MASTERPLAN

WAGENWERKPLAATS

DEFINITIEF - 9 JULI 2019



wagenwerkplaats

INTERACTIEVE PDF

Dit Adobe-PDF document bevat de volgende interactieve functies:

- **INHOUDSOPGAVE** | De inhoudsopgave in dit document is aanklikbaar. Wanneer op een onderdeel wordt geklikt, wordt naar de desbetreffende locatie in het document gesprongen.
- **BLADWIJZERS** | Met bladwijzers kunt u gemakkelijk door het document navigeren. Deze worden weergegeven door te klikken op het icoon **Bladwijzers** (in de Engelstalige versie: **Bookmarks**), links in het venster van Adobe Acrobat of Adobe Reader. Wanneer dit icoon niet zichtbaar is, kunnen de bladwijzers geactiveerd worden onder **Beeld**, **Tonen/ verbergen** en **Navigatievensters** (in de Engelstalige versie: **View** en **Navigation Panels**).
- **HYPERLINKS** | Wanneer op een hyperlink wordt geklikt, wordt naar een andere locatie in het document, naar een ander document of naar een website gesprongen. Hyperlinks worden als volgt aangegeven in de tekst: **hyperlink**.

© IMOSS / H+N+S+
Alles uit deze opgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt mits de bron wordt vermeld.

In opdracht van NS Stations

In samenwerking met de gemeente Amersfoort

MASTERPLAN WAGENWERKPLAATS

AMERSFOORT

wagenwerkplaats

NS Stations

Amersfoort

H+N+S+

IMOSS
STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE



Aanleg stoomleidingen naar hoofdgebouw

VAN DROOM NAAR WERKELIJKHEID

Stelt u zich eens voor: het gaat gebeuren. Het wonder van de Wagenwerkplaats komt uit.

Met trots presenteer ik aan u het Masterplan voor de Wagenwerkplaats. Na bijna 20 jaar discussie voeren, strijd, wachten, ideeën ontwikkelen, dromen delen, verkenningen doen, subsidies aanvragen, samenwerken ligt er nu een plan voor de toekomst van de Wagenwerkplaats.

Dit Masterplan vormt de basis voor alle plannen die hier komen. Er komen woningen op de Wagenwerkplaats, samen met voorzieningen, zoals horeca en werklocaties. De bedoeling is dat iedereen straks een plekje kan vinden in dit gebied.

De roep om duurzaamheid en anders denken over energie is concreter geworden. Waar de duurzaamheidsvisie van de Wagenwerkplaats eerst groot, radicaal en misschien lastig bereikbaar leek, heeft de tijd ons geleerd dat we zo naar nieuwe gebieden moeten gaan kijken. Nu moeten we de sprong maken om het werkelijkheid te laten worden.

De Wagenwerkplaats ligt naast het station met goede OV verbindingen dat nieuwe kansen biedt voor de bereikbaarheid. Mobiliteit is al lang niet meer alleen een auto voor de deur hebben staan. Steeds meer mensen hebben geen auto meer of delen er een. Als we daar op inzetten, kunnen we een mooier gebied maken met meer woningen en minder parkeerplaatsen.

Voor het oostelijk deel, het stuk richting het station, kiezen we ervoor om dat anders aan te pakken. We hebben meer woningen nodig. Dat willen we zoveel mogelijk doen binnen de bestaande stad, dus binnen de bebouwde kom. Dat betekent dat we moeten verdichten: meer woningen op hetzelfde gebied. En we denken dat het hier goed kan. Daarbij moeten we zorgen voor een leefbaar woonklimaat met voldoende voorzieningen en een goede bereikbaarheid. Door de ligging dichtbij een station kunnen we erop sturen dat minder mensen een auto gebruiken.

We gaan nu snel door met het westelijk en midden deel. CPO Soesterhof moet snel buren krijgen en het ‘culturele hart’ in het midden moet harder gaan kloppen. Het oostelijk deel komt dus later.

Ik heb er alle vertrouwen in dat de Wagenwerkplaats een nieuw aantrekkelijk stadsdeel wordt van onze gemeente. Wat ik heel belangrijk vind is dat de wijk Soesterkwartier hier ook van profiteert. De Wagenwerkplaats en de andere gebieden van Langs Eem en Spoor omsluiten deels het Soesterkwartier. We moeten zorgen dat deze ontwikkelingen op gebied van bijvoorbeeld voorzieningen en scholen het Soesterkwartier een flinke impuls gaat geven en dat de gebieden elkaar gaan versterken. Dat is voor mij de kers op de taart. Stel je toch eens voor dat het er nu toch echt van gaat komen.

Ik wil iedereen hartelijk bedanken voor alle inzet, betrokkenheid, samenwerking en vasthoudendheid en feliciteren met dit mooie resultaat. Laten we nu een mooi stukje geschiedenis schrijven...

Wethouder Astrid Janssen

SAMENVATTING

Achtergrond
De Wagenwerkplaats in Amersfoort is een voormalige onderhoudswerkplaats voor goederenwagons. Het gebied is circa 20 hectare groot en ligt ten westen van station Amersfoort en ten noorden van het spoorwegemplacement. Het gebied is in eigendom van NS Vastgoed. NS Stations doet het beheer en de exploitatie namens NS Vastgoed.

Aanleiding
In 2000 sloot de Wagenwerkplaats na een kleine eeuw haar deuren. Aanvankelijk was de gedachte om alles te slopen, maar vanaf 2002 kwam de Stichting Industrieel Erfgoed in de Stad Amersfoort (Siesta) in actie voor het behoud van de werkplaats. Met name culturele instellingen en personen uit de 'creatieve economie' streken er neer. In 2007 volgde de aanwijzing tot Rijksmonument van het ensemble van historische gebouwen. Vanaf dat moment werden de eerste visies op de Wagenwerkplaats gepresenteerd.

Deze visies beperkte zich tot restauratie en herbestemming van de monumentale gebouwen centraal op het terrein, welke ruimte bieden aan diverse bedrijvigheid (o.a. sport en spel, creatieve maakindustrie, zakelijke dienstverlening, evenementen en horeca).

Het gebied - welke zich qua locatie uitstekend leent voor het maken van een stedelijk, gemengde en inclusieve omgeving - kon tot op heden niet ontwikkeld worden vanwege de beperkingen van de milieuvergunning van het spoorwegemplacement en liggen nog steeds braak of zijn in gebruik als "pauzelandschap".

Inmiddels biedt genoemde milieuvergunning wel de ruimte voor (woningbouw)ontwikkeling. Daarmee ontstaat een unieke kans. De omvang, de ligging in de stad en de uitstraling van de monumenten maken de Wagenwerkplaats tot de perfecte locatie voor stedelijk wonen, werken en recreëren.

Doelstellingen stakeholders
Eigenaar NS Vastgoed heeft een primair belang bij het functioneren van het Station Amersfoort en de directe omgeving. Ook NS Vastgoed heeft belang bij het opstellen van treinen in een stedelijke omgeving. Van de terreinen en het vastgoed waar NS Stations geen direct belang bij heeft wordt afstand van





Zicht op de rijtuigenloods en hoofdgebouw

gedaan om een mooi plan mogelijk te maken met een positief effect op de omgeving. De doelstelling voor de Wagenwerkplaats is met name gericht op het behoud van het cultureel erfgoed en het ontwikkelen van braakliggende terreinen. Daarnaast ziet NS kansen voor het toevoegen van functies die het gebruik van openbaar vervoer bevorderen. Doelstelling van de gemeente Amersfoort is realisatie van een centrum-stedelijk gebied door het toevoegen van woningen en stedelijke voorzieningen. Duurzaamheid en stedelijkheid, alsmede de ontwikkeling van de monumenten als karakteristieke dragers zijn belangrijke thema's.
De huidige gebruikers van de Wagenwerkplaats zien kansen voor de verdere ontwikkeling. Voor deze gebruikers is echter wel van belang dat hun locatie bereikbaar blijft en ze zo min mogelijk worden gehinderd in de uitoefening van hun bedrijfsvoering. Ook tijdelijke situaties moeten zo min mogelijk conflicteren met huidig gebruik.
De inwoners van het Soesterkwartier hebben de Wagenwerkplaats "geadopteerd" sinds het terrein leeg staat. Diverse organisaties (Siesta, Duurzaam Soesterkwartier, het Groene Spoor) en overige belangstellenden hebben bijgedragen aan het karakter en de visievorming. Voor hen is van belang dat met een ontwikkeling de identiteit (spoor, spontane initiatieven) niet verloren gaat.

Kaders

Naast de hiervoor genoemde doelstellingen van partijen gelden er diverse harde randvoorwaarden voor het gebied, die ontwikkelingsmogelijkheden bepalen. Belangrijkste zijn:

- Externe veiligheid: op het naastgelegen spoorwegemplacement worden treinen samengesteld en gerangeerd met gevaarlijke stoffen. Dit brengt een groepsgebonden risico met zich mee wat een groot effect heeft op de ontwikkelingen op de Wagenwerkplaats;
- Geluidsbelasting van datzelfde emplacement;
- De nog beschikbare restcapaciteit van het omliggende wegennet om het verkeer veilig af te kunnen wikkelen.
- Daarnaast gelden uiteraard uitgangspunten en richtlijnen m.b.t. monumenten, duurzaamheid, bodem, flora & fauna, water, parkeren, maar ook volkshuisvestelijke doelstellingen (o.a. minimaal 30% sociale woningbouw).

Programma

De doelstellingen, uitgangspunten en beperkingen samen geven globaal het volgende programma dat zou kunnen worden gerealiseerd op de Wagenwerkplaats:

Woonfunctie
Substantieel meer dan de in 2016 gestelde 650 woningen, waarbij er in de woongebouwen ook aan de straatzijde in de plint gewoond wordt. Minimaal 10% bestaat uit stadswoningen, beneden-bovenwoningen en/of grondgebonden woningen.
Gemengde doeleinden (inclusief oost,26.200 m² b.v.o.)
(kantoren, commerciële dienstverlening, horeca, wonen, evenementen, onderwijs, sport en ontspanning) *7.700 m² bestaand gemengd (inclusief hoofdgebouw)* *18.500 m² nieuw toe te voegen (plein, plint deelgebied oost)*

[1] Het groepsrisico (GR) is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal personen, de z.g. oriënterende waarde (OW).

[2] De verkeersafwikkeling op het omliggend wegennet in de huidige situatie is maatgevend voor het geprojecteerde aantal woningen. Zie ook bijlage 1.3 Verkeer en ontsluiting. Ruimtegebruik en groepsrisico sluiten hogere woningaantallen niet uit.



Het masterplan

Het plan zet in op clustering van het openbaar groen in landschappelijke zones die open ruimtes bieden in het gebied en voor gepaste afstand zorgen tussen het monumentale ensemble en de nieuwe bebouwingsvlakken.

De auto is in het gebied te gast. Autogebruik wordt niet gestimuleerd. Er komen drie auto-ontsluitingen die elk een eigen deelgebied bedienen (west, midden en oost). Er komt geen doorgaande autoverkeerroute. Voor langzaam verkeer blijft het gebied juist wel doorgaanbaar en goed bereikbaar. Het westelijke deel zal worden bebouwd met deels woningen die qua maat en schaal refereren aan het Soesterkwartier. Langs het spoor komt hogere bebouwing die tevens het geluid van het spoor beperkt. De bebouwing die ten zuiden van de Palmstraat wordt gerealiseerd zal worden ontsloten richting de Soesterweg/Plataanstraat.

Het middendeel bestaat uit het monumentaal ensemble, waar sterk wordt ingezet op een actieve buitenruimte, met ruimte voor huidige en nieuwe pioniers. Waar mogelijk wordt dit ensemble versterkt. Het wordt aan de noordzijde ontsloten op de Soesterweg.

Het oostelijk deel krijgt een centrum stedelijk karakter en wordt ontsloten op het Piet Mondriaanplein. De belangrijkste (langzaam) verkeersstructuur gaat van oost naar west, parallel aan de sporen en belangrijke rooilijnen van de bestaande bebouwing. Profielen zijn veelal stedelijk (smal, gevels aan stoepen). Oost krijgt een centrum-stedelijk karakter.

Er is geen gedetailleerd plan, wel is er een beeldkwaliteitsparagraaf in dit masterplan opgenomen die de algehele samenhang op het vlak van beeldkwaliteit waarborgt. Hiermee wordt een gefaseerde en flexibele ontwikkeling mogelijk. De acht speerpunten die te lezen zijn in de beeldkwaliteitsparagraaf borgen de kwaliteit van het masterplan.

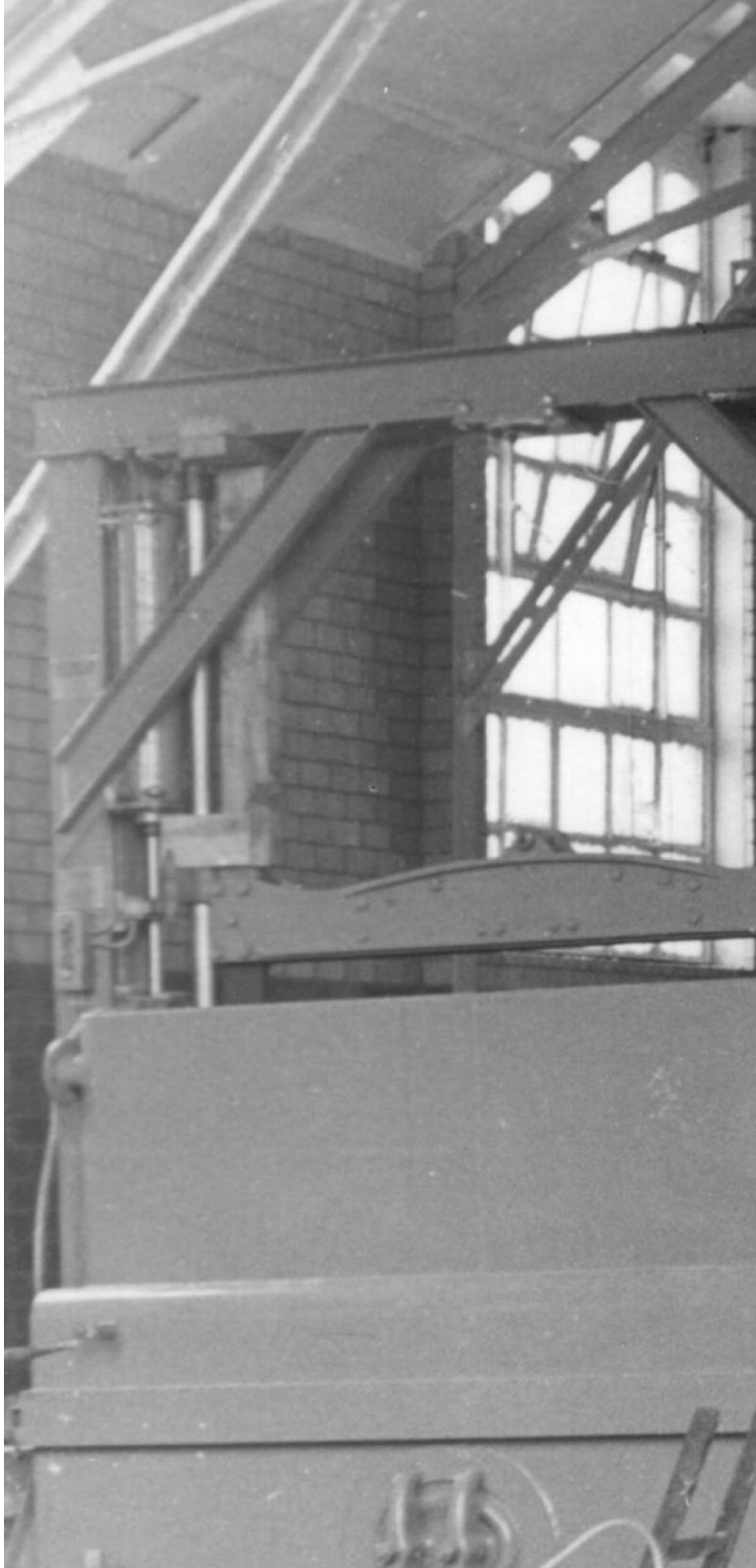
Terugblik, wat is er sinds juli 2016 gebeurd?
Na 2016 zijn de CPO plannen Soesterhof verder uitgewerkt. Het project zit nu in de realisatiefase. De start van de bouw is dit jaar gepland. De afgelopen tijd is de realisatie van de Samenwerkplaats verder uitgewerkt. Huidige functies zijn waardevol daarom is het de ambitie om ze te behouden op een centrale plaats op het terrein. Sinds 2016 is er verder uitvoering gegeven aan het participatieproces voor het Masterplan. Deze participatie heeft nieuwe input gegeven die is verwerkt in deze versie van het masterplan. Er is gekozen om kantoorruimte toe te voegen aan het gewenste programma op de Wagenwerkplaats. Voorlopig wordt gedacht aan circa 15.000 m2.

Het Mondriaanplein is straks een belangrijk entree voor de Wagenwerkplaats. In dit licht wordt er nadrukkelijk rekening gehouden met deze functie en plek als het gaat om nieuwe functies en bebouwing in het oostelijk deel van het Masterplan.

In de Visie langs Eem en Spoort heeft de Wagenwerkplaats een belangrijke plek. Als een lint van stedelijke gebieden vormt het een nieuwe toekomstige stedenbouwkundige hoofdstructuur in Amersfoort.
Er zijn belangrijke verschillen te benoemen tussen het masterplan uit 2016 en deze versie. Ten eerste is het plangebied verkleind. Een aanzienlijk deel blijft in gebruikt als spoorwerkplaats van de Nederlandse Spoorwegen. Er is mede daarom een aangepast woningbouwprogramma voorgesteld. Het Noack-terrein is losgekoppeld en loopt vooruit op de ontwikkelingen op de Wagenwerkplaats. Start van de realisatie van deze woonbuurt wordt verwacht medio 2019. Overigens is de ruimtelijke relatie niet verloren gegaan. Nog steeds zal het Noack-terrein in fysieke zin een belangrijk onderdeel en westelijke entree blijven vormen van het gebied van de Wagenwerkplaats.

De groene langzaamverkeersroute loopt nu door het centrale deel van het gebied over het middenplein. Dit is het gevolg van het verkleinen van het gebied. Fiets- en wandelroutes zijn navenant aangepast.

In plaats van groene scheggen en/of vizieren is het accent nu op landschappelijke zones gelegd. Hiermee wordt de focus gelegd op de beleving en de maatschappelijke waarde van het landschap.





Bouw van de Veerensmederij



Hoofdgebouw

INHOUD

EEN PLAN IN ONTWIKKELING 5

SAMENVATTING 6

1 INLEIDING 15
1.1 De Wagenwerkplaats 15
1.2 De opgave 17
1.3 Betrokkenheid 17
1.4 Documenthistorie 20
1.5 Leeswijzer 21

2 DE WAGENWERKPLAATS 23
2.1 Historie van het gebied 23
2.2 Afbakening plangebied 29
2.3 Bestaand gebruik en functies 31
2.4 Wagenwerkplaats als pauzelandschap 32

3 VISIE 35
3.1 Een nieuwe schakel in het weefsel van Amersfoort 37
3.2 Nieuwe stad op de sporen van het verleden 38
3.3 Van het (pauze)landschap zijn we gaan houden 40
3.4 Ruimtelijke structuur 42
3.5 Masterplan 44

4 UITWERKING PER THEMA 47
4.1 IDENTITEIT 48
4.2 massa en programma 52
4.3 Openbare ruimte & verbinden 56
4.4 Mobiliteit 64
4.5 duurzaamheid 72

5 BEELDKWALITEIT 77
5.1 Speerpunten beeldkwaliteit 78
5.2 Proces 87

6 VERVOLG EN FASERING 89

COLOFON 93



Spoorparade Amersfoort



Spoorparade 175 jaar (2014)

1 INLEIDING

"De voormalige werkplaats van de Nederlandse Spoorwegen, de Wagenwerkplaats, heeft alles om uit te groeien tot het creatieve en verbindende hart van de stad Amersfoort."

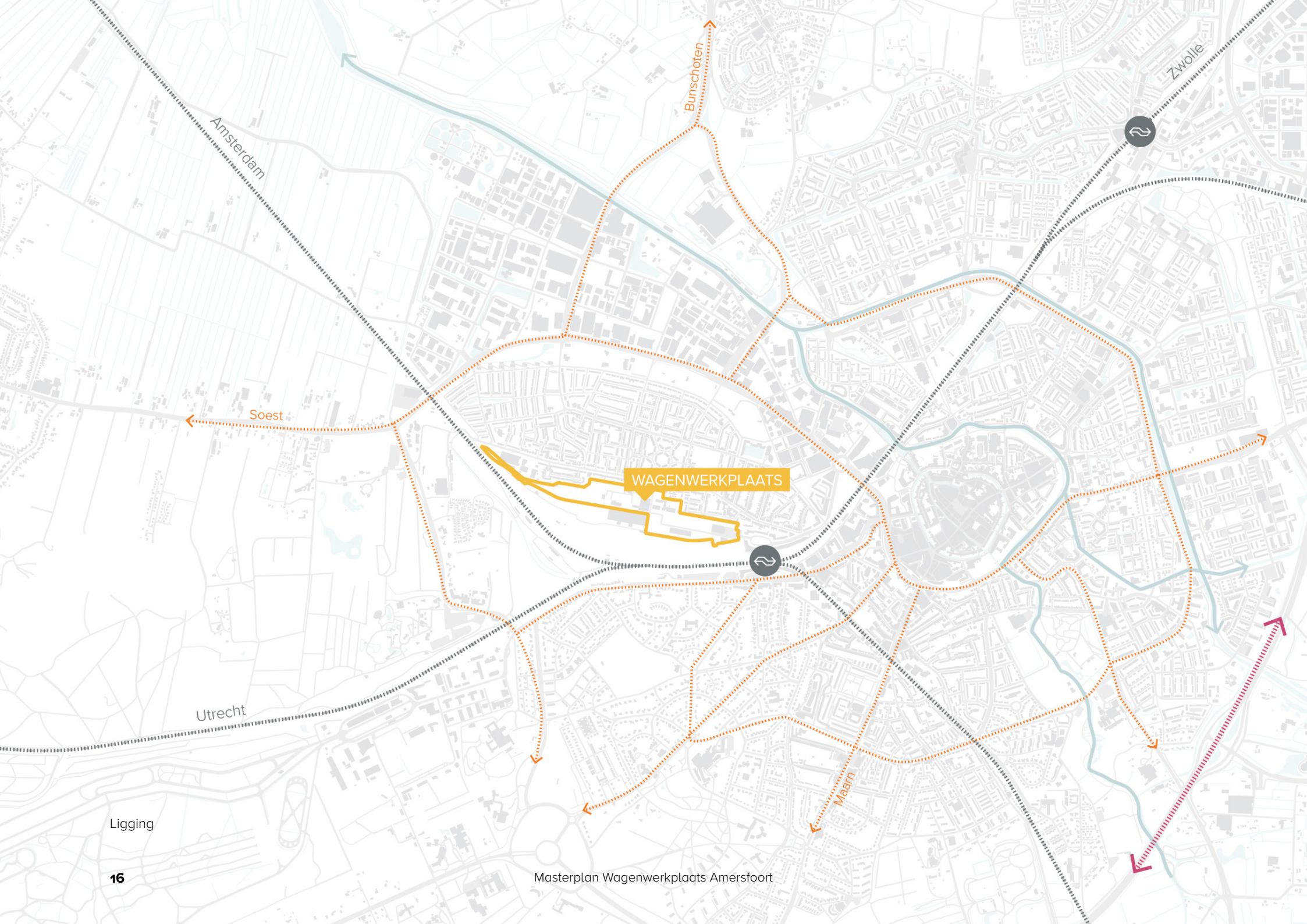
NS Stations en Gemeente Amersfoort hebben de ambitie om het gebied een bestemming te geven voor woningbouw en andere stedelijke voorzieningen. De opdrachtgever voor het masterplan is NS Stations namens grondeigenaar NS Vastgoed.

Voor de Wagenwerkplaats geldt momenteel een beheersverordening uit 2013 en 2019. Deze verordening is gericht op het beheer en behoud van de bestaande kwaliteiten en functies op het terrein. Voor de herontwikkeling van het gebied is het noodzakelijk er dat een nieuw bestemmingsplan zal worden vastgesteld. Dit masterplan schetst een toekomstvisie en dient als input voor dat bestemmingsplan. Het is de verwachting dat het halverwege / eind 2019 wordt vastgesteld. Dit masterplan is in opdracht van NS Stations opgesteld door IMOSS bureau voor stedebouw en H+N+S+ landschapsarchitecten.

1.1 DE WAGENWERKPLAATS

De Wagenwerkplaats is een gebied van circa 20 hectare groot en grenst direct aan het spooremplacement bij station Amersfoort. In 2000 werd de Wagenwerkplaats gesloten nadat het gebruik terugliep en werd verplaatst naar andere emplacementen verspreid over Nederland. In de jaren die volgden werd het terrein geleidelijk in gebruik genomen door kleine ondernemers, culturele instellingen en kunstenaars. In 2008 is de "Visie op de Wagenwerkplaats" vastgesteld door de gemeenteraad. Het masterplan van Must stedebouw leverde destijds de uitwerking op deze visie.

Het centrale deel van de Wagenwerkplaats is inmiddels gerenoveerd en een terrein geworden waar diverse initiatieven en functies hun plek hebben gevonden. De andere delen bestaan nog uit een verwilderd graslandschap: een pauzelandschap dat wacht op een bloeiende toekomst.


Amsterdam
Bunschoten
Zwolle
Soest
WAGENWERKPLAATS
Utrecht
Maarn

Ligging

1.2 DE OPGAVE

De huidige identiteit van het gebied laat zich kenmerken door creativiteit, samenwerking, betrokkenheid en tijdelijke activiteiten. Deze kenmerken moeten gekoesterd worden om het gebied als nieuw aantrekkelijk stadsdeel te positioneren.

De Wagenwerkplaats biedt een zee aan mogelijkheden en kansen. Om doelgericht en effectief tot een evenwichtig plan te komen is het van groot belang om tot een duidelijke afbakening van de opgave te komen. De bedoeling van het masterplan is handvatten te geven om het gebied succesvol te herontwikkelen. Hierbij wordt ingegaan op proces, inrichting, identiteit, ambitie en gebruik. Dit masterplan vormt hiermee de basis voor gedetailleerde plannen die uitwerking geven aan delen van het plangebied.

De doelstelling voor het plangebied is om een levendig en bijzonder stadsdeel te creëren. De centrale ligging in de stad, de nabijheid van het station, de aanwezigheid van industrieel erfgoed en de huidige identiteit van het gebied zijn kernfactoren die ervoor zorgen dat het gebied vraagt om een weloverwogen planvorming die ruimte geeft voor invullingen op maat.

Naast het realiseren van de doelstelling, is het de opgave om te voldoen aan de geldende randvoorwaarden en op een adequate manier om te gaan met beperkingen. Denk hierbij aan milieu- en geluidseisen, wensen van omwonenden en financiële haalbaarheid.

1.3 BETROKKENHEID

Dit masterplan is tot stand gekomen in een open planproces met diverse bijeenkomsten en gesprekken met stakeholders (omwonenden, gebruikers en andere belangstellenden). Om goede keuzes te maken voor de toekomst van het terrein hebben de NS en de gemeente Amersfoort meerdere openbare bijeenkomsten georganiseerd waarbij de mening is gevraagd van gebruikers, betrokkenen en belangstellenden. Tijdens de drukbezochte startbijeenkomst in november 2014 zijn in de inspirerende ruimte van het Centraal Ketelhuis kwaliteiten benoemd, knelpunten gesignaleerd en kansen verkend. De ‘oogst’ van de eerste avond heeft geleid tot drie denkrichtingen over de toekomst van het terrein: een stadslab, een campus en een ecoforest.

Tijdens de opvolgende avonden zijn de denkrichtingen verder verkend. Daarbij was er volop aandacht voor de voor- en nadelen van de verschillende denkrichtingen. Ook de vele onzekerheden die er nog waren, bijvoorbeeld rondom de externe veiligheid van het naastgelegen rangeerterrein van ProRail, zijn door de NS en de gemeente belicht. Op basis van de gesprekken die tijdens deze bijeenkomst zijn gevoerd, is vervolgens gewerkt aan een voorkeursscenario.

Het voorkeursscenario is in september 2015 gepresenteerd. Aan de hand van een zestal thema's werd het concept masterplan toegelicht. Vervolgens kregen de aanwezigen de ruimte om de positieve en negatieve aspecten van het masterplan te benoemen. Met de opbrengst van deze bijeenkomst is de laatste fase van het proces van start gegaan. In deze fase is het masterplan verfijnd tot het definitieve ontwerp. Thema's als beeldkwaliteit zijn in deze fase verder uitgewerkt.

Parallel aan de bijeenkomsten en onderzoeken zijn bilaterale gesprekken gevoerd met gebruikers, initiatiefnemers en belanghebbenden, onder andere het Groene Spoor, de kleine regie (een vertegenwoordiging van alle belanghebbenden en organisaties van de Wagenwerkplaats), Soesterhof, Teka Groep en RailCenter (voorheen Railinfra Opleidingen). Er is intensief samengewerkt met de initiatiefgroep rondom de Duurzaamheidsdagen, die eind oktober 2014 zijn georganiseerd. Door de Vereniging Duurzaam Soesterkwartier is in opdracht van en in samenwerking met de gemeente de Duurzaamheidsvisie 2015-2050 opgesteld. Hierin zijn een groot aantal ambities verwoord. Deze ambities gelden als inspiratiebron en input voor het masterplan, waarbij met name de fysiek ruimtelijke aspecten zo veel mogelijk worden vertaald. De Duurzaamheidsvisie 2015-2050 geldt, evenals het masterplan, als leidraad voor de toekomstige ontwikkelingen.

In maart 2019 is voor een groot publiek het







Sfeerimpressies bijeenkomsten

geactualiseerde masterplan gepresenteerd. De opbrengsten van deze bijeenkomst zijn verwerkt in het Masterplan dat nu voor u ligt. In 2019 wordt het masterplan vastgesteld door NS Stations en de gemeente Amersfoort. Hierna wordt gestart met het opstellen van het bestemmingsplan.







Sfeerimpressies bijeenkomsten

1.4 DOCUMENTHISTORIE

In 2016 is na het concept-masterplan het Masterplan Wagenwerkplaats vastgesteld door de gemeenteraad. Het document dat voor u ligt is een herziening, maar ook zeker een verbetering. Ten opzichte van 2016 zijn de plangrenzen aangepast, ruimtelijk is het plan hierop aangepast. Daarnaast is er een groot aantal ambities vastgelegd en geconcretiseerd. Op hoofdpunten verschilt dit document met haar vorige versie op de volgende vlakken:

- Het emplacement en de bijbehorende loods in de achterzijde van het Hoofdgebouw vallen niet langer onder het plangebied. De NS investeert zelf in de loods en het buitenterrein om nieuwe rijtuigen te stallen, waardoor de invulling van dit en het aangrenzende wijzigt ten opzichte van het vorige masterplan.
- Het Noack-terrein is los van het masterplan in ontwikkeling en valt dan ook niet meer onder het plangebied. De plangrensoverschrijdende facetten zijn integraal opgepakt als ‘goede buren’. Dit gebied ligt bijvoorbeeld ook aan de westelijke auto-entree van de Wagenwerkplaats.
- Het buitenterrein van NS Reizigers dat binnen de plangrenzen viel en ontwikkeld zou worden, blijft in gebruik van NS Reizigers. Om deze reden wordt er bebouwing langs de nieuwe grens gepland. Deze bebouwing heeft een geluidswerend effect ten behoeve van de achterliggende woongebieden. De verhouding tussen grondgebonden woningen en appartementen is hierom losgelaten, waarbij de eis is toegevoegd dat aan de straatzijde voordeuren gepositioneerd worden bij gestapelde woongebouwen. Het masterplan uit 2016 ging uit van een 50/50 verdeling (appartementen / grondgebonden).
- Het totaal aantal woningen dat binnen het masterplan wordt gerealiseerd, wordt nu vastgesteld op substiantieel meer dan 650 woningen, in plaats van maximaal 650 woningen.
- De groene structuur met langzaam verkeer routes die in het masterplan uit 2016 langs de zuidelijke grens van het plangebied liep (langs het emplacement), loopt nu in het centrumdeel over het middenplein door het gebied. De fietsroute wordt hier één blok noordelijker gelegd om de verblijfskwaliteit van het middenplein te behouden.
- Om deze scheiding van loop- en fietsroute in het middengebied mogelijk te maken is er een wijziging in de configuratie van bouwmassa’s. Het gebouw van de Samenwerkplaats zal ruimte bieden aan de doorgang voor de fietsverbinding. De mogelijkheid om de oorspronkelijke bebouwing ‘op te toppen’ met nieuwbouw zorgt hier voor een bijzonder samenspel tussen oud en nieuw. Het toegevoegde gebouw ten noorden van het centrale plein vervangt deze gebruiksruimte.
- Diverse ‘programma’s’ in de openbare ruimte worden nadrukkelijker gefaciliteerd en vastgelegd, waaronder de verkeerstuin en het centrale plein als verblijfsgebied.
- Het voetgangersgebied in Oost is nadrukkelijker vormgegeven en vergroot. Daarnaast wordt er ook aandacht gevraagd voor de routing vanaf het station, om hier daadwerkelijk de poort naar de Wagenwerkplaats en het Soesterkwartier te kunnen realiseren.
- De kaders voor Oost worden verruimd. De minimale kwaliteit (zowel openbare ruimte als beeldkwaliteit) wordt vastgelegd, de mate van dichtheid en hoogte worden nader uitgewerkt.

1.5 LEESWIJZER

Het masterplan is zoals gezegd de basis voor het op te stellen bestemmingsplan. Het is een openbaar stuk. De beoogde lezersgroep bestaat uit beleidsmakers, gebruikers, projectontwikkelaars en andere belanghebbenden.

Het masterplan bestaat uit zes hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de context en start met de rijke historie en de afbakening van het plangebied. Vervolgens wordt de huidige situatie geschetst. Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op de visie en in Hoofdstuk 4 wordt het masterplan aan de hand van thema's gepresenteerd. Hoofdstuk 5 werkt de beeldkwaliteit uit en Hoofdstuk 6 biedt een kijkje in de toekomst (fasering/vervolgstrategie). In een los document zijn de bijlagen te downloaden, waarbinnen alle beleidsstukken en onderzoeken en de daaruit voortvloeiende randvoorwaarden staan uitgewerkt.



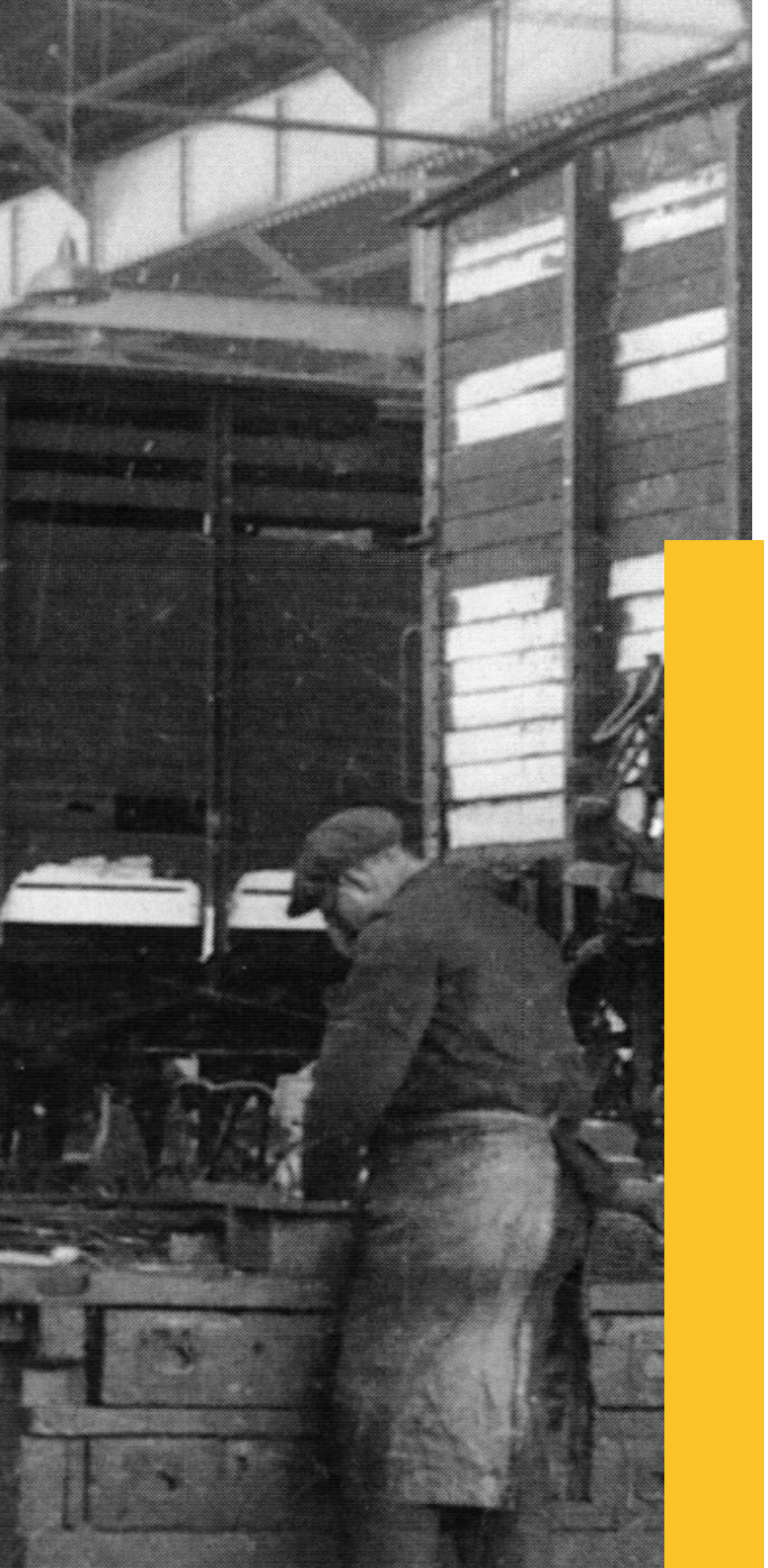
Documenthistorie: Masterplan De Wagenwerkplaats 2008
Klik op het document voor een digitale versie van dit masterplan



Documenthistorie: Concept Masterplan Wagenwerkplaats 2016
Klik op het document voor een digitale versie van dit masterplan



Het oude magazijn



2 DE WAGENWERKPLAATS

2.1 HISTORIE VAN HET GEBIED

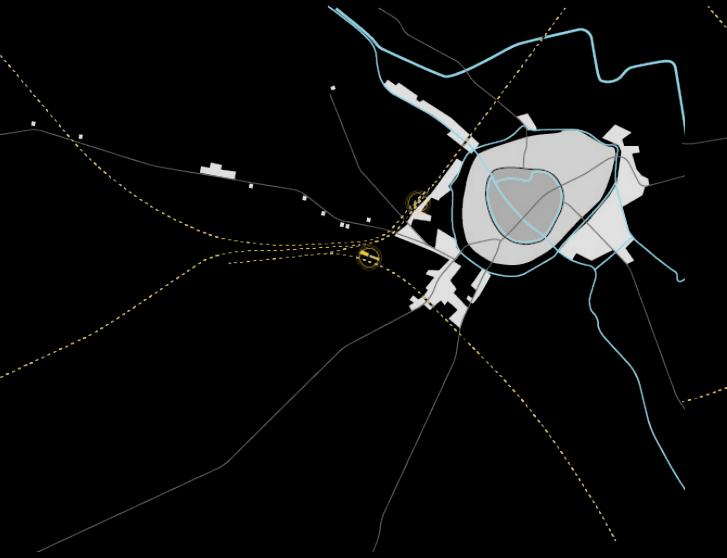
De Wagenwerkplaats te Amersfoort werd in het jaar 1904 in gebruik genomen door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) als ‘‘werkplaats tot het herstellen van spoorwegmateriaal’’. In de daarop volgende jaren groeide het bedrijf en gaf het een belangrijke impuls aan de lokale economie in de stad Amersfoort. Vanaf 1915 steeg, door de bouw van huizen door gemeente en woningcorporaties, het aantal woningen in het aangrenzende Soesterkwartier snel. Een deel van de wijk is ook daadwerkelijk gebouwd voor de werknemers van de Wagenwerkplaats en tot op de dag van vandaag is deze historische relatie nog sterk aanwezig. Aanvankelijk bestond de Wagenwerkplaats slechts uit een hoofdwerkplaats, een ketelhuis en een magazijn. In de veertig jaar die volgden groeide de werkplaats uit tot het grootste bedrijf van Amersfoort. Het begin van de Tweede Wereldoorlog luidde het einde van groei in voor de Wagenwerkplaats. Behalve het eigen wagenpark, moest ook het materieel van de Duitsers worden gerepareerd. Dit zorgde ervoor dat de Wagenwerkplaats een doelwit werd voor de geallieerden. In december 1944 is de Wagenwerkplaats gebombardeerd, wat grote schade aanrichtte aan het station en de Wagenwerkplaats zelf. Vanaf 1946 wordt de productie op de Wagenwerkplaats hervat, maar komt niet meer op het productieniveau van voor de oorlog. In de jaren 50 worden de bedrijfsprocessen gemoderniseerd, maar vanaf de jaren 60 worden werkzaamheden in toenemende mate uitbesteed aan derden: de afbouw wordt ingezet. Dit heeft te maken met de centralisatie van de Nedtrainlocaties. Nedtrain, nu NS Operatie, is het NS-onderdeel dat zich bezighoudt met het onderhoud en reparatie van treinstellen. Rond 1990 is er voor het eerst sprake van opheffing van de Wagenwerkplaats en in 2000 is de Wagenwerkplaats officieel buiten gebruik gesteld door verplaatsing van werkzaamheden naar een Nedtrain-locatie in Rotterdam. NS stopte met het vervoeren van goederen, NS Cargo ging in 2000 over in DB Schenker.



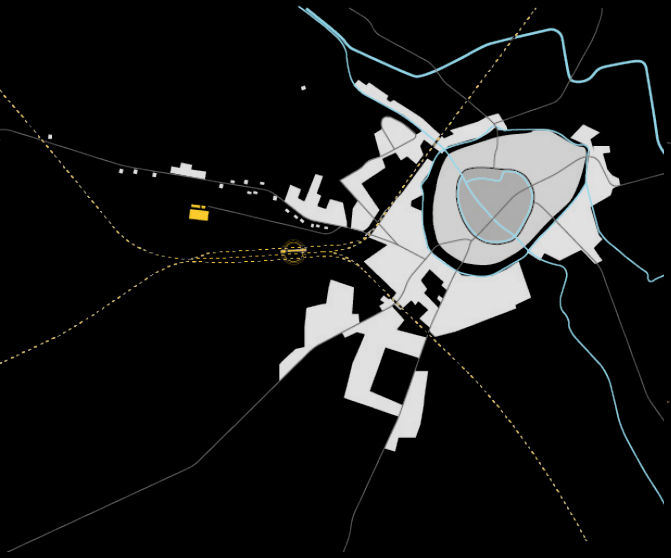




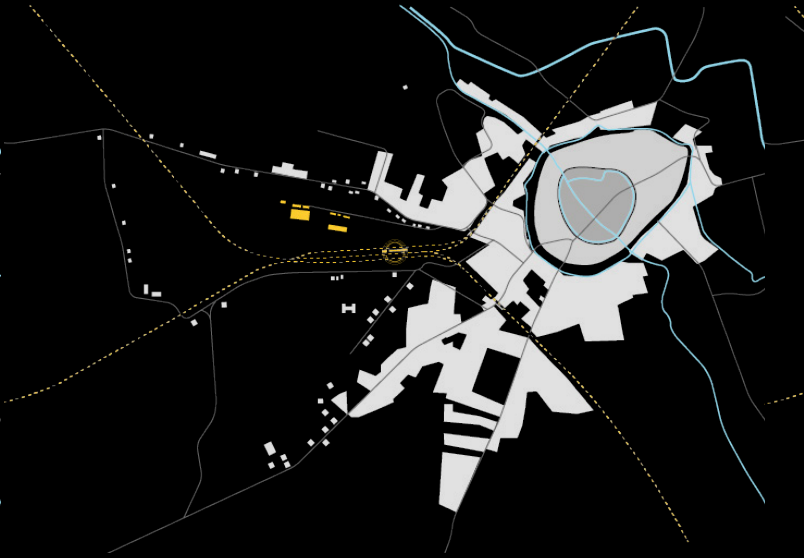




1890



1908



1923

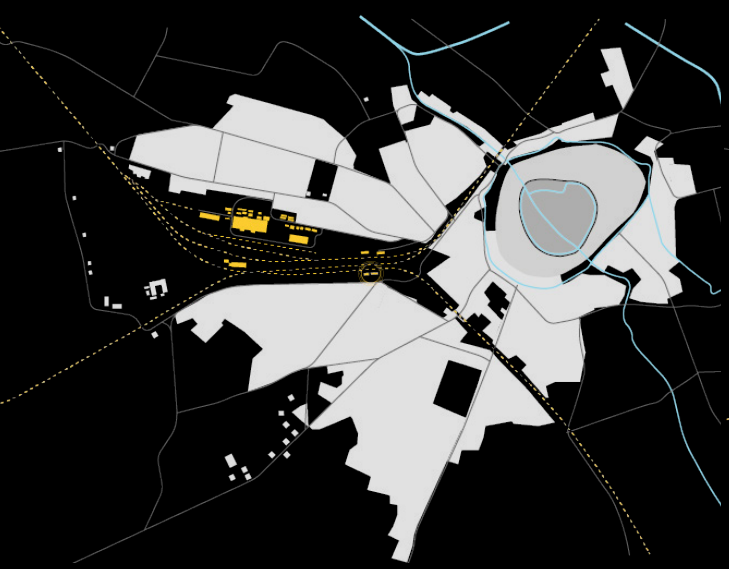




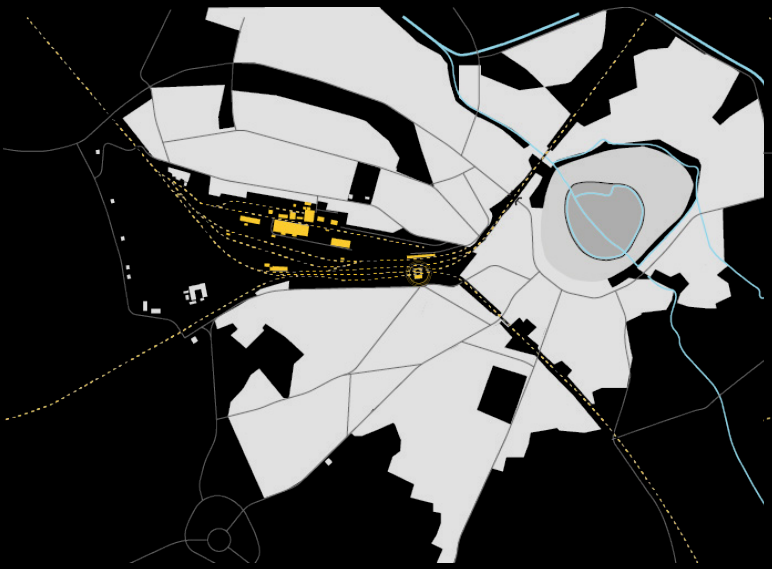




HISTORISCHE ONTWIKKELING



1952



1973



2013

Sinds de Wagenwerkplaats in 2000 buiten werking is gesteld, zijn er diverse initiatieven ontstaan om nieuwe functies aan het terrein te geven. Naast eigenaar NS speelde de Stichting Industrieel Erfgoed in de Stad Amersfoort (Siesta) hier een belangrijke rol in. Zo vestigde bijvoorbeeld het operagezelschap Holland Opera zich in de Veerensmederij en een restaurant/event locatie in het Centraal Ketelhuis.

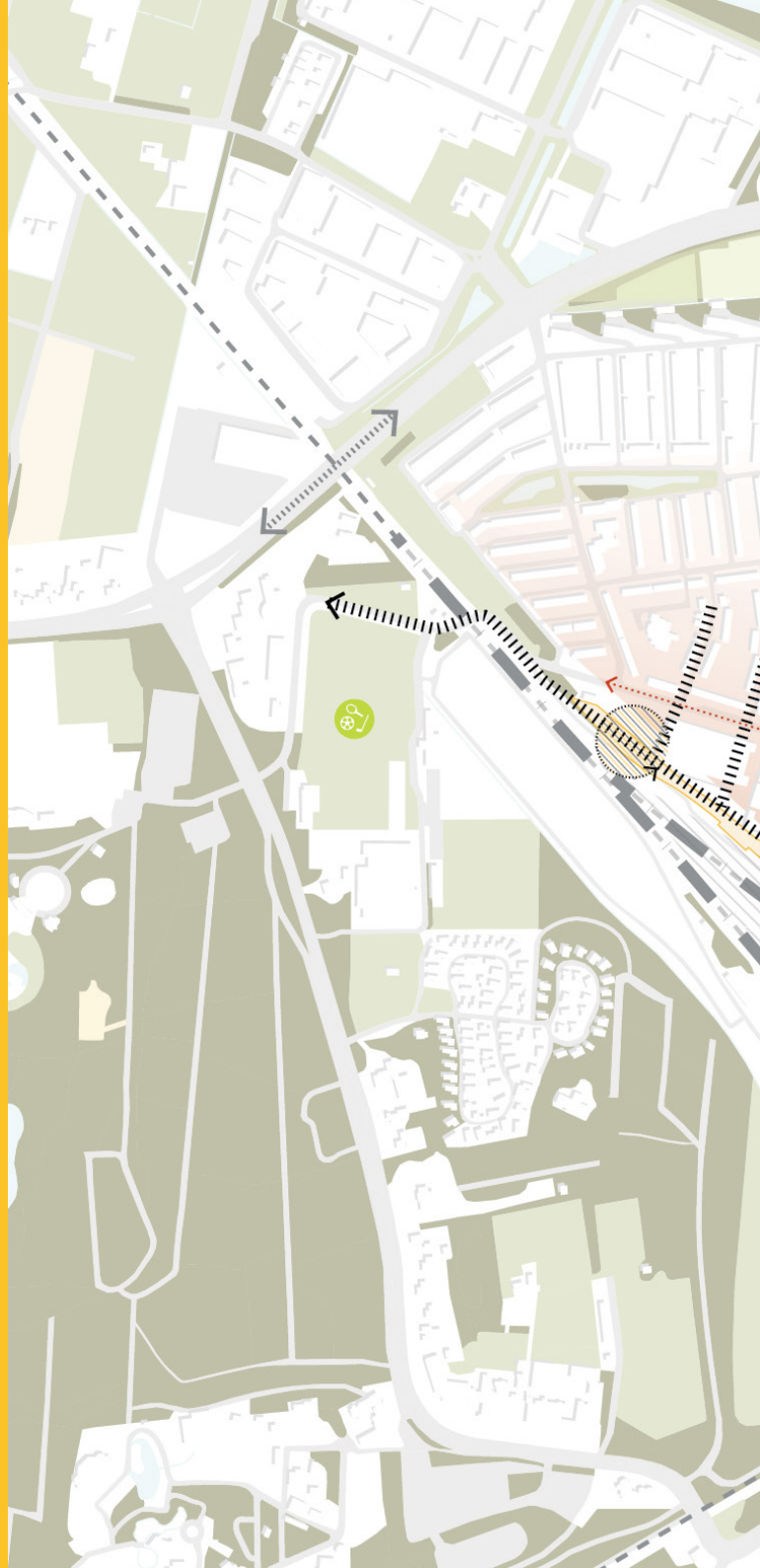
Plannen en visies

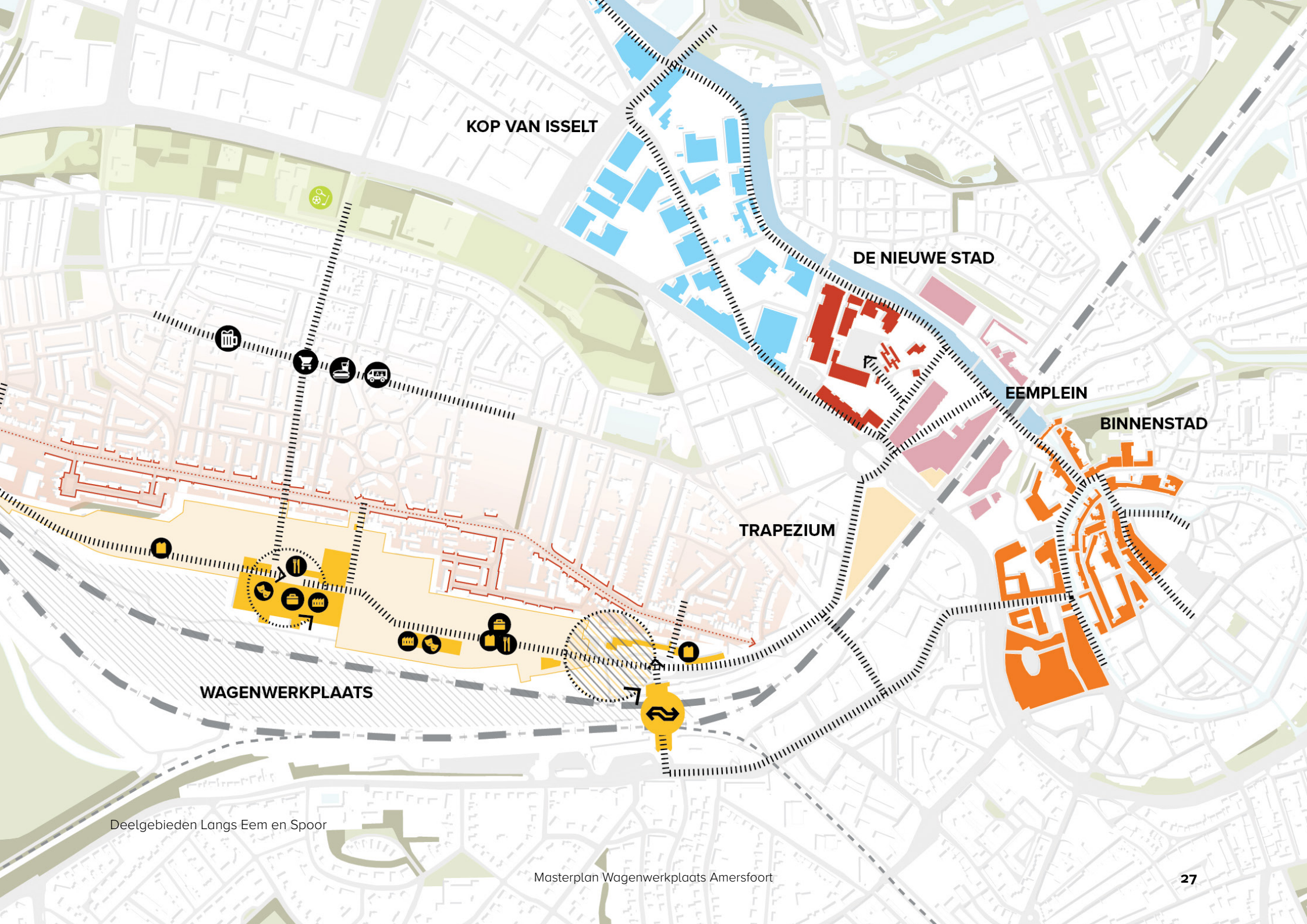
Al sinds de eerste visie zijn er een drietal domeinen vastgesteld welke als basis dienen voor de herontwikkeling van de Wagenwerkplaats. Deze drie domeinen zijn:

- Creatief/cultureel ondernemerschap;
- Onderwijs en innovatie;
- Betrokkenheid en aansluiting op de buurt en Amersfoort.

Vanuit deze domeinen is de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats bewaakt en geconcretiseerd. De identiteit van de Wagenwerkplaats wordt in hoge mate bepaald door het industriële erfgoed van gebouwen en spoorwegen uit het verleden en de ingeklemde ligging tussen enerzijds het Soesterkwartier en anderzijds het station.
Wat de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats bijzonder maakt is vooral de manier waarop verschillende betrokken partijen steeds weer opnieuw met elkaar in gesprek gaan om te bepalen wat de volgende stap is. Zo vormt de ‘Kleine Regie’ een platform waar burgerinitiatieven, gemeente, overheden, ondernemers en NS Stations samen onderzoeken waar en hoe ze elkaar kunnen ondersteunen. Voor het in Nederland een begrip werd, was de Wagenwerkplaats al de plek waar organische gebiedsontwikkeling toegepast werd. Dit heeft geleid tot de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats als broedplaats voor creativiteit op gebied van creatieve dienstverlening, horeca, cultuur, maatschappelijk, sport en recreatie.

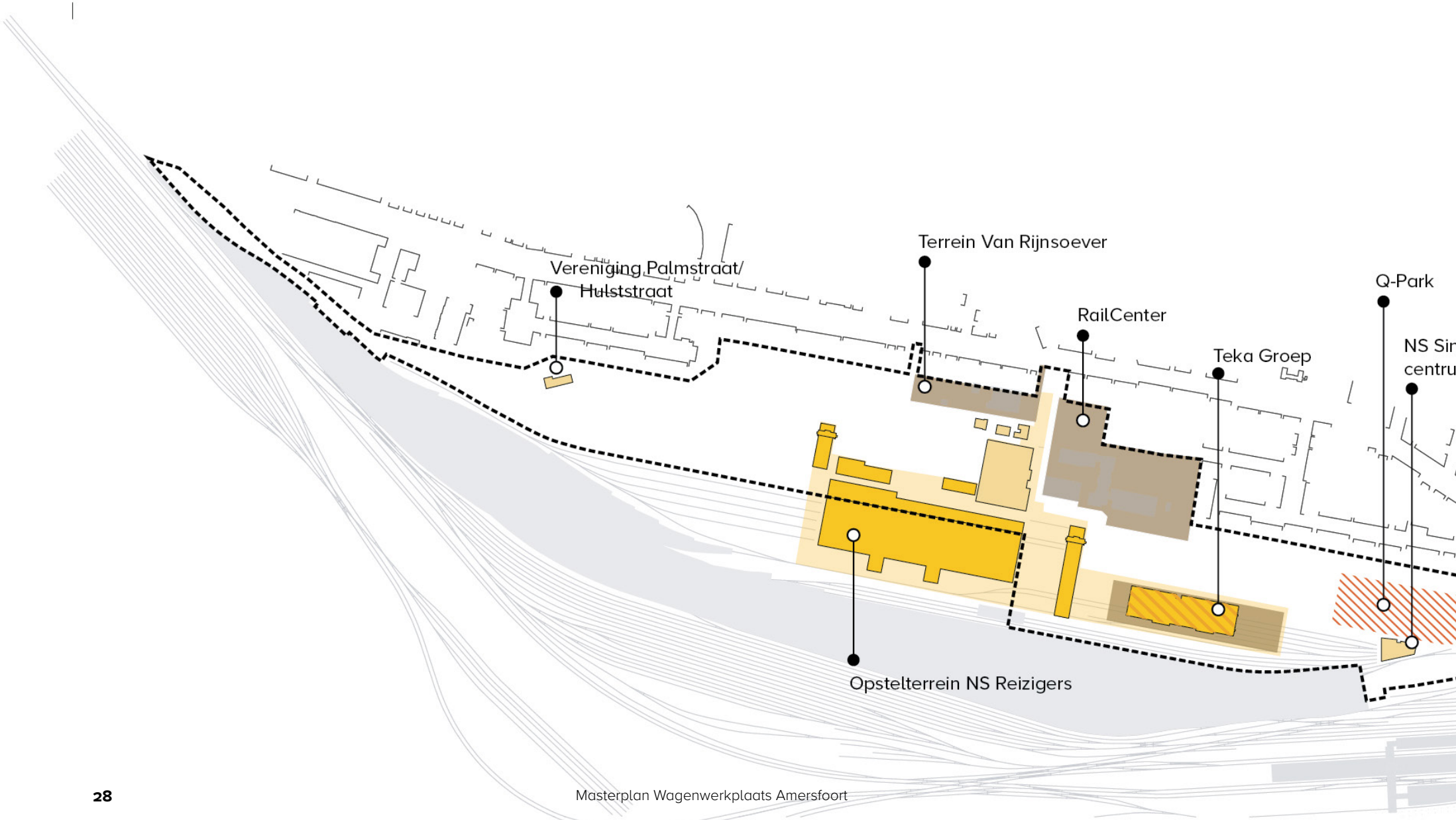
In de grotere context speelt de Wagenwerkplaats een belangrijke rol binnen de ontwikkeling van Amersfoort. Met de ontwikkeling van het gebied ‘langs Eem en Spoor’ wil Amersfoort de komende tien jaar een uniek gebied toevoegen, grenzend aan de binnenstad. Een woon-werk-recreatieplek waar de ambities op het gebied van extra woningen, duurzaamheid en mobiliteit hun plek vinden.





Deelgebieden Langs Eem en Spoor

Langdurig ruimtegebruik huidige situatie



mulator-
m



Monumenten

Bestaand

Voorlopig niet beschikbaar (verhuurd)

Rangeerterrein Prorail

2.2 AFBAKENING PLANGEBIED

NS Vastgoed is de grootste grondeigenaar, daarnaast maken ook de percelen van hoveniersbedrijf Van Rijnsoever, RailCenter, gemeente Amersfoort (Veerensmederij), en TeKa Groep (Rijtuigenloods) onderdeel uit van het plangebied. Dit plangebied is een ruimtelijk samenhangend geheel. De zuidelijke grens wordt bepaald door de spoorzone met het spooremplacement met bijbehorende loods en de spoorlijnen richting het station. In het noorden wordt het plangebied begrensd door de achterzijde van kavels in het Soesterkwartier.

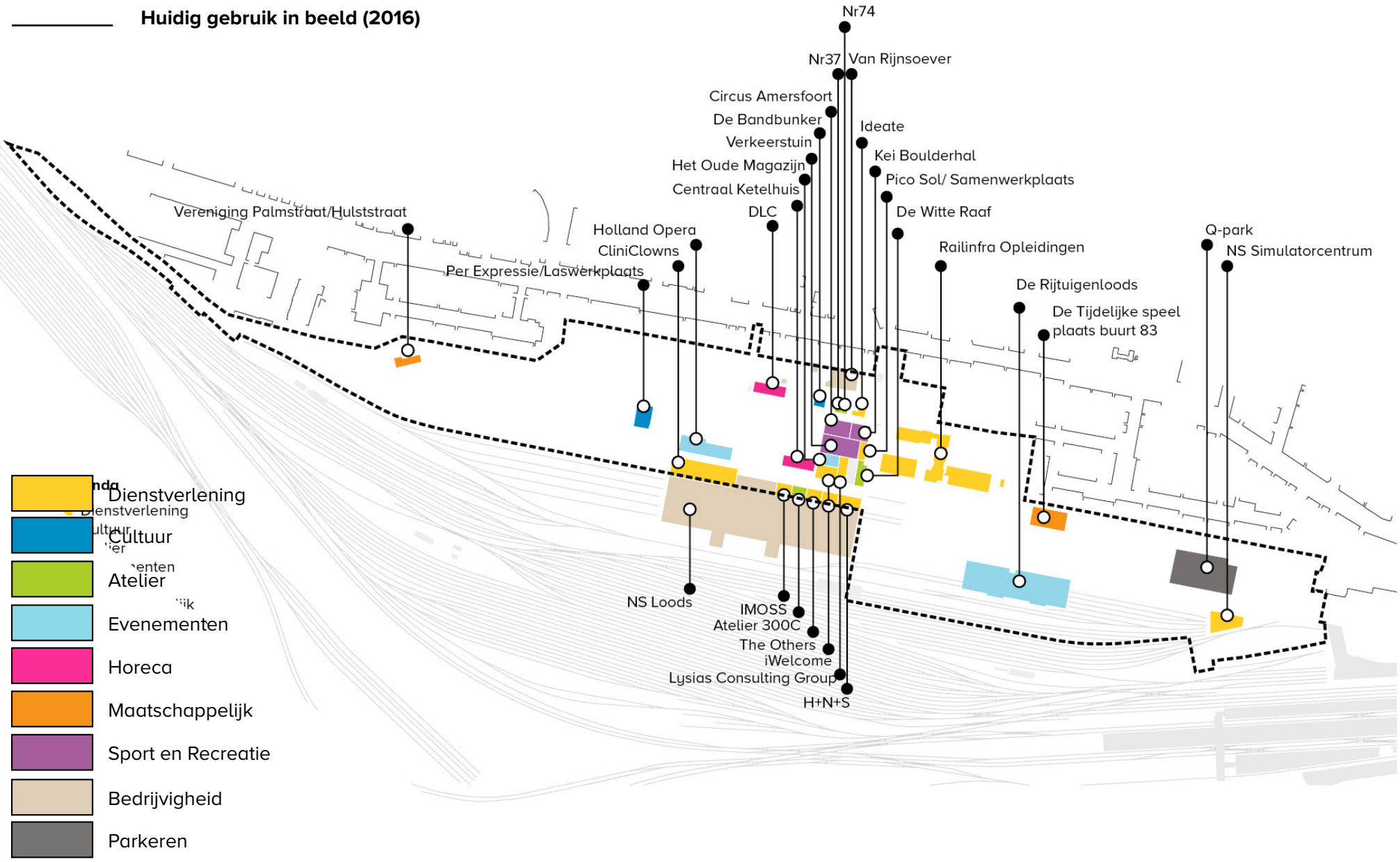
Studiegebied

Het studiegebied dat bij de opstelling van het masterplan in ogenschouw is genomen is uiteraard groter dan het plangebied. Het studiegebied is niet scherp afgebakend maar omvat in grote lijnen het gehele Soesterkwartier, het rangeeremplacement van ProRail en de stationsomgeving Noordzijde (Piet Mondriaanplein e.o.).

Beschikbaarheid van de ruimte

Niet het gehele plangebied is direct beschikbaar voor transformatie. De ontwikkeling aan de oostzijde is geprojecteerd ter plaatse van bodemverontreiniging als gevolg van de voormalige Vetgasfabriek. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor sanering en heeft deze gedelegeerd aan de gemeente Amersfoort. In de oude situatie was een deel van het hoofdgebouw en het bijbehorende buitenterrein onderdeel van het plangebied. NS Reizigers zal hierin gaan investeren om in de toekomst nieuwe rijtuigen te kunnen stallen. Dit deel maakt dus niet langer deel uit van het plangebied. Op dit moment wordt in het oosten van het gebied een terrein verhuurd aan Q-Park. Ook is er een huurcontract met de Buurtvereniging Palmstraat/Hulststraat. De buurtvereniging bestaat al ongeveer 40 jaar en heeft zeer actieve leden. Het verenigingsgebouw is gebouwd door de buurtbewoners zelf. De NS en Gemeente Amersfoort erkennen de maatschappelijke waarde van de buurtvereniging en hebben de ambitie om het buurthuis in te passen / herplaatsen in het masterplan en de betrokken energie van de leden te laten doortrekken naar de rest van het gebied.

Huidig gebruik in beeld (2016)

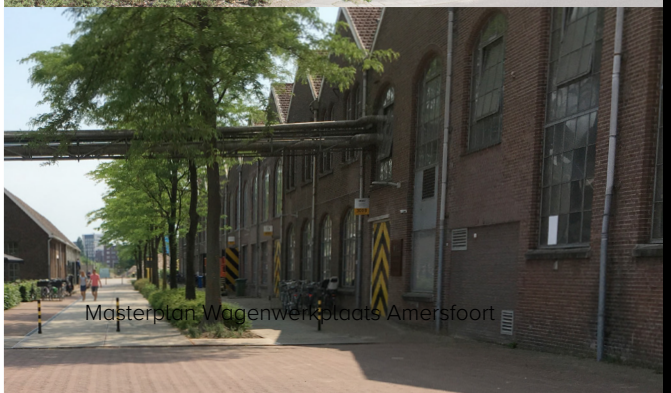


2.3 BESTAAND GEBRUIK EN FUNCTIES

In het gebied vallen de volgende gebouwen onder het monumentaal ensemble: Hoofdgebouw, Veerensmederij, Ketelhuis, Wagenloods/Venkoloods en de Rolbanen. Deze monumenten zijn van belang vanwege hun (cultuur)historische waarde die de geschiedenis van de spoorwegbouw in Nederland weergeven. De Rolbanen hebben daarnaast een waarde als uitdrukking van “de geschiedenis der techniek als specifieke uitleg van werkbouwtechniek ten behoeve van de spoorwegen”. Alle monumenten hebben een waarde als ensemble vanwege de functioneel ruimtelijke samenhang tussen de onderdelen. De gebouwen hebben tevens een architectuurhistorische waarde.

De Wagenwerkplaats is in ontwikkeling. Zo heeft het Centraal Ketelhuis een horecafunctie gekregen, in het Hoofdgebouw heeft zich creatieve bedrijvigheid gevestigd en de Veerensmederij is tot theater verbouwd. Verder hebben de bedrijven Van Rijnsoever en RailInfra Opleidingen grond in eigendom. RailInfra Opleidingen is een opleidingsbedrijf voor vakmensen in de railinfra. Het bedrijf heeft centraal tussen de twee bestaande loodsen de bebouwing uitgebreid met een representatieve entree.
Het oostelijk deel van de Wagenwerkplaats grenst aan station Amersfoort. Dit deelgebied wordt gekenmerkt door een open ruimte met zichtlijnen naar het station. Het bedrijf TeKa-groep is eigenaar van (het gebied rondom) de Rijtuigenloods. De loods is sinds 2004 in gebruik als evenementenlocatie (tot 2.000 personen). Het RailCenter, het tijdelijk parkeerdek van Q-Park en het NS Simulatorcentrum zijn de meest recente gebouwen in het plangebied.





Masterplan Wagenwerkplaats Amersfoort









Hoofdgebouw en RailCenter (links)
Veerensmederij, Q-Park, NS Simulatorcentrum en Centraal Ketelhuis (rechts)

2.4 WAGENWERKPLAATS ALS PAUZELANDSCHAP

De industriële bedrijvigheid op de Wagenwerkplaats heeft het landschap getekend zoals deze nu is. Sinds de sluiting van de Wagenwerkplaats in 2000 hebben de ruimtelijke ontwikkelingen op het grootste deel van het terrein stil gelegen. Dit heeft te maken met de zonering van het spoorwegemplacement waarbinnen het gebied valt; het gebied zat ‘op slot’. Het gebrek aan ontwikkeling heeft kansen geboden tot het ontstaan van ‘pauzelandschappen’. Pauzelandschappen komen in vele gedaantes voor, van tijdelijke natuur en stadslandbouw tot experimentele flexibele architectuur en energie opwekking. Voorbeelden hiervan zijn initiatieven van het Groene Spoor: tijdelijke stadslandbouw in moestuinbakken (De Nieuwe Stadsboeren), een bijenhotel met meerdere bijenkasten en inrichting van het tijdelijk park ‘De wachtkamers’. Verder is een tijdelijk pop-up restaurant gerealiseerd. Dit restaurant is gebouwd met gerecyclede materialen. Bij het restaurant staan tuinkassen waar cliënten van de Amerpoort (organisatie die werkt met verstandelijk gehandicapten) groente kweken. Deze groenten worden vervolgens gebruikt in het pop-up restaurant.

Kortom: het gebied kent ook een rijke recente historie. We kennen het oorspronkelijke en het huidige gebruik. Van bepaald type gebruik is aangegeven dat het een permanent karakter heeft. Maar ook van het meer tijdelijke gebruik, het zogenaamde pauzelandschap, is geschetst dat het waardevol kan zijn. In volgend hoofdstuk zullen dit belangrijke bouwstenen blijken bij de totstandkoming van de visie.

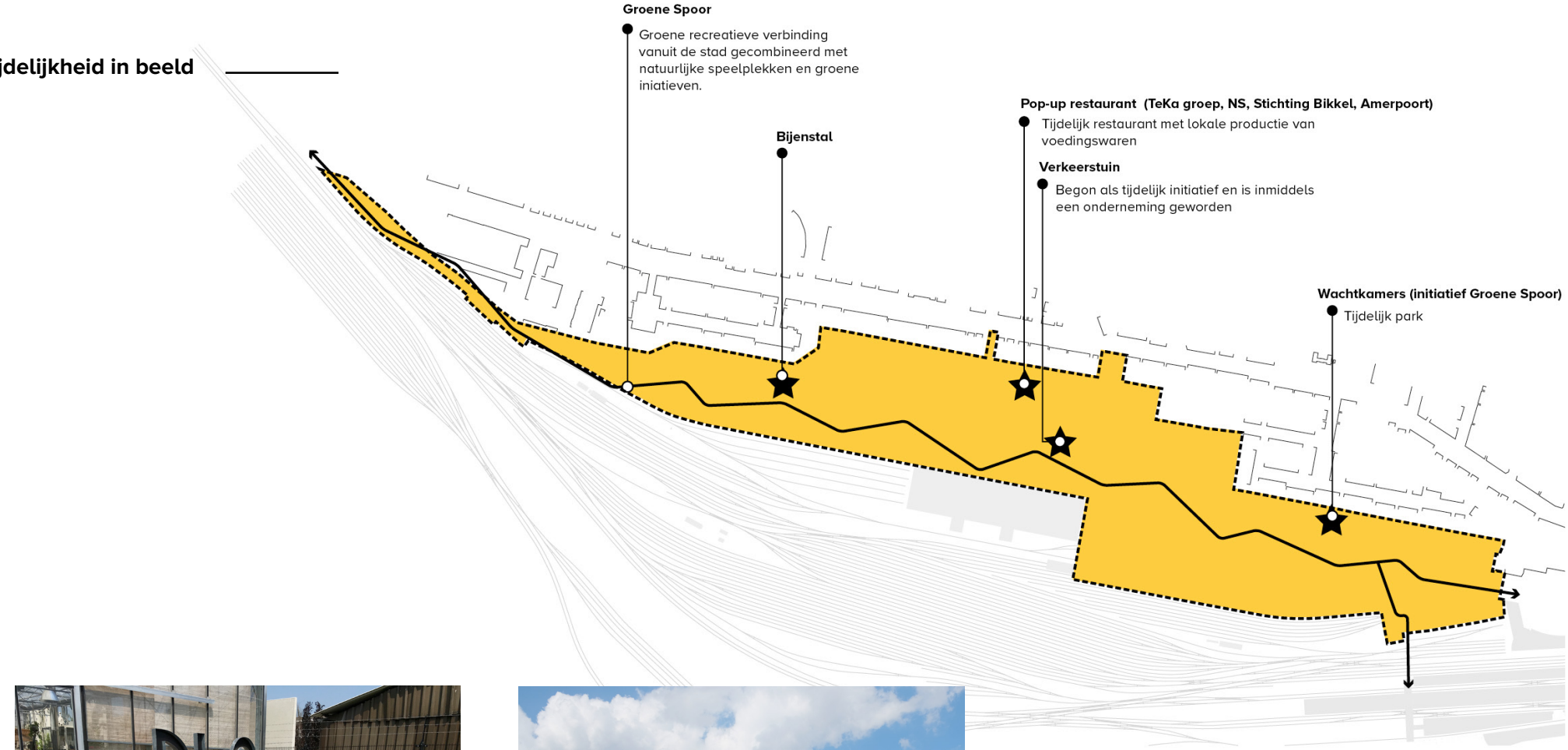
.







Tijdelijkheid in beeld









Centraal ketelhuis en Hoofdgebouw



3 VISIE

De ligging nabij het station en het centrum van Amersfoort maakt dat de Wagenwerkplaats een gewilde ontwikkellocatie is. In de komende jaren zal de Wagenwerkplaats uitgroeien tot een aantrekkelijke en levendige plek met een hoge concentratie werkgelegenheid, voorzieningen en woningbouw. De Wagenwerkplaats wordt een verbindende schakel in het stedelijk weefsel van de stad Amersfoort en onderdeel van ‘langs Eem en spoor’.

Voordat het masterplan verder wordt toegelicht, wordt stilgestaan bij de bouwstenen van het masterplan. Het masterplan is een samenvoeging van ambities, beleids-, milieu- en overige factoren. In de bijlagen worden de kaders voor het masterplan (beleid en milieuonderzoeken) verder toegelicht. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de uitgangspunten die door NS, de gemeente Amersfoort en andere stakeholders zijn geformuleerd ten aanzien van de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats. Het zijn ambities die alle randvoorwaarden, eisen en wensen afwegen. In een viertal thema’s zijn de ruimtelijke en kwalitatieve dragers van het plan weergegeven. Deze thema’s zijn:

- Een nieuwe schakel in het stedelijk weefsel van Amersfoort (langs Eem en Spoor);
- Nieuwe stad op de sporen van het verleden;
- Van het (pauze)landschap zijn we gaan houden;
- We kiezen voor creativiteit, spontaniteit en flexibiliteit.

Het hoofdstuk wordt afgesloten met een plankaart van het masterplan.

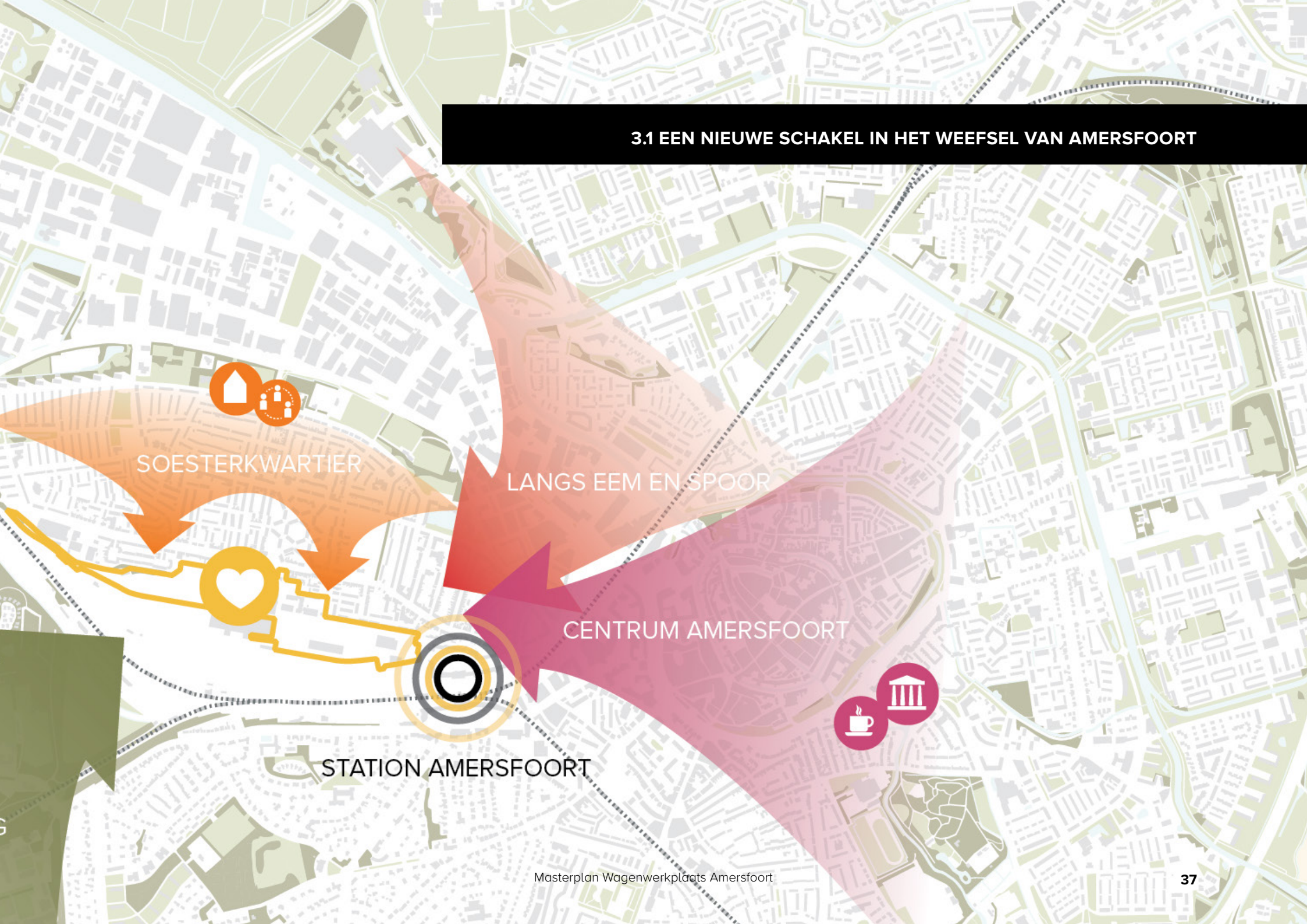
De Wagenwerkplaats lag lange tijd als enclave in de stad, maar is door de verdere groei van de stad erg centraal komen te liggen. Wat de plek nog unieker maakt is het feit dat deze tevens centraal in Nederland ligt, naast het centraal station met diverse, directe, verbindingen naar Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Apeldoorn en andere grote steden in Nederland. Bij de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats als onderhoudsbedrijf voor goederenwagons in de afgelopen eeuw is geen rekening gehouden met de (stedenbouwkundige) samenhang met de omliggende gebieden. De herontwikkeling van de Wagenwerkplaats biedt mogelijkheden om het aan te sluiten op het stedelijk weefsel van de stad, zonder dat de identiteit van het terrein verloren gaat.

Zo zijn er kansen voor nieuwe routes en verbindingen met het Soesterkwartier en het centrum van Amersfoort. De spoorzone en het emplacement zorgen voor een fysieke scheiding tussen het noorden en zuiden van Amersfoort. Het optimaliseren van de schaarse routes die er zijn om het noorden en zuiden te verbinden is een wens van de gemeente en biedt kansen voor de leefbaarheid en de dynamiek van het gebied, maar is ook van belang voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de wijkoverstijgende voorzieningen als de Rijtuigenloods en de Veerensmederij.

Tevens draagt het goed vormgeven van deze verbindingen bij aan de verbinding tussen stad en ommeland.In dit verband is het belangrijk dat de entree aan de oostzijde van de Wagenwerkplaats wordt versterkt en een representatieve uitstraling krijgt. Deze entree grenst namelijk direct aan het station van Amersfoort. Een verbeterde entree heeft een tweeledig doel. Enerzijds wordt hiermee de Wagenwerkplaats beter gepositioneerd. Anderzijds levert dit ook voor het station Amersfoort nieuwe dynamiek, een kans op twee echte voorzijdes. Daarnaast versterkt een goede uitstraling de samenhang tussen diverse gebieden in de omgeving. Ten slotte wordt er een ruimtereservering opgenomen voor een in de toekomst (mogelijk) te realiseren langzaam verkeersroute over het spoor.



3.1 EEN NIEUWE SCHAKEL IN HET WEEFSEL VAN AMERSFOORT



3.2 NIEUWE STAD OP DE SPOREN VAN HET VERLEDEN



Zicht op de Rijtuigenloods



De wagenwerkplaats, een nieuw stuk stedelijkheid, anders dan andere stadsdelen in Amersfoort. Een gemengd stedelijk milieu met een relatief hoge dichtheid, aantrekkelijk voor verschillende doelgroepen en met een sterk duurzaam karakter. Een nieuw stedelijk gebied dat op de Wagenwerkplaats wordt ontwikkeld, met daarin de onmiskenbare sporen van het verleden. Belangrijkste troef hierin is het industrieel erfgoed in het centrumgebied en de spoorwegen uitstraling van de openbare ruimte.

De Wagenwerkplaats is een uniek gebied dat onlosmakelijk verbonden is met de groei van de stad Amersfoort. Bij toekomstige ontwikkelingen dient deze cultuurhistorische kwaliteit als inspiratie voor de transformatie van het gebied. Investeren in identiteit betekent verder gaan dan het behouden van overblijfselen van Wagenwerkplaats. Het erfgoed heeft alleen maar toekomstwaarde als het een nieuwe bestemming krijgt. Duurzaam behoud door ontwikkeling en functieverandering is hét middel om het industrieel erfgoed op de Wagenwerkplaats te behouden.

Daarnaast is er een duurzaamheidsambitie. De huidige landschappelijke en ecologische kwaliteiten worden vertaald naar de nieuwe situatie. De duurzaamheidsambitie landt in een stevig en groen raamwerk, met hoge ecologische waarden.

3.3 VAN HET (PAUZE)LANDSCHAP ZIJN WE GAAN HOUDEN ...



Het pauzelandschap bij de Rijtuigenloods



Op de Wagenwerkplaats valt de uitgestrektheid en het natuurlijke karakter in combinatie met spontane initiatieven van het tijdelijke pauzelandschap op. In de directe omgeving van het industrieel erfgoed zijn ook enkele ‘groene relicten’ overgebleven, die het ensemble van het complex ondersteunen. De ‘laantjes’ zijn een restant uit de periode dat de Wagenwerkplaats nog in gebruik was. En ook de ‘tuin’ ten oosten van het hoofdgebouw - in 1978 ontworpen door landschapsarchitect Hein Otto - stamt uit deze tijd.

De Wagenwerkplaats heeft landschappelijk gezien een bijzondere ligging op de overgang tussen drie landschapstypen; de Utrechtse Heuvelrug, de Gelderse Vallei en de Eempolder.

Vanzelfsprekend verdwijnt de uitgestrektheid met de ontwikkeling van het gebied langzaam, maar de kenmerkende natuurlijke kwaliteiten, houden een plek. Ook blijven de belangrijkste zichtlijnen en de langgestrekte oost-west structuur behouden.
De verandering van pauzelandschap tot binnenstedelijk gebied verloopt geleidelijk en in meerdere fasen. Binnen deze transitieperiode is daarom nog steeds ruimte voor tijdelijkheid. Creativiteit en vernieuwende concepten krijgen hier de ruimte om ontdekt te worden en zich te bewijzen. Succesvolle concepten kunnen ook na de transitie doorgroeien. De open ruimte in het Masterplan biedt de ruimte om tijdelijke functies te kunnen handhaven en zo het spontane en organische imago voort te zetten.

3.4 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Aan de hand van de voorgaande ambities en de uitkomsten van de meedenksessies is de ruimtelijke hoofdstructuur voor de Wagenwerkplaats ontwikkeld, deze wordt hiernaast afgebeeld en vormt de basis voor het masterplan.

Opzet van het plan

Het huidige, introverte karakter, een logisch gevolg van het verleden, wordt opengebroken en het gebied wordt omgevormd tot een uitnodigend stadsdeel.”. Daarnaast wordt de Wagenwerkplaats een integraal onderdeel van het Soesterkwartier, met ruimte voor kruisbestuiving op het gebied van duurzaamheid, sociale interactie en het gebruik van functies en detailhandel, dus niet concurrerend, maar aanvullend.

Goede verbindingen met de omgeving zijn hierbij onmisbaar. De manier van verankering sluit aan op de specifieke kwaliteiten van de omgeving. De stedenbouwkundige opzet reageert op de spooromgeving door de langgerekte ontwikkelvelden parallel aan de sporen. De opzet van het plan is een direct gevolg van het respect voor het spoorlandschap en de cultuurhistorie van de Wagenwerkplaats. Hiermee wordt de lijn voortgezet die met de Visie Wagenwerkplaats uit 2007 is ingezet. Respect voor het verleden, maar ook voor de omgeving is één van de onderwerpen die herhaaldelijk terugkwamen in de bewoners- en gebruikersbijeenkomsten van de Wagenwerkplaats.

Deze twee onderwerpen zijn in het thema stedenbouw met elkaar verbonden. In letterlijke zin gebeurt dit door het inrichten van een centraal (verblijfs-)plein, die de monumenten in het centrumgebied meer samenhang geeft. Nieuwe landschappelijke zones houden de nieuwe stedelijke ontwikkeling ‘op afstand’ van het industrieel ensemble. Hierdoor wordt het zicht op het ensemble behouden en blijft de functionele samenhang met de rolbanen zichtbaar. Een minder letterlijke verwijzing, maar wel één die geïnspireerd is op het verleden, is de richting van de toekomstige verkaveling. Het nieuwe stratenpatroon volgt de richting van de oude sporen (oost-west) en behoudt daardoor het langgerekte karakter van het spooremplacement. Dit wordt versterkt door de aanplant van bomenrijen in oost-westrichting, een knipoog naar de reeds bestaande ‘laantjes’ in het centrumgebied. Voor de verkeersstructuur is gekozen om in het gebied een ‘knip’ te maken voor gemotoriseerd verkeer. Dit is gedaan om sluipverkeer door het gebied en een te grote verkeersdruk op het Soesterkwartier te voorkomen. Het oostelijk deel van het plangebied sluit aan op het Piet Mondriaanplein, het westelijk deel krijgt een nieuwe ontsluiting richting Soesterweg / Plataanstraat en het middengebied blijft aangetakt op de Soesterweg ter hoogte van de Narcisstraat. Voor langzaam verkeer wordt juist ingezet op hoogwaardige doorgaande verbindingen van oost naar west.




Groene scheggen
Centrale fietsroute
Centrale looproute
Monumentaal ensemble
Pleinruimte / voetgangersgebied
Nieuw te ontwikkelen
Bijzonder object/gebouw
Ontsluiting autoverkeer
poorzone

3.5 MASTERPLAN

De uitgangspunten en keuzes in de visie met betrekking tot de ruimtelijke structuur zijn uitgewerkt tot een masterplan voor het hele plangebied. De kaart laat goed de ambitie en de bijbehorende structuren zien, ook komen de spoorse structuren goed tot hun recht alsmede het monumentale hart. Het masterplan wordt in het volgende hoofdstuk aan de hand van verschillende thema's behandeld.



Masterplan Wagenwerkplaats Amersfoort


Samenwerkplaats
Verkeerstuin
Klimhal / circus
Verensmederij
Ketelhuis
Oude magazijn
Loods voor gereed hout
Railcenter
Hoofdgebouw
Hein Otto Plantsoen
De Rijtuigenloods
NS simulator-centrum



Zicht vanuit de tuin van Hein Otto richting de Rijtuigenloods



4 UITWERKING PER THEMA

De visie zoals in het vorige hoofdstuk omschreven vormt de basis voor de masterplankaart. In dit hoofdstuk wordt het masterplan aan de hand van verschillende thema's behandeld. De kaarten leggen in hoofdlijnen vast wat voor de ontwikkeling van het gebied van belang is. De thema's zijn achtereenvolgens programma en Identiteit, Programma woon- werkmilieus en voorzieningen, Openbare ruimte en verbindingen, Mobiliteit, Duurzaamheid en milieu. De abstracte kaarten, 3D-schetsen en referentiebeelden geven de richting en ambities aan, waaraan toekomstige ontwikkelingen moeten voldoen.







Voorbeelden van tijdelijke initiatieven

4.1 IDENTITEIT

De Wagenwerkplaats wordt een dynamisch en sfeervol stadsdeel waar vernieuwende vormen van wonen en werken een plek krijgen. Het industriële terrein van de Wagenwerkplaats transformeert de komende tijd naar een bijzonder stadsdeel van de stad Amersfoort. Er ontstaat een gemengd stedelijk milieu, met een vrij hoge dichtheid. Dit is niet alleen passend bij de locatie, context en vraag voor de locatie, maar ligt ook in lijn met de doelstellingen voor het gebied zoals vastgesteld in de Structuurvisie 2030, de Woonvisie Amersfoort en de Visie Stadshart (zie ook Bijlage 1.2 Programma en functies). Cultuur en creativiteit zorgen voor levendigheid, dynamiek en innovatie op de Wagenwerkplaats. Voor ateliers, werkplaatsen, presentatie- en oefenruimtes, (open) podia, evenementen en culturele start-ups en horeca is ruim plaats op de Wagenwerkplaats. Hierdoor wordt de Wagenwerkplaats niet alleen een prettige leefomgeving, maar ook een bestemming op zichzelf of zelfstandige bestemming voor omwonenden en andere bezoekers..

De waarde van kunst, cultuur, creativiteit voor Amersfoort en daarbuiten

In de Cultuurvisie Amersfoort 2030 (september 2017) wordt cultuur vanuit een brede invalshoek benaderd. Cultuur is niet alleen voor de economische vitaliteit en identiteit van een gebied van belang, maar cultuur kan mensen ook bij elkaar brengen en zorgen voor verbinding (ook tussen gebieden). Cultuurmakers zorgen voor creativiteit en innovatiekracht. En cultuurmakers verrijken het openbare leven, bijvoorbeeld met culturele activiteiten en manifestaties of met kunst in de openbare ruimte. De Wagenwerkplaats draagt significant bij aan de doelstellingen die in de Cultuurvisie staan beschreven.

In het Cultureel Regioprofiel ‘Eeuwig Jong’ (oktober 2018) wordt eveneens het belang van creativiteit, makers en talentontwikkeling benadrukt. Wil de regio voor makers van kunst en cultuur aantrekkelijk blijven, dan is het noodzakelijk te investeren in een infrastructuur die daarop inspeelt. De stedelijke regio Utrecht, waar de stad Amersfoort onderdeel van is, kent een hoge dichtheid aan erfgoedlocaties die, zoals de Wagenwerkplaats, benut kunnen worden voor de ruimtebehoefte voor creatieve ondernemers en cultuurmakers. Wil de regio aantrekkelijk blijven voor makers van kunst en cultuur, dan is het noodzakelijk te investeren in een infrastructuur die inspeelt op flexibele behoeften van cultureel en creatief ondernemers. Het aanbod van betaalbare ruimtes voor (jonge) makers is een voorwaarde voor een levendig en gezond cultureel klimaat.

Cultureel en creatief ondernemerschap: ruimte voor makers en pioniers

Het middengedeelte van de Wagenwerkplaats is het culturele hart. De eerste gebruikers en pioniers, die in de afgelopen jaren neerstreken, legden de basis voor de huidige sfeer en identiteit op de Wagenwerkplaats. De veelal creatieve en culturele ondernemers, zoals Laswerk, Per Expressie en Holland Opera, zijn intussen niet meer weg te denken. Doel is hen ruimte te blijven bieden in het culturele hart: in hun huidige panden en in een nieuw te ontwikkelen Samenwerkplaats 2.0 (op de plek tegenover Holland Opera).

Tijdelijkheid als voorwaarde voor dynamiek en experiment

De huidige identiteit van het gebied wordt mede vormgegeven door een aantal tijdelijke activiteiten. Tijdelijkheid biedt ruimte aan creativiteit en experiment. Creativiteit en vernieuwende concepten krijgen hier de ruimte om ontdekt te worden en zich te bewijzen, naast de al gevestigde culturele en creatief ondernemers. Er wordt voldoende (open) ruimte gerealiseerd om tijdelijke functies te kunnen handhaven, talenten en culturele start-ups een plek te bieden om zich te ontwikkelen en zo het spontane en dynamische imago te kunnen voortzetten.

De Wagenwerkplaats als place to be

De Wagenwerkplaats is een bestemming op zich, en maakt daarmee Amersfoort als geheel tot een attractievere gemeente. Deze aantrekkingskracht maakt de Wagenwerkplaats niet alleen van maatschappelijke, maar van ook economische waarde: groeiende participatie, veelzijdige programmering, vernieuwende huisvesting en florerende horeca maken de Wagenwerkplaats en Amersfoort tot een lucratieve trekpleister in volle ontwikkeling. Het is een plek die aantrekt en past in de ambitie van een broedplaats waar altijd iets te beleven is, 24/7. Kunst in de openbare ruimte vergroot de aantrekkelijkheid en uitstraling van het gebied. Het centrale plein, als trefpunt, kan daarvoor een in het oog springende locatie zijn. Tijdelijke kunstobjecten en interventies in de publieke ruimte kunnen het gebied een bijzonder karakter geven, ook gedurende de verdere ontwikkeling ervan. Daar worden ook de gebruikers en bewoners van het gebied bij betrokken. Street art, multimediale en vernieuwende kunst zijn bij uitstek geschikt voor dit gebied in ontwikkeling. Bijzonder straatmeubilair (denk aan ‘beelden voor banken’ in het stadscentrum), kan de allure en karakter van het gebied versterken. Bij de ontwikkeling van een gebied is het gebruikelijk om een percentage van de exploitatie te bestemmen voor kunsttoepassingen. De gemeente Amersfoort ziet graag dat samenwerkende partijen budget reserveren voor kunsttoepassingen in dit gebied.





Groene scheg tussen het hoofdgebouw en Oost



Local heroes en pioniers
De Wagenwerkplaats zoals we haar op dit moment kennen hebben we te danken aan de inzet van mensen. Betrokken mensen, die een emotionele binding hebben met dit historische werkterrein. In meerdere fases tussen besluit tot herontwikkeling en florerende stadsbuurt zullen er mensen zijn die zich bijzonder inzetten voor het gebied. Deze inzet is van groot belang en wordt door dit masterplan aangemerkt als kenmerkende eigenschap van het gebied. Tijdens het ontwikkelproces wordt de uiterste best gedaan om de pioniers in het gebied te houden en de binding in stand te houden. Als bijvoorbeeld gedurende het ontwikkelproces behoefte is aan vervangende (tijdelijke) huisvesting, dan wordt hierin, waar mogelijk in worden voorzien.

Tijdelijke initiatieven
Hoe verder het planproces zich ontwikkelt, des te minder vrije ruimte aanwezig is op de Wagenwerkplaats. Initiatieven met een tijdelijk of pop-up karakter bepalen sterk de identiteit van het gebied. Hoewel dergelijke initiatieven het vaste gebruik en de voortgang van de ontwikkeling niet in de weg mogen komen te staan, wordt waar mogelijk altijd ruimte geboden voor nieuwe tijdelijke initiatieven.

Organische ontwikkeling
De Wagenwerkplaats wordt niet volgens een alomvattend blauwdrukplan in één keer ontwikkeld. De ontwikkeling is afhankelijk van de vraag uit de markt, de fasering sluit hierop aan.

Op sporen van het verleden
Respect voor het verleden en de monumentale bebouwing is als uitgangspunt geformuleerd. Vanuit het verleden is het ook een uitgangspunt om het Soesterkwartier te verbinden met de Wagenwerkplaats. In deze paragraaf wordt kort stilgestaan bij de ruimtelijke keuzes die naar aanleiding van de cultuurhistorische uitgangspunten in het masterplan zijn verwerkt (zie bijlage 2.1 Cultuurhistorie voor meer informatie).

De historische band tussen Wagenwerkplaats en Soesterkwartier wordt met het masterplan waar mogelijk nieuw leven ingeblazen. Door het ontmantelen van de geluidswallen ontstaat ruimte om het Soesterkwartier te betrekken bij de Wagenwerkplaats. De nieuwe woningen passen in schaal en sfeer bij de gemoedelijke bebouwing van het Soesterkwartier.

De sfeer en uitstraling blijft altijd voelbaar industrieel, refererend naar het spoorgerelateerde gebruik uit het verleden. Belangrijk bij de ontwikkeling van bijvoorbeeld de openbare ruimte is dat er wordt gekozen voor passende materialen en beplanting. Dit -naast andere uitgangspunten- wordt beschreven in het hoofdstuk beeldkwaliteit.

4.2 MASSA EN PROGRAMMA

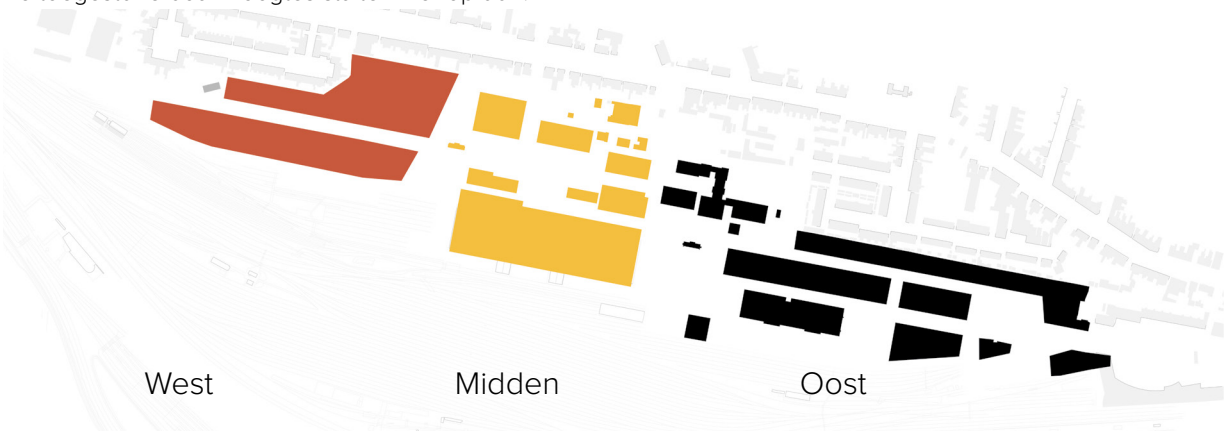
Drie deelgebieden

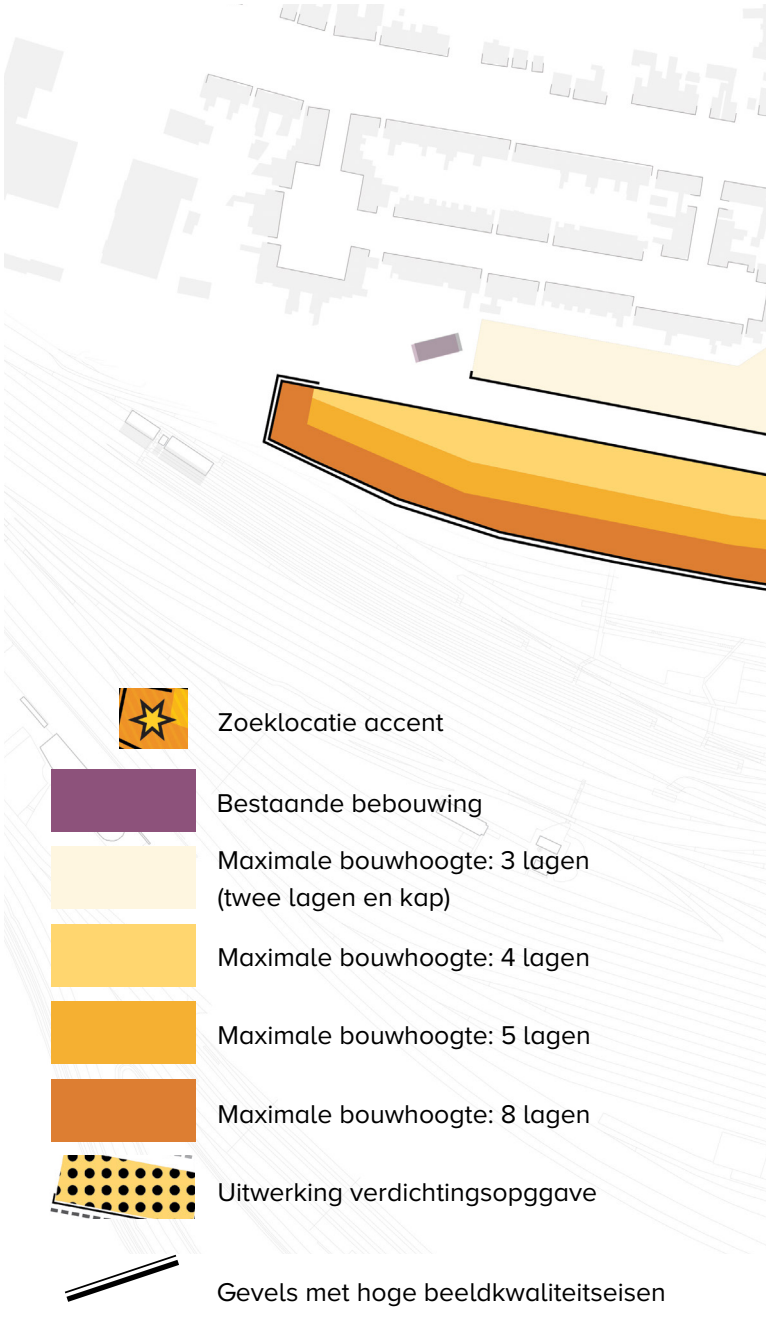
Het terrein van de Wagenwerkplaats is langgerekt en bestaat uit drie deelgebieden; West, Midden en Oost. Deze opdeling wordt bepaald door de ligging van het bestaand monumentaal ensemble temidden van het plangebied. Tussen de nieuwbouwdelen en het monumentaal ensemble wordt afstand behouden door het inrichten van landschappelijke zones. Deze zones zijn de overgangen tussen de drie deelgebieden. Vanuit hier ontstaan de diverse ontwikkelvelden.

Bouwhoogte

De Wagenwerkplaats ligt tussen het Soesterkwartier en de spoorzone. Daarnaast grenst het aan het potentieel centrum-stedelijk gebied bij het Piet Mondriaanplein. De ontwikkeling op de Wagenwerkplaats moet responderen met al deze verschillende identiteiten en verschijningsvormen. De toegestane bouwhoogtes sluiten hier op aan.

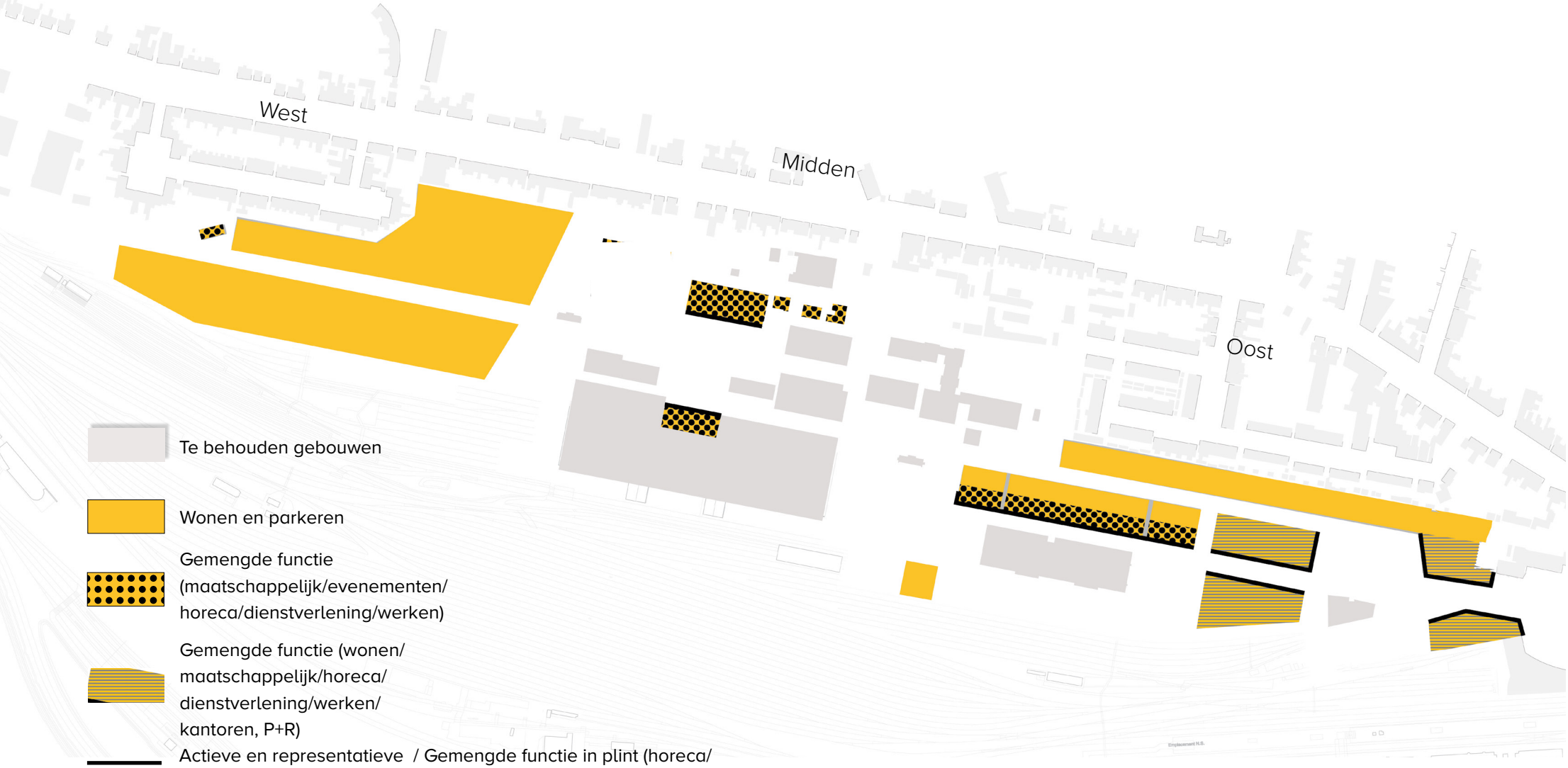
In West, aan de zijde van het Soesterkwartier krijgt de bebouwing maximaal drie bouwlagen. Dit om aansluiting te zoeken bij de dorpse structuur in deze wijk. Meer richting de spoorzone en het station wordt de bebouwing hoger. Hiermee ontstaat contrast binnen de buurt en wordt er tevens voorzien in de nodige v tegen het geluid van het spoor (zie bijlage 2.8 Geluid). In. De maximale hoogte is hier acht lagen, met een mogelijk, nader te onderzoeken, accent. Er wordt gestreefd naar een differentiatie in bouwhoogtes om wandvorming te voorkomen. Voor Oost wordt op voorhand geen bouwhoogte vastgelegd, In dit masterplan wordt nu met name de hoofdstructuur dat wil zeggen de verkeerskundige infrastructuur, het groen en de bouwvelden van het hele gebied vastgelegd zodat de structurerende samenhang en afstemming met deel West en Midden is gewaarborgd.






Oost - nader uit te werken

Functiemix


West
Midden
Oost
Te behouden gebouwen
Wonen en parkeren
Gemengde functie (maatschappelijk/evenementen/ horeca/dienstverlening/werken)
Gemengde functie (wonen/ maatschappelijk/horeca/ dienstverlening/werken/ kantoren, P+R)
Actieve en representatieve / Gemengde functie in plint (horeca/ dienstverlening/werken)

In het Midden wordt met de bouwhoogtes aangesloten op het bestaande ensemble van gebouwen en cultuurhistorische elementen.

Tussen de drie deelgebieden ontstaat samenhang door de oriëntatie van de bebouwing te richten op de landschappelijke zones. De gevels die hieraan grenzen kennen hoge eisen in beeldkwaliteit. Ook wordt de schaal, massa, formaat en verschijningsvorm van het industrieel erfgoed in het plangebied hier en daar gereproduceerd. Contrast tussen de drie plangebieden zit hem in de afwisseling in bouwhoogte.

Functiemix

In de huidige bebouwing zijn startende ondernemers, pioniers en maatschappelijke culturele instellingen gevestigd. Hier en daar is kleinschalige horeca op het terrein aanwezig. Deze pioniers van het eerste uur worden gekoesterd.

Een gemengd stadsdeel vraagt om een grote variatie aan functies, waarbij de functiemix het hoogst is in Oost en Midden. De te ontwikkelen woningen in het plangebied kennen een grote verscheidenheid in typologie, grootte en uitstraling. Voorop staat dat de woningen goed aansluiten bij de vraag van de markt.

Er worden substantieel meer dan 650 woningen gerealiseerd, waarbij er in de woongebouwen ook aan de straatzijde in de plint gewoond wordt. Minimaal 10% bestaat uit stadswoningen, beneden-bovenwoningen en/of grondgebonden woningen.

Voor het gehele gebied (inclusief deelgebied Oost) wordt er ruimte geboden aan circa 26.000 m2 niet woonfuncties op de Wagenwerkplaats. U kunt hierbij denken aan ateliers, werkplaatsen, evenementen, horeca, onderwijs, buurtvoorzieningen, verenigingsvoorzieningen, sport, gemengde functies, P+R, zakelijke dienstverlening, kantoren en maatschappelijke functies. Door het toevoegen van deze functies aan het gebied is er op elk moment van de dag iets te doen op de Wagenwerkplaats en ontstaat een dynamische leefomgeving. Dit wordt gedaan in bestaand (7.700 m2) en nieuw (18.500m2) vastgoed.

Doelgroepen

De nabijheid bij het station in combinatie met geschakelde bouw zal waarschijnlijk kleinere huishoudens aantrekken: één- of tweepersoonshuishoudens (jongerenhuisvesting, starters of empty-nesters). Dit is voornamelijk van toepassing op het oostelijk deel van het plangebied. In het westelijk deel wordt meer uitgegaan van stadswoningen, bebo's en een aantal grondgebonden woningen. Daarnaast moet het programma en het plan levensloopbestandig zijn waarmee met name de toegankelijkheid van de appartementen en de openbare ruimte zorgvuldig mee ontworpen dient te worden.

De gevarieerde opzet van woningtypen zorgt automatisch voor het aantrekken van diversiteit aan doelgroepen. Om te zorgen dat iedereen op de Wagenwerkplaats zich thuis voelt wordt uitgegaan van minimaal 30% sociale woningbouw, in het gehele plangebied.

Programmatische randvoorwaarden

Voor de bebouwing en functies wordt een groot aantal randvoorwaarden beschreven in dit hoofdstuk. Hieronder zijn de belangrijkste zaken weergegeven:

	West	Midden	Oost
Bouwhoogte	3 tot 8 bouwlagen	tot (incidenteel) 5 bouwlagen	nader te onderzoeken
Woningaantal	circa 300*	incidenteel	substantieel meer dan 350

**obv. nieuwe mobiliteitsconcepten kan van de aantallen worden afgeweken.*









Sfeerbeelden openbare ruimte en vegetatie

4.3 OPENBARE RUIMTE & VERBINDEN

"De openbare ruimte nodigt uit tot spontane ontmoetingen en initiatieven en laat het industriële verleden weerklinken."

Gebruik en recreatie

Als het gaat om recreëren op de wagenwerkplaats dan bieden de landschappelijke zones en het centrale plein, voldoende ruimte voor verblijf en het laten plaatsvinden van (spontane of zorgvuldig geplande) tijdelijke activiteiten. Een systeem van voetpaden doorkruist de parkruimtes, waar de herinnering aan het verleden én aan het huidige pauzelandschap levend worden gehouden door een inrichting met materialen en beplanting die geïnspireerd zijn op het spoorverleden. Speelvoorzieningen, zit- en rustplekken en incidenteel een kleine gebouwde voorziening, krijgen hier een plek. In de zone tussen hoofdgebouw en Rijtuigenloods blijft voldoende ruimte voor het houden van evenementen.

Straatprofielen

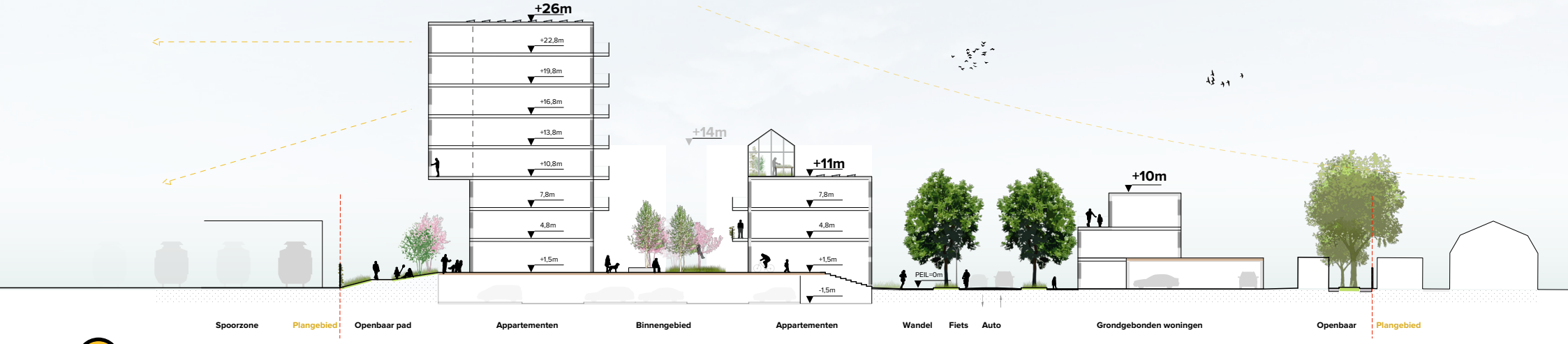
De woonstraten hebben een sfeer, indeling en materialisering die geïnspireerd is op de bestaande 'laantje' ten noorden van het hoofdgebouw in het middengebied, welke fungeert als centrale as in het centrumgebied. Het profiel is zo compact mogelijk gehouden, maar heeft wel genoeg breedte voor de aanplant van bomen. De bomen staan in een groenstrook met voldoende groeiomstandigheden voor de bomen. Hierdoor ontstaat een groen straatbeeld en een prettige woonstraat. De voorgestelde boomsoorten, in dit geval Gleditsia's, hebben een transparante kroon, die voldoende zonlicht doorlaat.

De meeste woonstraten hebben een rijweg voor autoverkeer in twee richtingen en voetpaden aan beide zijden. In de woonstraten is nadrukkelijk geen ruimte opgenomen voor parkeren. Het profiel biedt wel ruimte voor een pakketbezorger om kort te parkeren in de straat. Parkeren is in principe geïntegreerd in de bebouwing (bijvoorbeeld in halfverdiepte parkeergarages), maar tenminste binnen de te ontwikkelen bouwvelden (bijvoorbeeld in kleine parkeerkoffers voor bezoekersparkeren). In het profiel van de woonstraten wordt niet geparkeerd. Het verhardingsmateriaal van de woonstraten bestaat uit klinkers.

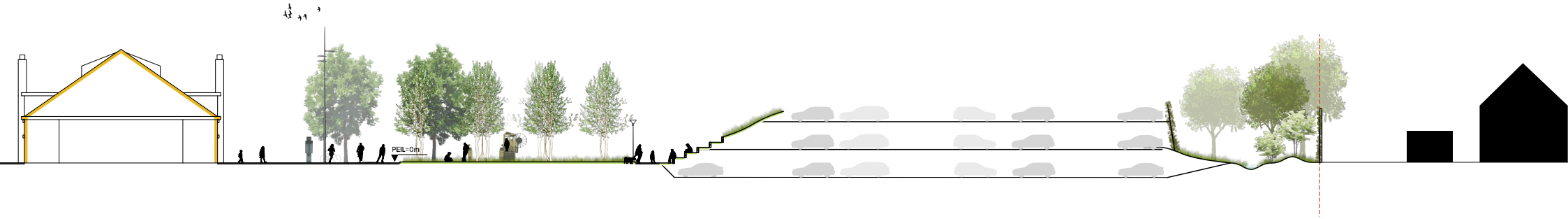
Aan de zijde van het Soesterkwartier kunnen de woningen kleine voortuinen krijgen. De overige woonvelden krijgen een meer stedelijk karakter met ruimte voor een smalle privéstoep of geveltuin. In enkele gevallen zijn er woonstraten waarbij de voorzijde alleen bereikbaar is voor langzaam verkeer.



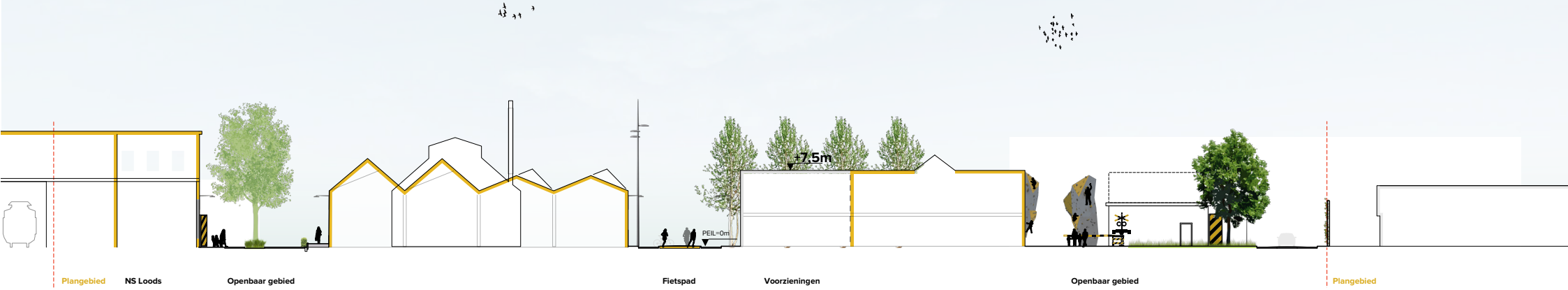
Ligging principeprofielen



1 Profiel 1: Voorbeeldуitwerking west



2 Profiel 2: Voorbeeldуitwerking middengebied



3 Profiel 3: Voorbeeldduitwerking middengebied

Het rode plein





Centraal plein

Het centrale plein vormt in de toekomst, net als nu, het hart van de Wagenwerkplaats. Op het plein is de geschiedenis van de Wagenwerkplaats door de aanwezige, historische gebouwen nog het meest voelbaar. Aan de westzijde is dit de Veerensmederij (theater, zakelijke evenementen) en aan de oostzijde de horeca in het Centraal Ketelhuis. Aan de noordzijde is er ruimte voor een gemengde bestemming, bijvoorbeeld de samenwerkplaats, een plek waar een belangrijk deel van de cultuur van de Wagenwerkplaats (de pioniers) kan voortbestaan.

Aan de zuidzijde is de lange, hoge gevel van het hoofdgebouw. De centrale fietsroute over het plein wordt aan de noordzijde afgeschermd door een langwerpig grid van berken. Op een aantal plekken is nog (restanten van) rails zichtbaar, incidenteel een wagon. De verharding van het plein bestaat uit betonplaten en gebakken klinkers. Het parkeerterrein wordt, bovengronds, gelaagd uitgevoerd en grotendeels aan het zicht onttrokken door het als podium te ontwerpen, de randen worden groen, met daarin ruimte voor zitplaatsen, gericht op het hart. Tussen het het berkengrid is plaats voor speeltoestellen/speelaanleidingen en picknickbanken, deels in de vorm van de verkeerstuin.

De verharding van gebakken klinkers wordt doorgetrokken rond de voorgevels van de oude gebouwen, als een soort plint rondom, zodat de samenhang van het industrieel ensemble verder versterkt wordt. Het plein biedt veel ruimte voor tijdelijke initiatieven, de komst van het pop-up restaurant op deze plek is een voorbeeld voor de verdere (tijdelijke) ontwikkeling.

Het centrale plein moet een echt verblijfsgebied worden, het ‘spoorwegen karakter’ moet hier de boventoon voeren en uitnodigen tot zitten, verblijven en gebruiken. Het plein wordt ingericht met een menselijke maat, genoeg zitplekken en ruimte voor terrassen. Daarnaast moet het plein ruimte bieden aan bijvoorbeeld tijdelijke evenementen zoals een markt.

Voor de openbare ruimte is het streefbeeld het industriële karakter. Daarnaast wordt het een compacte wijk, met een relatief hogere dichtheid, een plek die qua uitgangspunten op het gebied van beheer en materialisatie afwijkt van de ‘standaard’ openbare ruimte van de gemeente Amersfoort. IMOSS bureau voor stedebouw en H+N+S+ landschapsarchitecten stellen daarom een inrichtingscatalogus op, waarin de inrichting van de openbare ruimte verder uitgewerkt wordt, in samenspraak met de gemeente.

De Wagenwerkplaats als één groen spoor

De Wagenwerkplaats wordt een bijzondere, groene, wijk, waarbij het groen als drager dient voor de ontwikkeling. De landschappelijke zones zijn op regelmatige afstand van elkaar gesitueerd, zodat elke woning in de buurt van een landschappelijke zone ligt. Boomgroepen en solitaire bomen worden zodanig geplaatst, dat mooie zichten ontstaan op nieuwe en monumentale gebouwen. De inrichting speelt in op de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het spoorweglandschap, zoals bijvoorbeeld de openheid, maar voegt ook nieuwe functies toe zoals regenwaterinfiltratie en recreatief gebruik.

De twee centrale groene ruimtes aan weerszijden van het centrumgebied verbijzonderen het karakter van dit monumentale hart, hier worden de rolbanen een echte eye-catcher, de zones aan de voor en achterzijde worden vrij gehouden van beplanting. De landschappelijke zones zorgen ook voor bufferruimte in functionele zin. Hier is ruimte voor waterberging door middel van wadi's.

Daarnaast nodigen de open ruimtes uit tot verblijf en het laten plaatsvinden van (spontane of zorgvuldig geplande) tijdelijke activiteiten door gebruikers. Dit kan variëren van stadslandbouw tot markten of bijvoorbeeld buurtbarbecues.

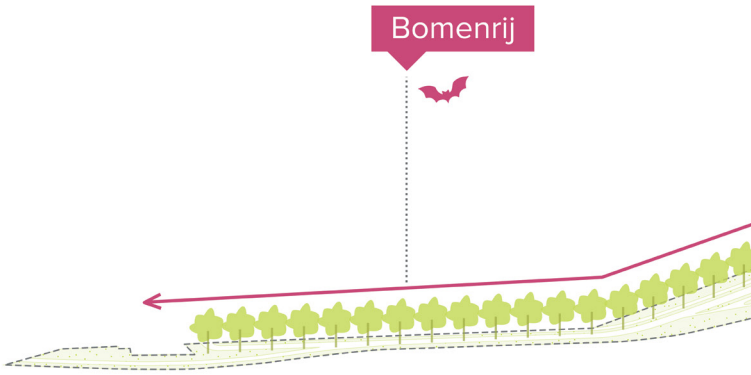
Biodiversiteit en flora en fauna

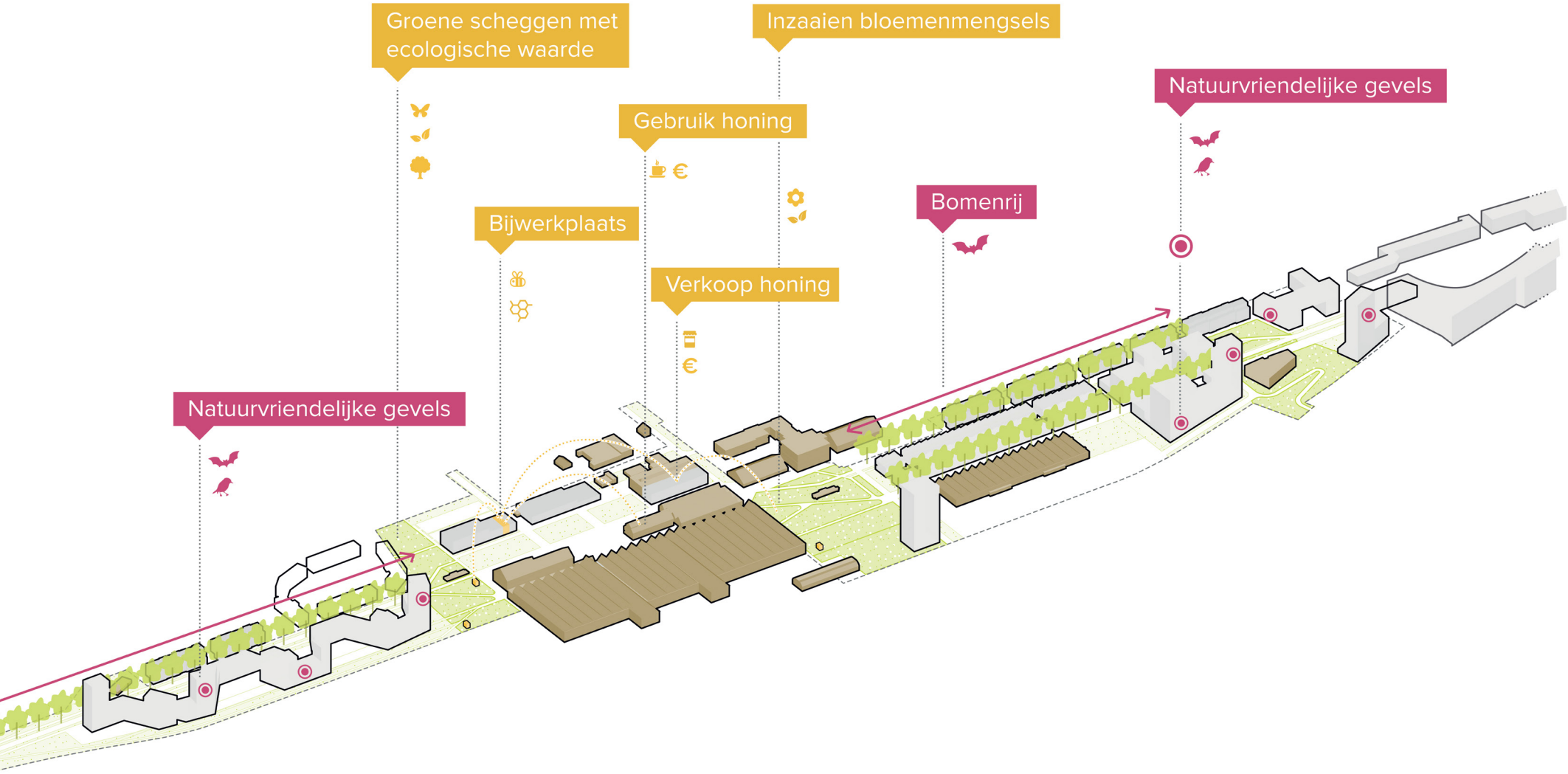
In de landschappelijke zones wordt ingezet op een aantal karakteristieke soorten van de Utrechtse Heuvelrug: berk, den, eik en brem. Verder zal er sprake zijn van open kruidenrijk- en heischraalgrasland met verschillende ruigte- en pioniers vegetaties, zoals die ook voorkomt op de huidige Wagenwerkplaats. Hierbij wordt rekening gehouden met beschermde soorten die op de Wagenwerkplaats zijn gevonden (bijlage 2.5 Flora en fauna) en die gedijen bij deze milieutypes, zoals:

- buntgras en dwerghavervegetatie;
- vlinder- en sprinkhaansoorten;
- vleermuizen

Bij de keuze van soorten wordt daarnaast gelet op sierwaarde en op de eventuele bijdrage aan de biodiversiteit, zoals voor bijen en hommels.

De ambitie is tevens plaats te bieden aan bijvoorbeeld een bijenhotel, welke tevens lokaal honing produceert.




Groene scheggen met ecologische waarde
Inzaaien bloemenmengsels
Gebruik honing
Natuurvriendelijke gevels
Bijwerkplaats
Bomenrij
Verkoop honing
Natuurvriendelijke gevels

4.4 MOBILITEIT

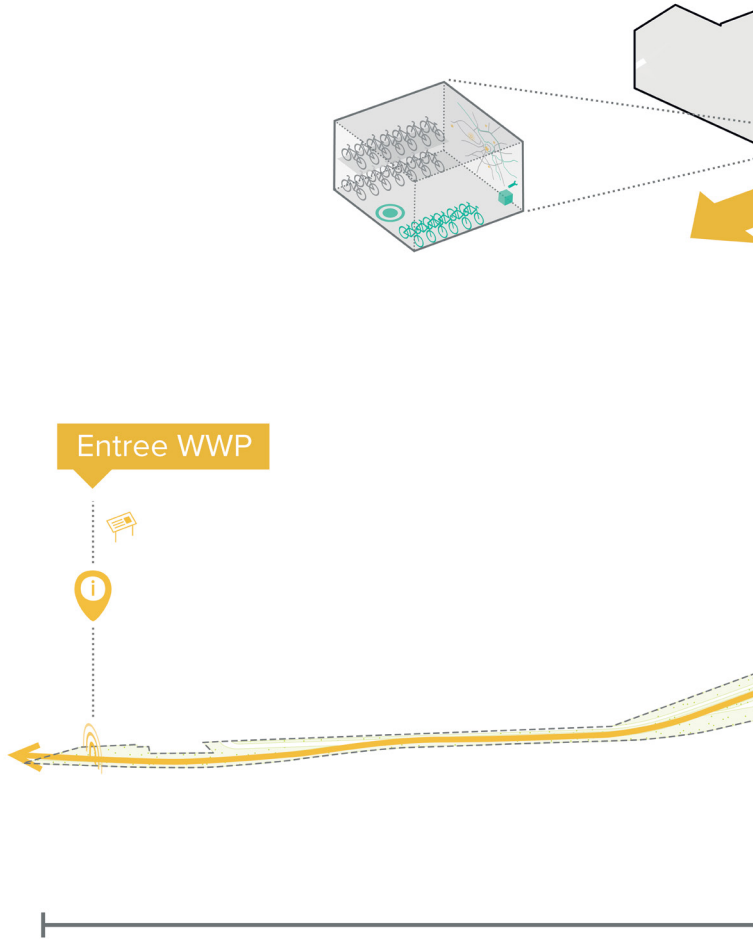
“Op de Wagenwerkplaats wordt ruimte geboden aan de mobiliteit van de toekomst en wordt duurzame verplaatsing gestimuleerd.”

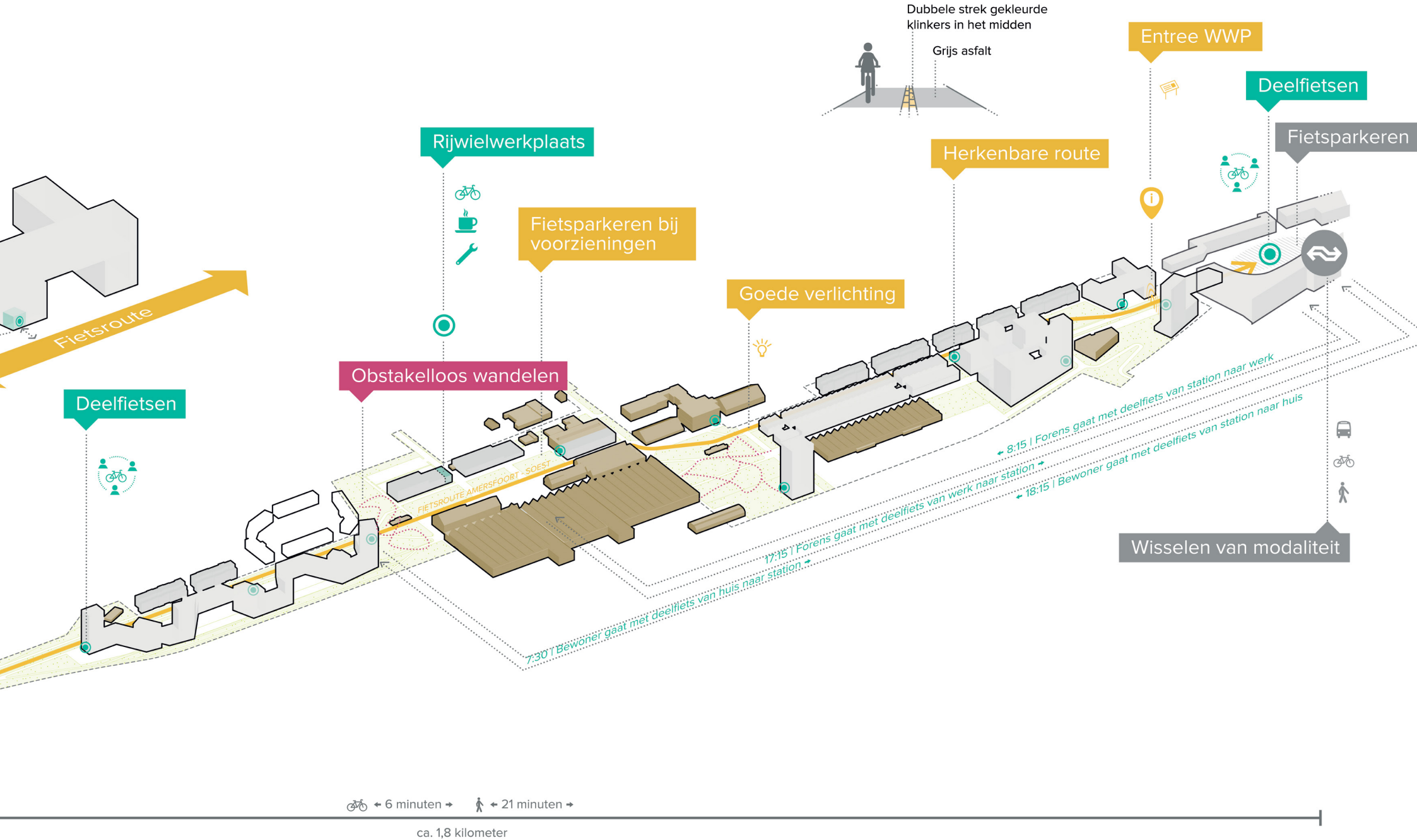
De Wagenwerkplaats heeft een specifieke infrastructuur die met zorg is ontworpen. De ligging nabij het station, de binnenstad en op korte fietsafstand van andere voorzieningen maakt dit gebied uitermate geschikt om te in te zetten op de bereikbaarheid voor langzaam verkeer. Er worden geen doorgaande autoroutes aangelegd binnen het plangebied. Zo ontstaat er een autoluwe woon- en verblijfsomgeving, wat de belevingswaarde verhoogd. De voetganger en fietser verplaatsen zich op duidelijke paden door de buurt, met oog voor herkenbaarheid en verkeersveiligheid.

Het begrip mobiliteit is veranderd. Er is in dit gebied zo dichtbij het station geen sprake meer van het standaard huishouden met twee auto’s dat elke dag forenst naar werk. Het beeld is veel meer gedifferentieerd, en de technologieën en modaliteiten van nu en in de toekomst zullen dit beeld nog meer veranderen. Om een toekomstbestendig stuk stad te ontwikkelen wordt ruimschoots aandacht besteed aan alternatieve mobiliteitsconcepten. Zo kan de Wagenwerkplaats voldoen aan alle mobiliteitseisen die deze en toekomstige generaties zullen stellen en dienen als proeftuin voor latere ontwikkelingen in de stad. Uitgangspunt van de structuur is dat het raamwerk toekomstbestendig is, vanaf dag één is de auto zoveel mogelijk uit beeld. Met name het oostelijk deel van de Wagenwerkplaats biedt nadrukkelijk de ruimte om nieuwe en toekomstige mobiliteitsconcepten te implementeren, met als uitgangspunt ruimte voor voetgangers en fietsers.

De fietser staat voorop

Juist de fietser en de voetganger krijgen veel ruimte in het gebied. Dit is een logisch vervolg van de bereikbaarheidsprincipes uit de Structuurvisie 2030 van de gemeente Amersfoort waarbij wordt ingezet op de ruimte voor de fiets. Ook de Duurzaamheidsvisie 2015-2050 zet in op mobiliteit, waarbij de ambitie is om de Wagenwerkplaats goed te laten aansluiten op het fietsroutenetwerk. Centraal over de Wagenwerkplaats loopt van het oosten naar het westen de fietsroute. Deze fietsroute start bij het Piet Mondriaanplein en loopt via het centrale plein richting de Soesterweg / Plataanstraat. De fietsroute is, samen met de centrale route voor langzaam verkeer, drager van het gebied. De route volgt de kenmerkende langgerekte structuur van de Wagenwerkplaats en verbindt de verschillende deelgebieden met elkaar. De route krijgt een hoogwaardig karakter en wordt met zorg vormgegeven met in acht name van fietscomfort, herkenbaarheid en verkeersveiligheid. Aanvullend




Dubbele strek gekleurde klinkers in het midden
Grijs asfalt
Entree WWP
Deelfietsen
Fietsparkeren
Rijwielwerkplaats
Herkenbare route
Fietsparkeren bij voorzieningen
Goede verlichting
Fietsroute
Obstakelloos wandelen
Deelfietsen
FIETSROUTE AMERSFOORT - SOEST
7:30 | Bewoner gaat met deelfiets van huis naar station
17:15 | Forens gaat met deelfiets van werk naar station
8:15 | Forens gaat met deelfiets van station naar werk
18:15 | Bewoner gaat met deelfiets van station naar huis
Wisselen van modaliteit
6 minuten
21 minuten
ca. 1,8 kilometer





wordt er ter hoogte van het NS Simulatorcentrum ruimte gereserveerd voor een fietsbrug over het spoor, om een dergelijke verbinding in de toekomst niet uit te sluiten. Om de drempel tot het pakken van de fiets te verlagen, is het nodig om de fiets op de meest vanzelfsprekende plek te kunnen stallen, denk aan verzamelplekken voor de fiets nabij de fietsroute richting het station. Deze plekken dienen tevens als een “hub”, met deel(bak)fietsen en een gemakkelijke overstap naar andere modaliteiten en een heldere configuratie van fietsparkeren in gebouwen leidt ertoe dat de fiets de gemakkelijkste optie is.

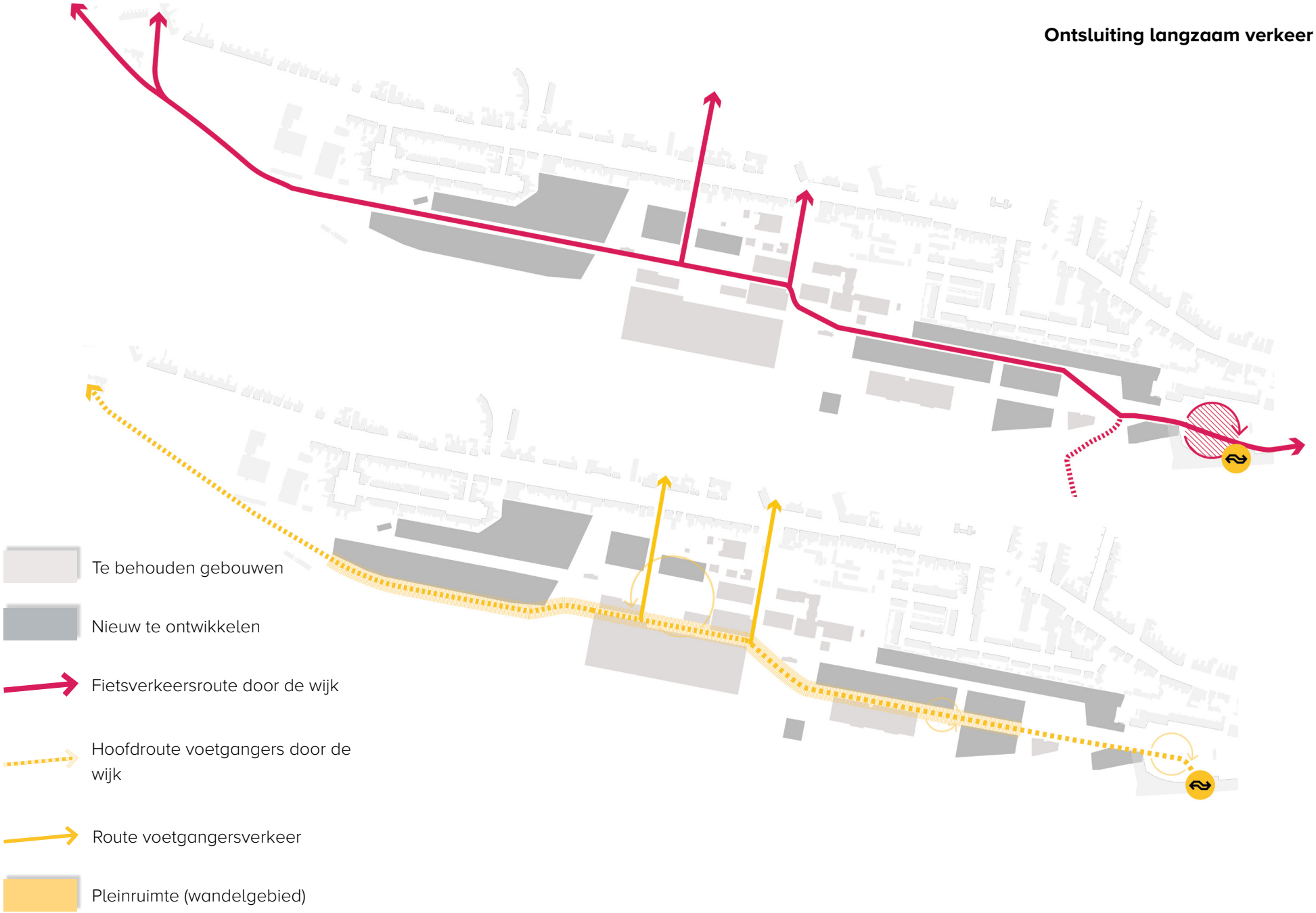
Voetgangersverkeer

In het verlengde van het Piet Mondriaanplein komt de centrale route voor langzaam verkeer. Deze route verkleurt in sfeer en setting mee naar gelang de deelgebieden waar men doorheen gaat.
De route koppelt alle monumenten en bijzondere gebouwen aan elkaar en vervolgt, na het middengebied, haar weg door de woonwijk.
Aan de stationszijde –de oostelijke entree van de Wagenwerkplaats- heeft het profiel een monumentaal karakter met straat en fiets-voetpad, die door een brede middenberm van elkaar zijn gescheiden. Na het passeren van de landschappelijke zone wordt het autoverkeer van de centrale route afgeleid en blijft een promenade voor langzaam verkeer over. De monumentaliteit wordt kracht bijgezet door aanplant met moeraseiken, in aansluiting op de boomsoort van de Piet Mondriaanlaan. In het middengebied voert de route door het bestaande ‘laantje’ langs het hoofdgebouw en passeert alle bijzondere voorzieningen aan het centrale plein. Via de rustige woonstraten sluit de route, aan de westzijde van het gebied, aan op de Soesterweg.

Fietsparkeren

Voor de ruimte die wordt gereserveerd voor het fietsparkeren wordt de gemeentelijke norm gebruikt (Kencijfers fietsparkeren Amersfoort, 2014). Hierbij is het uitgangspunt dat het fietsparkeren binnen de eigen kavel wordt opgelost. De ontwikkeling plaats het fietsparkeren op logische plekken binnen de ontwikkelvlek, het moet logisch zijn de fiets te pakken en niet de auto.

Ontsluiting langzaam verkeer



De auto ondergeschikt

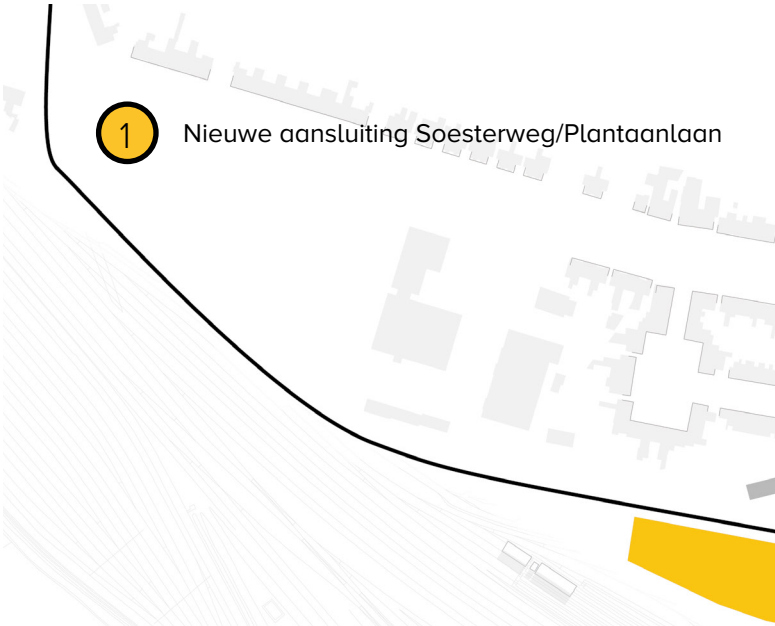
Zoals eerder geschreven is er een driedeling aanwezig in het plangebied. De aansluiting op het omliggend wegennet volgt deze driedeling. Ten aanzien van de effecten op de omgeving is in een vroeg stadium als doelstelling geformuleerd dat een toename van verkeersdrukte op de wegen in de omgeving, met name voor de smalle straten in het Soesterkwartier, tot een minimum beperkt moet worden. Toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit kunnen bijdragen aan een mogelijke afname van deze verkeersdruk. 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. Het middengebied wordt ontsloten op de Soesterweg, via de huidige entree. Om dit te bereiken wordt er een zogenaamde ‘knip’ in de infrastructuur geplaatst. Dit om te voorkomen dat de route door ander verkeer dan bestemmingsverkeer wordt gebruikt.

Autoparkeren

Ondanks de ambitie om de Wagenwerkplaats vooral aantrekkelijk te maken voor gebruikers van het openbaar vervoer en de fiets, zijn er altijd gebruikers die gebruik blijven maken van de auto. Met name de horeca, evenementen- en vergaderfaciliteiten op het terrein vragen om een goed doordachte strategie ten aanzien van het parkeren. Deze functies hebben voornamelijk overdag een aantrekkende werking van autoparkeren. Dubbelgebruik van bewonersparkeren is een kans om alle parkeerplaatsen optimaal te benutten. Er wordt nadrukkelijk de wens neergelegd om na te denken over nieuwe mobiliteitsconcepten. Gedane parkeertellingen en ondezoeken zijn te vinden in de bijlage. (bijlage > paragraaf 2.7) De rijtuigenloods krijgt in de toekomst zijn eigen parkeervoorziening aan de achterzijde, waarin in het masterplan van 2016 niet was voorzien. Dit maakt het mogelijk om het parkeren geconcentreerder te organiseren aan het rode plein, in de vorm van een flexibel gebouw, waarmee er nagenoeg voldaan wordt aan de totale parkeerbehoefte van midden en welke tevens ruimte biedt voor overloopparkeren.

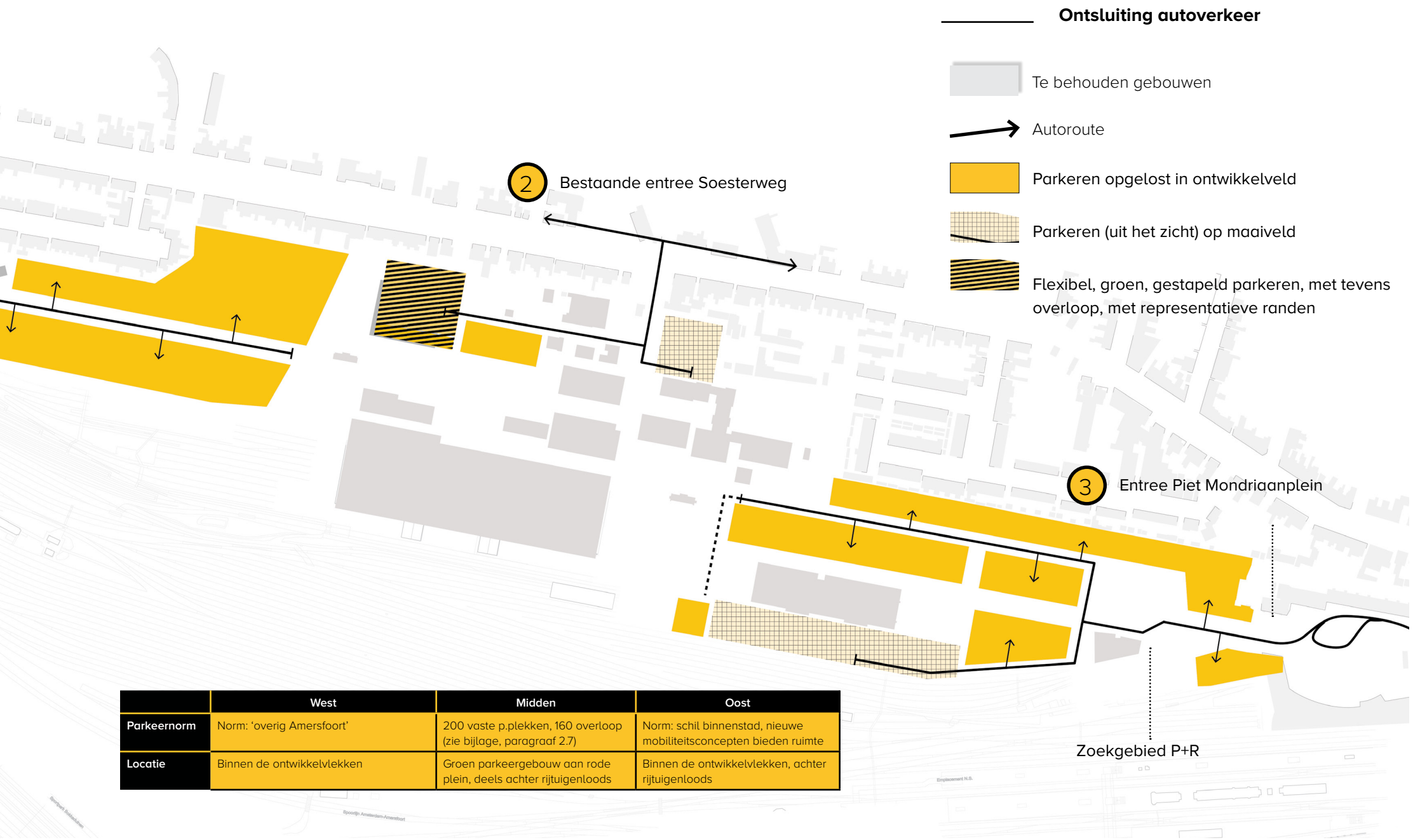
West en Oost

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



kiezen om parkeren op maaiveld (ook gestapeld), ondergronds of anderszins in het bouwblok op te lossen. Uitgangspunt is dat het parkeren niet domineert en ondergeschikt is aan het gebouw en dat de plint representatief is. In het openbaar gebied is nadrukkelijk geen ruimte voor parkeren.

Het aantal parkeerplaatsen dat binnen een deelgebied moet worden gerealiseerd is afhankelijk van het te realiseren programma (aantal woningen of andere functies) en wordt getoetst aan het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Amersfoort. Hierbij geldt (in 2019) voor deelgebied Oost het parkeerbeleid ‘Schil binnenstad’ en voor deelgebied West het parkeerbeleid ‘Overig Amersfoort’. Het masterplan heeft als doel flexibel te zijn naar de toekomst toe en daagt de ontwikkelaar



	West	Midden	Oost
Parkeernorm	Norm: 'overig Amersfoort'	200 vaste p.plekken, 160 overloop (zie bijlage, paragraaf 2.7)	Norm: schil binnenstad, nieuwe mobiliteitsconcepten bieden ruimte
Locatie	Binnen de ontwikkelvlekken	Groen parkeergebouw aan rode plein, deels achter rijtuigenloods	Binnen de ontwikkelvlekken, achter rijtuigenloods

uit om met nieuwe mobiliteitsconcepten (waaronder dubbelgebruik) te komen die aantoonbaar kunnen leiden tot een lagere parkeerdruk. Hiermee wordt het tevens mogelijk om meer woningen te realiseren. De rijtuigenloods parkeert in de toekomst aan de achterzijde van het pand, aan het spoor. Het gaat hierbij om circa 250 parkeerplekken, naar verwachting neemt hierdoor de behoefte aan overloopparkeren in de groene zones en het rode plein ten dele af. In de bijlage is een parkeerbalans voor West opgenomen op basis van de aantallen woningen zoals gesteld in dit masterplan. Voor Oost gaat de balans voor nu specifiek in op de voorzieningen. Bij een nadere uitwerking moet een update van deze parkeerbalans worden aangeleverd.

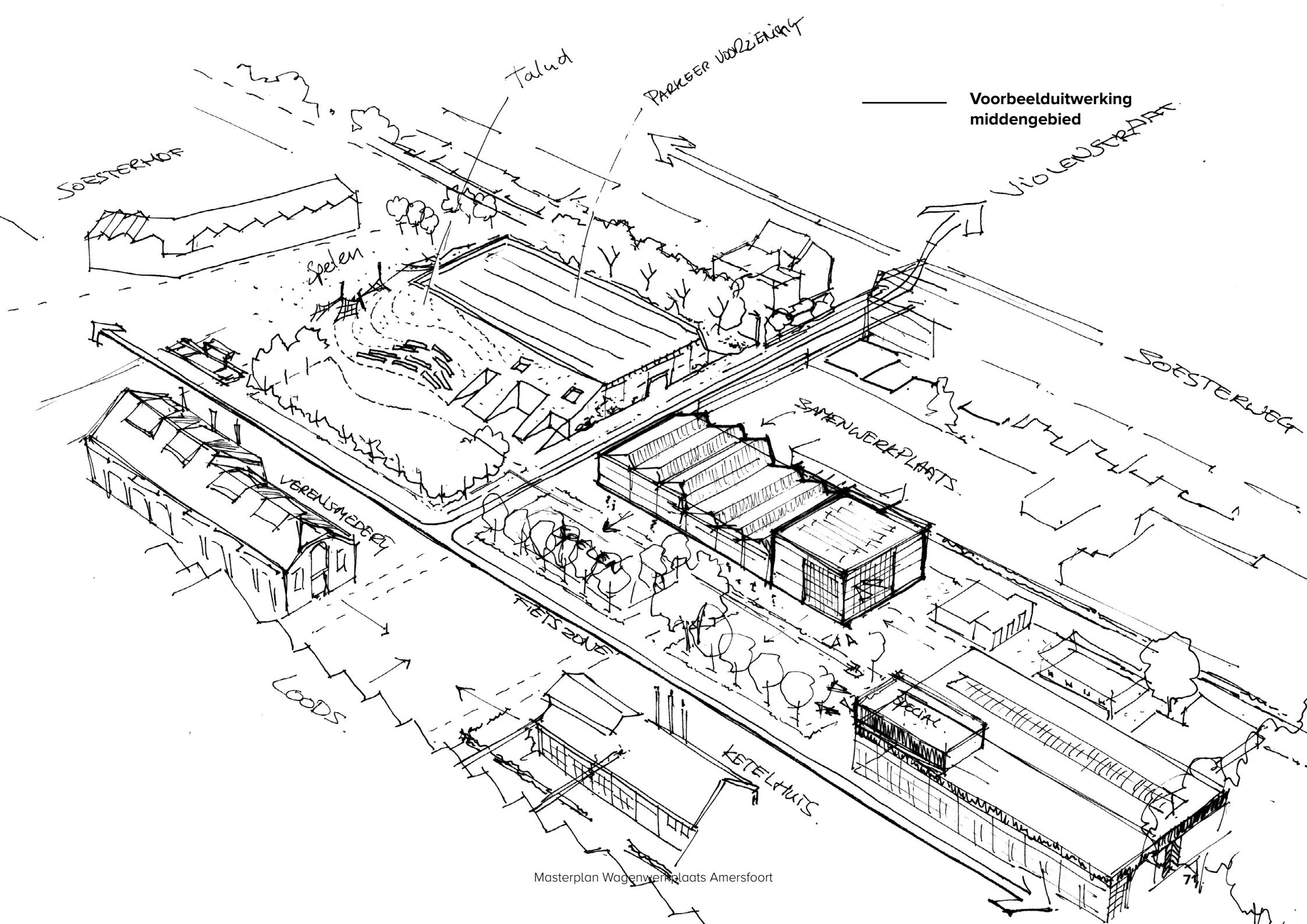
Midden

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 specifieke benadering ten aanzien van het parkeren. De parkeerbehoefte in dit gebied is bepaald aan de hand van een drietal verschillende invalshoeken: er is gekeken naar het huidige aantal parkeerplaatsen, naar de behoefte van de zittende gebruikers én naar de gemeentelijke parkeernormen die gelden voor de specifieke functies in het gebied. Ook hier kunnen mobilteitsconcepten bijdragen aan een lagere parkeerdruk, gebruikers worden hier voor uitgedaagd. In de eerste fase wordt het rode plein ingezet voor overloop parkeren, op termijn wordt dit opgelost in een nieuw, bovengronds, gebouw, welke wordt gedimensioneerd na aanleiding van een parkdrukmeting, na ingebruikname van het parkeerterrein aan de achterzijde van de Rijtuigenloods. Dit wordt een uniek gebouw, met groene randen. Deze randen bieden tevens de ruimte om gebruikt te worden om op te verblijven (zie referentiebeelden), te klimmen en vormen de overgang naar de groene ruimte. De zitplekken in de groene rand fungeren als het ‘podium’ van de Wagenwerkplaats en staan ten dienste van bijvoorbeeld uitvoeringen op het centrale plein. In deze vlek is er ruimte voor een kleinschalige, gebouwde ontwikkeling. Hiermee worden zowel het rode plein als de landschappelijke zones vrijgespeeld van het (overloop) parkeren, waarmee deze plekken een hoogwaardige inrichting kunnen krijgen gericht op verblijf en ecologie. Met name tijdens piekperiodes wil je deze ruimtes zo optimaal inzetten om te verblijven en niet als parkeerterrein. Zo krijgt het rode plein de ruimte om te dienen als uitloopgebied van bijvoorbeeld de horeca.Daarnaast biedt de voorziening de ruimte om maximaal in te zetten op dubbelgebruik voor bezoekers en bewoners. Het hiernaast geschetste voorstel biedt ruimte voor zo’n circa 340 parkeerplaatsen.



Referentiebeeld spelen en klimmen aan en rond het parkeren


Referentiebeeld rand parkeeroplossing rode plein


Voorbeelduitwerking
middengebied
SOESTERHOF
Talud
PARKEER VOORZIENING
VIOLENSTRAAT
Spelen
SOESTERWEG
SAMENWERKPLAATS
VERENIGINGSGEBOUW
FIETS ZONE
LOODS
KETELHUIS
Special

4.5 DUURZAAMHEID

Duurzaamheidsambities

De Duurzaamheidsvisie 2015 – 2050 Wagenwerkplaats Amersfoort bevat acht werksporen om lokaal te innoveren en samen te werken. De ambities die worden uitgesproken in dit document, gelden als waar mogelijk als randvoorwaarde en als droombeeld voor ontwikkelingen binnen de Wagenwerkplaats. Deze acht werksporen zien er als onderstaand uit.
De bovenstaande punten met uitleg komen waarschijnlijk bekend voor. De duurzaamheidsambities zijn integraal verwerkt in alle thema's van het masterplan, met dit in het achterhoofd wordt er in dit hoofdstuk minder bij stil gestaan .

Werkspoor 1: Grondstoffen - De Wagenwerkplaats werkt circulair.

Werkspoor 2: Energie - De Wagenwerkplaats levert meer energie dan het gebruikt.

Werkspoor 3: Klimaat - De Wagenwerkplaats maakt robuuste water- en groen buffers.

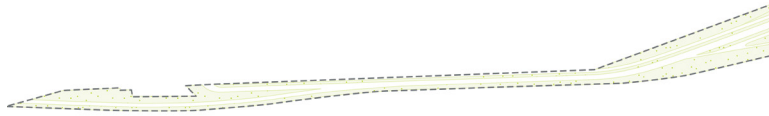
Werkspoor 4: Sanering - De Wagenwerkplaats smeedt bedreigingen in de omgeving om tot kansen.

Werkspoor 5: Mobiliteit - De Wagenwerkplaats is proeftuin voor nieuwe mobiliteit.

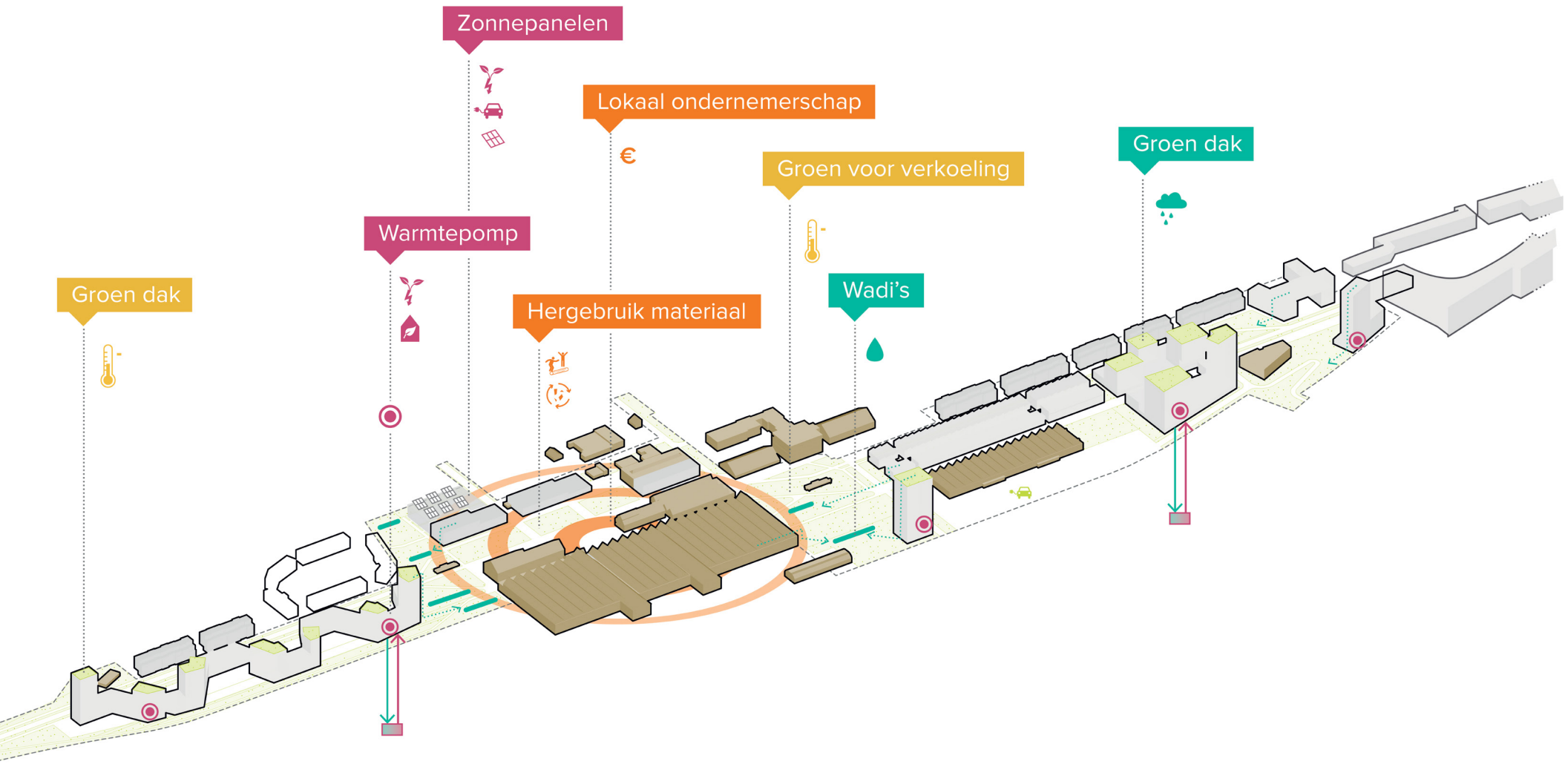
Werkspoor 6: Economie - De Wagenwerkplaats helpt lokale ondernemers waarde te creëren.

Werkspoor 7: Identiteit - De Wagenwerkplaats is steeds weer verrassend.

Rangeren op Werkspoor 8



Samenhang in maatregelen



Werkspoor 1: Grondstoffen
Amersfoort wil een afvalloze stad zijn. Een slimmer gebruik van grondstoffen moet hierbij helpen. Samen met bedrijven en instellingen maakt de gemeente afspraken over maximaal hergebruik van producten en grondstoffen in de hele cyclus: van ontwerp en uitvoering tot bouw en sloop. Binnen de Wagenwerkplaats willen we circulariteit stimuleren. Het hergebruik van bijvoorbeeld snoeiafval voor het maken van speelaanleidingen is hier een voorbeeld van.

Werkspoor 2: Energie
De ambitie voor de Wagenwerkplaats is een compleet gasloze toekomst. Hiervoor worden ondere warmtepompen ingezet en zonnepanelen. Het doel is om uiteindelijk meer energie te leveren. Toekomstige technieken dragen bij aan de ambitie van de gemeente om een CO2 neutrale en energlieleverende wijk te worden en er wordt alles in het werk gesteld om in het eindbeeld geen fossiele brandstoffen te gebruiken.

Werkspoor 3: Klimaat
Vanuit de duurzaamheidsdoelstellingen wordt ingezet op het afkoppelen van het hemelwater (dus niet aansluiten op het riool). Gezien de diepte van het grondwater (tot 5 meter onder het maaiveld) is het aanleggen van waterpartijen voor deze functie niet aan de orde. De goede doorlaatbaarheid van de bodem biedt kansen om infiltratie-voorzieningen aan te leggen. Met name de landschappelijke zones van de Wagenwerkplaats bieden hiervoor ruimte, in de vorm van wadi's. Ook groene daken dragen bij aan tijdelijke waterberging. Het doel is een klimaatadaptieve woonwijk (een wijk die rekening houdt met klimaatverandering) te realiseren, met een robuuste inrichting

Werkspoor 4: Sanering
De Wagenwerkplaats wordt een schone, veilige omgeving.

Werkspoor 5: Mobiliteit
De Wagenwerkplaats wil experimenten voor duurzame mobiliteit faciliteren. Daarom worden bij de nieuwe bouwprojecten duurzame mobiliteitsoplossingen, zoals Zero emissie deelmobiliteit, gestimuleerd. Medio dit jaar verschijnt de beleidsvisie Mobillity As A Service van de gemeente. Daar waar mogelijk worden nieuwe van M.A.A.S. concepten in de te ontwikkelen (hoogbouw) nieuwbouw projecten geïmplementeerd.

Werkspoor 6: Economie
We stimuleren lokale ondernemers en geven hen de ruimte om creatieve initiatieven te ontplooien. Eén van de voorbeelden hiervan is de bouw van de Samenwerkplaats 2.0. Dit heeft eveneens een sociaal aspect. Een sociaal duurzame ontwikkeling gaat uit van de menselijke maat, biedt ruimte aan individuele wensen en zorgt voor een omgeving waar iedereen kan deelnemen.

Werkspoor 7: Identiteit
Een goed stuk stad, op de sporen van het verleden, met daarin centraal het monumentale hart, maar ook de mensen die hebben bijgedragen aan de herontwikkeling van dit gebied. De Wagenwerkplaats is constant in ontwikkeling, waardoor het de moeite waard blijft om de plek te bezoeken.

4.6 MILIEU

Externe veiligheid
Om woningbouw mogelijk te maken binnen de Wagenwerkplaats is onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheid ten behoeve van de milieuvergunning van het rangeerterrein van ProRail. Uit onderzoek blijkt dat de beoogde woningen passen binnen het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschrijden. Dit betekent dat externe veiligheid geen belemmering vormt bij de toekomstige ontwikkeling van de beoogde woningen op de Wagenwerkplaats (zie bijlage 2.9 Externe veiligheid).

Geluid
Het gebied wordt belast door twee te onderscheiden geluidssoorten: het geluid van doorgaande treinen en het geluid van de activiteiten op het rangeerterrein en andere bedrijven. De geluidsbelasting van de doorgaande treinen kent een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en een maximale grens van 68 dB.

De geluidsbelasting van de activiteiten op het emplacement en rangeerterrein kent een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximale grenswaarde van 55 dB(A). Uit geluidsberekeningen blijkt dat zowel de voorkeursgrenswaarde als de maximale grenswaarde worden overschreden. Voor de ontwikkelingen in dit gebied is het dus noodzakelijk te kijken naar andere mogelijkheden.

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de best passende opties om de geluidsbelasting te weren zodat woningbouw en andere gevoelige bebouwing mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij is een onderscheid gemaakt in een variant met geluidsscherm in de vorm van een wal en een variant waarbij de geluidsbelasting wordt opgelost in de bebouwing. Voor de toekomstige ontwikkeling op de Wagenwerkplaats is gekozen om de geluidsbelasting op te lossen in de bebouwing.

Een gevel met een geluidswerende of geluidsabsorberende functie moeten qua uitstraling en materialisering passen in de architectuur van de nieuwe bebouwing op de Wagenwerkplaats. Deze functie moet integraal onderdeel zijn van de architectuur, het moet niet opvallen als ‘later toegevoegd deel’. Ten slotte betekent een geluidsscherm van enkele meters hoogte (gebruikelijk/maakbaar) dat op de verdiepingen van de bebouwing nog steeds een “dove” gevel nodig is.

Een geluidsscherm is wel een draconische maatregel voor wat flexibiliteit op maaiveld en begane grondniveau. Daar waar techniek ons in de steek laat of in de tijdelijkheid kunnen schermen wel als noodvoorziening dienen (zie bijlage 2.8 Geluid).

Niet gesprongen explosieven (NGE)
De Wagenwerkplaats is tijdens WO II meerdere malen gebombardeerd. Verspreid over het terrein zijn enkele voltreffers terechtgekomen. Daarnaast zijn er met munitie geladen wagons geraakt door bommen waardoor de, deels niet gedetoneerde inhoud van de wagons, over een aanzienlijk gebied is weggeslingerd. De Wagenwerkplaats is afgebakend als (hoog)verdacht gebied. Per ontwikkeling wordt bekeken of er nog explosieven in de grond zitten en hoe ze moeten worden verwijderd. In de ruimtelijke plannen worden aanduidingen opgenomen om dit risico te identificeren en te beheersen. Het is van uiterst groot belang dat er regie wordt gevoerd op de NGE-problematiek. Het faseren van de ontwikkelingen op het terrein alsmede de daarmee samenhangende afzonderlijke onderzoeken en uitvoerders maken het noodzakelijk centrale regie te voeren op dit onderwerp. Deze taak ligt nadrukkelijk bij de gemeente Amersfoort.


Groene ruimte tussen West en de Veerensmederij



5 BEELDKWALITEIT

“Alle toekomstige ontwikkelingen vinden plaats in de “geest van de Wagenwerkplaats”, waarbij het industriële karakter en de spoorwegidentiteit voorop staan. Dit uit zich zowel in de stedenbouwkundige structuur, in de openbare ruimte als in de architectuur.”

Voor de beschrijving van de beeldkwaliteit is er voor gekozen geen uitgebreid en dichtgetimmerd beeldkwaliteitplan te maken. Er wordt ruimte gelaten aan architecten en ontwikkelaars naar eigen visie invulling te geven aan de beoogde ambities. Om de kwaliteit ook daadwerkelijk te bereiken, worden projecten begeleid door een Ruimtelijk Kwaliteits Team (RKT) en zo initiatiefnemers te sturen en te inspireren alvorens plannen te toetsen. De in dit hoofdstuk beschreven speerpunten vormen (samen met het masterplan) het toetsingskader voor het kwaliteitsteam. Dit hoofdstuk begint met de beschrijving van de speerpunten voor kwaliteit als basis voor het nagestreefde (hoge) ambitieniveau en eindigt met het proces tot inhoudelijke bewaking ervan.

5.1 SPEERPUNTEN BEELDKWALITEIT

1) Versterk de stedenbouwkundige structuur
De stedenbouwkundige opzet van het masterplan verwijst met zijn langgerekte structuur in Oost-West richting naar het spoorverleden. Dit uit zich in de langgerekte ontwikkelvelden en de gekozen groenstructuur (rijen bomen in de woonstraten). Bij uitwerkingen van onderdelen wordt hier op ingespeeld om dit effect en de samenhang van het plangebied verder te versterken. Ook moeten de kansen om de aansluiting op het Soesterkwartier en het stationsgebied te verbeteren met twee handen worden aangegrepen.

2) Benut de ruimte en weidsheid van de landschappelijke zones
Eén van de grote kwaliteiten van de Wagenwerkplaats is de grote schaal van het gebied en de openheid tussen de stedelijke gebieden. Deze ruimtelijkheid wordt vormgegeven door de opzet van het masterplan met zijn groene landschappelijke zones. Bewust is er voor gekozen geluidschermen op de grens van het plangebied waar mogelijk te voorkomen door geluidswerende maatregelen aan de gevels voor te schrijven en zo zichtrelaties ook op de begane grond in stand te houden. Met ontwikkelingen grenzend aan landschappelijke zones wordt vormgegeven aan de relatie met deze ruimtelijkheid. Ook als er geluidswerende maatregelen aan de gevel genomen moeten worden is een nadrukkelijke gerichtheid en relatie op deze ruimtelijkheid vereist. Denk hierbij aan positionering ten opzichte van de landschappelijke zones en gevelopeningen.

3) Inzet gericht op een groen karakter
Met het masterplan is ingezet op een robuuste groenstructuur voor dit gebied. Dat uit zich in de structurerende landschappelijke zones, de groene ruggengraat en de bomenlaantjes in de woonstraten en langs de langzaamverkeerroute(s). Waar mogelijk versterken ontwikkelingen de groenstructuur door aanplant van bomen op privéterrein, het toevoegen van binnentuinen, daktuinen, groene daken (icm. energie opwekking) en gevelbeplanting. Dit draagt ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen. De doorlopende groenstructuur aan spoorzijde heeft een landschappelijk en ruig karakter met inheemse beplanting als berk, den, eik en brem. Het groen in de woonstraten heeft een meer stedelijk en parkachtig karakter.





Impressie inrichting Wagenwerkplaats Amersfoort

sporen verbinden alles in west-oost richting













Integratie van karakteristieke spoorwegnatuur en beplanting Utrechtse Heuvelrug





Inrichtingselementen zijn familie van stoere, industriële materialen





Materialen en groen volgen de lange lijnen

4) Een robuuste inrichting openbare ruimte
Bij de stoere, industriële uitstraling van de Wagenwerkplaats hoort een robuuste, hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Het gaat om toepassing van materialen die tijdloos en duurzaam zijn (d.w.z. goed te onderhouden, gaat lang mee, groeit goed, gaat niet gauw stuk). Dit geldt zowel voor verharding, groen, meubilair als speelvoorzieningen. De relatie met punt 3 (zie boven) moet hierbij niet uit het oog worden verloren. Er wordt voortgebouwd op de materiaalkeuze die reeds in het centrale middengebied gedaan is: gebakken klinkers met accenten van betonplaten als referentie naar het industriële verleden.

Zogenaamde specials zijn de bijzondere elementen die terug komen in de landschappelijke zones. Dit kunnen bouwwerken zijn met een tijdelijk karakter, maar ook verbijzonderingen in de openbare ruimte. Zo wordt er door een aantal initiatiefnemers een plek gezocht voor de herplaatsing van het seinhuisje dat nu op het spooremplacement staat, mocht herplaatsing mogelijk zijn dan kan een landschappelijke zone hiervoor de ruimte bieden.



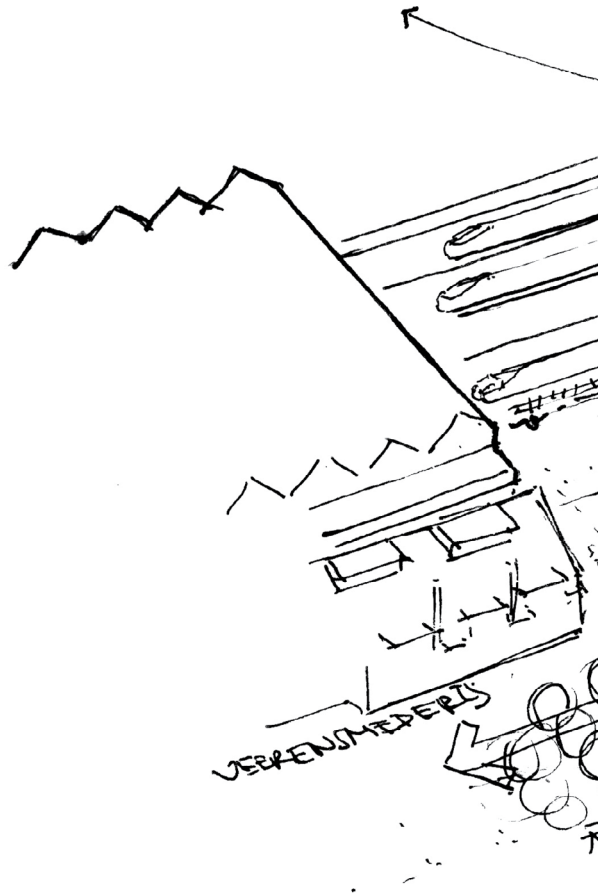
Special in de openbare ruimte - ruimte voor de natuur op het historische verleden

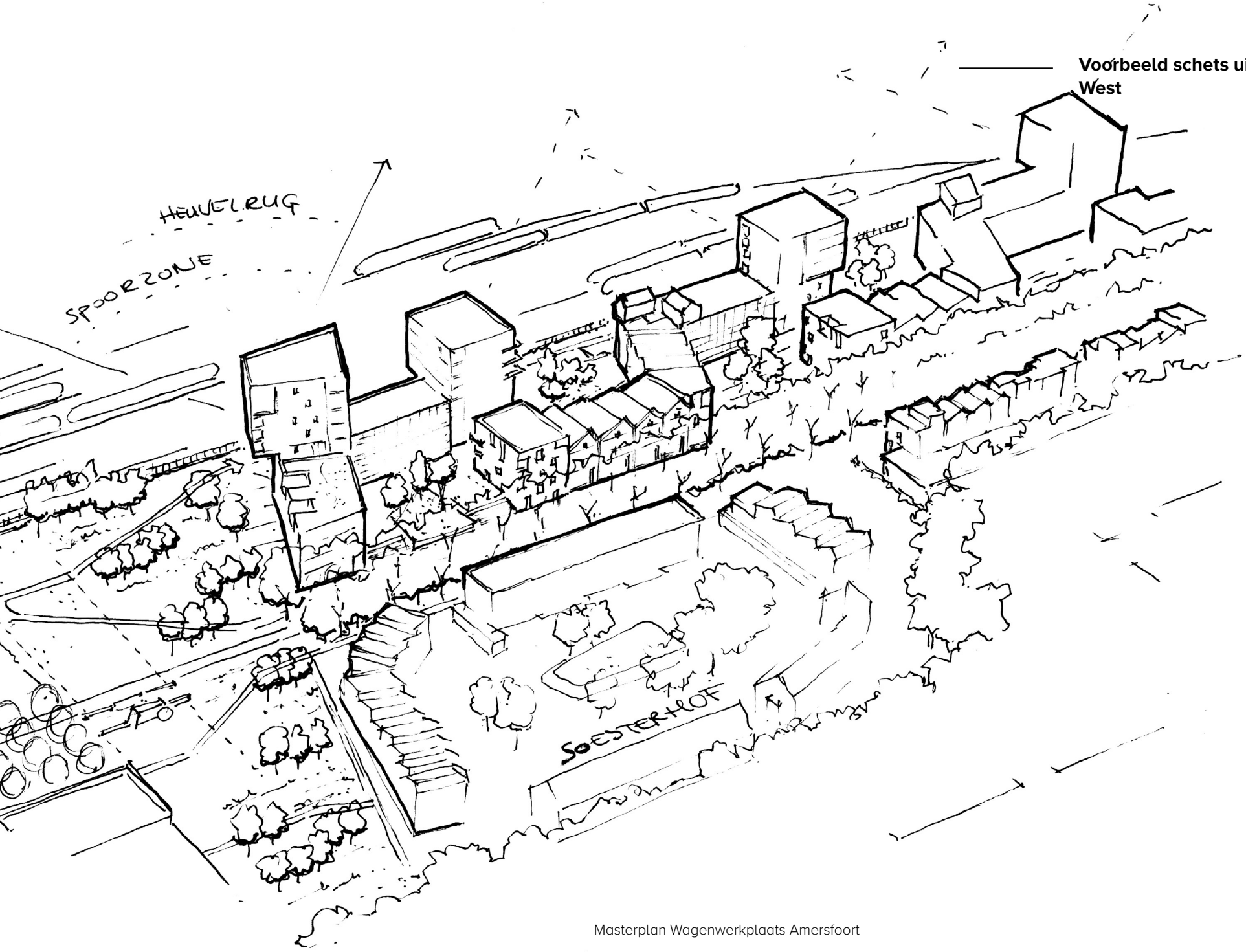
5) Bebouwing met sterke relatie omgeving
Alle bebouwing heeft een duidelijke oriëntatie op de openbare ruimte (de straten, landschappelijke zones, pleinen en centrale as) met (gezamenlijke) entrees op maaiveldniveau en aangrenzende representatieve gebruiksfuncties (dus geen wanden met bergingen, garages en gesloten gevels). Een privé ruimte aan de voorzijde wordt bijvoorbeeld vormgegeven door middel van een Delftse stoep. (Gesloten) bouwblokken hebben een alzijdige oriëntatie. Bebouwing grenzend aan de landschappelijk zones verdient bijzondere aandacht om uitstraling en een duidelijke begrenzing van de ruimte met voldoende massa te krijgen. Het bijzondere zit in een zorgvuldige stedenbouwkundige en architectonische detailuitwerking in massawerking en -opbouw, gevelopbouw, geleding, ritmiek, enz.

6) Zorgvuldige architectuur, passend bij de Wagenwerkplaats
Op de Wagenwerkplaats wordt voor nieuwbouw een eigentijdse architectuur nagestreefd, die geïnspireerd is op het industriële karakter en spoorverleden van de Wagenwerkplaats, met andere woorden, een ‘kloeke architectuur’. Deze architectuur is zorgvuldig vormgegeven en heeft een tijdloos karakter. Deze ambitie wordt gerealiseerd door:

- Maat en schaal van de bebouwing, die refereert aan de bestaande industriële gebouwen (loodsen) en ruimtelijkheid van het spooremplacement. Deze bebouwing heeft een grote korrel en kent een eenvoudige maar wel karakteristieke vormgeving, met o.a. een rustig samenhangend gevelbeeld (geen kleinschalige ‘losse’ elementen aan de zijde grenzend aan openbare ruimte). Uitzondering hierop vormt de bebouwingsrand, in aansluiting op het Soesterkwartier, waar juist ontwikkelingen in kleinere korrel gewenst zijn;
- Materiaalgebruik, dat aansluit op de veel gebruikte materialen op de Wagenwerkplaats. Dit betekent dat baksteen, glas en staal als hoofdmaterialen worden toegepast;
- Terughoudendheid in vormgeving, kleurgebruik en materiaalgebruik. Het devies luidt: ‘low on design – low on colour’. Hooguit als zorgvuldig gekozen accent zijn uitzonderingen toegestaan;
- De architectuur heeft een stedelijk karakter.

In de uitwerking van ontwikkelingen wordt hier inhoud aan gegeven. De exacte inpassing en uitwerking is het resultaat van ontwerpend onderzoek naar het juiste gebaar op de juiste plek waarbij juist ook de uiteindelijke detaillering van groot belang is.





Voorbeeld schets uitwerking West







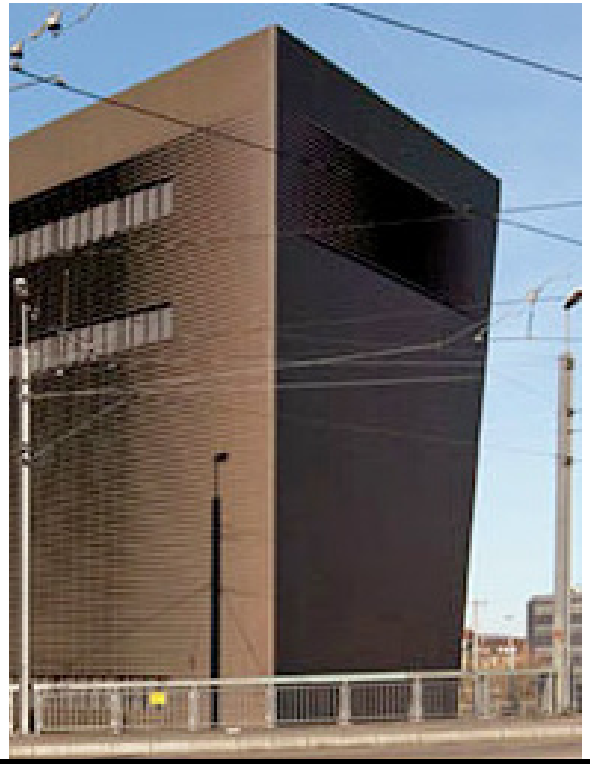
Kenmerkend voor de Wagenwerkplaats zijn stoere, kloeke gebouwen met een industrieel karakter

7) Respect voor de monumentale bebouwing

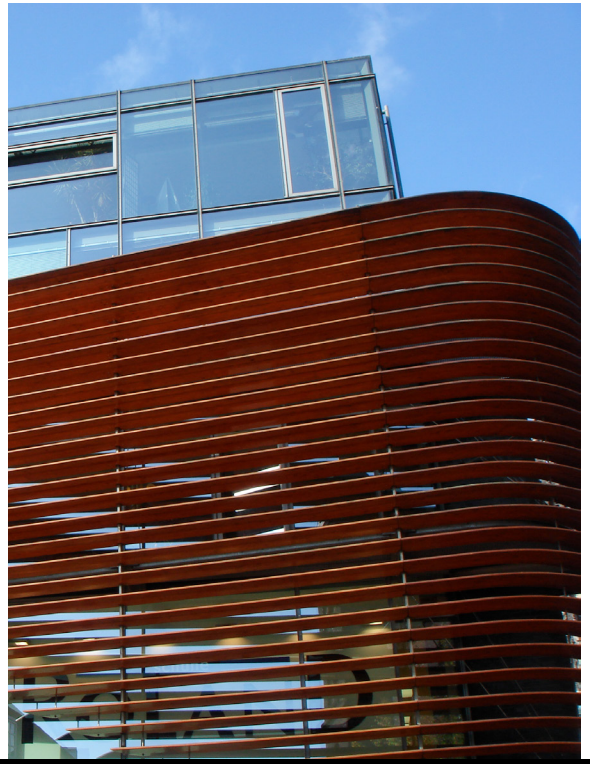
Belangrijk uitgangspunt is dat de bestaande monumenten en het monumentaal ensemble in het hart van de Wagenwerkplaats -ook in toekomstige en tijdelijke ontwikkelingen- maximaal tot hun recht komen en beeldbepalend zijn. De kleur en de korrel (maat en schaal) van de bestaande monumentale panden wordt gerespecteerd. Eventuele nieuwe bebouwing, toevoegingen of ingrepen worden echter ook niet uitgesloten, maar dienen op een respectvolle manier rekening te houden met de monumentale karakteristiek.

8) Duurzaamheid hoog in het vaandel

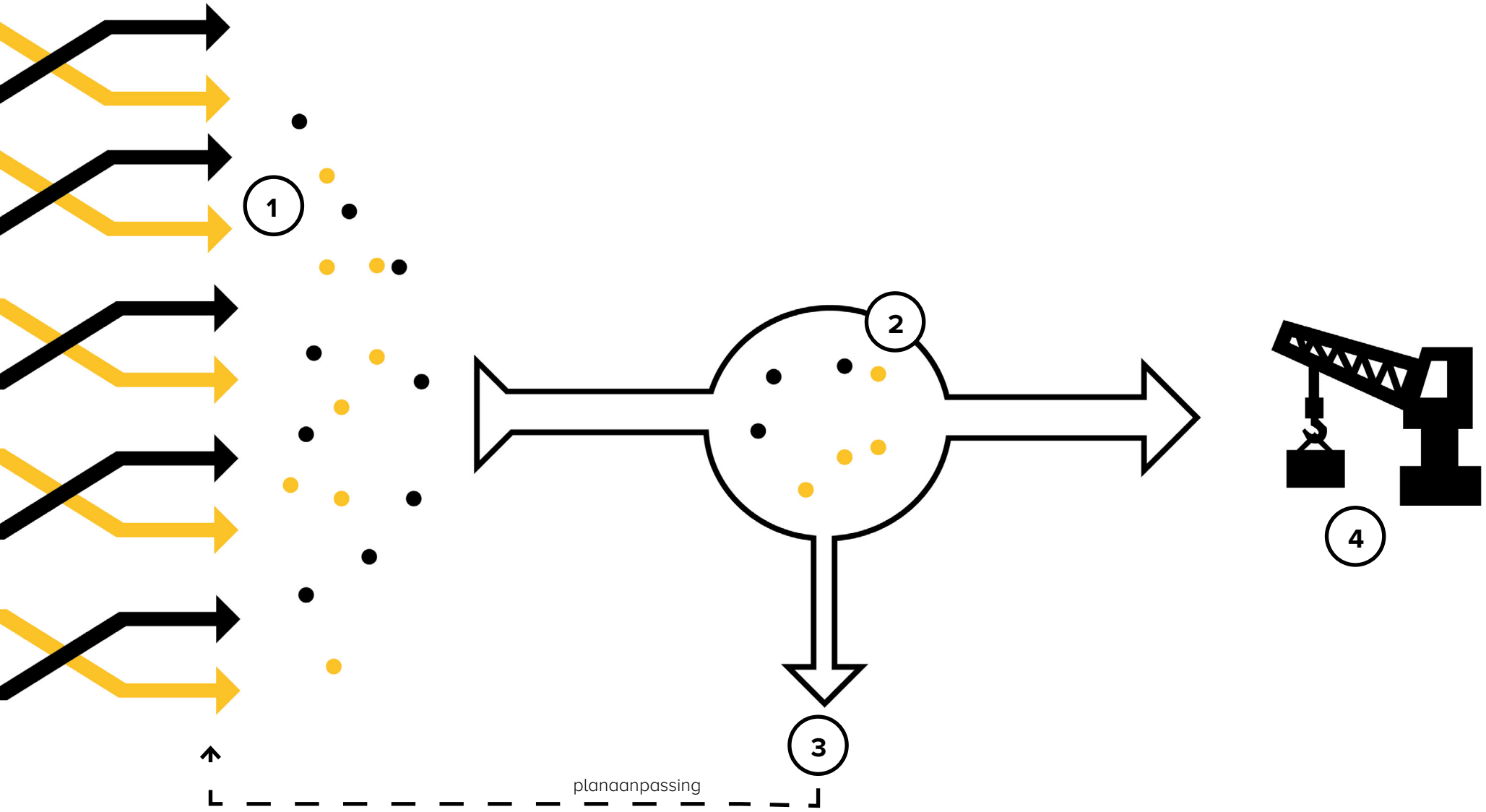
Ontwikkelingen worden naast beeldkwaliteit nadrukkelijk getoetst aan duurzaamheidsdoelstellingen uit de Duurzaamheidsvisie. Niet alle sporen uit de Duurzaamheidsvisie 2015-2050 zullen rechtstreeks te vertalen zijn in deelontwikkelingen. Wel wordt verwacht dat elke ontwikkeling maximaal invulling geeft aan de ambities. Als voorbeeld daarvan: het regenwater wordt opgevangen en -waar mogelijk- hergebruikt of vertraagd afgevoerd en geïnfiltreerd in de bodem. Ook qua materiaalgebruik en bouwmethodes wordt verwacht invulling te geven aan de duurzaamheidsprincipes. De duurzaamheidsmaatregelen zijn niet ‘leesbaar’ als losse ‘toevoeging’ aan het gevelbeeld (inclusief dak) maar worden integraal opgenomen in de stedenbouwkundige opzet en zijn mee-ontworpen in het architectonisch beeld.







Materiaalgebruik zorgt voor een stoer, industrieel en stedelijk uiterlijk, stedenbouwkundige accenten zijn duidelijk afwijkend van het reguliere gevelbeeld


1
2
3
4
planaanpassing

5.2 PROCES

Om ervoor te zorgen dat de hiervoor beschreven kwaliteit behaald zal worden, wordt een proces voorgesteld, waarbij nieuwe ontwikkelingen en initiatieven (1) vroegtijdig worden voorgelegd aan een kwaliteitsteam. Dit Ruimtelijk KwaliteitsTeam (RKT) heeft dan de mogelijkheid om initiatiefnemers vanaf het begin te informeren over de 'geest' van het masterplan. Het RKT is integraal samengesteld en gaat met iedere initiatiefnemer op het terrein in gesprek met als doel de integraliteit, beeldkwaliteit en identiteit van het gebied te bewaken.

Vanwege de hoge duurzaamheidsambitie voor de Wagenwerkplaats wordt er in het RKT naast beeldkwaliteit ook nadrukkelijk gekeken naar invulling van de duurzaamheidsambities in de lijn van de Duurzaamheidsvisie 2015-2050. Het RKT Wagenwerkplaats bestaat naar het nu aanziet uit vertegenwoordigers van de volgende groepen zodat alle relevante disciplines vertegenwoordigd zijn:

- Ontwerpteam (landschapsarchitect en/of stedenbouwkundige) van het masterplan;
- Commissie Ruimtelijke Kwaliteit Gemeente Amersfoort;
- Een architect met ruime ervaring in kwaliteitsteams;
- Adviseur duurzaamheid gemeente Amersfoort.

De inhoudelijke basis voor de toetsing vormt dit Masterplan Wagenwerkplaats - naast o.m. de algemene welstandscriteria ('redelijke eisen van welstand'). (2)

Het RKT wordt vroegtijdig ingezet in de begeleiding van ontwikkelaars bij de architectenkeuze, te ontwikkelen bouwplannen en de uiteindelijke toetsing van deze plannen. Voor de openbare ruimte wordt een integrale inrichtingscatalogus opgesteld om de benodigde samenhang in het gehele plangebied te borgen (uitwerking ontwerpprincipes, materiaalkeuzes, boomsoorten, uitwerking infiltratievoorzieningen, speelvoorzieningen e.d.). Deze catalogus wordt als tool gebruikt door RKT en CRK bij toetsing van plannen. (3)

Ook tijdelijke initiatieven met een ruimtelijke component worden voorgelegd aan het kwaliteitsteam omdat ook deze initiatieven grote invloed kunnen hebben op de identiteit en de beeldkwaliteit van het gebied. Speciale aandacht gaat naar tijdelijke initiatieven binnen het monumentaal ensemble (bijlage paragraaf 2.1): deze moeten ook voldoen aan de monumentale randvoorwaarden.

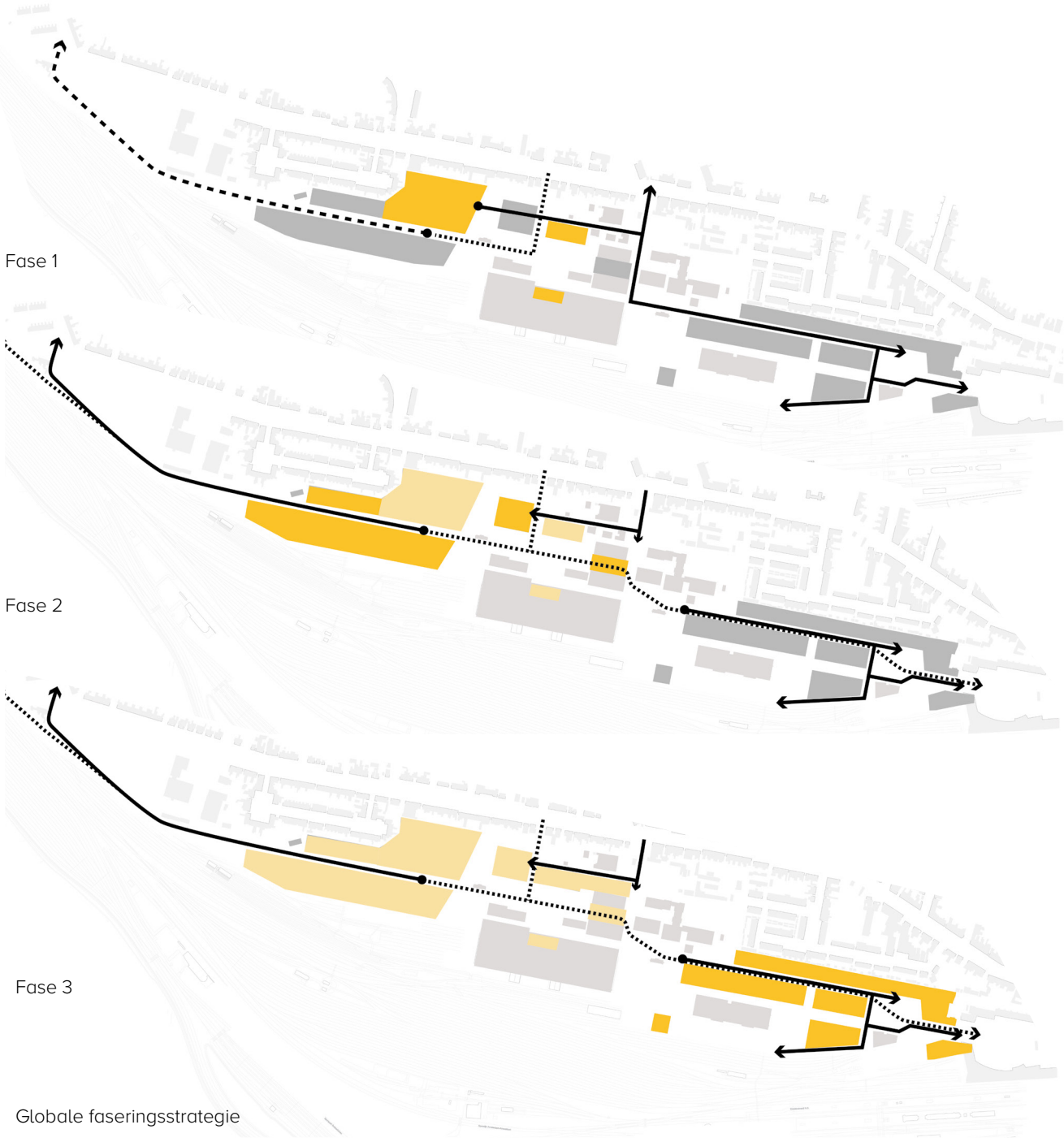
Alle plannen worden integraal afgewogen (beeldkwaliteit, bijdrage stedenbouwkundige structuur, relatie met openbare ruimte en duurzaamheidsdoelstellingen). Het kwaliteitsteam geeft tenslotte een advies voor het wel of niet afgeven van een omgevingsvergunning. (4)





6 VERVOLG & FASERING

In dit hoofdstuk wordt vervolgens stilgestaan bij de vervolgstrategie voor de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats. Het hoofdstuk bestaat uit een globale fasering en planning en eindigt met een exitstrategie. Omdat de Wagenwerkplaats een gebied voor organische gebiedsontwikkeling wordt, is niet vast te stellen op welke manier en wanneer het gebied wordt ontwikkeld. Dit hoofdstuk is een globale voorstelling van de meest waarschijnlijke ontwikkeling.



Globale faseringsstrategie

Fasering

Het masterplan kan niet ineens worden gerealiseerd. Een aantal elementen spelen daarbij een rol.

- Bij herontwikkeling van de westkant van het hoofdgebouw die NS gebruikt is het van belang dat er rekening wordt gehouden met de geluidsbelasting.
- De ontwikkeling aan de oostzijde is geprojecteerd ter plaatse van een bodemverontreiniging als gevolg van een voormalige Vetgasfabriek. Het Ministerie van I&W is verantwoordelijk voor de sanering. Ontwikkeling moet hierop wachten.
- In tijdelijke situaties dient er altijd rekening gehouden te worden met eventueel geluidsoverlast vanaf het spoor, bijvoorbeeld door middel van tijdelijke geluidsschermen.

Deze elementen zorgen ervoor dat de Wagenwerkplaats gefaseerd wordt ontwikkeld. Uitgangspunt van het masterplan is dat er flexibel invulling kan worden gegeven aan de manier van faseren. Bijgaand schema laat een mogelijke volgorde van ontwikkeling zien.

Fase 1

In fase 1 worden de kavels ontwikkeld in West. De infrastructuur kan in deze situatie nog worden aangetakt op het bestaande netwerk. Het CPO-project Soesterhof is één van de eerste kavels die wordt ontwikkeld. In fase 1 wordt mogelijk ook gestart met de “samenwerkplaats 2.0”.

Fase 2

Daarna volgt fase 2. In deze fase kunnen alle kavels worden ontwikkeld met uitzondering van oost. Voorwaarde voor de ontwikkeling van deze fase is dat de westelijke ontsluiting gerealiseerd moet worden. Hier bestaat samenhang met de ontwikkeling van woningbouw op het Noack-terrein. Het parkeren op het middengebied maakt hier onderdeel van uit.

Daarnaast moeten er maatregelen worden getroffen ten aanzien van de geluidsbelasting op de gevels van deze woningen. Dit om te voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van de geluidsbelasting.

Fase 3

In de eindfase is de bodemverontreiniging van de voormalig Vetgasfabriek gesaneerd zodat de kavels in oost kunnen worden ontwikkeld. Tevens is voor deze fase (oost) eerst een uitgewerkt stedenbouwkundig plan nodig.

Planning

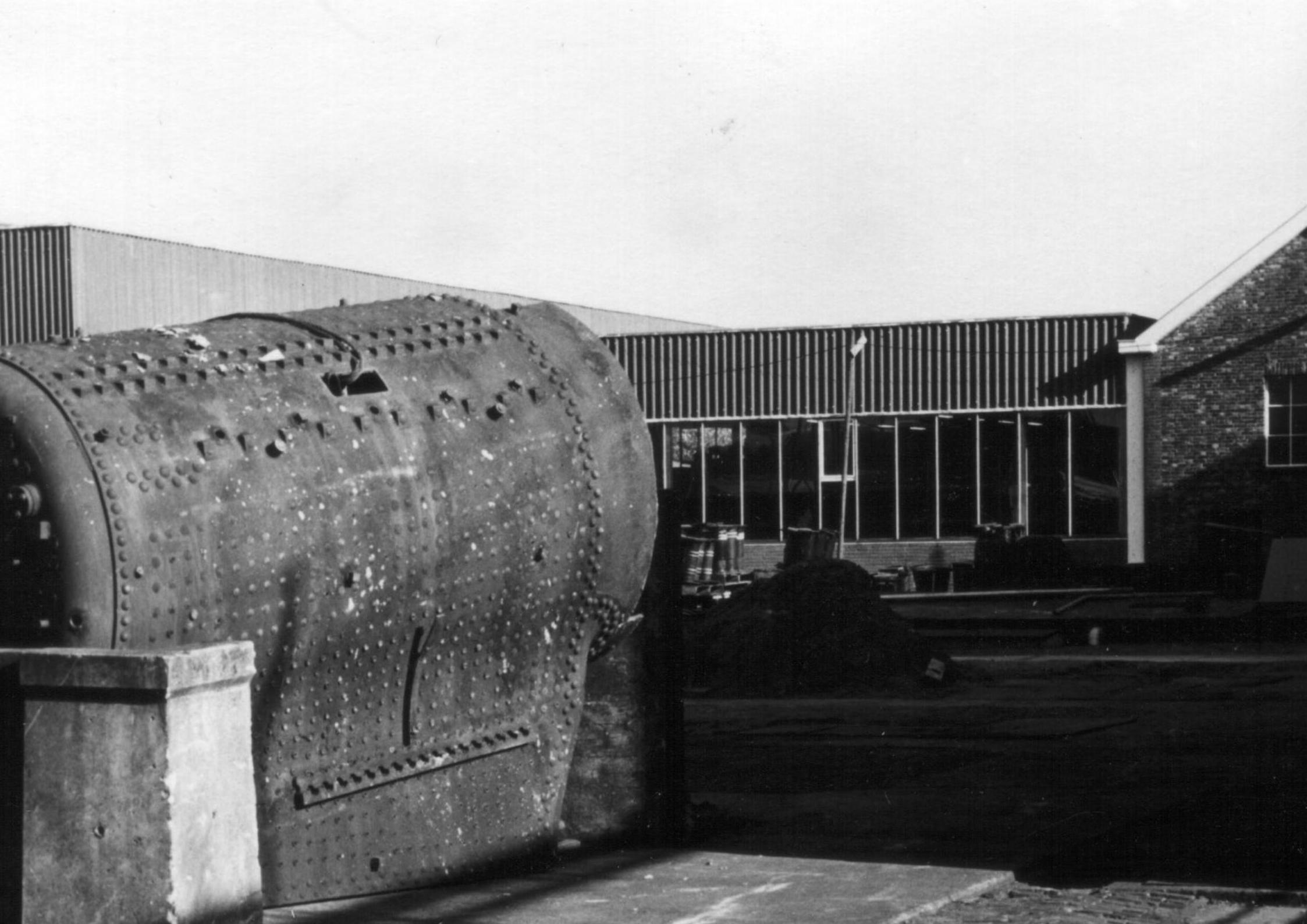
Na vaststelling van het masterplan, wordt deze vertaald in een bestemmingsplan voor West en MIdden. Oost wordt verder uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan, met daarin verwerkt de gevraagde verdichting. Deze wordt afgestemd met de buurt en de raad en vervolgens eveneens in een bestemmingsplan uitgewerkt. Hierna kunnen de omgevingsvergunningen voor de diverse deelontwikkelingen worden aangevraagd. Ondanks de beoogde flexibiliteit is op hoofdlijnen is de planning voorgesteld. De procedure is uiteraard afhankelijk van de inspraak. De finale realisatie is afhankelijk van de opnamecapaciteit van de Amersfoortse markt.

Vervolg / exit strategie

NS is eigenaar, exploitant en ontwikkelaar van stations en de directe omgeving van stations. NS is derhalve geen ontwikkelaar / realisator van woningen. NS gaat voor de WWP op zoek naar ontwikkelaars die bereid en in staat zijn om (delen van) het masterplan te realiseren. NS is voornemens in 2019 - wanneer het bestemmingsplan in procedure is - de eerste selectie op te starten. De grond wordt gefaseerd uitgegeven. De verwachting is dat deelgebied west en midden in de markt worden gezet en daaropvolgend deelgebied oost (nadat het stedenbouwkundig plan is uitgewerkt en het bestemmingsplan in procedure is). Voordeel is dat ook het aanleggen van de infrastructuur mede aan de marktpartij kan worden overgelaten alsmede de bewaking van de kwaliteit, identiteit en onderlinge samenhang. Voor dit laatste wordt een kwaliteitsteam opgericht die ondersteunend opereert naast de gemeentelijke CRK op gebied van toetsing van o.a. beeldkwaliteit en duurzaamheid.

2019	• Vaststelling masterplan in gemeenteraad Amersfoort; • Opstellen bestemmingsplan en in procedure brengen Bestemmingsplan west en midden.
2020	• Opstellen stedenbouwkundig plan oost • Bestemmingsplan onherroepelijk voor west en midden
2021	• Realisatie fase 1; • Opstellen en in procedure brengen van bestemmingsplan oost
2022	• Realisatie fase 2; • Bestemmingsplan onherroepelijk voor Oost.
2023	• Start realisatie fase 3

Globale planning



COLOFON

Titel:	**Masterplan Wagenwerkplaats**
Opdrachtgever:	NS Stations i.s.m. Gemeente Amersfoort
Contactpersoon opdrachtgever:	**Jasper van Emstede (NS Stations)**
Status:	Definitief
Datum:	**09 juli 2019**
Documentnummer:	14351-R
Projectnummer:	**414.09**

Rechten fotomateriaal:

het fotomateriaal dat is gebruikt om dit rapport op te stellen is mede mogelijk gemaakt door:
- GeaFotografie - Frans Petrij (historisch fotomateriaal)
- Fotomateriaal van IMOSS & H+N+S
- Luchtfoto - Gemeente Amersfoort
- Overig: © vernoemd bij de afbeelding zelf

Projectteam:

IMOSS Bureau voor stedebouw bv
- Jordy Klinkenberg
- Joram van Otterloo
- Serge Vonk

H+N+S Landschapsarchitecten
- Astrid Bennink
- Nikol Dietz
- Frank Talsma

NS Stations
- Rogier de Lint
- Jasper van Emstede
- Kevin Soetendal

Gemeente Amersfoort
- Bert Blijleven
- Koert-Jan de Groote
- Waldo Ramsoender
- Erik Roelofsen
- Dick Schalks