

BIJLAGEN

MASTERPLAN (14101-R) WAGENWERKPLAATS

CONCEPT - JUNI 2019



BIJLAGEN





Verkeer- en vervoerplan Amersfoort

Visie op verkeer en vervoer tot 2030

Amersfoort



maart 2017

Duurzaamheidsvisie 2015 - 2050 Wagenwerkplaats Amersfoort

Afzet werkstromen voor lokale (openbare en particuliere)



Woonvisie Amersfoort 2011-2020

'Amersfoort, stad om in te wonen'

Amersfoort

Richtlijnen voor inrichtingswerken in de openbare ruimte

februari 2010

Gemeente Amersfoort
Sector Stedelijke Ontwikkeling en Beheer
Afdeling Stedelijk Beheer



Amersfoort

naar de buurgemeenten aangelegd en stallingplekken bij belangrijke overstap- punten en de binnenstad aangeboden. Daardoor wordt de fiets meer een alternatief voor de auto. Ontvlechting van auto en fiets langs de fietsroutes vergroot de aantrekkelijkheid van deze routes, ook al biedt het bundelen voor- delen voor de sociale veiligheid.

Uit enquêtes blijkt dat zowel werkne- mers als bezoekers bereid zijn meer de fiets te gebruiken als de fietsroutes verbeteren¹¹. Amersfoort moet daan- toe een herkenbare fietsinfrastructuur krij- gen, waarbij naast veiligheid, comfort en snelheid uitgangspunten zijn. Dit betekent ook goede en voldoende stal- lingvoorzieningen bij de belangrijkste bestemmingen. Deze fietsstallingen zijn ook van belang voor de verbetering van de kwaliteit en beleving van belangrijke pleinen in het Stadhart.

Aantrekkelijke knooppunten
In deze structuurvisie leggen wij daar- om het accent op de locaties die met meerdere transportmiddelen zeer goed bereikbaar zijn, waardoor de mogelij- heid om over te stappen op een ander vervoer het grootst is.

Rondom de stations liggen grote opvallen. Er moet een nieuw evenwicht gevonden worden tussen voetgangers, fietsers, bussen, taxi's en auto's. Door de groeiende reizigersstromen eisen de voetgangers en fietsers steeds meer ruimte op. Er zijn directe en uthodi-

¹¹ Concept-Verkeer- en Vervoerplan Amersfoort, 2012

BIJLAGE 1 RELEVANTE BELEIDSKADERS

In de loop der jaren zijn verschillende beleidsstukken vastgesteld die (deels) betrekking hebben op de Wagenwerkplaats. Allereerst is dit de **“Visie Wagenwerkplaats”** (2007). In dit twee pagina’s tellende document - opgesteld door gemeente, NS en burgerinitiatief - zijn de doelstellingen en ambities voor de Wagenwerkplaats vastgelegd. De visie is 12 oktober 2007 afgerond en in oktober 2008 vastgesteld door de gemeenteraad.

Op functioneel en programmatisch niveau is deze visie verder uitgewerkt in de **“Woonvisie Amersfoort 2011-2020”** (vastgesteld september 2011), de **“Structuurvisie Amersfoort 2030”** (vastgesteld juli 2013) en de **“Visie Stadshart”** (vastgesteld maart 2017). Daarnaast is er een aantal gemeentelijke beleidsstukken waarin niet direct wordt verwezen naar de Wagenwerkplaats, maar die wel invloed hebben op de mogelijkheden van toekomstige ontwikkelingen: de **“Beleidsvisie Groen Blauwe Structuur”** (2004), de **“Nota Detailhandel 2014”** (vastgesteld), de nota **“Ruimte voor Ondernemen”** (2013), de **“Horecanota Amersfoort”** (2013) en het **“Verkeer- en vervoerplan Amersfoort”** (2013).

Duurzaamheid is vanaf het jaar 2000 een belangrijk thema geweest op de Wagenwerkplaats. Dit resulteerde in 2009 al in een Duurzaamheidsvisie. In 2015 is de **Duurzaamheidsvisie 2015-2050** opgesteld, deze komt voort uit de Duurzaamheidsdagen die in 2014 zijn gehouden. De visie is de leidraad voor de duurzame ontwikkeling op de Wagenwerkplaats voor de komende 50 jaar en bestaat uit acht ‘werksporen’. Deze werksporen of thema’s geven de visie weer voor de lange, middellange en korte termijn op het gebied van duurzaamheid en innovatie.

De huidige situatie van de Wagenwerkplaats is vastgelegd in de **“Beheersverordening Wagenwerkplaats”** (2013). Dit document is juridisch bindend.

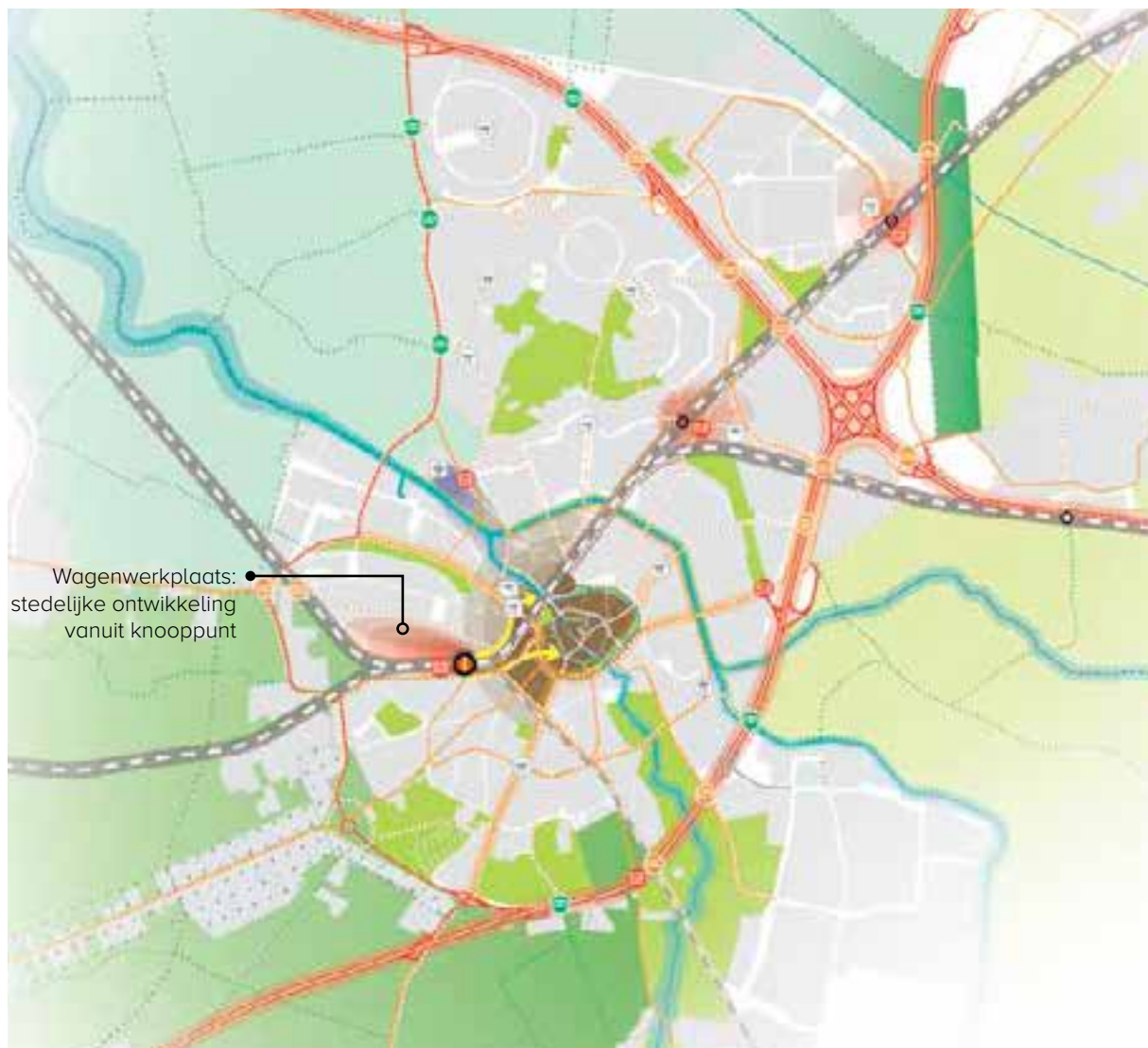
In dit hoofdstuk worden de belangrijkste onderwerpen en conclusies uit de hiervoor genoemde stukken behandeld. Allereerst wordt gekeken naar de positie van de Wagenwerkplaats binnen Amersfoort (paragraaf 2.1). Vervolgens worden de uitgangspunten voor het programma en de functies op de Wagenwerkplaats behandeld (paragraaf 2.2). Daarna wordt gekeken naar de uitgangspunten voor verkeer en ontsluiting

(paragraaf 2.3) en voor groen en openbare ruimte (paragraaf 2.4).

De gemeente Amersfoort heeft ook een aantal documenten vastgesteld waarin richtlijnen worden gegeven voor de inrichting van het openbaar gebied: de **“Nota Parkeernormen Amersfoort 2009”** (bijgesteld in 2014), de nota **“Voetpaden voor iedereen”** (2014), en het handboek **“Richtlijnen voor inrichtingswerken in de openbare ruimte”** (2014). Deze documenten bevatten gedetailleerde en soms technische informatie en worden dan ook niet in dit hoofdstuk behandeld. Uiteraard gelden zij wel als randvoorwaarden voor het onderdeel ‘Beeldkwaliteit’ in het masterplan.

1.1 POSITIE BINNEN AMERSFOORT Ontwikkeling van Amersfoort

In de “Structuurvisie Amersfoort 2030” heeft de gemeente een ambitieuze koers vastgelegd voor de stad. Amersfoort wil zich verder ontwikkelen tot een duurzame, vitale stad met een centrumfunctie voor de regio. Om dit te bereiken worden drie ruimtelijke ontwikkelingsmethoden ingezet: 1) intensiveren van woningbouw en ruimtegebruik in en rondom het stadshart, de andere voorzieningcentra in de



Visiekaart Amersfoort 2030 (uit: Structuurvisie Amersfoort 2030)

stad en de goed bereikbare knooppunten rondom de bestaande stations; 2) menging van de functies wonen en werken; 3) verbinden van wijken en gebieden.

De Wagenwerkplaats wordt gezien als één van de knooppunten die in 2030 zijn uitgegroeid tot aantrekkelijke en levendige plekken in de stad met een hoge concentratie van werkgelegenheid, voorzieningen en woningbouw.

De rol van de gemeente

In de “Structuurvisie Amersfoort 2030” wordt signaleerd dat de rol van de gemeente binnen de stedelijke ontwikkeling aan verandering onderhevig is: “We hebben niet meer de middelen en instrumenten om ontwikkelingen volledig op eigen kracht te sturen. Bovendien wil de inwoner meer invloed op zijn leefgebied. De laatste jaren is steeds duidelijker geworden dat wij maar één van de partijen zijn die bezig zijn met de ontwikkeling van de stad. De structuurvisie omarmt daarmee het begrip uitnodigingsplanologie, naast de al bekende toelatings- en ontwikkelingsplanologie”. Dit heeft alles te maken met de omslag van een aanbodmarkt naar een vraagmarkt, waarbij de positie van de eindgebruiker en de consument sterker is geworden.

1.2 PROGRAMMA EN FUNCTIES

In de “Structuurvisie Amersfoort 2030” is vastgelegd dat de Wagenwerkplaats een kruispunt wordt

van “economie, creativiteit en onderwijs. Waar industrieterrein Isselt van imago wisselt en oude industrie plaatsmaakt voor creatief leren, werken, spelen en uitgaan. De creatieve brug tussen het Soesterkwartier en het centrum, ontmoetingsplaats voor kunstzinnig Amersfoort” (Structuurvisie Amersfoort 2030, p. 42). De Wagenwerkplaats heeft daarmee een andere identiteit dan de overige ‘kamers’ binnen het Stadshart (historische binnenstad, Eemplein, Oliemolenkwartier, Stadhuisplein, Zonnehof, Stationsplein en Wagenwerkplaats).

Deze ambitie bouwt voort op wat in 2007 in de “Visie Wagenwerkplaats” is vastgelegd. Binnen de ruimtelijke ontwikkeling op de Wagenwerkplaats staan drie domeinen centraal:

1. creatief / cultureel ondernemerschap;
2. onderwijs en innovatie;
3. betrokkenheid en aansluiting op de buurt en Amersfoort.

Op de Wagenwerkplaats is daarmee ruimte voor wonen, maar ook voor andere stedelijke voorzieningen die passen bij het profiel van de Wagenwerkplaats. De monumentale gebouwen van de voormalige Wagenwerkplaats zijn daarbij de karakteristieke dragers van het gebied.

Woningbouw

De uitgangspunten voor wonen op de Wagenwerkplaats zijn beschreven in de Structuurvisie en de Woonvisie. In de “Structuurvisie Amersfoort 2030” wordt gesproken over “meer dan 1.000 woningen op het spoorwegemplacement”. In de “Woonvisie Amersfoort 2011-2020” wordt gesproken over ruimte voor 900 woningen, waarvan 500 in de periode tot 2030 en 400 in de periode daarna.

De Wagenwerkplaats zal zich als stedelijk knooppunt vooral richten op stedelijk georiënteerde Amersfoorters. Daarbij passen compacte woonmilieus en nieuwe woonconcepten. Bij compact wordt niet alleen gedacht aan hoogbouw, maar kan ook zijn grondgebonden stadswoningen met een kleine buitenruimte, gecombineerd met kleinschalige (vooral geen standaard) appartementencomplexen, beneden-boven woningen, of gesloten bouwblokken. De Hoogbouwvisie biedt handvatten voor eventueel uit te werken plannen. Belangrijk is dat de meeste woningen een voordeur hebben aan een straat, plein of hof. Ook is er in deze zone rond de binnenstad ruimte voor kleinere starterswoningen.

De ruimte om intensiever te bouwen wordt gevonden door parkeerplaatsen ondergronds, onder deks, of gecombineerd bovengronds te realiseren en woningen te ontwerpen met patio's,

terrassen of voortuinen in plaats van grote achtertuinen. Daarmee kan in hogere dichtheden worden gebouwd. Ook bieden mobiliteitsconcepten ruimte voor verdichting, waarbij de parkeerdruk niet toeneemt. Bij intensivering blijft in alle gevallen de menselijke maat centraal staan: de bebouwing en de openbare ruimte hebben een prettig verblijfsklimaat. Ook blijft het behoud van de uitstraling van de bebouwing belangrijk: de sfeer en schaal van de buurt zijn daarbij leidend.

Amersfoort wil een duurzame stad zijn. Intensief ruimtegebruik is één van de onderwerpen die hierbij past. Daarnaast is het nodig dat nieuwbouwwoningen voldoende kwaliteit en toekomstwaarde hebben. Vooruitlopend op de komende vergrijzing is levensloopgeschikt bouwen wenselijk. Tevens zijn energiebesparende maatregelen en energiezuinige nieuwbouw belangrijk.

Functiemenging

De ligging ten opzichte van het station en het Eemplein maakt de Wagenwerkplaats (samen met het Oliemolenkwartier, de Maatweg, de Kop van Isselt en Zonnehof) een interessante plek voor functiemenging en meer stedelijkheid (nota “Ruimte voor Ondernemen”). Om daadwerkelijk een levendig en gemengd stedelijk gebied te realiseren, wordt in de Woonvisie functiemenging meegegeven als voorwaarde voor de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats. De vervlechting van wonen en werken past binnen de stedelijke dynamiek en de veranderende woonwensen.

Detailhandel

De ambitie is om voor 2030 het gehele Stadshart (de binnenstad, Zonnehof, Eemhaven, Eemplein, Wagenwerkplaats, Oliemolenkwartier en de route naar het centraal station) verder te versterken en functiemenging mogelijk te maken. Binnen Amersfoort vormt de binnenstad, het Eemplein en Oppidium het kernwinkelgebied voor (recreatief) winkelen. Daarnaast staat de “Nota Detailhandel 2014” op beperkte schaal ook in de andere delen van het Stadshart (waaronder de Wagenwerkplaats) kleinschalige detailhandelsontwikkelingen toe. Het is belangrijk dat nieuwe winkels passen bij de sfeer van het gebied en dat zij niet voor leegstand of ontwrichting zorgen in de (binnen)stad. Er wordt daarom vooral gedacht aan locatiegebonden

initiatieven die zich normaal gesproken niet in een regulier winkelcentrum bevinden. Door kleinschalige detailhandel toe te staan wordt bijgedragen aan de levendigheid van de betreffende gebieden en wordt aanvulling geboden op het Stadshart.

Horeca

In de opgave voor het Stadshart voor intensivering en functiemenging speelt horeca een belangrijke rol. Horeca is al een belangrijke drager van de binnenstad en ook in andere delen van het Stadshart (zoals Eemplein en Oliemolenkwartier) bevindt zich aantrekkelijke horeca. In de “Horecanota Amersfoort” wordt niet specifiek ingegaan op de rol van de Wagenwerkplaats hierin. Wel wordt de ambitie neergelegd om ruimhartig om te gaan met horeca-initiatieven op werklocaties, omdat deze de vitaliteit van werklocaties vergroten. Hier worden met name kansen gezien voor horecagelegenheden die zich richten op de werknemers en bezoekers van de gevestigde bedrijven en voor ondersteunende horeca bij bijvoorbeeld leisure. Meer overlastgevende horeca, zoals cafés en discotheken, is in principe uitgesloten op werklocaties.

Maatschappelijke en culturele voorzieningen

Op de Wagenwerkplaats is ruimte voor stedelijke voorzieningen die passen bij het culturele, innovatieve en maatschappelijke profiel van de

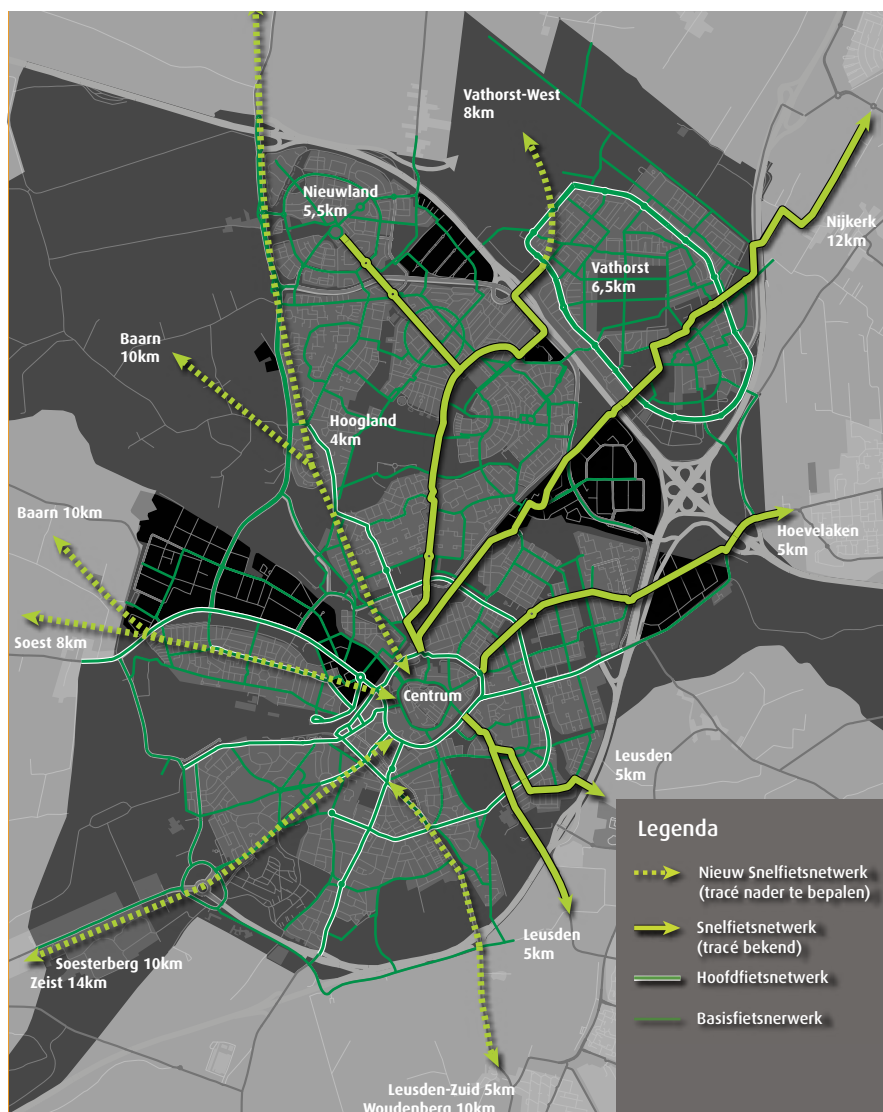
Wagenwerkplaats. In de “Visie Wagenwerkplaats” uit 2007 is de ambitie neergelegd om op de Wagenwerkplaats leslokalen, werkplaatsen en ateliers voor kunstenaars, bedrijven en onderwijs te realiseren. Deze kunnen gedeeltelijk in de bestaande gebouwen worden gerealiseerd en mogelijk ook in tijdelijke onderkomens. In de “Structuurvisie Amersfoort 2030” werd zelfs nog rekening gehouden met de realisatie van een nieuw theater de Flint. Inmiddels is de Flint verbouwd op de huidige locatie en is geen sprake meer van verplaatsing van het theater.

Tijdelijke invullingen

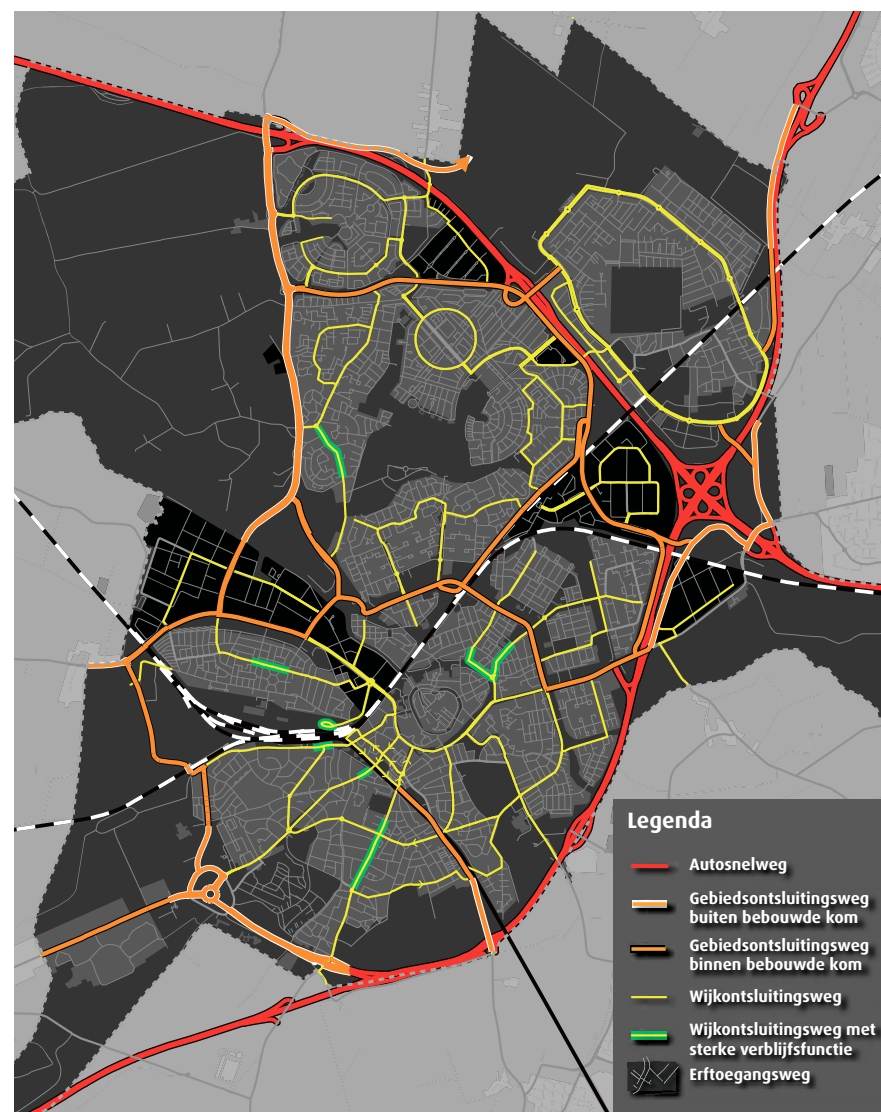
In de “Structuurvisie Amersfoort 2030” worden tijdelijke invullingen van braakliggende en ongebruikte terreinen positief benaderd. Door braakliggende terreinen in te zetten voor tijdelijke invullingen kan bijvoorbeeld invulling worden gegeven aan stadslandbouw en de behoefte om zelf voedsel te kweken. Tijdelijke invullingen dragen bij aan het stedelijk karakter van Amersfoort, doordat daarmee ruimte wordt geboden aan kleinschalige, culturele initiatieven en doordat zij werken als “vliegwiel voor een gebiedsontwikkeling of voor het *branden* (een smoel geven) van een gebied” (Structuurvisie Amersfoort 2030, p. 66).

1.3 VERKEER EN ONTSLUITING

Hoewel de Wagenwerkplaats hemelsbreed dichtbij



Hoofdstructuur fiets 2030 (uit: Verkeer- en vervoerplan Amersfoort)



Hoofdstructuur auto 2030 (uit: Verkeer- en vervoerplan Amersfoort)

het stadscentrum ligt, vormt de verbinding een groot knelpunt. De “Structuurvisie Amersfoort 2030” stelt dat de belangrijkste verkeerskundige opgave voor de Wagenwerkplaats een goede inbedding en verbinding met de stad is. De verbinding naar het station en de verbinding naar de Amsterdamseweg zullen aanzienlijk verbeterd moeten worden.

In het “Verkeer- en vervoerplan Amersfoort” wordt de ambitie neergelegd om ‘bewust’ mobiliteitsgedrag te stimuleren. Dit gebeurt niet door mensen te dwingen van andere vervoersvormen gebruik te maken, maar door ze bewuster te maken van de verschillende vervoersmogelijkheden. Om duurzaam gebruik van mobiliteit te stimuleren is het wenselijk dat niet op ieder schaalniveau evenveel in alle vervoerstypen wordt geïnvesteerd.

Eén van de acht werksporen van de Duurzaamheidsvisie 2015-2050 betreft het thema mobiliteit. Uitgangspunt hierbij is: de Wagenwerkplaats is een proeftuin voor nieuwe mobiliteit. Hierbij is de uitdaging om de Wagenwerkplaats op het gebied van mobiliteit te verduurzamen. De ligging van de Wagenwerkplaats biedt kansen voor ontwikkeling van nieuwe, energieneutrale vervoersconcepten. Binnen de gebiedsindeling op verkeersniveau liggen de Wagenwerkplaats en het Soesterkwartier in de ‘oudere stad’, de schil rondom het centrum. In de

oudere stad worden voor verplaatsingen binnen Amersfoort met name de fiets en de voetganger gefaciliteerd. Nieuwe, comfortabele en snelle fietsroutes vanuit de verschillende stadsdelen en omliggende gemeenten naar het centrum van de stad dragen hier aan bij. Ook in het Soesterkwartier (tracé nader te bepalen) zal zo’n *snelfietsroute* worden gerealiseerd. Het *hoofd fietsnetwerk* verbindt wijken in Amersfoort met het centrum en de stations. Het Piet Mondriaanplein maakt deel hiervan uit, maar het hoofd fietsnetwerk stopt hier en vormt geen doorgaande verbinding over de Wagenwerkplaats. Het *basis fietsnetwerk* verbindt alle wijken met elkaar en met de belangrijke functies in de stad. De Soesterweg maakt hier onderdeel van uit. Vanaf de Soesterweg takken hier de Gerrit van Stellingwerfstraat, de Violentastraat en de Platanenstraat op aan. Binnen de oudere stad zal er geen extra beleidsinzet zijn voor auto, trein en bus.

Voor verplaatsingen vanuit de oudere stad naar locaties buiten Amersfoort worden zowel de auto, de trein en bus als de fiets gefaciliteerd. Hierbij horen onder meer goede overstapvoorzieningen en (fiets)knopen, stimuleren van deelauto’s, stimuleren van meervoudig gebruik parkeerplaatsen en autoparkeren op afstand of in gebouwde voorzieningen. Binnen de toekomstige hoofdstructuur voor autoverkeer vervullen het Piet Mondriaanplein, de Noordewierweg en het

westelijk deel van de Soesterweg een functie als wijkontsluitingsweg rond de Wagenwerkplaats.

1.4 OPENBARE RUIMTE EN GROEN

In de Structuurvisie Amersfoort 2030 (2013) wordt benadrukt dat de intensiveringsopgave in en rondom het stadshart en de knooppunten niet ten koste mag gaan van de groene kwaliteiten van de stad als geheel. Door op binnenstedelijke locaties compacter te bouwen, kan groen in en om de stad worden gespaard. Dit betekent dat er op de binnenstedelijke locaties zelf minder ruimte zal zijn voor groen. Wel wordt benadrukt dat de kwaliteit van de openbare ruimte in de knooppunten ingrijpend verbeterd dient te worden. Daarmee wordt niet alleen de verbinding gelegd tussen alle verschillende functies in het knooppunt, maar zijn de stedelijke plekken ook op een goede en aantrekkelijke manier verbonden met de omliggende wijken van de stad.

In de “Beleidsvisie Groen Blauwe Structuur” (2004) legt de gemeente de ambitie neer om alle bestaande barrières tussen het stedelijk groen en het landschap rondom de stad op te heffen. Dit is van belang voor ecologische relaties, maar ook voor recreatieve verbindingen tussen stad en ommeland. De Wagenwerkplaats wordt in deze visie niet specifiek benoemd, maar met het masterplan Wagenwerkplaats deze ambitie wel in het achterhoofd gehouden.

Verder stelt dit document dat de keuze van de beplanting van de groengebieden nog beter zou kunnen aansluiten bij de omringende landschappen om zo de mogelijkheden voor natuurontwikkeling en de differentiatie te vergroten. Binnen de groen-blauwe structuur van Amersfoort ligt de Wagenwerkplaats in het gebied 'Heuvelrug', dat zijn identiteit ontleent aan het beboste karakter van de Utrechtse Heuvelrug.

Op het niveau van de Wagenwerkplaats legt de "Visie Wagenwerkplaats" (2007) de doelstelling neer om een natuur-/cultuurpad aan te leggen vanaf het Piet Mondriaanplein tot aan Birkhoven. Deze wordt ook wel het Groene Spoor genoemd. Langs dit pad kunnen verschillende elementen tot ontwikkeling worden gebracht, zoals een kruidentuin, een huttenbouwplaats, een vlinderpad en een beeldentuin.

Eén van de acht werksporen van de Duurzaamheidsvisie 2015-2050 (2015) luidt: de Wagenwerkplaats maakt robuuste water en groen buffers. De ambitie is hierbij om het groen en water in het gebied op een slimme manier te benutten. Groen en blauw versterken elkaar en vormen de structuur in het gebied.



De acht werksporen (Uit: Duurzaamheidsvisie 2015-2050)



BIJLAGE 2 RUIMTELIJKE ANALYSE EN MILIEU

Dit hoofdstuk is een weergave van de belangrijkste conclusies en resultaten van de ruimtelijke analyses en milieuonderzoeken. Een aantal onderzoeken zijn uitgevoerd voor zowel de huidige en toekomstige situatie.

2.1 CULTUURHISTORIE

Korte geschiedenis van de Wagenwerkplaats

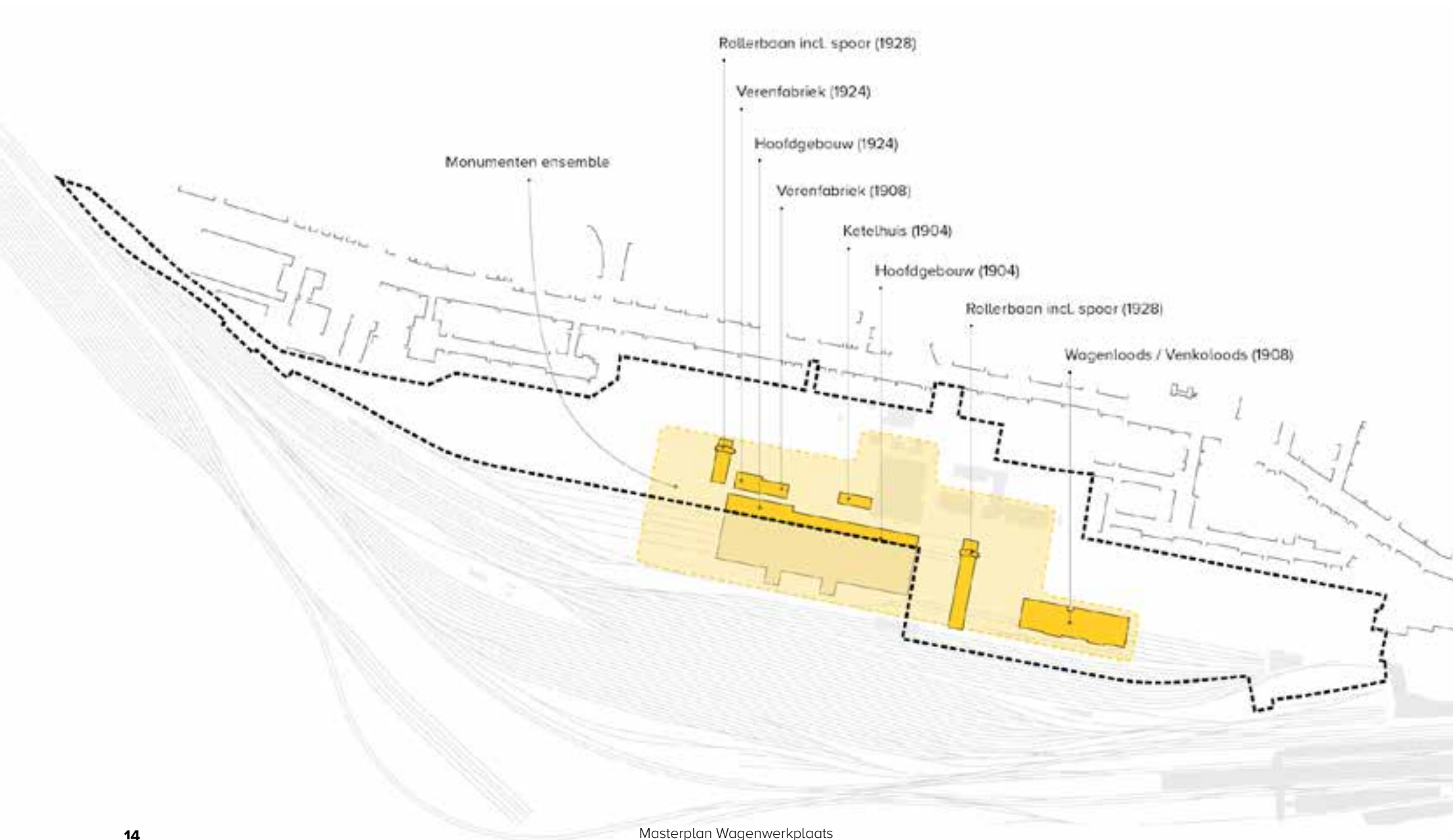
Het gebied van de Wagenwerkplaats kent haar oorsprong in 1904 toen de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij in Amersfoort een Centrale Werkplaats opende. Al vanaf 1863 had Amersfoort zich ontwikkeld als spoorwegstad. De diverse spoorwegondernemingen uit deze pionierstijd legden hier spoorlijnen aan met de bijbehorende dienstgebouwen. Deze maatschappijen fuseerden in de jaren dertig tot de NS, die het wagenwerkplaatssterrein verder ontwikkelde voor het onderhoud en de revisie van goederenwagons. Na 1996 volgde een verzelfstandiging van het bedrijf en op 1 januari 2001 werd het uiteindelijk gesloten. Het totale terrein is ca anderhalve kilometer lang

en driehonderd meter breed. Vanwege het besloten en geïsoleerde karakter van het gebied werden de waarden van dit terrein niet eerder onderkend. Waar aan stationsgebouwen zelf veel studies en publicaties zijn gewijd, bleven deze meer utilitaire spoorweggebouwen tot voor kort onderbelicht.

De sloop van de voormalige portierswoning in 2003 was aanleiding voor Joke Sickmann om aandacht te vragen voor de dreigende teloorgang van dit unieke terrein en de daarbij behorende spoorweggeschiedenis. Haar noodkreet vond steun en daarop werden het terrein en de gebouwen geïnventariseerd door de Utrechtse Stichting tot behoud van Industrieel Erfgoed (USINE). Er vond een onderzoek plaats naar de mogelijkheden tot herbestemming van de meest karakteristieke gebouwen op het terrein. De NS, gemeente en vele Amersfoorters werden door het enthousiasme van de- inmiddels opgerichte- stichting Siesta aangestoken. Diverse delen van het industriële complex (inclusief een deel van het terrein)

werden op basis van het onderzoek door het rijk aangewezen als monument. Diverse gebouwen zijn inmiddels gerestaureerd en verbouwd voor nieuwe gebruikers, waarbij culturele functies en creativiteit centraal staan. In het gebied zijn oude en nieuwe elementen op een vanzelfsprekende wijze verenigd. Ook de karakteristieke inrichtingselementen en het industriële karakter van de openbare ruimte kregen daarbij veel aandacht.

Monumenten in beeld



Monumenten

Een deel van de oorspronkelijke werkplaatsgebouwen van de NS is aangewezen als rijksmonument (industrieel erfgoed). Deze gebouwen en hun omgeving geven nog steeds een goed beeld van de oorspronkelijke functie van het gebied en bepalen daarmee sterk het karakter en de identiteit van de wijk (als herkenningspunten; landmarks). Dit wordt benadrukt door de ligging in het hart van het gebied. Naast de monumentale gebouwen is ook een deel van de omgeving en openbare ruimte als monumentaal ensemble (complex) beschermd.

De instandhouding van het industrieel erfgoed vormt een randvoorwaarde bij de ontwikkeling van het gebied. Een passende functie voor deze gebouwen (die recht doet aan de kwaliteiten en de bijzondere positie ervan) is daarbij belangrijk. De meeste gebouwen hebben inmiddels een nieuwe bestemming gekregen.

Transformaties van de historische gebouwen zijn over het algemeen mogelijk als daarbij de belangrijke historische karakteristieken worden

behouden. In dit geval is het behoud van het industriële karakter een belangrijk uitgangspunt.

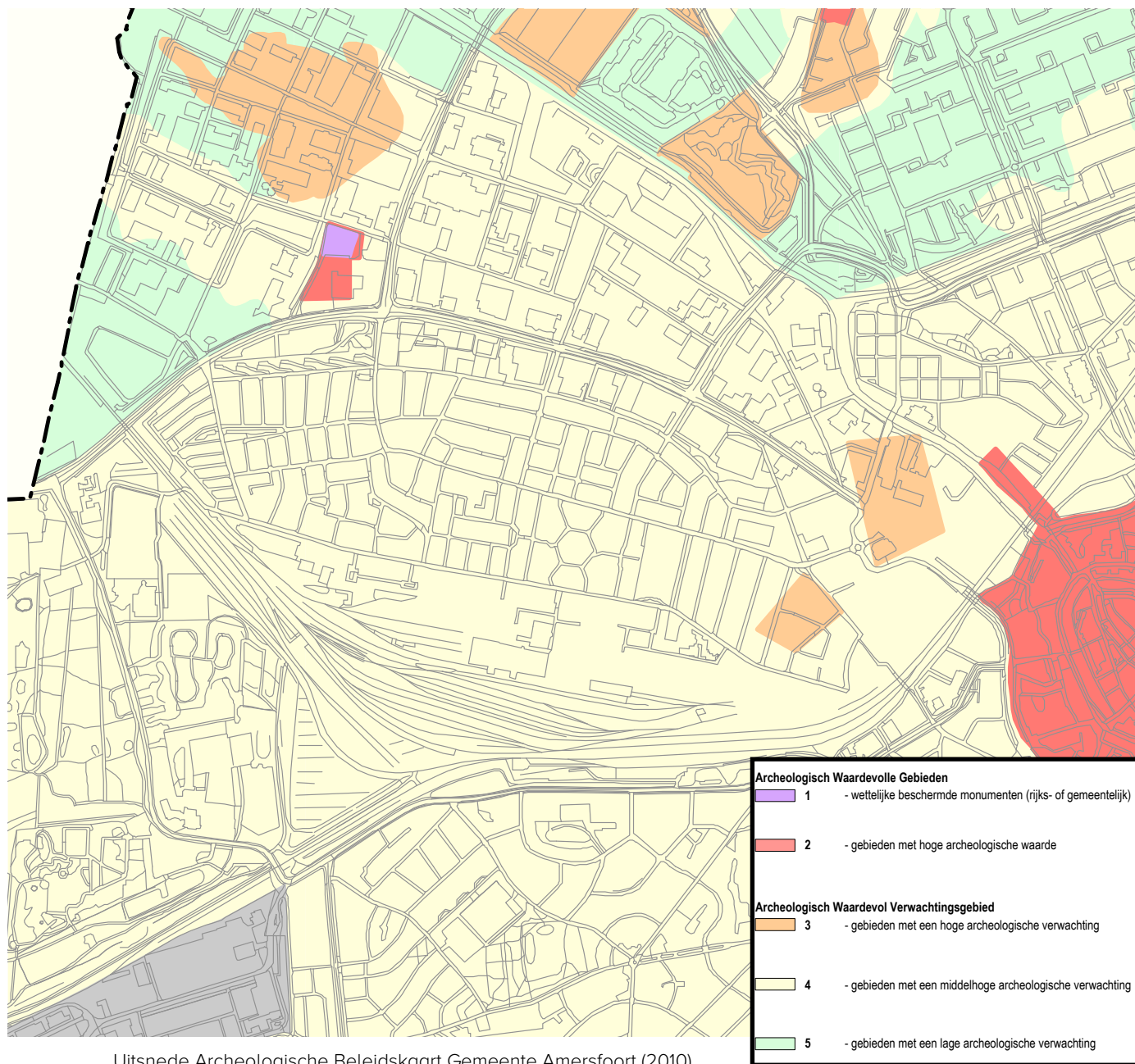
Bij de nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen hier omheen (aan west- en oostzijde) is het wenselijk om de aanwezige en aantrekkelijke cultuurhistorische identiteit als inspiratiebron te gebruiken door (ruimtelijke) relaties te leggen met dit 'historische hart' van de wijk. B.v. met zichtlijnen en een op dit centrum gerichte ruimtelijke opbouw van de wijk.

Vanuit het verleden is de verbinding met het Soesterkwartier een belangrijk uitgangspunt. Het Soesterkwartier vormt een woonwijk en bestaat uit een voor- en een naoorlogs deel. Het aan het Wagenwerkplaatsgebied grenzende deel omvat vooral gesloten bouwblokken met laagbouw (1-2 bouwlagen + kap) uit de eerste helft van de 20ste eeuw. Aan de grenzen van het gebied (langs de Soesterweg) zijn de bouwblokken niet voltooid, maar open naar het voormalige NS-terrein. Het rijksbeleid (MoMo – Modernisering

Monumentenbeleid) is gericht op het integreren van erfgoedwaarden in ruimtelijke ontwikkelingen. Erfgoedbeleid of monumentenzorg gaat verder dan alleen het beschermen of behouden van objecten. De ruimtelijke relaties en context zijn van wezenlijk belang. Daaruit vloeit de verplichting voort om in een bestemmingsplan een cultuurhistorische paragraaf op te nemen waarin de erfgoedwaarden worden beschreven en de uitgangspunten hiervoor worden geformuleerd en verantwoord.

De erfgoedwaarden hebben betrekking op:

- het gebouwd erfgoed en de historisch-stedenbouwkundige context;
- de aanwezige archeologische waarden;
- de aanwezige landschappelijke waarden.



Uitsnede Archeologische Beleidskaart Gemeente Amersfoort (2010)

2.2 ARCHEOLOGIE EN BODEM

Archeologie

Ten aanzien van archeologie hanteert de gemeente Amersfoort de 'Archeologische beleidskaart' (2010). In deze beleidskaart valt de Wagenwerkplaats onder categorie 4: "gebieden met een middelhoge archeologische verwachting". Dit betekent dat bij plangebieden groter dan 500 m², waarbinnen bodemingrepen dieper dan 30 cm onder het maaiveld plaatsvinden, voorafgaand archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Er heeft in de afgelopen jaren geen archeologisch onderzoek plaatsgevonden op de Wagenwerkplaats. De grond is waarschijnlijk wel tot op grote diepte geroerd toen het terrein nog in gebruik was door NS. Er zullen wellicht enkele terreinen binnen het gebied zijn waarvan de bodem niet geroerd is, maar het is niet bekend om welke het gaat. Archeologische gegevens, zoals sporen en vondsten, zijn vooralsnog niet bekend in dit gebied (bron: mail Francien Morel-Snieder, gemeente Amersfoort, 12-11-2014).

In de loop der jaren zijn verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd naar (delen van) de Wagenwerkplaats. Deze paragraaf geeft de belangrijkste conclusies weer. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met Raymond Banser (Stichting Bodemsanering NS) en Paul Camps (Gemeente Amersfoort).

Wet Bodembescherming

Vanwege de ernstige verontreiniging die in het verleden op de Wagenwerkplaats is ontstaan (veelal door het werken met gevaarlijk stoffen), is het gehele terrein in het verleden aangemerkt als één geval in het kader van de Wet Bodembescherming (Wbb). Een 'geval' betekent: "een geval van verontreiniging of dreigende verontreiniging van de bodem dat betrekking heeft op grondgebieden die vanwege die verontreiniging, de oorzaak of de gevolgen daarvan in technische, organisatorische en ruimtelijke zin met elkaar samenhangen". Dit betekent dat er ernstige beperkingen werden gesteld aan ontwikkelingen waar dan ook op het terrein. In 2012 is door Oranjewoud onderzocht of dit Wbb-geval ingeperkt kon worden tot een aantal vlekken. De resultaten hiervan zijn weergegeven in het rapport "Actualiserend / Nader bodemonderzoek in verband met herbeschikken grootschalig WBB-geval omgeving Vml. Wagenbedrijf, NS-emplacement te Amersfoort" (Oranjewoud, 2012). Dit heeft geleid tot een herbeschikking. Naastgelegen kaart geeft weer welke gebieden nu als Wbb-geval worden aangemerkt. Het gaat in alle gevallen om een ernstige verontreiniging (vaak niet in grote hoeveelheden). Dit betekent: "een geval van verontreiniging waarbij de bodem zodanig is of dreigt te worden verontreinigd, dat de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant

of dier heeft, ernstig zijn of dreigen te worden verminderd".

Verontreiniging Vetgasfabriek

Op het NS-emplacement had de NS in de periode 1910-1957 een Vetgasfabriek in bedrijf, ter plaatse van het huidige Piet Mondriaanplein. Hier werd gas geproduceerd voor de verlichting in de treinen. Het productieproces van de Vetgasfabriek heeft geleid tot ernstige verontreiniging van grond en grondwater met benzeen- en teerproducten. In het verleden is hiervoor o.a. bij de bouw van 'Eempolis' een saneringssysteem in werking gesteld waarbij damwanden zijn geplaatst onder het gebouw. Het brongebied is daarmee geïsoleerd en de verspreiding van de grondwaterverontreiniging wordt hierdoor tegengegaan.

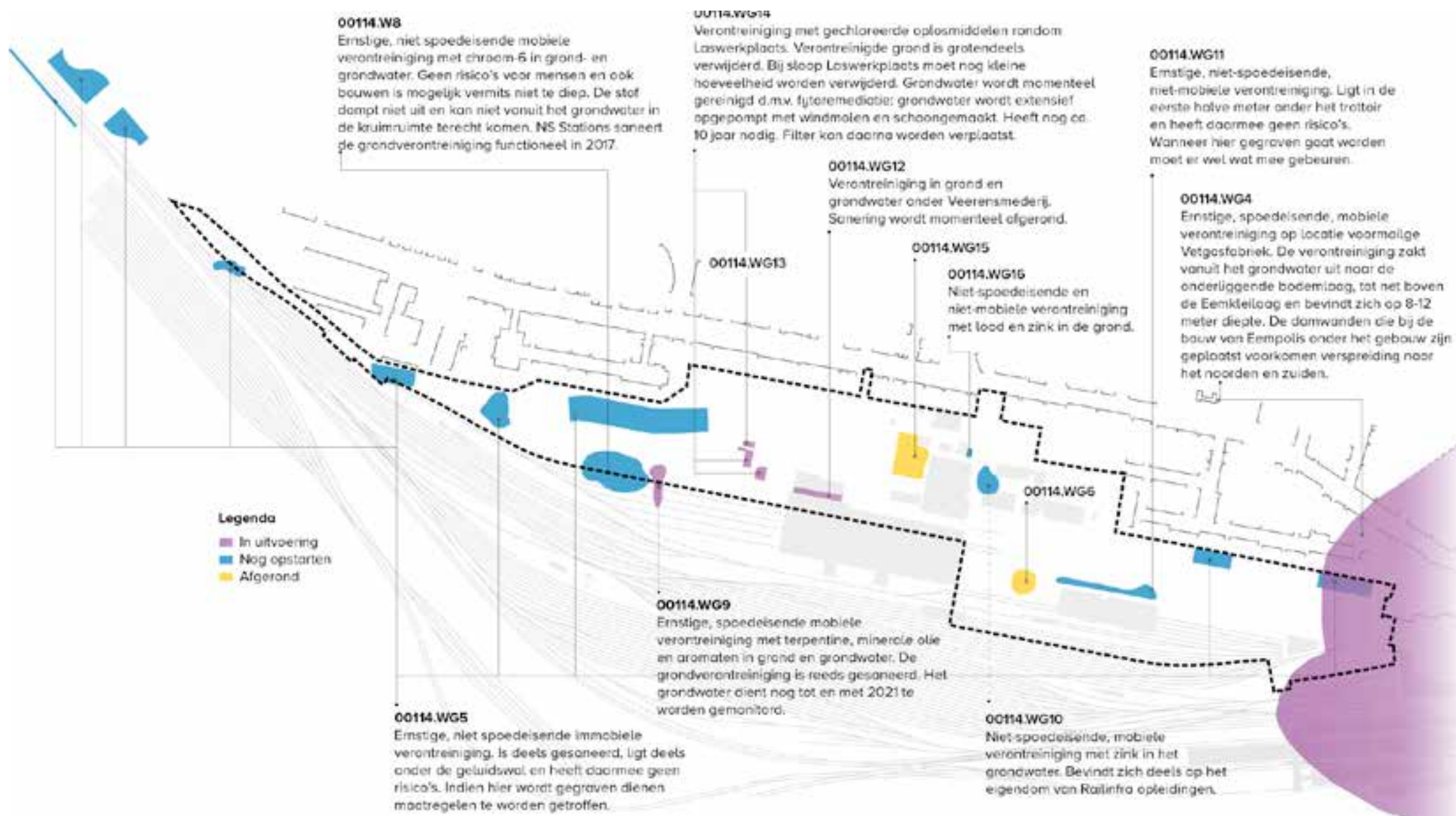
In 2010 is een projectteam samengesteld (SBNS, Deltares en Aveco de Bondt) dat bezig is met de heroverweging van de aanpak voor deze locatie. Tussen 2010 en 2013 heeft ingenieursbureau Aveco de Bondt aanvullend onderzoek gedaan naar de situatie. De resultaten hiervan zijn weergegeven in het rapport: "Aanvullend bodemonderzoek probleemstelling Vetgasfabriek te Amersfoort" (Aveco de Bondt, 2013).

In maart 2015 tekenden I&M, ProRail en NS een vaststellingsovereenkomst tot beëindiging van het Convenant Sanering NS-percelen 2015. In dit

overeenkomst spreken partijen af dat de WBB-geval Amersfoort Vetgasfabriek voor rekening en risico komt van het Ministerie van I&M.

Voor de aanpak van deze vlek zijn diverse opties denkbaar variërend van huidige IBC-maatregel (Isoleren, Beheersen, Controleren) via een (biologische) in-situ sanering tot aan volledige ontgraving. Van de IBC maatregel is het nadeel dat deze niet eindig is in de tijd. Een volledige ontgraving is duur, kent nogal wat veiligheidsrisico's, (stank)overlast en heeft een grote ecologische voetafdruk. Meest waarschijnlijk is een gecombineerde variant waarbij partijen er naar streven werk met werk te maken.

Wbb-gevallen in beeld



Overige Wbb-gevallen

De overige vlekken op het terrein vallen in verschillende categorieën. Een aantal vlekken is al gesaneerd. Hier zijn ontwikkelingen mogelijk. Een aantal andere vlekken wordt momenteel gesaneerd of wordt dit in de komende periode. De vlekken rondom de Laswerkplaats worden gesaneerd door middel van fyto-remediatie. Het (zelfvoorzienende) filter maakt het verontreinigde grondwater schoon. Het filter blijft hier nog ca. 10 jaar staan en kan daarna worden verplaatst om eventuele andere vlekken te reinigen.

Dan is er nog een groep waarvan de sanering nog moet worden opgestart. Dit zijn vlekken waarvan de sanering niet-spoedeisend is en waarmee niets hoeft te gebeuren wanneer de grond waarin ze zich bevinden niet wordt beroerd. Wanneer in deze grond gegraven gaat worden, zijn maatregelen noodzakelijk en dient de vervuilde grond te worden verwijderd. Deze kan bijvoorbeeld opnieuw worden ingezet onder verhardingen.

Overig terrein

Buiten de verontreinigde vlekken is de kwaliteit van de grond variabel van 'schoon' tot 'industriewaarde'. Dit betekent dat het bouwen van woningen mogelijk is. Worden hier tuinen of moestuinen gerealiseerd, dan zal er eerst een laag schone grond aangebracht moeten worden.

2.3 WATER

In 2015 en 2017 is door RPS een onderzoek uitgevoerd naar de waterhuishoudkundige situatie van het huidig en het toekomstig plangebied. De Wagenwerkplaats ligt op de overgang van infiltratiegebied op de Utrechtse Heuvelrug naar kwelgebied langs de Eem. Er is niet of nauwelijks oppervlaktewater aanwezig. Op de Wagenwerkplaats en in het Soesterkwartier ligt een gemengd rioolstelsel. Dit betekent dat hemelwaterafvoer is aangesloten op het rioolstelsel. Dit resulteert bij hevige regenval in wateroverlast. Het rioolstelsel heeft dan onvoldoende capaciteit om het regenwater af te voeren (zie afbeelding rechts).

Voor de berekening van de waterhuishouding is een verdeling gemaakt van verhard en onverhard oppervlakte. In de toekomstige situatie neemt het totaal verhard oppervlak ongeveer 1,5 ha toe. Het oppervlakte van bebouwing neemt toe met ongeveer 2 ha. In deze berekening is - hoewel dit niet langer onder het plangebied valt - de loods aan de achterzijde van het Hoofdgebouw meegenomen in de berekening. Dit omdat dit gebouw voornamelijk zal afwateren binnen het plangebied.

Een toename in verhard oppervlak moet worden gecompenseerd met extra oppervlaktewater of infiltratiemogelijkheden. Gezien de doorlaatbare

bodem heeft infiltreren de voorkeur boven oppervlaktewater. Dit wordt door middel van wadi's in de landschappelijke zones gereguleerd. Om het gemengde rioolstelsel op de zo min mogelijk te belasten wordt nieuwe verharding en waar mogelijk te handhaven verharding niet aangesloten op het rioolstelsel, maar wordt neerslag boven- of ondergronds geleid naar de wadi's in het plangebied.

Naast de gestelde compensatie wordt er op meerdere vlakken ruimte gegeven aan een betere waterhuishouding. Dit in het kader van duurzaamheid (Werkspoor 3, Duurzaamheidsvisie 2015-2050). Halfverharding, waterpasserende verharding, groene daken en beplanting zorgen dat water langer wordt vastgehouden en/of beter kan infiltreren in de bodem.

Een wadi is een laagte waarin regenwater zich kan concentreren en in de bodem kan infiltreren. In het wateronderzoek is een berekening uitgevoerd naar type verharding in combinatie met de benodigde diepte en de breedte van de wadi. Ook het langer vasthouden/vertraagd afvoeren van water (bijvoorbeeld via gras- en sedumdaken) en opvang met hergebruik dragen bij om de wijk duurzamer te maken en de capaciteitsproblematiek van het rioleringsstelsel te verminderen. In nevenstaande tabel is weergegeven welk

oppervlakte en diepte van wadi's in het plangebied welk effect hebben op de waterhuishouding. De percentages zijn het oppervlakte aan wadi's in verhouding tot de verharding. Wanneer het oppervlakte afneemt, neemt ook de diepte van de wadi af. Meer oppervlak aan wadi heeft als effect dat water minder lang blijft staan in de wadi's.

In het plangebied is ruim 6 ha bestemd voor de landschappelijke zones, waar ook ruimte is gereserveerd voor wadi's. Bij de snelste wijze van infiltratie door middel van wadi's is circa 25.000 m² hiervan in gebruik als wadi. Minder dan de helft van de landschappelijke zones zijn in deze situaties in gebruik als wadi's. In deze situatie wordt alle verharding en alle bebouwing hierop afgewaterd.

omschrijving	oppervlak verhard [m2]	wadi 10% [m2]	wadi 12% [m2]	wadi 15% [m2]	wadi 16% [m2]	wadi 18% [m2]	wadi 22% [m2]
afkoppelen nieuwe bebouwing*	24.537	2.454	2.944	3.681	3.926	4.417	5.398
afkoppelen bestaande bebouwing**	26.067	2.607	3.128	3.910	4.171	4.692	5.735
afkoppelen open verharding	3.315	332	398	497	530	597	729
afkoppelen halfverharding	3.403	340	408	510	544	613	749
afkoppelen overige verharding	56.024	5.602	6.723	8.404	8.964	10.084	12.325
TOTAAL oppervlak	113.348	11.335	13.602	17.002	18.135	20.402	24.936
diepte wadi [m]		0,96	0,81	0,67	0,63	0,57	0,48
resthoogte na 1 dag [m]		0,48	0,33	0,19	0,15	0,09	0,00
periode water in wadi [uur]		48	41	33	32	29	24

Uitgangspunten berekening: bodem = fijn zand; infiltratiecapaciteit = 22 mm/uur; maatgevende bui = 87 mm/dag

* Dit is het totaal nieuw te bouwen (38.222m² toekomstige bebouwing - 13.685 m² bestaande bebouwing)

** Dit is het totaal verhard oppervlak van bestaande bebouwing buiten en binnen het plangebied

Tabel oppervlakteberekeningen wadi's (Uit: notitie waterparagraaf Wagenwerkplaats NS, RPS 2017)



Wateroverlastlocaties (Uit: notitie waterparagraaf Wagenwerkplaats NS, RPS 2017)

2.4 LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

Amersfoort ligt landschappelijk gezien op de overgang van drie landschapstypen. Aan de oostkant is dat de Geldersche Vallei met een gevarieerd relatief kleinschalig landschap met houtwallen, kleine bosschages en enkele beeklopen die uitmonden in de stadsgrachten van de stad. Aan de noordkant van Amersfoort ligt Eemland, een grootschalig open poldergebied met weinig opgaande beplanting. Het riviertje de Eem loopt vanaf de stad door dit gebied naar de IJmeren. De zuid-westkant van de stad ligt op de uitlopers van de Utrechtse Heuvelrug, een bosrijk gebied met veel reliëf. Dit gebied wordt gekenmerkt door hoog gelegen zandgebied waar water infiltreert en naaldbomen, heide en (voormalige) zandverstuivingen het landschap domineren. Het spooreplacement en de Wagenwerkplaats kunnen gezien worden als onderdeel van de stedelijke structuur, maar liggen landschappelijk gezien op de flank van de heuvelrug. Ze zijn gedeeltelijk afgegraven om een vlak terrein te bewerkstelligen. Hierdoor is een sterk hoogteverschil tussen het lager gelegen spooreplacement en het hoger gelegen Bergkwartier ontstaan. Ook het station ligt hoger dan het spooreplacement. De bodem bestaat voornamelijk uit dekzand met enige leemlagen. Het terrein van de Wagenwerkplaats is landschappelijk gezien te beschrijven als een

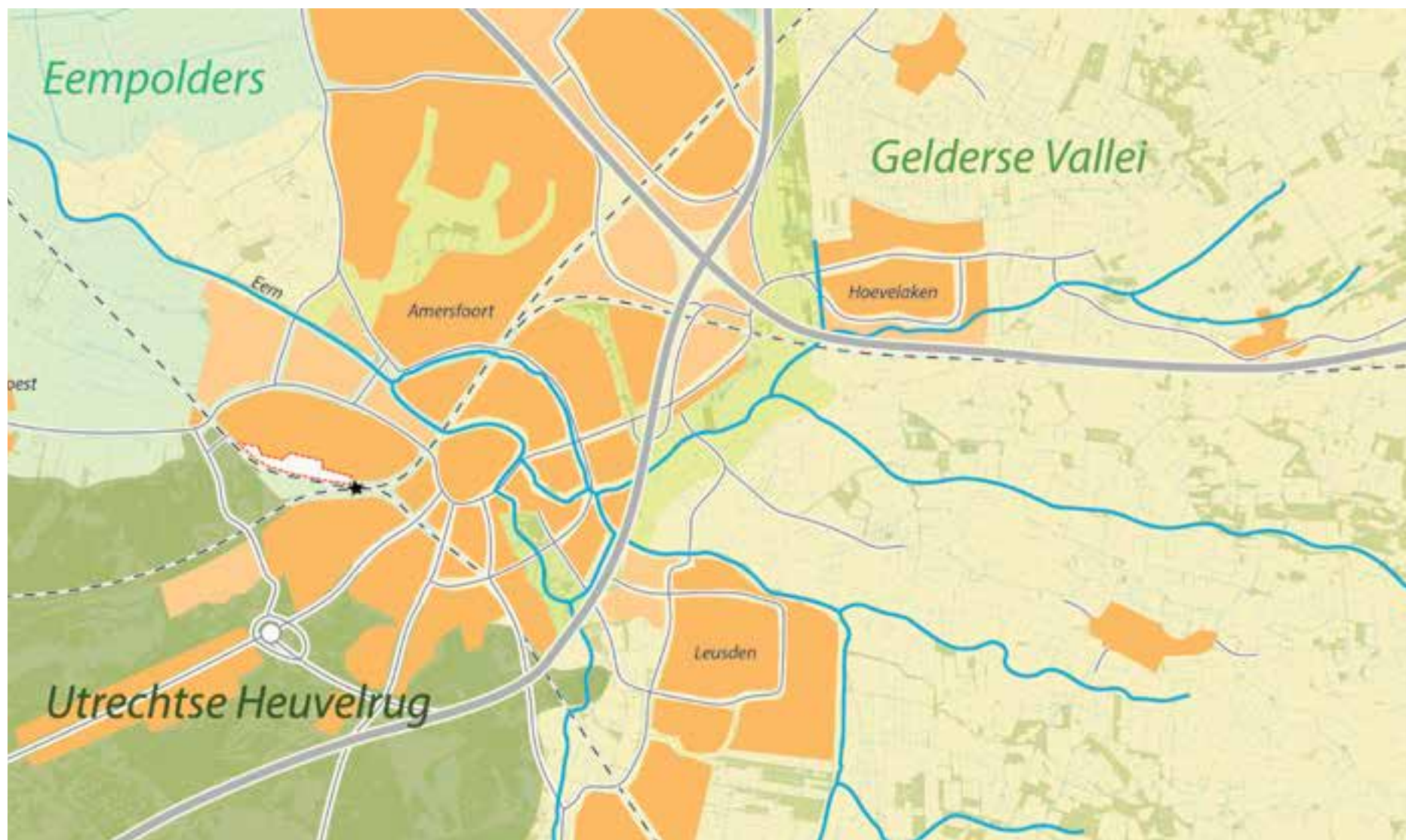
pauzelandschap met een spontane ontwikkeling van schrale vegetaties. Nadat het terrein in onbruik geraakt is zijn diverse sporen, opslagterreinen en loodsen verwijderd. Grote delen van het terrein liggen er 'verlaten' bij. De schrale zandige bodem, in combinatie met de aanwezigheid van veel grind en puin vormt de basis voor ontwikkeling van bijzondere soorten die in deze omstandigheden goed gedijen.

De noordrand van het plangebied wordt grotendeels begrensd door geluidswallen en aan de westzijde bevindt zich ten noorden van deze geluidswal een bosstrook. Het terrein zelf heeft een zeer schrale zandige bodem, grote delen zijn in het verleden met grind en breuksteen verhard. De geluidswallen zijn later opgebracht en zijn iets voedselrijker. Dominant voor een groot deel van het plangebied zijn de schrale kruidenrijke graslanden met opslag van brem, berk, eik en den. Door het naastgelegen spooreplacement is er sprake van een relatieve openheid en grote schaal. Vanuit diverse standpunten zijn er karakteristieke uitzichten over het spooreplacement op de Utrechtse Heuvelrug. Dit is een grote landschappelijke kwaliteit die gekoesterd moet worden.

2.5 FLORA EN FAUNA

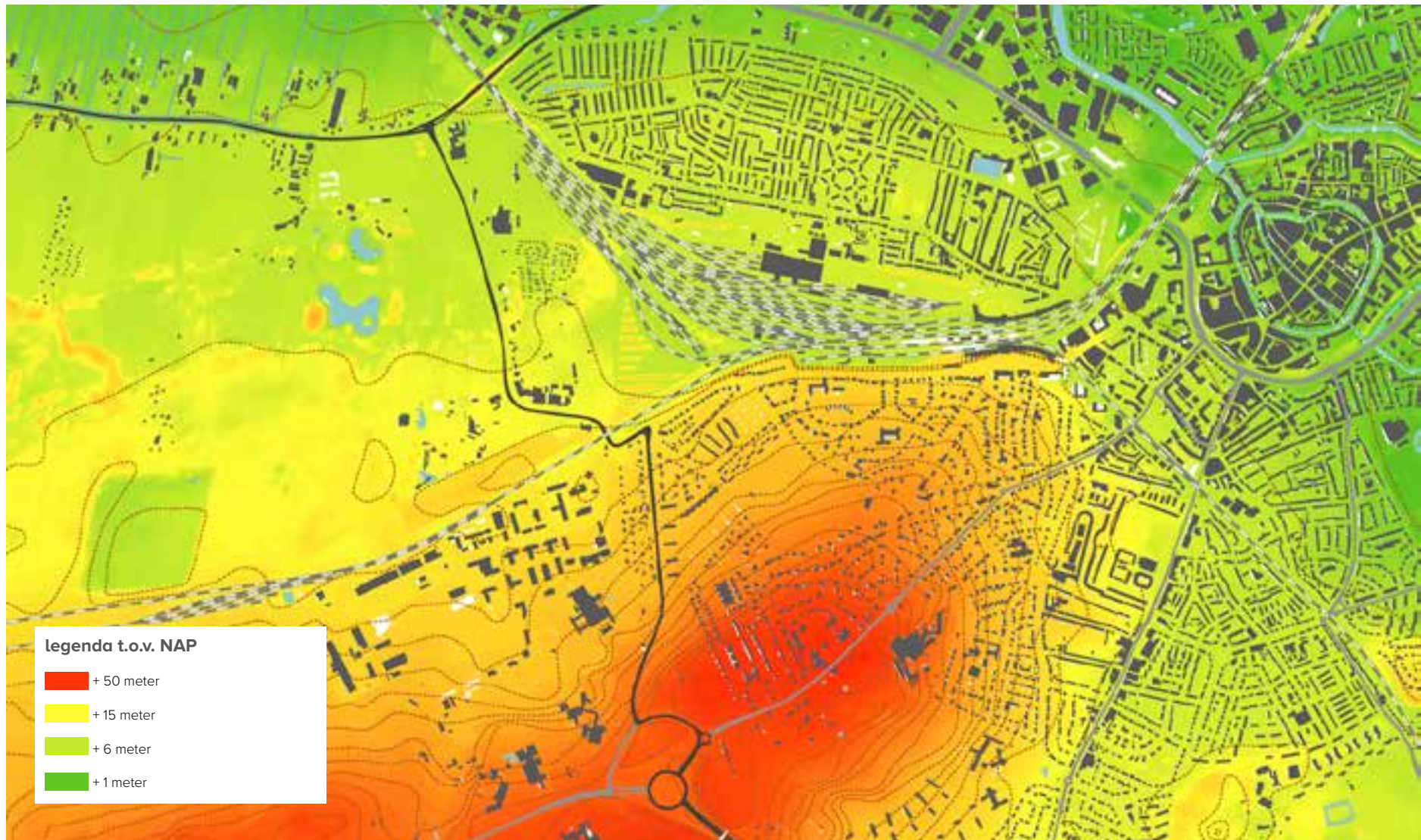
De vegetaties op de Wagenwerkplaats bevatten voornamelijk struisgrasvegetaties met verschillende ruigte- en pionervegetaties. Van de ruigtevegetatie komt met name de braamstruweel veel voor met een enkele wilg of berk. Pioniervegetatie met buntgras en dwerghaververbond komen voor op de droge verstoorde delen. In de verharde delen met bestrating of grind komen vegetaties van vetkruiden voor. De geluidswal is voedselrijker en minder droog en de dominante vegetatie is daardoor een grasland met een kweek, braam en brede lathyrus.

In 2009 heeft bureau Waardenburg in opdracht van de gemeente Amersfoort onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van beschermde planten en dieren op de Wagenwerkplaats. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in het rapport "Effecten op beschermde soorten Wagenwerkplaats, Amersfoort. Veldonderzoek in het kader van de flora- en faunawet". In 2015 is een update uitgevoerd door bureau Waardenburg. Het doel is om te bepalen of een ingreep kan leiden tot overtredingen van verbodsbepalingen uit de Flora en Faunawet. Conclusie luidt dat er vanuit Flora en Fauna geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats. Wel worden een aantal aanbevelingen gedaan om de biodiversiteit zo veel mogelijk te behouden voor het gebied (spoorwegnatuur, vleermuizen, broedvogels).

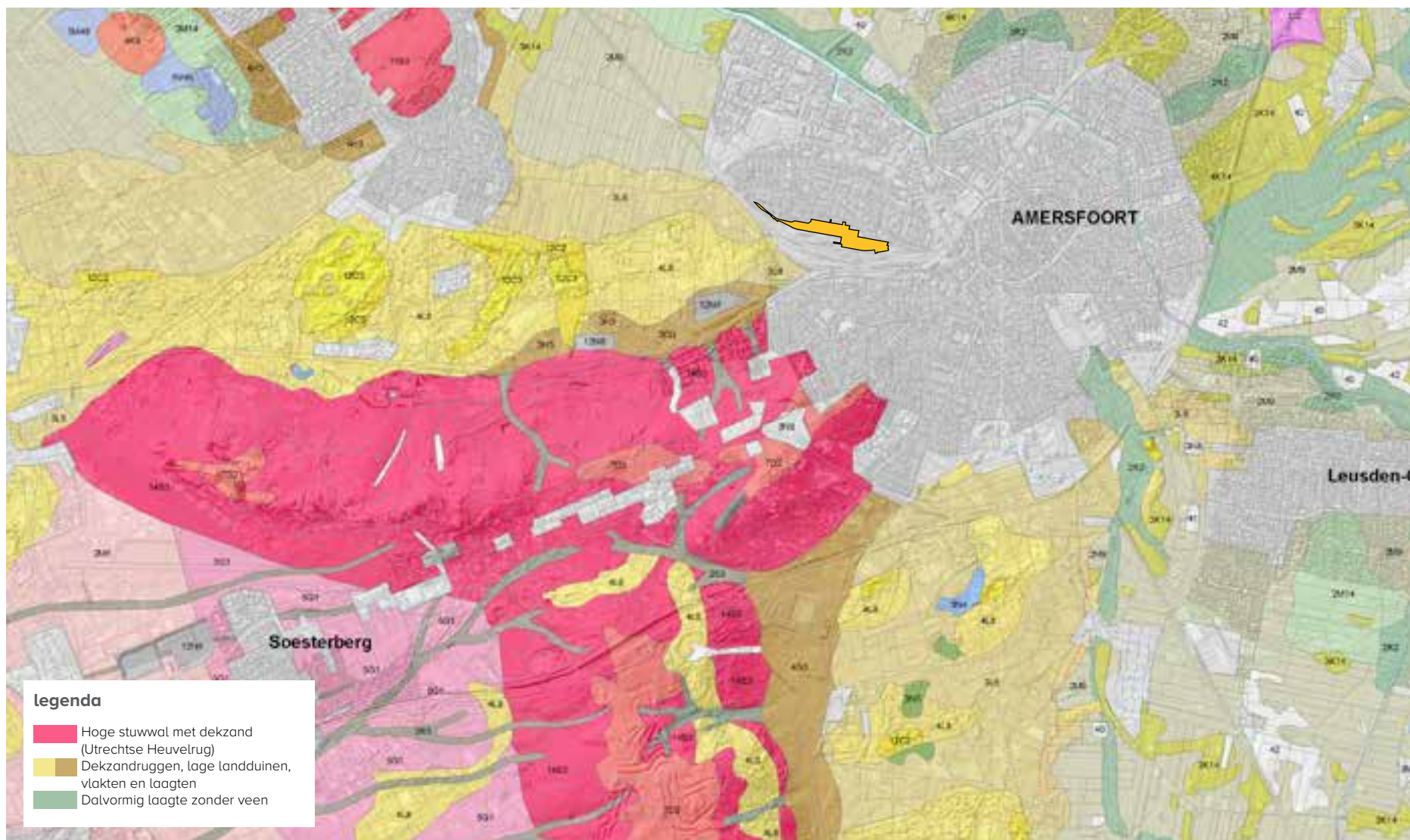


(© H+N+S Landschapsarchitecten)

Hoogtekaart Amersfoort



(© H+N+S Landschapsarchitecten)



Geomorfologische kaart van Amersfoort (© H+N+S Landschapsarchitecten)

Spoorwegnatuur

Op de Wagenwerkplaats zijn diverse beschermde en waardevolle soorten gevonden. Met name de rijkdom aan flora, vlinder- en sprinkhaansoorten valt op. In Amersfoort zijn geen vergelijkbare locaties aanwezig, zeker niet van deze omvang. De waarde van het gebied voor flora en insecten komt voor een belangrijk deel door het warme microklimaat, de droge, zandige tot stenige bodem en de daarmee samenhangende extremen in temperatuur en vochttoestand. De vegetaties op zandige delen (buntgras- en dwerghaververbond) komen met name voor in stuifzandgebieden en de duinen. Het aantreffen van deze vegetaties in de stad is bijzonder. Het stenig milieu op de Wagenwerkplaats wijkt sterk af van de oorspronkelijke milieus in Nederland. De plantensoorten die hier groeien komen oorspronkelijk uit andere, rotsige streken. De combinatie van plantensoorten die hier is ontstaan is typisch voor spooromgevingen en staat bekend als 'spoorflora'. Lichte verstoring in het gebied is bevorderlijk voor het dynamische milieu waaronder de spoorflora goed gedijt. Gebruik van het terrein voor recreatie is dan ook zeer goed te combineren met de functie spoorwegnatuur.

Voor het behoud van de buntgras- en dwerghavervegetaties geldt dat warme, open, zandige delen behouden moeten blijven.



Zicht op "rivier van staal" met Utrechtse Heuvelrug als decor



Spoornatuur met o.a. berken, dennen en brem



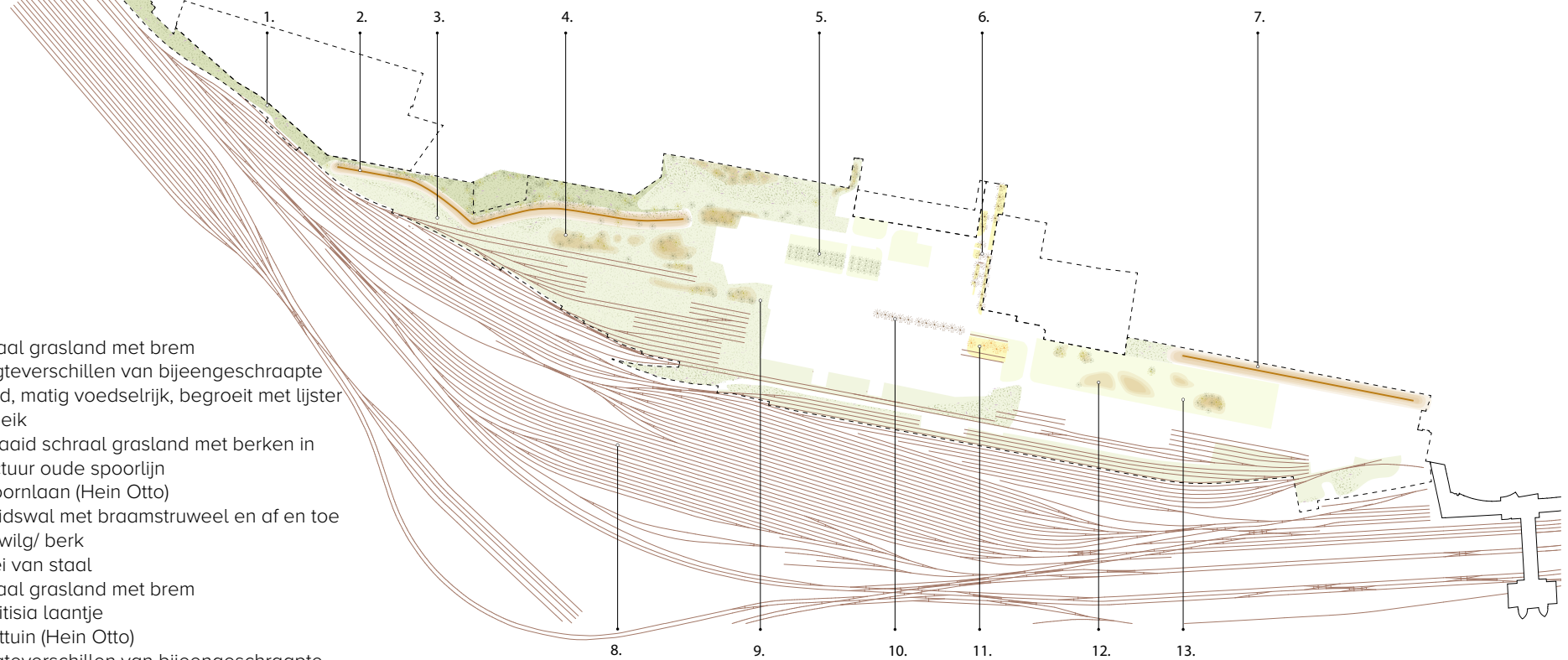
Veld achter woonwijk Bloemenbuurt



Ruimte tussen spoor en geluidswal. Kansrijke verbinding tussen centrum Amersfoort en landschap

1. struweel met braam op matig voedselrijke
stikstofrijke grond
2. geluidswal met braamstruweel en af en toe
een wilg/ berk

3. schraal grasland met brem
4. hoogteverschillen van bijeengeschrapte
grond, matig voedselrijk, begroeit met lijster
bes, eik
5. gemaaid schraal grasland met berken in
structuur oude spoorlijn
6. esdoornlaan (Hein Otto)
7. geluidswal met braamstruweel en af en toe
een wilg/ berk
8. vallei van staal
9. schraal grasland met brem
10. gleditsia laantje
11. buurttuin (Hein Otto)
12. hoogteverschillen van bijeengeschrapte
grond, matig voedselrijk, begroeit met lijster
bes, eik



Beschermde flora en fauna in beeld



Waarnemingen van Bureau Waardenburg tijdens veldonderzoek in 2015



(Van boven naar beneden: geelsprietdikkopje, rosse vleermuis, junikever)

Voor absintalsem is het behoud van de wat voedselrijkere, ruige graslanden van belang. Voor geelsprietdikkopje, sikkelsprinkhaan en zuidelijk spitskopje is de aanwezigheid van een mozaïek van ruigtes en open vegetatie van belang. Voor het behoud van deze soorten moeten daarom voldoende kleine ruigtes in de meer open vegetatie aanwezig zijn. Hierbuiten kan een bosschage schuil- en slaapplekken bieden voor vogels die gebruik maken van de open delen en een habitat vormen voor bosvogels. In de toekomstige Wagenwerkplaats is het dus wenselijk dat er voldoende open ruimten beschikbaar zijn.

Vleermuizen

Op het terrein zijn twee (vrij) zeldzame vleermuissoorten waargenomen: de rosse vleermuis en de laatvlieger. Het voorkomen van de junikever is een belangrijke voedselbron voor de vleermuizen. Om overtreding van verbodsbepalingen met betrekking tot de Flora- en faunawet te voorkomen wordt aanbevolen de volgende maatregelen te treffen om de functie verblijfsplaats voor vleermuizen te behouden:

- Bij nieuwbouw maatregelen treffen om de bebouwing toegankelijk te maken voor vleermuizen: toegankelijk maken van spouwmuren d.m.v. open stootvoegen (1,5-2 cm breedte), toegankelijk maken van ruimte achter boeiboorden en/of het plaatsen van

vleermuiskasten.

- Plaatsen of inbouwen van vleermuiskasten, om de functionaliteit van het gebied voor vleermuizen te behouden.

Broedvogels

Indien bomen en/of beplanting worden verwijderd, dient verstoring van broeden vogels te worden voorkomen. Aanbevolen wordt om dit buiten het broedseizoen te doen (broedseizoen loopt van half maart tot en met augustus).



Motorvoertuigen per gemiddelde werkdag 2014 (Gemeente Amersfoort)



Aantal fietsers per gemiddelde werkdag 2013 (Gemeente Amersfoort)

2.6 VERKEER

Huidige situatie

Auto

De huidige situatie (2014) laat zien dat de verkeersstromen op het omliggende netwerk intensief worden gebruikt. Op een gemiddelde werkdag verplaatsen zich 5.000 tot 15.000 motorvoertuigen op het omliggende netwerk van de Wagenwerkplaats. Het westelijke gedeelte van de Amsterdamseweg, de Nieuwe Poort en de Stadsring en de Ringweg Koppel laten relatief de meeste verkeersstromen per dag zien.

De gemeente Amersfoort heeft in 2014 een onderzoek laten verrichten door Goudappel Coffeng naar de verkeersveiligheid en doorstroming op het Eemplein (Rapport Ronde Nieuwe Poort: verkeersveiligheid en doorstrominganalyse, 2015). Uit dit rapport blijkt dat de doorstroming in de huidige situatie onvoldoende is. Met name in de spits en op zaterdagmiddag worden er knelpunten gesignaleerd. Concluderend wordt gezegd dat er maatregelen op korte termijn nodig zijn om de doorstroming te verbeteren. De gemeente heeft in 2015 enkele maatregelen uitgevoerd. Deze hebben de verkeersveiligheid en doorstroming voor de korte termijn verbeterd.

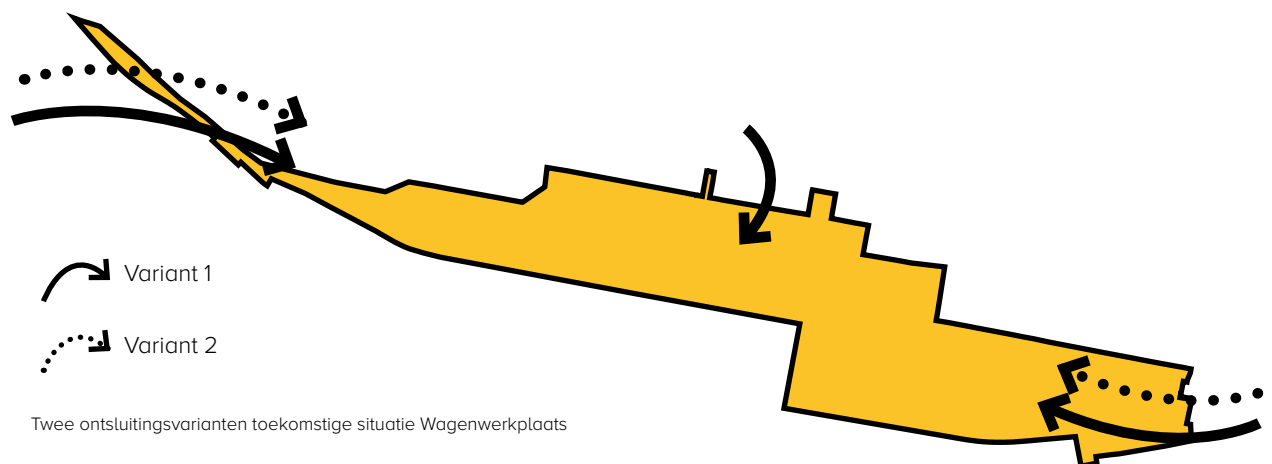
Fiets

Omtrent het fietsverkeer rondom de Wagenwerkplaats is het spoor een complicerende factor. De Brouwerstunnel is de eerste mogelijkheid om van de noordkant naar de zuidkant onder het spoor te fietsen richting het centrum. Deze verbinding wordt dan ook intensief gebruikt. Verder is er ook sluipverkeer dat via het station beweegt. Voor de toekomstige situatie is het volgens de gemeente wenselijk dat er een extra fietsverbinding over of onder het spoor wordt gerealiseerd.

Toekomstige situatie

In 2015 en 2017 is een verkeersonderzoek uitgevoerd door Royal HaskoningDHV ten behoeve van de verkeersstromen en verkeersafwikkeling op het omliggende netwerk voor de toekomstige situatie. Er zijn diverse scenario's berekend uitgaande van een programma van ongeveer 500 woningen met stedelijke voorzieningen. Hieruit blijkt dat dit voorgestelde programma circa 5.450 verplaatsingen per etmaal zal genereren.

Voor het onderzoek is gewerkt met twee ontsluitingsscenario's. In Variant 1 heeft de Wagenwerkplaats drie ontsluitingen (oost, midden en west) en in Variant 2 zijn er twee ontsluitingen (oost en west). Deze twee varianten zijn getoetst aan de referentiesituatie in 2025. Voor de ontlasting van de Soesterweg en het Soesterkwartier is gekozen voor



Twee ontsluitingsvarianten toekomstige situatie Wagenwerkplaats

het onmogelijk maken van het doorgaande verkeer van motorvoertuigen van oost naar west.

Uit onderzoek blijkt dat beide varianten zorgen voor duidelijke lagere intensiteiten in het middengebied van de wijk Soesterkwartier in vergelijking met de referentiesituatie. Variant 2 heeft het sterkste effect.

Beide varianten zorgen echter voor een toename op de omliggende wegen aan de westzijde van het plangebied en aan de oostzijde van het plangebied. Hier heeft Variant 2 de sterkste toename in het oosten van het plangebied. De verkeersafwikkeling en -doorstroming vanaf de westelijke ontsluiting zal in beide varianten niet voor problemen zorgen in de toekomstige situatie.

Op de vier kruispunten van de wijk Soesterkwartier met de Amsterdamseweg kan het verkeer in

de toekomstige situatie voor beide varianten worden afgewikkeld, mits er een aantal (kleine) aanpassingen worden gedaan (bijvoorbeeld langere voorsorteerstroken). Op de rotonde Nieuwe Poort is de verkeersdoorstroming matig. Met de ontwikkeling van de Wagenwerkplaats gaat het nu al bestaande knelpunt versneld toenemen.

De gemeente is daarom in 2017 gestart met een uitgebreide verkeersstudie die moet resulteren in oplossingsmaatregelen ter plaatse en/of in het omliggende netwerk om zo ook de verwachte verkeerstoename in relatie met de Wagenwerkplaats op een veilige manier te kunnen afwikkelen.