

Structuurvisie bedrijventerreinen

naar een nieuw gezicht voor Weesp





“Creativity involves breaking out of established patterns in order to look at things in a different way.”

-Edward de Bono-

In Weesp wordt al geruime tijd nagedacht over de toekomst van de stad. Wat voor stad willen wij worden, hoe positioneren wij ons in deze dynamische regio, wat moeten we verbeteren en welke zaken moeten we juist koesteren?

De brede overtuiging is dat er vele kansen liggen in de gemeente en dat deze verder gaan dan alleen de grootschalige ontwikkeling van de Bloemendalerpolder. Weesp heeft ook binnen de bestaande stad veel te bieden, maar helaas zijn deze potenties niet altijd even zichtbaar en worden kansen niet overal optimaal benut.

Dit is met name voelbaar op de verschillende bedrijventerreinen in de stad. Weesp heeft een stevige reputatie als werk- en industriestad, vanaf de voormalige cacaofabrieken tot aan het huidige Abbott en van de werfjes op de Nijverheidslaan tot de bedrijfsloodsen op bedrijventerrein Noord.

De toenemende concurrentie in de regio en de constant ontwikkelende markt maken het noodzakelijk om zorgvuldig naar de positie van de stad te kijken en waar nodig doelbewust mee te bewegen. Met name op de bedrijventerreinen Noord, Rijnkade en Nijverheidslaan zijn nieuwe impulsen nodig, zodat Weesp ook in de toekomst plaats kan bieden aan een ‘vitale, robuuste en duurzame’ economie.

Vanuit de vele onderzoeken en overleggen die in dit verband in de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden komt duidelijk naar voren dat Weesp daarbij niet alleen zal moeten inzetten op de huidige economische pijlers, maar dat er tevens belangrijke kansen liggen in het verbreden van de identiteit en het gezicht van de gemeente. Zo liggen er bijvoorbeeld

interessante mogelijkheden voor bijzondere en waterrijke woonmilieus, creatieve bedrijvigheid en groene, onderscheidende werkomgevingen.

In de voorliggende structuurvisie krijgen de onderzoeken, overwegingen en ideeën van de afgelopen jaren een vaste vorm en worden deze op elkaar afgestemd en geïntegreerd. Met deze structuurvisie geeft de gemeente Weesp duidelijk aan waar het naar toe wil met de bedrijventerreinen in Weesp, stelt het randvoorwaarden en slaat het als het ware piketpaaltjes voor de toekomstige revitalisatie en transformatie. Het doel van de structuurvisie is om te verleiden en te inspireren en op die manier de eerste belangrijke stap te zetten in de noodzakelijke opwaardering van de werkgelegenheid en van de stad als geheel.

“Imagination is more important than knowledge.”

-Albert Einstein-



Voorwoord

1. Inleiding	7	5. Rijnkade; levendig havenkwartier rond de binnenhaven	61
1.1. Aanleiding en plangebieden	9	5.1. Transformatie naar gemengd stedelijk woongebied	63
1.2. Wat er vooraf ging	13	5.2. Wonen tussen kanaal en binnenhaven	65
1.3. Doel structuurvisie bedrijventerreinen Weesp	15	5.3. Langs de Amstellandlaan	69
2. Situatie en bouwstenen	17	5.4. Op het water van de binnenhaven	71
2.1. Geschiedenis	19	5.5. Aandachtspunten	73
2.2. Problematiek	23	6. Nijverheidslaan; nieuw waterstadje aan de Vecht	75
2.3. Economische kansen	25	6.1. Een nieuw waterfront voor Weesp	77
2.4. Beleid, onderzoek en plannen	26	6.2. Opgespannen tussen stad en rivier	81
3. Visie	29	6.3. Wonen en werken	83
3.1. Strategische positie in de Noordvleugel	31	6.4. Een doorkijk naar de toekomst	85
3.2. Van werkstad naar werk-, recreatie- en woonstad	33	6.5. Aandachtspunten	87
3.3 Concentratie en transformatie	35	7. Uitvoerbaarheid	91
3.4 Duurzaamheid als unique selling point	39	7.1. Juridisch kader	93
4. Noord; groene werkstad aan het kanaal	41	7.2. Rol van de gemeente Weesp	94
4.1. Naar een vitaal en dynamisch bedrijvenpark voor Weesp	43	7.3. Kostenverhaal	94
4.2. Verbeteren ontsluitingstructuur	45	7.4. Dynamisch uitvoeringsprogramma	95
4.3. Een heldere functionele zonering en onderscheidend imago	47	7.5. Beschrijving samenhang	96
4.4. Zoeken naar ruimte	53	7.6. Maatschappelijk kader	96
4.5. Verbeteren uitstraling	55	Bijlagen: bijlage 1: Locatie Domeinen	
4.6. Aandachtspunten	57	bijlage 2: Structuurvisiekaart	
		bijlage 3: Dynamisch uitvoeringsprogramma	



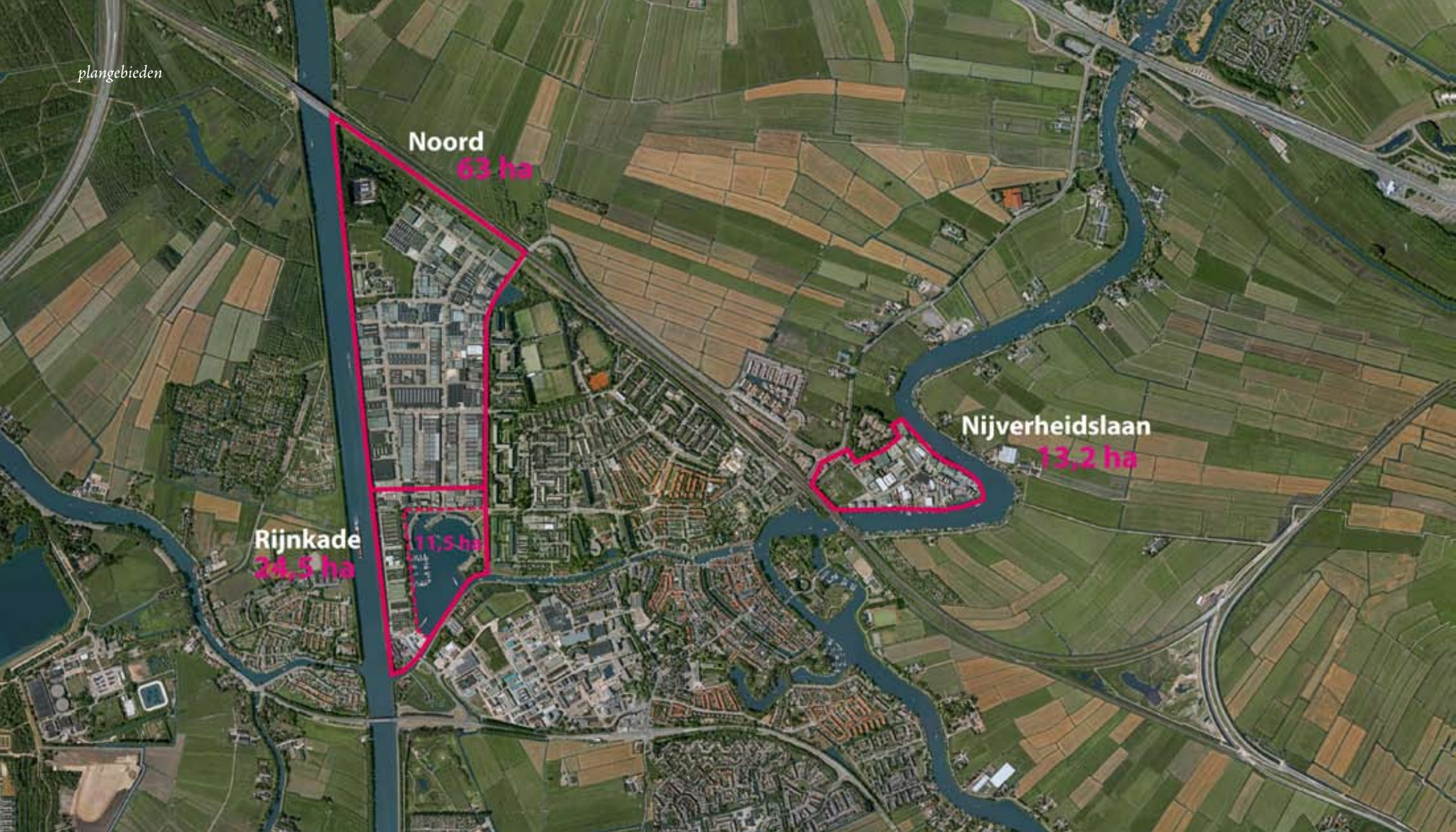
plangebieden

Noord
63 ha

Rijnkade
34,5 ha

11,5 ha

Nijverheidslaan
13,2 ha





1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en plangebieden

Weesp is een stad met verschillende gezichten. Aan de ene kant het intieme historische vestingstadje onder de rook van Amsterdam, een onderdeel van de stelling van Amsterdam en de Hollandse waterlinie. Het handelsstadje aan de Vecht, met smalle straatjes en een charmant rivierfront, met rondom de vestingwerken en groene woonwijken. Aan de andere kant de werkstad, sober en effectief, gelegen langs het strakke Amsterdam Rijnkanaal, het spoor naar Amersfoort en nabij de A1. Een niet onaanzienlijk deel van het oppervlakte van de stad wordt gedomineerd door bedrijventerreinen. Er zijn daarin vier verschillende gebieden te onderkennen, ieder met een eigen geschiedenis en karakteristiek:

Industriepark Van Houten

Industriepark Van Houten is het oudste bedrijventerrein van de stad en neemt een min of meer op zich zelfstaande positie in doordat het grotendeels in beslag wordt genomen door Abbott, de grootste werkgever van de gemeente. Het verleden en de toekomst van dit gebied is vooralsnog onlosmakelijk verbonden met de ontwikkeling van het bedrijf zelf. Gelegen direct buiten de voormalige vestingwerken en ontsloten vanaf de provinciale weg N236.

Bedrijventerrein Nijverheidslaan

Nijverheidslaan ligt op een bijzondere locatie, in een scherpe binnenbocht van de Vecht en aan de historische invalsroute vanaf Muiden en later de A1. Het bedrijventerrein is kleinschalig en heeft een zeer diverse samenstelling, met langs de Vecht nog enkele watergebonden bedrijven. Het is ondertussen ook wat verouderd en als dadelijk de Bloemendalerpolder zal worden ontwikkeld ligt het min of meer ingesloten tussen de oude en de nieuwe stad. De bedrijvigheid op de Nijverheidslaan varieert van een bouwmarkt tot kantoren en scheepswerfjes. Het meest prominente bedrijf is Smit&Zn, een handelaar in visolie en leerlooispecialiteiten, gelegen op de kop van het terrein. Feitelijk is de Nijverheidslaan een te mooie plek voor bedrijvigheid, ingeklemd tussen station, centrum en Bloemendalerpolder en prominent gelegen aan en in de Vecht. Met de voorgenomen verplaatsing van de hoofdontsluiting van de A1 naar een nieuwe route aan de zijde van het Amsterdam Rijnkanaal komt de Nijverheidslaan bovendien aan een minder doorgaande route te liggen.





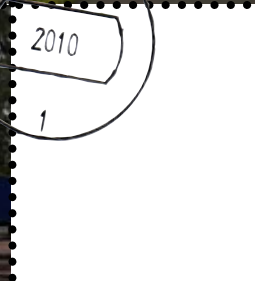
Bedrijventerrein Rijnkade

De Rijnkade is meer dan alleen het gebied rond de ontsluitingsroute langs het Amsterdam Rijnkanaal naar de N236, maar beslaat in feite het gehele gebied rond de binnenhaven. Deze binnenhaven is ooit begonnen als zandwinplas en ligt op de kruising van Smal Weesp en het kanaal. Naast de watergebonden bedrijfjes op de Nijverheidslaan is de binnenhaven in principe de enige industriehaven in Weesp, maar door de smalle toegang via Smal Weesp en de brug is deze lastig bereikbaar voor grotere schepen. Om die reden is het feitelijk rond de binnenhaven een 'gewoon bedrijventerrein'; de bedrijfshallen en fabrieksloodsen op de landtong tussen de binnenhaven en het kanaal hebben in principe geen directe relatie met het water. Langs de Rijnkade bevindt zich vooral logistiek en productie, langs de Amstellandlaan staan enkele kantoren, waarvan het nodige ook leeg staat. Alleen Hagen Beton, op de kop van de landtong, is nog afhankelijk van de bereikbaarheid van de binnenhaven, maar zit er door de beperkte bereikbaarheid niet ideaal meer. De eerste aanzet voor een transformatie van dit gebied is al gegeven met de realisatie van Aquamarin en de jachthaven. Het water krijgt daarmee steeds meer een recreatieve functie.



Bedrijventerrein Noord

Noord is het grootste bedrijventerrein van Weesp, efficiënt ingericht, met royale wegen en ruimte voor grote en kleine bedrijven. Het uitgestrekte bedrijventerrein ligt grotendeels los van de rest van de stad en kent een zeer gevarieerde invulling, met uiteenlopende bedrijven, van lokaal tot internationaal en van grootschalig tot kleinschalig. Opvallende elementen zijn het voormalige marinecomplex, nu een broedplaats met creatieve bedrijvigheid en de autohandels en andere perifere detailhandel langs de Hogeweyselaan, in de aansluiting met de stad. Nadelig aan Noord is dat het geen heldere en directe verbinding heeft met de A1; het ligt feitelijk een beetje verborgen in Weesp. De ontsluiting loopt via de Hogeweyselaan, die via een slinger onder het spoor door loopt, langs het station en de Nijverheidslaan en pas daarna via de Korte Muiderweg aansluit op de snelweg. Het gebied heeft qua opzet en maatvoering zeker potentie, maar het is te omvangrijk voor alleen lokale bedrijven. Een betere oriëntatie op de A1 is derhalve onontbeerlijk. Met de voorgenomen nieuwe ontsluiting langs het Amsterdam Rijnkanaal ontstaat een kans.



De laatste jaren is er op alle terreinen de nodige leegstand te zien geweest, met name op Noord en Rijnkade, maar ook in toenemende mate op Nijverheidslaen. Deze leegstand is enerzijds het gevolg van een trend van schaalverkleining en intensivering van bedrijven. Er wordt simpelweg meer gedaan op minder oppervlakte.

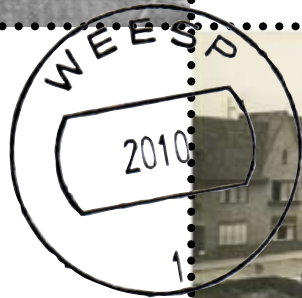
Wat tevens bijdraagt aan de gevoelde achteruitgang is het gemis aan een helder profiel, een duidelijke identiteit voor de verschillende terreinen. Wat voor stad wil Weesp worden, welke werkgelegenheid hoort daar bij, waar liggen in de toekomst dan onze kansen, hoe kunnen we die faciliteren, wat is daar voor nodig?

Er is behoefte aan een gedegen visie op de toekomst, op het vaststellen van een heldere richting die basis en leidraad kan vormen voor de geleidelijke transformatie van Weesp naar een dynamische en hoogwaardige woon- en werkstad.

13

In voorliggende structuurvisie wordt nader ingegaan op de gewenste ontwikkelingsrichting van Noord, Rijnkade en Nijverheidslaen. Welke ontwikkelingen zien wij op deze locaties, welke economische activiteiten lijken het meest kansrijk en hoe gaan we die trachten te faciliteren en verleiden? Vertrekpunt daarbij is uiteraard in de eerste plaats waar mogelijk het behouden en versterken van de bestaande bedrijven.

Industriepark Van Houten heeft een geheel eigen dynamiek en ontwikkelingsgeschiedenis en blijft in deze structuurvisie buiten beschouwing.



1.2 Wat er vooraf ging

De gemeente Weesp onderkent de problematiek die er speelt rond de bedrijventerreinen in de gemeente en heeft in het verlengde daarvan in 2007 onderzoek laten doen en een economische visie op laten stellen. De eindrapportage 'Daadkrachtig bouwen, op weg naar een vitale en weerbare economie' is het resultaat van deze verkenning.

De visie heeft een ambitieuze insteek, waarin een duidelijke koers voor de toekomst wordt uitgezet en een aantal (vergaande) ingrepen in de opzet en invulling van de bedrijventerreinen worden voorgesteld. De gemeente is vervolgens daarmee niet over één nacht ijs gegaan. Nog voor de vaststelling in de Raad vormde dit document de basis voor een hele reeks aan verdere onderzoeken, schetssessies, gedachtewisselingen en second-opinions. Verschillende deelonderzoeken en verkenningen zijn in de loop van de tijd de revue gepasseerd, waarbij soms uiteenlopende conclusies werden getrokken.

De overtuiging is dat nu het moment is gekomen om keuzes te maken en een solide en breed gedragen handvat te creëren op basis waarvan de noodzakelijke transformatie en revitalisering van Nijverheidslaan, Rijnkade en Noord kan worden opgepakt. Begin dit jaar is om die reden een werkgroep geformeerd van raadsleden, met als doel om alles op een rij te zetten en heldere keuzes te maken over welke weg de gemeente in de toekomst wenst te bewandelen.

De werkgroep heeft heldere conclusies getrokken. Aan de hand van verdere ruimtelijke en financiële verkenningen van de drie gebieden is een ontwikkelingsrichting en strategie uitgezet, die in voorliggende structuurvisie een vaste vorm heeft gekregen.

1.3 Doel structuurvisie bedrijventerreinen Weesp

De structuurvisie dient twee belangrijke doelen:

1. Het vastleggen van een wettelijk kader: onder de nieuwe Wro geeft de structuurvisie inzicht in de ruimtelijke ontwikkelingsrichting die de gemeente voor ogen heeft en in die vorm is het de basis voor de op te stellen bestemmingsplannen, het vestigen en bestendigen van de Wvg en de verevening.
2. Inspireren en verleiden: de structuurvisie schetst een inspirerend streefbeeld en verduidelijkt op een beeldende wijze de visie die de gemeente Weesp heeft ten aanzien van de ontwikkeling van de bedrijventerreinen. De structuurvisie dient op die manier de neuzen dezelfde richting in te krijgen en bestaande en potentiële nieuwe betrokkenen te verleiden.

De structuurvisie geeft derhalve kaders en enthousiasmeert. Het is een leesbaar en vooral beeldend verhaal, dat mensen moet uitdagen en initiatieven moet uitlokken. Het biedt de gemeente de kans de regie te houden en sturing te geven, maar maakt het niet noodzakelijk dat de gemeente ook actief participeert.

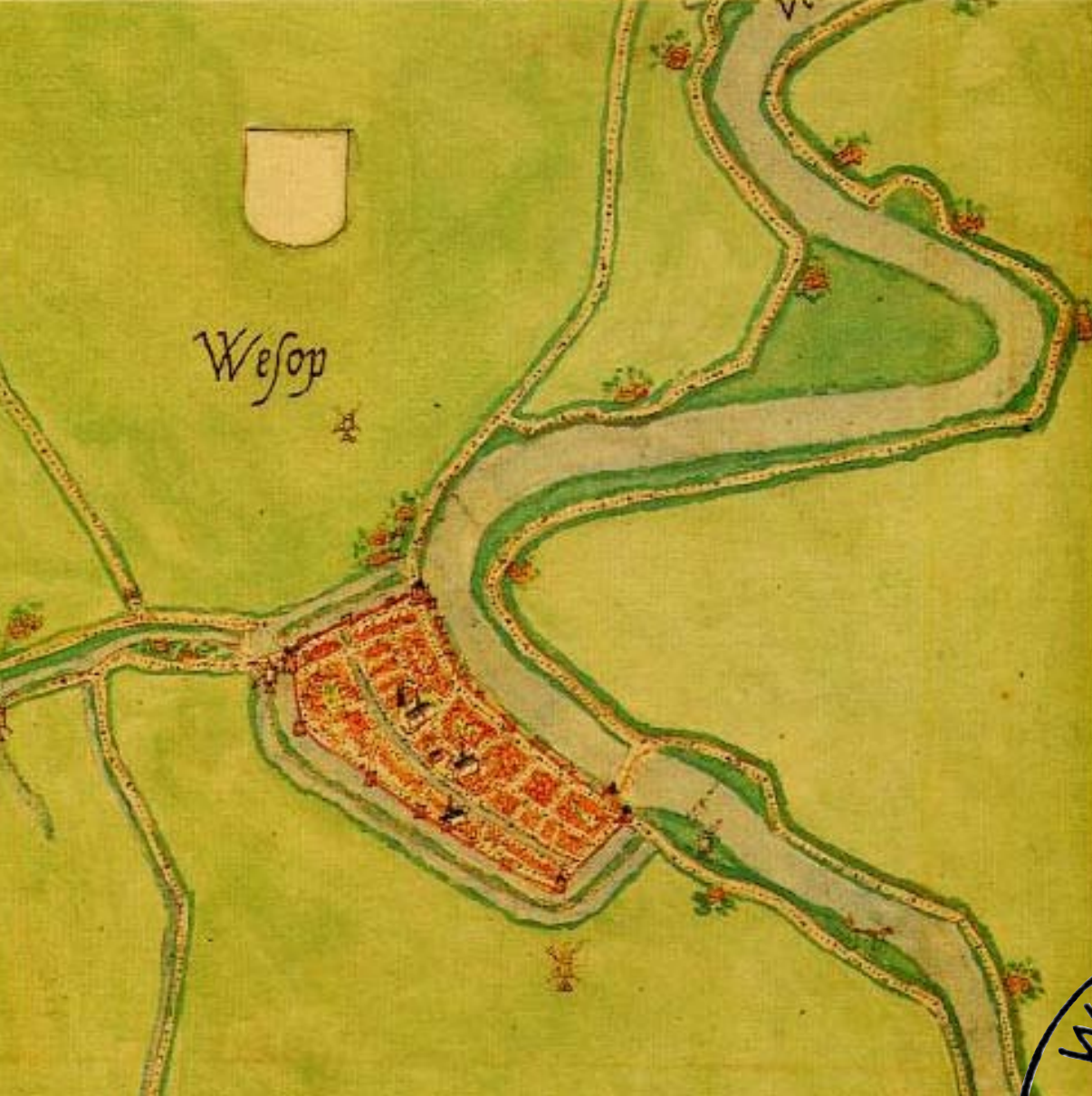
De structuurvisie wordt vastgesteld door de gemeente, de marktpartijen gaan hier vervolgens mee aan de slag. De structuurvisie heeft een relatief lange looptijd en verre horizon en moet dus ruimte laten voor onverwachte ontwikkelingen en toekomstige kansen. De visie horizon is in principe 2030, maar is uiteraard sterk afhankelijk van investering vanuit de markt, individuele ontwikkelingen en de kansen die zich voordoen. Het is in die zin geen statisch document, maar legt de hoofdlijnen vast waarbinnen in de loop van de tijd kan worden ingevuld en aangevuld; een flexibele leidraad voor de toekomst.

De structuurvisie is uitdrukkelijk geen uitgewerkt plan, geen blauwdruk, maar een raamwerk en ruimtelijke hoofdopzet, waarbinnen stapsgewijs en inspeland op de behoefte van dat moment vorm kan worden gegeven aan transformatie van Weesp naar hoogwaardige woon- en werkstad. De structuurvisie laat keuzes zien, maar laat tegelijkertijd de exacte invulling en uitvoering nog open voor nadere interpretatie en initiatieven.

Tenslotte vormt de structuurvisie de aanzet voor de projectsgewijze uitwerking.

De visie is derhalve geen abstract document, het staat met beide benen op de grond. Nadrukkelijk wordt ook de vraag beantwoord; hoe gaan we dat doen? Aansluitend worden de acties en ontwikkelingen voor de korte termijn concreet gemaakt in een uitvoeringsmatrix die periodiek kan worden bijgesteld en geactualiseerd. Dit flexibel uitvoeringsprogramma maakt het mogelijk actief in te spelen op veranderende omstandigheden zonder dat van tevoren alles moet worden vastgelegd en geregeld. Daarmee wordt de structuurvisie een duurzaam document voor de lange termijn.





SITUATIE EN BOUWSTENEN

2.1 Geschiedenis

Weesp is ontstaan op het kruispunt van waterroutes, waar Smal Weesp en de Vecht samenkomen. De strategische plek heeft de stad geen windeieren gelegd, in de loop van de eeuwen is Weesp (met vallen en opstaan) gestaag gegroeid, mede als gevolg van de handel (lakens en zuivel) en nijverheid (bier, cacao en porselein). Het heeft tevens een belangrijke bestuurlijke en militaire functie vervuld, als vesting en regionaal centrum. In de historische binnenstad is deze geschiedenis letterlijk af te lezen aan bijvoorbeeld de pakhuizen en werkplaatsen rond de Binnenveer en Oude Gracht, het monumentale stadhuis en de groene vestingwerken met het fort.

De identiteit van het huidige Weesp als werkstad heeft zich echter vooral vanaf het einde van de 19e eeuw ontwikkeld en valt samen met de stormachtige ontwikkeling van cacao-gigant Van Houten. De groei van dit bedrijf was een grote impuls voor het wonen en werken in Weesp en resulteerde in de eerste woonwijken in de polders rond de vesting, in een tijd dat het grootste gedeelte van de werkgelegenheid zich nog binnen de oude stad concentreerde.

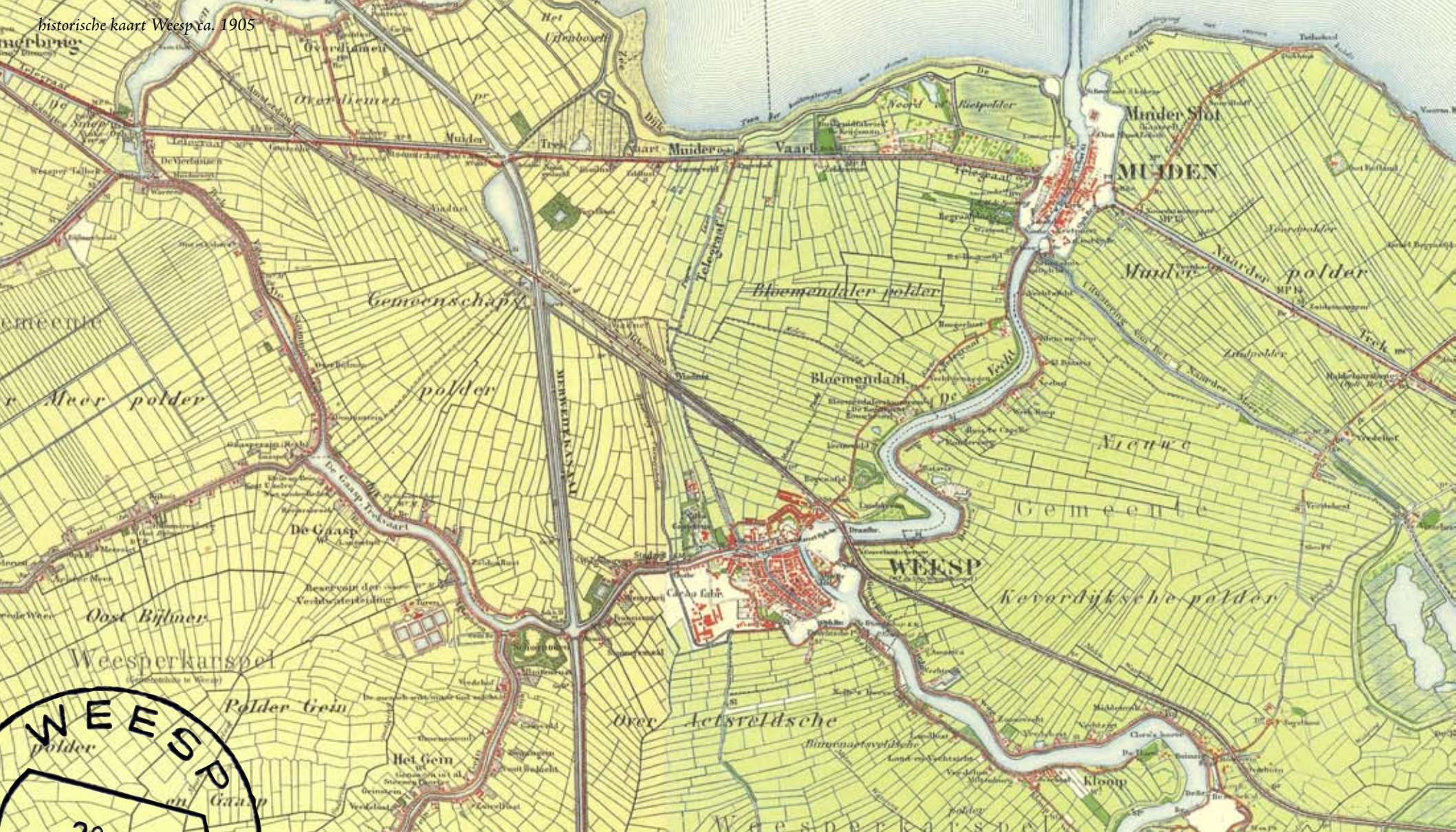
Met de verdere ontwikkeling van de stad groeide ook de bedrijvigheid en industrialisatie en ontstonden buiten de oude stad de eerste bedrijventerreinen. Van Houten was gestart in een pand langs de Oude Gracht, maar om ruimte te bieden aan de uitbreiding van het bedrijf werden de werkzaamheden naar buiten vestingwerken verplaatst. Langs de uitvalsroute van de stad verschenen de eerste cacaofabrieken, die in de loop van de tijd steeds verder zijn

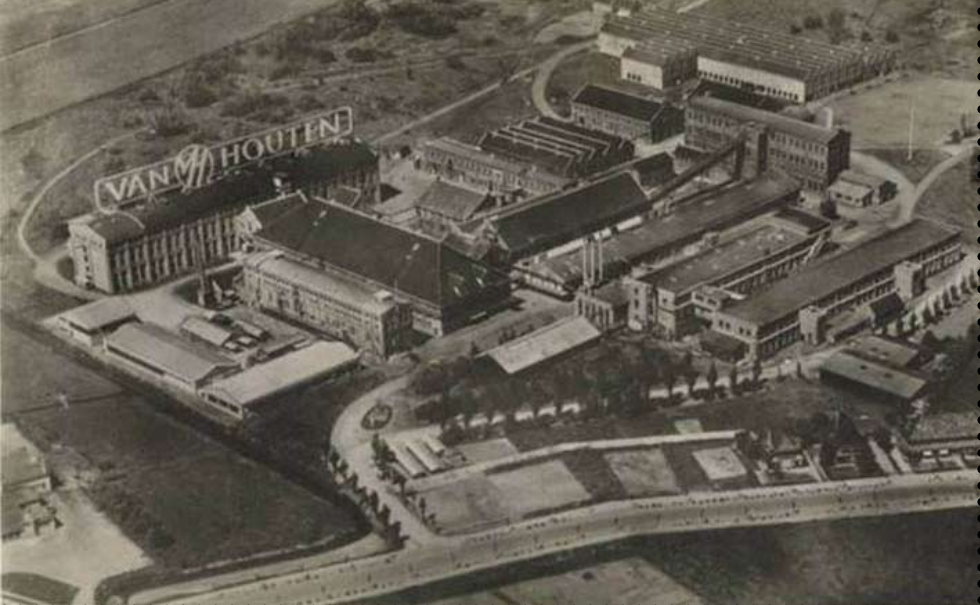
uitgebreid en (her)ontwikkeld tot het huidige moderne industriepark Van Houten. Voortkomend uit het oorspronkelijke Van Houten is Abbott nu nog steeds de belangrijkste werkgever in Weesp en één van de oorspronkelijke fabriekshallen bevindt zich nog op het terrein.

In de luwte van de ontwikkeling van Van Houten heeft Weesp zich in de loop van de tijd verder verbreed en ontwikkeld. In de tweede helft van de 19e eeuw is ten noorden van de oude stad tevens de spoorlijn naar Amersfoort, Utrecht en Amsterdam gereed gekomen en na de Tweede Wereld-oorlog het Amsterdam Rijnkanaal (1952). Ook deze beide belangrijke transportlijnen hebben een niet te onderschatten bijdrage geleverd aan de gestage ontwikkeling van de stad.

Naast het station, aan de overzijde van het spoor en aan de Vecht is het bedrijventerrein Nijverheidslaan tot ontwikkeling gekomen, gekoppeld aan de hoofdroute naar Muiden. De nadruk lag hier oorspronkelijk vooral op de watergebonden bedrijvigheid, direct toegankelijk vanaf de Vecht. In de loop van de tijd is de relatie tussen bedrijvigheid en water minder van belang geworden, doordat de Vecht als belangrijke transportader is komen te vervallen en meer een recreatieve vaarroute is geworden. Het gebied kent nu een kleinschalige en zeer diverse invulling, variërend van werfjes en verkoop van pleziervaart tot kantoren, de gemeentewerf en een bouwmarkt. Smit&Zn op de uiterste punt van het gebied was ooit afhankelijk van de aanvoer over water, maar is vandaag de dag vooral georiënteerd op de weg.

historische kaart Weespe ca. 1905





Cacao en Chocolate Fabrieken der Firma C. J. van Houten Zn, Weesp.



Aan de andere kant van de stad, op de kruising van Smal Weesp met het Amsterdam Rijnkanaal is rond een voormalige zandwinplas een nieuwe binnenhaven voor Weesp gecreëerd. De binnenhaven heeft een indirecte ligging aan het Amsterdam Rijnkanaal, maar ook hier is de watergebonden bedrijvigheid beperkt gebleven. Alleen Hagen Beton maakt vandaag de dag echt gebruik van de mogelijkheid hier aan te meren. Op de smalle landtong tussen Amsterdam Rijnkanaal en binnenhaven staan een reeks bedrijfsloodsen, langs de Amstellandlaan enkele kantoren, als begeleiding van de nieuwe invalsroute naar de stad. Eind vorige eeuw zijn in het noordelijk deel van de binnenhaven woningen in en aan het water ontwikkeld en is de jachthaven langs het Aquamarin gerealiseerd.

De laatste stap in de lange ontwikkelingsgeschiedenis van de werkgelegenheid in Weesp is de ontwikkeling van bedrijventerrein Noord, in het verlengde van deze binnenhaven, langs het kanaal tot aan het spoor. Noord kent een moderne en meer effectieve opzet dan Rijnkade en zeker Nijverheidslaan, met brede wegen en grootschalige bedrijfsloodsen, maar heeft feitelijk hetzelfde diverse en enigszins ongedefinieerde profiel. De hier gevestigde bedrijven zijn georiënteerd op de lokale, regionale, landelijke en internationale markt en de activiteiten variëren van volumineuze detailhandel, transport, logistiek en productie, tot multimedia en creatieve beroepen. In de noordwesthoek van het bedrijventerrein Noord, min of meer in de oksel tussen spoor en kanaal, bevindt zich nog het voormalige marine-complex, dat al geruime tijd niet meer als zodanig gebruikt wordt. De huidige eigenaar Domeinen biedt in de aanwezige gebouwen ruimte aan kleinschalige creatieve bedrijven, die de nu dicht begroeide locatie hebben omgedoopt tot 't Domijn. Naast deze 'creatieve broedplaats' bevindt zich nog het terrein van de rioolwaterzuivering (RWZI).



2.2 Problematiek

Vandaag de dag vormen bedrijventerrein Noord en industriepark Van Houten de omvangrijkste en meest prominente werkconcentraties in de gemeente Weesp. Nijverheidslaan en Rijnkade zijn daaraan enigszins ondergeschikt en industriepark Van Houten is met Abbott in feite een geval apart.

Noord, Rijnkade en Nijverheidslaan kennen een vergelijkbare problematiek; deze bedrijventerreinen bieden ruimte aan min of meer dezelfde soort bedrijven en zien in de huidige schaalverkleining en intensivering van bedrijvigheid leegstand ontstaan en daarmee een negatieve spiraal van veroudering en verloedering. Voor alle drie van deze bedrijventerreinen geldt bovendien dat hun positionering in de regio is veranderd.

Nijverheidslaan lag van oudsher langs de belangrijke route tussen Weesp en Muiden en langs de Vecht als belangrijke regionale transportas. De Vecht vormt echter in de metro-politane noordvleugel van de Randstad al lang geen belangrijke transport-as meer en heeft tegenwoordig meer een belang voor de recreatievaart en als groene fiets- en wandelroute. Uitgangspunt is om de hoofdontsluiting van Weesp vanaf de A1 langs het Amsterdam Rijnkanaal te positioneren. Daarmee zal de Korte Muiderweg autoluw worden en komt de Nijverheidslaan feitelijk op het tweede plan te liggen.

Het bedrijventerrein is bovendien kleinschalig van opzet, versnipperd en wordt in de toekomst ingeklemd door woningbouw. In die opzet biedt het weinig mogelijkheden om effectief in te spelen op de veranderende eisen die ondernemers stellen aan hun bedrijfsomgeving. In het verlengde daarvan ligt een deel van het bedrijventerrein, ten oosten van de Nijverheidslaan, al enkele jaren braak. Een nieuwe identiteit en functie voor bedrijventerrein Nijverheidslaan liggen derhalve voor de hand.

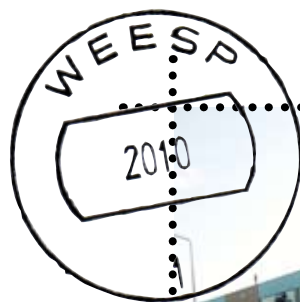
Rijnkade is als binnenhaven voor Weesp feitelijk nooit echt van de grond gekomen, alleen Hagen Beton maakt nu gebruik van de mogelijkheid voor het afmeren van schepen. Nadeel van de binnenhaven is dat deze niet direct aan het Amsterdam Rijnkanaal grenst, maar dat eerst een ophaalbrug over Smal Weesp dient te worden gepasseerd. Dit maakt het moeilijk voor grote schepen om de binnenhaven te bereiken. Hagen Beton zoekt al geruime tijd naar een betere locatie in dat verband. De strategische positie van deze haven in de regio is overigens ook niet groot, in vergelijking met andere havengebieden in en om Amsterdam. De binnenhaven heeft daarmee op zijn best een betekenis voor de lokale watergebonden bedrijvigheid en deze markt is zeer beperkt en wordt bovendien steeds kleiner. Net als de Vecht lijkt ook de binnenhaven in relatie tot Smal Weesp vooral een interessante plek voor recreatievaart. De binnenhaven ligt wat dat betreft wel op een strategische plek, als schakel tussen IJmeer/Amsterdam en het Vechtplassengebied en op een kruising van verschillende recreatieve vaarroutes. De jachthaven en het waterwonen van Aquamarin zijn hier het bewijs van.

Rond de binnenhaven bevindt zich nu vooral bedrijvigheid die georiënteerd is op de stads-ontsluiting via de Rijnkade en Amstellaandlaan. Het zijn bedrijven die profiteren van de relatief snelle aansluiting op de naastgelegen N236/Gooilandseweg. Ook daarvoor geldt echter dat de regionale positionering niet meer ideaal is. De A1 is als doorgaande route tegenwoordig natuurlijk vele malen belangrijker en de maximale capaciteit van de N236 lijkt in zicht. Net als voor de Nijverheidslaan lijkt daarmee de Rijnkade op het twee plan te komen en ook langs de Rijnkade en Amstellandlaan is dit reeds zichtbaar in soms hardnekkige leegstand.

In feite gelden voor **Noord** vergelijkbare overwegingen als voor Nijverheidslaan en Rijnkade. Dit grootschalige bedrijventerrein is weliswaar nooit georiënteerd geweest op het water, ondanks de situering langs het kanaal, maar ligt op dit moment ook niet ideaal ten opzichte van de A1. De huidige ontsluiting loopt via een omslachtige route via de Korte Muiderweg, Leeuwendeldseweg en Hogeweyselaan. Daarbij ligt het bedrijventerrein met de 'rug' tegen het kanaal en ingeklemd achter het spoor. Met name de hoek rond de Domeinenlocatie en de RWZI is daardoor een soort dode hoek, waar als gevolg daarvan de nodige leegstand.

Andere redenen die gegeven zijn voor de leegstand op Noord zijn:

- ✦ De gedateerdheid van de gebouwen, deze sluiten niet meer aan op de hedendaagse vraag.
- ✦ Laagconjunctuur en overaanbod aan nieuwbouw bedrijven.
- ✦ De ruimtelijke 'naar binnen gekeerdheid', waardoor op sommige plekken tegen achterzijden wordt aangekeken.
- ✦ De lage kwaliteit van de openbare ruimte, met name ter plaatse van de achterstraten, waar het beeld wordt gedomineerd door de buitenopslag en expeditie van de bedrijven. Feitelijk zijn deze gebieden niet eens openbaar, maar in de praktijk is het onderscheid niet herkenbaar.
- ✦ Belemmeringen in het bestemmingsplan.



Samenvattend kan gesteld worden dat zowel Nijverheidslaan, Rijnkade als Noord geen ideale positie en ontsluiting hebben in de regio, in relatie tot met name de A1. Alle drie de gebieden kampen in meer of mindere mate met leegstand en mede als gevolg daarvan ook enige achterstallig onderhoud en een soms gedateerde uitstraling. De gebieden zien er nu soms wat 'sleets' uit, ondanks bijvoorbeeld een recente opknapbeurt van de openbare ruimte in Noord. In feite is er wat dat betreft een vicieuze cirkel; leegstand en beperkt perspectief lokken immers geen investeringen uit en door het achterblijven van investeringen verslechtert de concurrentiepositie van de bedrijventerreinen verder.

Wat nodig is om een impuls te geven en daarmee de uitstraling en concurrentiepositie te verbeteren.



2.3 Economische kansen

Noord heeft van de drie besproken bedrijventerreinen in Weesp de beste economische kansen:

- Het bedrijventerrein heeft als voordeel dat de ruimtelijke opzet effectief en grootschalig is en maakt daarmee de mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen groter. Binnen de ruimtelijke opzet van Noord, met de brede wegen en royale kavelmatten liggen in potentie goede kansen voor het huisvesten van (grote) nieuwe bedrijven en het flexibel uitbreiden van bestaande bedrijven.



- Het bedrijventerrein is bovendien minder nadrukkelijk afhankelijk van nabijgelegen (toekomstige) woningbouw, wat ruimte biedt aan een breder scala aan bedrijfsactiviteiten. Op het huidige terrein is volgens het bestemmingsplan tot categorie 3 toegestaan en via een vrijstelling categorie 4 mogelijk.
- Tenslotte zal veel van het economisch perspectief van de bedrijventerreinen in Weesp afhangen van de positionering ten opzichte van de A1. Waar in het verleden de Vecht, het Amsterdam Rijnkanaal en de provinciale weg N236 de belangrijke transportaders vormden in deze regio, is dat tegenwoordig onmiskenbaar de snelweg. Daarbij zullen bedrijven zich in toenemende mate op een groter afzetgebied gaan richten en hun blikveld verruimen van de lokale naar de regionale, landelijke en zelfs internationale markt. De positionering van een bedrijf in de regio en de aansluiting op de snelweg zijn daarbij van doorslaggevend belang. Weesp heeft wat dat betreft een interessante geografische positie, in de dynamische noordvleugel van de Randstad, tussen Amsterdam, Schiphol, Almere, Utrecht en Amersfoort. Nadeel is dat geen van de bedrijventerreinen in Weesp een ligging aan en/of directe ontsluiting op de A1 heeft. Met de toekomstige nieuwe aansluiting op de A1 langs het Amsterdam Rijnkanaal heeft bedrijventerrein Noord echter verreweg de beste papieren. Om deze positie optimaal te kunnen benutten is het van belang dat Noord een directe aansluiting kan krijgen op deze toekomstige ontsluitingsroute. Deze nieuwe aansluiting ligt idealiter aan de zijde van de Domeinenlocatie, onder de bestaande spoorbrug door. Een dergelijke directe aansluiting geeft Noord een min of meer logische en autonome positie aan de A1 en creëert interessante kansen voor de dode hoek rond het werklandgoed en de RWZI.

2.4 Beleid, onderzoek en plannen

Zoals reeds gemeld is er in de loop van de tijd intensief gediscussieerd, onderzocht, gerekend en geschetst aan een toekomstige visie voor de bedrijventerreinen Noord, Rijnkade en Nijverheidslaan, waarbij de ruimtelijke-economische visie 'Van Droom Naar Daadkracht' en de eindrapportage 'Daadkrachtig bouwen, op weg naar een vitale en weerbare economie' feitelijk als een eerste aanzet beschouwd kunnen worden.

Citaat 'Daadkrachtig bouwen':

In april 2006 heeft de gemeente Weesp de visie Van Droom naar Daadkracht vastgesteld als leidraad om de herstructurering en transformatie in gang te zetten van zowel bedrijventerrein Noord als ook de Nijverheidslaan.

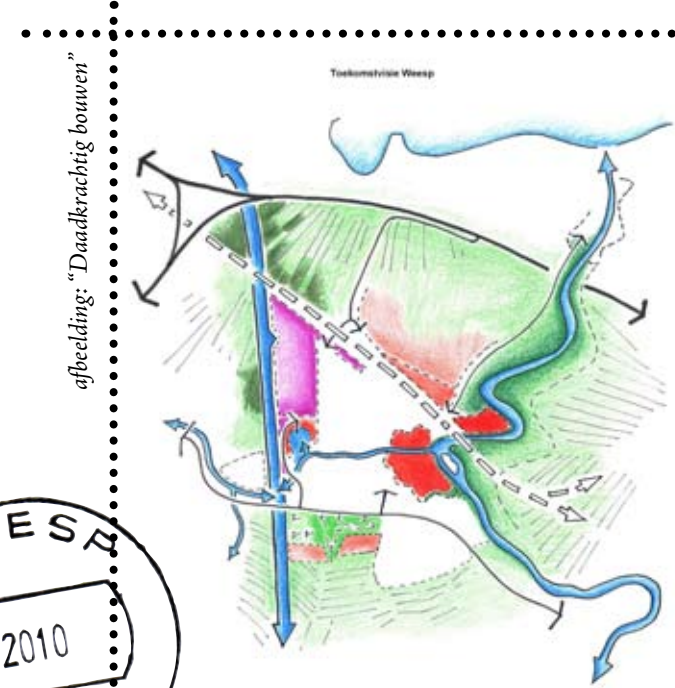
Vanuit het basisuitgangspunt 'de overheid initieert en faciliteert terwijl het bedrijfsleven investeert' is de haalbaarheid van de beoogde ontwikkeling in beeld gebracht. De visie moet nader inzicht geven in de wijze waarop de herstructurering en transformatie gerealiseerd kan worden. De organisatie en de financiering staat daarbij centraal. De in provinciaal en regionaal beleid aangegeven ambities ten aanzien van efficiënt bouwen werken op gemeentelijk niveau door in het beleidstuk 'Daadkrachtig bouwen'. De beoogde transformatie van de Nijverheidslaan tot een woongebied, en de gedeeltelijke transformatie van het Rijnkadegebied tot een woon- en werkmilieu vallen binnen de geschetste toekomstvisie voor Weesp. En ook de herontwikkeling van de Domeinenlocatie en de spoorzone hebben plaats in de visie.

In hoofdlijnen de belangrijke voorstellen uit betreffende documenten:

- Concentreren bedrijvigheid op bedrijventerrein Noord, intensiveren en opwaarderen Noord. Omdraaien oriëntatie van de randen, voorzijden naar buiten toe.

- Transformeren Nijverheidslaan naar wonen.
- Herstructurering Rijnkade en Amstellandlaan naar wonen en werken.
- Aanleg nieuwe insteekhaven op locatie van de locatie Domeinen en RWZI en verplaatsing Hagen Beton en Smit & Zn.

Niet alles uit de betreffende documenten is nog actueel, sommige zaken zijn door veranderende omstandigheden, of in het verlengde van nader onderzoek in een ander licht komen te staan. In voorliggende structuurvisie hebben de belangrijke conclusies uit de rapportage echter nadrukkelijk als uitgangspunt gediend.



De vraag van de nieuwe insteekhaven

Het belangrijkste nieuwe inzicht betreft de aan te leggen insteekhaven langs het Amsterdam Rijnkanaal. Het ontwikkelen van een nieuwe insteekhaven op de plek van het voormalig marinecomplex en de waterzuivering lijkt na verder onderzoek geen haalbare ontwikkeling. De hoge kosten die gemoeid zijn met de verwerving, sanering en realisatie van een nieuwe insteekhaven staan niet in verhouding tot de economische en maatschappelijke baten.

Rond de voorgestelde nieuwe insteekhaven aan het Amsterdam Rijnkanaal is slechts ruimte voor een beperkt aantal bedrijven, waarvan met de gewenste verplaatsing van Hagen Beton en Smit&Zn reeds een significant deel is vergeven. De economische spin-off die een dergelijke kleinschalige haven vervolgens kan hebben voor het naastgelegen bedrijventerrein is zeer beperkt.

Het realiseren van een nieuwe directe auto-ontsluiting op de A1 zal in dat verband veel meer betekenis hebben en maakt deze zijde van Noord interessant voor meer hoogwaardige bedrijvigheid. Een haven en bijbehorende watergebonden industrie op de locatie van de Domeinen, prominent bij de nieuwe entree zouden deze potenties devalueren.



impressie insteekhaven

Overzicht van onderzoeken en visies, met tevens een overzicht van de belangrijkste beleidskaders.

Visievorming en onderzoek:

- Ontwerp structuurvisie Weesp 2030, maart 2001
- Ruimtelijk economische visie 'Van Droom naar Daadkracht', Interregion Groep feb. 2006
- Quickscan belemmeringen bedrijventerreinen, februari 2007, BRO
- Eindrapportage 'Daadkrachtig bouwen', maart 2007, Interregion Groep
- Quickscan herstructurering bedrijventerreinen Weesp, juni 2007, Ecorys Nederland
- Quickscan bedrijfsverplaatsing Nijverheidslaan, augustus 2007, Interregion Groep
- Haalbaarheidsadvies herstructurering en transformatie bedrijventerreinen, april 2008, Oranjewoud
- Indicatie saneringskosten marinecomplex, augustus 2009, Oranjewoud
- Stedenbouwkundige verkenningen Rijnkade en Nijverheidslaan, Fred Kaay
- Onderzoek spoorverdieping Weesp; DRO, in opdracht van de gemeente Weesp
- Stedenbouwkundige verkenningen Rijnkade en Nijverheidslaan, KuiperCompagnons
- Toekomstvisie Vrijhaven, april 2009, Eker en Schaap
- Advies Weesp Noord, november 2009, Lingotto
- Onderzoek economische en markttechnische haalbaarheid Nijverheidslaan en Rijnkade, in het kader van de werkgroep Raad

Beleidskaders:

- Streekplan Noord-Holland-Zuid, februari 2003
- Structuurvisie Bloemendalerpolder/KNSE, december 2007
- Structuurvisie Provincie Noord-Holland, 2010





VISIE

3.1 Strategische positie in de Noordvleugel

Weesp heeft van oudsher een strategische positie, als handelsstadje langs de Vecht, als militaire vesting en recenter als werkstad langs het Amsterdam Rijnkanaal en de snelweg, in de dynamische uitloopzone van Amsterdam richting Utrecht en Almere. De noordvleugel van de Randstad is nog steeds één van de belangrijke economische motoren van de Nederlandse economie met Amsterdam als trekker en spil. Die centrale positie van Amsterdam in de regio is onmiskenbaar, maar minder eenduidig centralistisch als op het eerste gezicht lijkt. Naast het historische hart van Amsterdam zijn er in de regio een reeks aan grotere en kleinere economische trekkers aanwezig, met bijvoorbeeld Schiphol en de Zuidas als meest prominente voorbeelden. Met de toegenomen mobiliteit en verdere intensivering van het spoor en snelwegennetwerk is er in feite steeds meer sprake van een hoog-dynamische netwerkstad, vanaf Haarlem tot Almere en Hilversum, waarin woonwijken, recreatieve trekkers, natuurgebieden, bedrijventerreinen, havens, vliegveld, kantorenlocaties en winkelcentra elkaar afwisselen. Binnen dit samenhangend geheel is het van groot belang een eigen profiel en identiteit te vinden, waarmee men complementair is aan het grote geheel. Wat zijn onze sterke punten en hoe kunnen we die te gelden maken? In het samenwerkingsverband van de Metropoolregio Amsterdam wordt daar nadrukkelijk naar gezocht.

Weesp heeft geografisch een interessante positie binnen deze regio, centraal in de Oostflank, dicht tegen Amsterdam, met een snelle spoorverbinding naar het hart van de hoofdstad en in de nabijheid de A1. Aan de andere kant vormt Weesp vanuit Amsterdam feitelijk ook de poort tot het achtergelegen Vechtplassengebied met de Ankeveense en Loosdrechtse plassen, met de Vecht als slingerende blauwe draad.

Globaal gezien concentreren binnen het netwerk van de Noordvleugel de grote kantorenconcentraties zich vooral rond Schiphol, Amsterdam CS en de Zuidas. De (watergebonden) industrie en bedrijvigheid liggen voornamelijk gekoppeld aan het Noordzeekanaal en schuiven langzaam op richting het westen, de stad uit. De oostzijde van de Noordvleugel heeft van oudsher vooral een sterke woonfunctie, zichtbaar in de lommerrijke woondorpen en landgoederen in het Gooi, de forenzenstad Almere en het in ontwikkeling zijnde IJburg. Gekoppeld daaraan is ook de recreatieve waarde van het gebied nog steeds in ontwikkeling. Deze betekenis als waterrijke achtertuin van Amsterdam heeft het gebied al vanaf de tijd dat vermogende Amsterdammers rond de Vecht en Amstel een buitenverblijf lieten aanleggen.



3.2 Van werkstad naar werk-, recreatie- en woonstad

Het opvallende aan Weesp is dat in het beeld voor de bezoeker en de passant vooralsnog vooral het werken dominant is. Weesp presenteert zich langs de spoorlijn en N236 als werkstad, waarbij bedrijventerreinen het beeld bepalen. Het prachtige historische centrum en de charmante plekken aan het water blijven verborgen; de binnenstad van Weesp is een verborgen pareltje.

Dit woon- en recreatiegezicht is nu ondergesneeuwd, maar wel degelijk een zeer kansrijke kant van Weesp. Met de vele mogelijkheden voor wonen en recreëren langs en op het water, de historie van de binnenstad en het uitgestrekte waterrijke recreatielandschap voor de deur is Weesp op 15 treinminuten van Amsterdam CS een ideale forenzenstad en recreatieve stapsteen tussen Amsterdam en het buitengebied. Het verder ontwikkelen en uitbouwen van deze kant van Weesp is een belangrijk speerpunt. De voorgenomen ontwikkeling van de Bloemendalerpolder speelt daarop in, maar verspreid over de stad liggen wat dat betreft nog veel meer mogelijkheden om hier handen en voeten aan te geven.

Lokaal en regionaal

Weesp heeft echter nadrukkelijk meer potentie dan alleen een woonstad voor forenzen. Het moet tegelijkertijd de huidige identiteit als werkstad koesteren en uitbouwen. Daarin zal de gemeente wel een helder profiel moeten kiezen. De kansen in Weesp liggen gechargeerd gezegd niet in de grootschalige watergebonden bedrijvigheid of in de zware industrie, net zo min als dat Weesp een A1-locatie is voor internationale hoofdkantoren.

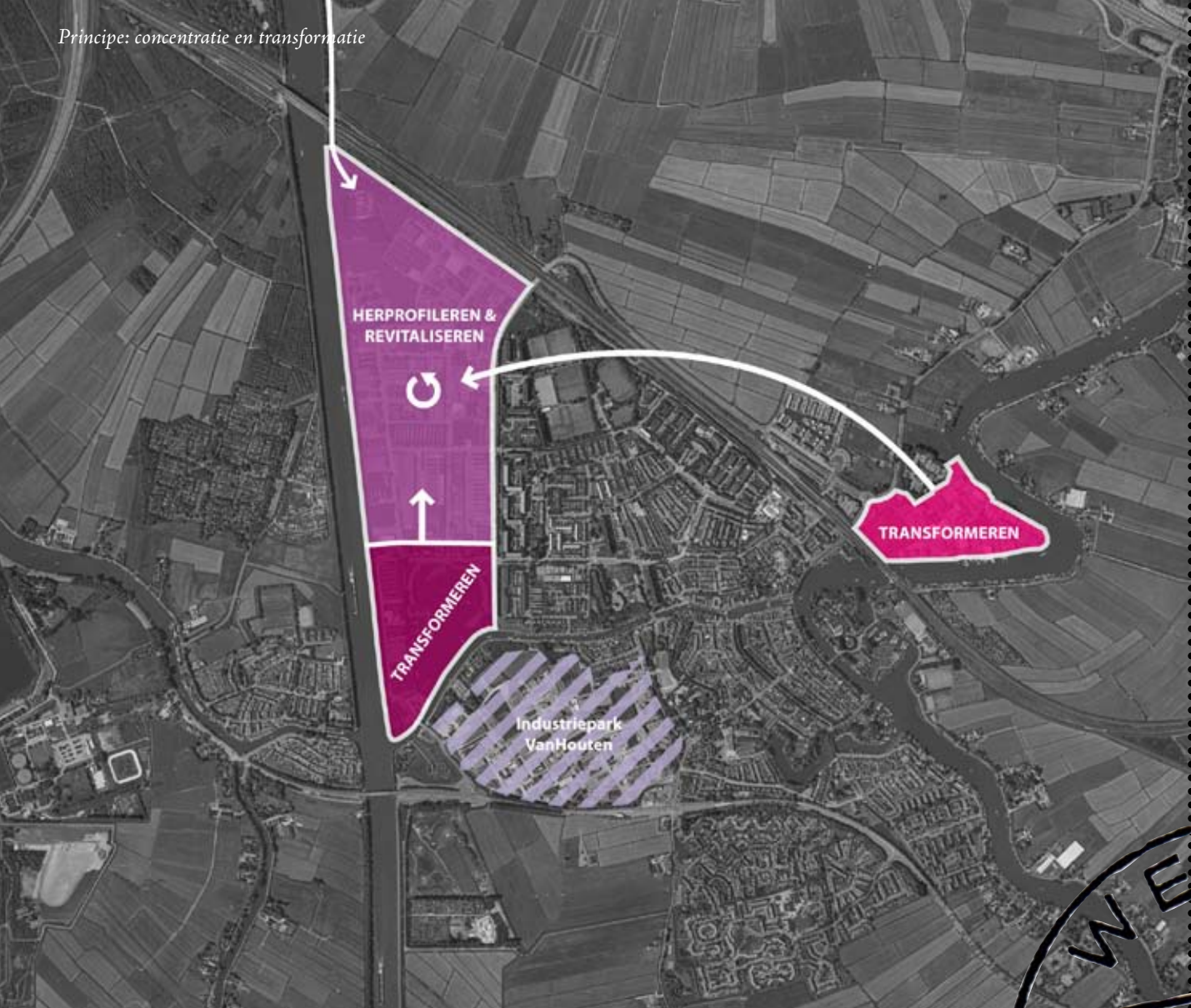
Waar Weesp wel een sterke basis voor heeft is de lokale en regionale bedrijvigheid. Het is cruciaal daar ook in de toekomst zorgvuldig mee om te gaan en voldoende ruimte en mogelijkheden voor te creëren. Weesp heeft een lange geschiedenis van succesvolle ondernemers, enkele doorgegroeid tot nationale en internationale bedrijven die al decennia lang aan de stad en gemeente verbonden zijn. Weesp moet de omstandigheden blijven bieden die een dergelijk klimaat bevorderen en er zorg voor dragen dat bestaande en nieuwe ondernemers zich binnen de gemeente

kunnen thuisvoelen en kunnen ontwikkelen. De gemeente Weesp wenst waar mogelijk bestaande bedrijven en ondernemers te behouden voor de gemeente. De overtuiging is daardoor dat stilstand achteruitgang betekent en dat ook voor het duurzaam binden van bestaande bedrijven een impuls en verdere ontwikkeling noodzakelijk is. Noord lijkt de kansrijkste plek in Weesp om ruimte te bieden aan de verdere ontwikkeling van de meeste van de huidige ondernemers.

Kennisintensief en creatief

In aanvulling daarop lijkt Weesp binnen de oostflank van de Noordvleugel kansrijk voor (startende) kennisintensieve bedrijven en creatieve industrie. In feite geldt voor deze ondernemers eenzelfde overweging als voor de woonforenzen; zij willen de kostbare stad ontvluchten, maar zijn onlosmakelijk verbonden met deze stad voor contacten en opdrachtgevers. Weesp is in dat verband een interessante optie. De stad ligt op zeer korte afstand van het hart van Amsterdam, heeft goede verbindingen over de weg en over het spoor en beschikt over interessante en onderscheidende locaties, bijvoorbeeld langs het Amsterdam Rijnkanaal. Weesp lijkt een goede optie voor bedrijven die snel op de A1 willen zitten, maar geen waarde hechten aan een dure zichtlocatie langs de snelweg. Voor ondernemers die niet de hoofdprijs willen of kunnen betalen in hartje Amsterdam, maar wel een bijzondere plek zoeken en tegelijkertijd regelmatig in de stad moeten zijn.

Uitstraling en imago is voor deze bedrijven belangrijk, zij zoeken geen grijs bedrijventerrein in een randgemeente, maar een unieke plek om zich mee te afficheren. Interessante waarden zijn in dat verband een uitzicht over het water, een bijzondere cultuurhistorie, een groene werkomgeving, bijzondere architectuur en een onderscheidende invulling van de openbare ruimte en private buitenruimte. Deze bedrijvigheid kent een relatief intensief ruimtegebruik. Binnen Noord ontstaat daarmee ruimte voor nieuwe bedrijven, maar ook mogelijkheden voor transformatie en functieverandering.



3.3 Concentratie en transformatie

Weesp wordt letterlijk begrensd door belangrijke doorgaande lijnen; de spoorlijn naar Amsterdam, Schiphol, Utrecht, Amersfoort en Almere aan de noordzijde, de N236/Gooi-landseweg in het zuiden, de Vecht in het oosten en het Amsterdam Rijnkanaal aan de westzijde. Verder wordt de stad doorsneden door Smal Weesp, van oudsher de waterverbinding met Amsterdam. Ieder van deze lijnen heeft in het verleden een eigen aantrekkingskracht gehad op bedrijvigheid en ondernemers en heeft als gevolg daarvan een eigen identiteit en karakteristiek. En ook tegenwoordig biedt iedere lijn haar eigen kansen en potenties. Kijkend naar de huidige positie en potentie van de verschillende lijnen ligt het voor de hand te zoeken maar het versterken van wonen en recreatie langs de Vecht en Smal Weesp en het werken in toenemende mate te koppelen aan het Amsterdam Rijnkanaal, het spoor en de A1.

De structuurvisie definieert voor ieder van de drie plangebieden een ontwikkelingsstrategie en geeft Noord, Nijverheidslaan en Rijnkade een eigen herkenbare identiteit mee:

1. De revitalisering en herprofilering van Noord

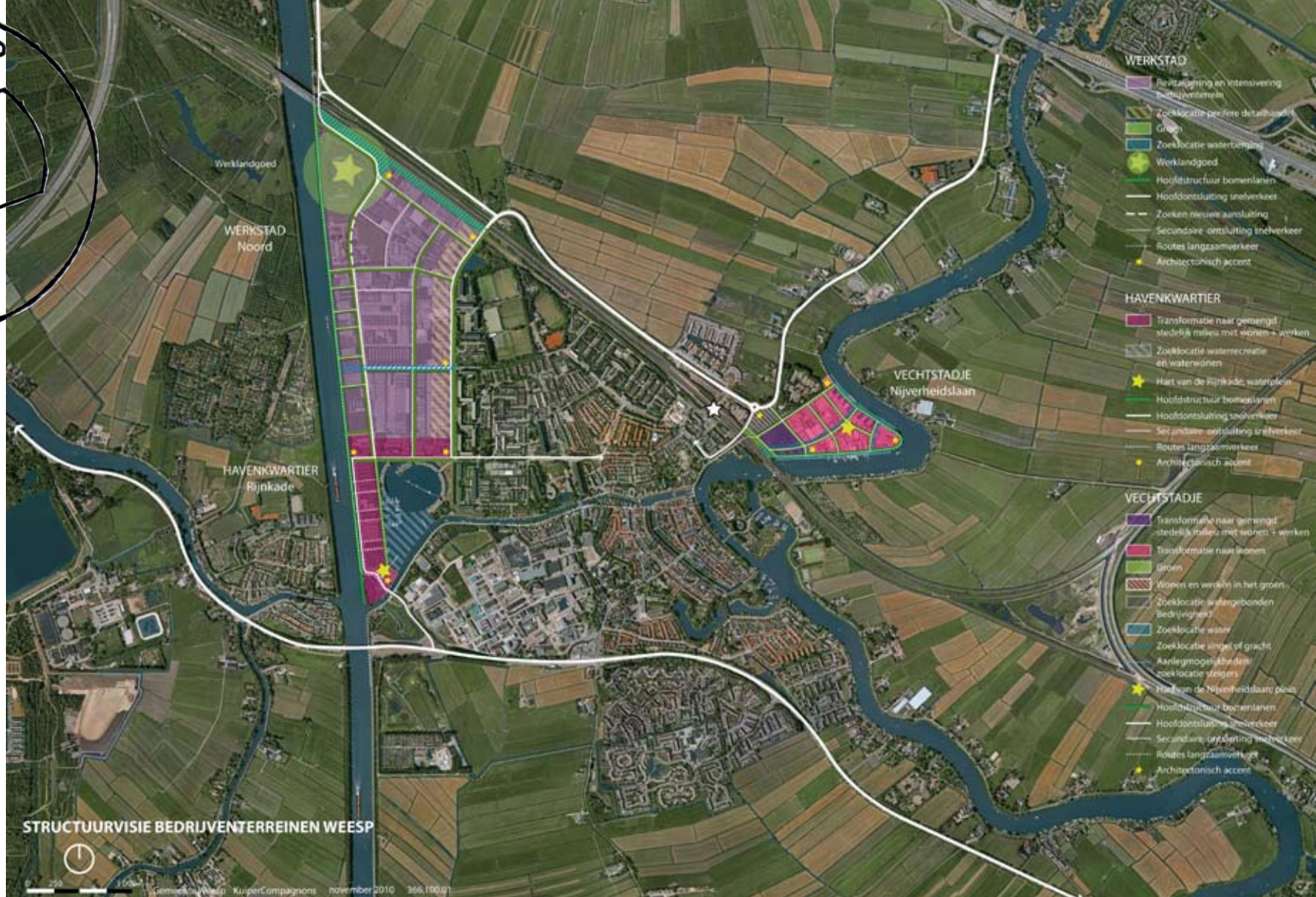
In het verlengde van 'Daadkrachtig bouwen' wordt gekozen voor het geleidelijk steeds meer concentreren van de bedrijvigheid op Noord. Hier liggen immers de beste kansen voor intensivering en het uitbouwen van de werkgelegenheid. Voorwaarde daarvoor is een nieuwe directe aansluiting op de A1.

Op Noord zal gezocht worden naar een afwisselende samenstelling, waarbij flexibel moet kunnen worden ingespeeld op veranderende marktomstandigheden. Het blijft ook in de toekomst belangrijk om ruimte te kunnen blijven bieden aan nieuwe aanvragen en aan de uitbreiding en herontwikkeling van bestaande bedrijven. Noord zal derhalve

een effectief en flexibel bedrijventerrein moeten worden, waar nieuwe vestigers en bestaande Weespse bedrijven die wensen verder te ontwikkelen eenvoudig een geschikte plek kunnen vinden. Wat dat betreft zijn er op Noord nog legio kansen, voornamelijk is er aanzienlijke leegstand en beschikt Noord nog over de mogelijkheid om bijvoorbeeld de huidige Domeinenlocatie verder te intensiveren, of de rioolwaterzuivering te verplaatsen en daarmee deze locatie te betrekken. Tevens lijken er nog mogelijkheden voor een verdere intensivering van het gebied, door bijvoorbeeld dubbel grondgebruik of het afstemmen van bedrijfsprocessen door middel van clustering van complementaire bedrijvigheid.

Tegelijkertijd zal gewerkt worden aan een gedeeltelijke herprofilering en het aantrekken van nieuwe vormen van werkgelegenheid en economische pijlers. Als Weesp de intentie heeft meer hoogwaardige bedrijvigheid en nieuwe ondernemers aan te trekken dan zal Noord zich duidelijker moeten profileren en meer moeten onderscheiden in regionaal verband. Het moet zich ontwikkelen van een doorsnee lokaal bedrijventerrein naar een uniek werkgebied in de oostflank. Noord zal de verschillende gezichten die het reeds heeft verder uitbouwen en versterken en ombouwen tot herkenbare zones met een eigen identiteit en kwaliteit. Met name de zone langs het kanaal en de locatie van de Domeinen lijken interessante mogelijkheden te hebben in dat verband, bijvoorbeeld voor de creatieve industrie.





2. *De transformatie van de Rijnkade*

Op de Rijnkade en langs de Amstellandlaan wordt ingezet op een geleidelijke transformatie van extensieve bedrijvigheid naar een intensief en gemengd stedelijk milieu met wonen, werken en recreatie. Op de landtong tussen kanaal en binnenhaven en langs het water van de binnenhaven ligt wonen op dit moment meer voor de hand dan de bestaande bedrijfshallen. De plek heeft een grote kwaliteit met het uitzicht over het water, de relatief korte afstand tot het centrum en de goede ontsluiting voor zowel auto als langzaam verkeer. Met de ontwikkeling van het waterwonen van Aquamarin en de aanleg van de jachthaven is hier feitelijk al de eerste stap in gezet, de structuurvisie zet dit verder door. Bestaande bedrijvigheid op de landtong kan zich ontwikkelen op Noord, langs de Amstellandlaan wordt ingezet op een combinatie van wonen en kantoren. De binnenhaven heeft een zeer strategische positie in het netwerk van recreatieve waterwegen in de regio en krijgt een rol als uitvalsbasis voor waterrecreatie en kan als zoeklocatie dienen voor waterwonen.

3. *De transformatie van de Nijverheidslaam*

De Nijverheidslaam is verouderd en rommelig en zal met een nieuwe hoofdontsluiting langs het kanaal steeds meer gericht zijn op de (beperkte) lokale markt. De overtuiging is dat deze plek te mooi is voor de huidige laagwaardige bedrijfsfunctie, door de ligging in en aan de Vecht, naast het station en naast de historische binnenstad. Op de Nijverheidslaam liggen grote kansen voor wonen en recreatie; een gouden randje waar het nieuwe gezicht van Weesp als woon- en recreatiestad opnieuw vorm kan krijgen. In de structuurvisie wordt daarom ingezet op het transformeren van bedrijventerrein Nijverheidslaam in een eigentijds Vechtstadje, een bijzondere woonlocatie langs het water. De bestaande

bedrijven op de Nijverheidslaam krijgen waar mogelijk meer ontwikkelingsruimte op Noord, zodat er op deze unieke plek ruimte komt voor een intiem nieuw waterstadje langs de rivier. Hier bouwt Weesp voort op haar charmante waterfront, met nieuwe woningen, aanlegplaatsen en openbare ruimtes aan de Vecht, her en der eventueel aangevuld met hoogwaardige werkgelegenheid/kantoren.

De gemeente Weesp wenst graag haar bedrijven te behouden en ruimte te bieden voor verdere ontwikkeling en individuele versterking en ontplooiing. Dit geldt uitdrukkelijk ook voor de bedrijven van de Nijverheidslaam en Rijnkade. In het verlengde van de structuurvisie zal daarom verkend worden wat de mogelijkheden zijn. De overtuiging is dat veel bedrijven een plek kunnen vinden op Noord waarmee de ontwikkelingspotenties voor de ondernemers kunnen verbeteren. Voor de watergebonden bedrijven zoals Hagen Beton en de scheepswerfjes zal nader gekeken worden wat de mogelijkheden zijn. Voor Hagen Beton zal onderzocht worden of een langshaven aan het Amsterdam Rijnkanaal tot de mogelijkheden behoort. Daarbij dient nadrukkelijk gesteld te worden dat de gemeente niet de intentie heeft bedrijven actief te gaan verplaatsen. Vooralsnog neemt de gemeente een faciliterende rol aan en laat de ontwikkeling aan de markt over.



DUURZAAMHEID

3.4 Duurzaamheid als unique selling point

Duurzaamheid is niet alleen een noodzaak voor het veiligstellen van onze toekomst en het waarborgen van de waarden van onze leefomgeving, maar kan tevens gebruikt worden als onderscheidend thema en aanzet tot imagoverbetering en revitalisering.

Duurzaamheid is een breed begrip en kent verschillende aspecten:

- ♦ **Energetische duurzaamheid**

Stimuleren eigen energieopwekking, zonnepanelen, windenergie, aardwarmte, energie uit asfalt, etc.. Een inspirerende gedachte is dat met het dakoppervlakte van Noord een zonne-energiecentrale kan worden gecreëerd die voor een belangrijk deel in de energiebehoefte van Noord en misschien zelfs Weesp kan voorzien. Onderzocht kan ook worden of er mogelijkheden liggen voor windmolens.

- ♦ **Ecologische duurzaamheid**

Binnen werkstad Noord kan met relatief eenvoudige middelen worden gestreefd naar een maximale biodiversiteit. Groene daken en gevels dragen bij aan een eigenwijs en milieubewust imago, hebben een bijdrage in de waterberging, geven het gebied een aangename uitstraling en kunnen tegelijkertijd de ecologische waarde van het gebied enorm vergroten. Daarnaast kan gedacht worden aan slim bermbeheer, afspraken over de inrichting van voortuinen, ecologische oevers, etc.

- ♦ **Materialistische duurzaamheid**

Hergebruik materialen, cradle to cradle, nastreven van gesloten systemen. Daarbij kan gedacht worden aan de nieuwbouw, maar het is ook van toepassing op de productieprocessen.

- ♦ **Economische duurzaamheid**

Alle ambities en investeringen hebben alleen een echte betekenis als Noord de economische waarde weet te behouden en te vergroten. Het belangrijkste aspect van duurzaamheid is in die zin het creëren van een zekere mate van eeuwigheidswaarde. Eeuwigheidswaarde is bijvoorbeeld wat de historische binnenstad heeft bereikt of het voormalige marinecomplex met de voorgenomen renovatie. Dit kan alleen gewaarborgd worden als mensen van het gebied gaan houden, als het gebied een bepaald kwaliteit en sensibiliteit heeft.

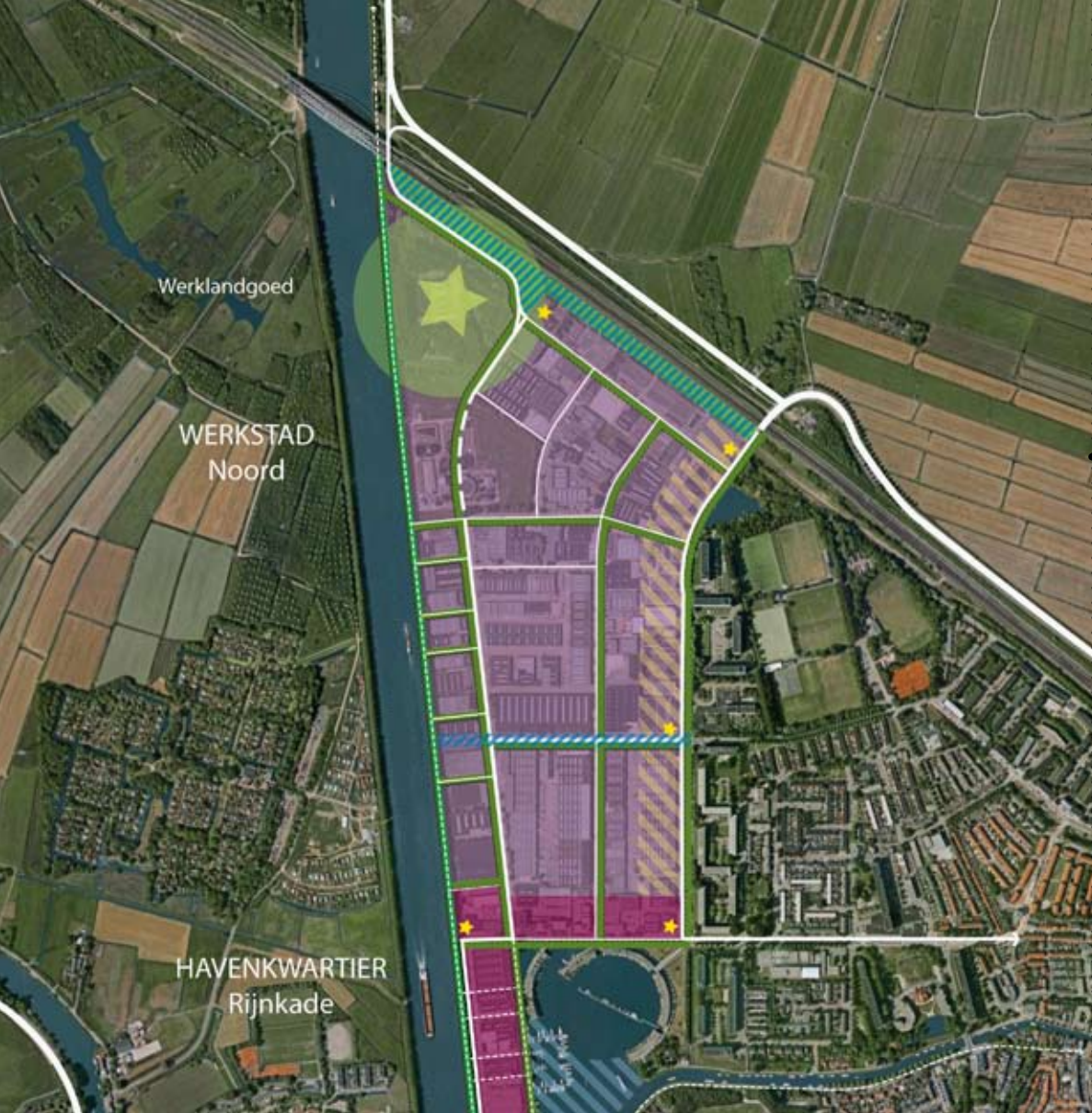
Dit is precies het probleem waar veel van de bedrijventerreinen in Nederland mee kampen, het zijn in essentie weggooi-terreinen, onbruikbaar als de tijden en omstandigheden veranderen. Juist daarom is het in toenemende mate ook voor bedrijventerreinen belangrijk dat ze niet alleen beantwoorden aan de 'waan van de dag' maar dat er ingezet wordt op kwaliteit en waarde voor de toekomst. Eeuwigheidswaarde vraagt bovendien om de aanpasbaarheid en de mogelijkheid tot verandering. Flexibiliteit is in die zin van groot belang.

Bij de planvorming en ontwikkeling van de verschillende gebieden zal er in ieder geval rekening moeten worden gehouden met de dan geldende wettelijke normen, alsmede het dan geldende beleid van de gemeente inzake duurzaam bouwen. De gemeente stimuleert de markt echter uitdrukkelijk 'een stapje meer' te zetten.

De gemeente Weesp streeft bij de revitalisering van Noord en de transformatie van Rijnkade en Nijverheidslaan naar uitgesproken duurzame woon- en werkgebieden, klaar voor de toekomst, met een bescheiden ecologische en energetische footprint.

Daarin wil het niet dogmatisch zijn, maar heeft het wel de intentie om in gezamenlijk overleg met de betrokkenen een plan van aanpak op te stellen en ambities vast te leggen.





Werklandgoed

WERKSTAD
Noord

HAVENKWARTIER
Rijnkade

Structuurvisie Werkstad Noord

WERKSTAD

-  Revitalisering en intensivering bedrijventerrein
-  Zoeklocatie perifere detailhandel
-  Groen
-  Zoeklocatie waterberging
-  Werklandgoed
-  Hoofdstructuur bomenlanen
-  Hoofdontsluiting snelverkeer
-  Zoeken nieuwe aansluiting
-  Secundaire ontsluiting snelverkeer
-  Routes langzaamverkeer
-  Architectonisch accent

NOORD; GROENE WERKSTAD AAN HET KANAAL

4.1 Naar een vitaal en dynamisch bedrijvenpark voor Weesp

Doel van deze structuurvisie is het versterken en opwaarderen van de werkgelegenheid in Weesp en het creëren van een duurzame en vitale economie en een robuuste werkgelegenheid binnen de gemeentegrenzen. Naast het industriepark Van Houten is bedrijventerrein Noord de meest geëigende plek om deze ambitie handen en voeten te geven.

Bedrijventerrein Noord ontwikkelt zich tot een hoogwaardig en flexibel bedrijventerrein met ruimte voor bestaande bedrijven, maar tevens een aantrekkingskracht op nieuwe bedrijvigheid. Daarbij wordt met name gedacht aan kennisintensieve bedrijvigheid, creatieve industrie en onderzoeksgerateerde bedrijven.

Om dit te bewerkstelligen zullen er drie belangrijke zaken tot ontwikkeling moeten worden gebracht:

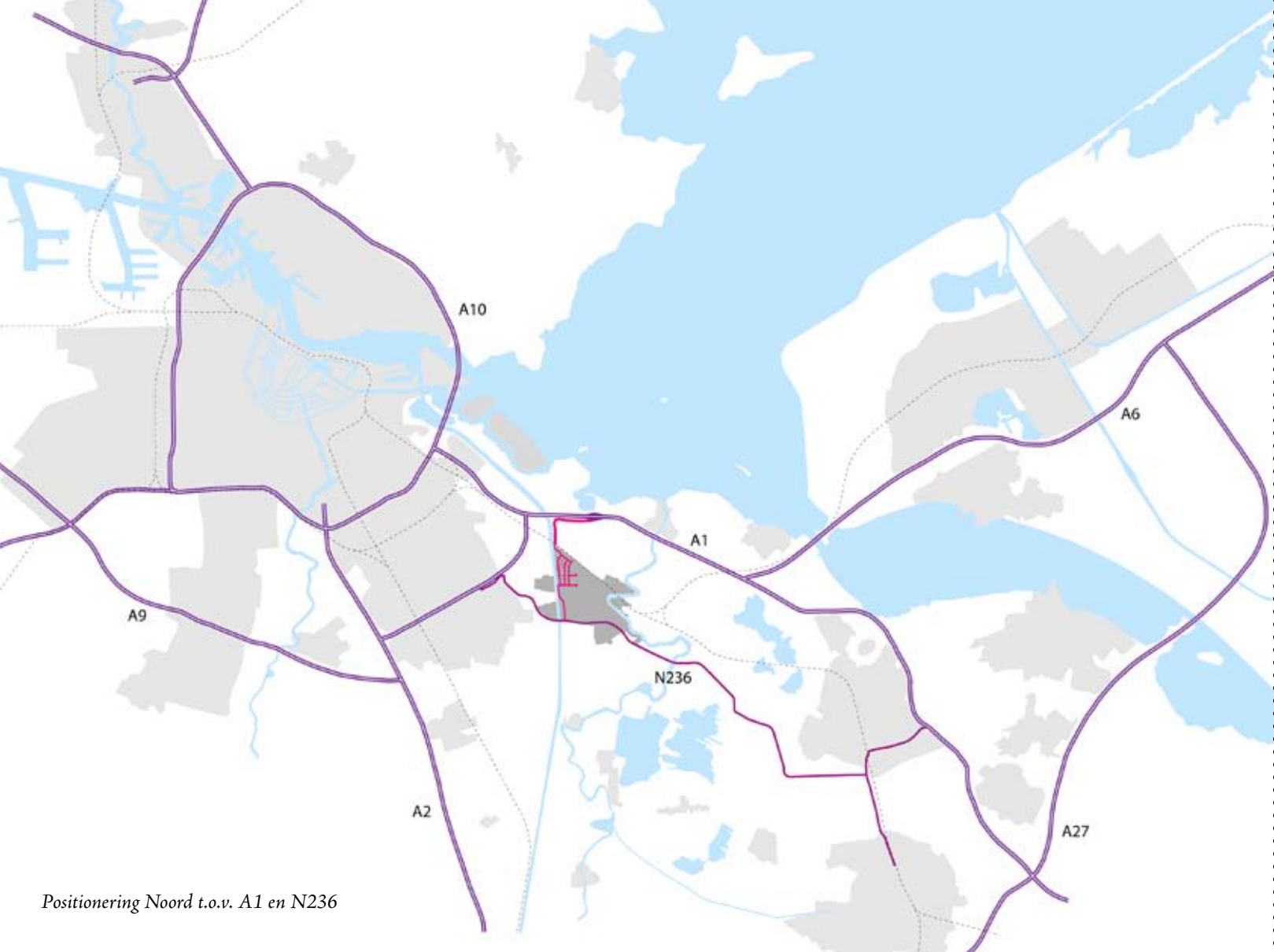
1. De ontsluitingsstructuur van bedrijventerrein Noord moet worden verbeterd en Noord dient een eigen directe aansluiting te krijgen op de A1.
2. De uitstraling en het imago van Noord moeten worden verbeterd. Noord moet transformeren van een gedateerd en sleets bedrijventerrein in een moderne en dynamische werkstad, met een heldere functionele zonering en hoogwaardige en groene openbare ruimte.
3. Binnen het bedrijventerrein Noord moet ruimte worden gecreëerd voor uitbreiding van bestaande bedrijven, vestiging van nieuwe bedrijven en de eventuele verplaatsing van bedrijven vanaf Rijnkade en Nijverheidslaan.

De overtuiging is dat het niet noodzakelijk is om hier voor het gehele bedrijventerrein op de schop te nemen. De voorkeur wordt gegeven aan een geleidelijke opwaardering en intensivering, door gerichte en overzichtelijke ingrepen. De gemeente faciliteert, waarborgt de juiste randvoorwaarden, doet gerichte investeringen in de openbare ruimte, maakt zich sterk voor een nieuwe directe aansluiting op de provinciale ontsluiting naar de A1 (met een bijdrage uit de exploitatie van Noord) en stelt een beeldkwaliteitsplan op in overleg met de betrokken ondernemers.

Het is de markt die investeert en initieert. Flexibiliteit is om die reden cruciaal, ruimte maken, maar vooral ook ruimte laten.

Gezamenlijk zullen de spelregels worden opgesteld, de structuurvisie legt met name het raamwerk vast, waarbinnen stap voor stap de opwaardering en verdere intensivering en ontwikkeling van Noord kan plaatsvinden.

Een breed gedragen integrale aanpak op Noord is van belang, we zullen niet moeten blijven steken in ad hoc ingrepen. Een gestage opwaardering en herprofilering kan alleen vorm krijgen als met optimisme en lef wordt samengewerkt, consequent en helder wordt gestuurd op functies en programma en zowel bebouwing, openbare ruimte als inrichting van het privé-terrein in de fysieke opwaardering worden meegenomen. In het verlengde van de structuurvisie is het daarom wenselijk een ontwikkelingsmaatschappij op te richten en een parkmanagement in te stellen. IVW kan daar mogelijk een rol in spelen.



Positionering Noord t.o.v. A1 en N236

4.2 Verbeteren ontsluitingstructuur

De ontsluiting en positionering van Noord in de regio wordt verbeterd door het realiseren van een directe aansluiting op de nieuwe ontsluitingsweg richting de A1. Deze nieuwe hoofdontsluiting voor Weesp loopt via de bestaande onderdoorgang onder het spoor aan de zijde van het kanaal. In de toekomst rijdt men vanaf de A1 langs het kanaal direct het bedrijventpark Noord binnen. Een deel van deze ontsluitingsroute ligt op het grondgebied van de gemeente Muiden, nader overleg is in die zin noodzakelijk.

Bij de nieuwe entree van Noord bevindt zich als een blikvanger de locatie Domeinen, dat een bijzondere uitstraling en functie krijgt als aanjager van de opwaardering en herprofilering van Noord; het Werklandgoed.

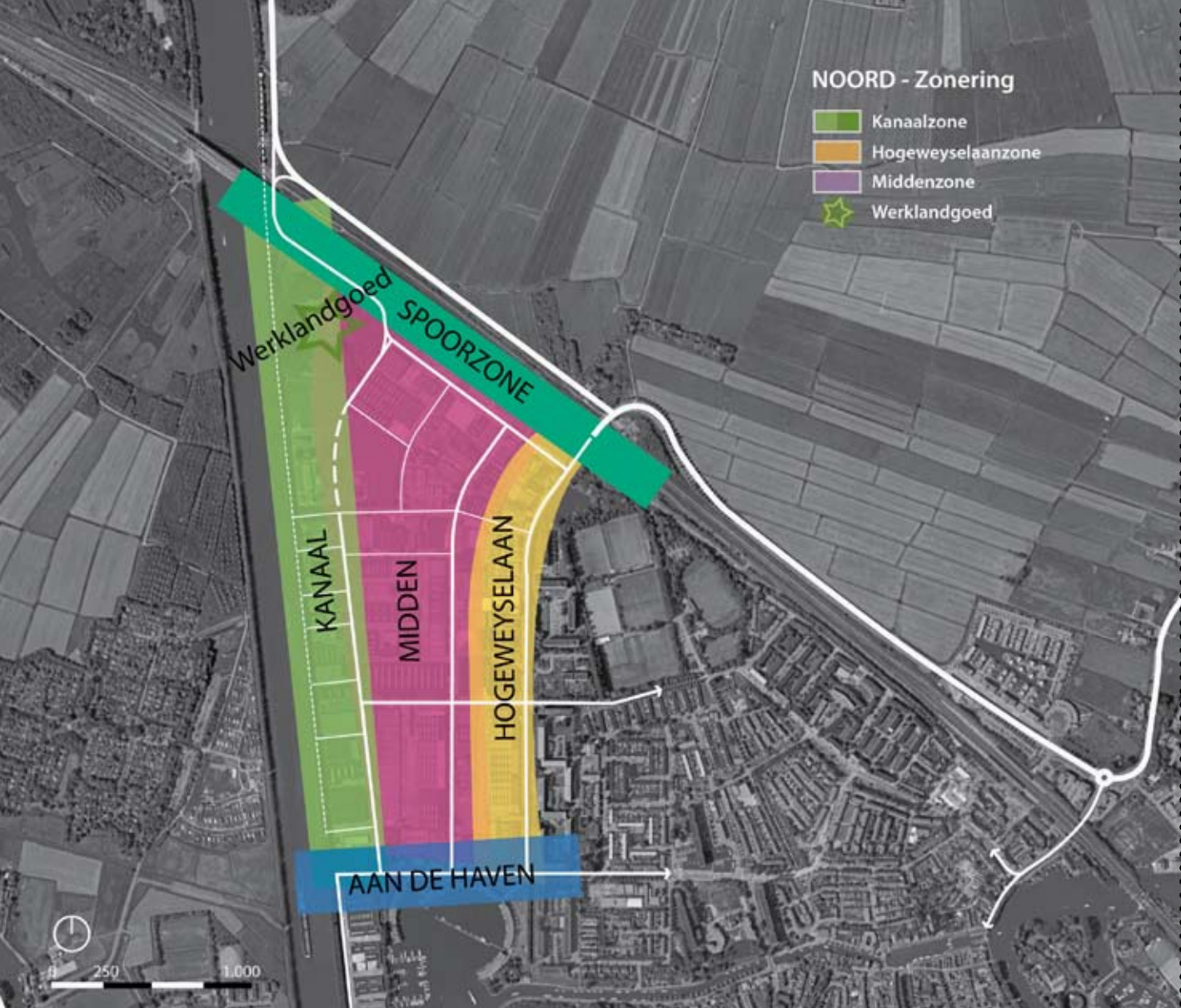
Vanaf de nieuwe entree wordt via de Bloemendalerweg aangesloten op alle belangrijke hoofdwegen in Noord. Om die reden wordt ook binnen het bedrijventerrein zelf een nieuwe hoofdstructuur gedefinieerd. Nu vormt de excentrisch gelegen Hogeweysselaan de hoofdroute en slingert de ontsluiting bijna terloops langs een woongebied door het bedrijventerrein via de Gemeenschapspolderweg en de Flevolaan.

In de nieuwe opzet wordt er gekozen voor een meer diffuse ontsluitingsstructuur waarbij de Flevolaan en Pampuslaan net als de Hogeweysselaan de belangrijkste ontsluitingswegen vormen. De huidige profielbreedtes maken dit goed mogelijk. Net als de Hogeweysselaan zullen deze hoofdroutes worden ingericht als groene stadsstraten, geflankeerd door een royale bomenlaan. Bij een eventuele toekomstige herontwikkeling van het terrein van de rioolwaterzuivering kan de Flevolaan worden doorgetrokken richting de Bloemendalerweg en een logische en directe nieuwe hoofdontsluiting vormen. Op die manier worden de nieuwe entree en het Werklandgoed op een heldere manier met de rest van het bedrijventpark verknoot.

De Bloemendalerweg, IJsselmeerlaan/Eemmeerlaan en Gemeenschapspolderweg vormen de dwarsstraten die de doorgaande routes met elkaar verknopen, samen met de Amstellandlaan langs de binnenhaven. De doorgaande routes krijgen een herkenbaar profiel, met royale groene begeleiding van bomen en minder dominant parkeren. De dwarsstraten zijn informeler, hebben ook een groene uitstraling, maar bieden meer ruimte voor parkeren in het openbaar gebied.

Deze heldere structuur maakt het eenvoudig te oriënteren binnen het gebied, komende vanaf de snelweg en creëren een zekere mate van gelijkwaardigheid, zonder dode hoeken. Daarnaast wordt op deze manier ingestoken op het ontmoedigen van doorgaand sluipverkeer, waardoor de route naar de N236 over Rijnkade en Amstellandlaan rustiger wordt.

De dijk langs het Amsterdam Rijnkanaal is nu een prachtige groene wandel- en fietsroute, die bij mooi weer behoorlijk intensief wordt gebruikt. Deze kade blijft als langzaamverkeersroute gehandhaafd, waarbij er gezocht zal worden om deze aan de noordzijde een betere verbinding te geven met de toekomstige ontwikkelingen in de Bloemendalerpolder. Ook aan de zijde van de Rijnkade zal gezocht worden naar mogelijkheden om hier een directe aansluiting voor voetgangers en fietsers te maken met de overzijde van Smal Weesp. Op die manier wordt de kanaalkade een logisch onderdeel van een wandelrondje Weesp.



Principe: zonering



4.3 Een heldere functionele zonering en onderscheidend imago

Behalve de Hogeweyselaan, die zich onderscheidt door de concentratie retail/autohandels, zijn er op dit moment geen duidelijke zoneringen aanwezig binnen bedrijventerrein Noord. In principe kent het gehele bedrijventerrein een gemengde samenstelling. In de toekomst is er behoefte aan die herkenbare functionele zonering, waarbinnen de verschillende profielen van Noord een eigen gezicht krijgen en waarbinnen een zekere mate van clustering van complementaire bedrijven kan plaatsvinden.

In toenemende mate is imago en uitstraling belangrijk, niet alleen voor bedrijven met de wens voor een prominente zichtlocatie, maar ook op 'gewone' bedrijventerreinen. Dynamische en levendige plekken met een eigenwijze groene uitstraling hebben de toekomst; het zijn deze locaties waar de toekomstige ondernemer zich graag mee afficheert. Identiteit wordt steeds belangrijker en gelijkgestemde bedrijven zoeken elkaar in dat verband op. Dit is overigens ook om praktische redenen. De korte lijntjes en nabijheid van klanten, collega's en toeleveranciers maken het mogelijk effectiever verschillende bedrijfsprocessen op elkaar af te stemmen en daarmee efficiënt om te gaan met beschikbare ruimte.

Binnen de toekomstige werkstad Noord zijn drie karakteristieke zones te onderscheiden, inspelend op de aanwezige kwaliteiten:

1. De Hogeweyselaan is de bestaande hoofdroute en vormt tegelijkertijd de aansluiting met de stad. Hier zijn de nodige passanten en is een hoogwaardige representatieve uitstraling naar de rest van de stad noodzakelijk. Perifere detailhandel profiteert van deze zichtlocatie en innige relatie met de stad en is er veel aan gelegen om een representatief gezicht

te maken. Langs de Hogeweyselaan wordt in het verlengde van de bestaande situatie daarom de zoeklocatie perifere detailhandel, waarbij wordt gedacht aan functies die qua maat en schaal niet in de binnenstad passen en een aanvulling vormen op het voorzieningenniveau van Weesp, zoals een bouwmarkt, autohandel, of woonboulevard. Nadrukkelijk is hier geen mogelijkheid voor ondernemingen die het voorzieningenniveau in de binnenstad zelf ondermijnen.



2. De zone langs de groene dijk en het kanaal vormt in potentie een interessante locatie voor eigengereide bedrijven die een bijzondere locatie in de regio zoeken, met een goede ontsluiting, maar zonder de hoge kosten van de stad Amsterdam. Hier liggen derhalve mogelijkheden voor een nieuw gezicht van Weesp aan het Amsterdam Rijnkanaal en het aantrekken van nieuwe ondernemers en bedrijven. In de zone langs het kanaal zullen de omstandigheden moeten worden gecreëerd die kennisintensieve bedrijven en creatieve industrie kunnen verleiden zich in Weesp te vestigen. Daarbij kan gedacht worden aan high-tech productiebedrijfjes, internetbedrijven, reclamebureaus, onderzoek, multimedia, meubelmakers, design, etc. Het zijn ondernemers en bedrijven die zich aangetrokken voelen tot afwijkende architectuur en ludieke kunst, een groene werkomgeving, combinaties van wonen en werken, een spectaculair uitzicht over het kanaal, etc. In deze zone liggen in de toekomst uitgelezen mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik, voor het stapelen van bedrijven, of groene gevels en groene daken. Interessant in dat verband is het zoeken van een intensieve samenwerking met de lokatie Domeinen. Daar liggen kansen voor kruisbestuiving en kan een eerste aanzet gegeven worden voor een nieuw imago.
3. In aanvulling daarop is het uiteraard belangrijk om voldoende ruimte te houden voor het faciliteren van de 'gewone bedrijvigheid', de bedrijfshallen, logistiek en productiebedrijven. Een royale zone waar ruimte blijft voor bestaande en nieuwe ondernemers, met brede wegen, royale kavels, eenvoudige expeditie en geen hoogdravende ambities ten aanzien van beeldkwaliteit en imago. In de middenstrook tussen de eerste twee beschreven zones is ruimte voor deze meer grootschalige bedrijvigheid. Uitgangspunt hier is een heldere en efficiënte invulling, de mogelijk-





heden voor grote kavels, met bijvoorbeeld een toegankelijke en afsluitbare expeditiestraat. Hier gelden eenvoudige en flexibele randvoorwaarden en is ruimte voor de bedrijven tot categorie 3 en eventueel zelfs 4. Binnen Weesp ligt voor deze categorieën de middenzone voor Noord het meest voor de hand, gezien de afstand tot de omliggende woonwijken. Met name categorie 4 bedrijven en Bevi-inrichtingen moet verantwoord kunnen worden ten opzichte van de effecten op de omgeving en met in achtneming van de Beleidsvisie externe veiligheid.

Grootschalige logistieke bedrijven en hogere categorieën zitten logiescherwijs vooral aan de noordzijde nabij de ontsluiting.

Kleinschalige lokale bedrijven, met tevens een sterke relatie met de N236 vinden dan hun plek aan de zuidzijde. Beeldkwaliteit zit hem hier met name in de overgang naar de openbare weg.

Het is niet noodzakelijk of zelfs wenselijk om deze functionele zonering nu rigoureus door te voeren. Er moet voldoende ruimte blijven voor bestaande ondernemers die voorts nog prima zitten. Wel zet de structuurvisie in op het geleidelijk aansturen en handelen naar dit concept. De functionele zonering is daarbij een leidraad, maar zeker geen keurslijf.

Inspiratie: landgoed





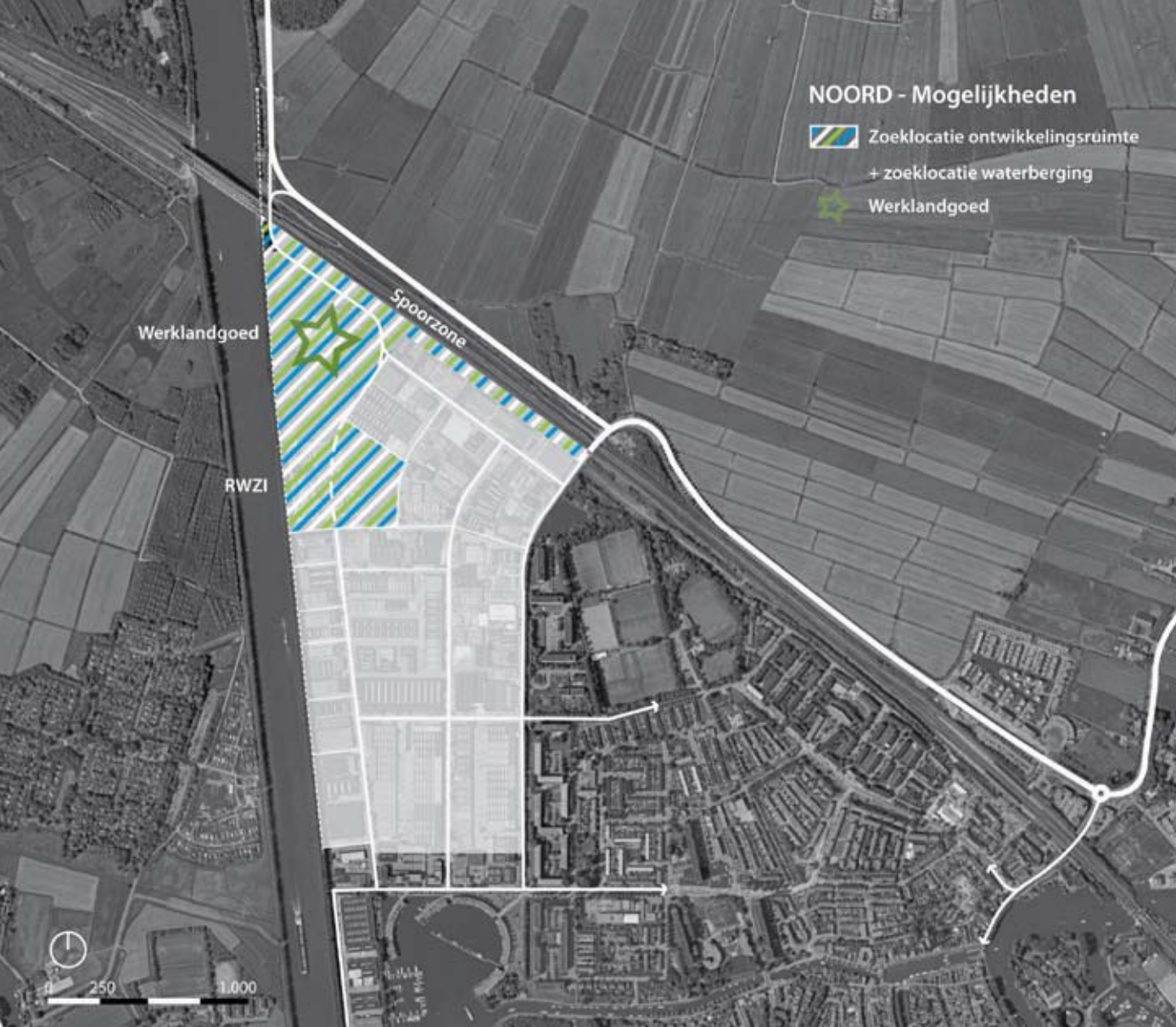
De blikvanger; werklandgoed bij de entree

Binnen de nieuwe werkstad Noord is één bijzondere plek te definiëren, prominent bij de entree van het gebied, aan het kanaal en net na de spoorbrug. Hier wordt de huidige 'verborgen en besloten' vrijplaats omgevormd tot een openbaar en groen werklandgoed voor creatieve bedrijvigheid. De Domeinen-locatie is nu een groene enclave met kunstenaars en kleinschalige bedrijvigheid in de oude monumentale panden van het voormalige marinecomplex. De insteek is deze locatie een grotere betekenis te geven voor het bedrijventerrein Noord en voor Weesp als geheel. Het nieuwe werklandgoed wordt een trekpleister voor bestaande en nieuwe creatieve en kennisintensieve bedrijven.

De monumentale panden worden waar mogelijk gerenoveerd of vernieuwd/herontwikkeld, het terrein wordt meer openbaar en transparanter en beter doorgaanbaar. Een open en groen landgoed voor het gehele bedrijventerrein, een plek die toegankelijk en uitnodigend is als een park voor de werknemers.

Het werklandgoed wordt de blikvanger bij de entree van het bedrijventerrein Noord en krijgt derhalve een zeer representatieve uitstraling en hoogwaardige invulling. Er komen mogelijkheden voor uitbreiding van de bebouwing in de groene rand, waarbij het groen echter ten alle tijden het beeld blijft domineren. Thema in het landgoed is werken in het groen.

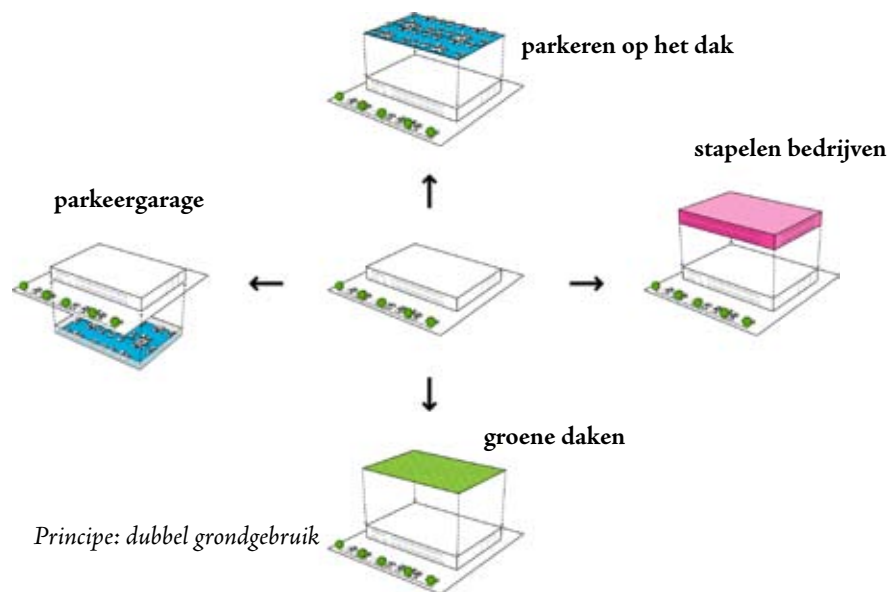
Het werklandgoed wordt de aanjager voor de gewenste imagooverandering van Noord.



Noord: ruimte en mogelijkheden

4.4 Zoeken naar ruimte

Belangrijk voorwaarde is dat er voldoende over-ruimte blijft bestaan binnen werkstad Noord om plek te bieden aan de uitbreiding van bestaande bedrijven, de vrijwillige herplaatsing van bedrijven binnen Weesp en de vestiging van nieuwe bedrijven. Gezien de bestaande leegstand zit er nog relatief veel ruimte binnen het gebied. In veel gevallen is deze echter verspreid, waardoor prima ingespeeld kan worden op de vraag van kleinere bedrijven, maar voor een grotere vraag geen ruimte gevonden kan worden. In dat verband is het oprichten van een coördinerend ontwikkelbedrijf 'Noord' een goede mogelijkheid. Deze kan onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor actief parkmanagement en bijvoorbeeld de bundeling van leegstaande kavels, door gerichte aankopen en verkopen. Waar nodig kan ook nog extra ruimte worden gecreëerd binnen het bestemmingsplan voor nieuwe ontwikkelingen.



Principe: dubbel grondgebruik

Tevens liggen er kansen voor verdere intensivering door dubbel grondgebruik te stimuleren. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld parkeren op het dak, of het stapelen van bedrijfspanden, maar ook door het inrichten van slimmere bedrijfsprocessen, door het zoeken naar synergie en combinaties, zodat gemeenschappelijke voorzieningen gedeeld kunnen worden. Wederom moet dit geen keurslijf zijn, maar als de kansen zich voordoen moet daarop ingespeeld kunnen worden. Met name de samenwerking en afstemming is belangrijk in dat verband.

Tenslotte zal er op termijn gezocht moeten worden op welke plaatsen daadwerkelijk nieuwe ruimte kan worden gecreëerd, bijvoorbeeld om mogelijkheden te bieden voor het vrijwillig herplaatsen van bedrijven van Rijnkade en Nijverheidslaan of voor het toevoegen van nieuwe bedrijvigheid. Kansen hiervoor liggen met name in de herontwikkeling van de locatie van de rioolwaterzuivering en in de rand rond het werklandgoed.

Waterberging

Bij de geleidelijke opwaardering en herprofilering van Noord is er ook ruimte nodig voor waterberging. Zoeklocaties liggen in de groene rand langs het spoor, langs het kanaal en in de groene rand rondom het Werklandgoed. Daarnaast worden groene daken gestimuleerd om te voorzien in voldoende opvangcapaciteit.

Bij het creëren van nieuw oppervlaktewater is het belangrijk dat aangesloten wordt op bestaande waterstructuren in de stad. De precieze uitwerking zal in overleg met Waternet opgepakt worden. Gedacht wordt voorts nog aan een aansluiting vanuit de binnenstad, via de Gemeenschapspolderweg naar het Amsterdam-Rijnkanaal.



4.5 Verbeteren uitstraling

Voor werkstad Noord wordt een duidelijk imago gecreëerd, waarbij niet kwantiteit maar kwaliteit voorop staat. Ondernemers zoeken niet alleen een goed ontsloten plek, maar ook een eigenzinnige locatie en een onderscheidende identiteit voor een concurrerende prijs. Binnen de regio heeft Weesp wat dat betreft goede mogelijkheden.

Werkstad Noord gaat zich onderscheiden door haar goede ontsluiting op de A1 en nabijheid van het station, maar ook door het bijzondere uitzicht over het Amsterdam Rijnkanaal en de uitgesproken groene uitstraling. Dit laatste krijgt vorm in grote straten, gevels en daken. Blikvanger is ook wat dat betreft weer het Werklandgoed.

Parkmanagement speelt daarin een grote rol. De belangrijkste mogelijkheden voor het creëren van een hoogwaardige en groene uitstraling in Noord liggen namelijk niet in de openbare ruimte, maar in de inrichting van het privé terrein en de uitstraling van de bebouwing. De gemeente zal samen met de betrokken ondernemers een beeldkwaliteitsplan opstellen waarin spelregels worden opgenomen die de samenhang en groene uitstraling moeten waarborgen, zonder daarbij een belemmering te vormen. Ook hier geldt weer dat er geen ingrijpende veranderingen noodzakelijk zijn en een opwaardering van de uitstraling en samenhang prima bewerkstelligd kan worden binnen een 'organisch en geleidelijk proces', dat voldoende ruimte laat voor initiatieven. De ervaring leert dat relatief eenvoudige ingrepen zoals bijvoorbeeld de herinrichting en afstemming van de voortuinen, het oplossen van een deel van het parkeren op eigen terrein, het opknappen van de voorgevel, of het afsluiten van de rommelige achterterreinen een groot effect hebben.

Beeldkwaliteit van de randen

Specifieke aandacht dient daarbij te zijn voor de randen van Noord, deze bepalen immers voor een belangrijk deel het gezicht van de werkstad. Ingezet wordt allereerst op een strategische situering van de representatieve bedrijvigheid; perifere detailhandel langs de Hogeweyselaan en creatieve en kennisintensieve bedrijvigheid langs het kanaal. De Amstel-landlaan wordt begrensd door een mix van kantoren en wonen.

Daarnaast zal groen een belangrijke rol spelen. Aan de zijde van het spoor komt een brede groene omzoming, met hoog opgaand groen en ruimte voor waterberging. Langs het Amsterdam Rijnkanaal vormt de dijk en bommenlaan een belangrijke groene afronding. Dit wordt verder versterkt door juist hier in te zetten op groene daken en groene gevels. Bij een geleidelijke herprofilering van deze zone is daarnaast de overtuiging dat de bedrijven een meer representatief gezicht zullen maken naar het kanaal.

Accenten

Prominente plekken, zoals bij de entrees en op belangrijke hoeken worden gemarkeerd met een architectonisch accent. Deze werken als herkenningpunten en dragen zo bij aan de oriëntatie en leesbaarheid van het gebied. Tevens markeren ze blikvangende locaties en zijn op die manier bepalend voor het imago en de uitstraling van het gehele gebied. Met de ontwikkeling van een architectonisch icoon op een belangrijke plek kan een bijdrage worden geleverd aan het opbouwen van een nieuw en eigenzinnig imago.



Inspiratie: Noord langs het kanaal

4.6 Aandachtspunten

Een aantal praktisch aandachtspunten bij de revitalisering en verdere ontwikkeling van Noord:

- Het huidige terrein van Domeinen is vervuild. Bij een opwaardering en verdere ontwikkeling zal er nader onderzoek moeten plaatsvinden naar een mogelijke sanering.
- De realisatie van de nieuwe ontsluiting van Noord is een belangrijke impuls voor het bedrijventerrein en het verdient de voorkeur deze zo spoedig mogelijk te ontwikkelen. De betreffende ontwikkeling is echter afhankelijk van de aanleg van de nieuwe route naar de A1 en de nieuwe afrit, processen waar de gemeente Weesp gebonden is aan een autonoom traject met gemeente Muiden en hogere overheden. Onderzocht kan worden of er vooruitlopend op de nieuwe aansluiting op de A1 reeds de mogelijkheid is om de nieuwe insteek te maken onder het spoor door en daarmee vooruitlopend de interne ontsluitingsstructuur van Noord te verbeteren.
- Bij de vestiging van bedrijven met zwaardere milieucontouren, zoals categorie 4 bedrijven, zal er zorgvuldig naar de omliggende woonbebouwing gekeken moeten worden, zodat binnen de normen gebleven wordt en de overlast minimaal is. Zwaardere categorieën en grootschaligere bedrijven krijgen idealiter een plek in de middenzone, meer specifiek aan de noordzijde. Hier is de milieuoverlast voor de stad beperkt en wordt de verkeersoverlast van zwaar expeditieverkeer beperkt.
- Bij de geleidelijke opwaardering en intensivering zal uiteraard zorgvuldig met bestaande belangen van ondernemers moeten worden omgegaan. Uitgangspunt is waar mogelijk

ondernemers binnen de gemeente te houden. Daarbij dient natuurlijk altijd een zorgvuldige kosten-batenanalyse gemaakt te worden.

- De locatie van de Domeinen wordt openbaar en omgevormd tot een werklandgoed. Dit wordt een blikvanger bij de nieuwe entree, de hekken verdwijnen, de begroeiing wordt meer transparant, gebouwen en openbare ruimte worden opgeknapt en gerenoveerd. De openbare ruimte wordt opgeruimd, de buitenopslag krijgt een meer afgeschermd plek, bijvoorbeeld binnen de bebouwing. In de rand zijn mogelijkheden voor het toevoegen van nieuwe functies en gebouwen. Onderzocht kan worden of er mogelijkheden liggen voor een restaurant of horeca.
- De hoofdstructuur van Noord wordt nadrukkelijker beleefbaar doordat er een helder onderscheid wordt gerealiseerd tussen hoofdroutes en dwarsroutes. In een nadere uitwerking dient te worden uitgezocht hoe binnen de profielen kan worden omgegaan met zaken als groen, parkeren en water.
- Vertrekpunt is om zoveel mogelijk het parkeren op eigen terrein op te lossen.
- Het vergroten van de waterberging is een belangrijke opgave bij de verdere ontwikkeling en revitalisering. Mogelijkheden liggen langs het spoor en rondom het werklandgoed en mogelijk ook in de vorm van groene daken. De exacte invulling zal nog nader onderzocht moeten worden, maar geopteerd wordt voor een continue systeem waarbij bijvoorbeeld via de Gemeenschapspolderweg op het systeem van de stad aangesloten kan worden.



TE HUUR
KANTOOR-/
BEDRIJFSRUIMTE
VANAF CA. 850 M²

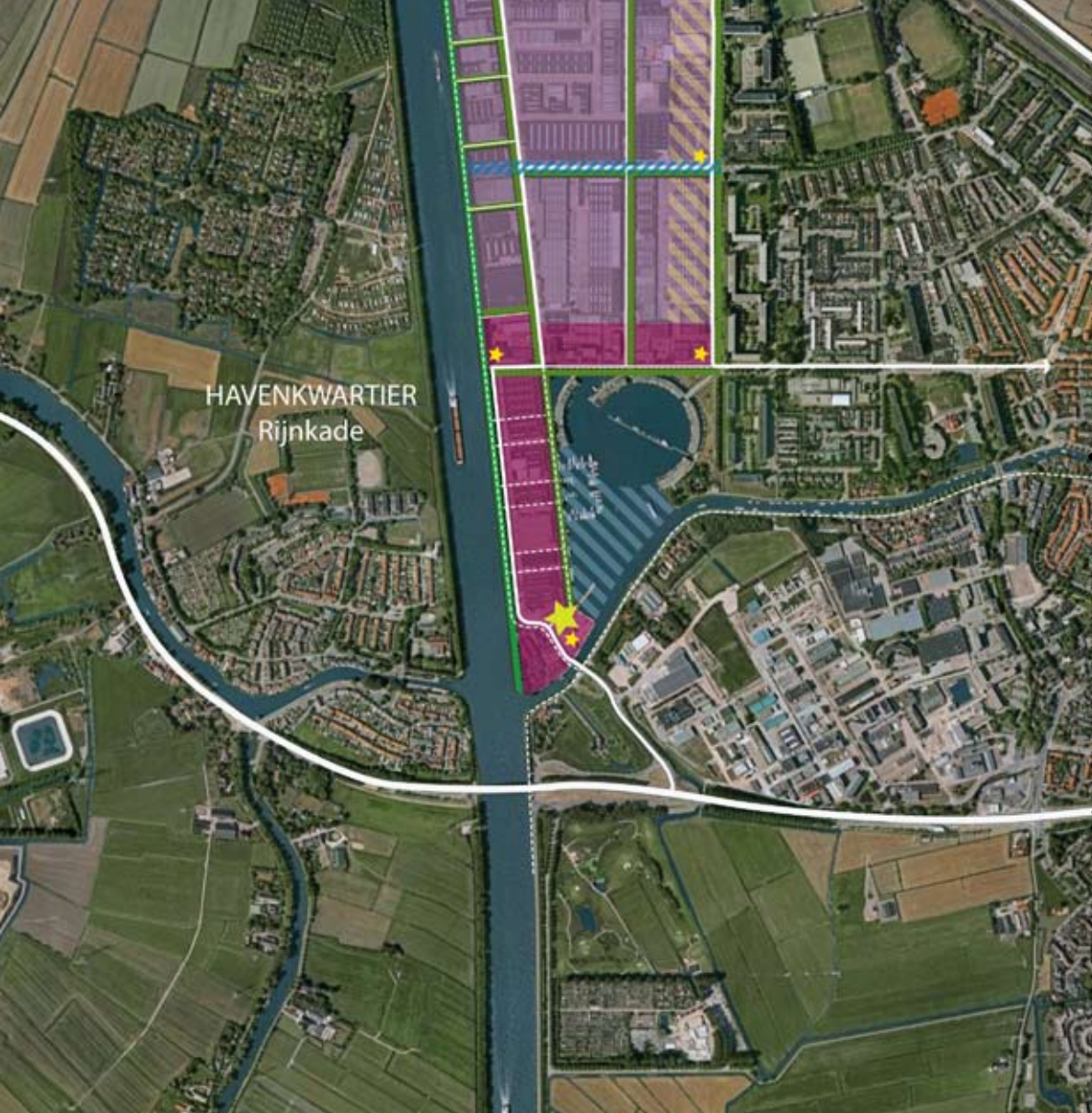
VALAD



VALAD
1000 A 1000 M²

- De uitstraling van openbare ruimte en verouderde bedrijfsgebouwen kan relatief eenvoudig verbeterd worden, bijvoorbeeld door een nieuwe gevelbeplating of een meer samenhangende inrichting van de voortuinen. Recente ontwikkelingen in Noord zelf zijn daarvan het bewijs. De belangrijkste opgave ligt wat dat betreft in het zoeken van samenwerking en het overtuigen van individuele ondernemers.
- Om handen en voeten te geven aan de revitalisering en opwaardering van de uitstraling van Noord zal een beeldkwaliteitsplan worden opgesteld, waarin naast de beeldkwaliteit van gebouwen en openbare ruimte ook nader wordt gekeken naar bijvoorbeeld de uitwerking van ontsluiting, waterberging, zonering bedrijventerreinen, geluid, externe veiligheid, stankcirkels, opslag gevaarlijke stoffen, milieu, bodem etc.. Uitgangspunt is dat daarbij de marktpartijen het voortouw nemen en de gemeente stimuleert en faciliteert.
- Trekker in de revitalisering wordt een door de markt op te richten en door de gemeente te faciliteren ontwikkelingsmaatschappij.
- Op bedrijventerrein Noord zijn bedrijven met categorie 1, 2 en 3 uit de VNG-brochure “bedrijven en milieuzonering” als recht toegestaan. Hiervan kan worden afgeweken voor categorie 4 bedrijven en Bevi-inrichtingen, mits vestiging verantwoord is ten opzichte van de effecten op de omgeving en met inachtneming van de Beleidsvisie externe veiligheid.





HAVENKWARTIER
Rijnkade

Structuurvisie: Havenkwartier

HAVENKWARTIER

-  Transformatie naar gemengd stedelijk milieu met wonen + werk
-  Zoeklocatie waterrecreatie en waterwonen
-  Hart van de Rijnkade; waterplein
-  Hoofdstructuur bomenlanen
-  Hoofdontsluiting snelverkeer
-  Secundaire ontsluiting snelverkeer
-  Routes langzaamverkeer
-  Architectonisch accent





Inspiratie: Havenkwartier

RIJNKADE; LEVENDIG HAVEN-KWARTIER ROND DE BINNENHAVEN

5.1 Transformatie naar een gemengd stedelijk woongebied

Het gebied rond de binnenhaven, met Rijnkade en Amstellandlaan transformeert stap voor stap van een extensief en verouderd bedrijventerrein naar een hoogwaardig stedelijk woon- en recreatiegebied, een ontwikkeling die feitelijk met de realisatie van Aquamarin al jaren geleden is aangevangen.

De binnenhaven ligt vanuit recreatief oogpunt op een strategische plek, aan Smal Weesp en als snelle 'uitvalsbasis' voor het bereiken van de Vecht en de omgeving van Amsterdam. Met het Vechtplassengebied in de achtertuin lijkt de binnenhaven de ideale tussenstop en ligplaats in de regio. De grote zomerse drukte op het water bij Weesp, met aanmerende bootjes langs de Buitenveer en Korte Stammerdijk, vormen daarvoor de bevestiging.

63

Het water van de binnenhaven krijgt nog meer dan nu een recreatieve functie, met de jachthaven en het zoeken naar mogelijkheden voor bijvoorbeeld drijvend wonen, mits deze uiteraard niet conflicteren met de bestaande en nieuwe woonfuncties.

Rondom de nieuwe binnenhaven komt een levendig nieuw Havenkwartier, met wonen op de landtong tussen kanaal en binnenhaven en wonen en werken langs de Amstellandlaan, in de overgang naar werkstad Noord. Het Havenkwartier wordt nadrukkelijk meer dan alleen een nieuwe waterrijke woonwijk. Op verschillende plekken wordt de combinatie gezocht met werken en recreatie, zodat een levendig en dynamisch gebied ontstaat, dat niet alleen een waarde heeft voor de bestaande en nieuwe bewoners, maar dat tevens een trekker en blikvanger vormt voor de naastgelegen Werkstad Noord en woonwijken.



5.2 Wonen tussen kanaal en binnenhaven

De landtong tussen Rijnkade en Aquamarin is in potentie een unieke woonlocatie in de regio, aan de ene zijde uitkijkend over het Amsterdam Rijnkanaal, aan de andere zijde over de toekomstige levendigheid van de binnenhaven en de beweging van bootjes over Smal Weesp.

De Rijnkade en Amstellandlaan blijven belangrijke autoroutes voor de ontsluiting van Weesp, maar potentieel sluipverkeer tussen de A1 en de N236 zal zoveel mogelijk ontmoedigd worden, door de voorgestelde diffuse opzet van de ontsluitingsstructuur van werkstad Noord. Weesp stapt daarmee af van de huidige slingerende doorgaande route, maar creëert een diffuus systeem van stadsstraten en informele dwarsverbindingen. Op die manier wordt de interne verkeersafwikkeling gewaarborgd.

Inspelend op het doorgaand verkeer op de Rijnkade wordt deze geflankeerd door een bedrijvenplint. Hier komen mogelijkheden voor hoogwaardige bedrijvigheid, zoals kantoren en onderzoek, maar ook bijvoorbeeld atelierruimtes, een fysiotherapeut etc.

Boven de plint wordt gewoond, met uitzicht over de dijk op het water van het Amsterdam Rijnkanaal.

De bestaande groene dijk en langzaamverkeersroute langs het Amsterdam Rijnkanaal blijven gehandhaafd. Aan de zuidzijde wordt de mogelijkheid onderzocht voor een directe aansluiting voor langzaamverkeer met de overzijde van Smal Weesp, zodat een continue route langs het kanaal ontstaat. Op die manier kan dit een veilige en aangename langzaamverkeersroute vormen, die het Havenkwartier en Werkstad Noord op een veilige en logische wijze een verbinding geeft met het oude centrum via de Buitenveer.

Aan de zijde van de binnenhaven wordt het Aquamarin een autoluwe wandelpromenade langs het water, die tevens toegang geeft tot de uit te breiden jachthaven. Langs deze openbare kade wordt gewoond met uitzicht op de haven en de boten min of meer voor de deur. Maar er is ook ruimte voor bijvoorbeeld een restaurantje en jachthavengebonden bedrijvigheid, zoals een botenmakelaar, of een nautische winkel. Het Aquamarin wordt een levendig wandel- en speelgebied, een openbaar balkon aan de haven.

Tussen de kanaaldijk en de autoluwe binnenkade komen intensieve relaties door een reeks van doorsteken voor langzaamverkeer. Op die manier zijn kanaal en binnehaven onlosmakelijk aan elkaar verbonden.

De maat, schaal en korrel van de bebouwing wordt passend bij de schaal van Weesp, maar speelt ook in op de grote schaal van de locatie, met de openheid van het kanaal en het binnenwater.

De landtong kent vier karakteristieke gezichten;

- klein-stedelijk aan de stadszijde, met grondgebonden woningen en kleinschalige appartementen langs de levendige binnenkade,
- intieme en autoluwe tussenstraatjes met zowel uitzicht op het kanaal, als uitzicht op de binnenhaven, met grondgebonden woningen en kleinschalige appartementen,
- een stoere zijde aan het kanaal, met een werkplint en appartementen daarboven, uitkijkend over het water,
- groene binnentuinen als een oase van rust, met ruimte voor spelen voor de aller-kleinsten.



Inspiratie: Rijnkade

Alles bij elkaar krijgt het gebied een stedelijke uitstraling met kloeke blokken, variërend van 2 a 4 lagen aan de zijde van het Aquamarin, tot 6 lagen aan de zijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Op prominente punten zijn er ook hoogteaccenten mogelijk.

Op de Rijnkade na is het gebied grotendeels autovrij/autoluw en heeft de voetganger en fietser hier alle ruimte. Het parkeren wordt opgelost binnen de blokken, daarvoor kan relatief eenvoudig het aanwezige hoogteverschil tussen de kades en het binnengebied worden gebruikt.

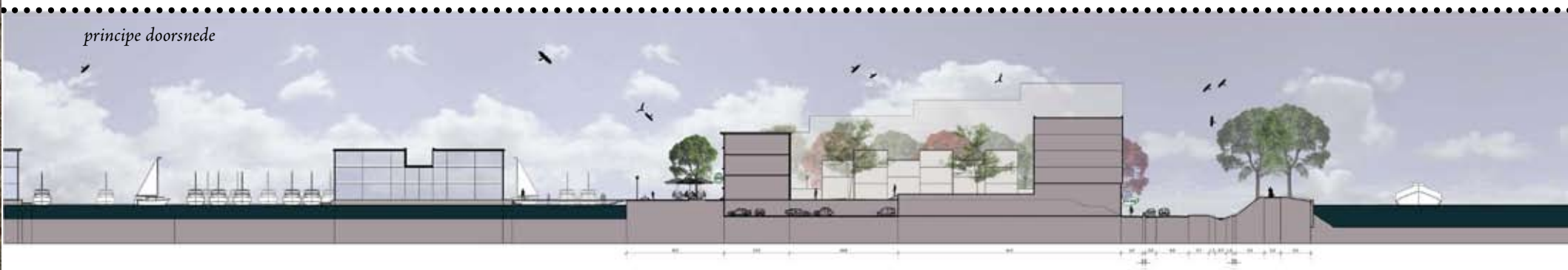
Accenten en Waterplein

Op de kop van de landtong, min of meer in de bocht van de Rijnkade komt het Waterplein, een openbare ruimte aan de binnenhaven die een relatie legt tussen Rijnkade en water en

de beëindiging vormt van de wandelboulevard. Het plein wordt het openbare hart van de buurt. Rondom het Waterplein is er ruimte voor daghoreca en publieke functies, bijvoorbeeld een hotel met een eigen jachthaven.

Op markante plekken zijn er accenten in hoogte en architectuur, zoals op het einde van de landtong, als markering van de entree van het Havenkwartier en als accentuering van het waterplein. Een andere prominente plek is de hoek van de Rijnkade en Amstellandlaan. Deze accenten zijn passend binnen de maat, schaal en korrel van Weesp.

Een interessante gedachte is om de idealen van de bedrijvenzone langs het kanaal, zoals duurzaamheid en groene daken en gevels in het Havenkwartier door te zetten en te incorporeren in de uitwerking van de landtong.



Inspiratie: Amstellandlaan



5.3 Langs de Amstellandlaan

Langs de Amstellandlaan wordt ingezet op een mix van hoogwaardige bedrijvigheid, kantoren, wonen/werken, creatieve bedrijven, baliefuncties, etc. georiënteerd op het water. Deze zone vormt een geleidelijke overgang tussen het nieuwe Havenkwartier en de Werkstad Noord. Bestaande kantoorpanden zouden waar mogelijk kunnen worden opgeknapt en worden omgevormd. Maar er liggen nadrukkelijk ook mogelijkheden voor sloop en herontwikkeling, zeker gezien de gedateerde en soms extensieve opzet van de huidige bebouwing. Op deze plek is een verdere intensivering goed denkbaar, gezien de prominente plek langs het water en de hoofdontsluiting. De maat en schaal van de bebouwing blijft echter passend bij Weesp, de bouwhoogte is variërend tussen 3 en 4 lagen. Entrees liggen aan de waterzijde.

Tevens zal er bij de transformatie van dit gebied gezocht moeten worden naar mogelijkheden om de parkeerdruk op de Amstelaandlaan te verminderen. Mogelijkheden bevinden zich aan de lager gelegen achterzijde van de bebouwing, zodat de Amstellandlaan kan worden omgevormd tot groene en veilige loper langs het water. Voor de Amstellandlaan is het belangrijk om binnen het profiel naast de auto meer ruimte te maken voor wandelen en fietsen, aangezien dit de belangrijkste route is naar het centrum en de rest van de stad. Accenten bevinden zich op de hoeken; één bij de kruising van de Amstellandlaan en Hogeveyselaan en de andere als markering van het einde van de Amstellandlaan. De laatste vormt tevens een soort richtpunt.

Inspiratie: een blik over de binnenhaven



5.4 Op het water van de binnenhaven

De binnenhaven wordt in het verlengde van de strategische positie die het inneemt in de regio een recreatieve trekker voor de recreatievaart. De situering op het kruispunt van Smal Weesp, Amsterdam Rijnkanaal en Vecht maakt de binnenhaven zeer geschikt als uitvalsbasis voor de waterrecreatie en het vormen van een schakel tussen de regio Amsterdam en het IJmeer en de zuidelijker gelegen Ankeveense en Loosdrechtse plassen. Om dit te bewerkstelligen zal gezocht worden naar mogelijkheden om de jachthaven verder uit te breiden en liggen er kansen voor recreatieve voorzieningen langs de kade van Aquamarin.

In het verlengde van het uitbreiden en intensiveren van de waterrecreatie zal tevens gezocht worden naar mogelijkheden voor drijvend wonen en eventueel voorzieningen op het water van de binnenhaven. In deze zoektocht zal uitdrukkelijk gekeken worden naar de belangen van bestaande bewoners en de jachthaven. Drijvend wonen is daarbij altijd ondergeschikt en zal zorgvuldig moeten worden ingepast.

5.5 Aandachtspunten

Een aantal praktisch aandachtspunten bij de transformatie van de Rijnkade:

- ♦ Fasering; het noordelijke deel van het gebied kent geen echte belemmeringen voor de beschreven transformatie van werken naar meer wonen, het zuidelijke deel van de landtong is echter afhankelijk van Hagen Beton aangezien deze een geluidscontour heeft. Randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het zuidelijk deel is derhalve de verplaatsing van Hagen Beton naar een andere locatie in Weesp of daarbuiten. Samen met Hagen Beton zal gekeken worden wat de mogelijkheden zijn.
- ♦ Er zijn geen belemmeringen in het kader van de externe veiligheid rond het Amsterdam-Rijnkanaal.
- ♦ Rijnkade en Amstellandlaan vormen belangrijke schakels in de auto-ontsluiting van Weesp richting de N236 en zullen dat ook na transformatie blijven. Het streven is echter om de verkeersoverlast waar mogelijk te beperken door sluipverkeer tussen A1 en N236 te ontmoedigen en hardrijden te voorkomen. Om die reden wordt in Noord gekozen voor een diffuse ontsluitingsstructuur in plaats van één doorgaande route en zal met name in de inrichting van de profielen van de Rijnkade en Amstellandlaan gezocht worden naar een veilige afstemming tussen verblijven en verplaatsen. Langs de Rijnkade wordt bewust ingezet op een plint met bedrijven, zodat op een logische manier wordt aangesloten op de doorgaande route.
- ♦ Het parkeren in het Havenkwartier gebeurt vooral op eigen terrein, onder of achter de bebouwing. Langs de Rijnkade zelf kan daarvoor gebruik worden gemaakt van het aanwezige hoogteverschil met het Aquamarin. De Nota parkeerbeleid geeft inzicht in de normen. Wellicht is het nog mogelijk om een deel van de bestaande parkeeroverlast in het gebied op te lossen met de nieuwe ontwikkeling rond de Rijnkade en Amstellandlaan.
- ♦ Het woongebied wordt waar mogelijk het domein van de voetganger. Daarmee ontstaat op straat en langs het water ruimte om te spelen. Speelplekken voor de allerkleinsten bevinden zich binnen de woonblokken.
- ♦ Maat, schaal en korrel van de bebouwing zijn passend bij Weesp, maar tegelijkertijd kleinstedelijk en stoer. De bouwhoogte varieert van twee tot vier lagen langs Aquamarin en Amstellandlaan tot zes lagen langs de Rijnkade. Op prominente plekken zijn accenten mogelijk, er dient nader onderzocht te worden hoe hoog deze kunnen worden. Hoe dan ook zullen ze slank moeten worden, niet uit de toon moeten vallen binnen Weesp en geen negatieve schaduwwerking hebben op de omgeving.
- ♦ Voor de jachthaven zal gezocht worden naar mogelijkheden voor uitbreiding, maar binnen een bandbreedte die 'behaftbaar' is voor een kleinschalig woongebied als het Havenkwartier. Bij een grote uitbreiding van het aantal ligplaatsen dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met een plan-m.e.r. Vooralsnog is het uitgangspunt dat dit niet noodzakelijk is.
- ♦ Bij de uitwerking van het wonen en de recreatieve voorzieningen langs het Aquamarin is

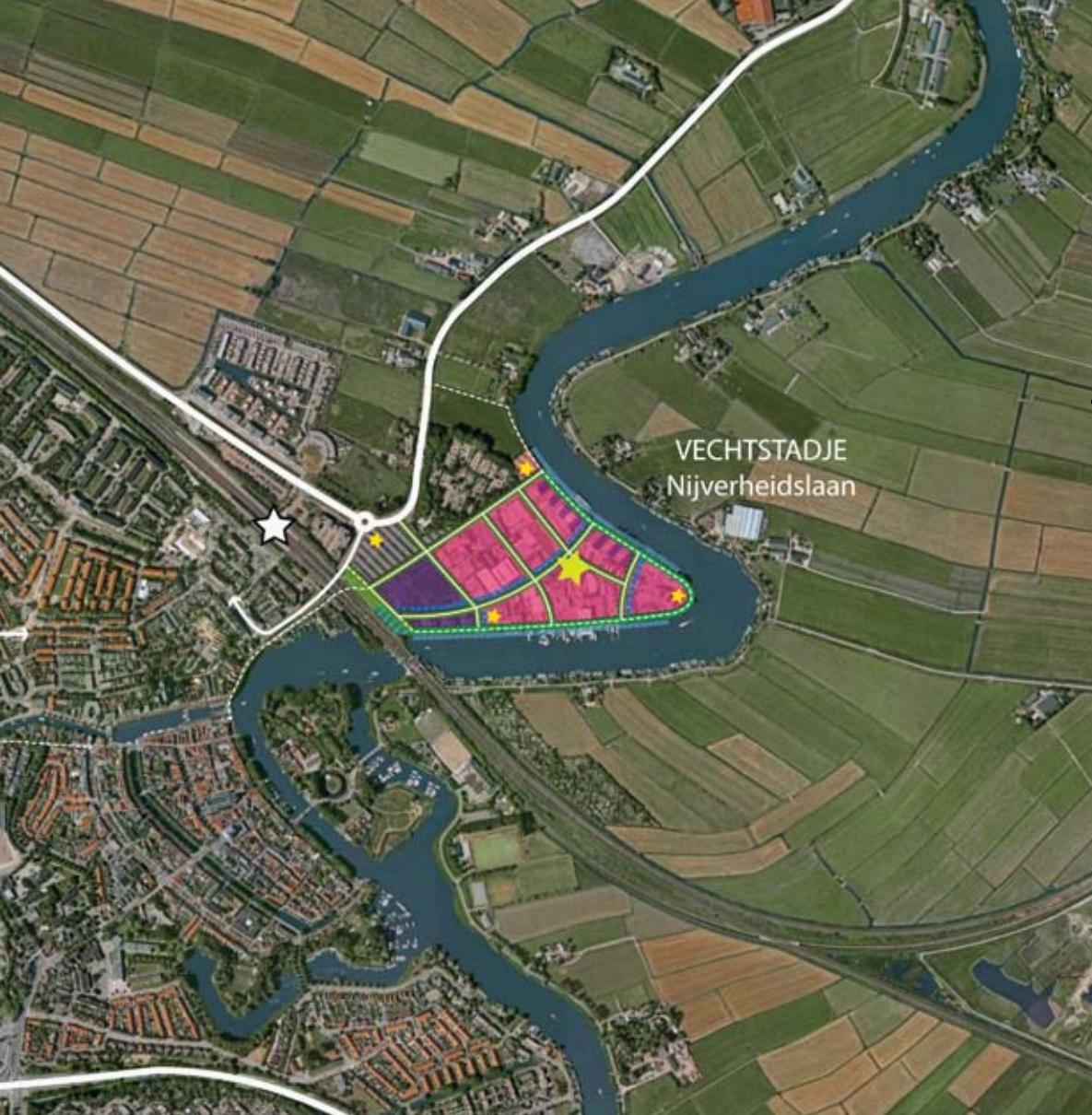
het uitgangspunt dat er gezocht wordt naar een maximale oriëntatie op het water. Op het water van de binnenhaven zelf zal de mogelijkheid onderzocht worden van een bescheiden aantal drijvende woningen als aanvulling op het 'reguliere woningaanbod'. De belangen van de bestaande bewoners en jachthaven zijn daarbij leidend.

- Uitgangspunt is dat de gemeente geen actieve rol gaat spelen bij de herontwikkeling van het Havenkwartier. De gemeente faciliteert, de markt initieert. Indien mogelijk wordt er aangestuurd op een verevening van opbrengsten ten gunste van investeringen in Noord. De omvang en opzet van deze verevening zal nader bepaald moeten worden bij de latere uitwerking. Bij het actualiseren van het flexibel uitvoeringsprogramma bij deze structuurvisie kan vervolgens ingespeeld worden op de uitkomsten en de verevening geborgd worden.
- Op de Rijnkade en Amstellandlaan zijn bedrijven met categorie 1 en 2 toegestaan bij de woningen in de plint.
- De hoofdontsluiting (50 km p/u) van Rijnkade en Noord loopt niet langs Aquamarin en Amstellandlaan en is onderdeel van de vrachtwagenroute van en naar de A1 en N236, waarbij het noordelijk deel van de Hogeweyselaan ook onderdeel is van de route gevaarlijke stoffen.

De toekomstige ontsluiting heeft tot doel het bestemmingsverkeer zo goed mogelijk het bedrijventerrein/woongebied te laten ontsluiten richting A1 of N236 en dit zo min

mogelijk belasting te laten geven voor het woongebied. De overige wegen in het gebied worden nader vormgegeven en afgestemd op de toekomstige functie en gebruik. Hiertoehal zal in de toekomst een verkeersstructuurvisie opgesteld.





Structuurvisie: Vechtstadje Nijverheidslaan

VECHTSTADJE

-  Transformatie naar gemengd stedelijk milieu met wonen + werk
-  Transformatie naar wonen
-  Groen
-  Wonen en werken in het groen
-  Zoeklocatie watergebonden Bedrijvigheid
-  Zoeklocatie water
-  Zoeklocatie singel of gracht
-  Aanlegmogelijkheden/ zoeklocatie steigers
-  Hart van de Nijverheidslaan; plein
-  Hoofdstructuur bomenlanen
-  Hoofdontsluiting snelverkeer
-  Secundaire ontsluiting snelverkeer
-  Routes langzaamverkeer
-  Architectonisch accent

NIJVERHEIDSLAAN; NIEUW WATERSTADJE AAN DE VECHT

6.1 Een nieuw waterfront voor Weesp

Net als rond de Rijnkade zet de structuurvisie op de Nijverheidslaan in op een geleidelijke transformatie van extensieve bedrijvigheid naar een hoogwaardig nieuw woongebied. De Nijverheidslaan vormt zonder twijfel in potentie één van de mooiste plekken van Weesp, naast het station, omklemd voor de Vecht en vlak naast het oude centrum. Deze locatie is veel te mooi voor bedrijfshallen en een gemeentewerf.

De insteek is om op deze bijzondere plek in te zetten op een nieuw waterstadje langs de Vecht; een eigentijds vestingstadje aan het water, met intieme straten en individuele pandjes, afwisselende kappen en charmante pleintjes. Informeel en groen, met een grote diversiteit aan woningen, van kleinschalige appartementencomplexen tot stadswoningen en vrijstaande woningen.

Het uitgangspunt daarbij is kwaliteit maken, hier komt een nieuw gouden randje van Weesp. Op deze plek moet Weesp geen genoegen nemen met middelmaat, dit is de kans om Weesp naast werkstad ook als woonstad op de kaart te zetten. Het nieuwe waterstadje aan de Vecht moet een absolute meerwaarde creëren voor de gehele stad en gemeente. Om dat te bewerkstelligen is een hoogwaardige architectuur en inrichting van de openbare ruimte noodzakelijk.

Blikvanger wordt een nieuwe openbare wandelpromenade langs de Vecht, een nieuw rivierfront van Weesp geïnspireerd op de Hoogstraat in het historische centrum. Dit nieuwe openbare rivierfront maakt de beleving van de Vecht toegankelijk voor heel Weesp en slingert vanaf de Stationsweg langs het water rond het nieuwe waterstadje, tot aan de

oude begraafplaats en vandaar uit verder richting de Korte Muiderweg en de achtergelegen nieuwe woonwijken.

Langs de openbare kade staan prachtige woningen met hun voordeur aan de Vecht. Langs de volle lengte is ruimte voor het aanleggen van bootjes.

Aan de Noordzijde komt bovendien ruimte voor watergerelateerde bedrijvigheid en recreatie. Mits deze geen belemmering of overlast veroorzaakt voor de woningen is dit een toegevoegde kwaliteit voor het dynamische woonmilieu langs de Vecht en een versterking van Weesp als uitvalsbasis voor de waterrecreatie. Botenwerfjes waar gewerkt wordt aan schepen hebben een geluidscontour; een combinatie met wonen zal zorgvuldig onderzocht moeten worden. Indien er sprake is van verhuizing zal in goed onderling overleg gekeken worden waar deze activiteiten een goede plek kunnen krijgen.

Inspiratie: een nieuw waterfront





Inspiratie: een nieuw Vechtstadje



6.2 Opgespannen tussen stad en rivier

De rest van het gebied krijgt door een aantal lange lijnen een sterke relatie met het bestaande station en historische centrum. De groene hoofdstructuur van het gebied verknoopt het gebied met de stad en de rivier, maar door de licht gebogen lijnen en intieme profielen krijgt het een uitgesproken besloten karakter, aansluitend bij de sfeer van de historische stad. Op een aantal markante plekken komen intieme openbare ruimtes aan het water, geaccentueerd door een bijzonder gebouw of een levendige functie. De meest prominente en openbare plek bevindt zich uiteraard op de kop van het gebied, letterlijk in de binnenbocht van de Vecht. Hier is een spectaculair zicht naar bijna alle zijden over de Vecht. Dit rechtvaardigt een romantische plek aan het water, een spetterend architectonisch icoon voor het nieuwe stadje en een levendige functie zoals bijvoorbeeld een restaurant met terras.

In de uitwerking zal gezocht moeten worden naar een mogelijkheid om niet alleen een relatie te leggen met het water rondom de locatie, maar het water ook naar binnen te brengen, in de vorm van grachten of singels. Streven moet zijn om zoveel mogelijk woningen direct of indirect een relatie te geven met het water.

In het verlengde van de historische begraafplaats krijgt het moderne waterstadje een groene afronding naar de bestaande stad. Deze groene afzoming vormt een logische overgang naar de drukke doorgaande weg en waarborgt bovendien de groene uitstraling die het gebied nu heeft. Binnen de groene rand zijn uiteraard goede mogelijkheden voor wonen en werken, maar altijd ingepast in en ondergeschikt aan het groen. Ook op deze prominente plek is een hoge beeldkwaliteit van architectuur en inrichting van groot belang. Het vormt immers de entree van zowel de Nijverheidslaan, als de stationsomgeving en de stad als geheel.

Centraal in het nieuwe stadje komt een levendig hart, een besloten stadspleintje, gekoppeld aan een maatschappelijke functie. Deze intieme plek krijgt vooral een betekenis voor de buurt zelf. Waar het nieuwe waterfront min of meer fungeert als balkon aan het water voor iedereen uit Weesp, is het buurtplein vooral een plek voor de omliggende woningen en een speelplek voor de kinderen.

De openbare ruimte wordt informeel en divers door een afwisseling van intieme en gebogen straatprofielen. Binnen het nieuwe waterstadje is de auto welkom maar te gast, de openbare ruimte is voor de voetganger en de fietser. Parkeren gebeurt voor een belangrijk deel binnen de blokken de op eigen terrein. Dit kan gebouwd, maar ook in de vorm van parkeer-koffers, achterplaatsen, drive-inwoningen, etc. Bezoekers parkeren op straat.



Inspiratie: intieme straten met uitzicht op de Vecht

6.3 Wonen en werken

De bebouwing zoekt aansluiting bij de maat, schaal en korrel van de binnenstad, 2 tot 4 lagen met kap, met her en der een hoogteaccent. De korrel van de bebouwing is kleinschalig, het beeld van de individuele woning overheerst. Langs het spoor is er naast wonen ook de mogelijkheid voor werken. Op deze prominente locatie wordt daarbij vooral gedacht aan hoogwaardige kantoren, bij voorkeur met het gezicht naar het spoor. De beeldkwaliteit en uitstraling naar de voorbijganger in de trein zijn van groot belang om het nieuwe gezicht van Weesp vorm te geven. Aan de zijde van het water kunnen de bestaande kantoren indien gewenst gehandhaafd worden of omgevormd naar wonen. Het geluid van de brug op deze plek vormt een lastig aspect, bij de uitwerking zal nader onderzocht moeten worden wat de mogelijkheden zijn.

Aangegeven is dat de wens bestaat om de bestaande watergebonden bedrijfjes opnieuw een plek te geven in het gebied. De watergebonden functies die een aanvulling vormen op het wonen kunnen eventueel een plek krijgen in het nieuwe Havenkwartier, gekoppeld aan de te vergroten jachthaven of langs de nieuwe Vechtkade. De werfjes hebben een geluidscontour en zijn lastiger te combineren met wonen. In goed overleg zal nader onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn, als een verhuizing noodzakelijk blijkt.

In verband met de benodigde afstand tot het spoor in het kader van de externe veiligheid (minimaal 30 meter) wordt langs het spoor ingezet op een openbare groene zone, die een aangename en ontspannen overgang creëert tussen het verhoogde spoor en de nieuwe waterstad. Binnen deze zone kan eventueel ook de ontsluiting een plek krijgen.

Aan de zijde van de Stationsweg, Leeuwendeldseweg en Korte Muiderweg is ruimte voor

een bijzondere functie, mits goed ingepast in de groene setting en met een hoogwaardige architectuur en inrichting. Hier is bijvoorbeeld een kleinschalig hotel denkbaar gekoppeld aan het station en nabij de binnenstad. Belangrijk op deze plek is dat het parkeren wordt ingepast in het ontwerp van het gebouw.

Het is zelfs het onderzoeken waard of het mogelijk is hier een bepaalde overmaat aan parkeren te ontwikkelen dat vervolgens een betekenis kan hebben voor het station, of ter ondersteuning aan de binnenstad. Ook hierbij zal moeten gelden dat een dergelijke voorziening goed moeten ingepast en uitgewerkt, zodat het geen negatieve uitstraling heeft op het naastgelegen woongebied of naar de omliggende belangrijke hoofdroutes.

Inspiratie: een nieuw Vechtstadsje



inspiratie



6.4 Een doorkijk naar de toekomst

Weesp bevindt zich zoals gezegd op een belangrijke plek in de regio, doorsneden door grote infrastructuurlijnen. Op dit moment ligt er een grote opgave om de verbindingen voor auto en openbaar vervoer tussen Amsterdam en Almere te verbeteren. Weesp kan en zal daarin een prominente rol spelen. Met name de voorgenomen verbreding van het spoor zal een invloed hebben op de stad en gemeente. De overlast en barrièrewerking van het spoor zullen daardoor hoogstwaarschijnlijk toenemen, zeker als ook de Bloemendalerpolder gerealiseerd is.

Daarbij speelt dat de huidige spoorbrug over de Vecht zijn maximale capaciteit bereikt lijkt te hebben. Deze brug vormt op dit moment al een bottleneck en zal bij verdere uitbreiding en intensivering aangepakt moeten worden. Prorail is in dat verband bezig met de eerste verkenningen naar mogelijke oplossingen op deze plek en het verdiepen van het spoor en het aanleggen van een tunnel onder de Vecht is daarbij de revue gepasseerd.

Een verdiept spoor is voor Weesp de meest voor de hand liggende oplossing, aangezien daarmee de overlast kan worden beperkt en de barrière tussen bestaande stad en de ontwikkelingen in de Bloemendalerpolder kan worden geslecht.

Voor de ontwikkeling van de Nijverheidslaan zou een verdiept spoor een enorme kwaliteit-simpuls kunnen opleveren:

- De huidige geluidsbelasting van het nu hoog gelegen spoor en de naastgelegen spoorbrug verdwijnt zonder dat daar maatregelen als een geluidsscherm voor noodzakelijk zijn.
- De mogelijkheid bestaat het station en meer prominente plek in de stad te geven gekoppeld aan de Stationsweg en misschien zelfs wel aan de Vecht? Een inspirerende gedachte is om in Weesp uit te stappen en vervolgens in de stationshal over de Vecht uit te kijken, met het oude en nieuwe waterfront in het panorama.

- De aansluiting op de bestaande stad kan aanzienlijk verbeterd worden. De mogelijkheid ontstaat om vanaf de oude binnenstad één continue openbaar waterfront aan de Vecht te maken. Dit waterfront loopt dan in één vloeiende lijn vanaf Achter het Vosje, via de Hoogstraat, de Stationsweg en het nieuwe waterfront op de Nijverheidslaan tot aan de begraafplaats en van daaruit naar het nieuwe woongebied in de Bloemendalerpolder. In een dergelijke opzet zouden binnenstad, station, Nijverheidslaan en Bloemendalerpolder op een logische manier onlosmakelijk met elkaar verknoopt worden. En allemaal langs het water van de Vecht.

Gezien de complexiteit en onzekerheid van dit proces is de mogelijke verdieping van het spoor in deze structuurvisie nog niet meegenomen. Indien in de toekomst daarover meer duidelijkheid is kan de structuurvisie worden geactualiseerd.



6.5 Aandachtspunten

Een aantal praktisch aandachtspunten bij de transformatie van de Nijverheidslaan:

- Waar mogelijk wordt de bestaande wegenstructuur als onderlegger gebruikt, zodat een gefaseerde ontwikkeling niet in de weg wordt gestaan.
- Voor bestaande bedrijven wordt gezamenlijk gezocht naar een locatie voor herplaatsing. Bedrijventerrein Noord zou hier goede alternatieven kunnen bieden. Voor de transformatie van (een groot deel van) de Nijverheidslaan naar wonen is in ieder de uitplaatsing van Smit & Zn noodzakelijk, in verband met de aanwezige milieucontour. Een klein gedeelte van de locatie, direct ten oosten van het spoor, kan ook zonder de verplaatsing in ontwikkeling worden genomen.
- Het huidige bedrijventerrein Nijverheidslaan is vervuild. Bij een opwaardering en verdere ontwikkeling zal er nader onderzoek moeten plaatsvinden naar een mogelijke sanering.
- Bij de transformatie van de Nijverheidslaan naar wonen zal terdege rekening gehouden moeten worden met de geluidsoverlast van het spoor. Het nemen van maatregelen bij de bron (geluidsdempers, geluidsscherm, etc.) lijkt het meest praktisch. Nader overleg met Prorail is bij de verdere planvorming noodzakelijk.
- Tevens dient rekening gehouden te worden met de (externe) veiligheid rond het spoor. Om die reden zal er in ieder geval minimaal 30 meter afstand tussen spoor en nieuwe ontwikkelingen dienen te blijven.
- In de aansluiting op het spoor is naast wonen ruimte voor kantoren, mits ook daar gekozen wordt voor een zeer hoogwaardige uitstraling. Werken wordt altijd gecombineerd met wonen om de sociale controle in het gebied te warborgen en geen dode hoeken te creëren.
- Wonen vormt de hoofdfunctie op de Nijverheidslaan, met de beschreven mix van wonen en werken aan de zijde van het spoor. Ook zal onderzocht worden of er nog mogelijkheden liggen om de bestaande watergebonden bedrijvigheid binnen het gebied een nieuwe plek te geven, bijvoorbeeld aan de noordzijde. Dit mag nadrukkelijk niet ten kosten gaan van de toekomstige woonkwaliteit van het nieuwe Vechtstadje. Bij een eventuele toekomstige verplaatsing zal gezamenlijk gekeken worden naar een goede oplossing.
- Daarnaast zal gezocht worden naar mogelijkheden om her en der lichte daghoreca toe te passen, bijvoorbeeld in de vorm van een restaurant aan het water, of een theehuis. Ook hier geldt uitdrukkelijk dat het geen overlast mag veroorzaken voor het nieuwe wonen. Het belangrijkste doel is een bepaalde levendigheid en verbondenheid met het water te creëren.
- Er dient een calamiteitenverbinding te worden gerealiseerd aan de noordzijde van de begraafplaats. Deze kan tevens dienst doen als langzaamverkeerroute naar de Bloemendalerpolder.



- ♦ De in te richten straatprofielen worden informeel, de auto is gevoelsmatig te gast. Parke-
ren vindt waar mogelijk plaats binnen de blokken. Dit hoeft niet overal verdiept, het mag
ook gebouwd op maaiveld, in de vorm van achterstraatjes, drive-in woningen of parkeer-
koffers. De exacte oplossing zal per bouwblok nader onderzocht worden.
- ♦ Rond het nieuwe Vechtstadje komt een openbare kade waar de aangrenzende woningen
met hun voordeur op aansluiten. Aan de kade liggen mogelijkheden voor het aanleggen
van plezierjachten, bijvoorbeeld van bewoners, maar ook van bezoekers en kan onder-
zocht worden of er mogelijkheden liggen voor bescheiden steigers. Belangrijk daarbij is
dat het water vanuit het woongebied goed ervaarbaar blijft.
- ♦ Een mogelijke toekomstige verdieping van het spoor is een geweldige kwaliteitsimpuls
voor het nieuwe woongebied en de stad als geheel, maar de ontwikkeling van de Nijver-
heidslaan moet er niet afhankelijk van zijn. De eventuele verdieping of verbreding is een
autonoom proces, dat binnen de verdere planvorming voor de Nijverheidslaan niet zal
worden geblokkeerd.
- ♦ Uitgangspunt is dat de gemeente geen actieve rol gaat spelen bij de herontwikkeling van
de Nijverheidslaan. De gemeente activeert en faciliteert, de markt initieert en investeert.
Indien mogelijk wordt er aangestuurd op een verevening van opbrengsten ten gunste
van investeringen in Noord. De omvang en opzet van deze verevening zal nader bepaald
moeten worden bij de latere uitwerking. Bij het actualiseren van het flexibel uitvoerings-
programma bij deze structuurvisie kan vervolgens ingespeeld worden op de uitkomsten
en de verevening geborgd worden.
- ♦ Trekker in de transformatie wordt een door de markt op te richten en door de gemeente
te faciliteren ontwikkelingsmaatschappij.





N 236

Van Houten

Weesp 1

Bussum 12

UITVOERBAARHEID

Sinds de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening zijn gemeenten verplicht om in de structuurvisie aan te geven hoe de gemeente denkt de genoemde ontwikkelingen te realiseren en dus te financieren. Om die reden is deze uitvoeringsparagraaf opgenomen.

7.1 Juridisch kader

Een gemeentelijke structuurvisie volgens de Wet ruimtelijke ordening

In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) is over structuurvisies het volgende bepaald (hoofdstuk 2, artikel 2.1, eerste lid): 'De gemeenteraad stelt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening voor het grondgebied van de gemeente of een gedeelte hiervan een structuurvisie vast. De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van dat gebied, alsmede de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. De structuurvisie gaat tevens in op de wijze waarop de raad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te doen verwezenlijken.' Met deze laatste zin wordt de relatie gelegd met de grondexploitatiewet die integraal in de Wro is opgenomen.

Milieu effectrapportage

In de Wet milieubeheer (Wm) en het Besluit m.e.r. is bepaald voor welke categorieën van gevallen het bevoegd gezag een milieu effectrapport (m.e.r.) moet opstellen dan wel een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet volgen. Daarnaast kan een plan-m.e.r. noodzakelijk zijn. Het doel van plan-m.e.r. is om de milieugevolgen van een plan in beeld te brengen voordat er een besluit over genomen wordt. Zo kan het milieubelang volwaardig meegewogen worden in de besluitvorming door het 'bevoegd gezag' (de overheid die het besluit moet nemen).

Een plan-m.e.r. dient te worden opgesteld als binnen de visie bepaalde drempelwaarden, bijvoorbeeld ten aanzien van de hoeveelheid te realiseren woningen, overschreden worden. De structuurvisie bedrijventerreinen Weesp blijft met de huidige inzichten onder de gegeven drempelwaardes, een plan-m.e.r. is derhalve niet noodzakelijk.

Wet Voorkeursrecht Gemeenten

Op diverse percelen binnen de plangebieden van de structuurvisie is de Wvg gevestigd, met de bedoeling om deze gronden te zijner tijd bij de ontwikkeling van het betreffende gebied in te brengen. De structuurvisie vormt de basis voor het bestendigen van de Wvg.

Subsidies

Omvangrijke opgaven, zoals bijvoorbeeld de herstructurering van bedrijventerrein Noord, kan niet worden gerealiseerd zonder een bijdrage van andere overheden. In regionaal verband wordt samengewerkt om deze noodzakelijke ontwikkelopgaven bij Provincie en Rijk onder de aandacht te brengen om in aanmerking te komen voor subsidies. Het Regionale Bedrijvenfonds met Transformatierechten is een initiatief dat zich inzet om bestaande bedrijventerreinen te behouden en herstructureren en intensiveren. Dit fonds valt onder het project Werklandschappen, welk onderdeel is van het programma Innovatieve Verbindingen.

Middels het programma 'Mooi Nederland' stelt het Rijk co-financiering beschikbaar voor projecten om verrommeling van openbare ruimte tegen te gaan. De herstructurering van bedrijventerreinen maakt hier ook deel van uit en is vastgelegd in het Provinciaal Herstruc-

tureringsprogramma. Vanuit het Provinciaal Herstructureringsprogramma is ook de nieuwe subsidieregeling HIRB Light voortgekomen, die zich richt op subsidie voor maatregelen in de openbare ruimte en door de gemeente Weesp zal worden aangevraagd.

7.2 Rol van de Gemeente Weesp

Ontwikkeling

De gemeente Weesp beoogt met deze structuurvisie een inspirerend kader te scheppen voor marktpartijen, waarin voldoende ruimte bestaat om een eigen creatieve en kwalitatieve invulling te ontwikkelen. De gemeente Weesp kiest ervoor beperkt risicodragend deel te nemen aan de (her)ontwikkeling, maar te faciliteren en te stimuleren vanuit haar publiek-rechtelijke rol. Vanuit deze rol zal de gemeente waar nodig noodzakelijke bevorderende investeringen doen, mede voortvloeiend uit de op enkele percelen gevestigde Wet voorkeursrecht gemeenten. Door zorgvuldig contact te onderhouden met marktpartijen en belanghebbenden, zet de gemeente haar actief faciliterende rol in om de realisatie van de gewenste (her)ontwikkeling zo optimaal mogelijk te laten verlopen.

Beheer

Vanuit haar publiekrechtelijke rol heeft de gemeente Weesp de zorg voor het onderhoud van de openbare ruimte. In de afgelopen jaren heeft de gemeente actief samengewerkt met bedrijvenvereniging IVW om delen van het openbaar gebied met inzet van eigen geld en subsidiegelden op te knappen. Ook is het samenwerkingsverband Keurmerk Veilig Ondernemen opgericht om de bedrijventerreinen veilig, heel en schoon te houden. Ook de komende jaren zal de gemeente Weesp zich actief inzetten om de openbare ruimte leefbaar te houden.

7.3 Kostenverhaal

De Wro kent een aantal mogelijkheden tot kostenverhaal, met betrekking tot het uitvoeringsprogramma.

1. Bijdragen aan “bovenwijkse” voorzieningen

De Wro biedt mogelijkheden om vanuit ontwikkelingslocaties bij te dragen aan de financiering van voorzieningen die een “bovenwijkse” of “meerwijkse” functie hebben. Het gaat hier om kosten die op de kostensoortenlijst van het Besluit ruimtelijke ordening staan (zie in het bijzonder artikel 6.2.4., sub e Bro) en er moet voldaan worden aan de criteria “profijt, toerekenbaarheid en evenredigheid” om een bijdrage te kunnen opnemen in de exploitatie-opzet voor ontwikkelingslocaties. Een structuurvisie kan een belangrijk hulpmiddel zijn om de bovenplanse voorzieningen die nog niet in andere bestemmingsplannen zijn opgenomen zichtbaar te maken en met toepassing van de criteria profijt, toerekenbaarheid en evenredigheid op een goede manier in een exploitatieplan uit te werken. Een groenstructuur is een dergelijke voorziening waarbij een deel van de aanlegkosten mogelijk ten laste kan worden gebracht van ontwikkelingslocaties. Het realiseren van watercompensatie of de aanleg van een weg buiten de ontwikkellocatie is ook als een bovenwijkse voorziening aan te merken (in zijn algemeenheid geldt dit voor “grijze”, “groene” en “blauwe” maatregelen). Ook een parkeervoorziening met een bovenplans karakter kan worden aangemerkt als een bovenwijkse voorziening.

2. Anterieure overeenkomst (bijdrage ruimtelijke ontwikkelingen)

In overeenkomsten die gesloten worden voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld

(anterieure overeenkomsten) is het mogelijk om afspraken te maken over een vrijwillige bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen. In een exploitatieplan (of in (posterieure) overeenkomsten die worden gesloten na vaststelling van een bestemmingsplan met exploitatieplan) zijn dergelijke mogelijkheden niet aanwezig. Het gaat hier over bijdragen waarvoor de criteria profijt, toerekenbaarheid en evenredigheid niet behoeven te worden toegepast en waarbij ook voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvan de kosten niet op de kostensoortenlijst staan, bijdragen kunnen worden overeengekomen. Voorwaarde voor het vragen van dergelijke bijdrage is dat de betreffende ruimtelijke ontwikkelingen zichtbaar zijn gemaakt in een structuurvisie.

3. Verevening via de gronduitgifte

Het voorgaande ging over kostenverhaal jegens eigenaren. Daarnaast heeft de gemeente voor gronden die zij zelf heeft weten te verwerven, altijd de mogelijkheid om via de gronduitgifte kosten te verhalen en eventuele winsten op de grondexploitatie in te zetten voor verliesgevende ontwikkelingen elders in de gemeente, bijvoorbeeld de herstructurering van bedrijventerreinen of de aanpak van het openbaar gebied van de binnenstad. De gemeente zou daarvoor een fonds kunnen instellen.

7.4 Dynamisch uitvoeringsprogramma

Structuurvisies krijgen “handen en voeten” door deze in een uitvoeringsprogramma te vertalen naar acties en strategische projecten. De visie wordt daarmee meer dan alleen een papieren document, maar er gaat ook een initiërende en stimulerende werking van uit. De kernvraag “Op wat voor plekken in Weesp willen wij dadelijk wonen en werken?” wordt dan gekoppeld aan de vraag “Hoe kunnen we dat bereiken?”.

In de bijgevoegde uitvoeringsmatrix (Bijlage 2) wordt een totaaloverzicht gegeven van de concrete maatregelen zoals deze voortkomen uit de structuurvisie. Deze maatregelen zijn thematisch gegroepeerd. Verder is aangegeven hoe noodzakelijk de fasering is, wie de trekker is en welke financieringsbron aangesproken kan worden. Verder is bepaald welke maatregelen in aanmerking komen als bovenwijkse voorziening of ten behoeve van bovenplanse verevening. Daarbij zullen het ingeschat financieel resultaat (plus of min) en de verbanden met andere ontwikkelingen worden aangegeven.

Het uitvoeringsprogramma moet worden opgevat als een dynamisch programma dat in beginsel elk jaar of elke twee jaar kan worden geactualiseerd en kan worden vastgesteld, min of meer los van de inhoud van de Structuurvisie. Zo wordt optimaal invulling gegeven aan de koppeling met de grondexploitatie op basis van de nieuwe Wro. In het uitvoeringsprogramma kan ook worden vastgelegd van welke bovenplanse en bovenwijkse kosten sprake is, welke kosten voor verevening in aanmerking komen en / of voor welke gebieden op grond van de structuurvisie voorkeursrecht (op basis van de Wet voorkeursrecht gemeenten - Wvg) gevestigd zal worden. In de uitvoeringsparagraaf worden daartoe de kosten en baten van de verschillende projecten benoemd en worden onderdelen met elkaar verbonden. Verder kunnen eventuele subsidiemogelijkheden worden aangegeven.

Tenslotte moet worden overwogen om ter bekostiging van de (nog nader te bepalen) openbare bovenplanse voorzieningen een aantal fondsen in het leven te roepen. Het kan hierbij onder meer een parkeerfonds, groenfonds en een fonds sociale woningbouw betreffen. Doel van deze fondsen is de kosten behorende bij de in het fonds beoogde voorzieningen geheel of gedeeltelijk te dekken.

Naarmate de ontwikkelingen vorderen, aangezwengeld door de structuurvisie en er meer inzicht komt in kosten en opbrengsten en te realiseren programma's zal het uitvoeringsprogramma zich verder ontwikkelen en worden uitgewerkt en uitgebreid. Bovendien zal een en ander worden uitgewerkt in een 'Nota Bovenplans', waarin kosten, opbrengsten en fondsafdrachten concreet gemaakt worden.

Verevening binnen de structuurvisie bedrijventerreinen Weesp

In het kader van de planvorming voor deze structuurvisie zijn verschillende onderzoeken gedaan naar de financiële haalbaarheid en financiële mogelijkheden en randvoorwaarden van de drie deelgebieden. Tevens is er veelvuldig contact geweest met een aantal betrokken (ontwikkende) partijen. Uit dit uitgebreide vooronderzoek komt naar voren dat de herontwikkeling van de individuele gebieden haalbaar lijkt, maar dat vooralsnog grote opbrengsten niet voor de hand liggen. Om die reden neemt gemeente Weesp in dit stadium een faciliterende rol in.

Het vertrekpunt daarbij is dat zowel de transformatie van Rijnkade en Nijverheidslaan de potentie hebben om winstgevend te zijn. De revitalisering van Noord zal naar alle waarschijnlijkheid een investering vragen. Tussen deze gebieden zou een verevening moeten plaatsvinden, welke vooralsnog binnen de structuurvisie gewaarborgd wordt in het uitvoeringsprogramma.

Zie bijlage 2 voor het dynamisch uitvoeringsprogramma

7.5 Beschrijving samenhang

Om bovenplans te kunnen verevenen tussen overschotlocaties enerzijds en tekortlocaties en openbare voorzieningen anderzijds moet er samenhang bestaan tussen deze locaties / voorzieningen.

Tussen Noord, Rijnkade en Nijverheidslaan

Voor de revitalisering van bedrijventerrein Noord is het noodzakelijk dat binnen Weesp een helder profiel ontstaat als het om bedrijfsterreinen gaat en gekozen wordt voor concentratie en intensivering. Door het concentreren van de bedrijvigheid op Noord wordt een krachtige impuls geleverd aan het bestaande bedrijventerrein. Om dit te bewerkstelligen is het mogelijk om Rijnkade en Nijverheidslaan te transformeren naar nieuwe woonlocaties aan het water en daarmee Weesp als hoogwaardige woonstad (verder) op de kaart te zetten. Tegelijkertijd is het voor de transformatie van deze twee gebieden noodzakelijk om de bestaande bedrijven te kunnen verplaatsen en in die zin is de ontwikkeling van Noord weer een voorwaarde. Het ligt derhalve voor de hand de eventuele winstgevendheid van Rijnkade en Nijverheidslaan te gebruiken voor herprofilering en revitalisering van Noord.

Voor deze herprofilering en revitalisering is de nieuwe directe aansluiting op de A1 en de nieuwe verbinding onder het spoor door van wezenlijk belang. Het is een belangrijke randvoorwaarde voor de levensvatbaarheid van Noord en voor een vitale economie op deze locatie. De kosten voor de aanleg van deze nieuwe ontsluiting en andere ingrepen op Noord zullen worden gefinancierd uit gebiedsexploitatie zelf en tevens zal waar mogelijk een bijdrage worden gegenereerd uit de transformatie van de Rijnkade en Nijverheidslaan naar hoogwaardige woongebieden.

7.6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorbereiding

In de voorbereiding voor deze structuurvisie is veelvuldig contact geweest met de verschillende betrokkenen, waarbij in allerlei verbanden intensief van gedachten is gewisseld over de opzet en insteek voor de drie gebieden.

Zo heeft er in verschillende stadia van de visievorming overleg plaatsgevonden met de belanghebbenden, eigenaren, marktpartijen en overige betrokkenen, zoals vertegenwoordigers van de bewoners van Aquamarin en Waternet. Tevens zijn de Industrie Vereniging Weesp (als vertegenwoordiging van de bedrijventerreinen) en Ymere (als grondeigenaar op de Rijnkade) bij de plan- en besluitvorming betrokken.

Binnen de gemeente zijn college en raad integraal betrokken.

Inspraak en overleg

De ontwerp-structuurvisie zal – conform de inspraakverordening van de gemeente - ter inzage gelegd worden, waarmee aan iedereen de gelegenheid zal worden geven van de visie kennis te nemen en daar op te reageren. In een afzonderlijke bijlage ‘Nota Beantwoording’ zullen vervolgens de ingekomen inspraakreacties worden samengevat en beantwoord.

Handhaving

De structuurvisie is alleen bindend voor het bestuur, deze toetst initiatieven van de markt aan de structuurvisie. Het bestemmingsplan daarentegen is direct bindend voor zowel de overheid als de burger. Dit betekent dat de structuurvisie uitgewerkt zal moeten worden in bestemmingsplannen. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving van de bestemmingsplannen ligt bij de gemeente.







Bijlage 1:

Locatie Domeinen

Ter verduidelijking op hetgeen in de structuurvisie over het voormalige marinecomplex en de Vereniging “Het Domein” wordt geschreven wordt het volgende opgemerkt.

Het voormalige marinecomplex is thans in eigendom van het Ministerie van Financiën. De gemeente is al enige tijd in onderhandeling over de aankoop daarvan. Een van de voorwaarden die door de gemeente bij deze aankoop wordt gesteld is het leeg opleveren van het terrein. Dit is noodzakelijk om tot een herverkaveling van het gebied te kunnen komen waardoor de ontsluitingsweg naar en van het industrieterrein kan worden gerealiseerd, ruimte voor extra bedrijven ontstaat en het realiseren van een werklandschap gestalte kan krijgen. Deze ontwikkelingen zullen niet zelf door de gemeente ter hand worden genomen maar zullen gerealiseerd moeten worden door een derde (marktpartij)

