen in de Duurzaamheidsvisie 2015 – 2050, het Eindrapport Circulaire Gebiedsontwikkeling WWP en de beleidsregel Duurzaamheid.

De 'Duurzaamheidsvisie Wagenwerkplaats 2015-2050 – acht werksporen voor lokaal innoveren en samenwerken' is in 2016 door de gemeenteraad vastgesteld. Om te zorgen dat de speerpunten voor duurzaamheid in voldoende mate worden behaald, worden nieuwe initiatieven en ontwikkelingen in het gebied van de Wagenwerkplaats apart voorgelegd aan de adviseurs van de gemeente in het projectteam.

In het voorliggende project worden de duurzaamheidsambities zo goed mogelijk ingevuld. In dit hoofdstuk worden alle projectrelevante werksporen besproken.

Circulariteit - Werkspoor 1 GRONDSTOFFEN

Er moet circulair en milieuvriendelijk worden gebouwd en zo min mogelijk verspilling worden veroorzaakt. Circulair bouwen gaat naast een bewuste materiaalkeuze (voorkomen giftige materialen, gebruik biobased etc.) verder over het benutten van eerder gebruikt materiaal, het losmaakbaar maken van bouwdelen (voor hergebruik in de toekomst), het maken van materiaalpaspoorten (borgen van data over de gebruikte materialen). We volgen de beginselen van Het Nieuwe Normaal (Het Nieuwe Normaal - Cirkelstad).

Het milieuprofiel van het gebouw (MPG-berekening) is voor de logie- of bijeenkomstfunctie niet verplicht, maar in de beleidsregel wordt gevraagd wel inzicht te geven in het materiaalgebruik. Er is daarom wel een MPG-berekening gemaakt. De hoeveelheid materiaal per vierkante meter gebruiksoppervlakte is relatief groot bij een speciaal gebouw als dit. De MPG is € 2,62 m²/jr aan schaduwkosten. Dit is een grotere milieulast dan voor woningen normaal is (wettelijk < € 0,8 m²/jr). Ca. 53% van de materiaalgebonden milieulast wordt veroorzaakt door de PV-panelen. Hierbij de kanttekeningen dat in de BENG-berekening 23,4m² PV is opgenomen en in de MPG 27,8m² (bij 23,4 is de MPG ca. 2,40). Voor het behalen van de wettelijke BENG-eisen is slechts ca. 11,7m² (MPG is dan ca. 1,85) nodig is. PV-panelen worden toch als duurzame maatregel gezien, want over hun levensduur verdienen ze ruimschoots hun milieulast terug. De Paris Proof Indicator is 824 kgCO₂/m²BVO.

Hierin lijkt nog niet helemaal meegewogen te zijn dat enkele onderdelen hergebruikt worden, waardoor de prestatie nog iets positiever is. De buitentrap, kozijnen, onderdorpel en vloerbalken zijn niet nieuw. Hiermee wordt een duidelijke aanzet gedaan om verspilling te voorkomen.

Energie - Werkspoor 2 ENERGIE

Het gebouw is als logiegebouw verwarmd met een luchtwarmtepomp en luchtafgifte.

Deze verzorgd ook koeling voor een gezond binnenklimaat. Daarnaast wordt de binnenluchtkwaliteit gemeten met CO2-sensoren. Dit energiesysteem voldoet aan de wettelijke eisen, maar vraagt nog relatief veel elektriciteit. Er is echter geen betaalbaar alternatief waar deze special op aan zou kunnen sluiten. De elektriciteit wordt voor een groot deel opgewekt met 12 PV-panelen die zorgen dat ca. 86% van de energie hernieuwbaar is (BENG 3). Hiermee ligt het dak vrijwel volledig vol, er kunnen geen panelen meer bij. Er blijft nu al weinig loopruimte over. De warmtepomp heeft een buitenunit op het dak, wat ook wat ruimte vraagt. Voor het tapwater is een elektrische boiler van 180l. De dichte schil is goed geïsoleerd, maar het gebouw heeft thermisch een aantal zwakkere plekken bij de kozijnen, ramen en panelen in de kozijnen. Daarnaast is de luchtdichtheid ook beperkt, maar dit is wel realistisch ingeschat voor dit bouwsysteem. De wettelijke eis is BENG 3 van 50% en de behaalde prestatie van 86% zit hier ver boven. Het gebouw voldoet hiermee nog net niet helemaal aan de wens om energieneutraal te zijn, maar gezien de bijzondere verschijningsvorm is dit begrijpelijk.

Klimaatadaptatie en biodiversiteit - Werkspoor 3 KLIMAAT

Het gebouw staat op poten en de grond onder het gebouw is geen eigendom van de ontwikkelaar. Het wordt middels erfpacht beschikbaar gesteld. Maar er is geen ruimte om binnen het directe plangebied (dus alleen de projectie onder het gebouw) een groenbuffer te maken. Het dak dat nu vol ligt met PV panelen is niet sterk genoeg om daarnaast ook te dienen als retentiedak, dan zou de gehele constructie verzaamd moeten worden. In overleg met NS en gemeente zal er nog wel gekeken worden hoe het hemelwater onder het gebouw en in de directe omgeving wordt afgevoerd en kan infiltreren. Er is mogelijkheid om te voorzien in nestelmogelijkheden voor enkele vogels en/of vleermuizen, maar er kan niet voorzien worden in een hoogwaardige habitat. Daar komen veel voorzieningen in de directe omgeving voor. Bovendien tast dit de industriële aanblik en verwijzing naar het oorspronkelijke seinpostgebouw aan.

Duurzame mobiliteit - Werkspoor 5 MOBILITEIT

Er is voldoende ruimte voor fietsen om te parkeren direct onder de Seinpost VI. Parkeren van auto's gebeurt tijdelijk bij de naastgelegen Rijtuigenloods. Daar zijn ook voorzieningen voor het opladen van elektrische auto's. Aanvullend wordt er een parkeerplaats gerealiseerd voor de Seinpost VI in de nabij te realiseren parkeerhub.

Conclusie

Het plan voldoet aan de duurzaamheidseisen die worden gesteld voor de ontwikkeling in het gebied.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut of de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar.

De ondergrond van het nieuwe gebouw is beschikbaar gesteld door NS Stations door een zakelijk recht aan te gaan met de TeKa-groep. Het seinpostgebouw wordt gerealiseerd door de TeKa-groep. De gemeentelijke plan- en apparaatskosten worden dan ook verhaald bij de TeKa-groep.

De vergunningsaanvraag is vanuit gemeentelijk perspectief financieel en economisch uitvoerbaar.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Over de herbouw van het seinpostgebouw is uitvoerig met alle betrokkenen gesproken (Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, Siësta, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en eigenaren in het gebied). Aanvullend is het nieuwe seinpostgebouw onderdeel geweest van het Masterplan Wagenwerkplaats 2019. Het Masterplan is in nauw overleg en na een intensief participatietraject met alle bewoners en betrokkenen in het gebied tot stand gekomen. Hieruit zijn de kaders vastgelegd voor het gebied waar ook de Seinpost VI aan moet voldoen. Naast inhoudelijke bewonersavonden zijn voor de vaststelling van het Masterplan zowel in 2016 en 2019 bewonersavonden georganiseerd waarin het plan is gepresenteerd. Een ieder is ook in gelegenheid gesteld om te reageren tijdens bijeenkomsten of via schriftelijke reacties. Ten slotte is op 29 oktober 2023 nog een inloopavond georganiseerd, waarbij het gehele (concept)bestemmingsplan "CHW Bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. deelgebieden Midden en West en Spoorwegemplacement" is toegelicht en waarbij vragen konden worden gesteld.

Vanzelfsprekend worden nog wel de aan de vergunningaanvraag verbonden wettelijke bezwarenprocedures gevolgd. Daarvoor wordt de ontwerp-omgevingsvergunning gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegd, waarbij de gelegenheid wordt geboden om zienswijzen tegen het plan kenbaar te maken.

5.2.1 Overleg

Het bevoegd gezag dient bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit overleg te plegen met diverse betrokken instanties. Conform artikel 3.1.1 Bro en 6.18 Bor moeten burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo (ruimtelijke onderbouwing) overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

De verschillende overlegpartners zijn betrokken geweest bij de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan "CHW Bestemmingsplan Wagenwerkplaats e.o. deelgebieden Midden en West en Spoorwegemplacement". Aangezien de nieuwe Seinpost VI onderdeel is van dit bestemmingsplan, hebben alle overlegpartners al de

mogelijkheid gehad om het plan voor de Seinpost VI te bespreken.

5.2.2 Terinzagelegging

Ten behoeve van de omgevingsvergunning zal de uitgebreide procedure uit de Wabo worden doorlopen. Dat houdt in het dat het ontwerp van de omgevingsvergunning voor zes weken ter inzage wordt gelegd. Iedereen heeft de gelegenheid om een zienswijze in te dienen.