MASTERPLAN WAGENWERKPLAATS

Impressie derde bijeenkomst gebruikers, omwonenden en betrokkenen, 14 september 2015

wagenwerkplaats

Landschapsarchitecten

IMOSS
STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE

Het auteursrecht op alle in dit rapport opgenomen beeldmateriaal en tekst berust bij H+N+S Landschapsarchitecten en IMOSS bureau voor stedebouw bv. NS Stations heeft het gebruiksrecht op de gehele inhoud van dit rapport.

Voor een ieder behalve de opdrachtgever geldt dat niets uit dit rapport mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van H+N+S Landschapsarchitecten en IMOSS bureau voor stedebouw bv.

In opdracht van:

NS Stations

MASTERPLAN WAGENWERKPLAATS

Impressie derde bijeenkomst gebruikers, omwonenden en betrokkenen, 14 september 2015

30 september 2015

wagenwerkplaats

N H S Landschapsarchitecten

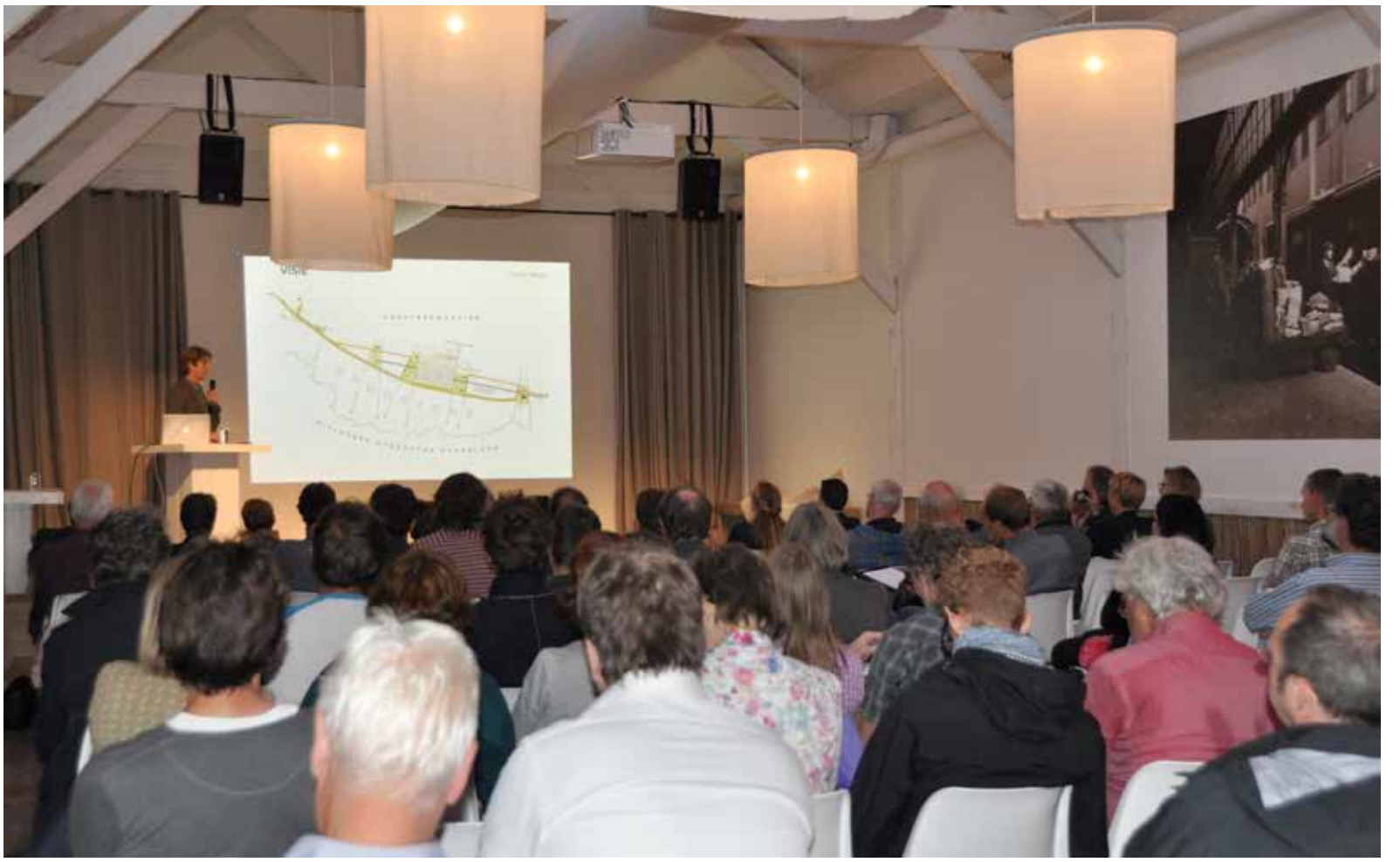
IMOSS
STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE

In dit document wordt een impressie weergegeven van de derde bijeenkomst voor gebruikers, omwonenden en betrokkenen. De bijeenkomst heeft plaatsgevonden op maandag 14 september van 19.30 uur tot 21.30 uur in het Oude Magazijn op de Wagenwerkplaats. Ongeveer 55 personen hebben de bijeenkomst bijgewoond.

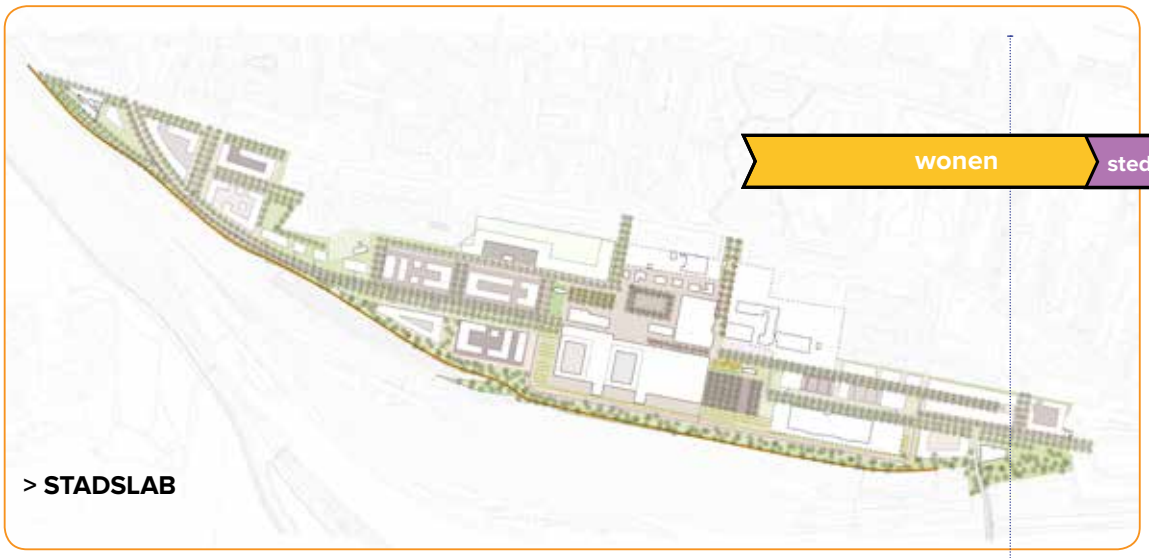
Dit document is een weergave van het concept Masterplan en de opmerkingen van de aanwezigen. Daardoor kan het tegenstrijdigheden bevatten. Richting de afronding zullen wij een afweging moeten maken hoe deze tegenstrijdigheden op te lossen.

Inhoud

SFEERIMPRESSIE 7
VAN DENKRICHTINGEN NAAR CONCEPT 9
CONCEPT MASTERPLAN 12
CONCLUSIE 23
COLOFON 24

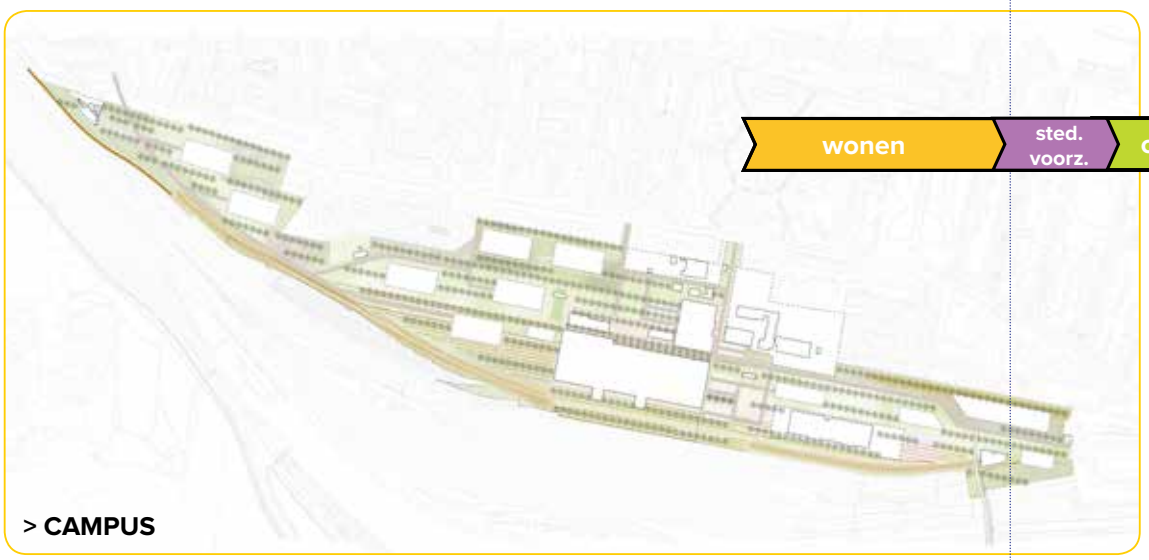


SFEERIMPRESSIE



> **STADSLAB**

wonen | stedelijke voorzieningen | openbare ruimte / verharding / groen



> **CAMPUS**

wonen | sted. voorz. | openbare ruimte / verharding / groen

> **ECOFOREST**

wonen | sted. voorz. | openbare ruimte / verharding / groen

500 woningen

900 woningen

VAN DENKRICHTINGEN NAAR CONCEPT

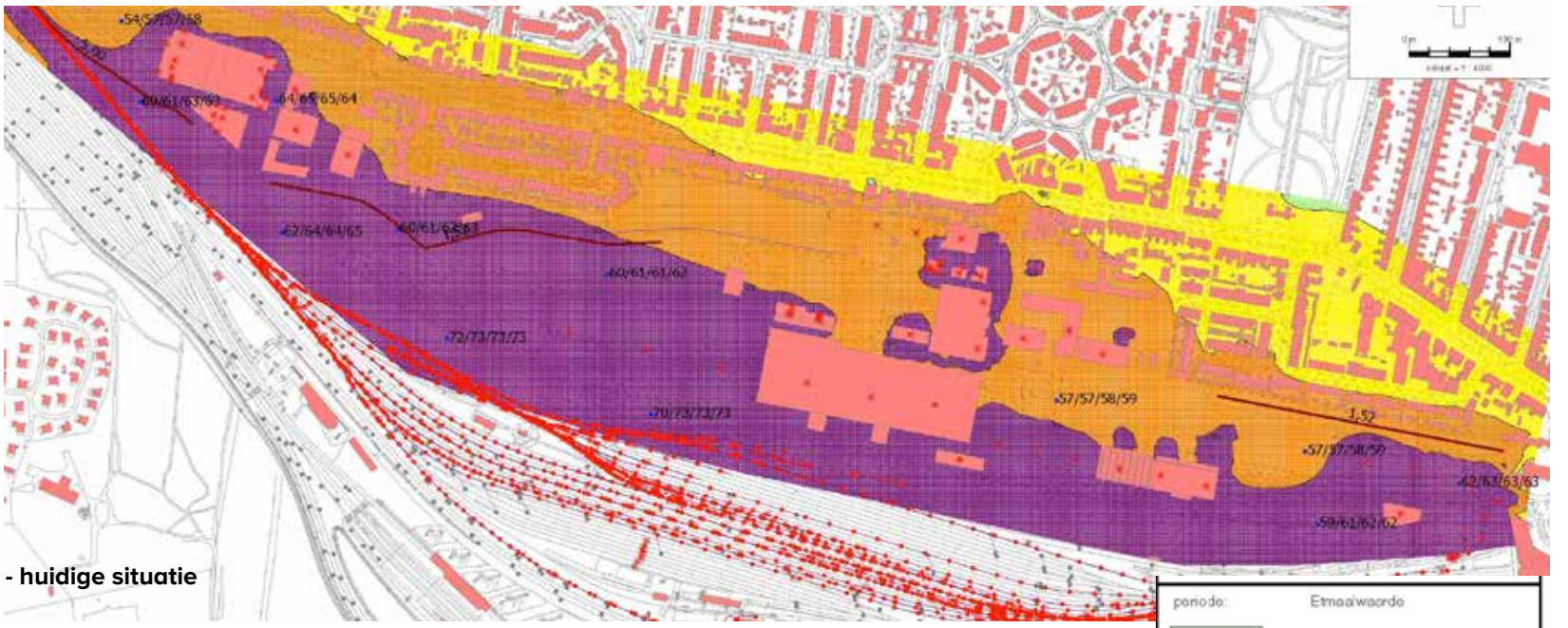
Voordat het nu voorliggende concept Masterplan verder wordt uitgelegd, willen wij graag terugblikken op het proces vanaf de tweede bijeenkomst met omwonenden en belangstellenden tot het concept Masterplan. De tweede bijeenkomst begon met de uitleg over drie denkrichtingen (stadslab, campus, ecoforest), waarna iedereen zijn of haar opmerkingen over deze denkrichtingen kon vertellen in een groepssessie. De aanwezigen werd gevraagd om bij elke denkrichting de kansen, knelpunten en toevoegingen te benoemen. De opmerkingen uit deze tweede bijeenkomst vormen de input voor het concept Masterplan.

Naast de input van de bijeenkomsten stond de periode van februari tot september in het teken van onderzoek. Hierbij moet u denken aan onderzoeken variërend van bodem, natuur, parkeren tot milieuonderzoeken. De uitkomsten van deze onderzoeken scheppen randvoorwaarden voor het concept Masterplan. Speciale aandacht in dit document krijgt het onderzoek gericht op externe veiligheid, geluid en verkeer.

Externe veiligheid heeft betrekking op situaties waarbij een ongeval kan plaatsvinden bij het gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Specifiek voor de Wagenwerkplaats is een onderzoek uitgevoerd naar het vervoer van gevaarlijke stoffen door ProRail. Uit het onderzoek blijkt dat bij het voorliggend concept Masterplan het risico van het emplacement ruimschoots onder de oriëntatiewaarde ligt. ProRail heeft nu een nieuwe vergunningsaanvraag ingediend, welke rekening houdt met de uitkomst van de onderzoeken plus de beoogde plannen. Aan het einde van het jaar wordt de publicatie van de milieuvergunning verwacht.

Naast externe veiligheid speelt het onderwerp geluid ook een belangrijke rol in de ontwikkeling van het Masterplan Wagenwerkplaats. De geluidsbelasting vanaf het doorgaande spoor en vanaf het emplacement in de huidige situatie is rekenkundig dermate hoog dat aanvullende geluidswerende voorzieningen nodig zijn om woningbouw in het gebied te laten plaatsvinden. Er is gekozen om op de grens van het plangebied, langs het emplacement, verspreidt

> referentiebeelden denkrichtingen



- huidige situatie

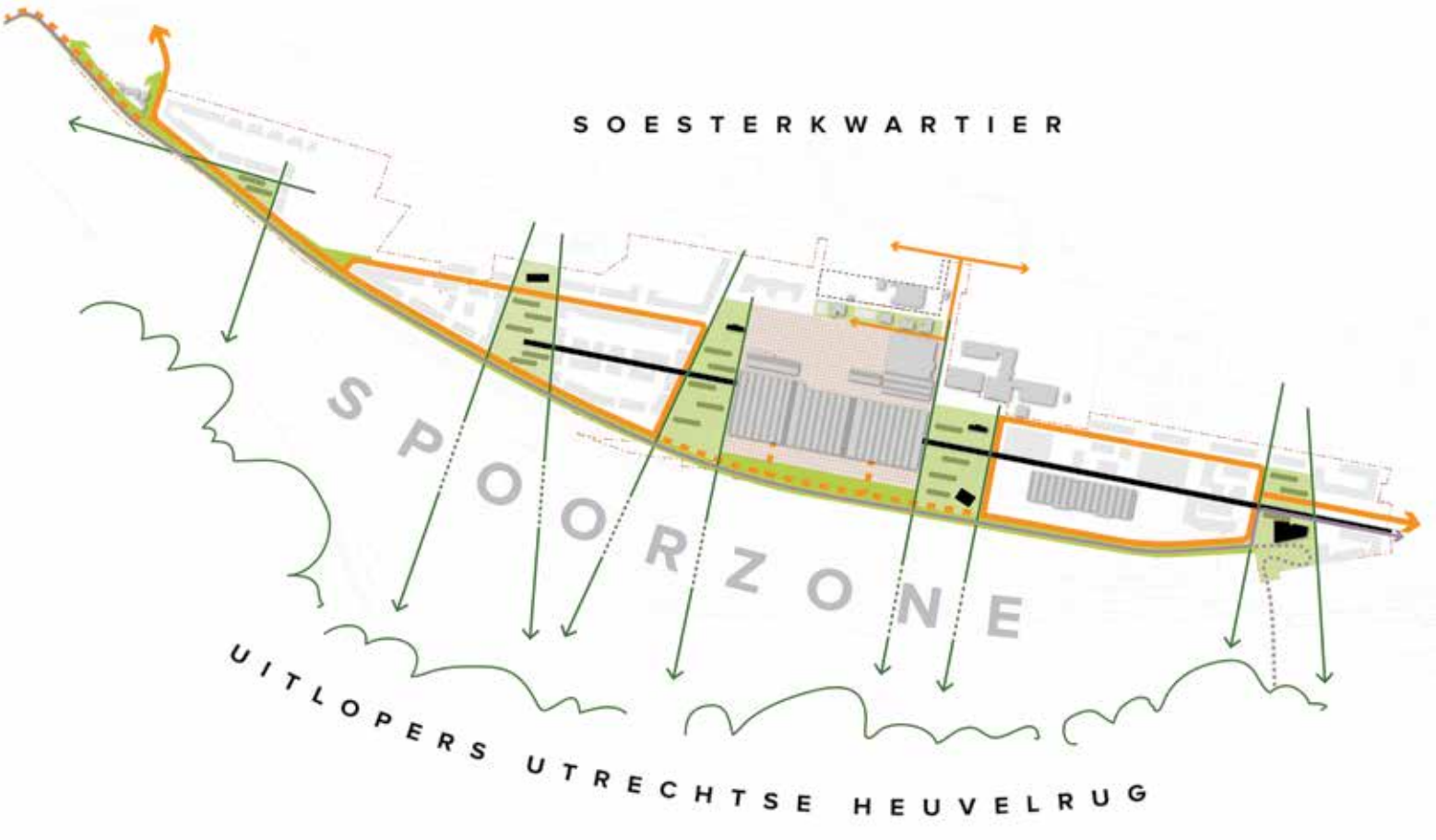
- toekomstige situatie (met geluidswal)

> Akoestisch onderzoek huidige en toekomstige situatie

diverse geluidsschermen te plaatsen. Hierdoor heeft de Wagenwerkplaats in de toekomstige situatie een verminderde geluidsbelasting. Bij de bebouwing dichtbij het spoor dienen nog wel aanvullende geluidswerende voorzieningen te worden plaatsen.

Naast het akoestische onderzoek ten aanzien van het spoor is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting van het extra verkeer van de Wagenwerkplaats richting het Soesterkwartier. Hieruit blijkt dat het Soesterkwartier in de toekomstige situatie (zonder maatregelen) een toename van verkeerslawaai kan verwachten. Deze conclusie is de reden dat er in het concept Masterplan een knip in de verkeersstructuur wordt gerealiseerd. Deze knip zorgt ervoor dat er geen doorgaand verkeer mogelijk is van het oosten naar het westen van het plangebied, maar ook vanaf het Soesterkwartier naar de Wagenwerkplaats is geen doorgaand verkeer mogelijk. Dit heeft een vermindering van het verkeerslawaai binnen het Soesterkwartier tot gevolg. Uit vervolgonderzoek blijkt echter dat het huidige verkeersknelpunt rondom het Eemplein zal worden vergroot. Op dit moment is dit verkeersplein al een dilemma. Ook als de Wagenwerkplaats niet wordt ontwikkeld is het nodig dit vraagstuk op te lossen.

Alle randvoorwaarden van de onderzoeken en de ambities van de gemeente, NS, maar ook de input vanuit de bijeenkomsten zijn samengevoegd tot een concept visie: het concept Masterplan. Op de volgende pagina's zal het concept Masterplan aan de hand van verschillende thema's worden uitgelegd.



> schetsmatige weergave van de visie

CONCEPT MASTERPLAN

Het concept Masterplan is de uitkomst van verschillende ambities, uitgangspunten en randvoorwaarden. Het concept Masterplan wordt uitgelegd aan de hand van een zestal thema's: verkeer en parkeren, programma en functies, openbare ruimte, duurzaamheid en milieu, samenhang met de omgeving en beeldkwaliteit. In de tweede fase van de avond kregen de aanwezigen de mogelijkheid om informatie in te winnen en opmerkingen te plaatsen over deze thema's. De volgende pagina's geven zowel beknopte samenvatting als opmerkingen en vragen per thema weer.

> CONCEPT MASTERPLAN WAGENWERKPLAATS

> GROENSTRUCTUREN

In het concept Masterplan is nadrukkelijk veel aandacht voor de toekomstige groenstructuur van de Wagenwerkplaats. Er is gekozen voor een groene zone langs het emplacement. Deze groene zone verbindt het westen van de Wagenwerkplaats met het oosten door middel van een fiets-/wandelroute.

Naast de groene zone heeft het concept Masterplan plaats voor groene zichtvensters. Deze zichtvensters zorgen naast openheid in het landschap voor zicht op het emplacement en de Utrechtse Heuvelrug. De lanen volgen de richting van het spoor.

“groene stroken belangrijk”

“Blijven de vizieren zo kaal?”

“Wordt het bosje bij de Palmstraat gekapt?”

“vizieren te smal op bepaalde plekken”

“VEEL RUIMTE VOOR GROEN”

“goed dat er veel aandacht is voor het groen op de Wagenwerkplaats”

> AUTOVERKEER

> FIETS- EN WANDELVERKEER

> PARKEREN

Voor het thema verkeer en parkeren is een onderscheid gemaakt tussen autoverkeer, fiets- en wandelverkeer en parkeren. Voor het autoverkeer is, zoals gezegd, de keuze gemaakt om geen doorgaande verkeersstructuur te realiseren. De knip in het centrumgebied zorgt naast de ontlasting van het Soesterkwartier voor een beeld dat de auto te gast is. In het concept Masterplan is dit ook één van de uitgangspunten.

Naast het autoverkeer is in het concept Masterplan aandacht voor de fiets- en wandelverbindingen door de wijk. De groene zone langs het spoor wordt gecombineerd met een fiets-/wandelverbinding. Fietser en wandelaars kunnen op deze manier makkelijk van het westen naar het oosten van de Wagenwerkplaats fietsen. Daarnaast wordt er een fietsroute en wandelroute door de wijk gerealiseerd; de langzaamverkeerroute (op kaart hoofdfietsroute door de wijk). Ten slotte is er ruimte gereserveerd voor een fietsverbinding over het spoor.

De parkeeropgave van de Wagenwerkplaats is een gecompliceerde opgave. Naast het parkeerruimte die voor de woningen moeten worden gerealiseerd, is er in het Masterplan ook parkeerruimte nodig voor de stedelijke voorzieningen en moet er nagedacht worden over tijdelijke parkeerruimte ten behoeve van evenementen. Voor elke functie/ deelontwikkeling geldt het principe om het parkeren op te lossen binnen de kavels. Dit betekent dat er geen parkeervakken langs de weg worden geplaatst. In het oosten zou in plaats van het Q-park een ondergrondse parkeergarage kunnen worden gerealiseerd.

“De parkeeropgave: is hier wel voldoende fysieke ruimte in het plan voor gereserveerd?”

“WORDEN ALLE WEGEN VOOR DE AUTO ONTSLUITING DIRECT INGERICHT VOOR 30 KM/UUR?”

“PARKEERVOORZIENINGEN: HOE ZORG JE DAT HET ECHT GROEN BLIJFT? GROEN IS BELANGRIJK OOK IN STRAATJES.”

“Parkeren in de grote loods: jammer van die mooie ruimte.”

“Is de locatie van de fietsverbinding naar de Berg optimaal? Ligt deze nu niet te dicht bij de Brouwersstraat?”

“Bij te weinig parkeerplaatsen wordt er gebruik gemaakt van parkeerplaatsen in het Soesterkwartier?”

“SOCIALE VEILIGHEID FIETSROUTE LANGS EMPLACEMENT.”

“overlast bouwverkeer”

“Fietsroute tussen Wielendraaierij en Veerensmederij: ingang Wielendraaierij ligt in fietsroute. Is dat niet te smal?”

“PARKEEROPLOSSING OP TERREIN NIET VASTLEGGEN IN VORM, ZOALS PARKEREN ONDER DE WONING (BOVEN WONEN)”

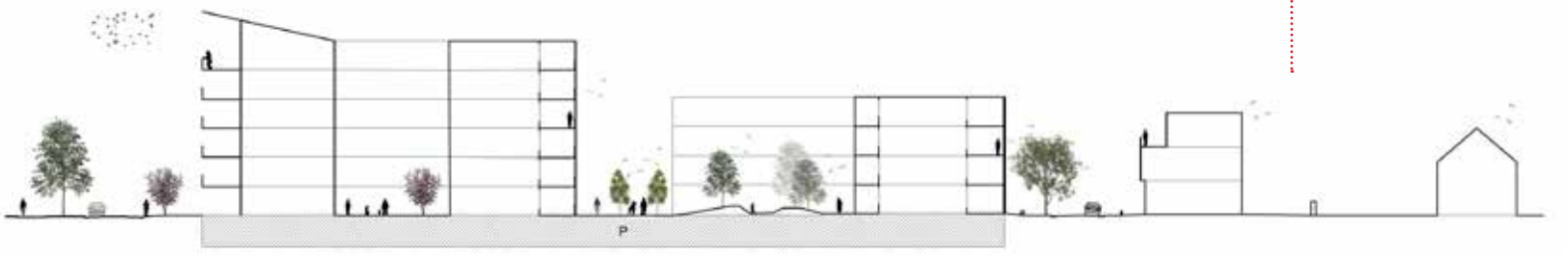
“Oversteekbaarheid Eemplein voor de fietser in de toekomst, kan een groot knelpunt worden in de route naar de binnenstad. ”

“De hoofdfietsverbinding, deze ligt nu aan de buitenzijde van het plangebied. Mede vanwege subjectieve veiligheid en directheid kan deze beter meer in het centraal gebied komen. Dararbij letten op onhandige en scherpe bochten.”

“parkeernorm woonwijk aanpassen aan mobiliteitsvisie”

ligging 3d profiel

> PROGRAMMA EN BOUWHOOGTES



PROGRAMMA EN FUNCTIES

> 3D VOORBEELDUITWERKING KAVEL MET PARKEREN ONDER DE TUIN

Het Masterplan is gestart met de ambitie om 900 woningen te realiseren. Alles wegende (input buurt, onderzoeken ten aanzien van verkeer, geluid, parkeren, water, etc) is besloten dat 500 woningen als een meer realistisch en kwalitatief uitgangspunt wordt gezien. Er is gekozen voor zowel gemengde als woonvoorzieningen. Er is ruimte voor circa 13.000 m^2 stedelijke voorzieningen. Deze worden voornamelijk in het oostelijke gedeelte bij het station geplaatst. Dit heeft enerzijds te maken met de bereikbaarheid ten opzichte van het station en anderzijds is dit een verlengde van het Piet Mondriaanplein. Het westelijke gedeelte van de Wagenwerkplaats zal volledig bestemd worden voor wonen.

De Wagenwerkplaats is door de NS en de gemeente bestemd als stedelijke ontwikkellocatie. Dit betekent dat het woonprogramma en het gemengd programma een stedelijk karakter zullen hebben. Vooralsnog wordt uitgegaan van 30% sociale woningbouw. Daarnaast is in het masterplan ruimte gereserveerd voor een woontoren (W12) waar luxe-appartementen kunnen worden gerealiseerd.

In het concept is nagedacht over de hoogte van de bebouwing in samenhang met het Soesterkwartier. Dit is de reden dat in het concept Masterplan aan de rand van het Soesterkwartier geen hoge bebouwing voorzien is.

"DE FASERING VAN BOUWEN?"

"BOUWHOOGTES AANPASSEN OP SOESTERKWARTIER"

"Mogelijkheid tot tuinuitbreiding Palmstraat"

"Huizenrij op de eerste rij huizen in het Soesterkwartier: max. twee verdiepingen hoog."

"Aansluiting op buurt Piet Mondriaanlaan is onduidelijk. Industieel karakter, stedelijk of juist dorps zoals Piet Mondriaanlaan?"

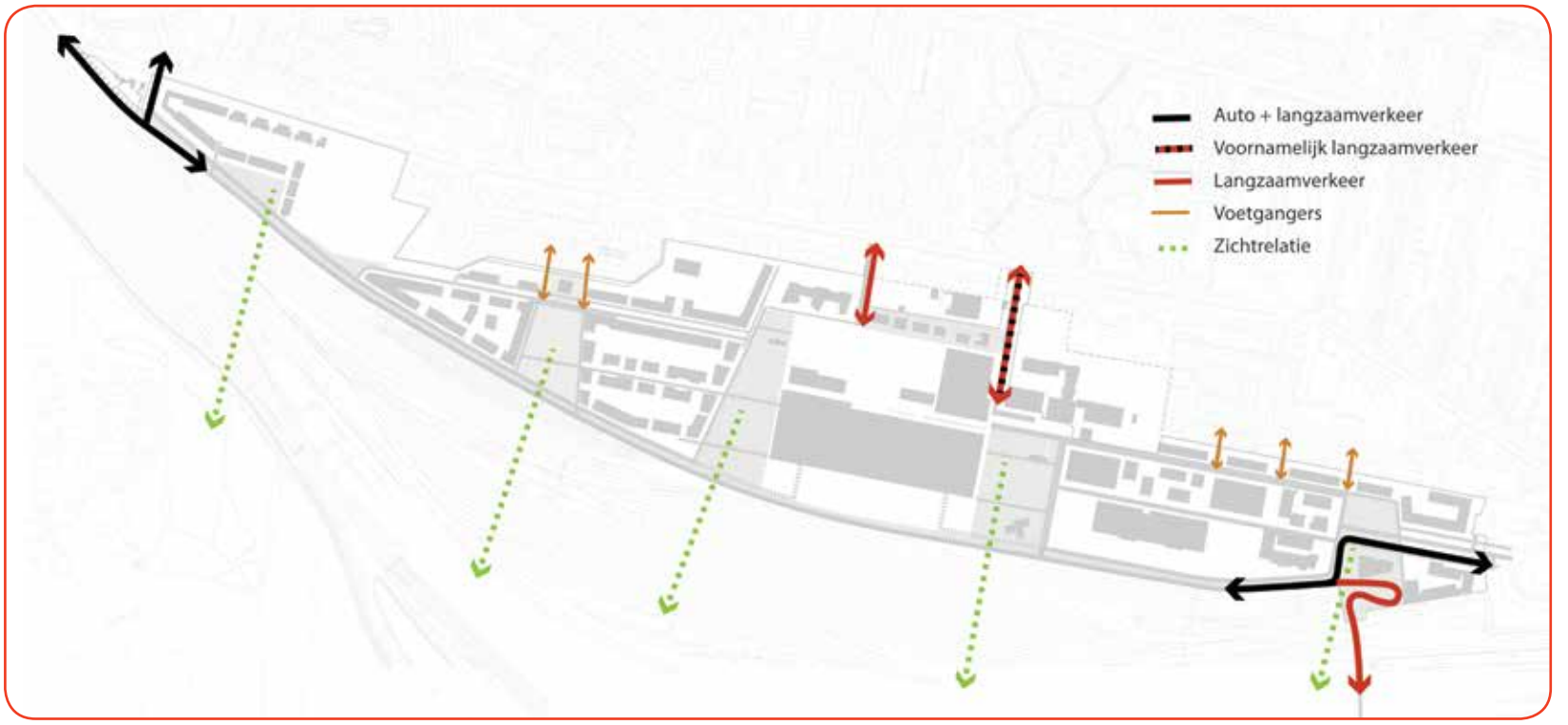
"Welke stedelijke voorzieningen mogen zich op de Wagenwerkplaats vestigen?"

"kantorenpanden"

"STUDENTENHUISVESTING"

"sociale woningbouw belangrijk"

SAMENHANG MET DE OMGEVING



Bij het thema samenhang met de omgeving gaat het over de verbinding van de Wagenwerkplaats met het Soesterkwartier, maar ook met het emplacement, het station en de Utrechtse Heuvelrug. De verbinding met het Soesterkwartier wordt gewaarborgd door verschillende voetgangersroutes vanaf de Wagenwerkplaats naar het Soesterkwartier te realiseren.

De groene zichtvensters zorgen voor het zicht op de Utrechtse Heuvelrug en het emplacement. De ruimte die is gereserveerd voor de fietsverbinding in oosten van het plangebied zorgt voor een verbeterde verbinding van het fietsverkeer over het spoor.

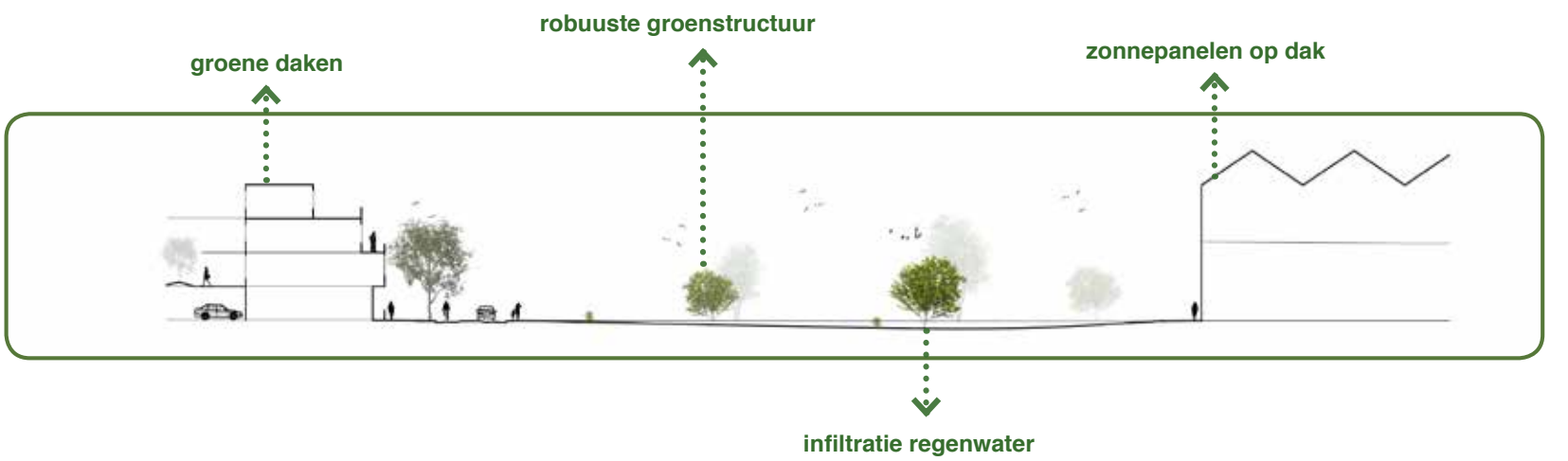
"SAMENHANG NIEUWBOUW EN BESTAANDE BOUW"

"BOUWHOOGTES AANPASSEN OP SOESTERKWARTIER"

"privacy bestaande woningen"

"U geeft aan de steegjes aan de Palmstraat aan te willen sluiten voor voetgangers. Dit is echter niet mogelijk omdat deze stegen eigendom zijn van de bewoners van de naastgelegen woningen. De huidige buren hebben recht van overpad, eventuele bewoners of gebruikers van de wagenwerkplaats hebben dat echter niet."

"de toekomst van het buurthuis van de Palmstraat"



Op het gebied van duurzaamheid is in juni van 2015 een Duurzaamheidsvisie voor de Wagenwerkplaats opgesteld. Deze visie dient als input voor het Masterplan. De ruimtelijke aspecten van de acht werksporen zijn zoveel mogelijk in het concept Masterplan verwerkt. Hierbij kan gedacht worden aan de infiltratie van het regenwater door middel van robuuste wadi's. Ook komt er in het concept Masterplan aandacht voor het reserveren van ruimte voor duurzame energie, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen. Het is de ambitie om de geluidsafscherming langs het emplacement zoveel mogelijk te integreren in de groene zone langs het spoor (bijvoorbeeld een klimop).

Geluidsoverlast van laden en lossen werkplaatsen."

"De opgaande zon zet de Rijtuigenloods vol in het zonlicht."

"Wateropgave s.v.p. op korte termijn bespreken met WS Vallei & Veluwe om innovatieve inrichting en koppeling met andere belangen te bespreken."

"INTEGRATIE ZONNEPANELEN EN GELUIDSWAL"

"KOMT ER OOK EEN DOORREKENING VAN AANTAL M² PV OM EIGEN BEHOEFTE TE VOORZIEN?"

"geluidsoverlast autoverkeer"

"Bezonning i.c.m. bebouwingshoogtes: komt er op sommige plaatsen voldoende zonlicht op de gevels (en in de woningen) en beperkt dit de mogelijkheden voor zonne-energie niet?"

BEELDKWALITEIT

Het thema beeldkwaliteit heeft in het concept Masterplan nog de minste aandacht gekregen. Hier zal in de laatste fase van het Masterplan nog aandacht aan worden besteed. De aanwezigen van de derde bijeenkomst is specifiek gevraagd input te leveren ten aanzien van de beeldkwaliteit.

“Hoe zorg je ervoor dat je over lange termijn de beoogde beeldkwaliteit waarborgt?”

“MODERN VERSUS SPOORS?”

“BEPERKTE EISEN BESTEMMINGSPLAN.”

“Flexibele randvoorwaarden in het bestemmingsplan?

“PARKEEROPLOSSING OP TERREIN NIET VASTLEGGEN IN VORM”

Eenheid door gebouwen met buizen of bruggen te verbinden.

“SPOORSE KARAKTER TERUG LATEN KOMEN IN DE HUIZEN”

“organische woningbouw”

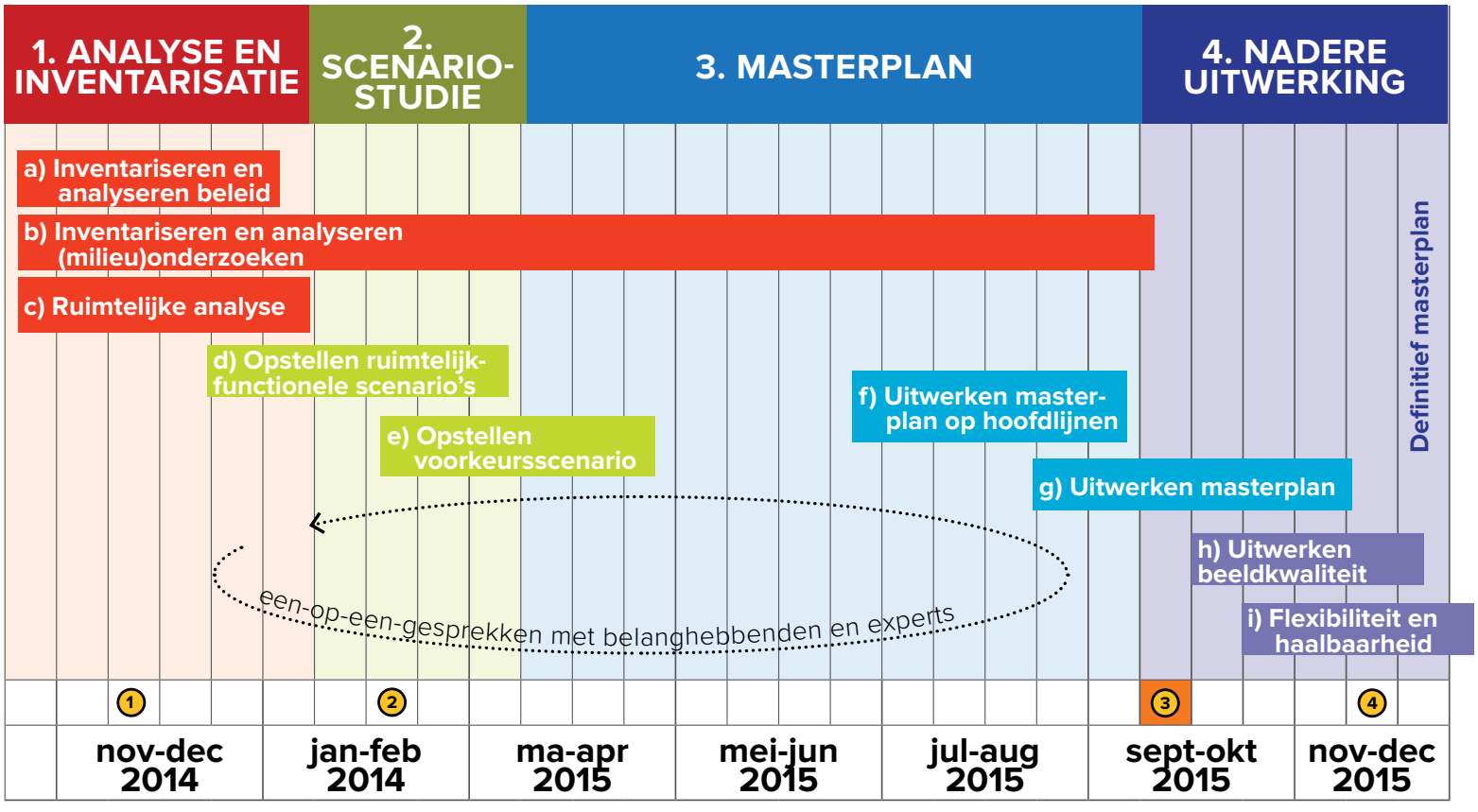
“Hoeveel wil en kan je vastleggen in het bestemmingsplan?”

CONCLUSIE

Wij beschouwen derde bijeenkomst als een succes. Uit de zaal klonken positieve geluiden. Bij de verschillende thema's werden opmerkingen en vragen gesteld. Deze input wordt in de laatste fase van het Masterplan verwerkt in het definitieve Masterplan.

Daarnaast wordt nu verder gewerkt aan het beeldkwaliteitplan en gekeken naar de flexibiliteit en haalbaarheid van een definitief masterplan Wagenwerkplaats. Op het gebied van fasering dient het Masterplan nog een verdiepingsslag te maken. De ontwikkeling van de Wagenwerkplaats zal organisch plaatsvinden. Dit betekent dat de Wagenwerkplaats in fases zal worden ontwikkeld. Dit heeft deels te maken met de looptijden van verschillende huur- en koopovereenkomsten in het gebied.

Wanneer het definitieve Masterplan is afgerond, zal nog een vierde informatiebijeenkomst. De verwachting is dat het Masterplan november 2015 wordt gepresenteerd. Dit vormt de basis voor het op te stellen bestemmingsplan.



> PLANNING MASTERPLAN WAGENWERKPLAATS

COLOFON

Titel:	Wagenwerkplaats	Impressie derde bijeenkomst gebruikers, omwonenden, betrokkenen, 14 september 2015
Opdrachtgever:	NS Stations
Contactpersoon opdrachtgever:	Rogier de Lint
Status:	Definitief
Datum:	30 september 2015
Documentnummer:	08375-R
Projectnummer:	414.01
Projectteam:	H+N+S Landschapsarchitecten Nikol Dietz Frank Talsma IMOSS Bureau voor stedebouw bv Serge Vonk Tara van den Ban Tijl Hekking