

BEELDKWALITEIT

WAGENWERKPLAATS - WEST EN MIDDEN

17-10-2023

BEELDKWALITEIT WAGENWERKPLAATS WEST EN MIDDEN

REGELS VOOR BEELDKWALITEIT (BEHORENDE BIJ HET BESLUIT OVER DE VASTSTELLING VAN HET BESTEMMINGSPLAN WAGENWERKPLAATS WEST EN MIDDEN)

Aanleiding

Gelijktijdig met het bestemmingsplan zijn beeldkwaliteitsregels opgesteld voor nieuwbouw in de gebieden West en Midden van de Wagenwerkplaats. Normaal gesproken wordt een aanvraag omgevingsvergunning onder andere getoetst aan de gemeentelijke Welstandsnota. Het gebied van het bestemmingsplan Wagenwerkplaats West en Midden is in de gemeentelijke Welstandsnota echter aangemerkt als 'een gebied in ontwikkeling'. Dat betekent dat er geen gebiedsgerichte criteria omtrent beeldkwaliteit zijn. Daarom zullen ter voldoening aan artikel 12a van de Woningwet tegelijk met de vaststelling van dit bestemmingsplan door de gemeenteraad gebiedsgerichte criteria voor het bij het bestemmingsplan betrokken gebied en in het bijzonder de nieuwbouw in West en Midden worden vastgesteld. Daarmee maken die regels te zijner tijd deel ook uit van de gemeentelijke welstandsnota. Samen met de bestaande criteria voor kleine bouwwerken (Hoofdstuk 2 uit de Welstandsnota) en de regels voor reclame (Hoofdstuk 3 uit de Welstandsnota) vormen deze regels het toetsingskader voor de Gemeentelijke Adviescommissie voor de Omgevingskwaliteit en de Stadsbouwmeester ¹voor de beoordeling van bouwplannen.

Bewaken van de beeldkwaliteit van de bebouwing

Voor het totale plangebied van de Wagenwerkplaats (West, Midden en Oost) is een inrichtingscatalogus opgesteld voor de openbare ruimte, hieraan zal het inrichtingsplan worden getoetst. Het bewaken van de beeldkwaliteit van de nieuwbouw in deelgebieden West en Midden gebeurt niet alleen door de toetsing, er is niet gekozen voor een uitgebreid beeldkwaliteitsplan. Bij een organische vraaggestuurde ontwikkeling hoort dat ruimte wordt gelaten aan architecten en ontwikkelaars om (tot op zekere hoogte) op een eigen manier invulling te geven aan de beeldkwaliteit onder intensieve begeleiding van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam, bestaande uit de supervisor, stadsbouwmeester en gemeentelijk stedenbouwkundige. Naar behoefte wordt het kwaliteitsteam aangevuld met specifieke expertise op het gebied van cultuurhistorie, duurzaamheid, etc.

Dit Ruimtelijk Kwaliteitsteam begeleidt de projecten in het gebied en bewaakt de speerpunten. Deze speerpunten zijn vastgelegd in het Masterplan Wagenwerkplaats. Daarin zijn de navolgende speerpunten voor nieuwbouw geformuleerd:

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

¹ Onder de Omgevingswet moeten gemeenten een gemeentelijke adviescommissie instellen voor de omgevingskwaliteit. Deze vervangt de oude commissies voor ruimtelijke kwaliteit, welstand en monumenten.

Procedurele planontwikkeling

Om te zorgen dat de speerpunten voor beeldkwaliteit (en ook duurzaamheid) in voldoende mate worden behaald worden nieuwe initiatieven en ontwikkelingen in het gebied van de Wagenwerkplaats apart en in een vroegtijdig stadium besproken met het Ruimtelijk Kwaliteitsteam. Het team is integraal samengesteld en gaat met iedere initiatiefnemer in gesprek om aan de hand van de vastgestelde speerpunten en regels voor beeldkwaliteit te komen tot een plan dat voldoet aan de vastgestelde eisen/speerpunten. Dat is ook vastgelegd in de anterieure overeenkomst met de ontwikkelende partij in het gebied. Daarin staat onder andere dat het niet is toegestaan om een vergunningaanvraag te doen zonder voorafgaand positief advies van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam. Het Ruimtelijk Kwaliteitsteam opereert ten aanzien van de beeldkwaliteit als het ware als adviseur van de Gemeentelijke Adviescommissie voor de Omgevingskwaliteit ten aanzien van de welstandstoetsing. De Gemeentelijke Adviescommissie blijft eindverantwoordelijk om het college te adviseren), maar zal bij de behandeling van plannen wel het advies van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam zoveel mogelijk volgen, maar levert een onafhankelijk advies aan het college.

Uitwerking speerpunten in regels voor beeldkwaliteit

De in het Masterplan Wagenwerkplaats geformuleerde speerpunten zijn uitgewerkt in de navolgende regels voor beeldkwaliteit (gebiedsgerichte criteria), die door de raad integraal worden vastgesteld. Deze zijn aangevuld met specifieke aandachtspunten voor de zuidzijde vanuit de cultuurhistorische verkenning – kernwaarde wagenwerkplaats d.d. 7 september 2023.

1. Het versterken van de stedenbouwkundige structuur (spoorse identiteit)

- De hoofdrichting van de ruimtelijke structuur is oost-west gericht;
- Doorlopende structuurlijnen (openbaar gebied, bomenrijen) verbinden de deelgebieden oost, midden en west;
- Bebouwing in de aanliggende ontwikkelvelden volgt en begeleidt de ruimtelijke hoofdrichting;
- Verbindingen met het Soesterkwartier (haaks op de hoofdrichting) zijn wenselijk, maar zijn in hun uitwerking ondergeschikt aan de ruimtelijke hoofdstructuur.

2. Het benutten van de weidsheid van de landschappelijke zones

- Compacte bouwvelden worden afgewisseld door open, groene landschappelijke zones;
- De openheid wordt bereikt door waar mogelijk af te zien van uitzicht-belemmerende elementen als geluidschermen of –wallen;
- Aangrenzende bebouwing oriënteert zich op deze ruimten en benut en ondersteunt de weidsheid onder meer door positionering van gevelopeningen en buitenruimten.

3. Het inzetten op een groen karakter

- Het bestemmingsplan zet in op een robuuste openbare groenstructuur die bestaat uit de landschappelijke zones en de (oost-west) doorlopende bomen- en groenstructuur langs straten, paden en lanen;
- De openbare groenstructuur wordt aangevuld en versterkt door het stimuleren van aanplant van bomen op privéterrein, aanleg van binnentuinen, groene daken, etc.
- Het karakter van het groen varieert van stedelijk en parkachtig binnen de woongebieden tot landschappelijk en ruig in de doorlopende groenzone langs het spoor.
- De groenstructuur draagt door omvang, ligging en inrichting bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen (o.a. klimaat en biodiversiteit)

4. Het bewaken dat de bebouwing een sterke relatie met de omgeving heeft

- De opzet van het gebied, met lange lijnen, werkt door in de bebouwing en eventueel de opdeling daarvan.
- Langs de zuidzijde van het gebied wordt dit versterkt door een lineair karakter in navolging van de rijtuigenloods en de hoofdloods.
- Bouwblokken hebben een alzijdige oriëntatie;
- Bebouwing oriënteert zich op de aanliggende openbare ruimte.
- De wanden hebben op maaiveldniveau een open en uitnodigend karakter; hier bevinden zich de (gezamenlijke) entrees en representatieve gebruiksruiden;

- Buitenruimten aan de voorzijde zijn bescheiden (ondiep) van afmeting en kunnen bijvoorbeeld worden vormgegeven als 'Delftse stoep'.
- Bebouwing grenzend aan de landschappelijke zones heeft een massa-opbouw en uitstraling die anticipeert op de maat en schaal van die open ruimte en bijdraagt aan een duidelijke begrenzing ervan.

5. Het kiezen voor een zorgvuldige architectuur passend bij de Wagenwerkplaats

- Uitgangspunt is een zorgvuldig vormgegeven 'kloeke architectuur' met een eigentijdse uitstraling, geïnspireerd op het industriële karakter en het spoorverleden van de Wagenwerkplaats; maat en schaal van de bebouwing refereren aan de bestaande industriële bebouwing;
- Kenmerkend zijn de grote korrel, een eenvoudige maar karakteristieke vormgeving en een rustig samenhangend gevelbeeld;
- Bebouwing die aansluit op het Soesterkwartier kent juist een kleinschaliger korrel;

Maximale invulling:

De schaarse ruimte binnen de stad vraagt om zorgvuldige invulling van de bouwenvelop. De invulling van de bouwenvelop vormt daarnaast ook het straatbeeld en is op plaatsen van ruimtelijk belang.

- Minimale en maximale invulling: streven naar zo groot mogelijke invulling van de bouwenvelop om 'verspilling' van ruimte tegen te gaan. De bouwenvelop vormt de maximale invulling en mag niet worden overschreden
- Situering en rooilijnen: gebouwen vormen gesloten hoeken en staan in de rooilijn. Terugniggende rooilijnen kunnen alleen mits de hoeken de rooilijn sluiten.

Opbouw volumes:

De massaopbouw van nieuwe gebouwen draagt bij aan de beleving van de spoorse identiteit, de herkenning van historische gebouwen en voor een heldere opbouw en aansluiting tussen het Soesterkwartier en het spoor.

- Nieuwe gebouwen hebben elk een heldere opbouw van onderstel (plint), gevelwand (midden) en dak (kop). Deze driedeling komt tot uiting in verschil in diepte, materialisatie of detaillering
- Een enkelvoudige massa als uitzondering is op strategische plekken mogelijk mits dit geen concurrentie vormt met de historische gebouwen.
- Het gebied kent 3 zones met verschillende bouwhoogtes en type, verlopend van het Soesterkwartier naar het spoor toe:
 - Urban size: aansluitend op het Soesterkwartier
 - Mid size: 3-7 lagen hoog

- City size: meer dan 7 lagen hoog met hoogteaccenten aan het spoor



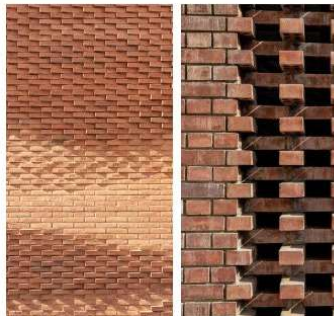
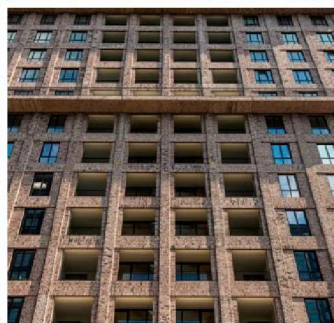
urban size

mid size

city size

Gevels:

De gevel vormt de schil van de bebouwing aan de openbare ruimte en duidt de achterliggende functie. Zowel de herkenbaarheid van de eenheid als de samenhang van gebouwen komt tot uitdrukking in de gevel – zie het als een serie goederenwagens met eigenheid en samenhang, elk met een eigen detaillering, kleur, en diepte, met oog voor de balans tussen verticaliteit en de horizontaliteit.



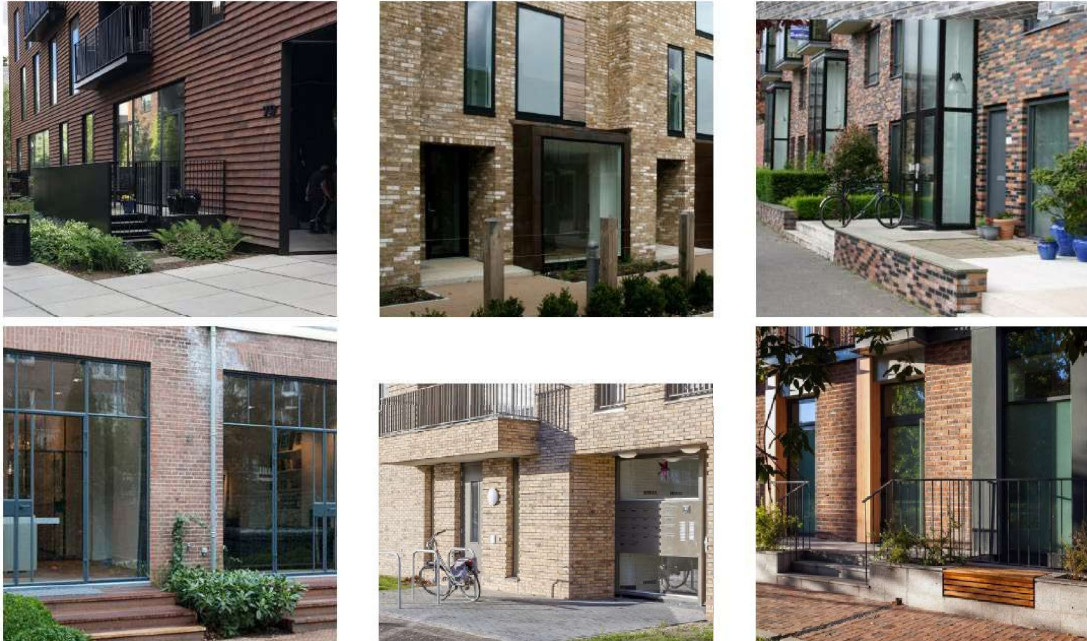
- Compositie: de gevel bestaat uit een heldere eenduidige compositie met in de basis een heldere en leesbare gridstructuur die de verticaliteit benadrukt (kolommen, ribben en/of

cassette). De maaswijdte of ritmiek van de verticale lijnen varieert per gebouw omwille van de individuele expressie van de gebouwen.

- Dieptewerking: de gevel heeft een duidelijke dieptewerking met terugliggende ramen of nissen voor een rijke detaillering en de bijdrage aan de menselijke maat.

Plinten:

De plint vormt het schakelstuk tussen de openbare ruimte en het gebouw, en door de ligging op ooghoogte verdient dit gedeelte van het gebouw een zorgvuldig ontwerp afgestemd op de menselijke maat



- De plint is een herkenbaar onderdeel van het gebouw. Het heeft een onderscheidende uitstraling ten opzichte van de rest van het gebouw.
- De onderscheidende uitstraling kan door kleurgebruik, detaillering, ritmiek of door toepassing van een overstek/band leesbaar worden gemaakt.
- De plint kent een hoge mate van transparantie met in acht name van de privacy (zie ook overgang privé/openbaar), bijvoorbeeld met grote en hoge ramen. Doel hiervan is de interactie tussen buiten en binnen te vergroten en daarmee de sociale veiligheid op straat te vergroten.
- De plint kent een minimale hoogte van 3,2 meter vanaf het maaiveld.
- Voorzieningen zoals trafo's, ingang van parkeren, (toegang tot) bergingen worden in de architectuur van de plint verwerkt. Deze 'blinde' voorzieningen beslaan slechts een klein deel van plint.
- Entrees zijn duidelijk herkenbaar vanaf de openbare ruimte, met ruimte om droog te staan en duidelijk zichtbare postbussen.

Materialen

Materialen zijn van hoge kwaliteit en berekend op een mooi verouderingsproces. Zorgvuldig hergebruik van bakstenen geeft een geleefd aanzicht passend bij het spoorse karakter. Goedkoop (uitziende) materialen met sterke kwaliteitsvermindering door veroudering zoals trespa of plastic zijn niet gewenst.

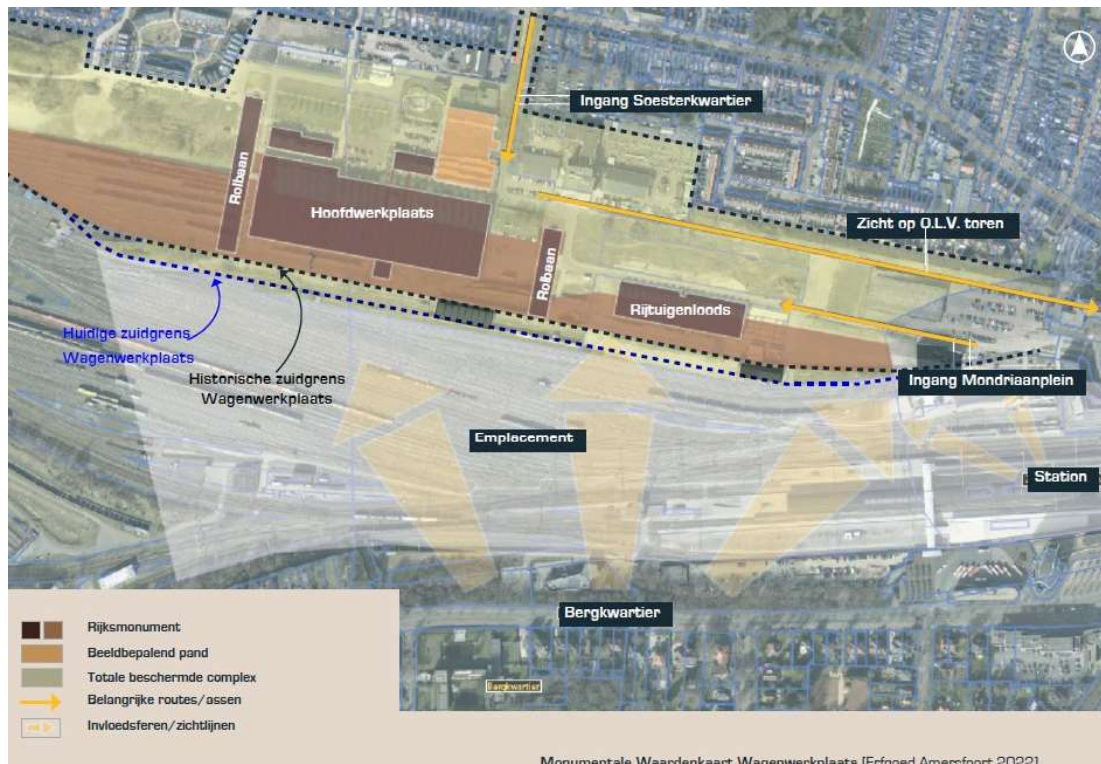
- Reliëf: materialen kennen een hogere mate van detaillering en reliëf op ooghoogte, passend bij de menselijke maat.
- Materialen zijn duurzaam en waar mogelijk circulair en biobased van aard. Denk aan hergebruikte baksteen, of circulaire (stalen) platen op de gevel.
- Groene wanden en gevels vormen welkome uitzonderingen in de ritmiek van de gebouwen. Het toepassen van geveltuinen wordt aangemoedigd
- Blinde gevels worden voorkomen.

Kleuren:

In de basis sluiten de kleuren aan op de omgeving en het spoorse karakter, zoals de oudere warme lichtbruine kleuren van het Soesterkwartier, de bruine kleuren van de rijtuigenloods en de typische rode baksteen van het railcenter.

6. Het respecteren van de monumentale bebouwing

- Het monumentaal ensemble (WWP-midden) en andere aanwezige monumenten en beeldbepalende bouwwerken worden gerespecteerd en hun specifieke kwaliteit moet ook in een nieuwe (aangepaste) situatie maximaal tot haar recht komen (zie monumentenbeschrijvingen); de actuele bescherming is terug te vinden op de digitale monumentenkaart Amersfoort in Beeld (amersfoort-in-beeld.nl) en in de bijlage. Specifiek is voor de Wagenwerkplaats een aanvullende cultuurhistorische verkenning gedaan, waarbij vanaf het spoor(zuidzijde) het complex beschouwd is.



- In het geval van nieuwe bebouwing, toevoegingen of ingrepen bij / aan het monumentale ensemble of monument is de te respecteren monumentale karakteristiek (o.a. maat, schaal, kleur) het vertrekpunt voor de nieuwe ontwikkeling. In de materialisering van de openbare ruimte blijft het oorspronkelijke industriële karakter behouden en zichtbaar;

- Cultuurhistorische identiteit wordt als inspiratiebron gebruikt bij nieuwe ontwikkelingen, door . Monumentale onderdelen van het terrein, zoals de rolbanen en diverse spoorvoorzieningen, worden behouden en herkenbaarheid wordt waar mogelijk versterkt;
- Historische zichtlijnen en structuren benadrukken in het openbaar gebied, bijvoorbeeld door rails te behouden en of terug te brengen in het terrein, zodat zij de gebruiksgeschiedenis van het terrein kunnen vertellen.

BIJLAGE MET BETREKKING TOT MONUMENTALE WAARDEN:

BESCHRIJVING RIJKSBESCHERMD COMPLEX WAGENWERKPLAATS

Complexnr 528302

Inleiding

Vanaf 1863 ontwikkelde Amersfoort zich als spoorwegstad. Verschillende van de destijds bestaande spoorwegondernemingen legden hier spoorlijnen aan met bijbehorende dienstgebouwen. Oorspronkelijk was het Wagenbedrijf Amersfoort WBA een wagenmakerij van de toenmalige Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) die dit terrein in 1904 als zodanig in gebruik nam. Deze spoorwegmaatschappij werd later onderdeel van de Nederlandse Spoorwegen (NS) die het terrein verder inrichtte en ontwikkelde voor het onderhoud, revisie en het ombouwen van goederenwagons. Veel van de arbeiders waren gehuisvest in de naastgelegen wijk, het Soesterkwartier. Na 1996 volgde de verzelfstandiging van het bedrijf tot NS-dochter Nedtrain. In 2000 is het bedrijf gesloten.

Omschrijving

Het totale terrein is gelegen tussen het Station Amersfoort aan de zuidzijde en het Soesterkwartier aan de noordzijde. Het is ca. 1,5 km lang en 300 m breed. De gebouwen liggen centraal op het terrein aan de noordzijde bij het Soesterkwartier alwaar zich ook de oorspronkelijke toegang met portiersloge bevindt. Voorts is op het terrein nog een aantal gebouwen met andere functies aanwezig, zoals een magazijn, een loods voor gereed hout en een rijwielstalling alsmede tal van spoorvoorzieningen zoals bundels opstelsporen, wissels en stootblokken. De bebouwing van het complex wordt gekarakteriseerd door zijn industriële, utilitaire karakter. De gebouwen kunnen zowel klein als uitzonderlijk groot zijn, maar blijven in hoogte beperkt. De gebouwen staan meestal zelfstandig in de ruimte met een concentratie langs de beide assen in het gebied. Er is te midden van de utilitaire basis ruimte voor groen ingeruimd. Binnen het complex zijn de volgende deelgebieden in het bijzonder te benoemen: - De hoofdtoegang met aansluitende laanachtige oprit. Deze as heeft o.a. door de bomen, maar bijvoorbeeld ook door de aanwezigheid van een oorlogsmonument een duidelijk representatief karakter en legt de concrete verbinding van het terrein met de wijk. Karakteristiek is tevens de portiersloge (1961) bij het toegangshek. - In oost-westelijke richting ligt de hoofdas van het terrein. Links en rechts hiervan liggen de verschillende gebouwen. Ter plaatse van het hoofdgebouw, de verenfabriek en het ketelhuis vertoont de as een industriestraatachtig karakter omdat de gebouwen hier nog dicht bij elkaar staan en onderling verbonden zijn met technische voorzieningen ten behoeve van de bedrijfsvoering. - De positionering en relatie van de rolbanen met de sporen en het hoofdgebouw en wagenloods. Deze onderdelen zijn functioneel onlosmakelijk met elkaar verbonden. Deze relatie wordt mede uitgedrukt door de verbindende sporen. Ter plaatse van de rolbaan 5A heeft een verdere verbijzondering van de ruimte plaatsgevonden door de aanleg van een klein plantsoen.

Tot de onderdelen van het complex worden gerekend:

1. HOOFDGEBOUW 2. VERENFABRIEK / SMEDERIJ 3. KETELHUIS 4. WAGENLOODS / Venkoloos 5. Twee ROLBANEN (5A en 5B) met bijbehorende sporen.

Het COMPLEX is van algemeen belang, vanwege

- de (cultuur)historische waarde als uitdrukking van de geschiedenis en ontwikkeling van de spoorwegbouw in Nederland en als zodanig een van de grootste, gespecialiseerde (goederenwagon)bedrijven; - architectuurhistorische waarden als voorbeeld van vroeg 20e eeuwse industrie-architectuur en de plaats van een aantal gebouwen in het oeuvre van D.A.N. Margadant; - de ensemble waarde van de samenstellende delen; - de vrij grote gaafheid; de zeldzaamheid.



1. BESCHRIJVING RIJKSMONUMENT HOOFDGEBOUW

Rijksmonumentnr 528306

Inleiding

Vanaf 1863 ontwikkelde Amersfoort zich als spoorwegstad. Verschillende van de destijds bestaande spoorwegondernemingen legden hier spoorlijnen aan met bijbehorende dienstgebouwen. Oorspronkelijk was het Wagenbedrijf Amersfoort (WBA) een wagenmakerij van de toenmalige Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) die dit terrein in 1904 als zodanig in gebruik nam. Deze spoorwegmaatschappij werd later onderdeel van de Nederlandse Spoorwegen (NS) die het terrein verder inrichtte en ontwikkelde voor het onderhoud, revisie en het ombouwen van goederenwagens. Veel van de arbeiders waren gehuisvest in de naastgelegen wijk, het Soesterkwartier. Na 1996 volgde de verzelfstandiging van het bedrijf tot NS-dochter Nedtrain. In 2000 werd het echter alweer gesloten. Het terrein is gelegen tussen het Station Amersfoort aan de zuidzijde en het Soesterkwartier aan de noordzijde. Het is ca. 1,5 km lang en 300 m breed. De gebouwen liggen centraal op het terrein aan de noordzijde bij het Soesterkwartier alwaar zich ook de oorspronkelijke toegang met portiersloge bevindt. Voorts is op het terrein een aantal gebouwen met andere functies aanwezig zoals een magazijn, een loods voor gereed hout en een rijwielstalling alsmede tal van spoorvoorzieningen zoals bunders opstelsporen, wissels en stootblokken. Het hoofdgebouw is centraal gelegen. Het is in 1904 gebouwd naar ontwerp van D.A.N. Margadant, huisarchitect van de HIJSM. In 1924 is het gebouw uitgebreid en in 1991 zijn de kopgevels gewijzigd.

Omschrijving

Het HOOFDGEBOUW (complexonderdeel 1) heeft een grote rechthoekige afmeting van ca. 214 m lengte met een hal van ca. 58 m en een strook kantoren aan de noordzijde van nog eens ca. 10 m breed. Het is in twee fasen tot stand gebracht. Gerekend vanaf de oostzijde dateren de eerste 10 traveeën en de brede travee, (1e afdeling) uit 1904, de volgende 6 en 7 traveeën, wederom gescheiden door een brede travee (2e en 3e afdeling) dateren uit 1924. De bredere traveeën zijn bestemd voor de interne rolbruggen. De sporen vinden aansluiting via de kopgevels. Aan deze beide

zijden ligt een rolbaan voor het gebouw. Aan de noordzijde van het gebouw liggen de eveneens beschermde verenwerkplaats en het ketelhuis. Tussen het hoofdgebouw en deze gebouwen zijn verbindingen gelegd ten behoeve van werktuigen en installaties. Hierdoor is aan deze zijde sprake van een industriestraatachtig karakter. De kopgevels vertonen nog de karakteristieke grote inrijdeuren, maar overigens zijn deze gevels grotendeels gemoderniseerd. De zijgevels zijn uitgevoerd als een aaneenschakeling van topgevels, waartussen de dwars geplaatste sheddaken. De sheddaken zijn op het oosten gericht. De begin- en einddaken alsmede de daken van de brede beuken hebben een zadeldak, evenals het kantorengedeelte. Het geheel is opgetrokken in baksteen. In principe heeft iedere topgevel twee getoogde vensters met gietijzeren roedeverdeelde ramen. Aan de zuidzijde zijn dit grote ramen bestaande uit twee delen waarvan het bovenste een draaiend middeldeel bevat. Aan de noordzijde is te zien dat zich hier een verdieping bevindt. Op de begane grond zijn steeds twee bredere getoogde vensters aangebracht en daarboven twee maal twee smalle getoogde vensters. Inwendig bestaat het gebouw uit één grote hal met aan de noordzijde kantoor- en personeelsruimten. De constructie bestaat uit een ijzeren kolommenstructuur. De kolommen zijn samengesteld uit U-profielen met plaatliggers en stabiliteitsliggers. Zij dragen de constructie van het houten sheddak met ijzeren trekstangen. De kapsanten boven de rollerbanen zijn uitgevoerd als Polonceausantennen.

Waardering

Het HOOFGEBOUW is van algemeen belang vanwege - de (cultuur)historische waarde als uitdrukking van de geschiedenis en ontwikkeling van de spoorwegbouw in Nederland; - de architectuurhistorische waarde vanwege zijn plaats in het oeuvre van D.A.N. Margadant en als karakteristiek voorbeeld van industriële architectuur; - de bouwhistorische waarde van de constructiewijze van kolommen en kappen die op te vatten is als een vroege vorm van systeembouw; - de ensemblewaarde vanwege de functioneel ruimtelijke samenhang met de overige onderdelen.

2. BESCHRIJVING RIJKSMONUMENT VERENFABRIEK

Rijksmonumentnr 528303

Inleiding

Vanaf 1863 ontwikkelde Amersfoort zich als spoorwegstad. Verschillende van de destijds bestaande spoorwegondernemingen legden hier spoorlijnen aan met bijbehorende dienstgebouwen. Oorspronkelijk was het Wagenbedrijf Amersfoort (WBA) een 'wagenmakerij' van de toenmalige Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) die dit terrein in 1904 als zodanig in gebruik nam. Deze spoorwegmaatschappij werd later onderdeel van de Nederlandse Spoorwegen (NS) die het terrein verder inrichtte en ontwikkelde voor het onderhoud, revisie en het ombouwen van goederenwagens. Veel van de arbeiders waren gehuisvest in de naastgelegen wijk, het Soesterkwartier. Na 1996 volgde de verzelfstandiging van het bedrijf tot NS-dochter Nedtrain. In 2000 werd het echter alweer gesloten. Het terrein is gelegen tussen het Station Amersfoort aan de zuidzijde en het Soesterkwartier aan de noordzijde. Het is ca. 1,5 km lang en 300 m breed. De gebouwen liggen centraal op het terrein aan de zijde van het Soesterkwartier alwaar zich ook de oorspronkelijke toegang met portiersloge bevindt. Voorts is op het terrein een aantal gebouwen met andere functies aanwezig zoals een magazijn, een loods voor gereed hout en een rijwielstalling alsmede tal van spoorvoorzieningen zoals bundels opstelsporen, wissels en stootblokken. De verenfabriek of smederij is gebouwd in 1908 en uitgebreid in 1924.

Omschrijving

De VERENFABRIEK (complexonderdeel 2) ligt ten noorden van het hoofdgebouw. Het oudste deel is het smallere oostelijke deel uit 1908, het bredere westelijke deel dateert uit 1924. Beide delen hebben een rechthoekige plattegrond en bestaan uit één bouwlaag met kap. Het gebouw is opgetrokken in baksteen. De beide zijgevels worden geleed door uitgebouwde schoorstenen. De zuidgevel heeft daartussen steeds één getoogd venster met gietijzeren ramen. Aan de noordzijde is

de gevel tussen de schoorstenen opgetrokken door de gootlijst en ingestoken in de kap. Hierin zijn grote rechthoekige vensters met gietijzeren ramen gezet. De oost- en westgevel zijn uitgevoerd als topgevels met een inrijdeur in het midden een getoogd venster daarboven alsmede links en rechts een getoogd venster. De westgevel heeft bovendien twee steunbeerachtige vermetelingen aan weerszijden van de deur. Alle vensters zijn voorzien van een draaibaar deel. Het zadeldak is gedekt met kruispannen en heeft een wolfseind aan de oostzijde. Op de nok van het dak staan houten ventilatie luiken met dito louvres. In het inwendige toont zich de kapconstructie. Deze bestaat uit ijzeren spanten die rusten op kolommen die tegen de zijmuren staan. De spanten zijn zogeheten kniespanten, uitgevoerd in UNP en hoekijzers verbonden met klinknagels.

Waardering

De VERENFABRIEK/SMEDERIJ is van algemeen belang, vanwege - de (cultuur)historische waarde als uitdrukking van de geschiedenis en ontwikkeling van de spoorwegbouw in Nederland; - van architectuurhistorische waarde als karakteristiek industrieel gebouw; - de ensemble waarde vanwege de functioneel ruimtelijke samenhang met de overige onderdelen.

3. BESCHRIJVING RIJKSMONUMENT KETELHUIS

Rijksmonumentnr 528304

Inleiding

Vanaf 1863 ontwikkelde Amersfoort zich als spoorwegstad. Verschillende van de destijds bestaande spoorwegondernemingen legden hier spoorlijnen aan met bijbehorende dienstgebouwen. Oorspronkelijk was het Wagenbedrijf Amersfoort (WBA) een 'wagenmakerij' van de toenmalige Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) die dit terrein in 1904 als zodanig in gebruik nam. De spoorwegmaatschappij werd later onderdeel van de Nederlandse Spoorwegen (NS) die het terrein verder inrichtte en ontwikkelde voor onderhoud, revisie en het ombouwen van goederenwagens. Na 1996 volgde de verzelfstandiging van het bedrijf tot NS-dochter Nedtrain. In 2000 werd het echter alweer gesloten. Het terrein is gelegen tussen het Station Amersfoort aan de zuidzijde en het Soesterkwartier aan de noordzijde. Het is ca. 1,5 km lang en 300 m breed. De gebouwen liggen centraal op het terrein van de zijde van het Soesterkwartier alwaar zich ook de oorspronkelijke toegang met portiersloge bevindt. Voorts is op het terrein een aantal gebouwen met andere functies aanwezig, zoals een magazijn, een loods voor gereed hout en een rijwielstalling, alsmede tal van spoorvoorzieningen zoals bundels opstelsporen, wissels en stootblokken. Het ketelhuis is gebouwd in 1904 met een uitbreiding uit 1917. De schoorsteen die oorspronkelijk bij het ketelhuis hoorde is afgebroken.

Omschrijving

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

Waardering

Het KETELHUIS is van algemeen belang, vanwege:

- de (cultuur)historische waarde als uitdrukking van de geschiedenis en ontwikkeling van de spoorwegbouw in Nederland; - de architectuurhistorische waarde als karakteristiek voorbeeld van industriële architectuur - de ensemble waarde in relatie tot de overige bebouwing.

4. BESCHRIJVING RIJKSMONUMENT ROLBANEN

Rijksmonumentnr 528308

Inleiding

Vanaf 1863 ontwikkelde Amersfoort zich als spoorwegstad. Verschillende van de destijds bestaande spoorwegondernemingen legden hier spoorlijnen aan met bijbehorende dienstgebouwen. Oorspronkelijk was het Wagenbedrijf Amersfoort (WBA) een 'wagenmakerij' van de toenmalige Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) die dit terrein in 1904 als zodanig in gebruik nam. Deze spoorwegmaatschappij werd later onderdeel van de Nederlandse Spoorwegen (NS) die het terrein verder inrichtte en ontwikkelde voor het onderhoud, revisie en het ombouwen van goederenwagens. Na 1996 volgde de verzelfstandiging van het bedrijf tot NS-dochter Nedtrain. In 2000 werd het echter alweer gesloten. Het terrein is gelegen tussen het Station Amersfoort aan de zuidzijde en het Soesterkwartier aan de noordzijde. Het is ca. 1,5 km lang en 300 m breed. De gebouwen liggen centraal op het terrein aan de zijde van het Soesterkwartier alwaar zich ook de oorspronkelijke toegang met portiersloge bevindt. Voorts is op het terrein een aantal gebouwen met andere functies aanwezig, zoals een magazijn, een loods voor gereed hout en een rijwielstalling alsmede tal van spoorvoorzieningen zoals bundels opstelsporen, wissels en stootblokken. De rolbanen zijn in 1928 aangelegd en daarna nog verscheidene malen gemoderniseerd. In het hoofdgebouw bevonden zich oorspronkelijk nog twee rolbanen.

Omschrijving

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

Waardering

De ROLBANEN met aansluitende sporen zijn van algemeen belang, vanwege:

- de (cultuur)historische waarde als uitdrukking van de geschiedenis en ontwikkeling van de spoorwegbouw in Nederland en in het bijzonder de geschiedenis der techniek als specifieke uiting van werkbouwtechniek ten behoeve van de spoorwegen.
- de ensemble waarde vanwege de functioneel ruimtelijke samenhang met de overige delen.

5. BESCHRIJVING BEELDBEPALEND PAND MAGAZIJN

Beeldebepalend pand

Het Oude Magazijn werd gebouwd in 1904, is uitgebreid in 1932 en bestaat uit een sheddak (houtconstructie) ondersteund door houten pilaren. In de eerste jaren van haar bestaan was hier de houtwerkplaats gevestigd.

In 1963 volgt een uitbreiding van het gebouw met nieuw magazijn met hoge glazen ramen en plat dak (Nieuwe Magazijn). Hierbij werd de tussenruimte tussen het oude en nieuwe deel overdekt. Ook hier zijn de kenmerkende stalen kozijnen terug te vinden. Binnen is de spoorrails, die door het pand liep, nog te zien.

Motivering

Van belang door zijn typische, vroeg twintigste-eeuwse houten constructie. Uitbreiding 1963 met hoge glazen ramen en plat dak.