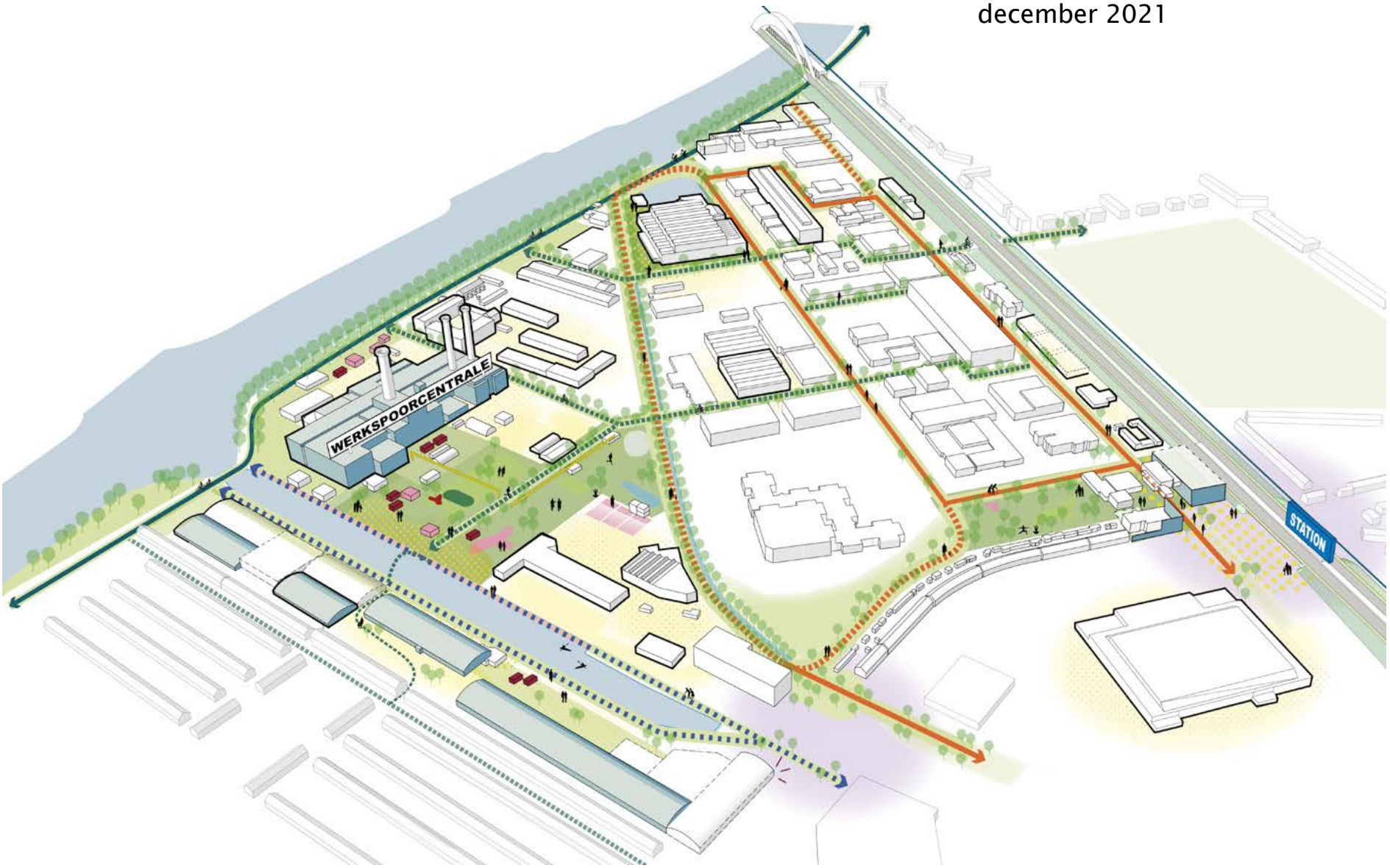
OMGEVINGSVISIE WERKSPOORKWARTIER

De transformatie van een werklandschap

december 2021



Gemeente Utrecht

UrbanXchange

urbanext
stedenbouw



OMGEVINGSVISIE WERKSPOORKWARTIER

De transformatie van een werklandschap

december 2021

Gemeente Utrecht

UrbanXchange

urbanext stedenbouw

COLOFON

Opdrachtgever

Wim Greijn	Gebiedsregisseur West

Projectteam

Huub Kloosterman	UrbanXchange
Twan Toonen	Projectmanagementbureau
Eva de Graaf	Urbanext Stedenbouw
Martine Leroi	Urbanext Stedenbouw
Merel Daniel	Vriendinnen van Cartesius/Bureau Brick
Lara Simons	Vriendinnen van Cartesius/Bureau Brick
Josine Maaskant	Gebiedssecretaris West en Noordwest

Gesprekspartners gemeente utrecht

Judith de Vlaming	Gebiedscoördinator West en Noordwest,
Esther van Bladel	Gebiedscoördinator West en Noordwest
Marjolein Bracht	Stedenbouw
Joris van Haaften	Stedenbouw
Jan Harms	Verkeer
Leon Peeters	Verkeer
Astrid Renne	Economie
Gijs Wanders	Economie
Jeroen Schenkels	Groen
Gideon Vreeman	Ecologie
Marin Zegers	Circulair bouwen
Annechien de Gast	Omgevingsvisie
Saskia Kluitmans	Cultuur
Jelmer Jepsen	Cultuur/creatieve industrie
Maik Schulz	Sport
Trudie Maas	Wonen

INHOUDSOPGAVE

HET VERHAAL WERKSPOORKWARTIER 2040 7

1 NIEUWE OPGAVEN 9

2 GEBIED IN TRANSITIE 11
2.1 Het werkspoorkwarttier vandaag: programmatsiche analyse
2.2 Het werkspoorkwarttier vandaag: ruimtelijke analyse
2.3 Het Werkspoorkwartier vandaag: betekenis in de stad

3 GEBIEDSIDENTITEIT 21
3.1 Het Werkspoorkwartier morgen: kernwaarden en thema's
3.2 Het Werkspoorkwartier morgen: positionering

4 GEBIEDSVISIE 27
4.1 Economische structuur: werklandschap met publieksbestemmingen
4.2 Werkgelegenheidsgroei: ruimtelijke verdichting
4.3 Ruimtelijke structuur
4.4 Groenstructuur
4.5 Mobiliteit
4.6 Energietransitie
4.7 Gezondheid en duurzaamheid

5 TRANSFORMATIELOCATIES 49
5.1 Stationsomgeving – entree Werkspoorkwartier
5.2 Eneco-locatie, Industriehaven en RET-locatie
5.3 Locatie Stadsbedrijven

6 STRATEGIE EN UITVOERING 63
6.1 Strategische maatregelen
6.2 Samenwerking gemeente en bedrijven
6.3 Relatie tussen Omgevingsvisie Werkspoorkwartier en Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040

BIJLAGEN 73
I. Historie Werkspoorkwartier
II. Ontwikkelvisie Werkspoorkwartier 2012
III. Opgaven Werkspoorkwartier
IV. Milieuhinder
V. Participatie



Het verhaal Werkspoorkwartier 2040

“Het Werkspoorkwartier is een bijzonder binnenstedelijk werklandschap. Het gemengde gebied is een gewilde vestigingsplek voor creatieve en stadsgeoriënteerde bedrijven. De diversiteit van de bedrijven is ongekend. Hier vinden zij betaalbare ruimte om vrij te kunnen ondernemen en te innoveren. Het unieke werkgebied heeft grote waarde voor de stedelijke economie en de werkgelegenheid. Door verdere intensivering groeit de betekenis van het gebied.

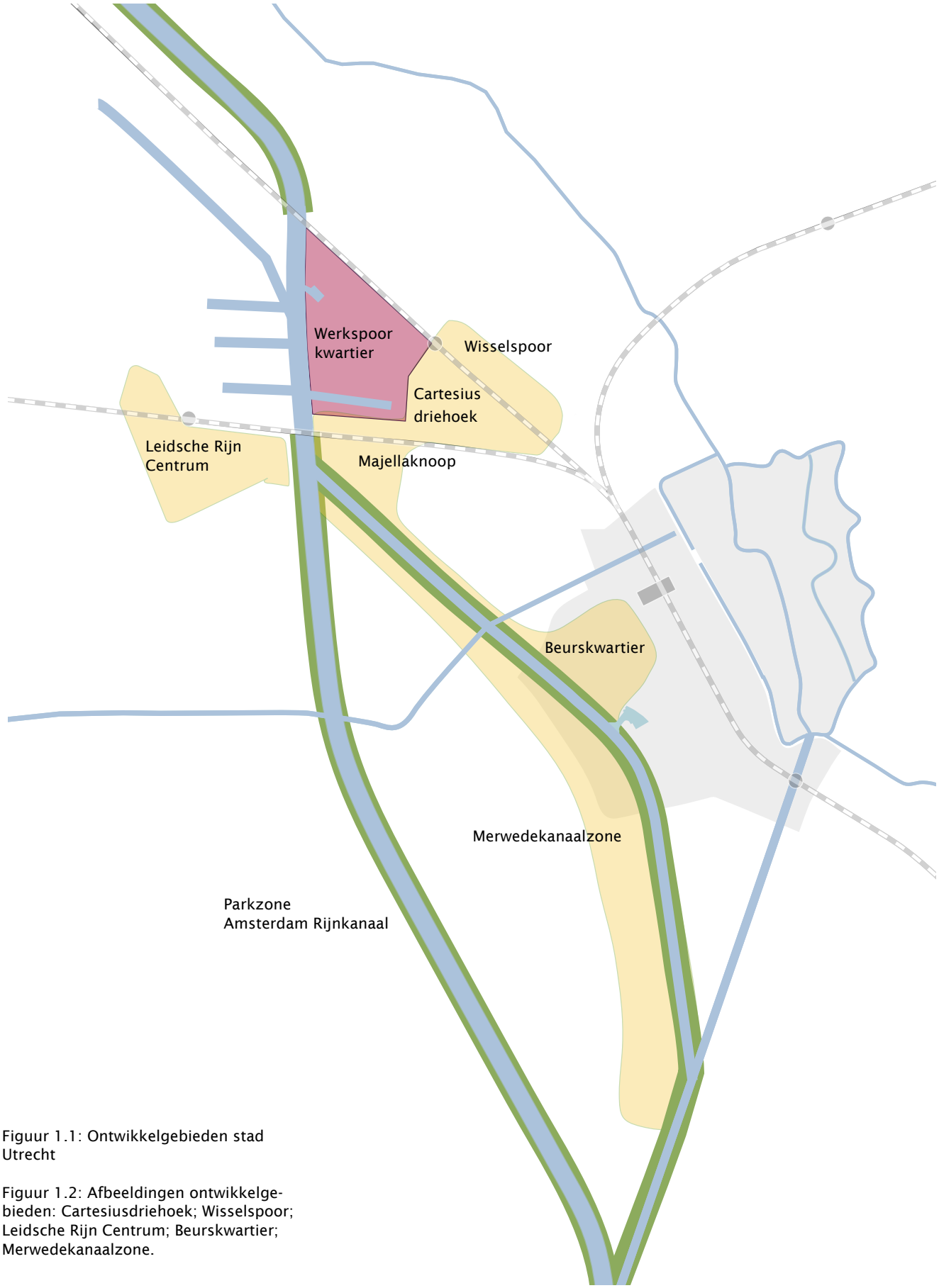
Binnen de robuuste industriële context van het bedrijventerrein is een onbevangen cultuur ontstaan. Naast werklocatie is het gebied ook een spannende stedelijke bestemming met een mix van authentieke publieksfuncties en alternatieve verblijfsplekken. Hier vind je op onverwachte locaties eten en drinken, sport, speelplekken, buurtworkshops, film, exposities, concerten en evenementen.

Meest in het oog springend zijn de verschillende levendige community-omgevingen. Dit zijn collectieve vestigingsplekken waar creatieve ondernemers en kunstenaars een gezamenlijke identiteit delen. Bij uitstek zijn dit ook de originele ontmoetingsplekken met verrassende publieksactiviteiten.

Opvallend is de uitbundige groenstructuur die binnen de industriële setting alle ruimte krijgt om verder te groeien. Naast de groene verbindingen waaronder het kanaal en het spoor zijn er drie volwaardige groene verblijfsplekken voor de nodige ontspanning en beweging. Bij de Havenkom en de Industriehaven is het goed toeven aan het water. Het vele groen heeft een robuust en ruig karakter, en draagt bij aan de biodiversiteit en klimaatadaptatie.

Het gebied neemt een voortrekkende rol in de transitie naar een circulair Utrecht. In netwerkverband wordt gewerkt aan nieuwe kennis en concrete toepassingen. Kansen worden volop benut in hergebruik van grondstoffen en afvalstromen, circulair bouwen, duurzame energievoorziening en slimme mobiliteit.

Het Werkspoorkwartier is met recht een uitzonderlijk gebied om trots op te zijn. Een ongepolijste maar kleurrijke omgeving die autonoom door betrokken ondernemers is vormgegeven. En een uitnodigende plek in de stad met industriële iconen en ongewone bestemmingen. Een levendige diversiteit: open, naar buiten gericht en onderling verbonden.”



Figuur 1.1: Ontwikkelgebieden stad Utrecht











Figuur 1.2: Afbeeldingen ontwikkelgebieden: Cartesiusdriehoek; Wisselspoor; Leidsche Rijn Centrum; Beurskwartier; Merwedekanaalzone.

1. NIEUWE OPGAVEN

Het Werkspoorkwartier is in korte tijd uitgegroeid van een traditioneel bedrijventerrein naar een bijzonder werklandschap. Ook het publiek heeft het gebied ontdekt als alternatieve bestemming. De ontwikkelingsvisie voor het gebied is uit 2012 en toe aan een actualisatie. Verschillende nieuwe opgaven dienen zich aan waar een antwoord op moet worden gevonden.

In 2012 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelingsvisie Werkspoorkwartier vastgesteld. Het toenmalige gemengde industrieterrein met een sterke oriëntatie op de regio had destijds te maken met leegstand en verouderingsproblemen. De visie voorzag in een nieuwe koers gericht op de transitie van het gebied naar een werklandschap met een stadsverzorgend en creatief profiel met ruimte voor cultuur en vrijetijdsbesteding.

Inmiddels is het Werkspoorkwartier een geliefde vestigingsplek voor Utrechtse ondernemers en ook het publiek heeft het gebied ontdekt als een alternatieve bestemming. Het huidige succes is grotendeels te danken aan de ondernemers en initiatiefnemers die de nieuwe koers aan hebben gegrepen om hun ambities hier waar te maken. Ontwikkelingen als de Werkspoorkathedraal en het Hof van Cartesius hebben zelfs landelijk de schijnwerpers op zich gericht gekregen. Ook de gemeente is actief geweest met het initiëren, stimuleren en faciliteren van initiatieven en ontwikkelingen.

In 2021 is de visie nog steeds grotendeels actueel en draagt ze bij aan de helderheid voor ondernemers en investeerders in het gebied. Toch is er aanleiding om deze op een aantal belangrijke punten te actualiseren. Daarbij is het voor de stad belangrijk om de visie in lijn te brengen met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. De volgende opgaven zijn hierbij benoemd (deze worden in de Bijlagen verder in detail toegelicht):

1) Op stedelijke schaal is van belang welke keuzes gemaakt moeten worden om de groei in de stad te kunnen accommoderen. Hiervoor heeft de gemeente in 2021 de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) vastgesteld. In deze actualisering wordt in de barcode-systematiek geduid welke bijdragen het Werkspoorkwartier kan leveren aan het accommoderen van de stedelijke groei. Denk hierbij aan het verder intensiveren van de werkgelegenheid, het toevoegen van andere functies en het verdichten van de ruimte.
2) Op de schaal van het stadsdeel is van belang dat het Werkspoorkwartier in een omgeving ligt die sterk in beweging is. Met Leidsche Rijn Centrum en de transformaties van Cartesiusdriehoek en Wisselspoor ontstaat een binnenstedelijke setting. De behoefte aan groen, voorzieningen en vrijetijdsbesteding in de buurt neemt toe. Het Werkspoorkwartier is in de afgelopen jaren al steeds meer een (alternatieve) plek geworden voor publieksactiviteiten. De verwachting is dat de druk op dit vlak toeneemt en het Werkspoorkwartier verder ‘open’ gaat zijn voor publiek.
3) Op de schaal van het gebied zelf leidt de opkomst van de creatieve werkplaatsen tot nieuwe opgaven. Denk hierbij aan meer behoefte aan groen, verblijfsruimten, circulaire activiteiten en meer ruimte voor fiets en voetgangers. Binnen het gebied zijn er vier concrete locaties die de komende jaren mogelijk in beweging komen en die daarom vragen om een doorkijk naar de toekomst: het entreegebied bij Station Zuilen, de locatie van Stadsbedrijven, het Eneco-terrein en de RET-locatie. Deze laatste twee hebben tezamen met de Industriehaven een grote samenhangende potentie.

Het op een aantal belangrijke punten actualiseren van de Ontwikkelingsvisie is dan ook noodzakelijk. Hierbij gaat het om het maken van de juiste keuzes voor het gebied waardoor richting kan worden gegeven aan de verdergaande transitie. De totstandkoming van deze actualisatie is in participatie gebeurd met ondernemers, eigenaren, initiatiefnemers, bewoners en andere betrokkenen bij het Werkspoorkwartier.

De bestaande ontwikkelingsvisie is onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. Dit document gaat deze vervangen en is daarom Omgevingsvisie Werkspoorkwartier genoemd. De tijdshorizon voor deze visie is 2040, in lijn met de RSU 2040.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van de huidige gebiedsituatie. In hoofdstuk 3 wordt de geactualiseerde gebiedsidentiteit beschreven. In hoofdstuk 4 volgt een uitwerking in de gebiedsvisie met aandacht voor het programmatische concept en de ruimtelijke structuur. In hoofdstuk 5 wordt ingezoomd op vier concrete transformatielocaties binnen het Werkspoorkwartier. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de uitvoeringstrategie en de samenwerking daarbij met de ondernemersvereniging BKC (Bedrijvenkring Cartesius).

In de Bijlagen wordt een beschrijving gegeven van de historie van het gebied, de oorspronkelijke ontwikkelingsvisie uit 2012 en de opgaven voor de toekomst.



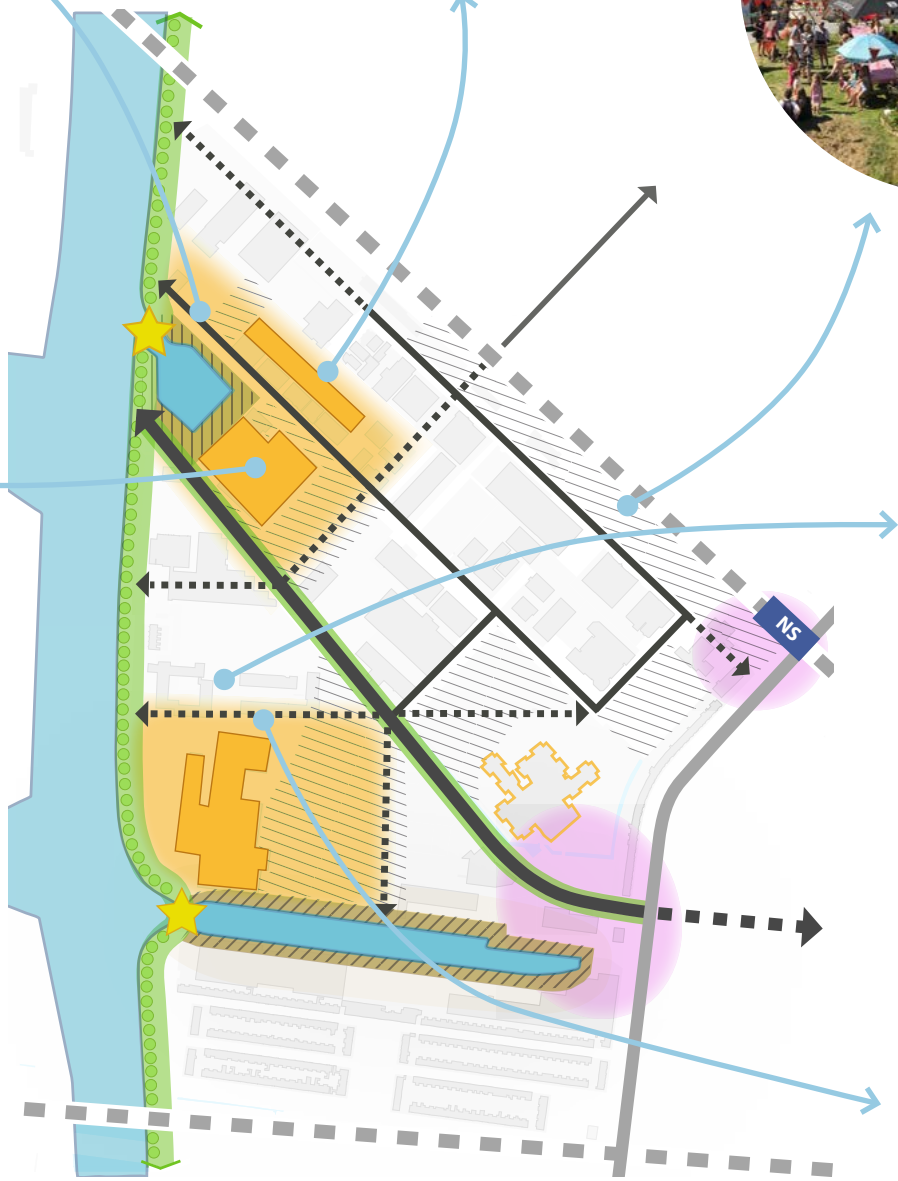
2. GEBIED IN TRANSITIE















Figuur 2.1
Conclusiekaart - 2012

Heldere structuur - open trekken

- Centrale as
- Bestaande verbinding
- Potiëntele verbinding
- Recreatieve groene verbinding

Identiteitsdragers - aantrekkelijk maken

- Potentiële hotspot (verblijf- en ontmoetingsplekken)
- Beeldbepalende gebouwen met potentie
- Gebouw met potentie door grote schaal en ligging
- Monumentale industriële brug
- Kade openbaar en toegangkelijk maken
- Water als decor
- Entreegebieden verbeteren

Open ruimte benutten

- Open ruimte benutten voor (tijdelijke) activiteiten en doorsteken

2. GEBIED IN TRANSITIE

In dit hoofdstuk wordt de huidige gebiedsituatie beschreven aan de hand van een programmatische analyse, een ruimtelijke analyse en een analyse van de betekenis voor de stad. Het huidige Werkspoorkwartier is stapsgewijs ontstaan binnen de robuuste structuur van een industrieterrein met een honderdjarige geschiedenis. In de Bijlagen wordt de historie van dit gebied beschreven. In 2012 is de Ontwikkelingsvisie Werkspoorkwartier vastgesteld. De situatie van destijds wordt eveneens in de Bijlagen beschreven.

2.1 Het Werkspoorkwartier vandaag: programmatische analyse

Het Werkspoorkwartier heeft in korte tijd een gedaanteverwisseling doorgemaakt. In de afgelopen jaren is het bedrijventerrein veranderd in een bijzonder werklandschap met een stadsverzorgend en creatief profiel, en met ruimte voor cultuur en vrijetijdsbesteding. De aanwezige bedrijvigheid is zeer divers. Maakindustrie, handel, opslag, reparatie, energie, dienstverlening, design, kunst, horeca, evenementen en sport zitten naast en door elkaar. Het is een geliefde vestigingsplek voor Utrechtse ondernemers en ook het publiek heeft het gebied ontdekt als een alternatieve bestemming.

De sfeer in het gebied is ongedwongen en vrij, de onderlinge lijntjes tussen ondernemers zijn kort en er heerst een gevoel van samenhang. In gesprekken met ondernemers komt naar voren dat de diversiteit als de belangrijkste kracht wordt ervaren. Men is trots op het gebied en op de positieve aandacht voor wat hier in korte tijd is ontstaan.

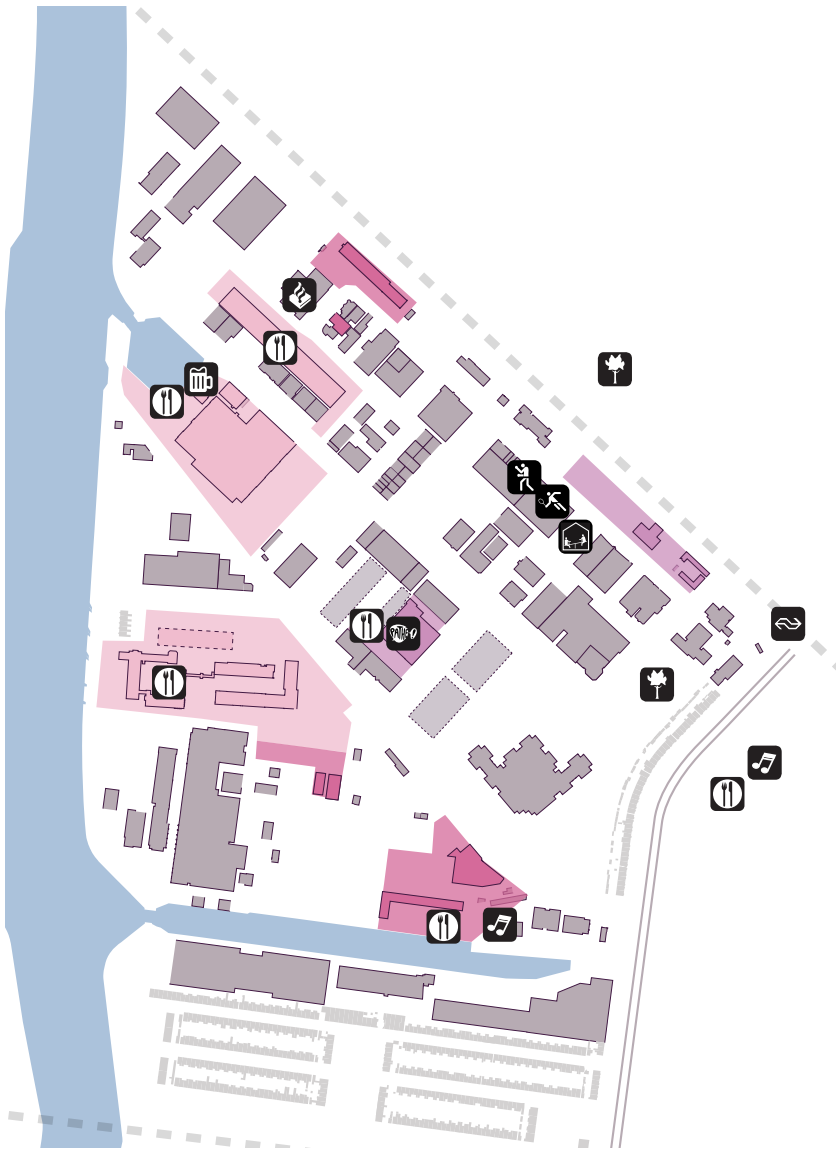
Bedrijvigheid

De vraag naar ruimte in het gebied is groot. De ligging, de populariteit en het karakter van het gebied zorgen voor een grote aantrekkingskracht op vooral kleinere bedrijfjes uit de creatieve en stadsgeoriënteerde sectoren. Het Werkspoorkwartier is voor deze typen bedrijvigheid ‘the place to be’ in de stad. De succesvolle opkomst van deze bedrijven heeft in de afgelopen jaren geleid tot twee opmerkelijke bewegingen in het gebied.
Ten eerste is sprake van een schaalverkleining. Bestaande panden en nieuwbouw worden ontwikkeld als verzamelgebouwen waardoor het aanbod zich vrijwel uitsluitend voor doet in de vorm van kleinere units. Recentelijk op de markt gekomen units zijn er bijvoorbeeld bij Campus Werkspoor, De Havenloods en De Stadstuin. Dit soort verzamelcomplexen zijn snel tot de laatste unit verhuurd en er zijn inmiddels wachtlijsten bij diverse aanbieders. Het beschikbaar gekomen aanbod was de laatste jaren vooral gericht op de creatieve sector. Dat is onder meer te verklaren omdat deze sector in Utrecht veel sneller dan gemiddeld groeit. Binnenkort op de markt komen onder meer HoutWerk (bij Campus Werkspoor), Stock en Units4You. Doordat deze zich deels richten op maakbedrijven blijft de mix van creatieve en meer traditionele bedrijvigheid overeind. Het is goed op te merken dat de groei van de creatieve bedrijvigheid niet ten koste is gegaan van de traditionele bedrijvigheid. De creatieve ondernemers hebben zich gevestigd in voorheen leegstaande panden (in 2012 was er nog een aanzienlijk leegstandspercentage) en in nieuwe ontwikkelingen. Opmerkelijk is verder dat er de laatste jaren voor grotere bedrijven nauwelijks ruimte beschikbaar is, hooguit wanneer een ander bedrijf verplaatst. Er is nagenoeg geen leegstand in het gebied. Het eerste alternatief voor bedrijven die niet op het Werkspoorkwartier terecht kunnen is Lage Weide geworden.

Ten tweede is sprake van een nieuwe structuur in het gebied. Binnen de traditionele verkaveling van het bedrijventerrein is als het ware een nieuwe ‘laag’ toegevoegd bestaande uit een reeks van community-omgevingen (creatieve werklocaties). De huidige programmatische situatie bestaat dus eigenlijk uit twee structuren. Zo biedt het Werkspoorkwartier ruimte aan individuele bedrijven in maakindustrie, reparatie en handel. En daarnaast zijn er verspreid over het gebied verschillende community-omgevingen. Het zijn er momenteel negen: Vlampijpateliers, De Schaverij, Werkspoorkathedraal, Werkspoorfabriek/de Stadstuin, Hof van Cartesius, Campus Werkspoor, 16X, De Nijverheid en De Havenloods. Nieuwe zijn al weer in ontwikkeling zoals Stock en de Machinerie. Elk van hen heeft een eigen karakter en doelgroep. Het zijn juist deze communities die voor aandacht, dynamiek, publieke activiteiten en nieuwe werkgelegenheid zorgen. Juist omdat ze heel verschillend zijn is de diversiteit in het gebied nog weer groter geworden de laatste jaren.



Creatieve bedrijven en publieksbestemmingen vs overige bedrijven - 2012



Creatieve bedrijven en publieksbestemmingen vs overige bedrijven - 2020

Figuur 2.2:
Creatieve bedrijven en publieksbestemmingen vs overige bedrijven - 2012 en 2020

- Creatievelingen autonome kunstenaar
- Middelgrote creatieve bedrijven ambacht/productie/vormgeving
- Gevestigde creatieve bedrijven ict/productie/vormgeving
- Overige bedrijven

Stedelijke voorzieningen

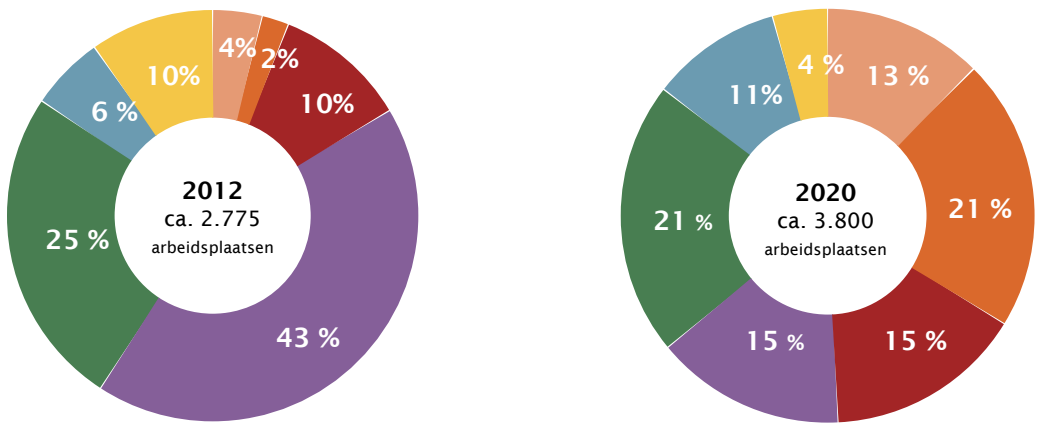
Een andere opvallende verandering is de snelle opkomst van verschillende (veelal culturele) publieke activiteiten. Het industriële landschap blijkt in de huidige tijd bijzonder goed te functioneren als een spannende en alternatieve setting voor allerlei stedelijke activiteiten. Het aanbod aan publieksfuncties in het Werkspoorkwartier bestaat uit tijdelijke activiteiten en permanente functies. Tijdelijke veelal kleinschalige activiteiten vinden plaats bij de diverse community-omgevingen waaronder exposities, kunstmarkten, buurtworkshops, feesten, concerten e.d. Op beperkte schaal maakt ook horeca onderdeel uit van een aantal communities. Een permanente dagelijks geopende publieke horecagelegenheid is het Werkspoor Café De Leckere bij de Werkspoorkathedraal aan het water. Het gebied kent ook een aantal permanente publieksfuncties. Van oudsher waren vooral aan de Vlampijpstraat diverse stand alone functies gevestigd; functies met een eigen doelgroep zonder directe interactie met andere functies. Denk hierbij aan KidzCity (overdekt speelparadijs), All in Squash (squashcentrum) en Perla Palace (feestzaal). Met de opening van de Werkspoorkathedraal (evenementen) in 2016 is er een grote magneet voor publiek in het gebied gekomen. In de grote fabriekshal worden congressen, corporate events en festivals georganiseerd tot zelfs 3500 personen. Wanneer er een evenement plaatsvindt is het bijzonder druk in het gebied. De Werkspoorkathedraal heeft flink bijgedragen aan het vergroten van de bekendheid van het Werkspoorkwartier. De havenkom wordt heringericht als horecalocatie (WerkspoorKade) en openbare verblijfsplek waarmee een wens uit de Ontwikkelingsvisie 2012 wordt vervuld.

Ook het culturele aanbod ontwikkelt zich verder. De gemeenteraad heeft ingestemd met de komst van de Machinerie, een nieuw centrum voor film- en beeldcultuur waarin ook filmtheater 't Hoogt gevestigd gaat worden. Hiermee krijgt het Werkspoorkwartier nog weer meer een plek op de kaart van het stedelijke culturele aanbod in Utrecht.

Werkgelegenheid

De werkgelegenheid in het Werkspoorkwartier is sinds de Ontwikkelingsvisie 2012 gestegen met maarliefst 37%. Op basis van gegevens van de Kamer van Koophandel en tellingen in het gebied kan worden vastgesteld dat de transformatie een groot effect op de werkgelegenheid heeft gehad. De diverse ontwikkelingen tussen 2012 en 2020 hebben gezorgd voor een toevoeging van ca. 375 bedrijven en een toename van ruim 1.000 arbeidsplaatsen. In 2012 lag de werkgelegenheid op ca. 2775 arbeidsplaatsen; in 2020 is dit gegroeid tot ca. 3800. Een groot deel van de huidige werkgelegenheid wordt gevormd door nieuwe bedrijven in het gebied.

De verschuiving in type bedrijvigheid is opvallend. Het aantal arbeidsplaatsen in de creatieve sector ('creatieve industrie en kunst' en de 'creatieve dienstverlening en media') is sterk gestegen. De cijfers zijn zelfs spectaculair. Inmiddels neemt de creatieve sector in het Werkspoorkwartier 34% van de werkgelegenheid voor zijn rekening. In 2012 was dit nog maar 6%. Tegelijkertijd is de werkgelegenheid in industrie, bouw, reparatie, handel en transport flink gedaald van 43% in 2012 naar 15% nu.



Figuur 2.3:
Diagram arbeidsplaatsen sectoren 2012 vs 2020

2.2 Het Werkspoorkwartier vandaag: ruimtelijke analyse

Waar in programmatische zin grote veranderingen hebben plaatsgevonden is de ruimtelijke structuur nog grotendeels zoals die was in 2012. Vanzelfsprekend ziet het gebied er een stuk gezonder en levendiger uit met het opheffen van leegstaande panden en de toevoeging van de vele bedrijvigheid. Een aantal zichtbare veranderingen heeft plaatsgevonden waaronder de aanleg van het Werkspoorpad en het 'onthekken' van voorheen afgesloten kavels. Al is dat laatste nog maar deels gebeurd (bij Werkspoorkathedraal, Werkspoorfabriek en Campus Werkspoor). Verschillende ambities uit 2012 zijn nog niet uitgevoerd en staan dus ook nog overeind (zie daarvoor de Bijlagen).

Bebouwingstructuur

Op basis van de bebouwingstructuur zijn in het Werkspoorkwartier drie deelgebieden te onderscheiden. De driedeling vindt zijn oorsprong in het vroegere weidelandschap en het gebruik als industrieterrein in latere tijd. In de eerste zone tussen het spoor en de Tractieweg is de maat en de schaal van de bebouwing relatief klein. Bovendien is per kavel een relatief groot deel bebouwd. De kavelrichting ligt haaks op de weg en het spoor. In de tweede zone tussen de Tractieweg en de Nijverheidsweg zijn de kavels groter en is er meer open ruimte, maar blijven de kavels gericht op de Tractieweg. Aan de Nijverheidsweg zijn nog relatief veel achterkanten van bedrijven. De Nijverheidsweg was oorspronkelijk een dijk die in het industriële tijdperk het terrein van het bedrijf Werkspoor begrensde.
De derde zone ligt tussen het Amsterdam-Rijnkanaal, de Nijverheidsweg en de Cartesiusweg. Hier is door de gemeente rond 1920 een industrieterrein aangelegd. Onderdeel hiervan was het graven van de Industriehaven. De kavelrichting is haaks op deze haven en het kanaal gelegd. De PEGUS-centrale (nu Eneco-centrale) werd gebouwd in het deel ten noorden van de Industriehaven en domineert dit deel van het Werkspoorkwartier. Wat opvalt is dat deze zone veel open ruimte kent, bijna geheel in privé-bezit. Een uitzondering hierop is het deel ten zuiden van de Industriehaven, waar één bedrijf, RET Bouwproducten, voornamelijk bebouwd oppervlak kent.

Groenstructuur

Het gebied kent geen heldere groenstructuur. Het groen dat voorkomt is versnipperd en draagt weinig bij aan de kwaliteit van het gebied. Het aanwezige groen is ook meestal niet ingericht om te verblijven of te sporten. Uitzonderingen daarop zijn twee groene ruimtes die in het tijdperk van Werkspoor en PEGUS waren ingericht als sportvelden voor de arbeiders. De eerste is het parkje achter de woningen aan de Cartesiusweg. Deze wordt onder meer gebruikt door de bewoners en de kinderen van het Fantaziehuis (KDV en BSO) aan de Cartesiusweg. Voorheen lag hier een voetbalveld van Werkspoor. De tweede is het groen binnen de hekken van de Eneco-centrale. Deze is nu niet openbaar toegankelijk maar in de nabije toekomst mogelijk inzetbaar als verblijfsruimte. Hier liggen nog tennisbanen en een sintelbaan die hun oorsprong kennen in de tijd van PEGUS.
Verder is het gebied overwegend functioneel ingericht als bedrijventerrein. Op onderdelen is overigens wel sprake van structureel groen. De bomenrij langs het Amsterdam-Rijnkanaal is deels aanwezig, hoewel niet over de gehele lengte even sterk. In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 van de gemeente is de oever van het kanaal opgenomen als wenselijke groene, recreatieve verbinding. Voorts ligt langs de Nijverheidsweg aan de noordoostzijde van de weg een oude wetering, een restant van de oorspronkelijke verkaveling.
De wetering is in delen aanwezig en niet altijd zichtbaar. De Nijverheidsweg oogt groen, deels door de groene inrichting, groene 'resthoeken' van de aangrenzende terreinen van Stedin, Eneco en Campus Werkspoor, en door de bomen langs de weg. De bomenrij is echter niet continu. Langs de Tractieweg staan ook hier en daar bomen, maar van een doorlopende structuur is geen sprake. Het spoortalud is een niet openbaar toegankelijke groene zone. In de afgelopen jaren heeft een aantal ondernemers aandacht besteed aan het weghalen van hekken en het herinrichten van de privékavels zodat een meer groene uitstraling en een betere samenhang is ontstaan.

Infrastructuur

Auto
De hoofdontsluiting (entree) voor de auto is de aansluiting Cartesiusweg-Nijverheidsweg. Secundaire ontsluitingen voor de auto zijn er nog vanaf de Amsterdamsestraatweg via de Julianaparklaan en de Demkaweg-Havenweg. Gelet op de breedte van deze wegen zijn de secundaire ontsluitingen niet geschikt voor vrachtverkeer. Binnen het Werkspoorkwartier gaat de hoofdroute voor vrachtverkeer via de Nijverheidsweg en de Gietijzerstraat naar de Tractieweg. De T-splitsing Nijverheidsweg-Gietijzerstraat is ingericht op deze hoofdroute maar geeft in de praktijk soms onoverzichtelijke verkeersituaties.

Fiets
De hoofdfietsroutes in het gebied zijn de routes via de Nijverheidsweg en langs het Amsterdam-Rijnkanaal (Keulsekade-Havenweg). Overige fietsentrees naar het gebied gaan via de Julianaparklaan en de Cartesiusweg ten zuiden van station Zuilen. Binnen het gebied is er alleen langs de Nijverheidsweg een gescheiden fietspad.

Voetgangers
Voetgangers kunnen het gebied bereiken via de aansluiting Cartesiusweg-Nijverheidsweg, via de langzaam verkeersverbinding net ten zuiden van het station Zuilen en de Julianaparklaan. Ook vanaf de zijde Amsterdam-Rijnkanaal kan men het gebied te voet bereiken hoewel hier geen trottoirs aanwezig zijn. Recent is binnen het gebied langs de Vlampijpstraat, Schaverijstraat en Tractieweg het Werkspoorpad aangelegd.

Dit voetgangerspad is een gezamenlijk project van gemeente en ondernemers. Bij onder meer de Werkspoorkathedraal, Werkspoorfabriek en Campus Werkspoor zijn informele voetgangersverbindingen ontstaan na het weghalen van hekken. Het is de wens om zowel het Werkspoorpad als de informele verbindingen uit te breiden.
Openbaar vervoer
Aan de rand van het gebied ligt Station Zuilen, onderdeel van spoorlijn Utrecht -Breukelen. Daar vertrekken twee keer per uur treinen in twee richtingen. Er zijn plannen van NS om de frequentie te verhogen. Voor het busverkeer is de reiziger aangewezen op de haltes aan de Cartesiusweg bij Station Zuilen en de Schepenbuurt (lijn 12 en 120). Tot voor kort werd het Werkspoorkwartier doorkruist met buslijn 5. Deze is eind 2019 verlegd waardoor de haltes in het gebied zijn komen te vervallen. In de Walserijstraat zit nog een bussluis.

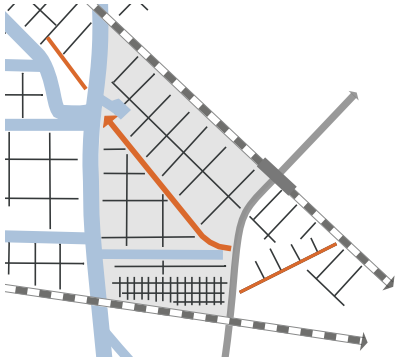
Beeldbepalende elementen

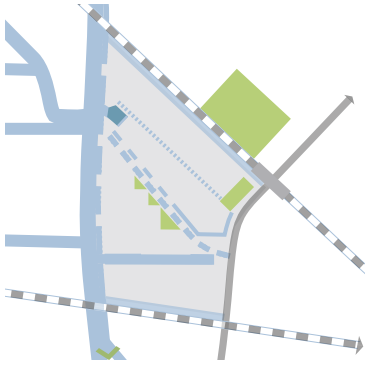
Het gebied bevat een aantal beeldbepalende elementen. Een daarvan is de Eneco-centrale. Met name de hoge schoorsteenpijpen zijn overal zichtbaar in het gebied. De energiecentrale wordt vaak in samenhang gezien met de industriële landmarks in de omgeving, waaronder de pijp van energiecentrale Lage Weide aan de overzijde van het kanaal en de schoorsteen van Douwe Egberts.
Beeldbepalend is ook het industrieel erfgoed van Werkspoor. Indrukwekkend zijn de getransformeerde Werkspoorkathedraal en Werkspoorfabriek. Aan de Vlampijpstraat liggen de Vlampijpateliers (voormalige kantoor en ontwerpafdeling) en het ontspanningsgebouw. In 2019 is bij het ontspanningsgebouw de oude schoorsteen in ere hersteld op initiatief van USINE (Utrechtse Stichting voor Industrieel Erfgoed).

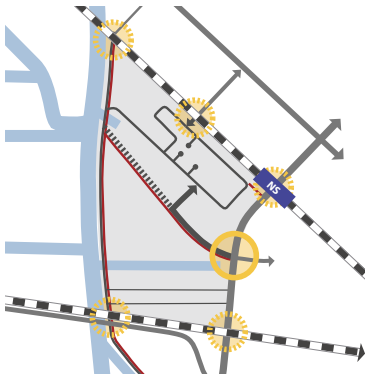
Het water is ook beeldbepalend voor het gebied. Het Amsterdam Rijnkanaal begrenst het gebied als grote ruimtelijke structuur. De spoorbruggen over het kanaal begrenzen het Werkspoorkwartier en geven bijzondere panorama's van het gebied. De havenkom en Industriehaven vormen binnen het gebied de directe relatie met het water. De bijbehorende bruggen als onderdeel van de Keulsekade zijn monumentaal.
Vanaf de Cartesiusweg gezien ligt het Werkspoorkwartier verscholen achter een huizenrij. Ook bij de hoofdentree (Nijverheidsweg) en de entree voor langzaam verkeer bij Station Zuilen is er van het gebied weinig te zien.

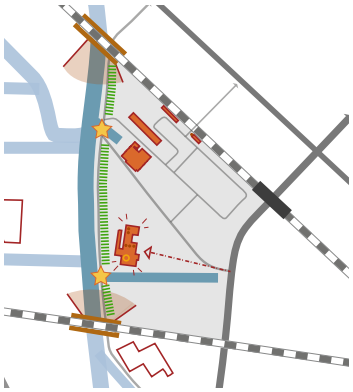
Milieubeperkingen

Vrijwel het gehele Werkspoorkwartier is onderhevig aan milieuhinder. Het grootste gedeelte van het Werkspoorkwartier ligt binnen de hinderzone van geluidscontouren van industrieterrein Lage Weide. Ook zijn er geluidszones van het spoor en van de bedrijven zelf. Deze milieuzones leggen beperkingen op de ontwikkeling van gevoelige functies. Zo is woningbouw in het grootste gedeelte van het Werkspoorkwartier niet toegestaan. Voor een uitgebreide toelichting zie de Bijlagen.









Figuur 2.4:
Ruimtelijke structuur

Figuur 2.5:
Groenstructuur

Figuur 2.6:
Infrastructuur huidige situatie

Figuur 2.7:
Beeldbepalende elementen

2.3 Het Werkspoorkwartier vandaag: betekenis in de stad

Economische betekenis

Voor de stedelijke economie is de betekenis van het Werkspoorkwartier sterk toegenomen. In cijfers betreft dit een forse stijging van het aantal bedrijven en het aantal arbeidsplaatsen (zie 2.1). In termen van positionering neemt het gebied binnen Utrecht een bijzondere positie in als binnenstedelijk werklandschap met uitstekende vestigingscondities voor creatieve en stadsgeoriënteerde bedrijven. Binnen het palet aan werkomgevingen (van kantorenlocaties tot harde industrieterreinen) is dit type werklandschap schaars en voorziet het Werkspoorkwartier in een specifieke behoefte. Vergelijkbare binnenstedelijke terreinen zoals de Merwedekanaalzone en de Cartesiusdriehoek worden getransformeerd naar woningbouw.

Nog altijd is het Werkspoorkwartier voor een groot deel een echt gemengd bedrijventerrein met een brede diversiteit aan bedrijvigheid (maakindustrie, reparatie, handel, energie, stadsbedrijven). Er is een verschuiving gaande naar meer stadsgeoriënteerde bedrijvigheid. Voorts is het gebied de belangrijkste vestigingsplek voor de creatieve sector geworden met inmiddels acht creatieve broedplaatsen (en nog weer een aantal nieuwe op komst). Utrecht kent een snelle groei van de creatieve industrie; de creatieve sector is in tien jaar tijd tussen 2009 en 2019 met 57% gegroeid.[1] Het Werkspoorkwartier biedt voor deze bedrijven een ideale werkomgeving en blijkt geliefd bij alle geledingen van de creatieve sector: van scheppende kunsten en ontwerp tot media en creatieve dienstverlening.

Culturele betekenis

zin het Werkspoorkwartier met specifieke aandacht voor film, beeldcultuur, muziek en beeldende kunst. De komst van de Machinerie past hier goed bij.

Naast een groeiende betekenis in de stad heeft de ontwikkeling als publieksbestemming ook een grote betekenis op wijkniveau. De oorspronkelijke relatie tussen het werkgebied en de omliggende woonbuurten is minder geworden na het verdwijnen van Werkspoor. Het nieuwe Werkspoorkwartier zorgt met de diverse functies en activiteiten voor publiek voor nieuwe betekenissen in Noordwest Utrecht en in het bijzonder voor de bewoners van de Cartesiusweg, de wijk Zuilen en de Schepenbuurt. Het gebied wordt steeds meer beleefd als een plek om naar toe te gaan, en er ontstaat nieuwsgierigheid en nieuwe trots over wat hier plaats vindt. Het zijn positieve effecten voor de onderlinge verbinding tussen het werkgebied en de wijk.



Figuur 2.8:
Luchtfoto Werkspoorkwartier

1 *Cijfers gemeente Utrecht op basis van PAR (Provinciaal Arbeidsplaatsen Register).*

Utrecht circulair

Utrecht wil als stad in 2050 helemaal circulair zijn. Dat betekent dat Utrecht een volledig hernieuwbare stad wil worden waarin optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande grondstoffen en materialen, duurzame energiebronnen en het menselijk kapitaal in de stad. In Utrecht liggen veel kansen voor de circulaire economie maar er valt nog veel te leren en te experimenteren. In het Actieplan Utrecht Circulair 2020-2023 staat wat Utrecht de komende jaren wil doen op dit vlak in samenwerking met bedrijven, ondernemers, kennisinstellingen, en andere overheden in de regio.
Het Werkspoorkwartier heeft de afgelopen jaren een voortrekkersrol op zich genomen. Het Hof van Cartesius wordt inmiddels landelijk gezien als een pionier op het vlak van circulair bouwen en heeft met Buurman Utrecht het initiatief genomen voor een werkplaats en bouwmarkt voor hergebruik van materialen. In samenwerking met de Universiteit Utrecht, de Hogeschool Utrecht en de Hogeschool voor de Kunsten is in het gebied een consortium voor kennisdeling rond circulair bouwen ontstaan. Concrete spin off hiervan is dat bij de herontwikkeling van Campus Werkspoor, de Werkspoorfabriek, Stedin, De Nijverheid en de Havenloods gebruik is gemaakt van circulaire principes.

In 2018 is het gebied onderscheiden met de ABN AMRO Circular Economy Award, een landelijke prijs voor het meest circulaire bedrijventerrein. Voor het gebied is het een aanmoediging om de pioniersrol verder uit te bouwen. Op het vlak van circulair ontwikkelen liggen er volop kansen om slimmer om te gaan met het minimaliseren van en hergebruik van grondstoffen, het efficiënt inzamelen en hergebruik van afvalstromen, circulair bouwen en duurzame energievoorziening. De fysieke aanwezigheid van Stadsbedrijven, het afvalscheidingstation aan de Tractieweg en diverse stadsgeoriënteerde productiebedrijven biedt veel nog onbenutte mogelijkheden. Voor de komende jaren is het een uitdaging om ook de kleine MKB-bedrijven mee te krijgen in de verduurzaming van hun panden. Tenslotte liggen er ook bijzondere kansen voor nieuwe bedrijvigheid in circulaire ontwikkelingen. De gemeente heeft daar recent onderzoek naar gedaan. Het Werkspoorkwartier blijkt kansrijk voor initiatieven gericht op kennis, data, ontwerp en het creatieve gedeelte van de circulaire bouw.[2]



Figuur 2.9:
Functiekaart (sectoren) 2020

2 *Bureau Buiten (2019) Marktverkenning circulaire bouw Utrecht*



3. GEBIEDSIDENTITEIT







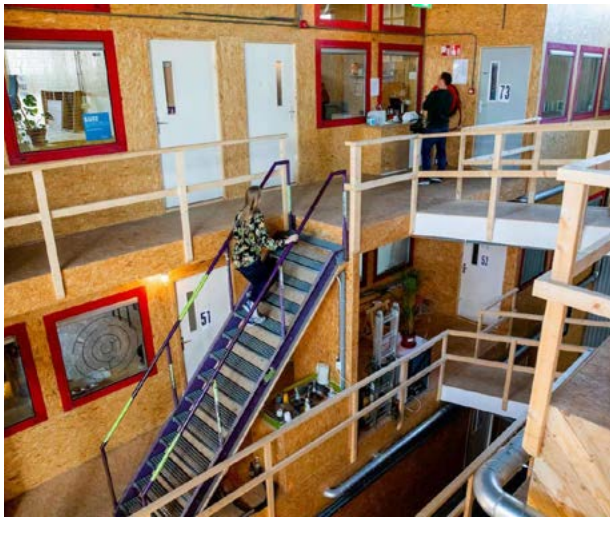









KidZcity







3. GEBIEDSIDENTITEIT

In de ontwikkelingsvisie van 2012 is een nieuwe gebiedsidentiteit benoemd als toekomstperspectief. Het wensbeeld voor het Werkspoorkwartier wordt daarbij beschreven als een binnenstedelijk werklandschap voor creatieve en stadsgeoriënteerde bedrijven met een uitnodigende mix van stedelijke activiteiten en bijzondere verblijfsplekken. Dit wensbeeld is inmiddels uitgekomen en heel succesvol gebleken. De transitie van het Werkspoorkwartier gaat echter onverminderd door. Om goed richting te kunnen blijven geven aan de nieuwe opgaven voor het gebied is het daarom belangrijk om de identiteit van het gebied aan te passen aan de veranderingen. Dit gebeurt door opnieuw de kernwaarden en de thema's van het gebied te benoemen en het als zodanig te positioneren binnen Utrecht.

3.1 Het Werkspoorkwartier morgen: thema's en kernwaarden

Met 'thema's' wordt de tastbare inhoud van het gebied bedoeld: wat gaat dit gebied bieden? In 2012 is vastgesteld dat het Werkspoorkwartier een werklandschap is voor stadsgeoriënteerde en creatieve bedrijven. Deze thematiek wordt verrijkt met twee aanvullende thema's: circulair ontwikkelen en stedelijke voorzieningen.

Met 'kernwaarden' wordt de niet-tastbare inhoud bedoeld waarmee betekenis en gewicht wordt geven aan de thema's: wat wil dit gebied vertellen? Kernwaarden worden sterker wanneer ze door veel mensen worden gevoeld en gedeeld. Een plek zal meer relevantie krijgen wanneer mensen zich er mee gaan identificeren: gebruikers die trots zijn op hun plek en bezoekers die er graag deel van uitmaken. Zij zijn immers degenen die de waarden zullen uitdragen en zorgen voor vertelkracht. Voor de stad krijgt een gebied meer betekenis wanneer het toegevoegde waarden biedt, waarden die elders in de stad niet geboden worden. Zo kan een plek een bijzondere positie in de stad innemen.

De in 2012 geformuleerde identiteit zorgde ervoor dat er een heldere koers kwam voor het toenmalige diffuse gebied. Al snel was er een groep actieve ondernemers die voorop liepen in het omarmen en uitdragen van de waarden. Zij hebben ervoor gezorgd dat de identiteit ging overtuigen en dat er steeds meer mensen en bedrijven werden gebonden. Het succes maakt ook dat de geformuleerde identiteit niet op grote schaal vernieuwd hoeft te worden. De kernwaarden kunnen ongewijzigd blijven.

linkerpagina
Figuur 3.1:
Fotocollage bestaande bedrijven in het gebied.

Figuurt 3.2: Tabel thema's en kernwaarden

THEMA'S	
1. **Stadsgeoriënteerd**	Ambachten, maken Onderhoud, reparatie Diensten
2. **Creatief**	Kunst, Cultuur Nieuwe concepten, expressie, cross-overs Design, media
3. **Circulair ontwikkelen**	Bouwmaterialen, afvalstromen, hergebruik Duurzame energie en mobiliteit Design, kennis
4. **Stedelijke voorzieningen**	Horeca, culturele activiteiten. evenementen Sport, urban entertainment Onderwijs
KERNWAARDEN	
1. **Pioniersgeest**	Innovatief, experimenteel Artistiek, verrassend Kleinschalig
2. **Industrieel**	Rauw, ongepolijst Tegendraads Tegenpool van de bestaande stad
3. **Vrij**	Onbevangen, relaxed, open toegankelijk Bohemien, ongeregeld Autonoom, onafhankelijk
4. **Samenhang**	Community, lifestyle Ontmoeten Interactie, kennisdelen
5. **Levendig**	Dynamisch, continue verandering Tijdelijkheid Verblijven, vermaken

Stadsgeoriënteerde bedrijven

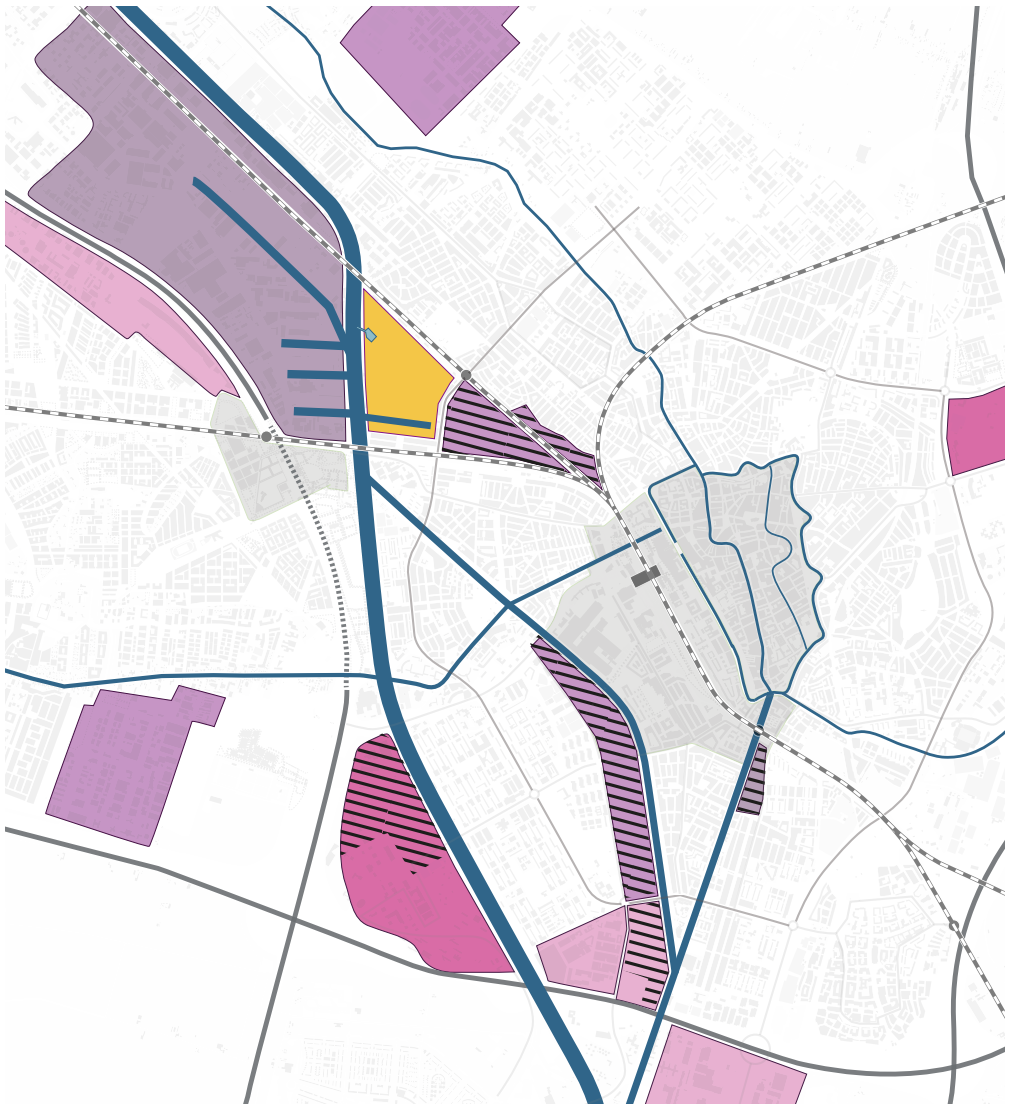
Het Werkspoorkwartier heeft nog grotendeels de structuur van een klassiek bedrijventerrein waar uiteenlopende individuele bedrijven zijn gevestigd. De variatie aan bedrijvigheid is groot. Belangrijk voor de identiteit is de bevestiging dat het Werkspoorkwartier ook in de toekomst een binnenstedelijk bedrijventerrein blijft. In de profilering is het gebied gericht op bedrijven die met hun producten en activiteiten de stad zelf als afzetmarkt zien. Door de verdergaande verstedelijking is het gebied relatief minder goed bereikbaar geworden vanaf de snelwegen. Daardoor passen bedrijven met veel transportbewegingen en een afzetmarkt buiten de stad in termen van profilering beter op de bedrijventerreinen aan de rand van de stad.

Creatieve bedrijven

Het aantal creatieve bedrijven is sterk gegroeid in het Werkspoorkwartier. Momenteel is een derde van de werkgelegenheid actief in de creatieve sectoren. Kenmerkend voor het gebied zijn de diverse creatieve community-omgevingen. Dit zijn ieder voor zich interactieve plekken met een eigen karakter en een eigen community van zelfstandige ondernemers. Tezamen bedienen ze (ook in termen van huurprijsniveau) de verschillende geledingen van de creatieve sectoren: van kunstenaars en makers tot dienstverleners en media.

Circulair ontwikkelen

Een groeiend thema in het Werkspoorkwartier is circulair ontwikkelen. Dit past bij de ambitie van Utrecht om als stad in



Figuur 3.3:
Positionering in de stad: werkspoorkwartier heeft een bijzondere positie gekregen.

2050 volledig circulair te zijn. Om dit te bereiken wil de stad veel leren en experimenteren. Het Werkspoorkwartier heeft een voortrekkersrol op zich genomen onder meer vanuit de kennis en concrete toepassingen van het Hof van Cartesius en Buurman Utrecht. In een consortium met onderwijs- en kennisinstellingen werkt het gebied aan nieuwe kennis rond circulair bouwen. Er liggen volop kansen voor het minimaliseren van en hergebruik van grondstoffen, het efficiënt inzamelen en hergebruik van afvalstromen, circulair bouwen en duurzame energievoorziening. Het gebied is verder kansrijk voor nieuwe bedrijvigheid gericht op kennis, data, ontwerp en het creatieve gedeelte van de circulaire bouw.

Stedelijke voorzieningen en publieksactiviteiten

Het Werkspoorkwartier is uitgegroeid tot een nieuw type stedelijk landschap met een divers aanbod aan evenementen, culturele activiteiten, horeca, sport en leisure. Inmiddels is het gebied een alternatieve stedelijke bestemming geworden. Nieuwe initiatieven zoals de Machinerie (film- en beeldcultuur) zullen ook weer nieuw publiek trekken en het gebied verder kleur geven als een plek voor een ongedwongen stedelijke cultuur. Met de groei van de stad neemt de behoefte aan voorzieningen toe. Het Werkspoorkwartier kan hier op inspelen met het bieden van ruimte aan bijvoorbeeld (toegepast) onderwijs, sport en openbaar groen.

3.2 Het Werkspoorkwartier morgen: positionering

Om de betekenis en de reikwijdte van het Werkspoorkwartier te doorgronden is het goed om het gebied als werklocatie en bestemmingsgebied te positioneren binnen de stad. Om de stedelijke economie verder te laten groeien en de diversiteit in werkgelegenheid te behouden is het voor Utrecht belangrijk om een complementair aanbod te kunnen bieden. Als werklocatie neemt het Werkspoorkwartier met zijn omvang en toenemende intensiteit een uitzonderlijke positie in. Juist voor de nieuwe stedelijke economie blijkt het gebied een schot in de roos te zijn. De binnenstedelijke ligging, het rauwe en vrije karakter, de ruime ontwikkelkansen en de betaalbaarheid zorgen voor vestigingscondities die elders schaars zijn. Vergelijkbare terreinen als Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en Merwedekanaalzone worden getransformeerd naar stedelijke woongebieden.

Overigens heeft het gebied hier ook te maken met hinderzones die woningbouw uitsluiten. Vrijwel het gehele Werkspoorkwartier ligt binnen de hinderzone van geluidscontouren van industrieterrein Lage Weide, het spoor en van de eigen bedrijven. Dit geeft grote beperkingen voor gevoelige functies.

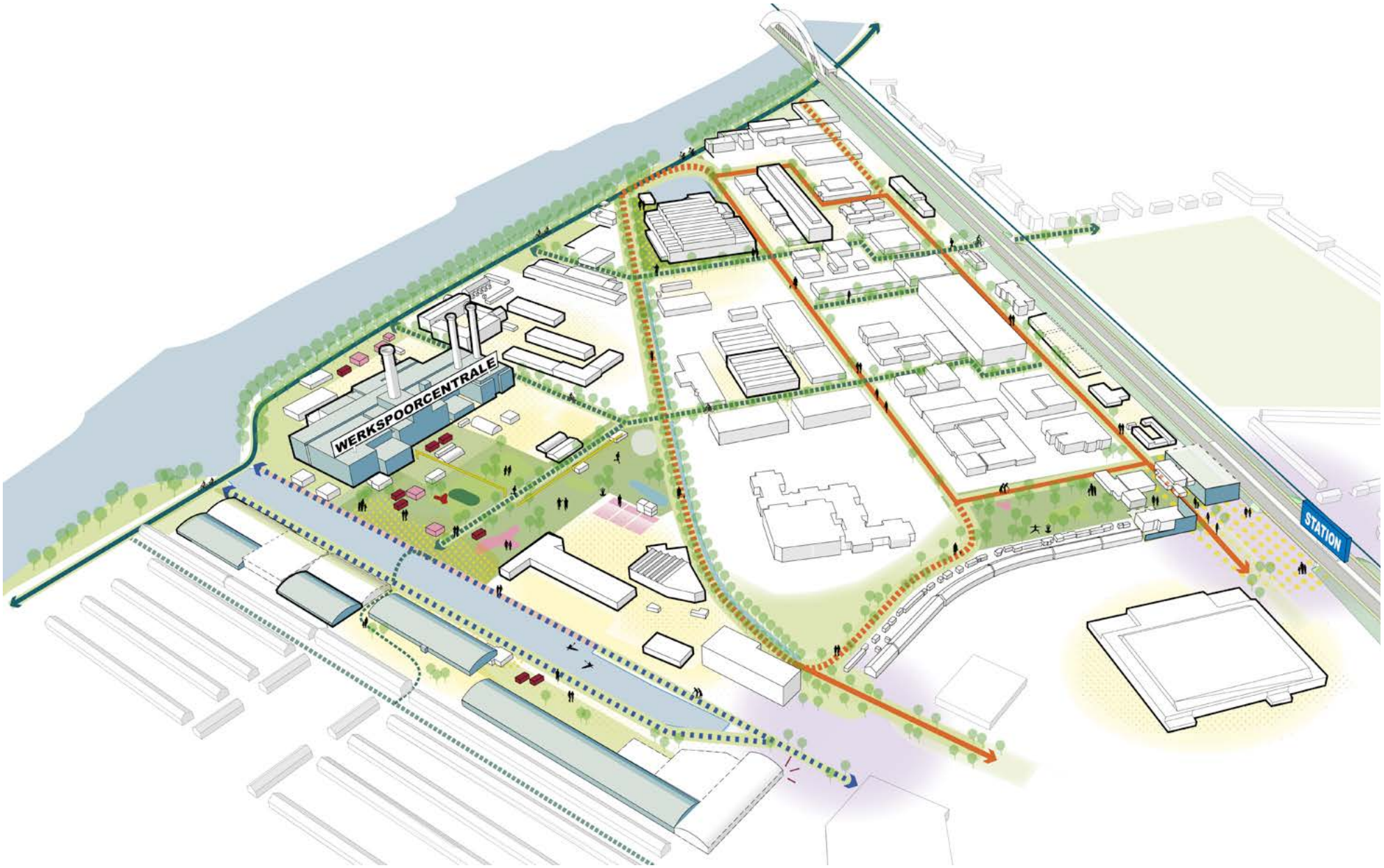
Het gebied heeft veel aantrekkingskracht op creatieve, circulaire en andere kleine bedrijven met een focus op de stad Utrecht. De verschillende broedplaatsen en verzamelomgevingen spelen daarbij een belangrijke rol. Ze bieden een boeiende omgeving die stimulerend is voor ontmoetingen, interactie, ideeënuitwisseling en creativiteit. Het zijn de factoren die er toe doen in de nieuwe economie.

In termen van stedelijke opgaven is het Werkspoorkwartier een belangrijke locatie voor de groeiende behoefte aan ruimte voor werkgelegenheid. De stad Utrecht en de regio willen een divers aanbod aan toekomstbestendige werklocaties en het Werkspoorkwartier past hier goed bij. Met intensivering, verdichting en functiemenging is in het gebied nog veel ruimte te winnen voor verdere groei van de werkgelegenheid.

Ook als stedelijke en culturele bestemming heeft het Werkspoorkwartier een groeiende betekenis. Er zijn diverse vrijetijdsfuncties en horecagelegenheden gevestigd, en het gebied kent allerlei culturele, artistieke en ludieke publieksactiviteiten. Inmiddels heeft het Werkspoorkwartier binnen Utrecht een positie als alternatieve plek waar nog de vrijheid is om andersoortige activiteiten te initiëren. Met dit karakter vormt het Werkspoorkwartier een samenhangend geheel met een groter gebied van bijzondere hotspots in industrieel erfgoed. Met de komst van culturele voorzieningen zoals de Machinerie zal de betekenis als stedelijke bestemming verder toenemen.
In termen van stedelijke opgaven is het gebied een belangrijke locatie voor de groeiende behoefte aan ruimte aan stedelijke voorzieningen. De ontwikkeling van veel woningen in de directe omgeving (Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en Leidsche Rijn Centrum) geeft een verwachte groei in de vraag naar voorzieningen en (groene) gebruiksruimte. Het Werkspoorkwartier met zijn diversiteit en ruimte is een vanzelfsprekende omgeving om aan deze behoeften verder betekenis te geven.



4. GEBIEDSVISIE



Figuur 4.1:
Werklandschap Werkspoorkwartier

4. GEBIEDSVISIE

In dit hoofdstuk wordt de toekomstvisie voor het Werkspoorkwartier 2040 meer in detail beschreven en verbeeld. Hier wordt ingegaan op de economische structuur, de werkgelegenheidsgroei, de ruimtelijke structuur, de groenstructuur, de mobiliteit en duurzaamheid en gezondheid. De gebiedsvisie biedt in feite het antwoord op de grote opgaven waar het Werkspoorkwartier voor staat.

4.1 Economische structuur: werklandschap met publieksbestemmingen

Het Werkspoorkwartier is uitgegroeid naar een zeer gewild binnenstedelijk werklandschap voor de nieuwe stedelijke economie. Het is een toonaangevend vestigingsgebied voor creatieve, circulaire en stadsgeoriënteerde bedrijven. De kracht van het gebied is het specifieke industriële karakter en de diversiteit. Het lijkt geen twijfel dat wat hier nu gevormd is de basis blijft voor het toekomstperspectief.

Dat neemt niet weg dat het Werkspoorkwartier blijvend in beweging is. En dus zal het gebied ook voortdurend nieuwe initiatieven voor ontwikkelingen tegemoet zien. Welke deze precies zijn is natuurlijk niet te voorspellen. Wel weten we dat deze op hun beurt de toekomstige betekenis van het gebied weer verder zullen inkleuren. Gelet op de wens om het karakter van het gebied te behouden en de werkgelegenheid te versterken is het belangrijk om te kunnen kiezen voor ontwikkelingen die passen bij de gewenste gebiedsidentiteit. Om dit beter te kunnen duiden wordt hier een verdere verdieping gegeven naar het gewenste functionele programma. Met ‘programma’ wordt hier gedoeld op al datgene wat hier een functie heeft voor de (toekomstige) gebruikers. Dit gaat dat dus over de functionele invulling van permanente ontwikkelingen, tijdelijke initiatieven en de gebruikersfunctie van de openbare ruimte.

Programmatische mix

In hoofdstuk 3 (over de gebiedsidentiteit) is de programmatische mix van het gebied benoemd: creatieve bedrijven, stadsgeoriënteerde bedrijven, circulaire bedrijven, stedelijke voorzieningen en publieksbestemmingen. De structuur van (a) het industriële bedrijventerrein met individuele bedrijfskavels en (b) het samenstel van creatieve broedplaatsen en verzamelcomplexen biedt veel toekomstwaarde.

De snelle omwenteling in het Werkspoorkwartier is grotendeels te danken aan de initiatieven voor publieksbestemmingen en community-omgevingen. De community-omgevingen bestaan ieder voor zich uit een samenhangende gemeenschap van kleinere veelal creatieve bedrijven. Ze verschillen onderling veel in karakter, uitstraling, doelgroep, huurprijs en organisatievorm. Inmiddels hebben ze echter een cruciale functie ingenomen in het behouden van de diversiteit, de vrijheid en de betaalbaarheid in het gebied. Bovendien dragen ze met hun intensieve benutting van de ruimte en goede organisatiegraad flink bij aan de groei van de werkgelegenheid. Voor de toekomst is het daarom belangrijk om de diversiteit en de structuur van de community-omgevingen te behouden, te versterken en waar mogelijk uit te breiden. Een blijvende zorg is er om betaalbare werkruimtes voor de onderkant van de creatieve sector te blijven bieden.

Hoezeer de aandacht voor de broedplaatsen en de publieksbestemmingen te begrijpen is, blijft het belangrijk om ook de structuur van het ‘traditionele’ bedrijventerrein in stand te houden. Het Werkspoorkwartier blijft immers ook in de toekomst een binnenstedelijk bedrijventerrein. Veel stadsgeoriënteerde bedrijven in maken, reparatie, dienstverlening en handel zijn meer individueel gericht en gevestigd op eigen kavels verspreid over het gebied. Ook een aantal publieksbestemmingen (sport en evenementen) is solitair gevestigd. Voor het gebied en de stad als geheel is een blijvende mix aan bedrijvigheid relevant. De focus op stadsgeoriënteerde bedrijven is daarbij een logische keuze. Hoewel er geen actief uitplaatsingsbeleid op wordt gevoerd is er vanzelf een verschuiving aan de gang. Bedrijven met een focus buiten de stad en met veel transportbewegingen passen niet meer hier en vertrekken uit het gebied.

Stedelijke voorzieningen en publieksactiviteiten

In hoofdstuk 3 (over de gebiedsidentiteit) is opgetekend dat het Werkspoorkwartier een alternatieve stedelijke bestemming is. Als nieuw type stedelijk landschap is hier ruimte voor een divers aanbod dat in de toekomst verder kan worden verruimd. De toenemende verwevenheid van het werken met andere functies past bij de ambities voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 waarbij gestreefd wordt naar functiemenging, gezonde verstedelijking en intensief en meervoudig

ruimtegebruik. De groeiende stad heeft naast ruimte voor woningbouw en bedrijfshuisvesting immers ook behoefte aan ruimte voor stedelijke voorzieningen.
Een cruciale vraag is welke voorzieningen en publieksbestemmingen het beste kunnen landen in het Werkspoorkwartier. Daarbij is het belangrijk uit te gaan van het huidige succes van de zorgvuldig opgebouwde identiteit. Voor de toekomst van het Werkspoorkwartier is het van belang dat voorzieningen passen en op hun beurt de gewenste identiteit verder helpen in te kleuren. Denkbaar zijn stedelijke voorzieningen in cultuur, onderwijs, sport, vrijetijdsbesteding en horeca. 'Passend' kan hier worden omschreven als:

(a) Versterkend van de concepten van de diverse community-omgevingen: meer omzet, meer levendigheid, uitbreiding van doelgroepen, meervoudig ruimtegebruik. De community-omgevingen zijn in principe de aangewezen plekken om in te spelen op de toenemende behoefte vanuit de stad aan ontmoetingsfuncties en alternatieve publieksbestemmingen. Juist hier kunnen op publiek gerichte horeca en culturele activiteiten worden georganiseerd;
(b) Versterkend van de ontmoetingsfunctie met de omliggende buurten en bijdragend aan de behoefte van de stad aan sport, groenvoorzieningen en vrijetijdsbesteding;
(c) Versterkend aan de thema's van het werklandschap: creatief, stadsgeoriënteerd en circulair. (Vak)onderwijs, kennisinstellingen en culturele functies kunnen bijdragen aan het versterken van de werkgelegenheid en het bij elkaar brengen van theorie en praktijk.

Gebruikersfunctie openbare ruimte

In de openbare ruimte van het Werkspoorkwartier zal een sterke vergroening plaatsvinden. Een gezonde verstedelijking is het uitgangspunt. Het groen dient vele doelen tegelijk, zoals gezondheid (bewegen en ontspannen), verkoeling, waterberging, biodiversiteit en een aantrekkelijke uitstraling. Zowel de hoeveelheid groen als de kwaliteit van het groen doen er toe. Met het uitbreiden en versterken van groene verblijfsruimten en groene verbindingen in het gebied kan het functionele gebruik ervan ook veel beter worden ingevuld. Denk hierbij aan bijvoorbeeld pocket parks op de bedrijfskavels, moestuinen, eetbaar groen, ontspanningsplekken en sportvoorzieningen in de buitenruimte.
Met sportvoorzieningen kan het Werkspoorkwartier bijdragen aan de groeiende stedelijke vraag naar voorzieningen (barcode RSU 2040). Sporten in de buitenruimte draagt bij aan een gezonde leefomgeving, een levendige buitenruimte en de ontmoetingsfunctie. In de stedelijke behoefteramingen voor sport is onder meer een tekort aan tennisbanen en/of padelbanen. Op het Eneco-terrein is ruimte om de drie aanwezige tennisbanen te verruimen naar zes, of om te zetten naar padel. Daarnaast is er een groeiende vraag naar urban sports in de buitenruimte, een trend die ook past bij het rauwe industriële karakter van het Werkspoorkwartier. Mogelijke plekken zijn onder meer het nieuwe Eneco-park en het groene parkje aan de Vlampijpstraat. Concrete kansen doen zich voor vanuit de sportondernemers in het gebied zelf. Zij zijn geïnteresseerd om sportattributen in de groene buitenruimte te ontwikkelen en te beheren.





Figuur 4.2:
Foto's culturele zondag 2019

4.2 Werkgelegenheidsgroei: ruimtelijke verdichting

Het invullen van vrijkomende plekken en lege panden naar bedrijfsverzamelgebouwen met kleinschalige units heeft geleid tot een betere benutting van de beschikbare ruimte en een forse groei van de werkgelegenheid. De schaalverkleining past daarom in de ruimtelijke en economische strategie van de stad. Er valt immers ruimte in de stad te winnen door te intensiveren, te verdichten en de ruimte meervoudig te gebruiken. Met verdichting op werklocaties wordt beoogd om meer werkgelegenheid te creëren per hectare.

In het Werkspoorkwartier liggen hier kansen. Recente initiatieven zoals De Machinerie, HoutWerk, Units4You en Stock zijn ook weer gericht op kleine units. Voor de toekomst van het Werkspoorkwartier als vestigingsplek voor de stedelijke economie is het belangrijk om verdichting verder mogelijk te maken. Het gebied kent als voormalig industrieterrein relatief veel open ruimte. Dit is vooral te vinden op de private bedrijfskavels, maar er zijn grote verschillen. Drie zones zijn aan te wijzen. De zone tussen het spoor en de Tractieweg heeft een meer traditionele bedrijfsverkaveling parallel aan het spoor. Hier zijn de kavels relatief klein, dichter op elkaar en meer volgebouwd. De open ruimte bestaat vaak uit parkeerterrein of ruimte voor opslag. Het bestemmingsplan geeft hier ruimte om maximaal 70% te bebouwen. Een inventarisatie wijst uit dat dit percentage vaak nog niet bereikt is op de kavels. Er zit hier dus nog ruimte om te verdichten.
In de zone tussen de Tractieweg, de Nijverheidsweg en de Gietijzerstraat zijn de kavels groter maar net als in de eerste zone wel grotendeels volgebouwd. Een uitzondering hierop is de kavel van transportbedrijf Van der Wal. Ook hier is het mogelijk om te bebouwen tot maximaal 70%.
Tenslotte is er de zone tussen de Nijverheidsweg, het kanaal en de Industriehaven die vooral is ingericht met grote kavels met objecten in het groen. Er zal nader worden onderzocht door de gemeente en de ondernemersorganisatie BKC hoe dit kan worden geoptimaliseerd en in hoeverre het bestemmingsplan moet worden aangepast. Binnen het huidige bestemmingsplan is dus nog ruimte om te intensiveren maar het zal per kavel verschillen.

Een aandachtspunt hierbij is het parkeren dat volgens het huidige bestemmingsplan op het eigen terrein opgelost moet worden. Dit beperkt de verdichtingsmogelijkheden. Het optimaliseren op eigen kavel heeft zijn grenzen bereikt terwijl er tegelijkertijd nog veel onbenutte ruimte is. Het parkeren is daarbij sowieso een issue omdat er grote verschillen zijn tussen bedrijven in benutting en behoeften. Bovendien speelt met de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek ook de invoering van betaald parkeren in het Werkspoorkwartier. Het vraagt om een integrale uitwerking van het vraagstuk parkeren, mobiliteit en ruimtelijke verdichting en een gebiedsgewijze aanpak gericht op samenhang.



Figuur 4.3:
Foto's bedrijfsverzamelgebouwen Werkspoorfabriek en Campus Werkspoor

4.3 Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur van het Werkspoorkwartier is grotendeels ontstaan in het verleden als industrieterrein. De verdere transitie van het Werkspoorkwartier vraagt om een nieuwe benadering van de ruimte, en dan met name de openbare ruimte. Daarbij is het streven om de openbare ruimte te verbeteren en te herinrichten naar de huidige kwaliteitsbehoeften van gebruikers en omwonenden. Het gaat daarbij om het beter bereikbaar en beleefbaar te maken van het Werkspoorkwartier, de bedrijven en publieksbestemmingen op een aantrekkelijke manier te ontsluiten en om een gezonde leefomgeving te realiseren met veel meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Daarnaast wordt ingezet op het verder vergroenen van de openbare ruimte waarmee ook klimaatadaptatie en biodiversiteit worden versterkt. Dit alles levert een gezond ruimtelijk raamwerk op dat bestaat uit langzaam verkeersroutes, entrees, verbindingen met de omgeving en



Figuur 4.4:
Openbare ruimte: gezond raamwerk

openbare verblijfsplekken. Het gezonde ruimtelijke raamwerk bouwt voort op de reeds ingezette transitie van de openbare ruimte in de afgelopen jaren, waaronder de aanleg van het Werkspoorpad.

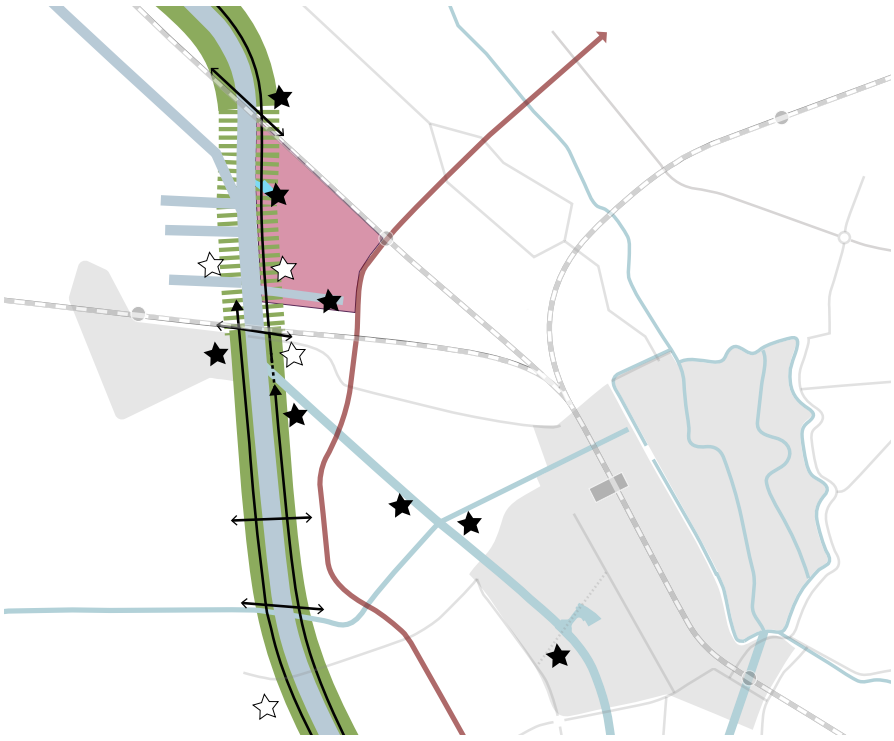
Verkavelings- en bebouwingsstructuur

De verkavelingstructuur is grotendeels een gegeven, ontstaan in het industriële tijdperk. De bebouwing binnen de kavels is het resultaat van decennialange ontwikkelingen. Op hoofdlijnen zal deze structuur in de toekomst ook zo blijven. Een drietal bewegingen zijn echter belangrijk om te benoemen.

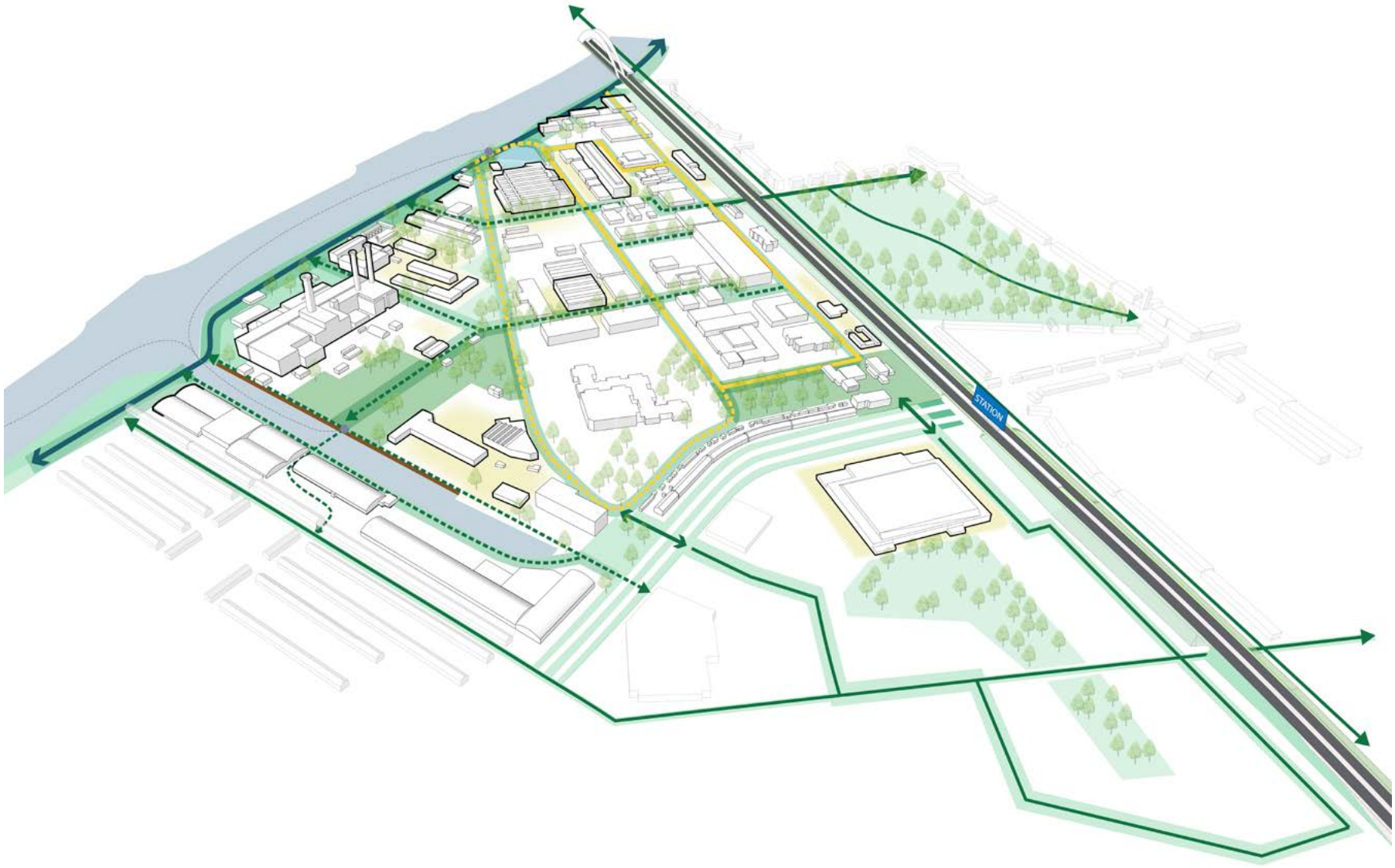
- Een kenmerkende ontwikkeling is dat in de afgelopen jaren – binnen de bestaande industriële structuur – diverse creatieve broedplaatsen zijn ontstaan. Hierdoor is er een extra 'laag' in het gebied gekomen, een nieuwe 'structuur' van creatieve plekken die qua netwerk en interactie een grote samenhang vertonen. Bovendien trekken deze plekken veel meer publiek dan voorheen. Deze structuur is blijvend en is mede bepalend voor de nieuwe benadering van de openbare ruimte.
- Een tweede opvallende ontwikkeling is de schaalverkleining binnen de kavels waarbij bedrijfspanden worden opgedeeld naar kleinere units. Deze trend wordt met het oog op de werkgelegenheidsgroei onderschreven. Waar mogelijk kunnen kavels verder worden verdicht (zie 4.2).
- Een derde gewenste beweging is het verder 'onthekken' van het gebied. Deze ambitie stond al genoemd in de Ontwikkelingsvisie van 2012. Op een aantal grote kavels is dit ook gebeurd, zoals bij de Werkspoorkathedraal, de Werkspoorfabriek en Campus Werkspoor. Maar op andere plekken nog niet, onder meer vanwege de veiligheid. Vanuit openheid en doorwaadbaarheid van het gebied blijft de ambitie staan.

Verbindingen

Met de snel ontwikkelende stad verandert ook de positie van het Werkspoorkwartier. Het gebied groeit in intensiteit en levendigheid. Het gebruik wordt meer divers en met meer publieksactiviteiten wordt het gebied vaker bezocht. Goede verbindingen met de omgeving zijn nu en in de toekomst essentieel. Het belang van de voetganger en de fietser neemt daarbij toe. De verdere transitie van het Werkspoorkwartier vraagt om een herijking van de verbindingen. Dat betreft een aantal aspecten.



Figuur 4.5:
Tussen Park Amsterdam Rijnkanaal met hotspots en dwarsverbindingen, en de Westelijke stadsboulevard



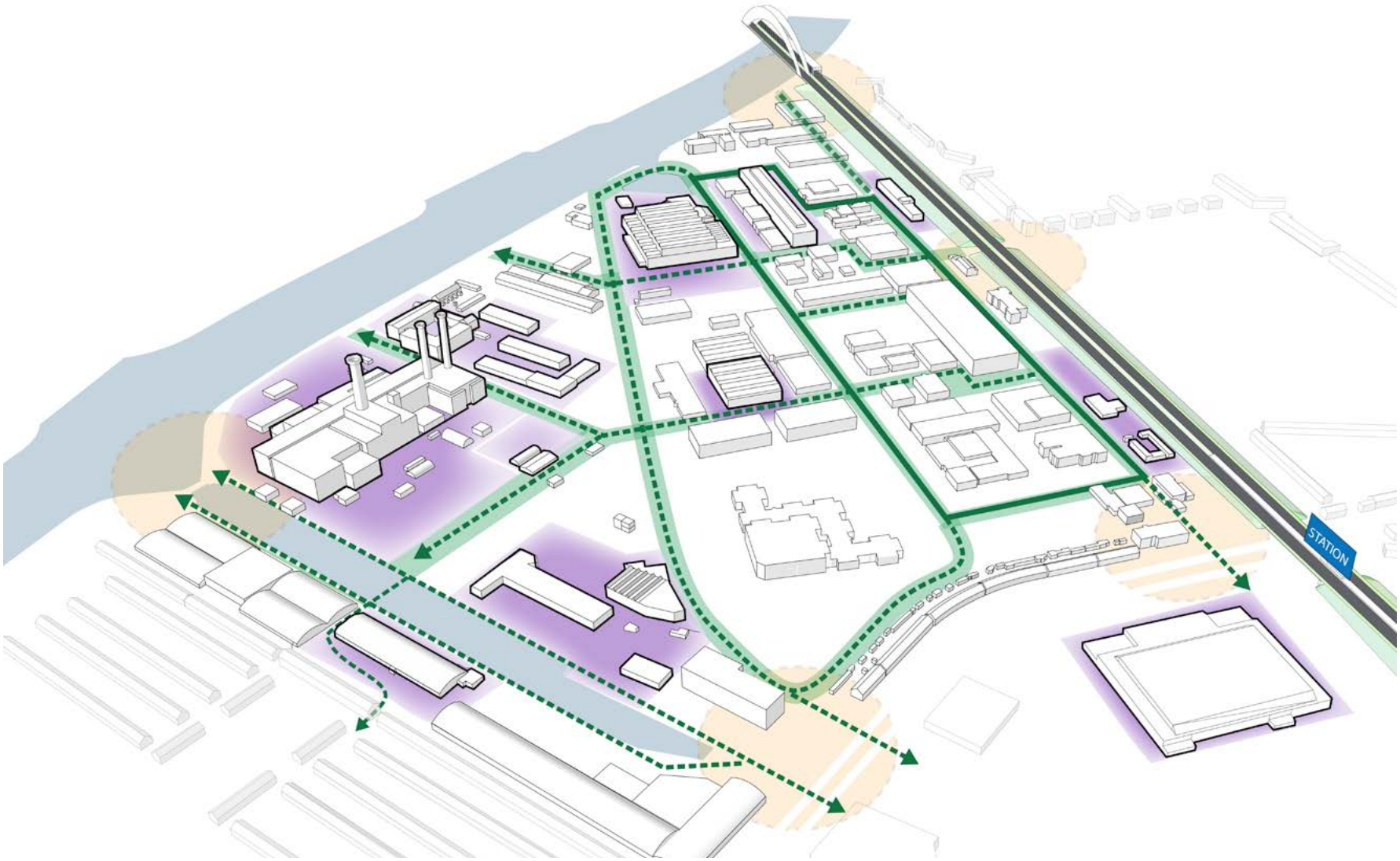
Figuur 4.6:
Aanhechting op stedelijke structuren
en omgeving

1. Kanaal en spoorlijn
Het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorlijn Utrecht-Amsterdam zijn twee grote doorlopende bovenstedelijke verbindingen waar het Werkspoorkwartier tussen ligt. Ze zijn mede dragers van de identiteit.

- Het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) is met het Merwedekanaal een belangrijke blauw-groene lijn in Utrecht. De ambitie van de stad is om de kwaliteit ervan fors te verbeteren. De Parkzone ARK zal worden vergroot en verder worden vergroend. Het moet onder meer aantrekkelijker worden om te bewegen, te verblijven en te ontmoeten. De ligging aan het ARK geeft veel potentie voor het Werkspoorkwartier. Natuurlijk betreft dit een nieuwe groene inrichting van deze zone met meerwaarde voor de stedelijke groenstructuur en de biodiversiteit (verbinding voor dieren), maar ook voor de mobiliteitstransitie en het recreatieve gebruik. Momenteel is er al geen doorlopend autoverkeer mogelijk door de knip op de Keulsekade bij de Industriehavenbrug. De ambitie is om in combinatie met het vergroenen deze route aantrekkelijker te maken voor fietsers en voetgangers. Een uiteindelijke inrichting als fietsstraat zal worden onderzocht. De ambities is om in het groen een wandelpad toe te voegen. Daarnaast is het belangrijk om net als in het verleden ook het gezicht van de bedrijven weer naar het kanaal te richten en zo meer verbonden te worden met de veranderende identiteit van het ARK binnen de stad. Langs het ARK en het Merwedekanaal liggen (nieuwe) hotspots. Het Werkspoorkathedraal met de publieke verblijfsplek aan het water is hier al onderdeel van. Eneco en andere plekken hebben ook de potentie om in de toekomst een nieuwe hotspot te worden. Zo kan het ARK op zijn beurt een bijdrage leveren aan de identiteit van het Werkspoorkwartier: van een achterkant wordt het een voorkant en een belangrijke entree.
- Ook de spoorlijn is een belangrijke identiteitsdrager. In de trein heb je vanaf het talud goed zicht op het Werkspoorkwartier. De geplande snelle fietsverbinding (aan de noordoostzijde van het spoor, dus buiten het plangebied) richting Utrecht CS en Amsterdam verbetert de lokale en regionale bereikbaarheid van het Werkspoorkwartier. Daarnaast liggen er kansen voor ecologische verbeteringen door deze doorgaande groene lijn aan te sluiten op het stedelijke groene netwerk.

2. Westelijke Stadsboulevard
De belangrijkste ontsluiting voor het autoverkeer is via de Cartesiusweg. De kruising met de Nijverheidsweg vormt voor auto's en vrachtwagens de hoofdentree. De Cartesiusweg maakt onderdeel uit van de Westelijke Stadsboulevard. De gemeente heeft in 2017 besloten om de wegen tussen het 24 Oktoberplein en de Marnixbrug om te vormen tot een stadsboulevard. De wegen moeten daarmee veiliger, groener en makkelijker over te steken zijn. Ook de Cartesiusweg wordt heringericht. Het noordelijke deel van de Cartesiusweg krijgt één rijstrook per richting, met daarnaast aan één zijde een fietsstraat met autoparkeren. Rekening is gehouden met de herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek tot woongebied met onder meer een extra aansluiting voor autoverkeer op de Westelijke Stadsboulevard nabij station Zuilen. Het kruispunt Cartesiusweg-Perronlaan/Nijverheidsweg wordt aangepast met minder opstelvakken vanaf de noordzijde. Het zuidelijke deel van de Cartesiusweg behoudt wel twee rijstroken per richting vanwege de grote hoeveelheid bestemmingsverkeer.

3. Verbindingen voor fietsers en voetgangers
Het Werkspoorkwartier is voor langzaam verkeer via de diverse entrees ontsloten. Met de intensivering van bedrijvigheid en de komst van meer publieksactiviteiten worden deze wijkverbindingen ook steeds relevanter. De ambitie is om de verbindingen kwalitatief te verbeteren en aan te sluiten op het stedelijke groene netwerk (zie voor de groenstructuur ook 4.4). De doorgaande fietsroutes via het ARK en aan de noordzijde van de spoorlijn zijn al benoemd. De entrees vanaf de Cartesiusweg hebben een flinke verbetering nodig (zie hier onder bij het kopje 'entrees').
Een belangrijke kwaliteitsslag is om het Werkspoorkwartier beter aan te sluiten op de aangrenzende groene structuren van het Julianapark en het (nog te ontwikkelen) luspark in de Cartesiusdriehoek. Deze wijkverbindingen werken natuurlijk



Figuur 4.7:
Interne langzaam verkeersverbindingen tussen creatieve communities en entrees

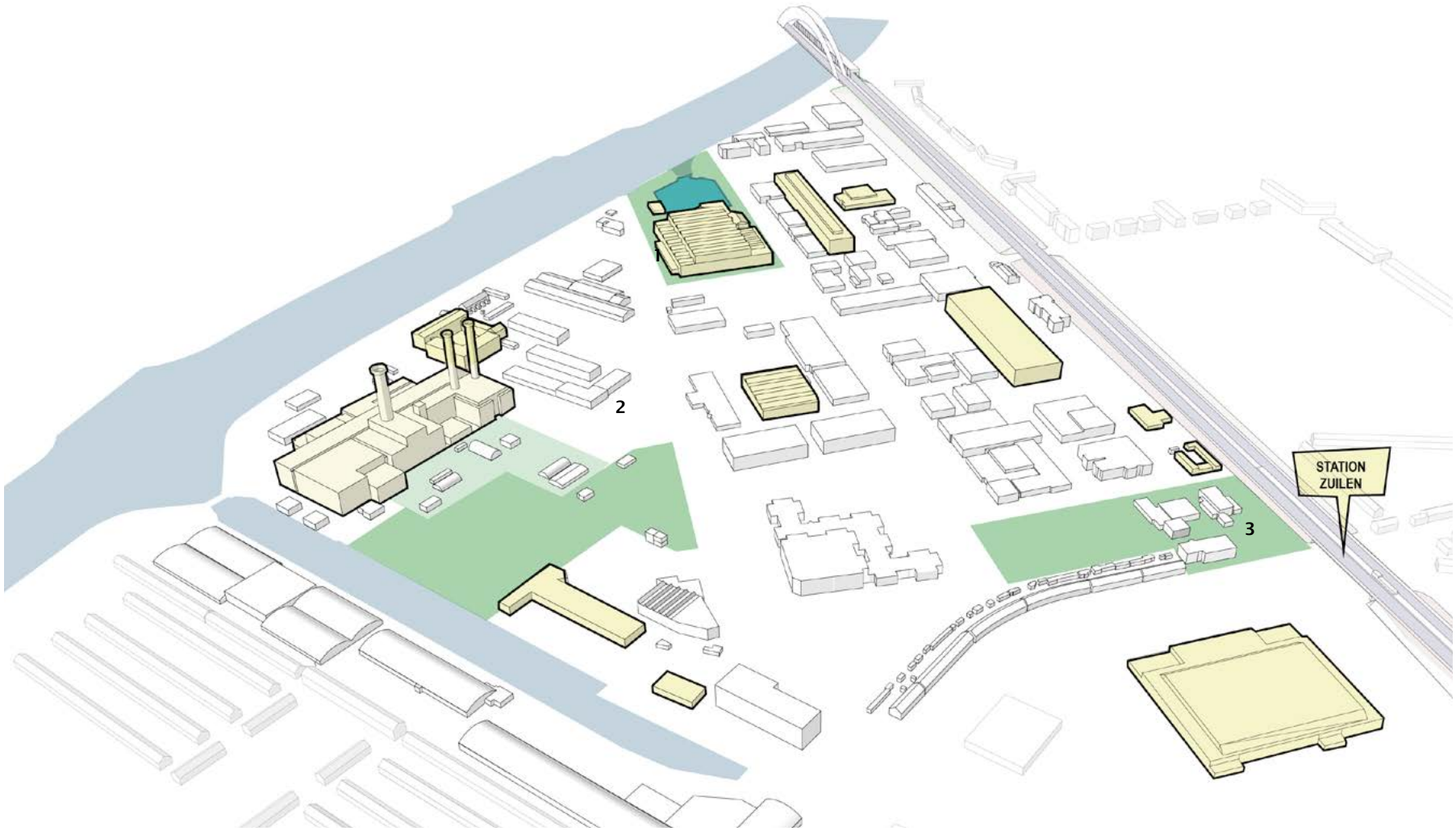
twee kanten op: zo kunnen de gebruikers van het Werkspoorkwartier op een prettige manier de parken bereiken, en wordt andersom het Werkspoorkwartier vanuit de wijken beter bereikbaar voor bewoners.
Belangrijk aandachtspunt hierbij is het vergroten van de sociale veiligheid in het gebied. Op plekken met weinig zichtlijnen en langs stillere routes laat dit te wensen over. Het verlevendigen van de verbindingen is dus relevant.
Tenslotte is het goed om rekenschap te geven aan een betere verbinding met Leidsche Rijn Centrum. Dit nieuwe centrumgebied ligt slechts op een steenworp afstand van het Werkspoorkwartier. Beide locaties veranderen door hun ontwikkeling en transformatie de 'kaart' van de stad. Met de toekomstige ontwikkeling van het vierde kwadrant van Leidsche Rijn Centrum en aan de zijde van Werkspoorkwartier de eventuele transformaties van het Eneco-terrein en het RET-terrein groeien de locaties nog meer naar elkaar toe. Toch is de bestaande verbinding slechts indirect waardoor de ruimtelijke relatie met Leidsche Rijn Centrum ondanks de nabijheid zwak is. Ondanks de scheiding door het kanaal verdient het aandacht om te onderzoeken hoe deze relatie in de toekomst kan worden verbeterd. Hierbij valt de denken aan een verbinding voor fietsers en voetgangers over het Amsterdam-Rijnkanaal, zoals aangegeven in de RSU 2040.

4. Entrees
Het Werkspoorkwartier heeft vijf entrees. Drie daarvan zijn ook entrees voor autoverkeer. Het is een wens vanuit de ondernemers dat de zichtbaarheid van het gebied wordt verbeterd. De ambitie is om de entrees beter herkenbaar te maken. Met name de entrees vanaf de Cartesiusweg vragen daarnaast om een daadwerkelijke herstructurering. Structuren bij zowel de entree bij Station Zuilen als bij de Nijverheidsweg en Industriehaven zijn nu niet helder en het Werkspoorkwartier is niet (goed) zichtbaar bij binnenkomst. In beide gevallen gaat het om een (nog uit te voeren) integrale ontwerpopgave, die meer behelst dan alleen de entree en het maken van zichtlijnen. Het gaat ook om het maken en vergroenen van heldere structuren en het activeren van publieke routes voor voetgangers en fietsers. Bij Station Zuilen zal de nadere uitwerking van de entree in samenhang moeten plaatsvinden met de herontwikkeling van het station, de aanleg van de Westelijke Stadsboulevard en de ontwikkeling van Cartesiusdriehoek. Bij de Nijverheidsweg en Industriehaven liggen er structurele kansen om de entree te verbeteren en te vergroenen wanneer de locaties van Eneco en RET op termijn in aanmerking komen voor transformatie. Zie verder Hoofdstuk 5.

5. Interne voetgangersverbindingen
De ambities voor mobiliteit en de daarmee gepaard gaande ingrepen in de infrastructuur binnen het Werkspoorkwartier worden beschreven in 4.5. Naast de formele infrastructuur vraagt het veranderende gebruik om een meer fijnmazige structuur en dooradering van het gebied voor voetgangers. Het toevoegen van interne voetgangersverbindingen zorgt voor een betere doorwaadbaarheid van het gebied. De behoefte aan (informele) routes groeit nu het Werkspoorkwartier een meer interactieve en informele werkomgeving is geworden met meer onderlinge verwevenheid in ontmoetingsfuncties en horeca. Om dit te bereiken wordt ingezet op een netwerk met formele en informele verbindingen. Een succesvolle formele voetgangersroute is het recent aangelegde Werkspoorpad. Dit is openbare ruimte. De wens is om deze uit te breiden. Bij informele verbindingen gaat het om het creëren van looproutes over private kavels (op vrijwillige basis). Dit is een ambitie die al in de Ontwikkelingsvisie van 2012 werd genoemd en gelijk op gaat met het onthekken. Bij de Werkspoorkathedraal, Werkspoorfabriek en Campus Werkspoor is dit inmiddels gebeurd.

Het gewenste interne voetgangersnetwerk bestaat uit:
het Werkspoorpad, uitgebreid met een nieuwe lus langs de Nijverheidsweg;
nieuwe publieke routes aan weerszijden van de Industriehaven (te realiseren bij toekomstige transformatie of eventueel bij vrijwillige openstelling van de private kavels);

- aansluitingen op het Julianapark en het (nog te ontwikkelen) luspark van de Cartesiusdriehoek;
- informele en groene dwarsverbindingen (vaak over de individuele bedrijfskavels). Aandachtspunt hierbij is het waarborgen van de veiligheid van aangrenzende bedrijven en woningen. Nieuwe paden kunnen immers (onbedoeld) neveneffect hebben op anderen. Het is daarom belangrijk om bijvoorbeeld de directe buren te betrekken bij de planvorming.



Figuur 4.8:
Openbare plekken en publieke functies

Openbare verblijfsplekken en publieksbestemmingen

De toename van horeca, voorzieningen en publieksactiviteiten trekt meer mensen uit de directe omgeving en de rest van de stad naar het Werkspoorkwartier. Tegelijkertijd kent het gebied maar weinig openbare verblijfsplekken. Door de toename van arbeidsplaatsen in het gebied, en de komst van een ander type ondernemers en werknemers (creatievelingen), is er meer behoefte aan openbare verblijfsplekken. Dit wordt versterkt door de verdichtende omgeving waar de openbare ruimte schaars is en kwalitatief goede openbare ruimte alleen nog maar belangrijker wordt.

In het Werkspoorkwartier onderscheiden we drie openbare verblijfsplekken met elk een eigen kwaliteit en sfeer. Het gaat om de havenkom bij de Werkspoorkathedraal, een nieuw parkgebied bij de Industriehaven (huidige Eneco-terrein) en het parkje aan de Vlampijpweg achter de woningen aan de Cartesiusweg.

1. De havenkom biedt plek aan horeca met terrassen (Werkspoorcafé De Leckere en WerkspoorKade). De aangrenzende Werkspoorkathedraal ontvangt veel bezoekers. In een samenwerking tussen gemeente en gebiedseigenaar wordt deze plek herontwikkeld tot een publieke verblijfsplek. Een openbare trappartij zal het hoogteverschil met het water verkleinen en zorgen voor extra ruimte om aan het water te verblijven. Onderzocht wordt of het water afgesloten kan worden van het Amsterdam-Rijnkanaal en daarna zwemwaterkwaliteit bereikt kan worden.

2. Op grondgebied van de energiecentrale van Eneco ligt tussen de Nijverheidsweg en de Industriehaven een grote oppervlakte aan onbenutte buitenruimte. Eneco heeft aangegeven om een deel hiervan tijdelijk ter beschikking te stellen aan de gemeente. Dit biedt al op korte termijn kansen voor een (tijdelijke) invulling als groene parkachtige verblijfsruimte met onder meer sportvoorzieningen. Met een verblijfsplek aan het water en een route langs de Industriehaven kan een koppeling worden gemaakt met de groene structuur.

3. Tussen de Vlampijpweg en de achterzijde van de woningen aan de Cartesiusweg ligt een groen pocketpark. Dit Vlampijppark (werktitel, geen officiële naam) was voorheen het voetbalveld van Werkspoor en is al decennialang een openbare verblijfsplek. Het parkje is een belangrijke buitenruimte voor de bewoners. Recentelijk is hier door hen diverse attributen voor sport en spel neergezet. Het verder verbeteren van de gebruikswaarde is een belangrijk uitgangspunt bij de herstructurering van de gebiedsentree bij Station Zuilen. Het parkje kan in de toekomst verbonden worden met het groene karakter van de stationsomgeving.

De verdere transitie van het Werkspoorkwartier vraagt om een andere benadering van de openbare ruimte. In lijn met de gemeentelijke ambitie van gezonde verstedelijking zal meer aandacht komen voor groene en kwalitatief goede openbare ruimte, met meer aandacht voor bewegen, ontmoeten, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Het belang van de voetganger en de fietser neemt toe door de groei van de creatieve bedrijvigheid en publieksactiviteiten. Deze verschuiving in focus wordt vastgelegd in een gezond raamwerk. In dit raamwerk van voornamelijk openbare ruimte worden de hoofdlijnen vastgelegd voor de verdere ontwikkeling naar een levendig werklandschap met verschillende publieksbestemmingen.

4.4 Groenstructuur

Het vergroenen van het Werkspoorkwartier is een belangrijke ambitie van zowel de gemeente als de ondernemers. Het wensbeeld is dat de groene leefomgeving veel meer onderdeel wordt van de identiteit van het gebied. Met het veranderende Werkspoorkwartier ontstaat er een unieke combinatie van werkfuncties en publieksfuncties binnen een industriële en groene setting.
Het Werkspoorkwartier heeft veel potentie om te vergroenen door de beschikbaarheid aan open ruimte en de situering binnen het stedelijke groene netwerk. Door te vergroenen wordt de betekenis van het gebied verruimd waardoor omliggende wijken hier ook van kunnen meeprofiteren. In de terminologie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt hiermee de 'barcode' van het gebied vergroot. De gemeente zet sterk in op het verbeteren van de stedelijke groenstructuur. Met het toevoegen van groen en het verbinden met het stedelijke groene netwerk kan het gebied aan verschillende stedelijke doelstellingen een bijdrage leveren. Een groene leefomgeving bevordert de gezondheid met meer ruimte voor ontspannen en bewegen. Een groene omgeving draagt bij aan klimaatadaptatie bij hitte, droogte en natte periodes. Een natuurinclusieve inrichting met robuust groen vergroot de biodiversiteit (flora en fauna).
In deze paragraaf worden de groene ambities beschreven. Het gaat hierbij om de sfeer en het karakter van het groen, de natuurbeleving en de koppeling met de ruimtelijke structuur van het gebied. Het groene karakter van het Werkspoorkwartier wordt gevoed door de huidige en potentiële natuurwaarden en verschilt per plek. Dit zal ook in de groeninrichting tot uitdrukking komen. De uitwerking en implementatie van het groen zal worden uitgevoerd in een samenwerking tussen de gemeente en de gebiedsorganisatie BKC, zie ook hoofdstuk 6. De betrokkenheid van ondernemers bij de groene ruimte is groot, en diverse ondernemers in het gebied hebben aangegeven betrokken te willen zijn bij de verdere aanleg en onderhoud van het groen.



Figuur 4.9:
stedelijke (historische) dragers

Ambitie groen: natuurlijke dynamiek

Een doeltreffend groen netwerk ontstaat door de verbindingen in de bestaande ruimtelijke structuur te combineren met groen. Dit kan leiden tot meer ecologische samenhang in het gebied, meer biodiversiteit en een eigen ecosysteem voor het Werkspoorkwartier. De verbindingen vormen een netwerk op stads- en gebiedsniveau. Het Werkspoorkwartier kenmerkt zich door een stoer en ruig karakter. In het gebied past dan ook een groene inrichting die hierbij aansluit. Dus geen aangeharkte tuintjes en perken, maar grootse structuren, heldere gebaren en ruige beplantingen. Dit vraagt om een meer dynamische benadering, gebruik makend van de natuurlijke dynamiek van de plek.

Vanuit de natuurlijke dynamiek kan het aanwezige groen uitgroeien tot een gebiedseigen, ecologisch evenwichtige omgeving. Het betekent dat in principe niets hoeft te worden aangeplant, maar ruimte wordt gegeven aan wat er al is of spontaan opkomt. Het wensbeeld en het uiteindelijke resultaat staan niet vast. Keuzes worden doorlopend gemaakt tijdens vooraf bepaalde onderhoudsmomenten waarbij de wens naar een toename van de biodiversiteit en gebiedseigenheid doorslaggevend is. Deze aanpak past goed bij de gewenste betrokkenheid van de ondernemers bij de aanleg en het onderhoud van het groen. Bovendien vraagt deze vorm van gebruik maken van het herstellend vermogen van de natuur weinig investeringen.
Op korte termijn heeft het verwijderen van woekerende soorten prioriteit, waarbij vooral de aanwezigheid van de Japanse Duizendknoop om aandacht vraagt. De ruimte die vrijkomt kan worden ingezet om de natuurontwikkeling te stimuleren. Ook kunnen over het gehele terrein (grote) bomen en heesters



Figuur 4.10:
Sfeerbeeld Keulsekade

Figuur 4.11
Bestaande situatie Keulsekade

worden aangeplant om al snel het gevoel van volwassenheid op te roepen. Diversiteit en inheems groen staan hierbij voorop.

Stedelijke groenstructuren

Het Werkspoorkwartier ligt aan twee doorlopende stedelijke groenstructuren die beide onderdeel zijn van het stedelijke groene netwerk: de Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) en het spoortalud. Het vergroenen en verlevendigen van de Parkzone ARK is een stedelijke ambitie. Momenteel voelt het ARK binnen het Werkspoorkwartier als een achterkant waar weinig te beleven is en geen verbinding of toegang tot het water is. Het wensbeeld is om over de hele linie een groene, ecologische en recreatieve parkzone te maken. Voor het Werkspoorkwartier valt daarbij te denken aan het herstel van de laanbeplanting langs het kanaal, het verlagen of verwijderen van de hagen (zodat het water weer zichtbaar wordt) en meer ruimte te geven aan spontane ontwikkeling. Maar ook het toevoegen van een wandelpad in het groen kan bijdragen aan de beleving en het gebruik van deze plek.
Het spoortalud is een andere groene lijn met een eigen ecosysteem. Hier liggen eveneens kansen om het groen binnen het Werkspoorkwartier te verbinden met de ecologische structuren van de stad. De groene spoorzone is de afgelopen jaren steeds meer bebouwd. Vanuit de ecologie bezien is het belangrijk om hier voldoende ruimte te blijven bieden aan het groen en deze beter te verbinden met het stedelijke groene netwerk.De Nijverheidsweg vormt een aanvullende belangrijke groene drager in het gebied. Voor het industriële tijdperk lag hier een dijk met een wetering, maar buiten de waterloop is daar weinig meer van zichtbaar. In deze visie wordt ervoor gekozen om de hoofdontsluiting af te laten buigen richting de Gietijzerstraat en de Tractieweg (zie ook 4.5). Het betekent dat het deel tussen de Gietijzerstraat en de Keulsekade in asfalt minder dominant kan worden, en er meer ruimte kan komen voor groen. Te denken valt aan het toevoegen van een mix aan bomen. Diversiteit versterkt het natuurlijke gevoel en is bovendien ecologisch een stuk waardevoller dan een bomenrij bestaande uit slechts één soort. Waar mogelijk is het de ambitie om de wetering weer te herstellen zodat deze weer continu kan worden. Ook bermen en oevers doen mee met de vergroening en krijgen een passende robuuste en stoere uitstraling.

Biodiversiteit

Voor de biodiversiteit is het belangrijk om het groen in het Werkspoorkwartier als één biotoop te beschouwen. De som van de onderdelen van de groenstructuur kan voldoende leefgebied opleveren om de gewenste natuurbeleving te realiseren. Het doel hierbij is dat het Werkspoorkwartier significant gaat bijdragen aan de stedelijke biodiversiteit met een veelheid aan insecten, vogels en kleine zoogdieren. Om deze biotoop te concretiseren zijn hier drie ambities benoemd: groen verbonden, robuust groen en natuurinclusief bouwen
De eerste ambitie is om binnen het Werkspoorkwartier al het groen te verbinden. Het groen in alle verschijningsvormen (bomen, struiken, gras) wordt zowel onderling als met het groene netwerk (groene plekken) in de stad verbonden. Het groen is op drie niveaus verbonden: op stedelijk niveau (in verbinding met de stedelijke groenstructuur van het spoor en ARK), binnen het groene raamwerk van het Werkspoorkwartier zelf (bestaande uit verbindingen en leefgebieden) en op kavelniveau met verbindingen tussen het groene raamwerk en de maatregelen voor natuurinclusief bouwen. Geen groen element staat op zichzelf.

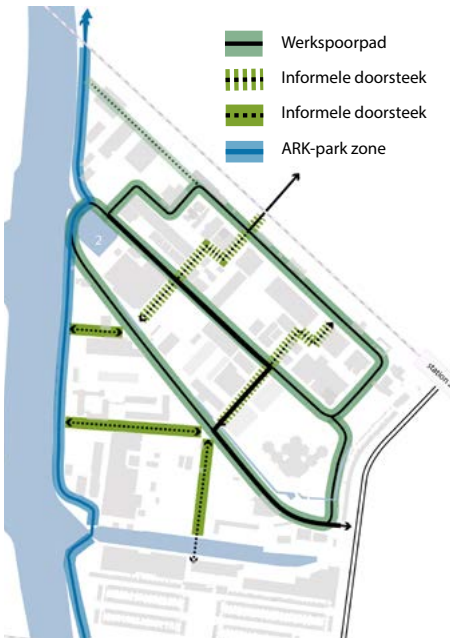
De tweede ambitie is robuust groen. Dit heeft de meeste betekenis voor de ecologie en het vergroten van de biodiver-



Figuur 4.12
Sfeerbeeld Nijverheidsweg

Figuur 4.13
Bestaande situatie Nijverheidsweg

Figuur 4.14
Voetgangersroutes



siteit. Aan de hand van een aantal doelsoorten wordt invulling gegeven aan de gewenste robuustheid en variatie van het groen. De ambitie voor de natuurbeleving, doelsoorten en uitgangspunten dient te worden uitgewerkt in samenwerking met de stadsecoloog. Verder is het toepassen van inheemse soorten beplanting een belangrijke drager en randvoorwaarde voor biodiversiteit. Bij inrichting van groen wordt altijd rekening gehouden met de gelaagdheid. Gras/kruiden, struiklaag en boomlaag versterken elkaars functie.
De derde ambitie is natuurinclusief bouwen. Het wensbeeld daarbij is dat gebouwen veel meer dan nu in een groene setting komen te liggen. Naast een vergroening van de buitenruimte betekent dat ook: het creatief toepassen van groen in en op gebouwen. Groene daken en gevels kunnen zorgen voor een aantrekkelijk en gezond leefmilieu voor gebouwbewonende planten en dieren. Dit driedimensionale groen staat niet op zichzelf maar is zoveel mogelijk fysiek verbonden met het groen in de openbare ruimte. Het groen in het Werkspoorkwartier dient in samenhang als één biotoop te worden beschouwd.

Groene langzaam verkeerroutes

Het Werkspoorpad is een zeer geslaagde nieuwe voetgangersroute in het gebied. Onderdeel van de visie is het uitbreiden van dit pad met een nieuwe lus langs de Nijverheidsweg. Aanvullend op de bestaande beplanting langs het Werkspoorpad kan de begeleidende beplanting van het nieuwe deel ‘gebiedseigen ruigte’ worden. Voorts is het de ambitie om waar mogelijk informele verbindingen over de private kavels te laten ontstaan die het gebied in de toekomst gaan doorkaderen. Deze komen dan haaks op het openbare Werkspoorpad. Bij deze informele interne voetgangersverbindingen kan eveneens de ontwikkeling van ‘gebiedseigen ruigte’ worden gestimuleerd. Hierbij is ruimte voor spontaan opkomende zaailingen die zorgvuldig maar ook extensief beheerd worden. In deze stedelijke industriële context zorgt het groen voor spontaniteit in het gebied.

Vergroenen van openbare verblijfsplekken

Met de komst van nieuwe doelgroepen in het gebied groeit de behoefte aan kwalitatief goede (openbare) verblijfsplekken in de buitenruimte. In het Werkspoorkwartier zijn er momenteel twee te onderscheiden, en er wordt een nieuwe aan toegevoegd. Het is de ambitie dat deze verblijfsplekken aantrekkelijker worden gemaakt, met meer ruimte voor publiek gebruik en een betere groeninvulling. Het aanwezige groen kan daarbij worden versterkt waardoor een betere ecologische samenhang, meer biodiversiteit en een eigen ecosysteem voor het gebied kan gaan ontstaan.

De eerste plek is het pocket park aan de Vlampijpstraat, achter de woningen van de Cartesiusweg. Deze groene verblijfsplek wordt veel gebruikt door de bewoners die recent ook een aantal attributen voor sport en spel hebben neergezet. De ambitie is om samen met bewoners en ondernemers het parkje aantrekkelijker te maken. Naast de gebruiksmogelijkheden gaat het daarbij ook om de groene kwaliteit. Het is goed voorstelbaar dat hier een iets meer gecultiveerd groen wordt toegepast dan in de rest van het Werkspoorkwartier gelet op het intensievere gebruik. Het is verder de ambitie om het aanwezige groen te verbinden (ecologische samenhang) met de gebiedsentree bij Station Zuilen wanneer die omgeving wordt geherstructureerd.

De tweede plek is de havenkom bij het Werkspoorkwartier. Deze plek wordt heringericht als openbare verblijfsplek aan



Figuur 4.15
Sfeerbeeld Doorsteek

Figuur 4.16
Bestaande situatie doorsteek thv Vlampijpstraat

Figuur 4.17
Openbare verplijfsplekken



het water, onder meer met trappartijen en horeca. De ambitie is om de oevers waar mogelijk te vergroenen. Er liggen kansen om bomen terug te brengen, passend bij het waterrijke en industriële karakter. Daarnaast is er ruimte voor kenmerkende oever- en waterplanten die langzaam overgaan naar meer 'droge' vegetatie.
De derde plek is het deel van de kavel van Eneco tussen de Industriehaven en de Nijverheidsweg dat ter beschikking komt voor een tijdelijke openbare ruimte. De ambitie is om deze ruimte in te gaan richten als groene parkachtige omgeving met een verblijfsplek aan het water. Hier kan ruimte worden gegeven aan tijdelijke initiatieven op het gebied van groen medegebruik, cultuur en sport. Gestart is met het opstellen van een inrichtingsplan waarbij ondernemers en buurtbewoners actief kunnen meepraten over de invulling. Afhankelijk van de mate waarin het park gebruikt wordt kan gekozen worden voor een meer gecultiveerde inrichting of een meer extensieve inrichting (met maaipaden en –velden). Deze sferen kunnen ook heel goed naast elkaar bestaan. De kade van de Industriehaven is geweldig als verblijfsplek aan het water. Ook is het de ambitie om een voetgangersroute langs het water te creëren. Aan de kade kan mogelijk ingezet worden op vergroening door middel van ecologische drijvende oevers.

Vergroenen van eigen terreinen

Naast in te zetten op groen in de openbare ruimte liggen er kansen om op private kavels meer natuur in te passen. Dit kan vanzelfsprekend alleen op vrijwillige basis, want bedrijven gaan zelf over de inrichting van hun buitenruimte. Niettemin kunnen eigenaren en ondernemers geïnspireerd worden om mee te doen aan de ambities om te vergroenen. Het vergroenen kan op dezelfde informele dynamische manier zoals hiervoor is beschreven. Dit zou kunnen inhouden dat bestrating eruit wordt gehaald waarna wordt ingezaaid of gewacht op zaailingen. Bij nieuwe ontwikkelingen of bestemmingswijzigingen kan overigens via het bouwplan wel gestuurd worden op het leveren van een bijdrage aan het vergroenen van het gebied. Naast de buitenruimte kunnen ook de gebouwen en bedrijfspanden een bijdrage gaan leveren aan het vergroenen. Dit kan met groene gevels en andere elementen van natuurinclusief bouwen. Door dit groen weer te koppelen aan groene plekken op het terrein en de groene verbindingen door het gebied worden de ecologische waarden vergroot.

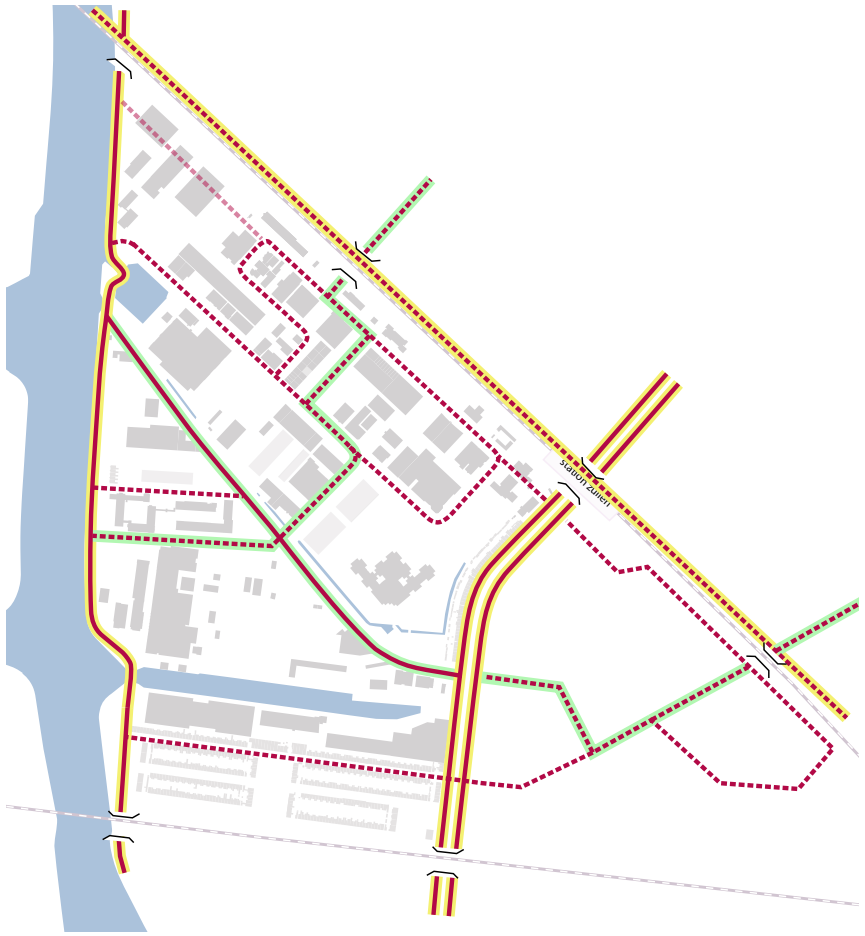
Klimaatadaptatie

Vergroenen staat tenslotte ook in het teken van klimaatbestendigheid. De gemeente zet in op klimaatadaptieve gebiedsontwikkelingen. Een gebied als het Werkspoorkwartier met veel verharding en weinig groen is kwetsbaar voor klimaatverandering. In het veranderende klimaat hebben we te maken met meer extremen in natte en droge periodes, en met hogere temperaturen. Juist door de verharding in bebouwing en buitenruimtes kunnen snel problemen als wateroverlast, droogte en hittestress ontstaan. Om zowel wateroverlast bij hoosbuiten als droogte tegen te gaan is het belangrijk om het overtollige regenwater langer vast te houden binnen het plangebied. De insteek daarbij is om sponswerking van de bodem te vergroten waarbij waterafvoer wordt vertraagd en binnen het gebied wordt geborgen. Het uitbreiden van het groenoppervlak zoals in deze visie beschreven is belangrijk hierbij. Daarnaast kan worden ingezet op waterdoorlatende parkeervlakken en verdichting en uitbreiding van het watersysteem. Naast wateroverlast en droogte helpt vergroenen voor verkoeling (tegengaan van hittestress). Het vastgehouden water kan mogelijk op één of twee plekken ook toegankelijk worden gemaakt. Dit geeft kwaliteit in de openbare ruimte en kan letterlijk zorgen voor verkoeling op warme dagen. Ook voor wateropvang en verkoeling kunnen groene gebouwen (daken en gevels) een rol spelen.

Figuur 4.18
Nieuwe hoofdontsluiting auto- en vrachtverkeer

Figuur 4.19
Nieuw fietsnetwerk (met hoofd- en doorfietsroutes

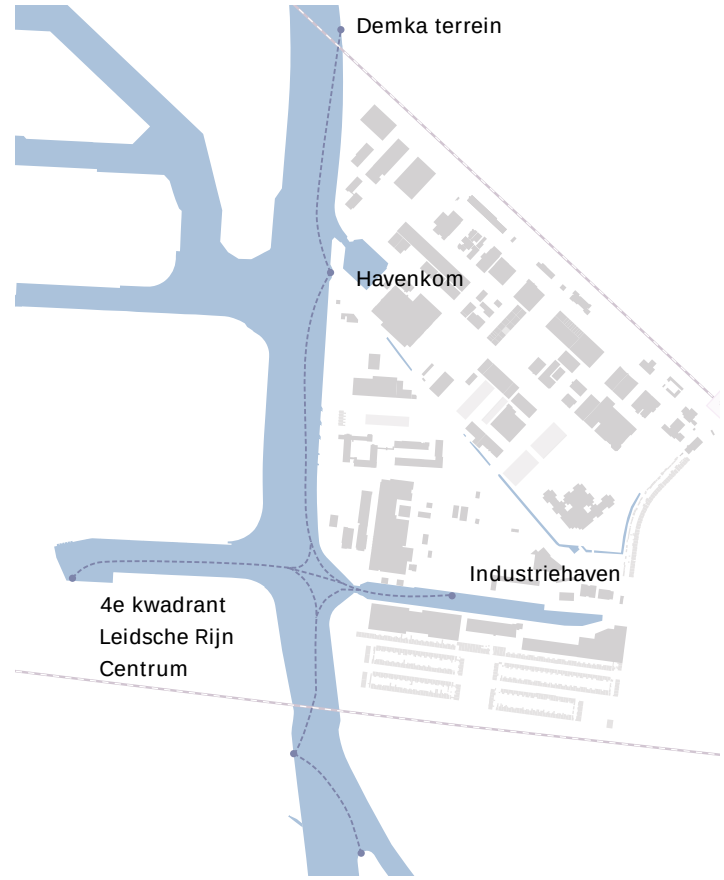




Figuur 4.20
Nieuw voetgangersnetwerk

Figuur 4.21
Kansen waterverbinding, watertaxi





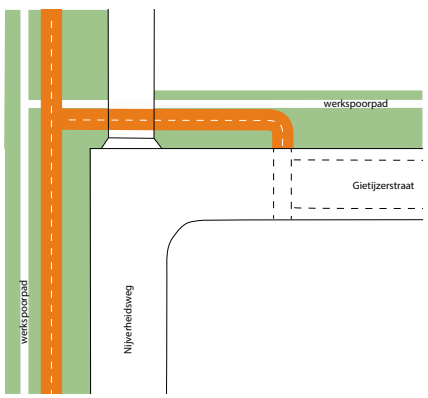
4.5 Mobiliteit

Ambitie

Op het vlak van mobiliteit zal het Werkspoorkwartier zich breder moeten gaan richten op de verschillende gebruikers in het gebied. Als voormalig industrieterrein is het gebied van oudsher voornamelijk ingericht op autoverkeer en vrachtverkeer. In het afgelopen decennium heeft echter een verschuiving plaatsgevonden in doelgroepen. Bovendien is sprake van een aanhoudende groei in het Werkspoorkwartier, met steeds meer bedrijven en bezoekers. Bereikbaarheid, parkeermogelijkheden en leefbaarheid staan daardoor onder druk. Dit vraagt om het aanpassen en herinrichten van de infrastructuur, het introduceren van duurzame mobiliteitsoplossingen en het aanpakken van de parkeeropgaven.
De ambitie is dat de groei van het gebied gepaard gaat met het verbeteren van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers, het verduurzamen van de mobiliteit, het verminderen van autogebruik en het optimaliseren van het parkeren. Wanneer het gaat om de fysieke infrastructuur is er veel behoefte aan voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Tegelijkertijd blijven auto's en vrachtwagens hier wel noodzakelijk. Dit vraagt concreet om het aanpassen van de brede wegprofielen, het oplossen van conflicten tussen vrachtwagens en fietsers, en het herinrichten van het gebied voor langzaam verkeer. Bij de opgaven rondom duurzame mobiliteit en parkeren is behoefte aan een integrale benadering waarbij ook de gewenste ruimtelijke verdichting op de kavels wordt meegenomen.

Wijzigen fysieke infrastructuur

Concreet betekent dit een wijziging in de hoofdontsluiting voor vracht/autoverkeer. Het verkeer op de Nijverheidsweg-Gietijzerstraat-Tractieweg wordt de hoofdroute in het gebied (figuur 4.15). Aan deze route zitten de meeste traditionele bedrijven met zwaarder verkeer. Dit biedt kansen om de overige profielen te downgraden en waar mogelijk asfalt te verminderen ten gunste van groen.
De T-splitsing Nijverheidsweg-Gietijzerstraat is onduidelijk en wordt als onveilig ervaren. In figuur 4.19 is weergegeven hoe dit punt gewijzigd kan worden. De Nijverheidsweg krijgt op dit punt een in-/uitrit (met verhoogd plateau). Hierdoor ontstaat er een duidelijkheid in de voorrangsituatie en de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer van de Nijverheidsweg wordt verbeterd. De maatvoering en wegprofielen zijn indicatief en vragen nog om een eigen ontwerptraject. Het overige deel van de Nijverheidsweg krijgt door deze wijzigingen een ander karakter: een smaller wegprofiel waarbij de vrijgekomen ruimte kan worden ingezet voor groen en/of langzaam verkeersroutes.



Figuur 4.22
Principe voorrang Nijverheidsweg/Gietijzerstraat

De wegprofielen worden zoveel mogelijk ingericht op (mede) gebruik van fietsers (fietssuggestiestroken). Dit kan in principe met de maten asfalt die er nu liggen. Dit zal het autoverkeer afremmen omdat het wegprofiel voor het gevoel smaller wordt, terwijl er in de praktijk voldoende ruimte is als er geen fietsers rijden. In het Mobiliteitsplan Utrecht zijn hoofdfietsroutes en doorfietsroutes door het gebied gepland. Met het toevoegen van fiets(suggestie) stroken wordt direct aangesloten bij het vigerende beleid. Het zorgt voor een intern fijnmazig fietsnetwerk maar ook op stads- en wijkniveau worden verbindingen gelegd: Zuilen met de Keulsekade (en verder naar Lombok en Oog in Al) en Werkspoorkwartier met Cartesiusdriehoek (en verder naar het centrum). Onderdeel hiervan is het doortrekken van de fietsstraat aan de Keulsekade.
Zoals bij de interne verbindingen in 4.3 is toegelicht wordt het voetgangersnetwerk uitgebreid om meer in de voetgangersbehoefte te voorzien (met een uitbreiding van het Werkspoorpad en nieuwe informele doorsteken over kavels).

Duurzame mobiliteitsoplossingen

Bij een verdere groei en transformatie van het Werkspoorkwartier is het belangrijk om op korte termijn stappen te gaan zetten naar een duurzaam mobiliteitsconcept. Het gebied heeft een bijzonder karakter als binnenstedelijke werklocatie met allerlei stedelijke voorzieningen en publieksbestemmingen. Het vraagt om maatwerk om de mobiliteit hier te veranderen en te verduurzamen. Niets doen is geen optie. Met een verdere groei staat de bereikbaarheid en de leefbaarheid onder druk. Bovendien wordt op korte termijn betaald parkeren ingevoerd wat nieuwe opgaven met zich mee brengt. Op dit moment wordt in opdracht van de gemeente en de BKC onderzoek gedaan naar het verduurzamen van de mobiliteit en het introduceren van deelmobiliteit e n deelparkeren. Dit onderzoek heeft een relatie met het gemeentelijke onderzoek naar de effecten van betaald parkeren in het gebied. Belangrijke onderzoeksrichting is dat parallel aan de noodzakelijke infrastructurele maatregelen bedrijven beter gaan samenwerken waardoor nieuwe kansen ontstaan bij het verminderen van autoverkeer en het optimaliseren van de parkeermogelijkheden. Vanuit een inventarisatie van vraag en aanbod (parkeerplaatsen, voertuigen en andere mobiliteitszaken) bij individuele bedrijven zal worden gezocht naar een betere onderlinge matching en het delen van voorzieningen. Een verdere implementatie zal door de gemeente en de BKC worden opgepakt.

Parkeren

De huidige voorschriften en normering van parkeerplaatsen past bij het traditionele bedrijventerrein maar sluit niet aan bij de nieuwe typen bedrijvigheid. Zo heeft een aantal broedplaatsen en verzamelcomplexen minder parkeerplaatsen nodig dan is voorgeschreven. Op andere plekken is er soms een tekort

aan parkeerplaatsen. Dit leidt tot curieuze situaties.
Daarbij komt dat de gemeente besloten heeft om in het Werkspoorkwartier betaald parkeren (parkeerregime B1) in te voeren. Dit is een gevolg van de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek waar het parkeerregime A2 wordt ingevoerd en voorkomen moet worden dat mensen gratis gaan parkeren in de omliggende buurten. De consequenties ervan voor de bedrijven worden momenteel onderzocht door de gemeente, en zullen verder worden uitgewerkt in samenwerking met de gevestigde bedrijven en de BKC.
De uiteindelijke conclusies voor het optimaliseren van de parkeeropgaven in het Werkspoorkwartier is in deze visie nog niet te maken. De beide onderzoeken naar het parkeren en het verduurzamen van de mobiliteit zijn nog gaande, en de uitwerking en implementatie ervan vragen om een gezamenlijke strategie van de gemeente en de BKC. Bij het parkeren gaat het in ieder geval om een integrale benadering. De invoering van betaald parkeren staat bijvoorbeeld op gespannen voet met het 'onthekken' van kavels. In de toekomst kost parkeren op straat geld terwijl de privéterreinen dan gratis zouden zijn. Een oplossing met slagbomen is denkbaar, maar draagt niet bij aan de ambitie om een samenhangend parkeersysteem of collectief parkeren in te voeren. Ondertussen denken ondernemers na over dubbelgebruik en medegebruik van parkeerplekken, bijvoorbeeld bij evenementen buiten werktijden. Een ander aandachtspunt is dat het parkeren volgens het huidige bestemmingsplan op het eigen terrein opgelost moet worden. Dit staat weer op gespannen voet met de wens om te verdichten want juist op de parkeervlakten op maaiveld ligt veel ruimte. Kortom, het veranderende karakter van het Werkspoorkwartier vraagt om een andere kijk op parkeren en om een gebiedsgewijze aanpak.
Tenslotte wordt het (gedogen van) lang parkeren door vrachtwagens opgeheven. Het lang parkeren van vrachtwagens op straat past niet bij de binnenstedelijke ligging en de veranderende identiteit van het Werkspoorkwartier. Ter compensatie zal de gemeente op Lage Weide een nieuwe voorziening inrichten voor langparkeerders.

Vervoer over water

Een veelgehoorde wens is het gebruiken van het water als duurzame verbinding. Zo is een verbinding met het nabijgelegen Leidsche Rijn Centrum en met Strand Oog in Al (Soia) denkbaar over het water. De mogelijkheden hiertoe zijn niet onderzocht voor deze visie. Wel is het passend bij de veranderende identiteit van het gebied. Mogelijk kan vanaf de Industriehaven een verbinding over het water (watertaxi of veerverbinding) hier aan bijdragen. In vroeger tijden was er bij de havenkom een voetveer-verbinding met Lage Weide aanwezig. Momenteel is er bij Nieuwer ter Aa (Breukelen) een voet-/fietsveer over het Amsterdam-Rijnkanaal in werking.

4.6 Energietransitie

Utrecht wil zo snel mogelijk energieneutraal worden. In de Warmtevisie (2017) zijn algemene principes vastgelegd met betrekking tot het beperken van de energievraag en het toewerken naar lage temperatuur warmtevoorzieningen. Onderdeel daarvan is het aardgasvrij maken van de stad. In het collegeakkoord zijn concrete doelen geformuleerd voor o.a. de realisatie van aardgasvrije gebouwen en het gebruik van daken voor zonne-energie. De gemeente is momenteel bezig met het formuleren van een plan van aanpak voor de stedelijke energietransitie. Bedrijventerreinen kennen zo hun eigen specifieke kansen en beperkingen in het traject naar energieneutraliteit. Bij het Werkspoorkwartier gaat het bijvoorbeeld om een grote diversiteit aan panden. Meer dan 70% daarvan is ouder dan dertig jaar. Over het algemeen zijn oudere panden minder goed geïsoleerd en hebben een hogere warmtevraag per m2. Daarnaast is hier sprake van een groot aantal eigenaren. Hierdoor zullen betrekkelijk veel individuele beslissingen genomen moeten worden om de energietransitie door te kunnen voeren.

Om de energietransitie mogelijk te maken zal het gaan om een combinatie van maatregelen. In het Werkspoorkwartier bestaat een relatief groot deel van de energiebehoefte uit warmte. Het andere deel bestaat uit elektriciteit. In de eerste plaats is veel winst te behalen met energiereductie door isolatie van panden (dak, vloer en gevel). Bij oudere panden is het besparingseffect van isolatie veel groter dan bij nieuwere panden waardoor de terugverdientijd van de investering korter is. Hier valt dus veel te winnen in het Werkspoorkwartier. In de tweede plaats gaat het om duurzame warmteoplossingen als vervanging voor het verwarmen op aardgas. Dit kan met een duurzaam warmtenet (zoals restwarmte, aquathermie of geothermie) of all electric (wko of warmtepompsystemen). In de derde plaats gaat het om het benutten van daken voor zonne-energie. In het Werkspoorkwartier zijn verreweg de meeste daken nog niet benut en daarmee ligt een groot potentieel te wachten. Bij het volledig benutten daarvan zal een aanzienlijk deel van het elektriciteitsgebruik in het Werkspoorkwartier in het eigen gebied kunnen worden opgewekt.

De ambities hebben consequenties voor ondernemers in het Werkspoorkwartier. Voor kantoren groter dan 100 m2 geldt de wettelijke verplichting om vanaf 2023 aan energielabel c te voldoen. Dit dwingt ondernemers en pandeigenaren in het Werkspoorkwartier om tot actie over te gaan. Buiten de wettelijke verplichtingen is isoleren en overstappen op duurzame energie vrijwillig. Voor woningen geldt dat bij nieuwbouw en grootschalige renovatie het sinds 2018 niet meer is toegestaan om aardgas toe te passen, en is de aanbeveling om zo vroeg mogelijk in het ontwerpproces de mogelijkheden voor een duurzame energievoorziening mee te nemen. Daarbij is het Utrechts Energieprotocol vanuit de gemeente het vertrekpunt. Voor bedrijfsgebouwen en voorzieningen geldt dit aardgasverbod nog niet. Maar er bestaat wel een financiële stimulans vanuit besparingen en subsidies zoals Stimuleringsregeling duurzame energieproductie en klimaattransitie (SDE++). Logische stap zou zijn dat de gebiedsorganisatie deze energietransitie als gezamenlijke gebiedsbrede opgave oppakt. Door collectief op te trekken kunnen hogere ambities gehaald worden en kan worden voorzien in kennisdeling en toegespitste informatievoorziening. Ook de collectieve inkoop van energie is een voor de handliggende keuze.

4.7 Gezondheid en duurzaamheid

De gemeente Utrecht streeft naar een gezonde verstedelijking. Bij de verdere transformatie van het Werkspoorkwartier wordt op alle mogelijke wijzen gestreefd naar een gezonde en duurzame leefomgeving. Dit heeft zijn weerslag op een hele reeks aspecten in de gebouwde omgeving waar in deze visie op diverse plekken aandacht aan is gegeven. Samengevat gaat het om maatregelen die de fysieke en mentale gezondheid bevorderen, en om maatregelen die beschermend zijn voor de gezondheid. Gezondheid staat in nauwe samenhang met duurzaamheid. Om gezondheid en duurzaamheid te bevorderen wordt in deze visie op het volgende ingezet:

1. In de eerste plaats wordt ingezet op veel meer groen. Groene verblijfsruimten en groene verbindingen creëren rust maar ook ruimte om te bewegen. De inzet is dat het Werkspoorkwartier naast het bestaande ruige en industriele karakter ook een groen karakter krijgt.
2. Er wordt expliciet aandacht besteed aan sporten. Er zijn al diverse sportondernemers actief, en zij zullen sportstimulerende voorzieningen een plek geven in de openbare ruimte.
3. De structuren voor fietsers en voetgangers worden flink versterkt. Het draagt bij aan de gewenste verschuiving naar een gezonde mobiliteit. Op een werklocatie zijn auto's en vrachtwagens onderdeel van het systeem, maar de logica dat auto's ook altijd de norm zijn verdwijnt. De infrastructuur wordt heringericht, en ook betaald parkeren zal bijdragen aan het verminderen van overbodig autogebruik.
4. In het gebied is volop aandacht voor circulariteit. Het Werkspoorkwartier is boegbeeld in circulair en klimaatbestendig bouwen, en er is veel kennis opgebouwd. Er bestaat een grote ambitie bij de bedrijven om dit aspect verder te vergroten naar onder meer collectieve duurzame energie, nieuwe vormen van duurzame mobiliteit en reductie en hergebruik van grondstoffen en afvalstromen.De visie zet in op verdere transformatie waarbij extensieve plekken worden ingevuld en stille plekken worden omgezet in meer levendige omgevingen. Dit gebeurt onder meer door het openen van gebieden, onthekken en zichtlijnen creëren. Dit bevordert de sociale veiligheid in het gebied.
5. Een belangrijk kenmerk dat is ontstaan in het Werkspoorkwartier is de onderlinge sociale verbondenheid. De komst van de diverse community-omgevingen heeft bijgedragen aan de samenhang, maar ook aan de ontmoetingsfunctie. Het functionele karakter heeft plaats gemaakt voor bezieling, betrokkenheid en een gevoeld eigenaarschap. Mensen die hier werken zijn trots, en de identificatie met het gebied heeft veel betekenis voor de verdere toekomst als een gezond werklandschap.
6. De visie zet in op verdere transformatie waarbij extensieve plekken worden ingevuld en stille plekken worden omgezet in meer levendige omgevingen. Dit gebeurt onder meer door het openen van gebieden, onthekken en zichtlijnen creëren. Dit bevordert de sociale veiligheid in het gebied.



Figuur 4.24
Foto klimobject

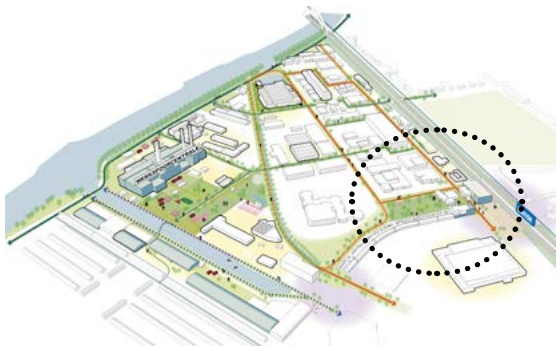

14

5. TRANSFORMATIELOCATIES

5. TRANSFORMATIELOCATIES

In de afgelopen jaren is het Werkspoorkwartier flink in beweging gekomen met een aantal in het oog springende transformaties. Op andere plekken zijn ook weer nieuwe interessante ontwikkelingen gaande. Tezamen dragen ze bij aan het bijzondere karakter. De dynamiek in het gebied gaat echter door. Als we naar de toekomst kijken zien we een viertal strategische locaties die binnen nu en tien jaar mogelijk in beweging gaan komen. Het in beweging zetten van deze vier locaties kan een hefboom zijn voor de verdere toekomst van het Werkspoorkwartier. Het gaat om het entreegebied bij Station Zuilen, het terrein van de Eneco-centrale, het RET terrein en het terrein van Stadsbedrijven. Voor de helderheid: voor geen van deze locaties hebben de eigenaren op dit moment concrete plannen. Wel zijn er mogelijk bewegingen te verwachten in de nabije toekomst. Om die reden is het goed om voor elk de mogelijkheden te belichten vanuit deze visie en de kansen voor het Werkspoorkwartier.

5.1 Stationsomgeving - entree Werkspoorkwartier

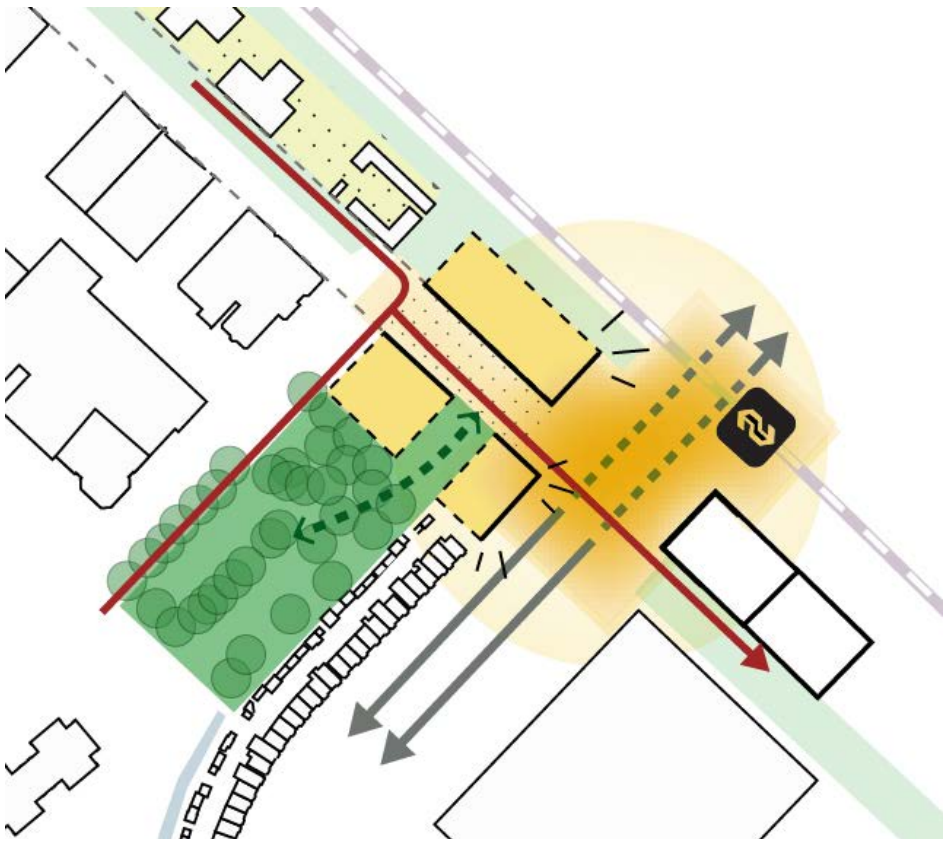


Misschien wel de belangrijkste entree voor fietsers en voetgangers ligt bij Station Zuilen. Het station zelf is nu vooral een halte op een viaduct. Maar het is ook het belangrijkste OV-punt voor het Werkspoorkwartier, en een belangrijke schakel voor het langzame verkeer richting de Amsterdamsestraatweg en de Cartesiusdriehoek.

De entree naar het Werkspoorkwartier is een weinig aantrekkelijke binnenkomer. In de huidige situatie is de functionele inrichting geen visitekaartje. Het bovenliggende station, de fietsenstalling, de beperkte openbare ruimte, de povere bebouwing en het slingerpad bieden weinig samenhang of overzicht. De route is onduidelijk en er ontbreken zichtlijnen



Figuur 5.1:
Luchtfoto stationsomgeving Zuilen



Figuur 5.2:
Randvoorwaarden stationsomgeving en entree Werkspoorkwartier

Nieuwbouw beeldbepalend gebouw(en) markeren entree werkspoorkwartier, voorkanten
activeren omliggend terrein, interactie gebouw en omgeving, levendige plinten
Stationsplein Zuilen, verbindend element
Gewenste verbinding Werkspoorpad, verbinden met luspark Cartesius driehoek
Gewenste groene langzaam verkeersverbinding
Westelijke stadsboulevard

naar het Werkspoorkwartier. De aanliggende bebouwing en openbare ruimte is versleten. Al in de Ontwikkelingsvisie 2012 zijn de entrees benoemd als verbeterlocaties maar sindsdien is hier nog geen beweging in gekomen. Dit kan gaan veranderen nu de directe omgeving op de schop gaat: Cartesiusdriehoek, Westelijke Stadsboulevard en Station Zuilen treffen elkaar op dit punt.

Voor het entreegebied zelf zijn nog geen concrete plannen uitgewerkt. De ruimtelijke en programmatische invulling is dus ook nog niet vastgelegd. Het opstarten van een integraal planvormingstraject gaat op zijn vroegst in 2022 spelen. Wanneer dit traject gaat starten worden bewoners en ondernemers actief betrokken bij de planvorming.

Het is echter wel verstandig om vanuit deze geactualiseerde ontwikkelingsvisie de opgave en een aantal uitgangspunten te benoemen voor het entreegebied.

De opgave is om deze locatie te herinrichten zodat er een heldere en zichtbare entree naar het Werkspoorkwartier komt, een verbindende groene route ontstaat voor fietsers en voetgangers en voor een divers programma ontwikkelvelden worden gecreëerd. Het is daarbij belangrijk om de samenhang te zoeken met de directe omgeving en deze plek ruimtelijk en programmatisch te zien als schakel tussen de diverse aansluitende deelgebieden.

- De volgende uitgangspunten gelden voor het entreegebied:
- Inrichten van een representatieve entree naar het Werkspoorkwartier in het gebied rondom station Zuilen;
- Zichtbaar maken van het karakter van het Werkspoorkwartier bij de entree;
- Realiseren van een directe verbinding voor voetgangers en fietsers tussen station Zuilen en Vlampijpstraat;
- Realiseren van een directe verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Werkspoorkwartier en Cartesiusdriehoek door logische en directe verbinding en tevens zichtrelatie richting de lus van de Cartesiusdriehoek;
- Vergroten van de herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van station Zuilen;
- Realiseren van een aantrekkelijke openbare ruimte rondom station Zuilen o..a. door het maken van geconcentreerde gebouwde fietsenstallingen;
- Creëren van een levendige openbare ruimte rondom het


K+R
P
taxi






UTRECHT VAARTSCHE RIJN





entreegebied door actieve en transparante plinten;
- Creëren van meer zicht op het parkje aan de Vlampijpststraat door voorkanten en actieve plinten aan het park en een directe verbinding vanuit het park richting station Zuilen te maken;
- Creëren van nieuwe ontwikkelmogelijkheden in het entreegebied die ruimtelijk en programmatisch een samenhang vormen tussen, en de relatie versterken van, Werkspoorkwartier, Cartesiusweg, station Zuilen en Cartesiusdriehoek;
- Benutten van de nabijheid van station Zuilen door te verdichten van het gebied rondom het station;
- Rekening houden met het bestaande eigenaarschap van o.a. Mitros en de uitrijroute van de brandweer;
- Inpassing van de Oase in de nieuwe bebouwing. De functie van de Oase staat niet ter discussie;
- Rekening houden met het perspectief van de bewoners aan de Cartesiusweg en het voorkomen van negatieve effecten.

Met deze uitgangspunten in ogenschouw ontstaat er een indicatief beeld van de mogelijkheden om het entreegebied te herinrichten. In dit perspectief wordt de entree recht getrokken op de Vlampijpstraat en ontstaat er een verbindend ‘stationsplein’. Het parkje wordt doorgetrokken naar het entreegebied waardoor een directe verbinding ontstaat met het Werkspoorpad en het Stationsplein. Zo ontstaat een aaneengesloten voetgangersgebied.
Tussen de entree en het spoortalud ontstaat ruimte voor ontwikkeling. Diverse programma’s zijn hier denkbaar zoals werken en onderwijs. Voor het Fantaziehuis zijn plannen van de eigenaar (Mitros) voor nieuwbouw. Deze nieuwbouw ligt in het verlengde van de bestaande woningen aan de Cartesiusweg; het is derhalve denkbaar dat op deze plek woningbouw wordt gerealiseerd. De uitrijroute van de brandweer zal moeten worden gerespecteerd.

Een aandachtspunt is het parkeren. Met het OV in de buurt en grenzend aan een snelfietsroute vraagt deze ontwikkeling om weinig tot geen parkeerprogramma. Voor een P+R is hier geen ruimte. Een tweede aandachtspunt bij de herinrichting is de overlast van publiek die wordt ondervonden, onder meer na afloop van evenementen in het Werkspoorkwartier.

linkerpagina:
Figuur 5.3
Collage referentiebeelden nieuwbouw en openbare ruimte stationsomgeving

Figuur 5.4:
Schets nieuwe stationsomgeving en entree Werkspoorkwartier

5.2 Eneco-locatie, Industriehaven en RET-locatie



Een bijzondere plek met veel potentie is het omvangrijke gebied aan weerszijden van de Industriehaven. Dit gebied komt mogelijk op termijn in beweging al zijn hier nog geen besluiten over genomen. In feite gaat het om separate terreinen van verschillende eigenaren maar met een evidente samenhang. De Industriehaven zelf is een ca. 30 meter brede monumentale insteekhaven (gegraven in 1922-1924) met een lengte van ca. 500 meter die aansluit op het Amsterdam-Rijnkanaal. Het waterfront biedt potentie als groen verblijfsgebied, nieuwe voetgangersroutes en vestigingsplek voor een divers programma.

Eneco-locatie

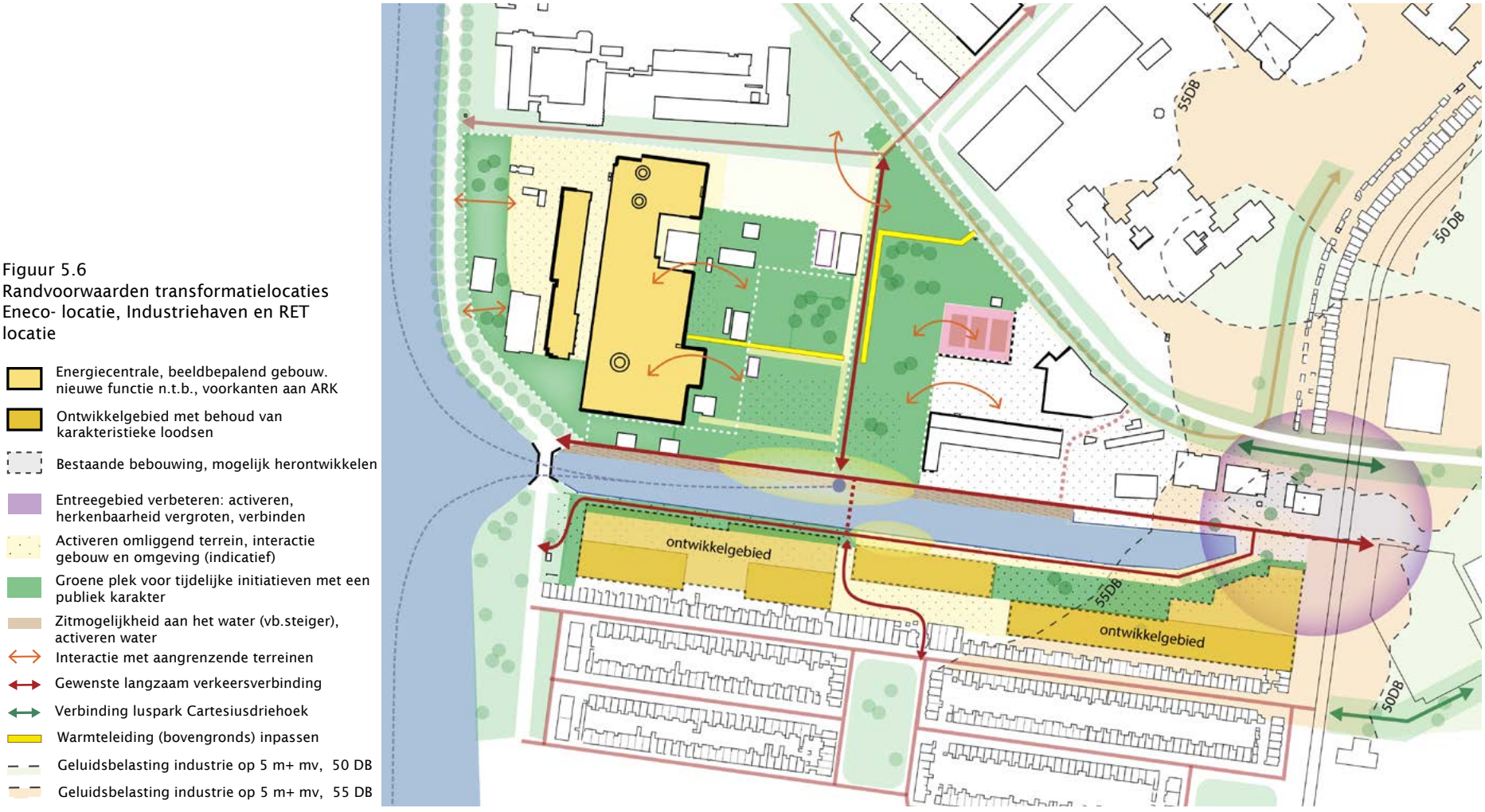
Aan de noordzijde van de haven en langs het Amsterdam-Rijnkanaal ligt de warmtecentrale van Eneco, al sinds 1925 een van de iconen van het gebied. Hier ontstaan kansen voor een gefaseerde ontwikkeling wanneer de warmteproductie op deze locatie wordt gestopt. Eneco heeft het voornemen om op termijn de centrale af te schakelen, waarna grote delen van het perceel en de gebouwen een andere functie kunnen krijgen. Het besluit hierover is nog niet genomen en kan ook nog enkele jaren duren. Toch hoeft voorlopig niet alles bij het oude te blijven. Het totale terrein is ruim bemeten (ca. 7 ha) en is nu nog met afrasteringen afgesloten van de omgeving. Eneco heeft aangegeven om vooruitlopend op het besluit tot sluiting een deel van het onbebouwde perceel tijdelijk ter beschikking te stellen aan de gemeente om in te richten als openbare verblijfsplek. Dit geeft bijzondere kansen voor het Werkspoorkwartier omdat in de groene open ruimte (in wisselwerking met het water van de Industriehaven) nieuwe publieke verblijfskwaliteit te realiseren is.

Het braakliggende terrein ligt tussen de Nijverheidsweg en de Industriehaven, en grenst aan de werkplaatsen van De Havenloods, De Nijverheid en Campus Werkspoor. Dit buitenterrein wordt niet meer gebruikt door de Eneco. Op dit terrein bevinden zich drie tennisbanen, restanten van een sintelbaan en een verenigingsgebouw. Het deel dat op korte termijn ter beschikking wordt gesteld betreft ca. 1,8 ha. Bovengronds en ondergronds liggen grote warmteleidingen die in functie moeten blijven maar geen belemmering vormen voor medegebruik van het terrein. De opgave is om deze locatie te openen voor publiek en te herinrichten als (tijdelijke) groene openbare verblijfsruimte met betekenis voor de werknemers in het gebied



Figuur 5.5:
Luchtfoto Werkspoorkwartier met op de voorgrond Eneco-locatie, Industriehaven en RET-locatie

Figuur 5.6
Randvoorwaarden transformatielocaties Eneco- locatie, Industriehaven en RET locatie



en de bewoners uit de omliggende woonbuurten. De gemeente neemt het initiatief voor het maken van een landschappelijk ontwerp en inrichtingsplan. Een actieve participatie met de directe buren (Campus Werkspoor, 16X, De Nijverheid en De Havenloods), ondernemers en buurtbewoners maakt onderdeel uit van de planvorming.

De volgende uitgangspunten gelden voor het onbebouwde perceel van Eneco:

- Realiseren van een (tijdelijke) groene openbare verblijfsruimte;
- Inrichten van de locatie met (tijdelijke) initiatieven met als thema groen, kunst en sport; bij voorkeur gevoed en geïnitieerd uit het Werkspoorkwartier zelf;
- Activeren van de kade en het water met (tijdelijk) programma, zoals bijvoorbeeld zitgelegenheden aan het water, tijdelijke horeca (zonder de kade te privatiseren), een drijvend zwembad of andere watersporten;
- Creëren van een entree voor voetgangers en fietsers vanaf de Nijverheidsweg;
- Creëren van een openbare voetgangersroute langs de Industriehaven;
- Verbinden van deze locatie met De Havenloods, De Nijverheid en Campus Werkspoor;
- Creëren van voetgangersroutes over de locatie tussen Nijverheidsweg en Industriehaven zodat wisselwerking ontstaat met de omgeving;
- Rekening houden met de aanwezige infrastructuur (leidingen) en veiligheidseisen van Eneco. Bereikbaarheid en veiligheid van de centrale, met name bij calamiteiten en onderhoudswerkzaamheden, zal gewaarborgd moeten blijven.

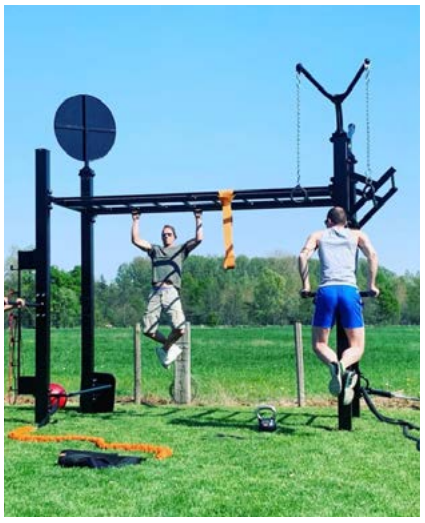
Met deze uitgangspunten ontstaat er een indicatief beeld van de mogelijkheden om het terrein te herinrichten. Zo kunnen eventueel tennisbanen of padelbanen worden ingepast waarmee tegemoet wordt gekomen aan de stedelijke behoefte



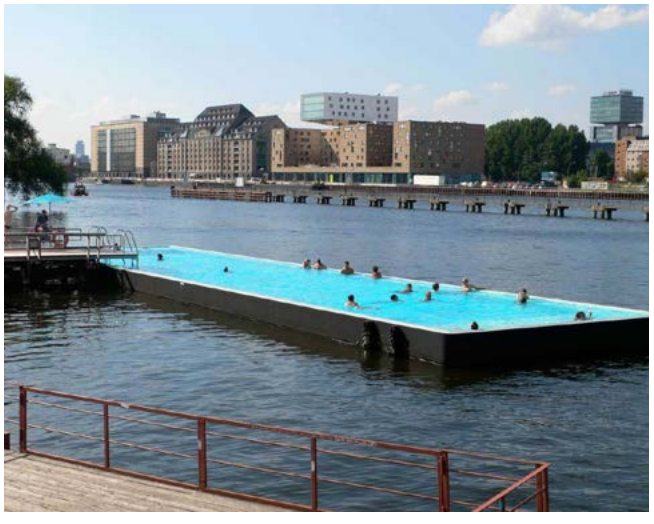








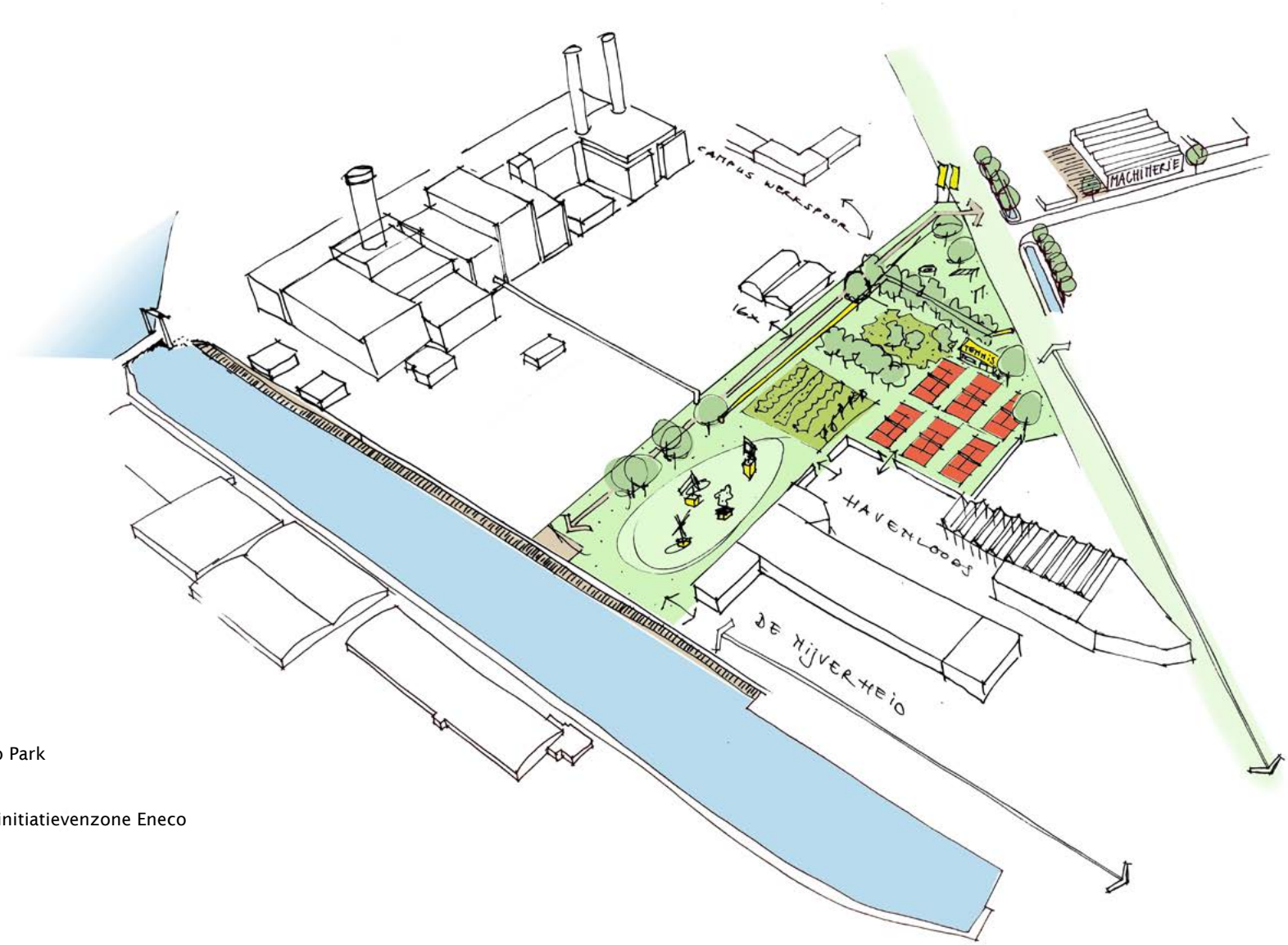








aan sportvelden. Ook andere voorzieningen passen. Eneco heeft aangegeven dat voorlopig een perceel van ca. 1,8 ha ter beschikking wordt gesteld. Hier kan al snel de ambitie van een groene verblijfsruimte aan het water worden neergezet. Mogelijk volgt in een later moment nog een tweede fase van 1,3 ha. waarmee op dat moment een grotere verblijfsplek kan worden gecreëerd. Vanuit veiligheidsoverwegingen blijft dit deel vooralsnog in eigen beheer van Eneco.
Op langere termijn (na definitieve sluiting van de warmte-productie) zullen grote delen van de centrale zelf en ook het voorterrein vrijkomen. Deze derde fase omvat nog eens 3,8 ha. Gelet op de monumentaliteit ligt het vanuit de ruimtelijke strategie van de gemeente voor de hand te denken aan een transformatie met een stedelijke bestemming. Een invulling als culturele hotspot zou mogelijk goed passen bij deze ruimte, maar het biedt ook kansen voor onderwijs, horeca, een circulaire hub of creatieve bedrijvigheid. Belangrijk is dat de karakteristieke contouren van het gebouw en de pijperij behouden blijven. Met het op termijn vrijkomen van het gebouw kan ook gekeken worden naar een meer definitieve invulling van het terrein eromheen. Het voorterrein aan de Parkzone ARK dient vanuit deze visie in ieder geval een goede voorkant te worden met meerdere entrees en bij voorkeur een publieksbestemming aan deze zijde. Hierdoor wordt de route van Parkzone ARK gevoed en levensvatbaar. De route langs het kanaal wordt interessanter, een nieuwe hotspot rijker en de sociale veiligheid wordt beter. De voorzijde biedt ook verdichtingsruimte, alleen met hoogwaardige uitstraling en ten goede komend aan de invulling van het gebouw met een functie.



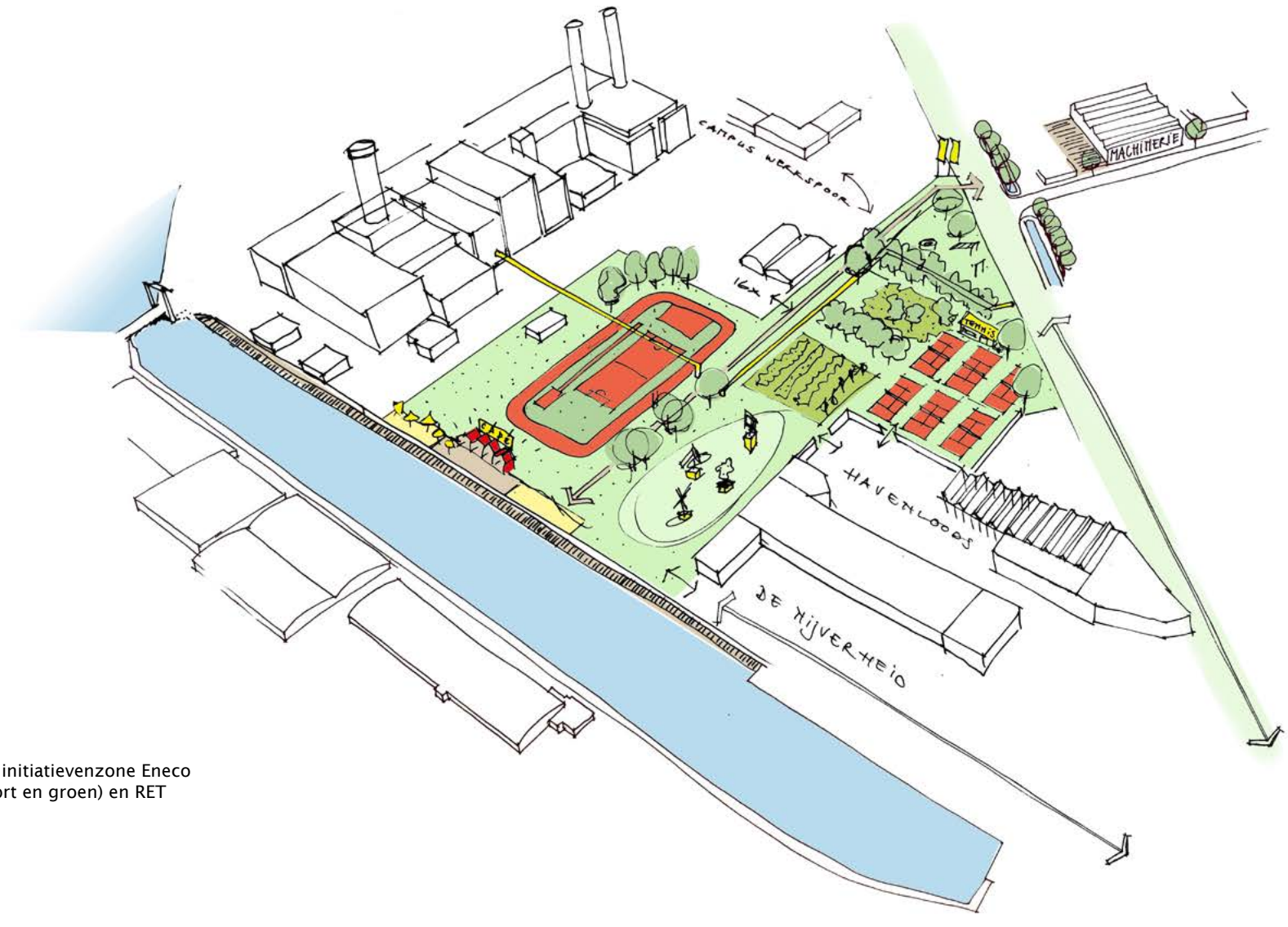
linkerpagina,
Figuur 5.7:
Fotocollage Eneco Park

Figuur 5.8:
Voorbeeldschets initiatievenzone Eneco
Fase 1

RET-locatie

Aan de zuidzijde van de Industriehaven ligt over de volle breedte het terrein van RET, groothandel in bouwmaterialen. Het terrein (ca. 3 ha.) is een privaat bedrijventerrein. De historie van dit terrein gaat terug tot 1937. In dat jaar opende Houthandel Jongeneel (opgericht in 1797) hier zijn tweede locatie in de stad. Deze locatie werd gekozen vanwege de betere aansluiting op het water en het spoornet. Hier werden een paar grote hallen en een zagerij gebouwd voor de opslag en verwerking van hout. Daarnaast werd hier dochteronderneming RET (Rubber- en Theekistenfabriek, opgericht in 1914) gevestigd met een handel in triplex plaatmaterialen. Jongeneel en RET behoren tot de dag van vandaag tot hetzelfde concern, inmiddels onderdeel van TABS Holland (Timber and Buildings Supplies), een grote Nederlandse leverancier van hout en bouwmaterialen.

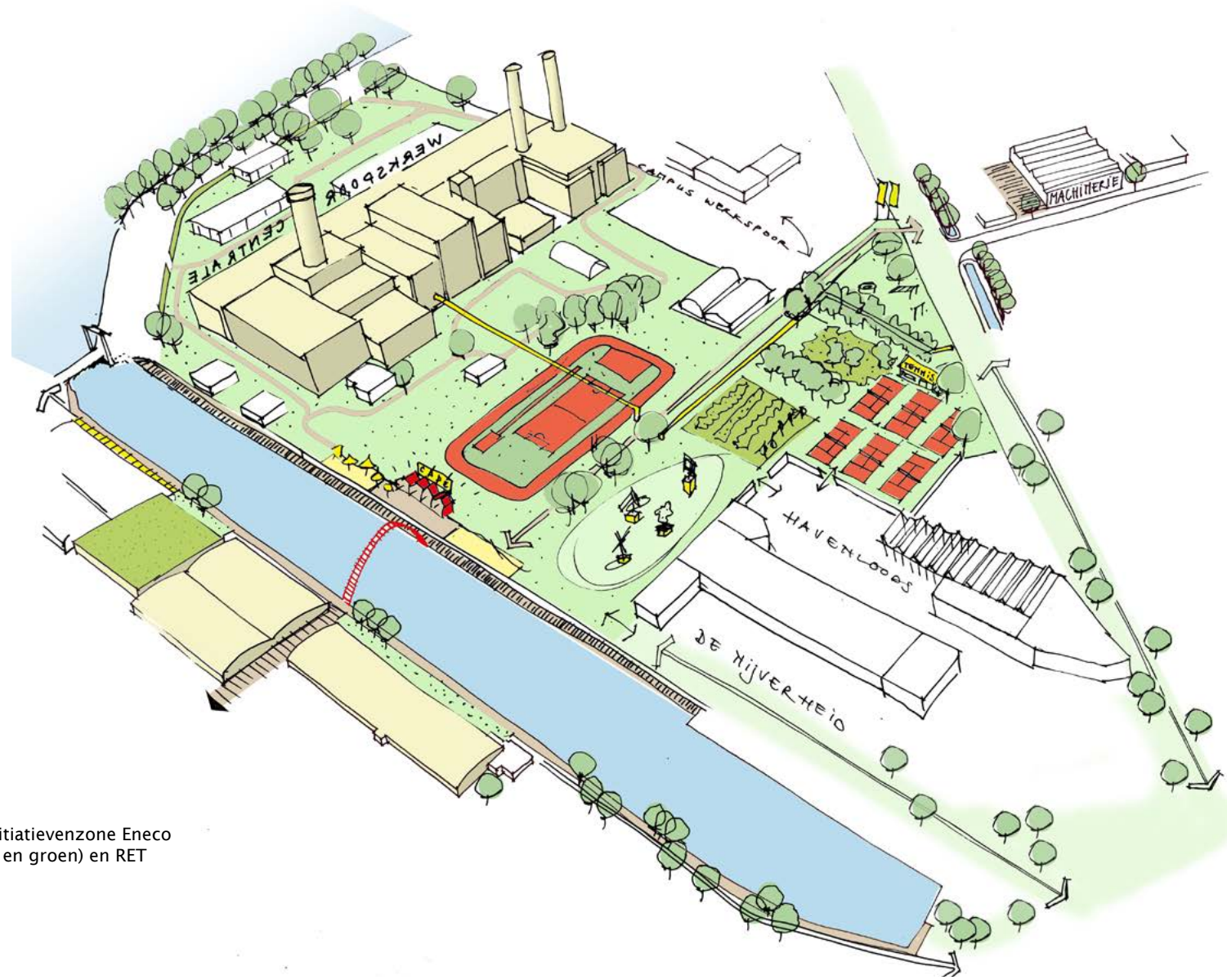
Het concern, de eigenaar van het terrein, heeft een aantal jaren geleden overwogen om het bedrijf te verplaatsen, maar ziet daar voorlopig vanuit interne bedrijfsoverwegingen van af. Het bedrijf functioneert op deze plek goed. Toch wordt door de eigenaar een bedrijfsverplaatsing op middellange termijn (vijf tot tien jaar) niet uitgesloten. Een eventueel besluit daartoe hangt samen met een bredere huisvestingstrategie vanuit het concern.
Het is helder dat er voor de stad bijzondere kansen liggen wanneer de RET-locatie zou vrijkomen. De ligging tussen Schepenbuurt en Industriehaven, naast de dynamiek van Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier, maakt de plek interessant. Over de volle breedte zou de zone kunnen transformeren naar een meer stedelijke plek.
Voor een toekomstige invulling bestaan nog geen definitieve plannen. Wel heeft de eigenaar in het verleden de stedenbouwkundige en milieutechnische mogelijkheden voor transformatie onderzocht.



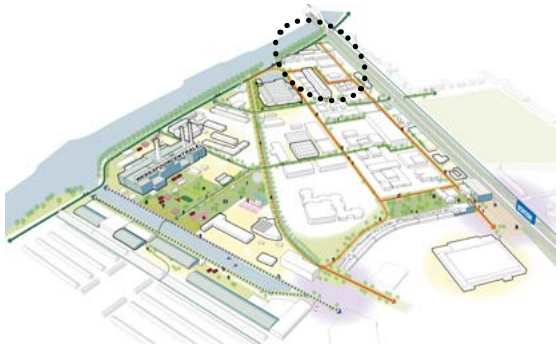
Figuur 5.9:
Voorbeeldschets initiatievenzone Eneco
Fase 2 (focus sport en groen) en RET

Vanuit de ruimtelijke strategie van Utrecht bezien ligt er de opgave om deze plek te verdichten met een divers programma, en te openen naar het water en de Schepenbuurt. Ruimtelijk en programmatisch dient aansluiting te worden gezocht bij de Schepenbuurt, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier. Kansen liggen er voor een samenhangend concept met bijvoorbeeld creatieve werkfuncties en voorzieningen. Een eventuele woonfunctie wordt ruimtelijk beperkt door de huidige milieucontouren en is om die reden alleen mogelijk aan de zijde van de Cartesiusweg. Het is verder gewenst om het terrein te vergroenen en langs het water een groene verbindingsroute voor langzaam verkeer te maken. Met het groen kan de verbinding worden gelegd tussen het ARK-park en de groene lus van de Cartesiusdriehoek.

Op het terrein staat een aantal karakteristieke loodsen met typische kenmerken als de draag- en spantconstructies, de lichtkappen in de zagerij en de kenmerkende ronde daken. De mogelijkheden voor het hergebruiken van de loodsen zouden onderzocht moeten worden. De gebouwen zijn niet geplaatst op de gemeentelijke monumentenlijst maar in de inventarisatie industrieel erfgoed (2008) zijn ze wel aangeduid als cultuurhistorisch waardevol. Onderdeel van de cultuurhistorische waarde is dat de loodsen een markant voorbeeld zijn van de industriële geschiedenis van watergebonden bedrijvigheid in Utrecht. Door de sloop van de Jongeneel panden aan de Zeedijk (2014) zijn de hallen aan de Industriehaven nu de oudste industriële gebouwen verbonden met de geschiedenis van het bedrijf Jongeneel/RET in Utrecht. Daarnaast maakt de karakteristieke vormgeving van de gebouwen onderdeel uit van de waarde, evenals de beeldbepalende ligging.



Figuur 5.10:
Voorbeeldschets initiatievenzone Eneco Fase 3 (focus sport en groen) en RET



5.3 Locatie Stadsbedrijven

Aan de Tractieweg, op de noordelijke punt van het Werkspoorkwartier, ligt een grote locatie van Stadsbedrijven. Dit onderdeel van de gemeente Utrecht is onder meer verantwoordelijk voor onderhoud van de openbare ruimte, beheer van openbare gebouwen, exploitatie van gemeentelijk vastgoed, toezicht op infrastructuur en inzameling van afval. Vanuit deze locatie wordt een deel van de stad bediend waarbij veel logistieke bewegingen worden gegenereerd. Operationeel is de locatie voor Stadsbedrijven heel belangrijk en er zijn vanuit de eigen bedrijfsstrategie geen overwegingen om naar een andere locatie te verhuizen. Als stadsverzorgend bedrijf past Stadsbedrijven ook goed binnen het Werkspoorkwartier.

Meest zichtbaar voor het gebied is het aan- en afrijden van de voertuigen voor onderhoud en afval, deels al in de vroege ochtend. Met de omzetting naar kleinere en elektrische voertuigen zal het aantal verkeersbewegingen naar verwachting toenemen. Het terrein zelf maakt een bedrijvige maar ook povere indruk. Het gebied is ingericht met kantoren, loodsen en parkeervlakken. Het is volledig afgesloten met hekwerk.

Het veranderende Werkspoorkwartier en deze actualisatie van de ontwikkelingsvisie geven aanleiding tot een aantal overwegingen over de locatie van Stadsbedrijven. In deze visie wordt onder andere ingezet op vergroening, onthekking, publiekstoegankelijkheid, doorwaadbaarheid, intensivering van ruimte en samenhang met de omgeving. Waar mogelijk vanuit operationele werkzaamheden kan de gemeente hier zelf een beweging maken op deze aspecten.

Met behoud van de werkzaamheden liggen er allerlei kansen op deze locatie. Door te verdichten op het terrein kan zowel ruimte worden gecreëerd voor extra kantoorruimte als voor groen. Veel winst is er te behalen op het vlak van klimaatadaptatie en ecologie bij het vrijmaken van verharding voor het vergroenen van het gebied. Waar mogelijk kunnen hekken worden verplaatst waarbij delen van het gebied meer open worden (bijvoorbeeld aan de zijde van het Amsterdam-Rijnkanaal en richting de Vlampijpstraat en het spoor).

Het verdient aanbeveling om op basis van deze geactualiseerde visie verder te onderzoeken waar win-win situaties liggen voor Stadsbedrijven en het Werkspoorkwartier. De kansen voor het terrein zijn weergegeven in de (indicatieve) randvoorwaardenkaart. Deze schets is niet gebaseerd op een plan en heeft geen status, maar geeft wel de potentie van de locatie aan.



Figuur 5.11
Luchtfoto van de locatie van Stadsbedrijven, aan het kanaal, tussen spoor en insteekhaven



Randvoorwaardenkaart locatie Stadswerken

- Verdichtingsmogelijkheden op de kavel
- Mogelijkheid huidige bebouwing herontwikkelen
- Beeldbepalend gebouw/ functie/ enof hoogteaccent
- Voorkanten aan het kanaal (behouden)
- Activeren omliggend terrein, interactie gebouw en omgeving, levendige plinten
- Groene plek voor (tijdelijke) initiatieven met publiek karakter
- Groene (ecologische) spoor zone behouden/realiseren rooilijn vlampijpzone leidend
- Gewenste verbinding Werkspoorpad ,
- Gewenste interne verbinding (t.b.v. doorwaadbaarheid),
- Interactie met aangrenzende terreinen (entree Werkspoorfabriek en Werkspoorkathedraal met haven
- Werkspoorpad

Figuur 5.12
Randvoorwaarden transformatielocatie Stadsbedrijven



6. STRATEGIE EN UITVOERING

6. STRATEGIE EN UITVOERING

Het Werkspoorkwartier is volop in transformatie en volgt de lijn zoals ingezet in de Ontwikkelingsvisie 2012. Het gekozen pad daarbij is een geleidelijk proces waarbij het zelfveranderende vermogen van het gebied gebruikt is om tot een nieuw werklandschap te komen. Er is niet gewerkt met een blauwdruk of masterplan maar met een strategie gericht op het inspelen op kansen die zich in de loop van de tijd voordoen. Naast een aantal strategische handelingen die de gemeente heeft gezet is de transformatie vooral te danken aan de vele ondernemers en initiatiefnemers die hebben geïnvesteerd in het gebied. Deze strategie is succesvol gebleken.

In de verdere ontwikkeling van het gebied blijft de essentie van de uitvoeringstrategie bestaan uit een nauwe samenwerking tussen gemeente en ondernemers in het gebied. Het organiserend vermogen en het samenwerkingsmodel tussen ondernemers en gemeente maakt dat de basis al aanwezig is om een aantal gewenste ontwikkelingen te versnellen. De Bedrijvenkring Cartesius (BKC) is een actieve ondernemersvereniging met een doelgerichte aanpak om concrete verbeteringen in het gebied te realiseren. Hierin is de vereniging zeer succesvol. Ook wordt veel aandacht besteed aan informele bijeenkomsten, onderlinge kennisuitwisseling, participatie en gebiedsmarketing. Het organiserend vermogen van de ondernemers in het gebied is in de afgelopen jaren uitgegroeid tot een belangrijke factor in het transformatieproces. Ook voor de gemeente is dit belangrijk omdat hierdoor de samenwerking goed is verankerd.
De gemeente zelf heeft eveneens een actieve rol op zich genomen. Zo zijn er diverse maatregelen genomen gericht op het in beweging zetten van het gebied door te stimuleren, faciliteren en initiëren. Ook is actief geïnvesteerd in de openbare ruimte en is eigen bezit van panden en kavels ingezet om een bepaalde richting in gang te zetten. Zo zijn de Werkspoorkathedraal en de Werkspoorfabriek gekomen na een gerichte aanbesteding. En het Hof van Cartesius is gekomen na een prijsvraag voor de zone langs het spoor.

De bottom up ontwikkeling met een facilterende rol van de gemeente kent echter ook beperkingen. Sterk wordt geleund op de inzet van betrokken initiatiefnemers in het gebied en betrokkenen bij de gemeente. De verbeteringen in het Werkspoorkwartier van de afgelopen jaren zijn dan ook vooral op kavelniveau zichtbaar. De versnipperde eigendomstructuur maakt een gebiedsgewijze aanpak van de grote vraagstukken die op het gebied afkomen complex. Daarin is Werkspoorkwartier overigens niet uniek. Tal van bedrijventerreinen in Nederland worstelen met deze opgave.

Op thema's als verduurzaming, efficiënte organisatie van afvalstromen, bereikbaarheid en slimme parkeeroplossingen is nog een wereld te winnen. Dit in combinatie met de ambities op het vlak van vergroening, publieke ruimte, vergroten van veiligheid en onthekking vergt een samenhangende en geregisseerde aanpak waarin menskracht en middelen van ondernemers en gemeente, nog sterker dat tot nu toe, samengevoegd worden. Zeker op het thema mobiliteit en parkeren is – mede in het licht van de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek, Wisselspoor en de plannen voor de Stadsboulevard – de urgentie voor slimme oplossingen hoog. Deze en andere uitdagingen kunnen niet per kavel door individuele ondernemers opgelost worden. En tegelijk kunnen zij ook niet eenzijdig tot de verantwoordelijkheid van de gemeente gerekend worden. Bij de BKC in de huidige vorm ontbreekt de tijd en de capaciteit om hierin een regierol te vervullen. De volgende fase in de transformatie van het Werkspoorkwartier naar een circulaire en toekomstbestendige werklocatie vergt daarom nieuwe vormen van 'samen stad maken'.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het verder vormgeven van de transformatie vanuit het perspectief van de gemeente. Het gaat hierbij om een aantal strategische maatregelen. Specifiek wordt ingegaan op de verdere samenwerking met de ondernemers in het gebied.

De ondernemers voelen een grote verantwoordelijkheid voor de verdere toekomst van het Werkspoorkwartier. De BKC wil daarom graag in samenwerking met de gemeente de mogelijkheden van een gezamenlijk gedragen gebiedsorganisatie onderzoeken, om zo tot een gemeenschappelijke uitvoeringsstrategie en investeringsagenda voor de nodige interventies op gebiedsniveau te komen.

6.1 Strategische maatregelen

1. Bestuurlijk vaststellen van de gekozen richting

Om verder te kunnen wordt gevraagd de Omgevingsvisie Werkspoorkwartier (actualisatie van de ontwikkelingsvisie uit 2012) bestuurlijk vast te stellen. Daarmee kan deze gelden als toetsingskader voor de verdere transformatie van het Werkspoorkwartier. Dit houdt in dat het gedifferentieerde werklandschap behouden blijft waarbij het in ruimte wordt geïntensiveerd, verdicht en vergroend, en dat het gebied beter wordt verweven met de omgeving waarbij de functiemix wordt uitgebreid met passende publieksbestemmingen, verblijfsruimtes en stedelijke voorzieningen.

Doordat andere binnenstedelijke werklocaties getransformeerd worden naar (grootschalig) stedelijk wonen biedt het Werkspoorkwartier een uniek vestigingsmilieu voor creatieve, circulaire en stadsgeoriënteerde bedrijven. Het impliceert dat hier niet wordt gekozen voor een transformatie naar stedelijk wonen op middellange en langere termijn. Woningbouw zou het unieke vestigingsmilieu teniet doen omdat de functie wonen zich niet verdraagt met de overlast van de hier gevestigde werkfuncties en de publieksevenementen. Bovendien heeft het gebied ook te maken met hinderzones die woningbouw uitsluiten. Vrijwel het gehele Werkspoorkwartier ligt binnen de hinderzone van geluidscontouren van industrieterrein Lage Weide, het spoor en van de eigen bedrijven. Dit geeft grote beperkingen voor gevoelige functies.

Daar staat tegenover dat, in lijn met de RSU 2040, de barcode van het gebied vergroot wordt met de toevoeging van groen, sport, cultuur en onderwijs. De actualisatie van de Ontwikkelingsvisie maakt de weg vrij om de functiemix van het gebied uit te breiden zodat er een gemêleerde omgeving ontstaat. De uitbreiding en intensivering met stedelijke voorzieningen maakt het gebied aantrekkelijker voor de woonbuurten in de directe omgeving alsmede voor de gehele stad.

2. Planologisch-juridisch

Het vaststellen van de Omgevingsvisie Werkspoorkwartier geeft nog geen planologisch-juridische zekerheid voor bijvoorbeeld het mogelijk maken van andersoortige functies (zoals horeca) of het intensiveren van bebouwing. Welke functies op locaties mogelijk zijn en aan welke afmetingen bouwwerken moeten voldoen ligt vast in het bestemmingsplan. Vooralsnog is het uitgangspunt om niet aansluitend op deze actualisatie een nieuw bestemmingsplan te maken maar om individuele gevallen door middel van ontheffingen te faciliteren. Wanneer op termijn behoefte blijkt om het gehele bestemmingsplan te herzien zal dit alsnog in uitvoering worden gebracht. Naast het wijzigen van het bestemmingsplan kan er ook voor individuele gevallen een ontheffing op het bestemmingsplan worden verkregen. Zo zijn afgelopen jaren in het Werkspoorkwartier strijdige maar toch wenselijke ontwikkelingen gefaciliteerd.
Met deze actualisatie wordt ook beoordeeld of het huidige bestemmingsplan enerzijds niet wenselijke ontwikkelingen toestaat en anderzijds voldoende de wenselijke ontwikkelingen mogelijk maakt. Uit de inventarisatie blijkt dat de volgende aanpassingen wenselijk zijn:

1. Bestemming ‘bedrijven’ uitbreiden met ateliers en creatieve dienstverlening;
2. Bestemming groen uitbreiden;
3. Mogelijkheden voor horeca, onderwijs en cultuur verruimen;
4. Mogelijk maken van het intensiveren van ruimte en verdichten van bebouwing;
5. Maatwerk in parkeren;
6. Zware industrie beperken (specifiek bestemmen).

Initiatieven die WEL passen in de Omgevingsvisie WSK
Stadsgeoriënteerde bedrijven
Ambachtelijke bedrijven
Creatieve industrie en kunst
Circulaire bedrijven
Dienstverlenende bedrijven
Cultuur; passend binnen het karakter van het gebied
Horeca; enkele horecavestigingen, onderdeel van de community-omgevingen, per aanvraag te toetsen aan de horeca nota
Opleiding en onderwijs; vooral als het aansluit bij de gevestigde bedrijvigheid
Sport
Vrijetijdsbesteding; per initiatief wordt getoetst of het wel of niet bijdraagt aan de schaalverkleining van het gebied. Tot 1500 m2 kan het geregeld worden via een buitenplanse ontheffing, groter dan 1500 m2 zal een postzegelbestemmingsplan moeten worden gemaakt.
Ambachtelijke productie-ondersteunde retail/ showroom tot een maximum van 250m2
Initiatieven die NIET passen in de Omgevingsvisie WSK
Woningbouw; met uitzondering van in deze ontwikkelingsvisie aangewezen locaties aan de Cartesiusweg en tussen de Industriehaven en Fregatstraat.
Kantoren; geen solitaire kantoren
Grootschalige leisure; vooral vanwege de verkeersaantrekkende werking
PDV of volumineuze detailhandel
Distributiecentra (logistieke dozen)

3. Opheffen nachtparkeren vrachtwagens

Naast het bestemmingsplan is een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van toepassing waarin onder meer wordt geregeld dat vrachtwagens met grote opleggers tijdens de nacht hier kunnen parkeren. Deze mogelijkheid past niet meer in het huidige gebruik van het gebied en wordt opgeheven. Op basis van een locatieonderzoek zijn vervangende locaties op Lage Weide aangewezen. Hiervoor zal de APV op dit punt aangepast worden..

4. Concept bewaken

Binnen het bestemmingsplan zijn al diverse initiatieven mogelijk, deze kunnen zonder meer plaats vinden in het gebied. In deze actualisatie van de ontwikkelingsvisie staan diverse aanknopingspunten voor toetsing van initiatieven die wellicht buiten het kader van het bestemmingsplan vallen. In de tabel is een globaal overzicht gegeven van wenselijke en niet wenselijke ontwikkelingen. Initiatieven kunnen hieraan worden getoetst. Daarnaast is van belang dat een nieuwe functie of ander gebruik iets toevoegt aan het gebied. De tabel moet gezien worden als indicatief: nieuwe initiatieven laten zich vaak niet voorspellen, noch houden zij zich aan een traditionele indeling in categorieën. Bij elk initiatief zal dus een beredeneerde stedelijke afweging moeten worden gemaakt. De Machinerie is zo'n voorbeeld van een cross-over initiatief dat zich niet liet voorspellen maar wel echt iets toevoegt aan het Werkspoorkwartier. Voor alle initiatieven geldt dat zij getoetst worden op de verkeersaantrekkende werking, in verband met de beperkte capaciteit van de binnenring. In de uitvoering van de conceptbewaking is de ondernemersvereniging BKC gesprekspartner van de gemeente (zie ook 6.2). Onderdeel van de charme van het gebied zijn de vele tijdelijke publieksactiviteiten en culturele evenementen. Initiatieven die passen bij het karakter van het gebied zijn derhalve een welkome aanvulling op de permanente functies.

5. Verwerving

De gemeente zal terughoudend zijn bij verwerven, echter bereid zijn om in te spelen op de actualiteit zodra er zich kansen voordoen die de doelen van de gemeente zoals in deze visie verwoord dichterbij kan brengen. Dit kan te maken hebben met het verbeteren van de structuur van de openbare ruimte of bijvoorbeeld het realiseren van een broedplaats of stedelijke voorziening die anders niet vanuit de markt wordt ingevuld. De lopende gesprekken met betrekking tot het Eneco-terrein zijn hiervan een voorbeeld.

6. Financiën

Deze Omgevingsvisie Werkspoorkwartier wordt procesmatig ingestoken en is een voortzetting van de strategie zoals die de afgelopen jaren is gevoerd sinds vaststelling van de Ontwikkelingsvisie 2012. Daar waar kansen liggen zullen deze worden benut om de realisatie van de visie dichterbij te brengen. Financieel gezien betekent het dat er nu geen overall financieel inzicht kan worden gegeven over de benodigde publieke en private investeringen om deze visie te realiseren. Het mag echter duidelijk zijn dat de beoogde kwaliteitsverbetering van de publieke ruimte en de uitdagingen op het gebied van mobiliteit, vergroening en klimaatbestendigheid niet mogelijk zijn zonder extra investeringen in het gebied. Het smeden van coalities om kansen te benutten en het zoeken van koppelingen met lopende gemeentelijke programmeringen is daarbij essentieel. Daarbij kunnen afspraken worden gemaakt om financiële middelen van initiatiefnemers en van de gemeente te combineren. Dit betreft situaties waarbij sprake zal zijn van een (gedeeld) publiek belang en een onrendabele top. Recente voorbeelden zijn de aanpak van de havenkom en de realisatie van de Machinerie, beide publiek-private investeringen van de gemeente en de Werkspoorkathedraal (Overvecht Vastgoed). Ook zijn er kansen om als gebiedsorganisatie aansluiting te zoeken bij stimuleringsprogramma's vanuit andere overheden, zoals bijvoorbeeld het Europese fonds EFRO.

6.2 Samenwerking gemeente en bedrijven

Bij de ondernemers in het gebied bestaat een groot draagvlak om de ingezette koers naar een duurzaam en toekomstbestendig werklandschap met een mix aan functies door te zetten. Om de kwaliteit van de publieke ruimte en de veiligheid te verbeteren en de kansen op gebied van klimaatadaptatie, verduurzaming en mobiliteit te verzilveren is er behoefte aan een gebiedsbrede aanpak en een structurele verankering van de samenwerking tussen ondernemers en gemeente. Dat vergt zowel van de ondernemers als van de gemeente een andere rol.

Gezien de beperkte grondpositie van de gemeente in het gebied ligt het niet voor de hand dat de gemeente in haar eentje aan het roer staat van de gebiedstransformatie. Dat past ook niet bij de ambities van de gemeente in het kader van 'samen stad maken' en bij de positieve ervaringen die de afgelopen jaren opgebouwd zijn in de samenwerking met de stakeholders in het gebied. Een goed voorbeeld hiervan is de wijze waarop in co-creatie tussen initiatiefnemers en gemeente het Werkspoorpad tot stand is gekomen.

Gezamenlijk is een concreet plan uitgewerkt voor een voetgangerspad. De initiatiefnemers uit het gebied investeerden in tijd, ontwerpkracht en zorgden in samenwerking met de BKC voor een door het Ondernemersfonds gefinancierde verkenning en draagvlak binnen het gebied. De gemeente zorgde voor de juiste afstemming en balans tussen het ontwerp, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte (integrale toetsing op Beheer Inrichting Gebruik, BInG-toets). Daarnaast zorgde de gemeente voor het projectmanagement en de financiering voor de realisatie van het pad.

De Bedrijvenkring Cartesiusweg (BKC) heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld van een traditionele ondernemersvereniging naar een organisatie die staat voor alle belangen in het gebied. De ambitie van de BKC is om in gezamenlijkheid met de gemeente gebiedsbrede opgaven op te pakken. De wens van de ondernemers om een actievere rol te nemen past bij de stadsbrede trend waarbij de leidende rol van de gemeente bij initiatief en realisatie verschuift naar steeds meer co-creatie en zelforganisatie.
Om deze rol verder uit te bouwen bestaat bij de BKC behoefte aan professionalisering en aan de nodige inzet van menskracht en middelen. De betrokkenheid onder de ondernemers is groot maar de gebiedsbrede taken zijn dusdanig veelzijdig en complex dat het ondoenlijk is om deze op basis van vrijwillige inzet, naast het runnen van een onderneming, tot uitvoering te brengen. Lerend van andere bedrijventerreinen in de stad en in het land zullen de BKC en de gemeente in de komende periode de mogelijkheden onderzoeken om te komen tot een gezamenlijke gebiedsorganisatie.

Gebiedsorganisatie

In een gebiedsorganisatie werken gemeente en ondernemers actief samen aan de gebiedsbrede opgaven van het Werkspoorkwartier. In gezamenlijkheid bepalen zij de koers en de prioriteiten, en worden middelen en menskracht bijeengebracht om van strategie naar uitvoering te komen. Dat gaat dus een stap verder dan elkaar informeren en afstemmen.
Er is sprake van een publiek-private samenwerking waarin gemeente en ondernemers op basis van gelijkwaardigheid deelnemen. De gebiedsorganisatie fungeert als platform en aanjager en faciliteert de inbreng en initiatieven van ondernemers uit het gebied. Daarnaast fungeert de gebiedsorganisatie als portal voor ondernemers en ander stakeholders zoals bijvoorbeeld het Ondernemersfonds Utrecht.

De gebiedsorganisatie zou opdrachtgever kunnen zijn voor projecten op gebiedsniveau, gebiedsbrede communicatie en bijeenkomsten, als ook voor de meer traditionele 'parkmanagementtaken' zoals beveiliging en beheer die nu deels bij de BKC belegd zijn. Voor projecten op gebiedsniveau kunnen werkgroepen ingesteld worden en/of externe expertise ingehuurd worden. Uitgangspunt is dat het een kleine en wendbare organisatie moet zijn die in goede verbinding staat met alle ondernemers in het gebied. De gemeente zal uiteraard vertegenwoordigd zijn in de gebiedsorganisatie. Daarnaast is het denkbaar dat in relatie tot projecten de gemeente vanuit de verschillende diensten een deel van de werkzaamheden gaat uitvoeren in opdracht van de gebiedsorganisatie.

Wat de meest wenselijke vorm is van de gebiedsorganisatie en hoe de gemeente en ondernemers zich precies tot elkaar zullen verhouden in deze nieuwe context, zal in de komende periode nader onderzocht moeten worden. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van geleerde lessen op andere bedrijventerreinen in Nederland. Uit het onderzoek dienen eveneens (afrekenbare) doelen en taken voor de gebiedsorganisatie naar voren te komen.

Voor de korte termijn blijft de huidige samenwerkingsvorm tussen BKC en gemeente operationeel. Deze is georganiseerd langs de volgende lijnen:

1. Informele en openbare bijeenkomsten om de onderlinge relaties te verstevigen en nieuwe ontwikkelingen te delen. De Werkspoorkwartalen zijn in 2017 gezamenlijk door de BKC en gemeente gestart en worden door de betrokkenen gezien als een waardevol contactmoment;
2. Formele overleggen waarin gemeente en de spelers in het gebied elkaar op de hoogte houden van ontwikkelingen en samen richting bepalen voor het gebied. Met de bestuursvergadering van de gebiedsorganisatie (BKC) wordt hierin voorzien doordat de gebiedsregisseur hierbij aansluit;
3. Werkgroepen waarin de uitvoering van specifieke initiatieven en opgaven wordt opgepakt met betrokkenen en deskundigen vanuit het gebied en de gemeente. Deze werkgroepen worden door de gebiedsorganisatie (BKC) in overleg met de gebiedsregisseur geïnitieerd waarbij de juiste gebiedspartijen en ambtenaren worden betrokken. Met het inbrengen van aanwezige expertise in de werkgroepen wordt gewaarborgd dat ondernemers een bijdrage kunnen leveren aan hun directe omgeving. Het gaat hierbij om gebiedsbrede thema's zoals groen, inrichting buitenruimte (o.m. sportvoorzieningen), mobiliteit, parkeren, circulariteit, energietransitie en conceptbewaking.

Samenwerking openbare ruimte

Vanuit het gebied zijn er veel ideeën en initiatieven voor de openbare ruimte. Dit gaat van beweegroutes, welkomstborden tot landmarks. Die betrokkenheid van gebiedspartijen bij de openbare ruimte versterkt het gevoel van eigenaarschap en daarmee ook de sociale veiligheid. Niettemin vraagt een succesvol eindresultaat veel afstemming en transparantie over de ruimte die er is in het meebepalen en meedoen. De beoogde gebiedsorganisatie kan hier in de toekomst een regisserende rol in vervullen. Voor de korte termijn wordt naar afstemming gezocht in de bestaande overlegstructuren. Het verdient aanbeveling dat voor de uitwerkingen in de openbare ruimte waar deze raakvlakken hebben met de omliggende woonbuurten (o.a. Cartesiusweg en Schepenbuurt) ook de bewoners betrokken worden. De volgende thema's zijn de komende jaren relevant.

A. Sport en recreëren

Vanuit het gebied is er de wens om in de openbare ruimte meer ruimte te creëren voor (urban) sport en recreëren. De in het Werkspoorkwartier gevestigde ondernemers in de sportsector zouden hier graag een rol in willen krijgen en deze plekken samen willen inrichten en beheren. De precieze mogelijkheden hiervoor moeten nader worden onderzocht. Om de uitvoering te organiseren kan de volgende lijn worden gevolgd. De initiatiefnemers zijn de gevestigde sportondernemers. Zij melden hun initiatief bij de gebiedorganisatie en formeren zich in een werkgroep. De gebiedsorganisatie kijkt wie er vanuit het gebied nog meer betrokken kan worden en welke contactpersonen binnen de gemeente betrokken dienen te worden of zitting nemen in de werkgroep. De werkgroep maakt gezamenlijk een plan voor de inrichting van de specifieke plek. De gemeente begeleidt vervolgens de interne vergunningenprocedure en neemt de uitvoering van de werkzaamheden op zich, de sport ondernemers voorzien op hun beurt in het dagelijks beheer en het onderhoud van de inrichting die niet bij de standaardpakket van de gemeente hoort, in dit geval de sport- en beweegtoestellen. Wanneer deze samenwerking een succes is kan het eventueel naar meer plekken worden uitgebreid.

De beoogde gebiedsorganisatie is het schakelpunt bij samenwerking of vragen van gebiedspartijen. Als het gaat om financiering van plannen vervult de gebiedsorganisatie een verbindende rol naar de juiste afdelingen binnen de gemeente.

B. Schoon, heel en veilig

De gebiedstransformatie brengt met zich mee dat het gebied een grotere publieksfunctie krijgt met meer openbare groene verblijfsruimten. De druk op deze plekken zal verder toenemen met het groeiende aantal gebruikers onder meer vanuit de directe omgeving ontstaan. In termen van onderhoudsniveau zou op plekken waar de verblijfsfunctie hoog is een hoger onderhoudsniveau meer passend zijn. Het huidige onderhoudsniveau staat op 6, passend bij een bedrijventerrein. Het eventueel verhogen van het budget is nog niet voorzien.

Gebiedsorganisatie BKC zal voorzien in een actieve KVO-werkgroep die 'schoon, heel en veilig' oppakt. Deze werkgroep zal de kwaliteit monitoren en afstemmen met de gemeente, brandweer en politie. Gezamenlijk wordt een actieplan opgesteld om actuele problemen op te lossen. Financiering maakt hier onderdeel van uit. De gebiedsorganisatie activeert ondernemers en pandeigenaren om gebruik te maken van gemeentelijke tools zoals BuitenBeterApp.

In Utrecht wordt camerabeveiliging collectief ingekocht door acht bedrijventerreinen gezamenlijk. De gemeente heeft haar taken met betrekking tot camerabeveiliging en bijbehorend budget van deze bedrijventerreinen in 2015 overgedragen aan de gebieden.

C. Groen

In deze geactualiseerde ontwikkelingsvisie wordt ingezet op het verbeteren van de groenstructuur en het realiseren van groene verblijfsruimten. Maar dit is nog geen uitvoeringsplan. Bij uitstek is dit een onderwerp dat door de gebiedsorganisatie in samenwerking kan worden opgepakt. Veel bedrijven in het gebied voelen een sterke betrokkenheid bij de groene buitenruimte en hebben ideeën voor de verdere inrichting, de beplanting en het onderhoud. In het Werkspoorkwartier zijn diverse ondernemers actief in zowel ontwerp als uitvoering van de groene ruimte. Met de aanwezige kennis en kunde zijn er al meerdere bottum-up initiatieven in groen van de grond gekomen. Het is voor een verdere uitvoering wenselijk om in de beoogde gebiedsorganisatie de samenwerking te formaliseren. Daarbij kunnen ook afspraken worden gemaakt over het beheer en onderhoud van openbaar groen. De gemeente kan delen van haar taken voor zelfbeheer van bepaalde groene zones overdragen naar de gebiedsorganisatie. Wanneer dit zelfbeheer slaagt, kunnen de groene zones uitgebreid worden.

Bij de gemeente zijn geen middelen beschikbaar om extra taken te doen, maar is wel de bereidheid om taken af te staan naar de gebiedsorganisatie. De gewenste extra plus op het huidige groen en onderhoudsniveau kan de gebiedsorganisatie mogelijk realiseren door dit budget verder aan te vullen met alternatieve inkomstenbronnen en/of beheer en onderhoudstaken weg te zetten bij lokale partners in het gebied. Door lokale samenwerking aan te gaan kan er goedkoper maatwerk worden ingekocht en kan met minder middelen meer gebeuren omdat er bij partijen bereidheid is om te investeren in een stuk groen.

Samenwerking mobiliteit en parkeren

De ondernemers willen graag nauw betrokken zijn bij de uitwerking van de maatregelen op het vlak van mobiliteit en parkeren. Het zijn thema's die elk bedrijf in het gebied raken. Ook dit is een belangrijk thema die de beoogde gebiedsorganisatie op zich wil nemen. De gebiedsorganisatie dient er voor te zorgen dat de bedrijven worden aangehaakt. Daar waar samenwerking nodig is wordt een werkgroep opgericht. Een voorbeeld is het uitwerken van de wegprofielen. Hiervoor is nog aanvullend ontwerponderzoek nodig.

Vanwege het gemeentelijke besluit om op het Werkspoorkwartier betaald parkeren in te voeren (een gevolg van de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek) is momenteel een werkgroep parkeren opgezet. De gemeente heeft de contouren voor dit besluit voor het Werkspoorkwartier vastgelegd. Hoe vervolgens invulling aan het besluit gegeven zal worden wordt in overleg met de werkgroep bepaald. De gebiedsorganisatie zorgt ervoor dat de communicatie over het traject en de inhoud niet tot de werkgroep beperkt blijft maar gebiedsbreed wordt voorzien.

Samenwerking circulariteit

Verschillende ondernemers en ontwikkelaars in het gebied voeren samen met Utrechtse kennisinstellingen het EFRO-project 'Werkspoorkwartier: Creatief Circulair Maakgebied' uit. Dit Europese subsidieproject wil nieuwe bedrijvigheid, nieuwe banen en nieuwe kennis in circulaire gebouw- en gebiedsontwikkeling creëren. Het startte in 2017 en loopt tot 2021. Onder meer de circulaire bouw van Het Hof van Cartesius, de circulaire inrichting van de Werkspoorfabriek, de aanleg van het groene Werkspoorpad en de circulaire hub Buurman Utrecht zijn met EFRO-middelen ondersteund. De resterende looptijd van het project wordt gebruikt voor kennisontwikkeling over creatief, circulair ondernemerschap. Zo zijn er tientallen studenten actief die werken aan ontwerpopgaven voor gebouwen en de openbare ruimte.

In de laatste fase van het project wordt samen met de gebiedsorganisatie gekeken hoe de projectaanpak en de projectresultaten kunnen worden overgedragen aan de gebiedsorganisatie om continuering van de resultaten en de netwerken te borgen. Het succes vraagt om een verdere samenwerking tussen de gebiedspartners en de gemeente. De gerealiseerde ontwikkelingen passen immers bij het gemeentelijke streven om in 2050 volledig circulair te zijn. Het gemeentelijke Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 voorziet daarbij een belangrijke rol voor het Werkspoorkwartier in het versterken van het vestigingsklimaat voor circulaire bedrijven. Voor de gemeente is het Werkspoorkwartier een voorbeeld voor circulaire gebiedsontwikkeling. Marktonderzoek wijst uit dat het gebied geschikt is als innovatielab voor circulair en duurzaam bouwen. Daarnaast kunnen hier kleinschalige verwerking en creatieve toepassing van restmaterialen uit de bouw worden uitgevoerd en leent het terrein zich uitstekend voor nieuwe activiteiten als smart design en (materiaal)databeheer.

Samenwerking energietransitie

De gemeente is momenteel bezig met het formuleren van een plan van aanpak voor de energietransitie van de stad. Bedrijventerreinen kennen daarbij zo hun eigen specifieke kansen en beperkingen. Zo is in het Werkspoorkwartier met relatief veel oudere panden veel winst te behalen met energiereductie door isolatie van panden (dak, vloer en gevel). Daarnaast liggen er kansen voor een collectieve transitie naar duurzame warmteoplossingen als vervanging van aardgas en het benutten van daken voor zonne-energie. In het Werkspoorkwartier zijn verreweg de meeste daken nog niet benut en daarmee ligt een groot potentieel te wachten om een deel van het elektriciteitsgebruik in het eigen gebied op te wekken.

De ambities hebben consequenties voor ondernemers in het Werkspoorkwartier. Zo geldt de wettelijke verplichting voor kantoren groter dan 100 m2 om vanaf 2023 aan energielabel c te voldoen. Dit dwingt ondernemers en pandeigenaren in het Werkspoorkwartier om tot actie over te gaan. Daarnaast zijn er financiële voordelen te behalen vanuit besparingen en subsidies. Logische stap zou zijn dat de gebiedsorganisatie deze energietransitie als gezamenlijke gebiedsbrede opgave oppakt. Door collectief op te trekken kunnen hogere ambities gehaald worden en kan worden voorzien in kennisdeling en toegespitste informatievoorziening. Ook de collectieve inkoop van energie is een voor de handliggende keuze.Tenslotte geeft de aanwezigheid van Eneco aanleiding om te onderzoeken in hoeverre de energieonderneming een mogelijke voortrekkersrol kan spelen bij de energietransitie in het gebied, bijvoorbeeld via een Energy Service Company (ESCo).

Samenwerking conceptbewaking

In 6.1 staat als strategische maatregel de conceptbewaking genoemd. Hiermee wordt gedoeld op het toezien op het economische profiel zoals in deze visie is beschreven. De beoogde gebiedsorganisatie kan hier een uitvoerende rol in vervullen. Vanuit de visie wordt onder meer gestreefd naar het zo veel mogelijk behouden van de huidige diversiteit, het voorkomen van een verschuiving naar mono-cultuur en het behouden van voldoende betaalbare werkruimtes voor de 'onderkant' van de markt. Het sturen is echter niet eenvoudig omdat de vraag naar ruimte afhangt van marktomstandigheden. Een op te richten werkgroep heeft als taak om concrete maatregelen te onderzoeken.

6.3 Relatie tussen Omgevingsvisie Werkspoorkwartier en Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040

De RSU 2040 en deze geactualiseerde Omgevingsvisie Werkspoorkwartier zijn gelijktijdig ontwikkeld en inhoudelijk op elkaar afgestemd. In de RSU 2040 wordt het Werkspoorkwartier gezien als belangrijk vestigingsgebied voor creatieve, circulaire en maakbedrijven. Waar mogelijk moet worden ingezet op verdichting. Voorts wordt aangegeven in te zetten op het versterken van het profiel voor makers en brains binnen de circulaire economie, en het bieden van betaalbare ruimte voor doorgroei van de creatieve sector. Tenslotte wordt ingezet op meer mengen met functies als groen, cultuur, horeca, circulaire werkgelegenheid en onderwijs (geen woningbouw).

In de RSU 2040 zijn met betrekking tot het Werkspoorkwartier ook een vijftal concrete ruimtelijke ingrepen opgenomen (zie paragraaf 6.2. 'Noord-Noordwest' in de RSU 2040):

1. Transformatie bedrijventerrein Schepenbuurt (in deze Omgevingsvisie Werkspoorkwartier wordt dit Transformatielocatie 'Industriehaven en RET-locatie' genoemd);
2. Groene oevers en verbindingen voor fietsers en voetgangers langs het Amsterdam Rijnkanaal;
3. Verbinding voor fietsers en voetgangers over het Amsterdam-Rijnkanaal vanuit het Werkspoorkwartier via energiecentrale naar het Vierde Kwadrant;
4. Uitbouwen creatieve broedplaats Werkspoorkwartier: meer aandacht voor de openbare ruimte, werkspoorpark, ruimte voor creatieve en circulaire bedrijven;
5. Transformatie Centrale Merwedekanaal tot nieuw stedelijk icoon nadat huidige functie is verplaatst naar Lage Weide.

Deze in de RSU 2040 genoemde ruimtelijke ingrepen zijn in deze Omgevingsvisie Werkspoorkwartier ook verwerkt. Ten aanzien van de voetgangers- en fietsverbinding tussen het Werkspoorkwartier en het Vierde Kwadrant / Leidsche Rijn Centrum vraagt de mate van concreetheid een korte toelichting. De RSU 2040 wordt in de Visiekaart voor Utrecht in 2040 een '(zoeklocatie voor) nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers om de barrière te slechten' aangegeven met een pijl. Ook in deze Omgevingsvisie Werkspoorkwartier wordt op pagina 37 de wenselijkheid van deze verbinding benadrukt. Niettemin is ervoor gekozen om in het kaartbeeld deze verbinding achterwege te laten omdat de benodigde mate van concreetheid nog niet kan worden waargemaakt. Zowel aan de zijde van Leidsche Rijn als aan de zijde van het Werkspoorkwartier kunnen op dit moment nog geen precieze aanlandingsplekken voor deze verbinding worden ingetekend. In het Werkspoorkwartier betreft dit immers particulier eigendom.

DE STADSTUIN

LAARHOVEN DESIGN

9A

BIJLAGEN

HISTORIE WERKSPOORKWARTIER

BIJLAGE I

Het industriële tijdperk van Werkspoor, Demka en Pegus heeft Utrecht de erfenis gegeven van een industrieel landschap dat in de huidige tijd bijzonder goed blijkt te functioneren als een spannende en alternatieve setting voor verschillende stedelijke activiteiten.

Vóór dit tijdperk behoorde het buitenstedelijke gebied tot de voormalige stadsweide van Utrecht, een middeleeuwse ontginning die in de 15e eeuw werd opgedeeld in een Hoge en een Lage Weide. De eerste grote ingrepen in het landschap waren het graven van het Merwedekanaal en het aanleggen van de spoorlijnen naar Amsterdam en Rotterdam eind 19e eeuw. Tussen het Merwedekanaal en de spoorwegen vestigden zich in 1913 de uit Amsterdam afkomstige fabriek Werkspoor (spoorrijtuigen en staalconstructies) en de uit Hoogezand afkomstige ijzer- en staalgieterij Demka. In aansluiting daarop werd in 1916 besloten om een gemeentelijk industrieterrein aan te leggen tussen het Merwedekanaal en de Cartesiusweg vanwege de gunstige ligging aan het water en het spoor. De aanleg bestond uit de verlegging van de Lage Weidsedijk (1920), het opspuiten en bouwrijp maken van het terrein, het graven van de industriehaven (1922 -24) en het graven van een havenkom tussen de Tractieweg en de Nijverheidsweg. In 1925 werd tussen de Keulsekade en de Nijverheidsweg de centrale van Pegus (elektriciteit en stadswarmte) in gebruik genomen.

Met name Werkspoor groeide hard. In de hoogtijdagen werkten hier 6000 mensen. Het terrein van Werkspoor besloeg uiteindelijk een groot deel van het industrieterrein en het had een eigen havenkom en diverse spoorverbindingen. Ook tijdens de wederopbouw was er veel werk om spoorrijtuigen te bouwen en na de fusie met Stork in 1954 werden hier ook grote ketels en machines gemaakt. In 1960 werd de Apparatenhal in gebruik genomen, de huidige Werkspoorkathedraal. In de jaren zestig was het gebied uitgegroeid tot een groot complex aan fabrieken en werkplaatsen.

Vanaf eind jaren zestig liep de productie van Werkspoor echter terug en daarmee de stokte de ontwikkeling van het industriegebied al snel. In de jaren zeventig werden de fabrieken voor rollend materieel en de staalgieterij gesloten. Met de sluiting van de apparatenfabriek in 1983 kwam



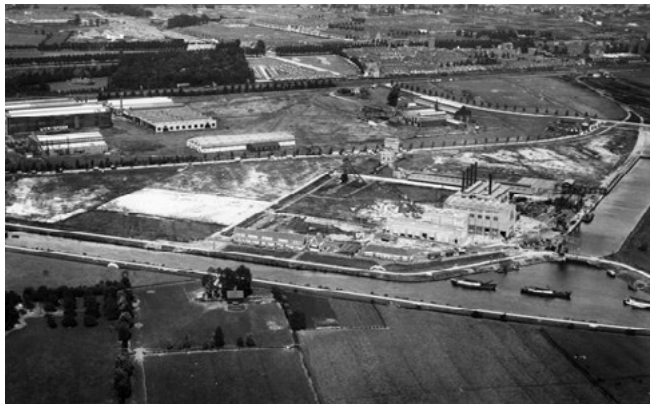
Figuur II.1:
Historische foto, Werkspoorkwartier 1920

er een einde aan het tijdperk van Werkspoor. Tussen 1975 en 1985 heeft de gemeente het gebied herbestemd tot een gemengd bedrijventerrein met een nieuw stratenplan en uitgeefbare kavels. Een beperkt aantal gebouwen uit het tijdperk van Werkspoor zijn als industrieel erfgoed bewaard gebleven en hebben in de afgelopen jaren nieuwe bestemmingen gekregen. Ook de industriehaven, de havenkom, de energiecentrale en twee monumentale bruggen zijn levende herinneringen.

De geschiedenis van de aanliggende gebieden is nauw verweven met die van het huidige Werkspoorkwartier. Voor de vele werknemers van de fabrieken werden zowel voor de oorlog als in de jaren vijftig woonbuurten gebouwd, zoals de Lessepsbuurt en Elinkwijk in Zuilen, en de Schepenbuurt aan de zuidzijde van de industriehaven. Door de komst van grotere schepen is tussen 1936 en 1952 het Amsterdam-Rijnkanaal gegraven ter vervanging van het Merwedekanaal. Ter hoogte van het Werkspoorkwartier betreft dit het verbrede Merwedekanaal. Tegelijkertijd werd het industriegebied Lage Weide aangelegd aan de westzijde van het kanaal, een veel groter bedrijventerrein (500 hectare) met insteekhavens.
De huidige Cartesiusweg vormt de belangrijkste ontsluiting voor het autoverkeer, en was lange tijd de naamgever van de beide bedrijventerreinen aan weerszijden van deze weg. De Cartesiusweg was onderdeel van de stedelijke rondweg die voortkwam uit het Uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer (1920). De bebouwing aan weerszijden dateert overigens vooral pas uit de jaren vijftig. Aan de westzijde van de Cartesiusweg (de huidige begrenzing van het Werkspoorkwartier) ligt een lint woonbebouwing, aan de oostzijde van de weg bevindt zich nog het monumentale Centraal Autobusherstel Bedrijf (1949) van architect Van Ravesteijn. Op dit terrein zal de komende jaren de nieuwe woonbuurt Cartesiusdriehoek worden ontwikkeld.

De verhoging van het spoor in 1938-40 maakte dat de weg doodliep. Pas met het maken van een tunnel in het verlengde van de St. Josephlaan begin jaren zestig werd de Cartesiusweg daadwerkelijk opgenomen in de binnenring. In 2007 is hier het station Zuilen geopend.









Figuur II.2 v.l.n.r.:
Historische foto, Werkspoorkwartier 1925
Historische foto, Werkspoorkwartier, peguscentrale 1948
Historische foto, Werkspoorkwartier 1964
Historische foto, Werkspoorkwartier 1991

ONTWIKKELINGSVISIE WERKSPOORKWARTIER 2012

BIJLAGE II

In 2012 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelingsvisie Werkspoorkwartier vastgesteld. Het gebied had op dat moment dringend behoefte aan een nieuw toekomstperspectief.

Het gemengde bedrijventerrein Cartesiusweg kende decennialang weinig belemmeringen voor de inrichting en het gebruik. Daardoor is gaandeweg een grote diversiteit aan bedrijvigheid ontstaan. Een bijzonder kenmerk van het Werkspoorkwartier is tot op de dag van vandaag de ongebruikelijke menging van allerlei stadsverzorgende bedrijven, kantoren, creatieve bedrijven, kunstateliers, energiecentrale, afvaldepot en vrijetijdsbestemmingen.
Maar tegelijkertijd was het bedrijventerrein verworden tot een weinig uitnodigend stuk stad met een overwegend laagwaardige inrichting met afrasteringen, povere gebouwen en versleten openbare ruimte. De diversiteit had weinig samenhang door de structuur van met hekken omheinde kavels en gesloten bedrijfspanden. Daarbinnen bevonden zich de autonome wereldjes: uit het zicht en zonder onderlinge interactie.

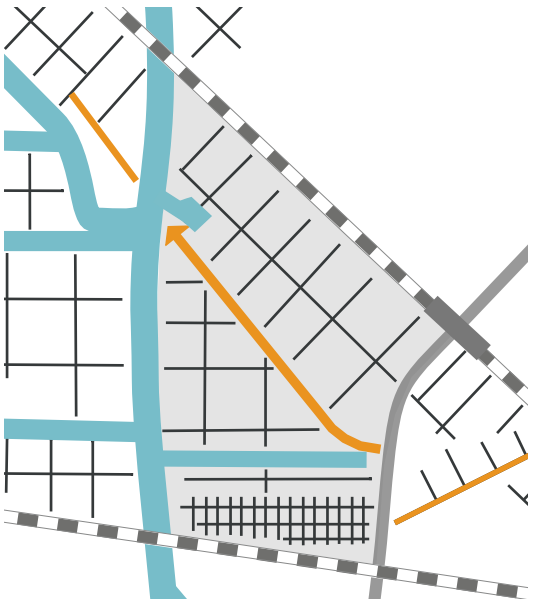
Mede door de economische crisis van dat moment groeide het besef dat het gebied in een neergaande spiraal zat. De problemen waren ook aanzienlijk met leegstand, verpaupering en een verslechterde bereikbaarheid. Geen eenvoudige vraagstukken destijds, maar de echte opgave van het gebied was nog veel groter. In de veranderende stedelijke economie voldeed het oude bedrijventerrein steeds minder aan de snel opkomende behoefte aan andere typen werkomgevingen. In de Ontwikkelingsvisie werd daarom gekozen voor een nieuwe koers. Als binnenstedelijk werklandschap en creatieve zone was het Werkspoorkwartier kansrijk voor kleinschalige stadsgeoriënteerde en creatieve bedrijven.

Met het vaststellen van een nieuwe identiteit voor het gebied en een aantal strategische ruimtelijke ingrepen legde de Ontwikkelingsvisie 2012 de basis voor de gedaanteverwisseling die de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden. De daadwerkelijke transformatie kwam in de eerste plaats voort uit de verschillende creatieve initiatieven van een aantal pionierende ondernemers. Vanuit placemaking en publieksactiviteiten ontstond aandacht voor het gebied en het industriële erfgoed waarna grotere investeringen en projectontwikkelingen volgden. In korte tijd heeft het Werkspoorkwartier het toekomstperspectief waargemaakt, en is het gebied uitgegroeid tot een nieuw type binnenstedelijk werklandschap met een uitzonderlijke positie binnen de stad.

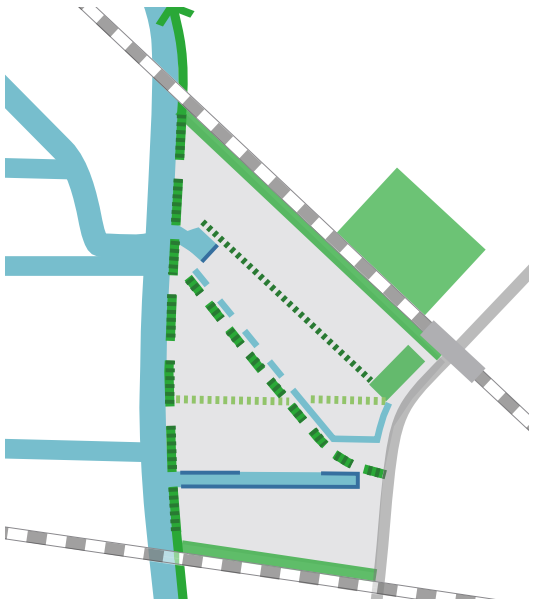
Ondanks de vele veranderingen zijn er ook verschillende ideeën uit de visie nog niet of nog maar ten dele tot stand gekomen. Ze zijn waardevol om in deze actualisatie te benoemen omdat ze nog steeds relevant zijn en we ze mee kunnen nemen naar een verdere toekomst.

Een eerste ambitie betreft het vergroenen van het gebied.

Dit is nog maar mondjesmaat gebeurd. In de ontwikkelingsvisie werd geconcludeerd dat een heldere groenstructuur ontbreekt en het aanwezige groen versnipperd is zonder veel toe te voegen aan het gebied. Ingezet werd om het groenareaal uit te breiden, de kwaliteit van het groen te verbeteren en groene verbindingen (zoals langs het Amsterdam-Rijnkanaal)



Figuur II.1:
Ruimtelijke structuur



Figuur II.2:
Groenstructuur

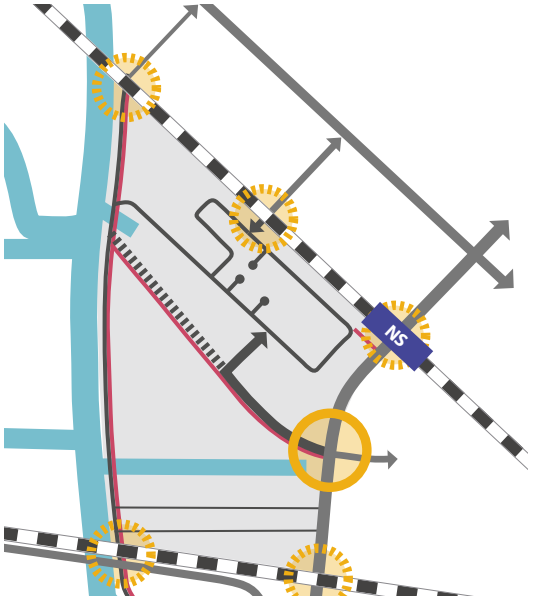
op te waarderen. De ambitie om te vergroenen wordt in deze actualisatie verder geconcretiseerd.

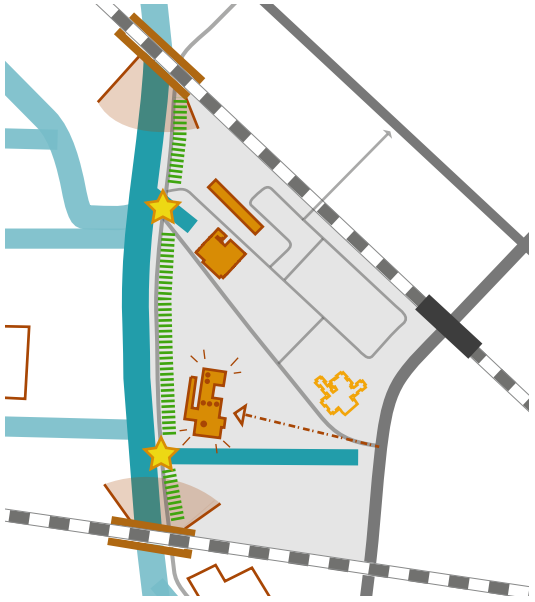
Een tweede ambitie betreft het verbeteren van routes en verbindingen waardoor er meer samenhang kan ontstaan binnen het gebied en met de omgeving daar buiten. Deels is dit gerealiseerd onder andere met de aanleg van het Werkspoorpad en met het wegnemen van afrasteringen en hekken op veel plekken waardoor er informele verbindingen over kavels zijn ontstaan. Maar niet alles is uitgevoerd, en de nieuwe werkelijkheid vraagt ook weer om nieuwe aanpassingen waar in deze actualisatie op wordt ingezet.

Een derde ambitie betreft het activeren van het water.
Het water is beeldbepalend in het Werkspoorkwartier en verwijst naar het industriële verleden. Het Amsterdam-Rijnkanaal begrenst het gebied als grote ruimtelijke structuur. De havenkommen van de Industriehaven en de Werkspoorhaven vormen een relatie met dit water. Onderdeel van dit karakter vormen de twee monumentale bruggen langs de Keulsekade over de havenkommen. Het gebruik van de havens voor watergerelateerde functies zoals verblijf en overslag werden als kansen gezien. Dit wordt nog steeds zo gezien en is inmiddels wellicht zelfs relevanter geworden. Voor de Werkspoorhaven is een transformatie naar activering van het water en de oevers om publiekelijk gebruik mogelijk te maken inmiddels in gang gezet. Voor de Industriehaven lijken de kansen hierop ook zeer actueel. In deze actualisatie wordt op beide ontwikkelingen ingegaan.

Een vierde ambitie betreft het verbeteren van de twee entreegebieden naar de Cartesiusweg (bij de Nijverheidsweg en bij station Zuilen). De situaties ter plekke zijn grotendeels niet veranderd. De ambitie is echter minstens zo relevant als destijds. Zo wordt het gebied veel intensiever bezocht door alle nieuwe activiteiten. En de toekomstige herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek zal ook weer meer vragen van de entrees. In de Ontwikkelingsvisie werden echter geen concrete plannen geïnitieerd. Voor de entree bij station Zuilen is hier inmiddels wel een start mee gemaakt. In deze actualisatie wordt hier aandacht aan gegeven.

Een vijfde ambitie tenslotte betreft het aanwijzen van concrete beeldbepalende locaties om te transformeren naar nieuwe functies in lijn met de gewenste identiteit. Voor een deel is dit gebeurd: in de afgelopen jaren zijn de Werkspoorkathedraal en de Werkspoorfabriek met veel succes omgevormd. De havenkom bij de Werkspoorkathedraal volgt binnenkort. Nog niet gerealiseerd maar wel actueel en relevant is de transformatie van de energiecentrale en het entreegebied naar station Zuilen. Eneco wil de energiecentrale gaan afstoten maar een definitieve planning daarvoor is nog niet bekend. Voor beide locaties worden de mogelijkheden in deze actualisatie in kaart gebracht.





Figuur II.3:
infrastructuur huidige situatie

Figuur II.4:
beeldbepalende elementen

OPGAVEN WERKSPOORKWARTIER

BIJLAGE III

In hoofdstuk 1 zijn de opgaven benoemd waar het Werkspoorkwartier mee te maken zal krijgen op de verschillende schaalniveaus. Hierna worden deze opgaven meer in detail toegelicht.

Opgaven op stedelijke schaal (RSU 2040)

De aanhoudende groei van Utrecht bepaalt in grote mate de verdere ontwikkeling en inrichting van de stad. Naar schatting zal de stad de komende twintig jaar groeien met 100.000 nieuwe inwoners en 70.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Keuzes die Utrecht moet maken om de groei in de stad te kunnen accommoderen hebben ook gevolgen voor de verdere ontwikkeling en gebruik van het Werkspoorkwartier. Om op stedelijk niveau de juiste ruimtelijke keuzes te maken heeft de gemeenteraad in 2021 de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) vastgesteld. Hiermee wordt richting gegeven om de groei in goede banen te leiden, doordachte keuzes te maken, kwaliteit toe te voegen en nieuwe ontwikkelingen in te bedden in het bestaande stedelijke weefsel.

Om de specifieke ruimtevraag voor wonen, werken en voorzieningen inzichtelijk te maken werkt de RSU 2040 met de barcode-systematiek. De barcode geeft schematisch weer welke ruimtevraag en ruimteclaim op de stad wordt gelegd. Dit is een kwantitatieve benadering van de hoeveelheid ruimte die nodig is om de groeiprognoses te accommoderen, beredeneerd vanuit het bestaande beleid, en aangevuld met trends en ontwikkelingen. Het is een bruikbaar instrument om vervolgens een kwalitatieve afweging te maken – ook voor de verschillende gebiedsontwikkelingen. Met de barcode kan worden geduid welke bijdragen een gebied als het Werkspoorkwartier kan leveren aan het accommoderen van de stedelijke groei.

Hoe dan ook zullen de grote opgaven van de stad leiden tot een aantal fundamentele opgaven voor het Werkspoorkwartier. In de eerste plaats is er de stedelijke opgave om de groei van de werkgelegenheid te accommoderen. De ingezette transformatie naar een bij de huidige stedelijke economie passend werklandschap leidt al tot beduidend meer arbeidsplaatsen per hectare. Als deze lijn van intensivering wordt doorgezet kan het tot nog meer werkgelegenheid leiden. Van belang hierbij is dat in de RSU 2040 zal worden ingezet op strategieën om in te kunnen spelen op de ruimte-schaarste. Naast transformatie en functieverandering zal intensiveren van de beschikbare ruimte hier relevant zijn. Denk hierbij aan verdichten, stapelen van functies, slimmer organisatie en multifunctioneel ruimtegebruik.
In de tweede plaats is er de stedelijke opgave om plek te bieden aan groen en maatschappelijke voorzieningen. Dit biedt een duidelijke aanknopingspunt om de verdere transformatie van het Werkspoorkwartier hiervoor te benutten. Het publiek vindt al steeds meer zijn weg maar er liggen kansen om de verblijfskwaliteit en het publieke gebruik verder te optimaliseren.
In de derde plaats is er de stedelijke opgave om in te zetten op de mobiliteitstransitie. De aanwezigheid van station Zuilen en een aantal doorgaande fietsroutes maakt dat er voor het Werkspoorkwartier volop ingezet kan worden op openbaar vervoer, fiets en voetganger. Het station zal een grotere rol kunnen gaan spelen.

Opgaven vanuit de directe omgeving

Concreet leidt de veranderende stad al op korte termijn tot een nieuwe ruimtelijke context in de directe omgeving. Het Werkspoorkwartier ligt immers te midden van een stadsdeel dat sterk in beweging is met een aantal grootschalige gebiedsontwikkelingen. Met de opening van Leidsche Rijn Centrum en de aankomende transformaties van de Cartesiusdriehoek en Wisselspoor ligt het Werkspoorkwartier ineens in een binnenstedelijke setting. Naast de bestaande buurten zorgen deze nieuwe hoogstedelijke ontwikkelingen ervoor dat vlakbij het gebied duizenden mensen wonen die op hun beurt behoefte hebben aan groen, voorzieningen en vrijetijdsbesteding. In de afgelopen jaren is het Werkspoorkwartier steeds meer een (alternatieve) plek geworden voor publieksactiviteiten. De verwachting is dat de druk op het gebied voor dergelijke activiteiten groter wordt en het Werkspoorkwartier nog weer meer ‘open’ gaat zijn voor publiek. In ieder geval zal de nieuwe stedelijke context bepalend zijn voor het toekomstperspectief van het gebied. Daarmee ligt er een opgave om op de behoeften vanuit de directe omgeving te responderen.

Daarnaast heeft het Werkspoorkwartier te maken met een relatief mindere bereikbaarheid voor auto’s en vrachtwagens ten opzichte van andere bedrijventerreinen. Met name voor bedrijven met een focus buiten de stad wordt de ligging steeds lastiger. Door de realisatie van Leidsche Rijn en de langere routes naar de A2 ligt het bedrijventerrein niet meer aan de rand van Utrecht. Bovendien zet de gemeente vanuit het mobiliteitsbeleid in op het terugdringen van het autoverkeer in de stad. Daarbij past de keuze om het Werkspoorkwartier te profileren als werkomgeving voor stadsgeoriënteerde bedrijven.

Opgaven vanuit ontwikkelingen in het gebied

In het gebied zelf vindt een aantal bijzondere ontwikkelingen plaats die leiden tot nieuwe opgaven. Zo is er een aantal ontwikkelingen gaande die ten tijde van de Ontwikkelingsvisie 2012 niet waren voorzien, of in ieder geval niet in die mate. En daarnaast een drietal concrete locaties in het Werkspoorkwartier die de komende jaren vrij komen voor herontwikkeling.

Creatieve broedplaatsen

De Ontwikkelingsvisie 2012 richtte zich op een profiel met creatieve en stadsgeoriënteerde bedrijven, met daarnaast ook ruimte voor evenementen, exposities, urban culture, horeca en vrijetijdsbestemmingen. Dit profiel is sindsdien ook de werkelijkheid geworden, maar de manier waarop dit zich in het gebied manifesteerde was niet voorzien. In korte tijd is – binnen de bestaande structuur van het industrieterrein – een ruimtelijke setting ontstaan met verspreid over het gebied verschillende creatieve community-omgevingen. Deze zijn onderling zeer verschillend maar elk van hen biedt een eigen setting met een verzameling werkruimtes of ateliers, community spaces en activiteiten voor de doelgroep. Momenteel telt het gebied acht van dergelijke omgevingen: het Hof van Cartesius, de Nijverheid, de Havenloods, Campus Werkspoor, Werkspoorkathedraal, de Stadstuin (Werkspoorfabriek), de Schaverij en Vlampijpateliers. Nieuwe locaties zijn al weer in ontwikkeling. Tezamen zijn ze inmiddels karakteristiek geworden voor het Werkspoorkwartier. Het zijn de blikvangers van het gebied en ze dragen met hun diversiteit flink bij aan het huidige succes. Juist hier is sprake van dynamiek, zien we een sterke groei van de werkgelegenheid en zijn de meeste publieksactiviteiten geconcentreerd. De opgave is om de diversiteit in deze structuur te behouden en te versterken.

Ontdekking door het publiek

Ten tijde van de Ontwikkelingsvisie 2012 was het gebied voor publieksactiviteiten vooral nog een pioniersplek, buiten de destijds al aanwezige stand alone functies (zoals KidzCity en All Inn Squash). Inmiddels is het Werkspoorkwartier door veel mensen ontdekt als stedelijke bestemming. In de Werkspoorkathedraal vinden grootschalige evenementen plaats. Bij de community-omgevingen worden allerlei doelgroep gerelateerde activiteiten georganiseerd. Een aantal van dit soort plekken heeft de mogelijkheid om horeca te bieden bij activiteiten. Er is momenteel één cafe-restaurant in het gebied (Werkspoorcafe De Leckere) en een coffee-shop. De aantrekkingskracht van het gebied op het publiek zal naar verwachting alleen maar toenemen, mede door de ontwikkelingen in de directe omgeving. De opgave is om het gebied hierin verder te versterken waarbij het aanbod blijft passen bij de identiteit van het Werkspoorkwartier. De diverse community-omgevingen zijn hierbij speerpunt.

Veranderde mobiliteitsbehoefte

Met de transitie van een gemengd bedrijventerrein naar een creatief en stadsgeoriënteerd werklandschap is geleidelijk aan de bedrijfstypologie veranderd. En daarmee ook de mobiliteitsbehoefte. Het merendeel van de nieuwkomers is creatief, ambachtelijk of dienstverlenend en heeft relatief weinig transportbewegingen. Tegelijkertijd is een aantal relatief grotere bedrijven met veel transportbewegingen weggetrokken. Veel bedrijven blijven aangewezen op auto of vrachtwagen omdat fysieke producten of materialen worden geproduceerd en verhandeld. Maar fiets- en voetgangersverkeer is sterk gegroeid en dit zal door de verdere intensivering van het ruimtegebruik en de groei van publieksbestemmingen naar verwachting verder toenemen. De opgave is om in de ruimtelijke visie hierop in te spelen. Bovendien leidt de veranderende ruimtelijke context ook tot opgaven om de routing en aansluiting op de omgeving te verbeteren.

Circulaire economie

De gemeente Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn. In de circulaire economie worden alle grondstoffen hergebruikt en bestaat er geen afval. Recent is een actieprogramma vastgesteld waarin de eerste periode 2020-2023 gebruikt wordt om te leren en te experimenteren, en vervolgens om te versnellen. De aanpak Utrecht Circulair is vooral gericht op de gebouwde omgeving. De gemeente zet onder meer in op het stimuleren van circulaire gebiedsontwikkeling, circulair bouwen en circulaire ondernemingen. Het Werkspoorkwartier is een voorloper op dit gebied en wil nadrukkelijk een rol blijven spelen als proeftuin en experimenteergebied. In 2017 heeft een consortium van ondernemers en kennisinstellingen een EFRO-subsidie ontvangen om het Werkspoorkwartier te transformeren naar een circulaire broedplaats. Sindsdien is veel gebeurd. Het Hof van Cartesius heeft inmiddels landelijke bekendheid gekregen als circulaire proeftuin en ook andere ondernemers in het gebied hebben zich aangesloten bij de principes van circulair renoveren en bouwen. De opgave is om dit verder uit te bouwen. Met de aanwezige kennis, het creatieve karakter en de bezieling van de ondernemers kan het Werkspoorkwartier voorop blijven lopen in de transformatie naar een circulaire economie. Met name als vestigingsplek voor innovatie en onderwijs en als experimenteergebied liggen er kansen. Bij de ondernemers is daarnaast veel animo om stappen te maken in energiegebruik en mobiliteit. Ondernemers en gemeente kunnen hier verder in samenwerken.

Transformatielocaties

Heel concreet zijn er drie locaties in het gebied die in de komende jaren naar verwachting een herontwikkeling zullen ondergaan en veel impact zullen hebben op de toekomst van het Werkspoorkwartier. Het gaat hierbij om het entreegebied bij Station Zuilen, de Eneco-locatie en de RET-locatie. De laatste twee liggen aan weerszijden van de Industriehaven en hebben een grote mate van samenhang. In hoofdstuk 5 worden de opgaven van deze locaties beschreven.

MILIEUHINDER

BIJLAGE IV

Geluid

Het grootste deel van het Werkspoorkwartier behoort tot het geluidgezoneerde industrieterrein Lage Weide waar geen gevoelige functies kunnen worden gerealiseerd. De rest van het gebied ligt in de geluidzone van de bedrijven van het Werkspoorkwartier. Daar kunnen tot aan de Cartesiusweg maar beperkt gevoelige bestemmingen worden gebouwd omdat de geluidsbelasting er op veel plaatsen hoger is dan 55 dB(A). Bij geluidsbelastingen van meer dan 50 dB(A) is een ontheffing nodig, waarbij ook luwe gevels worden geëist en ook wordt gekeken naar het geluid van spoor en wegverkeerslawaai. Gevoelige functies die in de Wet geluidhinder worden beschermd zijn onder meer woningen en onderwijsgebouwen.

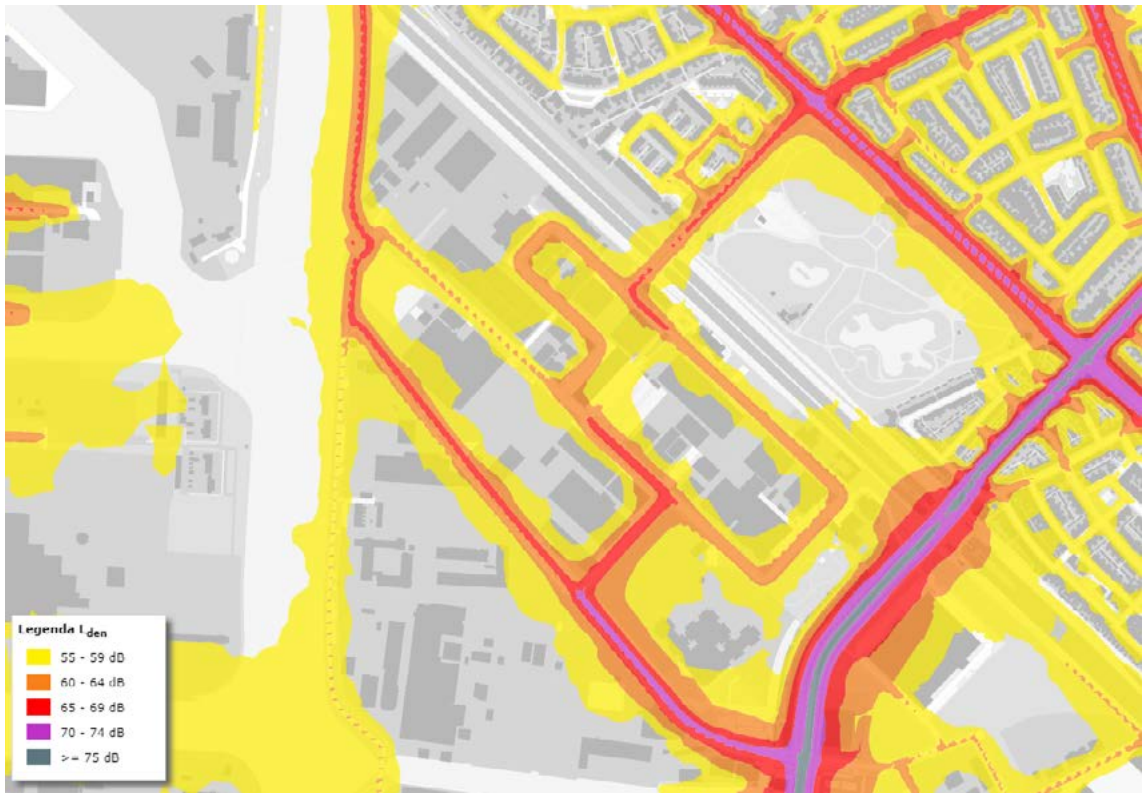
Een deel van het Werkspoorkwartier heeft ook te maken met geluidhinder van de spoorlijn Utrecht- Amsterdam. Zonder extra geluidsbeperkende maatregelen ligt grofweg het gebied tot de Nijverheidsweg boven de voorkeursgrenswaarde van 55 dB (A) voor gevoelige functies. Dit kan eventueel veranderen met geluidswerende schermen (zie ook de schermen aan de overzijde van het spoor in relatie tot de bestaande bebouwing in Zuilen).

Milieucategorieën

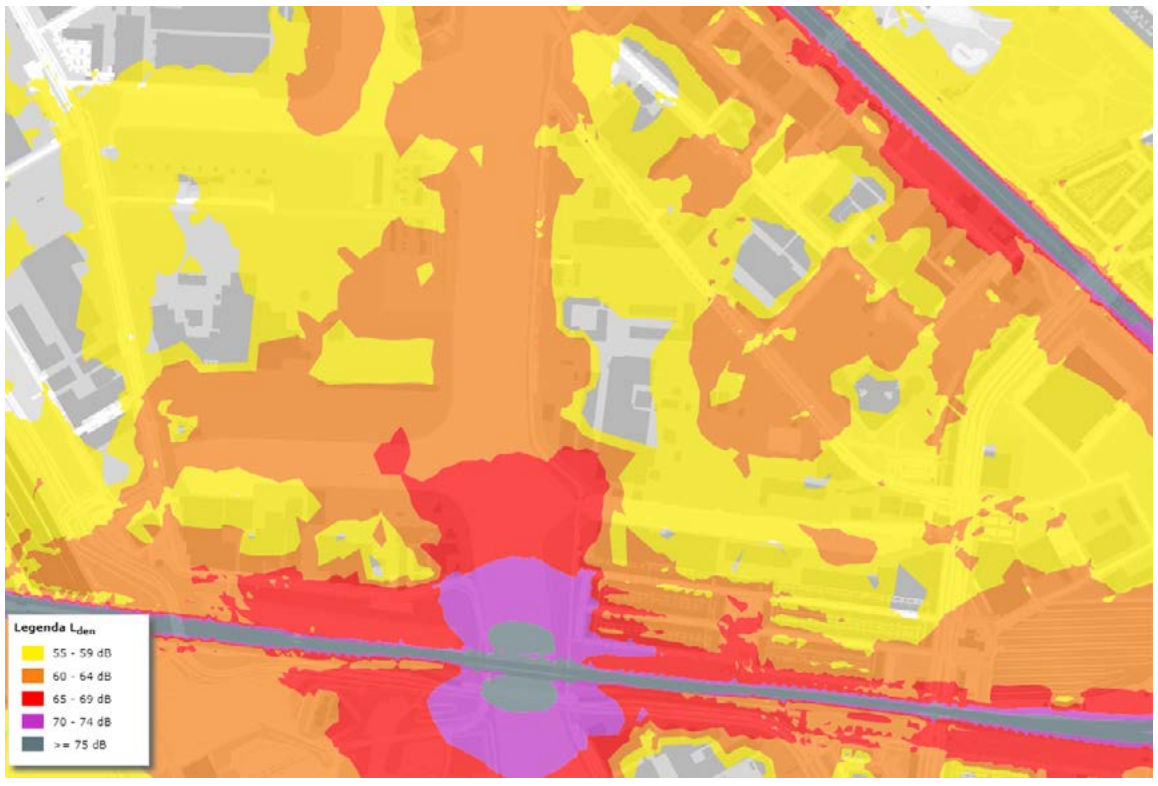
In het bestemmingsplan Werkspoorkwartier worden bedrijfsactiviteiten toegelaten in de milieucategorieën 3.1 en 3.2. Iedere milieucategorie kent een eigen adviesafstand tot woonbebouwing en andere gevoelige functies. De aanbevolen afstand is 30 meter (3.1) en 50 meter (3.2) tot gemengd gebied, en 50 meter (3.1) en 100 meter (3.2) tot een rustige woonwijk. Eneco valt in categorie 4.2, de bijbehorende adviesafstanden daarvoor zijn 200 meter tot gemengd gebied en 300 meter tot een rustige woonwijk.



Figuur IV.1:
Geluidshinder industrie



Figuur IV.2:
Geluidshinder wegverkeer (2016)



Figuur IV.3:
Geluidshinder spoorwegen (2016)

PARTICIPATIE WERKSPOORKWARTIER

BIJLAGE V

Het participatietraject

Bij het tot stand komen van deze Actualisatie Ontwikkelingsvisie Werkspoorkwartier heeft actieve participatie plaatsgevonden. Dit was ook uitdrukkelijk de wens van de gemeente, de ondernemers en de omwonenden. Gekozen is voor een participatietraject in het 3e niveau van de Utrechtse Participatiestandaard. Belanghebbenden zijn actief gevraagd hun meningen, verwachtingen en ideeën in te brengen die zoveel mogelijk ook zijn meegenomen in de uiteindelijke visie.

In de eerste plaats zijn de belanghebbenden gedurende het gehele traject op de hoogte gehouden van de voortgang van het proces. Hierbij is aangesloten bij de bestaande informatiekanalen van het Werkspoorkwartier. Op een drietal momenten is de stand van zaken gepresenteerd tijdens de informele en openbaar toegankelijke informatiebijeenkomsten van de ondernemersvereniging BKC over de ontwikkelingen in het gebied (het Werkspoorkwartaal). De verslagen en presentaties van deze momenten zijn steeds geplaatst op de website werkspoorkwartier.nl.

In de tweede plaats heeft actieve consultatie plaatsgevonden. Gedurende het traject heeft het projectteam circa vijftig interviewgesprekken gehouden met ondernemers, initiatiefnemers, eigenaren, bestuursleden van de BKC, omwonenden, bewonersorganisaties en andere belanghebbenden. Over de contouren van de actualisatie (identiteit en ruimte) is een workshop georganiseerd met een vooraf geselecteerde groep belanghebbenden. Bij het opstellen van de visie heeft op verschillende momenten afstemming plaatsgevonden met het bestuur van de BKC, waarbij de zienswijzen van de BKC actief zijn ingebracht op de geformuleerde teksten en beelden.

In de derde plaats heeft op 3 december 2020 een openbare participatieavond plaatsgevonden waarbij iedereen in de gelegenheid was om vooraf het concept van het document te downloaden en te lezen. Alle bekende belanghebbenden zijn vooraf via mailings uitgenodigd. Ondanks de beperkingen van een videobijeenkomst (vanwege corona) was de avond goed bezocht en kon onder meer in groepsdiscussies een actieve participatie plaatsvinden.

De opbrengst uit het participatietraject

De betrokkenheid bij de toekomst van het Werkspoorkwartier is zeer groot bij ondernemers, eigenaren, omwonenden en andere belanghebbenden. In de afgelopen jaren is de onderlinge samenhang sterk gegroeid en het gedeelde enthousiasme om het gebied verder te ontwikkelen op de ingeslagen weg is

groot. Gedurende het traject is dan ook actief meegedacht en zijn veel ideeën ingebracht. De BKC heeft hierbij een leidende rol op zich genomen. Tijdens de openbare participatieavond heeft de voorzitter van het bestuur ook de waardering en bijval voor de visie uitgesproken. De belangrijkste zorg van de BKC is dat de unieke identiteit van het gebied als binnenstedelijk werklandschap onder druk gaat komen door de opruk-kende stad. Nadrukkelijk wordt de visie onderschreven dat hier geen woningbouw zal gaan plaatsvinden.

Het is verheugend vast te stellen dat vrijwel iedereen in het participatietraject de identiteit van het Werkspoorkwartier omarmt en de huidige invulling van het gebied ziet als een blijvende aanwinst voor de stad. Veel enthousiasme is er voor het verder vergroenen van het gebied, het verbeteren van voorzieningen voor voetgangers en fietsers, en de komst van verblijfsplekken en publieksactiviteiten.
Vanzelfsprekend zijn er ook zorgen geuit. Die gaan met name over het behoud van de identiteit, het verkeer, de veiligheid en de mogelijke komst van woningbouw langs de Cartesiusweg en op de RET-locatie.

Hierna wordt ingegaan op de ingebrachte ideeën en de geuite zorgen die naar voren zijn gekomen in het participatietraject. Er wordt ook aangegeven hoe in deze visie daarmee is omgegaan.

Ingebrachte ideeën

De participatie heeft verschillende ideeën opgeleverd die deels ook daadwerkelijk in de visie terecht zijn gekomen. Sommige suggesties zijn zeer concreet en passen meer bij uitwerkingen in een latere fase. Die kunnen uiteraard in een later stadium weer van pas komen. In de tabel zijn ideeën, wensen en suggesties gegroepeerd naar onderwerp. .

Ingebrachte ideeen	Uitwerking in de visie
1.Identiteit en karakter van het gebied De meest uitgesproken oproep is om het huidige karakter als divers werklandschap te behouden. Deze wens heeft verschillende achtergronden. Zo bestaat er de zorg dat het gebied steeds minder **een bedrijventerrein** gaat zijn. De wens daarbij is dat er voldoende ruimte moet blijven voor de gewone stadsverzorgende bedrijven. Ook bestaat er de zorg dat de **betaalbaarheid** onder druk staat en er steeds minder ruimte is voor de 'onderkant' van de markt. De wens is om (blijvend) goedkope ruimte te biede. Daarnaast bestaat de wens om mee te praten over de komst van **eventuele andere functies** (zoals onderwijs, horeca e.d.). Het idee is ingebracht om de ondernemers een grotere rol te geven bij het bewaken van het gebiedsprofiel.	De visie spreekt zich uit voor het behoud van het huidige profiel als werklandschap, het voorkomen van een verschuiving naar monocultuur en het behouden van voldoende betaalbare werkruimtes voor de 'onderkant' van de markt. Dit geeft houvast. Maar het sturen hierop is niet direct eenvoudig omdat de toekomstige invulling ook afhangt van marktomstandigheden. In gesprekken met de BKC is de wens uitgesproken dat de gebiedsorganisatie een uitvoerende rol gaat vervullen in de conceptbewaking. Een eerste stap is dat een op te richten werkgroep de taak krijgt om concrete sturingsmaatregelen te onderzoeken. Dit is op deze manier opgenomen in hoofdstuk 6.
2. Groene verblijfsplekken Het vergroenen van het gebied wordt breed gesteund. Onderdeel daarvan zijn twee groene verblijfsplekken: (1) het parkje aan de Vlampijpstraat achter de woningen van de Cartesiusweg en (2) de tijdelijke inrichting van het Eneco-terrein tussen Nijverheidsweg en Industriehaven. BKC, ondernemers en bewoners hebben de wens uitgesproken om actief betrokken te worden bij de plannen voor inrichting en programmering. Concrete ideeën bestaan er bijvoorbeeld over invullingen met sport, recreatie en cultuur. Bij bewoners leven ook zorgen over mogelijk geluidsoverlast en sociale veiligheid.	In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op deze twee verblijfsplekken als onderdeel van de transformatielocaties. Daar wordt gesteld dat ondernemers en bewoners actief betrokken dienen te worden in de verdere planvorming. De locaties hebben elk een eigen tempo. Voor fase 1 van het Eneco-terrein wordt op korte termijn een inrichtingsplan opgesteld. De ontwerpers hebben de opdracht om participatie te organiseren. Het parkje aan de Vlampijpstraat wordt meegenomen in de planvorming voor de gebiedsentree bij station Zuilen. Ook daar zal actieve participatie plaatsvinden. Deze planvorming wordt echter niet eerder dan 2022 gestart.
3. Vergroenen van het gebied Het vergroenen van het gebied bestaat naast de openbare ruimte ook uit het kunnen vergroenen van bedrijfskavels. Een aantal ondernemers heeft dit vanuit eigen beweging opgepakt. In het participatie traject is de oproep gedaan aan ondernemers om dit te activeren en daarbij naar het gehele gebiedsniveau te kijken.	Deze oproep sluit goed aan bij de visie om de groenstructuur te versterken zoals onder meer verwoord in hoofdstuk 4. De visie is echter nog geen uitvoeringsplan. Bij uitstek is dit een onderwerp dat door de gebiedsorganisatie kan worden opgepakt waarbij een traject kan worden uitgezet om bedrijfskavels te vergroenen vanuit de overkoepelende gebiedsvisie.
4. Veiligheid Op het gebied van sociale veiligheid en verkeersveiligheid hebben ondernemers en bewoners verschillende ideeën om deze te verbeteren. Ideeën variëren van slimme verlichting, afsluiten van bepaalde informele paden na zonsondergang, verlevendigen van plekken en herinrichten van straten.	De visie geeft vooral de ambities weer. Het is verheugend dat er betrokkenheid is om een aantal concrete issues aan te pakken. Over sommige veiligheidsthema's wordt ook al langer geklaagd maar het is soms lastig voor bijvoorbeeld bewoners om dit ergens te adresseren. In hoofdstuk 6 is gesteld dat de beoogde gebiedsorganisatie hier een uitvoerende rol in kan vervullen. Een op te richten werkgroep krijgt de taak om concrete maatregelen te onderzoeken. Het verdient aanbeveling dat naast de ondernemers ook de bewoners van de Cartesiusweg hierbij betrokken worden zodat genoemde punten in de uitwerking worden meegenomen.

Geuite zorgen
Tijdens de participatiemomenten zijn ook zorgen over de verdere ontwikkeling van het Werskpoorkwartier uitgesproken. Deze zorgen zijn aanleiding geweest om de visie op een aantal punten te verbeteren. Andere zorgen hebben betrekking op eventuele uitwerkingen die nog moeten komen. Waar mogelijk worden deze geadresseerd. In de tabel zijn de zorgen naar thema gegroepeerd en is aangegeven hoe daarmee is omgegaan in de visie.

Geuite zorgen	Uitwerking in de visie
1.Identiteit en karakter van het gebied Zorgen zijn geuit of de visie wel voldoende waarborgt dat het gebied (ook) een bedrijventerrein blijft. Is er met alle veranderingen (creatieve milieus, publieksactiviteiten) nog wel plek voor gewone bedrijven?	Het Werkspoorkwartier blijft ook in de toekomst een divers werklandschap met een focus op zowel creatieve als stadsverzorgende bedrijven. Het is inderdaad zo dat in het afgelopen decennium verschillende creatieve werkmilieus zijn ontstaan waar ook publieksactiviteiten plaatsvinden. Maar dit is gebeurd in leegstaande panden en op vrije kavels. De ruimte voor de meer 'gewone' bedrijven is grotendeels gelijk gebleven. Er is daardoor ook geen sprake van een verdringingseffect. In de afgelopen jaren zijn ook maar weinig bedrijven vertrokken. In de visie wordt ook nadrukkelijk gesteld dat dit diverse karakter moet blijven. Het betekent ook dat bijvoorbeeld autobereikbaarheid een belangrijk onderwerp blijft voor het gebied.
2. Verkeer Zorgen zijn geuit over een aantal aspecten rondom het thema mobiliteit. Dit betreft de autobereikbaarheid, verkeersveiligheid (er wordt te hard gereden), onduidelijke verkeerssituaties en verkeersintensiteit.	De zorgen worden gedeeld en in deze visie (hoofdstuk 4) zijn ook uitgangspunten benoemd en voorstellen gedaan voor verbeteringen. Als bedrijventerrein is het belangrijk dat het gebied goed ontsloten blijft voor auto- en vrachtverkeer. In de planvorming voor de Westelijke Stadsboulevard is ook rekening gehouden met de verkeersintensiteit van en naar het Werkspoorkwartier. Wel groeit intussen het fiets- en wandelverkeer snel in het gebied. De veranderingen maken het nodig dat de verkeerstructuur wordt aangepast in het gebied. In de visie wordt de toegankelijkheid voor auto's en vrachtwagens behouden en wordt tegelijk ook ruimte gegeven aan fietsers en voetgangers. Waar mogelijk worden de structuren gescheiden om de veiligheid te verbeteren. Met het uitbreiden van de structuren voor langzaam verkeer wordt bijgedragen aan het terugdringen van niet noodzakelijk autoverkeer. De T-splitsing Nijverheidsweg-Gietijzerstraat geeft onoverzichtelijke situaties. In hoofdstuk 4 zijn uitgangspunten benoemd voor het verbeteren van de structuur.
3. Parkeren Zorgen zijn geuit over de effecten van de komst van betaald parkeren. Wat zijn de gevolgen voor personeel en klanten van bedrijven? Daarnaast zijn zorgen geuit dat het gebied nabij Station Zuilen steeds meer gebruikt wordt als (gratis) P+R ruimte. Er staan veel auto's geparkeerd o.m. aan de Vlampijpstraat.	Op korte termijn (eind 2021/begin 2022) wordt betaald parkeren ingevoerd in het Werkspoorkwartier (en de Schepenbuurt). Dit om te voorkomen dat de toekomstige bewoners van de autoluwe woonwijk Cartesiusdriehoek hun auto hier gaan parkeren. In de visie wordt dit thema benoemd en zijn ambities aangereikt. De geuite zorgen gaan echter verder dan ambities. De actualiteit van het thema vraagt om aandacht en gerichte uitwerkingen. Die vinden momenteel ook plaats vanuit de gemeente en de BKC. Zo vindt onderzoek plaats naar de wijze van invoering van betaald parkeren en naar het matchen van vraag en aanbod van parkeren en mobiliteit. Dit laatste onderzoek laat zien dat er op piekdagen een tekort is aan parkeerplaatsen en er kansen liggen voor het delen van parkeerplaatsen op de bedrijfskavels (samenhangend parkeersysteem) en het delen van voertuigen. De gemeente en de BKC zullen dit thema op korte termijn verder oppakken. Een bijeffect van de invoering van betaald parkeren is dat ook het oneigenlijke P+R gebruik van openbare plekken verdwijnt.

Geuite zorgen	Uitwerking in de visie
4. Geluidsoverlast publieksactiviteiten Bewoners van de Schepenbuurt ervaren geluidsoverlast van publieksactivi-teiten bij onder meer De Nijverheid. Er zijn zorgen dat dit gaat toenemen wanneer het Eneco-terrein wordt opengesteld als verblijfsplek met mogelijk ook daar ruimte voor publieksevenementen.	De visie gaat niet over dit specifieke onderwerp. Op zichzelf staat dat bedrijven zich aan de betreffende vergunning moeten houden bij het organiseren van evenementen. Ten behoeve van het inrichtingsplan voor het Eneco-terrein wordt een participatietraject opgetuigd waarbij ook de buurtbewoners betrokken zullen worden.
5. Sociale veiligheid Zorgen zijn geuit over de sociale veiligheid. Vooral als het donker is wordt het niet overal als veilig ervaren.	De visie focust op een toekomstperspectief en geeft ambities en kaders voor de verdere trans-formatie. Vanzelfsprekend is het de ambitie om het gebied voor iedereen veilig te laten zijn. De visie is echter niet het document waarin op uit-voeringsniveau maatregelen worden benoemd. Wel is het zo dat het gebied intensiveert met meer bedrijvigheid, meer gebruikers en meer activiteiten. Lege plekken worden ingevuld. Meer reuring in het gebied resulteert in meer sociale controle en dit reduceert onveilige situ-aties, criminaliteit en hangjon-geren. Daarnaast moet bij herinrichting van openbare ruimte al-tijd aandacht zijn voor sociale veiligheid. De Bing ziet hier ook op toe. In hoofdstuk 6 is gesteld dat de beoogde gebiedsorganisatie een uitvoe-rende rol kan vervullen bij de aanpak van veilig-heidsthema's. Een op te richten werkgroep krijgt de taak om concrete maatregelen zoals verlich-ting, camera's e.d. te onderzoeken.
6. Meepraten De zorg wordt geuit door ondernemers en bewoners dat er niet voldoende gelegenheid is om over ontwikkelingen en veranderingen in de omgeving mee te kunnen praten. Ter illustratie wordt verwezen naar de onverwachte komst van een hotel aan de Vlampijpstraat. De wens van betrokkenen is dat kan worden meegedacht over de aangekondigde ontwikkelingen in de visie. Onder meer wordt gewezen op de aanleg van de voetpaden (zoals de uitbreiding van het Werskpoorpad en het informele pad achter de woninen) en op de verschillende transformatielocaties.	Participatie is belangrijk om een goede visie of een goed plan te verkrijgen. Met name is dit van belang wanneer betrokkenen een grote mate van gevoeld eigenaarschap bij het gebied hebben. Dit is zeker het geval in het Werkspoorkwartier waar de ondernemers zeer betrok-ken zijn bij de verdere ontwikkeling van het gebied. In de visie (hoofd-stuk 6) wordt uitvoerig ingegaan op de samenwerking van gemeente en ondernemers. Het doel is om voor de uitvoering een gebiedsorga-nisatie op te richten. Uiteenlopende thema's kunnen in werkgroepen verder worden gebracht. Het is evident dat ook de bewoners actief betrokken willen zijn bij ontwikkelingen die hen raken. De transformatielocaties (Entreegebied bij Station Zuilen, Eneco-locatie en RET-locatie) krijgen bij de verdere planvorming een eigen participatietraject. Voor eventuele functie-wijzigingen zullen te zijner tijd ook RO procedures gevoerd moeten worden met bijbehorende inspraak. De aankondiging van een hotel aan de Vlampijpstraat is overigens geen illustratie van hoe het zou moeten. Het voormalig Mitros kantoor heeft inderdaad de bestemming 'hotel' gekregen. Deze bestemmings-wijziging is een van rechtswege verleende vergunning ten gevolge van termijnoverschrijdingen.

Geuite zorgen	Uitwerking in de visie
7. Transformatie Eneco-locatie Er zijn zorgen geuit en vragen gesteld naar aanleiding van de aangekondigde transformatie van de Eneco-locatie, en in het bijzonder bij fase 1: de (tijdelijke) inrichting van een deel van het ongebruikte terrein als groene verblijfsplek. Er zijn vragen gesteld over de termijn van verhuizing van Eneco. Er zijn wensen uitgesproken om actief mee te praten over de inrichting en programmering van het terrein, en over de interactie met de directe buren. Er zijn ideeën genoemd voor evenementen in de buitenruimte. En er zijn tegelijkertijd ook zorgen geuit over mogelijke geluidsoverlast voor de bewoners van de Schepenbuurt.	In de eerste plaats is van belang dat er nog geen sprake is van een verhuizing van RET. Er is alleen de suggestie van het bedrijf dat het mogelijk gaat verplaatsen in de komende tien jaren. Gelet op de strategische locatie voor de stad zijn daarom uitgangspunten benoemd. Maar omdat het nu niet aan de orde is, is er nu ook geen sprake van een planvormingstraject. Wanneer dit gaat spelen zullen direct betrokkenen actief worden benaderd voor participatie. Tussentijdse informatie over ontwikkelingen is te vinden via de kanalen van het Werkspoorkwartier (website werkspoorkwartier.nl, facebookpagina en de nieuwsbrieven). De visie is aangepast naar aanleiding van de zorgen voor woningbouw. De milieucontouren waren eerder niet ingetekend en dit gaf geen juist beeld. De contouren bepalen waar momenteel geen woningbouw mogelijk is. Bij de eventuele planvorming zal rekening worden gehouden met de omliggende functies en bijbehorende vergunningen. De monumentale status van de loodsen wordt in de visie (hoofdstuk 5) uitvoering beschreven. Over bouwhoogtes zijn in de visie geen uitspraken gedaan.
8. Transformatie RET-locatie Er zijn zorgen geuit en vragen gesteld naar aanlei-ding van de mogelijke transformatie van de RET-locatie. Bewoners van de Schepenbuurt vragen of ze bij de planvorming betrokken kunnen worden en hoe ze goed blijven geïnformeerd. Een even-tuele komst van woningbouw wekt vragen op bij de ondernemers van De Nijverheid en De Haven-loods, juist omdat de RET-locatie nu een buffer is voor hun publieksactiviteiten naar de Schepen-buurt. Tenslotte is ook gevraagd naar de visie op het erfgoed en de bouwhoogtes.	In de eerste plaats is van belang dat er nog geen sprake is van een verhuizing van RET. Er is alleen de suggestie van het bedrijf dat het mogelijk gaat verplaatsen in de komende tien jaren. Gelet op de strategische locatie voor de stad zijn daarom uitgangspunten benoemd. Maar omdat het nu niet aan de orde is, is er nu ook geen sprake van een planvormingstraject. Wanneer dit gaat spelen zullen direct betrokkenen actief worden benaderd voor participatie. Tussentijdse informatie over ontwikkelingen is te vinden via de kanalen van het Werkspoorkwartier (website werkspoorkwartier.nl, facebookpagina en de nieuwsbrieven). De visie is aangepast naar aanleiding van de zorgen voor woningbouw. De milieucontouren waren eerder niet ingetekend en dit gaf geen juist beeld. De contouren bepalen waar momenteel geen woningbouw mogelijk is. Bij de eventuele planvorming zal rekening worden gehouden met de omliggende functies en bijbehorende vergunningen. De monumentale status van de loodsen wordt in de visie (hoofdstuk 5) uitvoering beschreven. Over bouwhoogtes zijn in de visie geen uitspraken gedaan.
9. Transformatie Entreegebied bij Station Zuilen Er zijn zorgen geuit en vragen gesteld naar aanleiding van de mogelijke transformatie van het Entreegebied bij Station Zuilen. Zorgen betreffen onder meer de komst van woningbouw of onderwijs binnen deze locatie en met name de suggestie dat hier hoogbouw zou kunnen ontstaan. Andere zorgen betreffen de voorgenomen groene verbindingsroute voor voetgangers achter de woningen. De vraag is gesteld waarom de entree niet een plein kan worden. Tenslotte is de vraag gesteld om actief mee te kunnen praten bij de verdere planvorming	De huidige entree voor fietsers en voetgangers is onoverzichtelijk en unheimisch. In de visie (hoofdstuk 5) is de ambitie uitgeschreven voor deze locatie. Door een herstructurering ontstaan ook ontwikkelmogelijkheden. Er is nog geen sprake van een planvormingtraject. Op dit mo-ment is er vanuit de gemeente geen budget om dit proces op te starten. Dit gaat op zijn vroegst in 2022 spelen. Wanneer het proces wordt op-gesteld worden bewoners en ondernemers ac-tief betrokken bij de planvorming. De transfor-matie zal altijd in samenhang zijn met de directe omgeving van het station, de Cartesiusdriehoek en de herinrichting van de Westelijke Stadsbou-levard. (zie volgende pagina)

Geuite zorgen	Uitwerking in de visie
	In de visie worden alleen uitgangspunten benoemd die vanuit het Werkspoorkwartier belangrijk zijn. De ruimtelijke vormgeving wordt nu niet bepaald, en dus ook niet of de entree-verbinding een straat of een plein is. De invul-ling met woningbouw, onderwijs of andere func-ties is nu niet vastgelegd. Er worden alleen sug-gesties gegeven die vanuit het gemeentelijke beleid logisch zijn. Station Zuilen is een stations-locatie en het is vanuit de stedelijke opgaven een logische plek om te verdichten. Naast dat de planvor-ming nog moet plaatsvinden zullen voor alle eventuele functiewijzi-gingen te zijner tijd ook de normale RO procedures gevoerd moeten worden met bijbehorende inspraak. Of hier wel of niet voor een hoogteaccent wordt gekozen is ook niet vastgelegd. Dit zal eveneens onderdeel zijn van het planvormingtraject. In reactie op de geuite zorgen is de visie wel op punten aangepast. De schets met sugges-ties van vormgeving en hoogteaccenten is weggelaten omdat deze geen status heeft.
10. Informele voetgangersroutes In de visie wordt ingezet op de aanleg van infor-mele paden over de be-drijvenkavels zodat de structuur voor voetgangers wordt geïntensiveerd. Drie concrete zorgen zijn geuit. De eerste is van bewoners van de Carte-siusweg die zorgen hebben over de sociale veiligheid wanneer er een pad zou komen achter de huizen over het terrein van Ste-din. De tweede is van bewoners van de Schepen-buurt die zorgen hebben dat een voetgan-gersrou-te naar het RET terrein de rust in de buurt ver-stoort. De derde is van een ondernemer die aan-geeft dat een informeel pad tot onveilige situaties leidt met een laaddock die nodig is voor bedrijfs-activiteiten.	De visie geeft op dit vlak een wensbeeld (zie hoofdstuk 4) voor een structuur. Routes over bedrijvenkavels dragen bij aan een meer fijnmazig netwerk voor voetgangers. Om dit mogelijk te maken is uiteraard vrijwillige medewerking van de eigenaren nodig. Op plek-ken als Campus Werkspoor en de Werkspoorkathedraal zijn al routes ontstaan. De geuite zorgen maken duidelijk dat routes ook de belan-gen van anderen kunnen raken. Het is terecht om dit te agenderen en bij planvorming rekening te houden met de effecten op anderen. De bewoners van de Cartesiusweg zeiden bijvoorbeeld dat ze graag het gesprek willen aangaan en zij ook zelf ideeën hebben om de vei-ligheid te verbeteren. In de visie wordt niet op de specifieke situaties ingegaan maar is wel toegevoegd om belanghebbers te betrekken bij de planvorming. De visie geeft op dit vlak een wensbeeld (zie hoofdstuk 4) voor een structuur. Routes over bedrijvenkavels dragen bij aan een meer fijnmazig netwerk voor voetgangers. Om dit mogelijk te maken is uiteraard vrijwillige medewerking van de eigenaren nodig. Op plek-ken als Campus Werkspoor en de Werkspoorkathedraal zijn al routes ontstaan. De geuite zorgen maken duidelijk dat routes ook de belan-gen van anderen kunnen raken. Het is terecht om dit te agenderen en bij planvorming rekening te houden met de effecten op anderen. De bewoners van de Cartesiusweg zeiden bijvoorbeeld dat ze graag het gesprek willen aangaan en zij ook zelf ideeën hebben om de vei-ligheid te verbeteren. In de visie wordt niet op de specifieke situaties ingegaan maar is wel toegevoegd om belanghebbers te betrekken bij de planvorming. Bij het specifieke geval van het laaddock blijkt bijvoorbeeld dat de si-tuatie inderdaad te onveilig is voor een combinatie met een voetgan-gerspad en derhalve op die plek nu geen informele verbinding kan ontstaan. De eigenaar en de ondernemer kunnen daar niet de veilig-heid garanderen. De visie zelf is hier niet op aangepast omdat alleen een wensbeeld wordt getoond en verwezen wordt naar de vrijwillige medewerking van de eigenaren. Het wensbeeld blijft overeind.

Gemeente Utrecht

UrbanXchange

urbanext
stedenbouw