Bundel - Commissie Leefomgeving van 3 december 2026

1 Inwonersagendering 'Verkeersveiligheid 't Zand'
Wethouder: Sienot
beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten
Geagendeerd door: inwoners.
Namens de Bewonersgroep Verkeersveilig 't Zand verzoeken wij u ons onderwerp te agenderen voor behandeling in de gemeenteraad via de procedure voor inwonersagendering. Aanleiding waren een aantal ongevallen met letsel en de daaropvolgende brede maatschappelijke steun voor verbetering van de verkeersveiligheid op 't Zand, in het bijzonder bij de kruising met de Hermelijnvlinderdijk en de Crouweldijk in Leidsche Rijn.
Onze petitie eerder dit jaar heeft geleid tot 1.668 ondertekeningen van bewoners en andere betrokkenen. De handtekeningen zijn begin juni aangeboden aan wethouder Maatoug. Daarmee laten inwoners zien dat de zorgen over de verkeersveiligheid breed worden gedeeld. De petitie heeft een aantal malen de media gehaald, onderstaand (onder 'bijlagen') treft u links naar de artikelen in het VAR en het AD, en naar de petitie van maart jl. aan. U treft bijgevoegd tevens een persbericht aan dat door ons is opgesteld voor de zomer. Ook na het aanbieden van de petitie zijn er weer ongevallen geweest op de betreffende kruising; in de laatste week van juni moest, wederom, een ambulance uitrukken.
In de zomer bleek dat voor een 'inwonersagendering' meer persoonlijke informatie van de ondersteuners nodig is. Het betrokken platform 'De Goede Zaak' heeft een uitvraag gedaan en binnen enkele dagen meer dan 100 herbevestigingen inclusief persoonlijke gegevens ontvangen en gedeeld met de gemeente Utrecht.
Bewoners ervaren dagelijks dat de huidige inrichting van de weg niet meer aansluit bij het intensieve gebruik door automobilisten, fietsers en voetgangers. Met name tijdens de ochtend- en middagspits steken zeer grote aantallen schoolgaande kinderen de weg over. In de avond en nacht wordt er met zeer hoge snelheid gereden over 't Zand. De combinatie van de hoge rijsnelheden, de onoverzichtelijke situatie en de intensiteit van het verkeer leidt volgens bewoners tot een onaanvaardbaar veiligheidsrisico.
Wij verzoeken de gemeenteraad daarom om:
de verkeersveiligheid op het traject 't Zand, met nadruk op de kruising Hermelijnvlinderdijk/Crouweldijk, te bespreken;
het college opdracht te geven om vóór het einde van 2026 een verkeersveiligheidsonderzoek voor het traject 't Zand uit te voeren, inclusief varianten voor een maximumsnelheid van 30 km/uur en infrastructurele maatregelen, en de raad hierover een voorstel voor besluitvorming voor te leggen; daarbij nadrukkelijk te kijken naar snelheidsverlaging van de gehele weg (vanaf kruising Verlengde Utrechtweg aan de noordzijde tot kruising Tweede Westerparklaan aan de zuidzijde), een veilige inrichting van de betreffende oversteek, snelheidsremmende maatregelen en andere oplossingen die passen bij de huidige functie van deze weg.
Wij lichten onze ervaringen en voorstellen desgewenst graag mondeling toe tijdens de

Dossier 5557 voorblad
Inwonersagendering 'Verkeersveiligheid 't Zand'

2 Raadsvoorstel Vaststelling Omgevingsvisie Lage Weide
Wethouder: Schilderman, Voortman
beleidsterrein: Economische Zaken, Ruimtelijke ontwikkeling
Indicatieve behandeltijd: 120 minuten
Het College stelt voor de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 vast te stellen. Deze Omgevingsvisie beschrijft de ambities en koers voor de doorontwikkeling van Lage Weide, met als belangrijkste speerpunten om de volgende ambities te realiseren: een scherper economisch profiel, een verbonden Lage Weide en een aantrekkelijk en groen Lage Weide.

Dossier 5187 voorblad
Raadsvoorstel Vaststellen Omgevingsvisie Lage Weide 2040
Omgevingsvisie Lage Weide
Reactienota Omgevingsvisie Lage Weide

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5557
Vergaderdatum 3 december 2026
Agendapunt 1
Titel Inwonersagendering 'Verkeersveiligheid 't Zand'

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**3 december 2026**

Gemeente Utrecht

Inwonersagendering: *Verkeersveiligheid ‘t Zand*

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ruimte
Opsteller	Imke Sierksma, namens Philip van Anraad
Kenmerk	…
Geheim	Nee

Inwonersagendering Verkeersveiligheid ’t Zand
(definitief ingediend 4/9/2026)

De initiatiefnemer wil het volgende onderwerp met de gemeenteraad bespreken:

Namens de Bewonersgroep Verkeersveilig ’t Zand verzoeken wij u ons onderwerp te agenderen voor behandeling in de gemeenteraad via de procedure voor inwonersagendering.
Aanleiding waren een aantal ongevallen met letsel en de daaropvolgende brede maatschappelijke steun voor verbetering van de verkeersveiligheid op ’t Zand, in het bijzonder bij de kruising met de Hermelijnvlinderdijk en de Crouweldijk in Leidsche Rijn.

Onze petitie eerder dit jaar heeft geleid tot 1.668 ondertekeningen van bewoners en andere betrokkenen. De handtekeningen zijn begin juni aangeboden aan wethouder Maatoug. Daarmee laten inwoners zien dat de zorgen over de verkeersveiligheid breed worden gedeeld. De petitie heeft een aantal malen de media gehaald, onderstaand (onder ‘bijlagen’) treft u links naar de artikelen in het VAR en het AD, en naar de petitie van maart jl. aan. U treft bijgevoegd tevens een persbericht aan dat door ons is opgesteld voor de zomer. Ook na het aanbieden van de petitie zijn er weer ongevallen geweest op de betreffende kruising; in de laatste week van juni moest, wederom, een ambulance uitrukken.

In de zomer bleek dat voor een ‘inwonersagendering’ meer persoonlijke informatie van de ondersteuners nodig is. Het betrokken platform ‘De Goede Zaak’ heeft een uitvraag gedaan en binnen enkele dagen meer dan 100 herbevestigingen inclusief persoonlijke gegevens ontvangen en gedeeld met de gemeente Utrecht.

Bewoners ervaren dagelijks dat de huidige inrichting van de weg niet meer aansluit bij het intensieve gebruik door automobilisten, fietsers en voetgangers. Met name tijdens de ochtend- en middagspits steken zeer grote aantallen schoolgaande kinderen de weg over. In de avond en nacht wordt er met zeer hoge snelheid gereden over ’t Zand. De combinatie van de hoge rijsnelheden, de onoverzichtelijke situatie en de intensiteit van het verkeer leidt volgens bewoners tot een onaanvaardbaar veiligheidsrisico.

Wij verzoeken de gemeenteraad daarom om:

- de verkeersveiligheid op het traject ’t Zand, met nadruk op de kruising Hermelijnvlinderdijk/Crouweldijk, te bespreken;
- het college opdracht te geven om vóór het einde van 2026 een verkeersveiligheidsonderzoek voor het traject 't Zand uit te voeren, inclusief varianten voor een maximumsnelheid van 30 km/uur en infrastructurele maatregelen, en de raad hierover een voorstel voor besluitvorming voor te leggen;
- daarbij nadrukkelijk te kijken naar snelheidsverlaging van de gehele weg (vanaf kruising Verlengde Utrechtweg aan de noordzijde tot kruising Tweede Westerparklaan aan de zuidzijde), een veilige inrichting van de betreffende oversteek, snelheidsremmende maatregelen en andere oplossingen die passen bij de huidige functie van deze weg.

Wij lichten onze ervaringen en voorstellen desgewenst graag mondeling toe tijdens de commissiebehandeling.

De initiatiefnemer,

namens Bewonersgroep Verkeersveilig ’t Zand

Samenvatting
Bewoners willen een veilige kruising ’t Zand / Crauweldijk-Hermelijnvlinderdijk en lagere rijsnelden op ’t Zand over de gehele weg.

Context
Aanleiding zijn de vele ongevallen, waarvan een aantal met letsel. Tijdens een door de gemeente begin maart georganiseerde ‘mobiliteit-bijeenkomst’ over dit onderwerp zijn een aantal oplossingsrichtingen geopperd. Desgewenst wordt e.e.a. nageleverd. Onze bewonersgroep stelt voor om te starten met een uitgebreid verkeersveiligheidsonderzoek ter plaatse.

Doel
1. Veilige kruising ’t Zand / Crauweldijk-Hermelijnvlinderdijk
2. Lagere rijsnelheden ’t Zand over gehele weg

Bijlagen

- Persbericht aanbieden handtekeningen wethouder Maatoug
- Relevante links naar websites:
    - Petitie voor betere verkeersveiligheid op Het Zand in Leidsche Rijn | Regio | AD.nl
    - Gemeenteraad: Maak het kruispunt Het Zand – Hermelijnvlinderdijk / Crouweldijk veiliger | DeGoedeZaak
    - Binnen één dag meer dan 1.000 handtekeningen voor veiliger kruispunt ’t Zand – Hermelijnvlinderdijk in Leidsche Rijn - VARnws Leidsche Rijn
    - Bewoners Het Zand bieden 1668 handtekeningen aan voor veiliger kruispunt: ‘Snelheid móét omlaag’ | Regio | AD.nl
    - 1.668 handtekeningen voor veiliger kruispunt ’t Zand in Leidsche Rijn aangeboden aan wethouder Maatoug - VARnws Leidsche Rijn

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5187
Vergaderdatum 3 december 2026
Agendapunt 2
Titel Raadsvoorstel Vaststelling Omgevingsvisie Lage Weide

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	8 oktober 2026
Commissie Leefomgeving	**3 december 2026**

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Beleidsveld	Economische Zaken, Ruimtelijke Ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Belinda van Woerkom
Kenmerk	34206959
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 vast te stellen, waarmee de gemeente de koers voor de doorontwikkeling van Lage Weide aangeeft om de positie van Lage Weide als essentieel terrein voor de stad te behouden en te versterken, met als belangrijkste speerpunten om de ambitie te realiseren:
    i. Scherper economisch profiel;
    ii. Verbonden Lage Weide;
    iii. Aantrekkelijk en groen Lage Weide.

2. De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht door de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 toe te voegen aan het overzicht ‘Lijst met beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina Omgevingsvisie | gemeente Utrecht hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De Omgevingsvisie is het vervolg op de in juni 2024 vastgestelde Uitgangspuntennotitie (Deel)Omgevingsvisie Lage Weide. In de ontwerp omgevingsvisie hebben we de speerpunten verder uitgewerkt en ruimtelijk een plek gegeven. De Omgevingsvisie beschrijft de ambities en koers voor de doorontwikkeling van Lage Weide. Deze Omgevingsvisie is ten eerste hard nodig om de positie van het gebied te behouden en te versterken. En ten tweede als een afwegingskader voor het beoordelen en richting geven aan toekomstige ontwikkelingen. Zowel binnen als buiten de gemeente.

Context

Aanleiding

In juni 2024 stelde de Raad de Uitgangspuntennotitie (Deel)Omgevingsvisie Lage Weide – Machinekamer van Utrecht vast, waarin voor het eerst werd benoemd dat dit werkgebied voor de stad van groot strategisch en economisch belang is. Ten eerste is Lage Weide veruit de grootste werklocatie van stad en provincie. Het is 308 hectare groot, telt zo'n 900 bedrijven met in totaal circa 19.000 werknemers, vooral praktisch en technisch geschoolden. Lage Weide is even groot als de andere 11 werkgebieden van de stad Utrecht tezamen. Ook is het een gewilde vestigingsplaats voor veel partijen. Hierdoor wordt het steeds lastiger om alle ambities die er voor dit Lage Weide zijn zo goed mogelijk te verwezenlijken. Er is op een aantal punten meer sturing nodig om Lage Weide in de gewenste richting door te ontwikkelen. De raad stelde de Uitgangspuntennotitie vast en gaf aan om dit uit te werken aan de hand van zeven uitgangspunten:

- Lage Weide als Machinekamer van Utrecht;
- Vijf grote bijdragen aan Utrecht (circulaire economie, stadsdistributie, circulaire maakindustrie; dienstverlenende bedrijvigheid, duurzame energie)
- Robuust ruimtelijk raamwerk;
- Mobiliteitstransitie;
- Groen en klimaatadaptatie;
- Intensief ruimtegebruik;
- Zes karaktervolle deelgebieden.

De uitgangspunten zijn samengebracht tot drie speerpunten in het vervolg, de Omgevingsvisie Lage Weide. De Omgevingsvisie beschrijft de ambities voor de doorontwikkeling van Lage Weide. Deze Omgevingsvisie dient om de positie van het gebied te behouden en te versterken. Ook dient het als afwegingskader voor het beoordelen en richting geven aan toekomstige ontwikkelingen. Zowel van binnen als van buiten de gemeente.

De ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide lag van 12 december 2025 tot en met 22 januari 2026 ter inzage. Er zijn 12, uitgebreide, reacties binnengekomen. Na verwerking van de reacties ligt nu de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 ter vaststelling voor.

Nadere toelichting Omgevingsvisie

Met deze Omgevingsvisie Lage Weide 2040 geeft de gemeente aan hoe deze doorontwikkeling van Lage Weide gerealiseerd kan worden. Dat kan en wil de gemeente niet alleen doen. De gemeente werkt bij het opstellen en uitvoeren van de Omgevingsvisie daarom samen met ondernemers, ondernemersvereniging ILW en andere partners.

De koers in de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 wordt in drie speerpunten beschreven:

1-Scherper economisch profiel van Lage Weide en de deelgebieden

Onder dit speerpunt zijn deze uitgangspunten uitgewerkt:

- Lage Weide als Machinekamer van Utrecht;
- Vijf grote bijdragen aan Utrecht (circulaire economie, stadsdistributie, circulaire maakindustrie; dienstverlenende bedrijvigheid, duurzame energie)
- Intensief ruimtegebruik;
- Zes karaktervolle deelgebieden.

Utrecht wil in 2050 een volledig circulaire stad zijn. Lage Weide is hiervoor een onmisbare schakel in de stad én de regio door de centrale ligging in stad/provincie/land, de multimodale bereikbaarheid via

weg (A2), water (Amsterdam-Rijnkanaal) en spoor, de hoge milieucategorieën (HMC) en het diverse aanbod aan (ook XL-) kavels.
Met de groei van de stad, het streven naar een balans op de arbeidsmarkt en de transitie naar een circulaire economie neemt dat belang alleen maar toe. In de circulaire economie is afval de grondstof voor een nieuwe levenscyclus. Er is ruimte nodig om materialen op te slaan, te verwerken en te bewerken. Zo'n 40% meer ruimte is nodig dan in de huidige lineaire economie. Daarnaast zullen in de circulaire economie stadsverzorgende bedrijven en duurzame stadsdistributie nog veel belangrijker zijn dan nu al het geval is. Bijvoorbeeld voor de grote bouwopgave in de stad en voor het toenemende onderhoud van producten in de circulaire economie. Lage Weide is het enige gebied in de regio waarin al deze ontwikkelingen mogelijk zijn.
Naast deze circulaire transitie is er ook de energietransitie, waar Lage Weide met de bestaande energiecentrale al een belangrijke spil in vormt. Lage Weide heeft een stedelijk en nationaal belang in het opwekken van energie en het verminderen van netcongestie. Op het Energie eiland staan al opwekcentrales van elektriciteit voor 500.000 huishoudens en duurzame bronnen en restwarmte voor het regionale warmtenet voor 60.000 huishoudens. Dit moet in de toekomst nog verder verduurzaamd en uitgebreid worden voor nieuwe aansluitingen op warmtenetten. Op ditzelfde energieknooppunt moeten TenneT en Stedin tevens hun hoogspanningsstations fors uitbreiden en een leiding tracé aanleggen naar het nieuwe hoogspanningsstation bij Stichtse Vecht om de vraag naar elektriciteit het hoofd te bieden. Lage Weide heeft tevens mogelijkheden voor het toevoegen van meer duurzame energie uit wind en zon. Lokaal opgewekte duurzame energie die direct op Lage Weide gebruikt en gedeeld kan worden biedt mogelijkheden voor bedrijven om (samen) verder te verduurzamen. Ook is Lage Weide een belangrijke schakel in het verminderen van netcongestie door ruimte te bieden aan essentiële energie-infrastructuur, zoals tijdelijke flexibele opwek van elektriciteit met een (nood)stroomgenerator.
Elk deelgebied op Lage Weide heeft hierbij zijn eigen mogelijkheden. Maar door de schaarste aan bedrijfskavels worden de vastgoedprijzen opgedreven, die met name (inter-)nationale distributiecentra kunnen betalen. Deze ontwikkelingen drukken essentiële lokale bedrijven de stad uit. Dat zijn de bedrijven die nodig zijn in de circulaire economie en die toekomstbestendige werkgelegenheid bieden. Door een duidelijkere profilering van de verschillende deelgebieden kunnen we gerichter sturen bij nieuwe ontwikkelingen en stimuleren dat de kavels intensiever worden gebruikt.
Ook is Lage Weide een belangrijk werkgebied voor mensen met praktisch en technisch geschoolde banen. De gemeentelijke ambitie is om op Lage Weide 4.000 banen toe te voegen voor dit deel van de arbeidsmarkt, gedurende de looptijd van de Visie (2040).

2-Verbonden Lage Weide als randvoorwaarde
Onder dit speerpunt is dit uitgangspunt uitgewerkt:
- Mobiliteitstransitie;

Lage Weide is van oudsher erg gericht op de (vracht-)auto. Door een te hoge druk van autoverkeer in de spits is verdere ontwikkeling van bedrijven en de groei van werkgelegenheid op Lage Weide vrijwel niet mogelijk. Een drastische mobiliteitstransitie is randvoorwaardelijk voor het verbeteren van het vestigingsklimaat en het verbinden van het gebied met de er omheen gegroeide stad. Hiervoor zijn grote en ingrijpende maatregelen nodig om werknemers uit de auto te krijgen en goederenvervoer over het spoor en water te stimuleren en goederenstromen efficiënter te organiseren.
De ambitie is om de geïsoleerde ligging van Lage Weide op te heffen door het beter verbinden met de stad voor fietsers en Licht Elektrisch Vervoer (LEV) door de aanleg van bruggen over het Amsterdam Rijnkanaal en de A2. De ontwikkeling van stedelijk knooppunt Leidsche Rijn Centrum moet gaan fungeren als entreegebied voor werknemers en bezoekers die via de trein, bus, fiets en wandelend Lage Weide veel gemakkelijker, veiliger en prettiger kunnen bereiken dan nu het geval is.
De hoofdinfrastructuur (ruimtelijk raamwerk) op Lage Weide wordt opnieuw ontworpen zodat fietsers, voetgangers en OV-reizigers zich prettiger, veiliger en makkelijker kunnen verplaatsen. Ook stimuleren we, in samenwerking met bedrijven, andere maatregelen zoals deelvervoer en shuttlebussen.
Tegelijk blijft het een bedrijventerrein dat ook voor goederenvervoer goed bereikbaar blijft. Daarbij verkennen we met ondernemers de mogelijkheden van het gebruik van de haven en het spoor en het efficiënter inrichten organiseren van goederenstromen.

3-Groen en aantrekkelijk Lage Weide
Onder dit speerpunt zijn deze uitgangspunten uitgewerkt:

- Robuust ruimtelijk raamwerk;
- Groen en klimaatadaptatie;

Lage Weide is stenig en één van de minst groene en klimaatbestendige plekken in de stad. Dit zorgt voor hittestress, wateroverlast en een onprettige werkomgeving.
Door het ruimtelijk raamwerk opnieuw in te richten ontstaat niet alleen een openbare ruimte die voldoet aan hedendaagse standaarden, maar ook meerwaarde door het toevoegen van groen en maatregelen voor klimaatadaptatie.
Lage Weide is rijk aan biodiversiteit, maar de groengebieden zijn versnipperd. Hier is veel winst te behalen door via het ruimtelijk raamwerk gebieden met elkaar en met de stad te verbinden. Deze verbindingen vergroten de kans op gezonde populaties en draagt bij aan prettig verblijven, en bijvoorbeeld het maken van lunch-ommetjes. Het toevoegen en beter onderling verbinden van groen op Lage Weide dient daarmee meerdere doelen.

Juridische context
Op grond artikel 3.1 lid 1 van de Omgevingswet ligt de bevoegdheid tot het vaststellen van een omgevingsvisie bij de gemeenteraad. De omgevingsvisie bevat op grond van artikel 3.2 van de Omgevingswet een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de hoofdlijnen van voorgenomen ontwikkelingen, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied en de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid. In de omgevingsvisie moet daarbij ook staan hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding betrokken zijn. En wat de resultaten daarvan zijn. Deze motiveringsplicht is geregeld in artikel 10.7 van het Omgevingsbesluit

De procedure van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 eindigt nadat conform artikel 3:40 Awb het vaststellingsbesluit is bekend gemaakt (gepubliceerd). Tegen een omgevingsvisie staat geen beroep open. Wel is een omgevingsvisie referendabel. Gelet op de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht treedt de omgevingsvisie Lage Weide 2040 vijf weken na de dag van publicatie van het vaststellingsbesluit in werking.

In Utrecht werken we volgens de Utrechtse Standaard voor de beleidscyclus. Deze Ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 bevat de integrale ambities voor het gebied voor de lange termijn. Daarom bieden we dit aan als een visie. Behalve dat we ambities formuleren worden in een visie de vervolgstappen op globaal niveau financieel geraamd en zijn er geen indicatoren geformuleerd voor het monitoren van het vervolg.
De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 sluit aan bij de huidige beleidskaders, waaronder de RSU en het Mobiliteitsplan. De Omgevingsvisie is vooral gericht op het behouden en optimaliseren binnen de bestaande planologisch juridische mogelijkheden. Er wordt gewerkt vanuit ambities en er worden geen concrete kaders gesteld waar toekomstige projecten aan getoetst moeten worden. De Omgevingsvisie is dan ook niet dermate concreet dat deze kaderstellend is voor mer-beoordelingsplichtige projecten. Er is daarom ook geen noodzaak tot het doen van een plan-mer-beoordeling of het doorlopen van een plan-mer-procedure. Meer concrete ontwikkelingen waarnaar in de Omgevingsvisie wordt verwezen doorlopen een eigen mer-traject. Het gaat dan bijvoorbeeld om het locatieonderzoek naar de mogelijkheden voor windenergie en de ontwikkeling van het stedelijk knooppunt Leidsche Rijn Centrum (tevens stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant Leidsche Rijn Centrum).

De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 vormt het beleidsmatige uitgangspunt en biedt een ruimtelijke visie op hoofdlijnen. De Omgevingsvisie is zelfbindend. Dat betekent dat de gemeente gebonden is aan de Omgevingsvisie. Voor burgers en ondernemingen gelden geen directe verplichtingen vanuit de Omgevingsvisie. Als een nieuw initiatief afwijkt van het geldende omgevingsplan, wordt het getoetst aan de Omgevingsvisie Lage Weide 2040.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect
De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 geeft aan hoe de positie van het bedrijventerrein tot in ieder geval 2040 kan worden behouden en versterkt en welke projecten ervoor nodig zijn om dat te kunnen realiseren. Zodat Lage Weide ook in de toekomst van groot belang is voor de Utrechtse economie en

specifiek voor grootschalige circulaire activiteiten, duurzame stadsdistributie, productie, opslag en levering van duurzame energie, circulaire maakindustrie en stadsverzorgende dienstverlenende bedrijvigheid (denk aan technische onderhoudsbedrijven, facilitaire bedrijven, catering). De doorontwikkeling van het stedelijk knooppunt Leidsche Rijn Centrum (tevens stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant (deelgebied 1)) vormt hierin een belangrijke schakel.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 11 december 2025: Raadsbrief Ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040: terinzagelegging
- 6 juni 2024: Uitgangspuntennotitie Beleidsnota (deel)Omgevingsvisie Lage Weide
- 5 januari 2026: Raadsbrief Start planproces Wind Lage Weide
- https://utrechtcloud.sharepoint.com/sites/GezondegebiedsontwikkelingWNW_OORBIIPM/Gedeelde documenten/W-Visie Lage Weide/08. Staf en Bestuur/College/251202 College til/Beleidsnota Werklocaties 22 juni 2025: Beleidsnota Werklocaties 2035
- 12 december 2024: Beleidsnota Utrecht Circulair 2030
- 8 december 2024: Beleidsnota Opwekgebieden voor schone energie in Utrecht
- 29 februari 2024: Visie Utrecht Circulair 2050 (februari 2024)
- 15 juli 2021: RSU 2040

Eerdere moties met betrekking tot Lage Weide
M239 Samenwerking Lage Weide en mbo. De ambitie voor praktijkgericht mbo onderwijs is opgenomen in de Omgevingsvisie Lage Weide, in het deelgebied stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum.

M262 Sport bedrijven op bedrijventerreinen Utrecht:
Deze motie isafgehandeld in Raadsbrief Terinzagelegging Ontwerp Beleidsnota Werklocaties 2035 en afhandeling motie 262.Daarin is opgenomen dat onderzocht wordt hoeveel ruimte in de toekomst in het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum mogelijk is voor grootschalige sportbedrijven.
Op Lage Weide zijn er circa 15 commerciële sportbedrijven gevestigd. In de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is daarnaast opgenomen dat sport het verblijfsklimaat verbetert, onder andere door een aantrekkelijke groene ruimte die uitnodigend is voor onder andere sporten en lunchommetjes.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 vast te stellen, waarmee de gemeente de koers voor de doorontwikkeling van Lage Weide aangeeft om de positie van Lage Weide als essentieel terrein voor de stad te behouden en te versterken, met als belangrijkste speerpunten om de ambitie te realiseren: i. Scherper economisch profiel; ii. Verbonden Lage Weide; iii. Aantrekkelijk en groen Lage Weide.
Argumenten	
1.1	De Omgevingsvisie, met daarin de drie belangrijkste speerpunten, geeft duidelijkheid over de koers die nodig is om de essentiële positie van Lage Weide te behouden en te versterken.
	De Omgevingsvisie geeft een integrale en duurzame visie op de toekomst van het voor Utrecht essentiële bedrijventerrein. Als eerste wordt het economisch perspectief van Lage Weide geschetst. En ten tweede hoe grote stedelijke opgaven zoals mobiliteit, ruimtelijke verdichting, groen, klimaat en energie ruimtelijk zijn in te passen op Lage Weide. Zo kan op basis van de Omgevingsvisie een integrale afweging worden gemaakt bij specifieke initiatieven. En geeft het de koers aan voor alle partijen die in dit gebied actief (willen) zijn.

	Tevens is het de basis voor samenwerking tussen partijen. Voor de doorontwikkeling van Lage Weide is samenwerking met ondernemers, ondernemersvereniging ILW en andere partners noodzakelijk.
1.2	Deze Omgevingsvisie maakt gerichte sturing mogelijk voor het behouden en versterken van de positie van Lage Weide.
	Lage Weide is het grootste bedrijventerrein van Utrecht stad en provincie en één van de grootste van Nederland. Lage Weide is van groot strategisch en economisch belang voor Utrecht op het gebied van werkgelegenheid, circulaire economie en energie. Ook is het dé plek voor praktisch en technische geschoolde werkgelegenheid. Met de groei van de stad en de transitie naar de circulaire economie neemt het belang van Lage Weide alleen maar toe. Om de essentiële positie van Lage Weide te behouden én te versterken zijn gerichte ruimtelijke, economische en mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk.
1.3	Een scherper economisch profiel Lage Weide is nodig om het vestigingsklimaat voor bedrijven te behouden en te versterken
	De Omgevingsvisie geeft aan hoe de identiteit van de zes deelgebieden van Lage Weide te versterken. Elk deelgebied heeft, ook nu al, zijn eigen karakteristiek en een van elkaar onderscheidend profiel: grootschalige circulaire activiteiten, duurzame stadsdistributie, productie en levering van duurzame energie, circulaire maakindustrie en essentiële dienstverlenende bedrijvigheid. Met elkaar bepalen zij de identiteit van Lage Weide. Door de karakteristieken aan te scherpen, is voor alle partijen duidelijk op welk bedrijfsprofiel in welk deelgebied het accent ligt en waardoor het juiste bedrijf zich kan vestigen in het meest passende deelgebied.. De huidige planologische kaders bieden daarvoor ruimte, zoals het toepassen van de al mogelijke hoge milieucategorieën per deelgebied. Indien nodig kunnen andere grondbeleidsinstrumenten worden ingezet, afhankelijk van de situatie per deelgebied. Verder is de ambitie om in te zetten op intensivering en optimalisatie van ruimtegebruik op de kavels. Alle kavels zijn immers al uitgegeven. De ambitie is om in het vervolg met partijen de mogelijkheden te verkennen om op de kavel te verdichten. Bijvoorbeeld door efficiënter gebruik van de kavel, door ‘optoppen’ en door functies als parkeren te delen. Er is één gebied dat echt zal gaan transformeren. Dat is het stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) wordt dat het stedelijk knooppunt Leidsche Rijn Centrum genoemd. Dit gebied verandert in hét entreegebied van Lage Weide met meer ruimte voor voetgangers en fietsers en betere OV-verbindingen. Goed verbonden met de rest van de stad, wordt dit een aantrekkelijke, gemengde stedelijke entreezone met kantoren, bedrijfsruimtes, voorzieningen en mogelijk praktijkgericht beroepsonderwijs (mbo) dat aansluit bij de bedrijvigheid in Lage Weide en het Werkspoorkwartier. Deze functie als entreegebied is essentieel voor het tweede speerpunt, ‘Verbonden Lage Weide’. Het stationsgebied Lage Weide maakt onderdeel uit van het grotere stationsgebied van Leidsche Rijn Centrum, dat nader uitgewerkt wordt in een Nota van Uitgangspunten.
1.4	Betere verbindingen voor langzaam verkeer met de stad zijn essentieel om verdere ontwikkeling van bedrijven en werkgelegenheid mogelijk te maken.
	Op grond van het geldende bestemmingsplan ‘Lage Weide’, dat onderdeel uitmaakt van het tijdelijk deel van het omgevingsplan, mogen bedrijven nu nog maar tien procent uitbreiden. Dit is het directe gevolg van de grote hoeveelheid autoverkeer op Lage Weide, die tijdens de spitsen leidt tot filevorming op de ontsluitingswegen. In het bestemmingsplan ‘Lage Weide’ is daarnaast 170.000 m^2 bvo aan extra uitbreidingsruimte opgenomen, maar die is inmiddels uitgegeven. Vóór het aantal banen kan toenemen en de bedrijfskavels kunnen intensiveren, moet eerst het autoverkeer zijn aangepakt.

	Hiervoor zijn grote en ingrijpende maatregelen nodig. Voor woon-werkverkeer is het noodzakelijk dat Lage Weide, net als de rest van Utrecht, aantrekkelijk en veilig wordt om te fietsen, het openbaar vervoer te nemen en te lopen in plaats van met de auto te komen. Erg belangrijk in de mobiliteitstransitie is het doorbreken van de geïsoleerde ligging voor langzaam verkeer, met nieuwe bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 voor fietsers en licht elektrisch vervoer. Op Lage Weide richt de gemeente de hoofdinfrastructuur (o.a. de Atoomweg) opnieuw in met veilige en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers. In samenwerking met ondernemers, ondernemersvereniging ILW en andere overheden stimuleren we werknemers ook op andere manieren om de auto te laten staan. Voor goederenvervoer gaat de gemeente met partners de mogelijkheden verkennen voor vervoer over spoor en water en efficiënter vervoer over de weg. Gezien de grootte van het bedrijventerrein draagt deze ontwikkeling ook bij aan het beperken van autoverkeer in de hele stad.
1.5	Het ruimtelijk raamwerk van Lage Weide groener en aantrekkelijker maken, zorgt voor een herkenbaar, prettig en klimaatadapatief bedrijventerrein.
	In combinatie met het herinrichten van de hoofdinfrastructuur creëert de gemeente een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte voor voetgangers en fietsers om te verblijven en zich te verplaatsen. Deze ambitie gaat goed samen met het vergroenen en klimaatbestendiger maken van de openbare ruimte. Een netwerk van paden, groenere straten, verblijfsplekken in het groen nodigt werknemers uit om meer naar buiten te gaan. De hoofdgroenstructuur langs de plas wordt door het vergroenen van de hoofdinfrastructuur verbonden met de versnipperde groengebieden op Lage Weide en met de stad. Deze verbindingen vergroten de kans op gezonde populaties en draagt bij aan prettig verblijven, bijvoorbeeld het maken van lunch-ommetjes. Het toevoegen van groen op Lage Weide dient daarmee meerdere doelen.
1.6	De Omgevingsvisie is op een aantal punten aangepast naar aanleiding van de ingediende reacties en ambtelijke wijzigingen.
	De ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 lag van 12 december 2025 tot 22 januari 2026 ter inzage. Ook is op 15 januari 2026 een inloopbijeenkomst gehouden op bedrijventerrein Lage Weide. In deze periode was het mogelijk te reageren op de ontwerp Omgevingsvisie door een reactie (ook wel zienswijze genoemd) in te dienen. Er zijn 12 uitgebreide reacties binnengekomen. Daarvan zijn er 10 van organisaties en 2 van omwonenden. De Reactienota bevat de gemotiveerde beantwoording van de reacties en een opsomming van de wijzigingen die in Omgevingsvisie Lage Weide 20240 zijn aangebracht. De hoofdlijn van de Omgevingsvisie wordt door de meeste reacties onderschreven. Dat is bemoedigend voor het vervolg, aangezien samenwerking met partijen (zoals ILW), essentieel is om de ambities ook daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Ook worden veel praktische tips gegevens voor verdere ontwikkeling van het fietsnetwerk op Lage Weide en de verbindingen met de rest van de stad. De geïsoleerde ligging van Lage Weide voor fietsers komt in veel reacties terug. Een tweede thema is het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Gevraagd wordt naar concrete maatregelen bij onder andere grondbeleid, fietsroutes, ecologie en milieuaspecten. In het verlengde daarvan wordt gevraagd naar de wijze van financiering van de maatregelen. De Omgevingsvisie Lage Weide benoemt de ambities voor de ontwikkeling, en geen concrete projecten. Ook wordt in de Visie niet ingegaan op ramingen en financieringswijze. . Dat is op een abstracter niveau. In deel C Monitoren, Sturen

	en Verantwoorden staan om die reden ook geen indicatoren, planning, projecten, dekking etc. genoemd. Dat is gedaan omdat dat beter aansluit bij het karakter van de ontwikkelingen en bij de projectenagenda. Meerdere indieners uitten hun zorgen over de huidige staat van de openbare ruimte en specifiek de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Ook de grote investeringsopgave die nodig is voor de doorontwikkeling van Lage Weide is voor indieners een reden tot zorg. Een derde punt van zorg is de mogelijke komst van windturbines. Hiervoor loopt nu een apart project. Besluitvorming hierover vindt later plaats dan de afronding van de Omgevingsvisie. Naar aanleiding van de reacties is in de Omgevingsvisie scherper omschreven dat voor nieuwe bedrijven in het deelgebied logistiek de focus ligt op duurzame stadsdistributie (naast bedrijven in de hoge milieucategorieën) en niet op (inter-)nationale logistieke bedrijven. In de Omgevingsvisie omschrijven we dat Lage Weide zich ook in 2040 richt op lokale- en regionale distributie in het logistieke deelgebied (hoofdactiviteit van de bedrijfsvestiging van het bedrijf). In andere deelgebieden sturen we op andere hoofdactiviteiten van de bedrijfsvestiging van de bedrijven. Op Lage Weide zetten we niet in op (inter-)nationale distributie. We zien dat Lage Weide zeer aantrekkelijk is voor deze sector. We constateren dat deze sector onvoldoende bijdraagt aan twee belangrijke doelen van de Omgevingsvisie. Ten eerste aan een goede bijdrage aan toekomstbestendige banen en een evenwichtige lokale arbeidsmarkt. En ten tweede aan de lokale en regionale economie. Bovendien is de hoge m2-prijs in de logistieke sector één van de oorzaken van verdringing van andere bedrijfssegmenten, die veel ruimte nodig hebben, maar minder kunnen betalen (denk bijvoorbeeld aan recycle bedrijven). Een tweede wijziging in de visie is dat uitgebreider wordt omschreven wat de mogelijkheden zijn voor (extra) horeca op Lage Weide. In één van de reacties wordt de wens uitgesproken om het verblijfsklimaat te verbeteren door het toevoegen van functies, zoals een supermarkt, sport en horeca. Dergelijke functies kunnen het verblijfsklimaat inderdaad verbeteren. Op Lage Weide zijn zo'n 15 sportbedrijven gevestigd. Daarnaast onderzoeken we hoeveel ruimte voor grootschalige sportbedrijven we in de toekomst in het stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant kunnen maken, die vanwege hun aard wel op bedrijventerreinen moeten ondernemen, en voor andere stedelijke voorzieningen in dit deelgebied. Hier zal maatwerk plaatsvinden. Het toevoegen van horeca op Lage Weide is een kans om ook andere in deelgebieden het verblijfsklimaat te verbeteren. Op grond van bestaand beleid is toevoeging van horeca mogelijk, zoals omschreven in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018. De verwijzing naar de mogelijkheden die het beleid biedt is toegevoegd. Het gaat dan om het toevoegen van een aantal (ondersteunende) horecafuncties op bedrijventerreinen. Extra aandachtspunt op Lage Weide blijft de situering van de horeca, omdat een aantal deelgebieden zich beter leent voor toevoeging van een horecavestiging. Bijvoorbeeld het deelgebied Maakbedrijven en service. Op Lage Weide zijn onder het vigerende beleid nog mogelijkheden voor cafés, fastfood, restaurants en andere lichte horeca. Een andere wijziging is de omschrijving van schuifruimte om huisvesting van bedrijven elders in de stad op Lage Weide mogelijk te maken. De vraag was hoe deze opgave zich verhoudt tot de huidige eigendomsrechten van de percelen. Op Lage Weide verkent de gemeente de mogelijkheden om schuifruimte te creëren om bedrijven te huisvesten die op de huidige plek niet meer (gaan) passen. En wel passen in het profiel van Lage Weide. Daarbij realiseren we ons dat de schuifruimte zeer beperkt zal zijn omdat alle kavels zijn uitgegeven en de marktontwikkelingen hierin leidend zijn.

	Na vaststelling van de Omgevingsvisie door de raad is de vervolgstap het opstellen van een gebiedsprogrammering en investeringsstrategie, waar nader wordt ingegaan op de projecten en de mogelijke financiële dekkingsbronnen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Een drastische mobiliteitstransitie is nodig om de bouwbeperking op Lage Weide op te heffen en binnen Lage Weide meer te kunnen intensiveren.
	Om op de kavels te kunnen intensiveren en stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant verder te kunnen ontwikkelen en intensiveren, is een drastische mobiliteitstransitie randvoorwaardelijk. Lage Weide is erg op de auto gericht. Maar liefst 88% van de verplaatsingen op Lage Weide gebeurt met motorvoertuigen, en slechts 10% met de fiets. Ondanks dat veel werknemers op fietsafstand wonen. Dat komt doordat Lage Weide per fiets lastig te bereiken is voor fietsers. En op Lage Weide is fietsen onveilig en onaantrekkelijk. In de reacties op de ontwerp Omgevingsvisie is dit punt ook meermaals benoemd. Om woonwerkverkeer per fiets en openbaar vervoer te stimuleren is het nodig om de verbindingen van Lage Weide met de stad te verbeteren met bruggen over het Amsterdam Rijnkanaal en de A2. En zo de geïsoleerde ligging te doorbreken. Lage Weide moet, net als de rest van de stad, aantrekkelijk worden om te fietsen, te wandelen en te verblijven. Ook het aanpakken van de verouderde, onveilige en op de auto gerichte hoofdinfrastructuur op Lage Weide is van groot belang. Prettig en veilig fietsen is één van de meest genoemde punten uit de participatie. Op de korte termijn met diverse maatregelen zoals het stimuleren van deelmobiliteit (shuttlebussen, deelfietsen), een tijdelijke veerverbinding en spitsmijden. Voor goederenvervoer door vervoer over water en spoor te onderzoeken en te stimuleren.
1.2	Krapte op de bedrijventerreinmarkt leidt tot verdringing van bedrijven.
	In de regio Utrecht is al jaren een tekort aan de bedrijfskavels. Dat leidt tot opdrijving van grondprijzen. De meeste aankopen in de afgelopen jaren zijn gedaan door nationale distributiecentra die deze hoge grondprijzen wel kunnen betalen. Hierdoor komt de ambitie in het gedrang om (4.000) toekomst bestendige banen voor praktische en technisch geschoolden toe te voegen op Lage Weide. Deze distributiecentra hebben dergelijke banen niet in voldoende mate en dragen minder bij aan het functioneren van de stad dan stadsverzorgende bedrijven. Ook kunnen de voor het functioneren van de stad belangrijke MKB-bedrijven zich niet meer vestigen, c.q. kunnen ze niet meer uitbreiden op Lage Weide, waardoor deze uit de stad verdwijnen. De ambitie om een inclusieve stad te zijn, wordt hiermee niet of minder gehaald. Met het inzetten van diverse grondbeleid instrumenten is de ambitie dat nieuwe op de stad en regio georiënteerde distributiecentra zich concentreren in het deelgebied logistiek en niet op heel Lage Weide. Daarnaast verkent de gemeente de mogelijkheden van het grondbeleid instrumentarium om op een beperkt aantal plekken bedrijfsvestigingen te stimuleren die passen binnen het profiel van een deelgebied.
1.3	De investeringen om de visie uit te kunnen voeren zijn omvangrijk en nog niet gedekt.
	De maatregelen voor het realiseren van de ambities uit de Omgevingsvisie zijn omvangrijk, orde grootte van zo'n € 200 miljoen. Hiervoor is nog geen financiële dekking. Dat is niet ongebruikelijk bij het vaststellen van een Omgevingsvisie. Diverse indieners benadrukken in hun reactie de urgentie van mobiliteitsmaatregelen voor fietsers, fietsveiligheid en de betere verbindingen met de stad voor fietsers. Lage Weide loopt achter in de mobiliteitstransitie ten opzichte van de rest van de stad. De maatregelen in de Visie dragen bij aan het

	niet verder mee laten groeien van het autoverkeer met de groei van de stad, zoals in het Mobiliteitsplan 2040 is verwoord. Deze onderdelen uit de mobiliteitstransitie zijn omvangrijk, kostbaar en randvoorwaardelijk voor de doorontwikkeling van Lage WeideIn de reacties wordt aangegeven dat dit alleen kan worden uitgevoerd als de komende jaren de aandacht voor Lage Weide op de bestuurlijke agenda blijft staan en er middelen beschikbaar komen. Waar mogelijk sluiten we aan op plannen die al worden voorbereid. Zoals geplande hoofdfietsroutes. Maar dat is niet genoeg om de mobiliteitstransitie te kunnen realiseren. De investeringsopgave is onderdeel van de toekomstige integrale afweging bij de voorjaarsnota en de onderlegger daarvan, het MPR (Meerjaren Programma Ruimte). In een tijd van teruglopende inkomsten vraagt dat om belangrijke keuzes. Ook zal een intensieve samenwerking met (overheids-)partners nodig zijn voor het realiseren van de transitie en het verkrijgen van cofinanciering.
1.4	Intensief vergroenen op Lage Weide is een ambitie die niet altijd goed te combineren is met andere ambities in de Omgevingsvisie.
	Er zijn veel en veel verschillende ambities voor de doorontwikkeling van Lage Weide. Het is niet altijd mogelijk om alle ambities op elke gewenste plek te realiseren. Daarvoor is niet voldoende ruimte. Zo kan de ambitie om grootschalig te vergroenen op spanning staan met bijvoorbeeld het intensiveren van bedrijvigheid op kavels, het toevoegen van toekomstbestendige arbeidsplaatsen . Er zijn diverse andere mogelijkheden om Lage Weide groener en klimaatbestendiger te maken. Weide. Bijvoorbeeld het opnieuw inrichten van de hoofdinfrastructuur van het ruimtelijk raamwerk waarbij groen een belangrijk inrichtingselement is om op Lage Weide te kunnen fietsen, wandelen en verblijven in een aantrekkelijke en klimaatbestendige omgeving. Ook zijn er, vanuit met bedrijven en ILW, initiatieven om bedrijfskavels te vergroenen. Bij het beoordelen van initiatieven dient de Omgevingsvisie als afwegingskader. Dat gaat ook op voor initiatieven voor vergroening. Per initiatief wordt afgewogen wat de gewenste ontwikkelrichting is, zoveel mogelijk rekening houdend met de visie.
Beslispunt	
2	De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht door de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 toe te voegen aan het overzicht ‘Lijst met beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina Omgevingsvisie | gemeente Utrecht hierop aan te passen.
Argumenten	
2.1	Met het opnemen van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 in de Omgevingsvisie Utrecht, is de koers gezet en is er een afwegingskader om dit voor de stad essentiële terrein verder te versterken.
	De Omgevingsvisie Utrecht bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van de gemeente. Niet alles kan in de stad; ook niet op Lage Weide. Door deze aanpassing is er nu ook voor Lage Weide een afwegingskader om de nodige en gewenste koers in te zetten om de positie van Lage Weide te behouden en te versterken.

Financiën

Lage Weide is van groot strategisch en economisch belang voor de stad en de regio. Met de groei van de stad en de transitie naar een circulaire economie neemt dit belang verder toe. De **Omgevingsvisie Lage Weide 2040** geeft richting aan de gewenste ontwikkeling van het gebied op de lange termijn en bevat de integrale ambities voor Lage Weide. Daarom wordt dit document, conform de Utrechtse

Standaard voor de beleidscyclus (DUS), aangeboden als een visie. Een visie beschrijft een ontwikkelrichting op globaal niveau in de vorm van ambities en doelstellingen. Ook onderdeel van de visie is een globale financiële raming van de investeringsambities. Het genoemde bedrag in de omgevingsvisie geeft een eerste indicatie voor de omvang van de geïnventariseerde toekomstige investeringen. In een visie worden vervolgstappen op hoofdlijnen beschreven; kosten en dekking zijn in een visie nog niet concreet aan te geven. Die worden, samen met Indicatoren voor monitoring, in een op te stellen gebiedsprogrammering uitgewerkt en zijn onderdeel van de reguliere begrotingscyclus. Wanneer er daarnaast zaken zijn waarover de raad geïnformeerd kan of moete worden, gebeurt dat met een raadsbrief. De opzet van de Omgevingsvisie Lage Weide sluit aan bij de Omgevingswet. Daarin wordt aangegeven dat een omgevingsvisie de integrale toekomstrichting van, in dit geval Lage Weide beschrijft. Zo ontstaat meer duidelijkheid over de gewenste ontwikkelrichting. In de Omgevingswet is geen verplichting opgenomen voor een uitvoeringsparagraaf. Gezien het abstractieniveau van deze visie is dat ook nog niet goed mogelijk.

De realisatie van de investeringsambitie is afhankelijk van het beschikbaar komen van budget. Het gaat om lange termijn ambities, waarvoor dekking in fases gevonden kan worden. Voor ruimtelijk beleid verloopt de toekenning van dit budget voor een belangrijk deel via de integrale afweging in het MPR, als onderlegger bij de Voorjaarsnota. Voor een aantal maatregelen, waaronder nieuwe fietsverbindingen, is cofinanciering door andere overheden en partners essentieel. De gemeente gaat daarom actief inzetten op samenwerking, lobby en het aantrekken van externe middelen.
De ontwikkeling van de eerste fase van het stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant (in het zuidelijk deel van Lage Weide als onderdeel van het knooppunt Leidsche Rijn Centrum), wordt gedekt uit de grondexploitatie Leidsche Rijn A2-zone.

Verder lopen er verschillende subsidiestromen, zoals de Green Deal Lage Weide, Werklandschappen van de toekomst, Life IP en zijn er kansen voor toekomstige subsidies. Deze subsidies dragen bij aan de ambities uit de Omgevingsvisie. Het is de wens dat in de toekomst met subsidies en andere financieringsbronnen een deel van de benodigde investeringsopgave kan worden gedekt.

Vervolg

Na vaststelling van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 wordt de visie opgenomen in het gebiedsgerichte beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Zij geldt daarna als het ruimtelijk afwegingskader voor nieuwe (bouw)plannen op Lage Weide, die in strijd zijn met het omgevingsplan. De looptijd van de Omgevingsvisie is tot circa 2040. Niet elk project hoeft daarom direct te starten; dat gebeurt de komende jaren, afhankelijk van het beschikbaar komen van financiële middelen.

De Omgevingsvisie vormt het startpunt voor een gebiedsprogrammering en investeringsstrategie, waarin maatregelen, fasering, kosten, dekkingsmogelijkheden (ook van buiten de gemeente) en prioriteiten nader worden uitgewerkt. De gebiedsprogrammering zal in samenspraak en samenwerking met meerdere partners (zoals ILW) gebeuren. Daarmee is ook een zekere flexibiliteit nodig om gedurende de looptijd met elkaar te bepalen welke ambities in welk tempo kunnen worden verwezenlijkt. De gebiedsprogrammering en investeringsstrategie is daarmee een groeidocument.
De eerste focus ligt op projecten voortkomend uit de Omgevingsvisie die voldoende uitgewerkt zijn om op korte termijn te kunnen starten. Een deel van deze projecten loopt via bestaande programmalijnen waar financiering voor beschikbaar is. Voor andere projecten geldt dat aanvullende verkenningen, uitwerkingen of afstemming met externe partners nodig zijn voordat vervolgstappen kunnen worden gezet. De fasering van alle projecten wordt nader uitgewerkt in de gebiedsprogrammering en investeringsstrategie.

Samen stad maken

Voor de doorontwikkeling van Lage Weide is samenwerking met ondernemers, grondeigenaren, ondernemersvereniging ILW en andere (overheids-)partners een must. Daarom was Samen stad maken een belangrijk onderdeel van het opstellen van de Omgevingsvisie. De gemeente koos er voor om met ILW, Eneco en enkele sleutelbedrijven om op gelijkwaardige basis samen te werken: Samen aan zet. Voor de meerderheid van de circa 900 bedrijven (vastgoedeigenaren en ondernemers) en voor de bewoners op Lage Weide, omwonenden, voor werknemers en voor anderen die gebruik maken van het gebied (fietsers, voetgangers, OV-reizigers) is gekozen voor peilen. Voor het peilen kon men in een periode een vragenlijst invullen.

Er zijn werksessies gehouden, een informatiemarkt georganiseerd, er is aangesloten bij reguliere bijeenkomsten zoals de ALV van ILW en er zijn individuele gesprekken gevoerd. De belangrijkste punten die hieruit zijn opgehaald, zijn betere en veiliger fietsverbindingen naar en op Lage Weide, betere bereikbaarheid per openbaar vervoer, behoefte aan schoon en veilig, vergroening in de openbare ruimte, behoefte aan voorzieningen en ontmoetingsplekken op Lage Weide. Ook is er de wens om de kavels te kunnen verdichten en de mogelijke milieucategorieën daadwerkelijk te gebruiken, de diversiteit van bedrijven te behouden en zijn er zorgen over de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel.
In de Omgevingsvisie staat in bijlage 2 het Samenwerkingsverslag, waarin we beschrijven hoe de gemeente samen met de stad de Omgevingsvisie maakte.
De ontwerp Omgevingsvisie lag van 12 december 2025 tot 22 januari 2026 ter inzage. Op 15 januari 2026 is er een inloopbijeenkomst geweest. In deze periode was het mogelijk te reageren op de ontwerp Omgevingsvisie door een reactie in te dienen. Er zijn in totaal 12 reacties ingediend. Die staan in de bij de Omgevingsvisie behorende Reactienota, samen met de beantwoording en de aanpassingen in de Omgevingsvisie.

Communicatie
Bij het opstellen van de Omgevingsvisie is zowel online als offline gecommuniceerd. Met de projectpagina, DenkMeepagina en mails aan stakeholders attendeerden we hen op de participatiemogelijkheden. Offline gebeurde dat met een wijkbericht, bouwborden op Lage Weide, inzetten van het ILW netwerk, flyers en door naar Lage Weide toe te gaan.

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming:
- Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Bijlagen informatief:
- Reactienota Omgevingsvisie Lage Weide 2040.
- BEVAT PERSOONSGEGEVENS- Namen indieners reactie Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Omgevingsvisie
Lage Weide 2040



Datum invullen na raadsvaststelling

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl









Inhoudsopgave



A

Inleiding 4
A.1 Samenvatting en introductie 5
A.2 Ambities voor Lage Weide 14
A.3 Leeswijzer 17



B

Visie 18
B.1 Lage Weide van 2025 naar 2040 19
B.2 Scherper economisch profiel Lage Weide 34
B.3 Verbonden Lage Weide 63
B.4 Aantrekkelijk en groen Lage Weide 72



C

Monitoren, sturen en verantwoorden 88
C.1 Inleiding 89
C.2 Projectenagenda en financiën 91
C.3 Risico's 93



Bijlagen 96
Bijlage 1 Geschiedenis van Lage Weide 97
Bijlage 2 Samenwerkingsverslag 103



A Inleiding

A.1 Samenvatting en introductie

Samenvatting

Lage Weide is het grootste bedrijventerrein van Utrecht stad en provincie en één van de grootste van Nederland. Er zijn zo'n 900 bedrijven gevestigd met circa 19.000 werknemers op een oppervlakte van 308 hectare. Lage Weide is net zo groot als alle andere bedrijventerreinen in de stad samen. Lage Weide is van groot strategisch en economisch belang voor Utrecht op het gebied van werkgelegenheid, circulaire economie en energie. Het verwerken van ons afval, stroom, stadsverwarming, bouwbedrijven voor de woningopgave, bevoorraden van bedrijven en winkels, installatie van zonnepanelen, grondstoffen voor de wegenbouw, de pakketjes en de boodschappen: Lage Weide levert het. Ook is het dé plek voor praktisch en technisch geschoolde werkgelegenheid.

Met de groei van de stad en de transitie naar de circulaire economie neemt het belang van Lage Weide alleen maar toe. Om de essentiële positie van Lage Weide te behouden én te versterken zijn gerichte ruimtelijke, economische en mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Met deze Omgevingsvisie Lage Weide 2040 zetten we de koers uit en werken we samen met ondernemers, ondernemersvereniging ILW en andere partners aan de realisatie ervan.

Via drie speerpunten werken we in de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 aan realisatie van de koers. Die stippen we hieronder aan, in samenhang met de ontwikkelingen waarop sturing nodig is.

1. Scherper economisch profiel van Lage Weide en de deelgebieden

In stad en regio zijn bedrijfskavels zeer schaars. Bovendien drijven (inter-)nationale distributiecentra de grondprijzen op. Deze ontwikkelingen drukken essentiële lokale bedrijven met toekomstbestendige werkgelegenheid de stad uit. De gemeente gaat daarom actief sturen op vestiging van bedrijven die bijdragen aan de circulaire- en energietransitie en aan de werkgelegenheid in de stad en de regio. Dat gaan we doen met diverse grondbeleidsinstrumenten.

Deze visie zet in op intensivering en optimalisatie van ruimtegebruik op de kavels. Alle kavels zijn immers al uitgegeven, terwijl de vraag naar bedrijfsruimte groot blijft. Door te intensiveren werken we ook aan de ambitie om op Lage Weide 4.000 nieuwe banen te creëren voor met name praktisch en technisch geschoolden. Werken op Lage Weide zorgt voor veel Utrechters voor financiële bestaanszekerheid en een volwaardig bestaan, en biedt ruimte aan beroepen die we nu en in de toekomst hard nodig hebben in onze groeiende stad.

We versterken de identiteit van de zes deelgebieden van Lage Weide. Elk deelgebied heeft, ook nu al, zijn eigen karakteristiek en een van elkaar onderscheidend profiel: grootschalige circulaire activiteiten, duurzame stadsdistributie, productie en levering van duurzame energie, circulaire maakindustrie en essentiële dienstverlenende bedrijvigheid. Met elkaar bepalen zij de identiteit van Lage Weide. Door de karakteristieken aan te scherpen maken we voor alle partijen duidelijk op welk bedrijfsprofiel in welk deelgebied het accent ligt.

Er is één gebied dat echt zal gaan transformeren. Dat is het stationsgebied Lage Weide (in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) wordt dat het Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum genoemd). Dit verandert in hét entreegebied van Lage Weide met meer ruimte voor voetgangers en fietsers en betere OV-verbindingen. Goed verbonden met de rest van de stad, wordt dit een aantrekkelijke, gemengde stedelijke entreezone met kantoren, bedrijfsruimtes, voorzieningen en mogelijk praktijkgericht beroepsonderwijs (mbo) dat aansluit bij de bedrijvigheid in Lage Weide en Werkspoorkwartier. Deze functie als entreegebied is essentieel voor het tweede speerpunt, verbonden Lage Weide.

2. Verbonden Lage Weide als randvoorwaarde

Lage Weide is erg gericht op de (vracht-)auto. Door een te hoge druk van autoverkeer is verdere ontwikkeling van bedrijven en de groei van werkgelegenheid op Lage Weide niet mogelijk. Een drastische mobiliteitstransitie is randvoorwaardelijk voor het verbeteren van het vestigingsklimaat. Hiervoor zijn grote en ingrijpende maatregelen nodig.

Voor woon-werkverkeer is het noodzakelijk dat Lage Weide, net als de rest van Utrecht, aantrekkelijk en veilig wordt om te fietsen, het openbaar vervoer te nemen en te lopen. Erg belangrijk in de mobiliteitstransitie is het doorbreken van de geïsoleerde ligging met nieuwe bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 voor fietsers en licht elektrisch vervoer. Bestaande hoofdroutes op Lage Weide, met name de Atoomweg, takken we hierop aan en richten we opnieuw in. In samenwerking met ondernemers, ondernemersvereniging ILW en andere overheden stimuleren we werknemers ook op andere manieren om de auto te laten staan.

Voor goederenvervoer gaan we met onze partners de mogelijkheden verkennen voor vervoer over spoor en water en efficiënter vervoer over de weg.

3. Groen en aantrekkelijk Lage Weide

Lage Weide is erg stenig en één van de minst groene en klimaatbestendige plekken in de stad. Dit zorgt voor hittestress, wateroverlast en een onprettige werkomgeving. Daarom richten we ons bij het herinrichten van de openbare ruimte meer op de menselijke maat. We creëren een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte voor voetgangers en fietsers om te verblijven en zich te verplaatsen. Deze ambitie gaat goed samen met het vergroenen en klimaatbestendiger maken van de openbare ruimte. Met een netwerk van paden, groenere straten, verblijfsplekken in het groen nodigen we werknemers uit om meer naar buiten te gaan.

Lage Weide is rijk aan biodiversiteit, maar de groengebieden zijn versnipperd. Hier is veel winst te behalen door via het ruimtelijk raamwerk gebieden met elkaar en met de stad te verbinden. Deze verbindingen vergroten de kans op gezonde populaties en draagt bij aan prettig verblijven, en bijvoorbeeld het maken van lunch-ommetjes. Het toevoegen van groen op Lage Weide dient daarmee meerdere doelen.

De drie speerpunten werken we in de Omgevingsvisie inhoudelijk uit, op een abstractieniveau dat bij een lange termijnvisie past. De uitwerking in projecten gebeurt in een product dat volgt op de Omgevingsvisie. Dat is een gebiedsprogrammering met investeringsstrategie. Hierin benoemen we de verschillende projecten. Dat doen we met de verschillende partners.

Introductie

Lage Weide is veruit de grootste werklocatie van de stad en zelfs één van de grootste in Nederland. Lage Weide is ontstaan in de jaren vijftig en is in de loop van de jaren gestaag gegroeid tot wat het nu is. Het bedrijventerrein beschikt over bijzondere eigenschappen, die elders in de regio niet aanwezig zijn. Zoals grote XL-kavels, hoge milieucategorieën, een energiecentrale van stedelijk en nationaal belang, één van de grootste binnenhavens van Nederland en multimodale bereikbaarheid via de weg, het spoor en het water.
De combinatie van deze eigenschappen is uniek. En blijkt steeds belangrijker voor de grote opgaven waar we aan werken. Denk aan de transitie naar een circulaire economie en de energietransitie.

De bedrijven op Lage Weide werken met veel technisch en praktisch geschoolden. Werken op Lage Weide zorgt daarmee voor veel Utrechters voor financiële bestaanszekerheid en een volwaardig bestaan, en biedt ruimte aan beroepen die we nu en in de toekomst hard nodig hebben in onze groeiende stad.

Dit unieke werklandschap is van grote strategische waarde voor de stad en de regio Utrecht. Met deze Omgevingsvisie willen we de waarde van Lage Weide behouden en verder versterken. Ze biedt een integrale en duurzame visie op de toekomst van het bedrijventerrein.

Hierin schetsen we het economisch perspectief van Lage Weide, en geven we onze visie op het ruimtelijk inpassen van grote stedelijke opgaven zoals mobiliteit, ruimtelijke verdichting, groen, klimaat en energie. Dit deden we in nauwe samenspraak met de Industrievereniging Lage Weide (ILW), ondernemers, werknemers, omwonenden en andere betrokkenen.



Ligging Lage Weide in het stedelijk gebied (roodgekleurd)

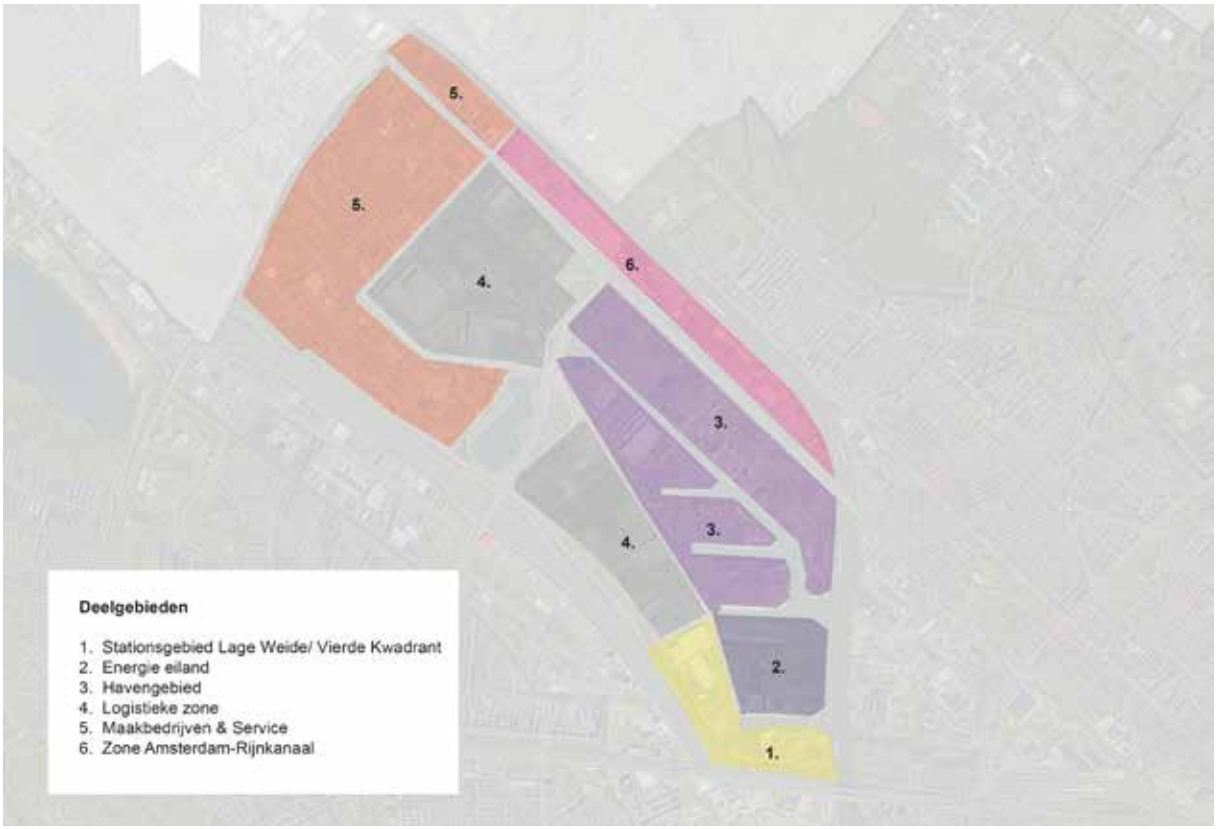
De kracht van Lage Weide

Lage Weide is de Machinekamer van de stad. Ons afval, stroom, stadsverwarming, bouwen van woningen, bevoorraden van bedrijven en winkels, installatie van zonnepanelen, grondstoffen voor de wegenbouw, de pakketjes en de boodschappen: Lage Weide levert het. Een bloeiend en essentieel terrein voor stad en regio. Midden in de stad gelegen.

In de toekomst neemt het belang van Lage Weide voor de stad alleen maar toe. Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn. In de circulaire economie is afval de grondstof voor een nieuwe levenscyclus; materialen worden steeds hergebruikt. Er is ruimte nodig om materialen op te slaan en te verwerken. Ook is er ruimte nodig voor de circulaire maakbedrijven die de materialen bewerken. Daarvoor is zo'n 40% meer ruimte nodig dan in de huidige lineaire economie. Daarnaast zullen in de circulaire economie stadsverzorgende bedrijven en duurzame stadsdistributie nog veel belangrijker zijn dan nu al het geval is. Bijvoorbeeld voor de grote bouwopgave in de stad en voor het toenemende onderhoud van producten in de circulaire economie. Deze ontwikkelingen zorgen voor een uitbreiding van toekomst-bestendige banen voor technisch en praktisch geschoolden.

Naast deze circulaire transitie zitten we ook middenin een energietransitie, waar Lage Weide met de bestaande energiecentrale al een belangrijke spil in vormt.

De gewenste richting voor de verdere ontwikkeling van Lage Weide komt er niet vanzelf. Daarvoor is op een aantal punten sturing nodig. Zoals het versterken en aanscherpen van de identiteit van Lage Weide. De zes deelgebieden van Lage Weide hebben elk hun eigen karakteristieken en zorgen daarmee voor een onderscheidend profiel: Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant, Energie-eiland, Havengebied, Logistieke zone, Maakbedrijven & Service, Zone Amsterdam-Rijnkanaal.



Indeling van Lage Weide in zes deelgebieden

Met haar uiteenlopende bedrijfssectoren draagt Lage Weide bij aan de ontwikkeling van Utrecht, grootschalige circulaire activiteiten, duurzame stadsdistributiecentra, productie en levering van duurzame energie, circulaire maakindustrie en essentiële dienstverlenende bedrijvigheid. Door per deelgebied het profiel aan te scherpen kan Lage Weide nu én in de toekomst haar essentiële rol voor het functioneren van de stad (en de regio) blijven vervullen en te versterken. Het planologische instrumentariumvoor Lage Weide is nu al deels toegerust om de benodigde bedrijven in de verschillende deelgebieden te kunnen huisvesten en het gebruik van de bedrijfskavels te optimaliseren. In de praktijk gaat dit niet altijd vanzelf en is er meer sturing nodig om het juiste bedrijf op de juiste plek te krijgen.

De nieuwe entree van Lage Weide: stationsgebied Lage Weide (Vierde Kwadrant)

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is het optimaliseren van werklocaties, waaronder Lage Weide, een belangrijk onderwerp. Lage Weide wordt hierin genoemd als divers werkgebied van en voor iedereen in de stad, een volwaardig en verbonden deel van Utrecht, met het gebied rondom station Utrecht Leidsche Rijn als veelkleurig middelpunt.



Nieuwe entree Lage Weide

Dit stationsgebied Lage Weide (in de RSU het Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum genoemd) is het enige deelgebied op Lage Weide dat echt zal gaan transformeren.
Als hét entreegebied van Lage Weide komt er meer plek voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer vanaf station Utrecht Leidsche Rijn. Er komen betere verbindingen met de rest van de stad, een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en een gemêleerd programma van kantoorfuncties, bedrijfsruimten en voorzieningen. En zo mogelijk komt er beroepsonderwijs (mbo) dat aansluit bij de werkpraktijk van de bedrijven in Lage Weide en Werkspoorkwartier.

Lage Weide als banenmotor voor technisch en praktisch geschoolden

In de RSU staat ook dat we groeien in balans, en dat we inzetten op de kwaliteit en de leefbaarheid voor de bestaande en de groeiende stad. Hiervoor zijn er onder meer 13.000 nieuwe banen op bedrijventerreinen nodig, waarvan er zo'n 4.000 in Lage Weide zullen moeten landen. We zien in de praktijk echter dat het aantal praktische banen moeizaam groeit; bedrijven met deze werkgelegenheid worden langzaam uit de stad gedrukt. De ambitie om werk voor iedereen te bieden en te groeien in balans, raakt daarmee buiten beeld en vraagt om ongelijk investeren voor gelijke kansen. In de RSU is dan ook uitgesproken om de betekenis van Lage Weide als werkgebied te behouden en verder te versterken door 'intensivering' van de ruimte. Bedoeld wordt dat we de ruimte op Lage Weide beter willen benutten zodat het aantal banen kan groeien. Aangezien Lage Weide verreweg de grootste werklocatie is van de stad en de regio, is een toekomstbestendig Lage Weide essentieel.

Krapte op de markt voor bedrijfskavels

Lage Weide is ontstaan in de jaren vijftig en is in de loop van de jaren gestaag gegroeid. De kavels op Lage Weide zijn allemaal uitgegeven. In de stad en regio is al jaren een grote schaarste aan bedrijfskavels. In de stad Utrecht alleen al is een tekort van circa 74 hectare op een totaal van circa 585 hectare (netto). De schaarste aan bedrijfskavels is een groot risico voor een toekomstbestendige groei van Lage Weide. Het zorgt voor ruimtetekort bij bestaande bedrijven en zeer hoge prijzen voor bedrijfskavels.

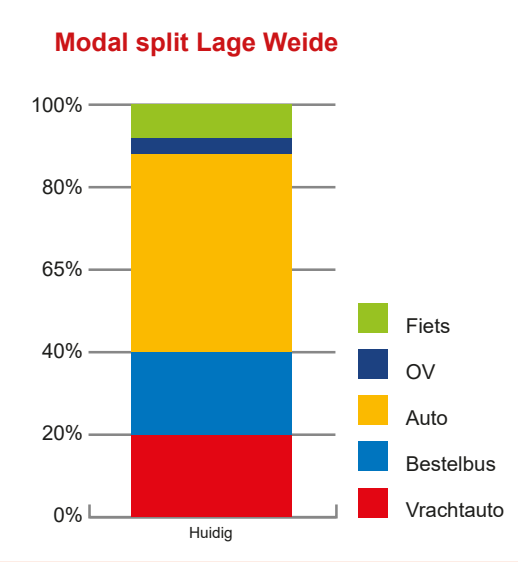
De beschikbare ruimte wordt veelal ingenomen door grote, landelijk opererende logistieke bedrijven, die kapitaalkrachtig genoeg zijn om de hoge prijzen te kunnen betalen. En daardoor de prijzen nog verder opdrijven. Deze grootschalige distributiecentra komen af op de centrale ligging van het bedrijventerrein. Robotisering is een belangrijke trend in de logistiek, waardoor deze bedrijven niet de toekomstbestendige banen leveren die de stad nodig heeft.

Bedrijven, die broodnodig zijn voor de toekomstbestendige werkgelegenheid en voor de andere stedelijke en regionale opgaven, worden hierdoor juist uit Utrecht gedrukt. Het gaat hier bijvoorbeeld over circulaire grondstofverwerkende bedrijven, circulaire maakindustrie, bedrijven in de energietransitie, stadverzorgende dienstverleners en duurzame stadslogistiek. Onze ambitie is dan ook om te sturen op het creëren van ruimte en mogelijkheden voor vestiging en behoud van dit soort bedrijven, die belangrijk zijn voor het functioneren van de stad en de regio.Hiervoor is het nodig dat we de vestigings-condities en de ruimte voor bedrijven met een milieucontour op Lage Weide versterken, en de bestaande milieucontouren behouden door ze optimaal te benutten.

Ingrijpende mobiliteitstransitie is randvoorwaardelijk voor verdere groei

Op Lage Weide geldt nu een bouwbeperking als gevolg van een te hoge druk van autoverkeer. Dit leidt tot een drastische beperking van de ontwikkelmogelijkheden en werkgelegenheid op Lage Weide. Hierbij komt een verwachte toename van vervoers-bewegingen als gevolg van de groei van de stad en onder andere de grote bouwopgave in de stad.

Randvoorwaarde voor de verdere economische ontwikkeling van Lage Weide is een ingrijpende mobiliteitstransitie. Het autoverkeer op Lage Weide moet op korte termijn worden beperkt, zowel voor woon-werkverkeer als voor het goederenvervoer. Ingrijpende maatregelen zijn nodig die ervoor zorgen dat werknemers veel meer de fiets en het openbaar vervoer pakken om naar het werk te gaan, in plaats van de auto. En ten aanzien van goederenvervoer is het nodig dat logistieke stromen efficiënter worden, en er veel meer gebruik gemaakt wordt van vervoer over water en spoor en kleine elektrische voertuigen.



Lage Weide kent een zeer groot aandeel motorvoertuigen in de modal split.
In 2023 ging 88% van de verplaatsingen met een auto, bestelbus of vrachtauto. Openbaar vervoer en de fiets spelen slechts een bescheiden rol (samen 12%). In Utrecht gemiddeld, maar ook in andere economische kerngebieden in Utrecht, ligt het gebruik van motorvoertuigen veel lager.

Een forse verschuiving van auto naar fiets, OV, spoor en water is nodig voor groei van Lage Weide. Hiervoor zijn ingrijpende maatregelen noodzakelijk.

(Bron: verdeling fiets-openbaar vervoer-motorvoertuigen uit de monitor mobiliteit; verdeling motorvoertuigen in auto-bestelbus-vrachtauto is een inschatting op basis van tellingen.)

Lage Weide moet net als de rest van Utrecht aantrekkelijk worden om te fietsen, te wandelen en te verblijven. Daarvoor moeten nieuwe verbindingen met de stad voor langzaam verkeer worden aangelegd en bestaande routes naar en op Lage Weide veiliger worden. De condities voor het gebruik van water, spoor en kleine elektrische voertuigen voor goederenvervoer moeten sterk verbeteren.

De maatregelen voor mobiliteit en logistiek vervoer combineren goed met maatregelen om Lage Weide klimaatbestendiger te maken en groen toe te voegen in de versteende omgeving die het nu grotendeels is. Het drastisch veranderen van het autogebruik op Lage Weide draagt bij aan de gemeentelijke ambitie om het autoverkeer niet mee laten groeien met de groei van de stad. Zowel op Lage Weide als het aantal autobewegingen in de rest van de stad.

Bestaande kaders als uitgangspunten voor de Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Op hoofdlijnen zijn in de RSU 2040 en in verschillende visies en beleidsnota's al een aantal richtinggevende keuzes gemaakt voor de toekomst van Lage Weide. Maar gemeente, ondernemersvereniging en ondernemers zullen flink de zeilen moeten bijzetten want het beweegt niet 'vanzelf' in de gewenste richting. Om de betekenis van Lage Weide verder te versterken hebben we deze Omgevingsvisie Lage Weide 2040 opgesteld. Na vaststelling wordt deze onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht en gaat gelden tot in ieder geval 2040.

Als vertrekpunt voor de Omgevingsvisie Lage Weide stelde de gemeenteraad in juni 2024 de *Uitgangspuntennotitie voor de Omgevingsvisie Lage Weide 2040* vast. Deze uitgangspunten zijn in voorliggende omgevingsvisie uitgewerkt en concreter gemaakt.

De onderstaande beleidstukken zijn van invloed op de Omgevingsvisie Lage Weide 2040:

- Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 Mobiliteitsplan 2040
- Parkeervisie (na verwerking amendement)
- Sociale Visie Utrecht 2040
- Beleidsnota Circulair 2030
- Visie Utrecht Circulair 2050
- Beleidsnota Opwekgebieden voor schone energie Utrecht
- Beleidsnota Werklocaties 2035
- Uitvoeringsprogramma verduurzamen bedrijventerreinen 2024 - 2028
- Visie klimaatadaptatie Utrecht
- Visie Stadswater Utrecht
- Stedenbouwvisie
- Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer
- Beleidsnota warmte

Een Omgevingsvisie kenmerkt zich dat ambities uit veel beleidsdomeinen samenkomen. Dat geldt ook voor deze Omgevingsvisie Lage Weide. Dit betekent dat de uitwerking van deze visie betrekking zal hebben op veel begrotingsprogramma's.

Hoe is deze omgevingsvisie tot stand gekomen?

De gemeente maakt deze Omgevingsvisie Lage Weide 2040, maar doet dit niet alleen. Om te zorgen dat de ideeën en ambities aansluiten bij de wensen en behoeften van de huidige en toekomstige gebruikers van het gebied, hebben we breed informatie opgehaald en gedeeld (Samen Stad Maken). De Industrievereniging Lage Weide (ILW) heeft actief meegelezen en ons van suggesties en ideeën voorzien. ILW en een aantal prominente ondernemers brachten veel kennis en kunde in over het gebied. We hebben ook andere belanghebbenden en betrokkenen actief gevraagd naar hun meningen, verwachtingen en ideeën. In juni 2024 konden ondernemers, eigenaren, bewoners en maatschappelijke organisaties hun stem laten horen tijdens een aantal bijeenkomsten die we organiseerden op Lage Weide of reageren via een online vragenlijst. De inbreng is vastgelegd in het participatieverslag en zoveel mogelijk meegenomen in deze omgevingsvisie.

A.2 Ambities voor Lage Weide

Met de Omgevingsvisie Lage Weide is het bedrijventerrein in 2040 dé locatie in de stad waar het praktische en technische werk wordt gedaan om de stad en de regio draaiende te houden in de transitie naar de circulaire economie. Als metafoor gebruiken we hiervoor de ‘Machinekamer van Utrecht’.

In onze ambities onderscheiden we drie speerpunten voor de doorontwikkeling van Lage Weide:

1. **Scherper economisch profiel Lage Weide**
   Van het hele terrein én de deelgebieden.

2. **Verbonden Lage Weide**
   Naar goede verbindingen tussen Lage Weide en de stad voor voetgangers en fietsers, en naar aangename en veilige routes op Lage Weide.

3. **Groen en aantrekkelijk Lage Weide**
   Naar een aantrekkelijk en groen bedrijventerrein om te werken én te verblijven

1. Scherper economisch profiel Lage Weide

Toekomstbestendige banen behouden en stimuleren

Werkgelegenheid voor iedereen is een belangrijke ambitie van de stad. Als Utrechtse werklocatie met de meeste banen voor praktisch en technisch geschoold personeel neemt Lage Weide een bijzondere positie in. Maar het bedrijventerrein kan nu niet verder groeien door een gebrek aan bedrijfsruimte, schuifruimte en verkeersruimte. Een negatieve ontwikkeling is dat lokale technische en ambachtelijke MKB-bedrijven op Lage Weide uit de stad worden weggedrukt door het tekort aan uitbreidingsruimte en de hoge prijzen. Hiermee verdwijnen ook banen voor technisch en praktisch geschoolden uit de stad.

De ambitie is dus om ruimte te creëren voor toekomstbestendige banen. Daarbij willen we ook beroepsonderwijs (mbo) versterken, samen met de koppeling van onderwijs met bedrijven. Met een heldere visie op de juiste bedrijvigheid per deelgebied willen we het verdringingseffect door de snelle groei van (inter-)nationale distributiecentra tegengaan, en de betaalbaarheid van kavels en panden bevorderen.

Ruimte voor toekomstbestendige bedrijven

Onze ambitie is om de gebiedsidentiteit van Lage Weide te versterken met een onderscheidend verhaal en een duidelijk economisch profiel. Zowel voor het gehele gebied als per deelgebied. Dit onderscheidende verhaal sluit aan bij de vijf genoemde speerpunten voor het economische profiel in de Uitgangspuntennotitie, te weten: grootschalige circulaire activiteiten, duurzame stadsdistributie, productie, opslag en levering van duurzame energie, circulaire maakindustrie en dienstverlenende bedrijvigheid.

Deze vijf bedrijfsactiviteiten zijn hard nodig bij de gewenste ontwikkeling van Utrecht. Daarvoor is ruimte nodig die 'gecreëerd' kan worden door de beschikbare ruimte op de kavels slimmer en intensiever te benutten. Extra ruimte hebben we nodig voor de nodige groei van het aantal banen (arbeidsintensief), én voor meer circulaire grondstofbewerking (ruimte-intensief). Op Lage Weide zijn beiden nodig.

In deze visie gaan we in op de randvoorwaarden die nodig zijn om dit mogelijk te maken. Daarbij kijken we naar waar dat kan en waar dat logisch is.

De uitwerking hiervan gebeurt per deelgebied. Ruimte voor verdichting van bedrijvigheid en het intensiveren van de werkgelegenheid zien we met name in het deelgebied Maak- en servicebedrijven en in de nabijheid van het station. Op korte termijn al starten we met het opstellen van een plan voor de transformatieopgave voor het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant. Als entreegebied van Lage Weide vormt dit gebied ook een belangrijke verbindende schakel met Leidsche Rijn en de rest van de stad.
We starten het Utrechts planproces met het opstellen van een Nota van Uitgangspunten voor dit stationsgebied.

In het Havengebied zien we met name kansen voor grootschalige circulaire activiteiten met een hoge milieucategorie, die ook gebruik maken van transport over water en spoor. Deze bedrijven zijn juist extensief in ruimtegebruik, maar kunnen nog veel meer gebruik maken van de bestaande milieuruimte en aanwezige faciliteiten (kades, insteekhavens, containerterminal, spoorlijn et cetera).

In het deelgebied Logistieke Zone ligt het accent op logistiek en duurzame stadsdistributie. Het wensbeeld voor de Zone Amsterdam-Rijnkanaal is een mix van verschillende typen middelgrote bedrijven die de mogelijkheden van het water en de hoge milieucategorie 4.1 gebruiken.

Tenslotte willen we Lage Weide verder gaan versterken als dé plek in de stad waar duurzame energie wordt opgewekt, natuurlijk in het deelgebied Energie-eiland, maar ook door op andere plekken wind, zon, aquathermie, energieopslag en onderlinge energie-uitwisseling te onderzoeken en mogelijk te maken als dat past binnen de koers van deze omgevingsvisie. Bedrijven op Lage Weide, samen met ILW, overheden en andere partijen, nemen hier nu al een voortrekkersrol in met initiatieven als de energiehub, waterstof et cetera.

Scherpere identiteit deelgebieden

Lage Weide is in de loop van de tijd ontstaan en aan elkaar gegroeid tot de huidige omvang. Het is een groot en divers terrein met veel verschillende bedrijfsactiviteiten. De kracht van de huidige bedrijven bepaalt mede de huidige identiteit van elk deelgebied. Door deze accenten te benoemen kun je Lage Weide indelen in specifieke deelgebieden. Zo kun je gericht sturen op de verder ontwikkeling per deelgebied. En is voor alle partijen duidelijk welk profiel elk deelgebied heeft.

2. Verbonden Lage Weide

Ingrijpende mobiliteitstransitie is voorwaarde voor groei

De verdere ontwikkeling van Lage Weide kan niet los worden gezien van een goed verbonden Lage Weide. Maar liefst 88% van de verplaatsingen op Lage Weide gebeurt met motorvoertuigen (auto's, bestelauto's en vrachtauto's), tegenover slechts 10% fiets en 3% openbaar vervoer. Dat is zeer hoog, ook in vergelijking met andere bedrijventerreinen. Een belangrijk gegeven is dat Lage Weide op dit moment niet verder in bedrijvigheid kan groeien doordat de hoeveelheid autoverkeer op en naar de A2 niet verder mag toenemen. Het terugdringen van auto- en vrachtverkeer is daarom een randvoorwaarde voor verdere ontwikkelingen op Lage Weide. Daarvoor moeten alle mogelijke maatregelen worden ingezet om Lage Weide verder te kunnen ontwikkelen. Een ingrijpende mobiliteitstransitie is dus essentieel. Het betekent dat concrete maatregelen per modaliteit noodzakelijk zijn.

De grootste winst is te behalen in het woon-werkverkeer. Op dit moment komt een groot deel van de 19.000 werknemers per auto naar hun werk. Ondanks dat het merendeel van de werknemers op maximaal zeven kilometer afstand woont, is het aantal fietsers zeer laag. Dit komt doordat Lage Weide vanuit de rest van de stad met de fiets slecht te bereiken is. Bovendien is het op Lage Weide vaak onveilig en onprettig om te fietsen. Naast woon-werkverkeer is ook winst te halen in het goederenvervoer. Voor het vervoer van goederen is het nodig dat transport over water en spoor veel meer gebruikt gaat worden.

Cruciaal zijn de aanleg van fietsbruggen, een prettige en veilige hoofdstructuur voor fiets- en voetganger, optimale verbindingen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer met station Utrecht Leidsche Rijn en Station Maarssen en (voor het stimuleren van transport over water) de aanleg van overslaghubs voor grondstoffen in het havengebied.

3. Aantrekkelijk en groen lage Weide

Toekomstbestendige openbare ruimte

Waar Lage Weide goed verbonden is op de regionale en landelijke netwerken, is dat veel minder met de omliggende stad. In feite vormt Lage Weide een ontbrekende schakel in de stedelijke netwerken. Niet alleen op het gebied van mobiliteit, maar ook voor groen en ecologie. Daarbij is het bedrijventerrein vooral erg stenig en één van de minst groene en klimaatbestendige plekken binnen Utrecht. Dit zorgt onder andere voor hittestress, water-overlast en een ongezonde en onprettige werkomgeving.

Om dit te verbeteren willen we dat Lage Weide in 2040 een stevige en heldere ruimtelijke gebiedsstructuur heeft. Het gaat dan om een structuur (raamwerk) die past bij het ruige bedrijvenlandschap en tegelijkertijd past bij de zorg voor mens, dier en de bredere klimaatopgave. Een goed ruimtelijk raamwerk gaat zorgen voor een beter verbonden Lage Weide met de omliggende stad, en voor het accommoderen van de verschillende stedelijke opgaven op het vlak van mobiliteit, groen, klimaat en de gezonde leefomgeving.

Ook binnen Lage Weide zelf is behoefte aan aantrekkelijke en groene routes voor (lunch-) wandelaars en fietsers. Voor het verwezenlijken van deze groene ambitie werken we samen met ILW, die dit onderwerp ook actief agendeert. Een stimulans hierbij is dat Lage Weide eind 2024 is verkozen tot 'Living Lab' door de selectiecommissie van het landelijke programma Werklandschappen van de Toekomst. Dit kennis- en innovatieprogramma zet zich in voor een transitie van bedrijventerreinen naar een duurzame, gezonde en groene toekomst. Een groene omgeving stimuleert tevens het vestigingsklimaat van Lage Weide.

A.3 Leeswijzer

In de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 staan de ambities voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Lage Weide tot 2040. De Omgevingsvisie bestaat uit drie hoofdstukken:

- A: Inleiding – met daarin de introductie en ambities.
- B: Visie – waarin de ambities per thema zijn uitgewerkt:
  - 'Scherper economisch profiel Lage Weide', waarin de economische ambities centraal staan.
  - 'Verbonden Lage Weide', waarin de ambities voor de mobiliteitstransitie centraal staan.
  - 'Groen en aantrekkelijk Lage Weide', waarin de ambities voor de openbare ruimte centraal staan.
- C: Monitoren, sturen en verantwoorden – met daarin de projectenagenda en een globale financiële raming die aangeeft hoe we de ambities uit de delen A en B kunnen uitvoeren. Ook is hier een risicoparagraaf opgenomen.

Onderdeel van de Omgevingsvisie zijn de volgende bijlagen:

- Bijlage 1: Zo is Lage Weide ontstaan. We beschrijven hierin de geschiedenis van het gebied.
- Bijlage 2: Participatieverslag. We beschrijven in dit verslag hoe we de verschillende gebruikers en bewoners hebben betrokken bij het maken van de omgevingsvisie.

B Visie



B.1 Lage Weide van 2025 naar 2040

Lage Weide is één van de grootste bedrijventerreinen in Nederland, en zeer gewild bij bedrijven. Daarbij is Lage Weide een heel dynamisch werklandschap, met veel ondernemerschap en eigen initiatief. De unieke eigenschappen van Lage Weide willen we verder versterken. Tegelijk zien we dat er verschillende ontwikkelingen op het gebied afkomen. Die vragen om sturing zodat Lage Weide belangrijk blijft voor stad en regio.Dit tezamen vormt het vertrekpunt voor de Omgevingsvisie.

De kracht van het huidige Lage Weide

Lage Weide is gelegen in het noordwesten van de stad. Het bedrijventerrein wordt aan de noordzijde begrensd door de N230 en de gemeentegrens met Stichtse Vecht, aan de oostzijde door het Amsterdam-Rijnkanaal, aan de westzijde door de A2 en aan de zuidzijde door de spoorlijn Utrecht-Woerden.

Lage Weide is vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw aangelegd als een perifeer bedrijventerrein voor havens, industrie en elektriciteit. In de loop der jaren is het bedrijventerrein uitgebreid tot de huidige omvang en gebruik. Bijzonder is dat de aanvankelijke perifere ligging is verdwenen door de verdergaande verstedelijking rondom Lage Weide; met de ontwikkeling van Leidsche Rijn en Maarssenbroek ligt het bedrijventerrein nu midden in het stedelijk gebied van Utrecht.

Met een omvang van 308 hectare netto en 900 gevestigde bedrijven is Lage Weide veruit de grootste werklocatie van de stad en van de provincie. Om een beeld te geven van de omvang: Lage Weide is in zijn eentje groter even groot dan de andere elf bedrijventerreinen van de stad Utrecht bij elkaar.

Met 19.000 banen heeft Lage Weide de grootste concentratie werkgelegenheid voor technisch en praktisch geschoolden in de regio. Lage Weide is daarmee essentieel voor de diverse arbeidsmarkt die Utrecht nodig heeft om te kunnen wonen én werken in de stad.

Voor uiteenlopende bedrijven is Lage Weide een zeer gewilde vestgingsplaats, mede vanwege de centrale ligging in Nederland, de hoge milieucategorieën en de uitstekende multimodale bereikbaarheid. Lage Weide ligt aan de A2 en de spoorlijn naar Amsterdam, en beschikt over een voor zeeschepen toegankelijke binnenhaven aan het Amsterdam-Rijnkanaal. In de landelijk gehanteerde indeling van bedrijventerreinen spreken we over een HMC-bedrijventerrein. HMC staat voor hoge milieu categorie, met bedrijfskavels vanaf milieucategorie 4. Als HMC-bedrijventerrein met een focus op weg- en watertransport is het gebied functioneel, efficiënt en robuust ingericht.

Binnen Utrecht is Lage Weide het enige HMC-bedrijventerrein. Met kavels tot milieu-categorie 5.2 heeft Lage Weide binnen de regio zelfs de hoogste milieucategorieën. Ook is Lage Weide het enige terrein binnen Utrecht met XL-bedrijfskavels (kavels van minimaal 3 hectare groot). De andere bedrijventerreinen in de stad zijn reguliere en stadsverzorgende bedrijventerreinen. Het betekent onder meer dat binnen Utrecht alleen op Lage Weide bepaalde zware en grootschalige bedrijfsactiviteiten mogelijk zijn. Een eigenschap die steeds belangrijker wordt in de circulaire economie.

Lage Weide beschikt over multimodale bereikbaarheid met directe toegang tot de A2 (wegtransport), het Amsterdam-Rijnkanaal (watertransport) en het spoor.Het beschikt over een van de grootste multifunctionele binnenhavens van Nederland, met kwalitatief goede loskades en een eigen containerterminal.

Aan de zuidzijde grenst Lage Weide aan het station Utrecht Leidsche Rijn. Dat wordt nu nog onderbenut. Aan de noordzijde ligt station Maarssen op korte afstand.

Kenmerkende bedrijfsactiviteiten op Lage Weide zijn distributie, transport, maakindustrie, recycling, autoreparatie, bouw, energie, groothandel, dienstverlenende bedrijvigheid en ICT. We noemen een aantal bijzonderheden:

- De aanwezige Eneco-energiecentrale is de grootste van de regio en valt onder Rijksbeleid. Deze centrale voorziet de stad van elektriciteit en warmte.
- De ligging van Lage Weide middenin stedelijk gebied is gunstig voor distributie-activiteiten. Vanuit het gebied kan de stad snel worden bevoorraad via duurzame last-mile stadslogistiek. En andersom is het bedrijventerrein uitstekend gelegen voor retourlogistiek (het retourneren en inzamelen van goederen en materialen).
- Lage Weide biedt ruimte aan grootschalige bedrijfsactiviteiten in inzameling en recycling van materialen en grondstoffen, als enige terrein in de regio.

Een bijzonder gegeven is de grote betrokkenheid van de ondernemers bij het gebied. Al sinds 1966 bestaat Industrievereniging Lage Weide (ILW) die actief de belangen van de ondernemers behartigt. ILW verzorgt onder meer het parkmanagement, neemt toekomstgerichte collectieve initiatieven en werkt nauw samen met de gemeente aan het onderhouden en verbeteren van het vestigingsklimaat.

Al deze uitzonderlijke eigenschappen maken dat Lage Weide van essentieel belang is voor het duurzaam economisch functioneren van Utrecht.

Uitdagingen voor Lage Weide in de ontwikkeling naar 2040: waarom sturing nodig is

Lage Weide is óók een dynamisch werklandschap, dat voortdurend verandert door ruimtelijke en economische ontwikkelingen. In de toekomst zal Lage Weide nog belangrijker zijn voor de stad en regio dan het nu al is. Bijvoorbeeld vanwege de transitie van de stad naar de circulaire economie. Om Lage Weide daarop voor te bereiden zullen we een aantal relevante ontwikkelingen die al gaande zijn het hoofd moeten bieden. We noemen ze hier:

- Krapte op de bedrijventerreinmarkt leidt tot verdringing van bedrijven.
- Er is ruimte nodig voor nieuwe en toekomstbestendige werkgelegenheid.
- Er geldt een bouwbeperking op Lage Weide als gevolg van teveel autoverkeer.
- Er is ruimte nodig voor groen, klimaatadaptatie en energie.
- De ontwikkeling van Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant.
- Diverse ontwikkelingen rondom Lage Weide zijn gaande.
- De ontwikkeling van een integraal energiesysteem op Lage Weide.
- De ontwikkeling van Lage Weide als essentieel onderdeel van de circulaire stad Utrecht.

Krapte op de bedrijventerreinmarkt leidt tot verdringing van bedrijven

Utrecht kent een zeer krappe bedrijventerreinenmarkt. De leegstand van bedrijfspanden is met 1,6% al jaren onder een gezond leegstandsniveau. Een gezond leegstandsniveau ligt tussen de vijf en zeven procent. De leegstand is dusdanig laag dat het voor veel bedrijven zeer lastig is om zich te vestigen, uit te breiden of te verplaatsen.

Lage Weide is en blijft bedoeld voor bedrijven die een directe functie hebben voor de stad en omliggende gemeenten. Het gaat bijvoorbeeld om bedrijven die deel uit maken van het economisch regionaal ecosysteem (toeleverancier, afnemer, onderdeel van (circulaire) keten et cetera), veel lokale werkgelegenheid genereren, of aansluiten bij de circulaire/ duurzame ambities van de stad. Deze bedrijven worden de stad en de regio uitgedrukt doordat het tekort aan kavels leidt tot hoge(-re) prijzen.

Kapitaalkrachtige sectoren, zoals de (inter-)nationale distributie, krijgen een groter aandeel op bedrijventerreinen omdat zij de hoge grondprijzen wel kunnen betalen. Deze bedrijven zijn niet of nauwelijks op Utrecht gericht. Een achterliggend mechanisme hierbij is dat in deze tijden grootschalige distributiecentra geliefde beleggingsobjecten zijn geworden, waardoor er met (internationale) beleggers ook andere typen eigenaren zijn toegetreden op Lage Weide.

De deelgebieden van Lage Weide hebben elk al een eigen karakter en identiteit. Door dat karakter aan te scherpen wordt het voor alle partijen duidelijker welk bedrijf hier past. En met name welk bedrijf beter past op een andere plek. Hiervoor zijn meerdere maatregelen mogelijk, zoals het tegengaan van zelfstandige kantoren op bedrijventerreinen, het beter gebruiken van de mogelijke milieucategorieën, en het in gebruik nemen van de aanwezige kades voor transport over water. Ook het intensiveren van bedrijvigheid op de kavels is een oplossing, samen met het sturen op clustering van complementaire activiteiten of ketens.

Ruimte voor nieuwe en toekomstbestendige werkgelegenheid

Utrecht groeit en wil deze groei zoveel mogelijk laten plaatsvinden in de bestaande stad. Dat geldt voor nieuwe inwoners, maar ook voor nieuwe werkgelegenheid en nieuwe bedrijvigheid. In de RSU 2040 wordt gezegd dat tot 2040 (ten opzichte van 2021) op de bestaande bedrijventerreinen binnen Utrecht ruimte moet worden gevonden voor 13.000 extra arbeidsplaatsen in de stad. Als grootste bedrijventerrein van de stad zal Lage Weide hier een belangrijk aandeel in moeten hebben. De ambitie is dan ook om op Lage Weide 4.000 extra banen voor praktisch en technisch geschoolden toe te voegen. Maar omdat alle bedrijfskavels zijn uitgegeven, heeft Lage Weide op dit moment geen ruimte voor nieuwe bedrijvigheid.

Als gemeente zetten we in op groei van toekomstbestendige banen. De toename van banen voor technisch en praktisch geschoolden gaat echter zeer moeizaam. Door de bovengenoemde verdringing van lokale MKB-bedrijven door logistieke bedrijven, verdwijnen deze banen naar buiten de stad en de regio. In de logistiek zijn veel arbeidsplaatsen niet toekomstbestendig, onder andere door de verdergaande robotisering

Bouwbeperking op Lage Weide als gevolg van teveel autoverkeer

Utrecht wil het autoverkeer in de stad drastisch terugdringen, en zet met allerlei maatregelen vol in op het bevorderen van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Ook op Lage Weide is dit een belangrijke gewenste ontwikkeling. Als een echt klassiek bedrijventerrein is Lage Weide vrijwel volledig op de auto georiënteerd. Dat komt mede omdat het gebied heel goed is aangesloten op het rijkswegennet, maar veel minder op de stad. En in de infrastructuur op Lage Weide hebben voetgangers en fietsers een ondergeschikt belang.

Het terugdringen van auto- en vrachtverkeer is hier zelfs een absolute voorwaarde voor verdere ontwikkelingen op Lage Weide. Doordat het wegennet en de aansluiting op de A2 volloopt, is het niet meer mogelijk om uit te breiden dan wel te intensiveren op de kavel. Dat kan alleen als het autoverkeer niet verder toeneemt.

Ingrijpende maatregelen zullen nodig zijn om Lage Weide op de fiets, in de bus, het spoor en op het water te krijgen. Het terugdringen van autoverkeer ten gunste van fiets, voetganger, openbaar vervoer en watertransport zal gevolgen hebben voor de structuur van het netwerk en voor de inrichting van de openbare ruimte op Lage Weide.

Dit noemen we de ingrijpende mobiliteitstransitie. Diverse initiatieven en projecten zijn al gaande maar het is belangrijk dat deze geïntegreerd worden in deze omgevingsvisie. Belangrijk is om de mobiliteitstransitie in samenhang met de ruimtelijke strategie uit te werken. Het gaat onder meer om betere fietsverbindingen (fietsbruggen) met de rest van de stad, inpassing van doorfietsroutes, duurzaam en gebundelde last-mile stadsdistributie en goederentransport over water en spoor. Deze maatregelen kunnen overigens alleen worden gerealiseerd als de bedrijven en de gemeente hierin samen optrekken.

Ruimte voor groen, klimaatadaptatie en energie

Ook de andere grote transities waarin Utrecht zich bevindt zijn essentieel als vertrekpunt voor de visie. Denk hierbij aan het creëren van een circulaire economie, een groene en gezonde stad, klimaatbestendigheid en duurzame energie. Ook hier zijn diverse initiatieven en projecten al gaande, veelal in samenspraak met ILW en de ondernemers op Lage Weide. Denk aan de Green Deal Lage Weide, de Kopgroep Vergroening van ILW, de zoektocht naar locaties voor windenergie, duurzame energie-opwek en onderlinge energie-uitwisseling van bedrijven en de grootschalige rioolvervangingsopgave. Het is belangrijk dat deze ontwikkelingen geïntegreerd en afgewogen worden in deze omgevingsvisie

Ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant Leidsche Rijn Centrum

Nergens raakt de voortgaande verstedelijking van Utrecht zo direct aan de toekomst van Lage Weide als de stapsgewijze ontwikkeling van het centrum van Leidsche Rijn. In de RSU 2040 is het meest zuidelijke deelgebied van Lage Weide aangewezen als Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum, en daarmee als onderdeel van een van de stedelijke knooppunten van de polycentrische stad. Het betekent dat dit deelgebied als Stationsgebied Lage Weide wordt getransformeerd naar een uitnodigende stationsomgeving met een gemêleerd programma van kantoorfuncties, arbeidsintensieve bedrijvigheid (aansluitend bij het profiel van Lage Weide), onderwijs en centrumvoorzieningen. Belangrijk onderdeel van de transformatie-opgave is het maken van een veel betere aansluiting vanuit Lage Weide op station Utrecht Leidsche Rijn en op Leidsche Rijn Centrum.

Ontwikkelingen rondom Lage Weide

Waar Lage Weide decennialang aan de rand van de stad lag, is het bedrijventerrein door de realisatie van Leidsche Rijn en Maarssenbroek steeds meer in het stedelijk gebied komen te liggen. Maar Lage Weide maakt nog steeds onvoldoende onderdeel uit van de rest van de stad vanwege het ontbreken van goede rechtstreekse verbindingen. De stedelijke context rondom Lage Weide verandert ook nog weer verder, onder meer door gebiedsontwikkelingen ten noordwesten van Lage Weide in Maarssenbroek (Ruimtekwartier) en ten oosten van Lage Weide aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal (Zuilense Vecht). Daarmee worden betere verbindingen met de stad in de nabije toekomst nog urgenter dan nu al het geval is.

Naar een integraal energiesysteem Lage Weide

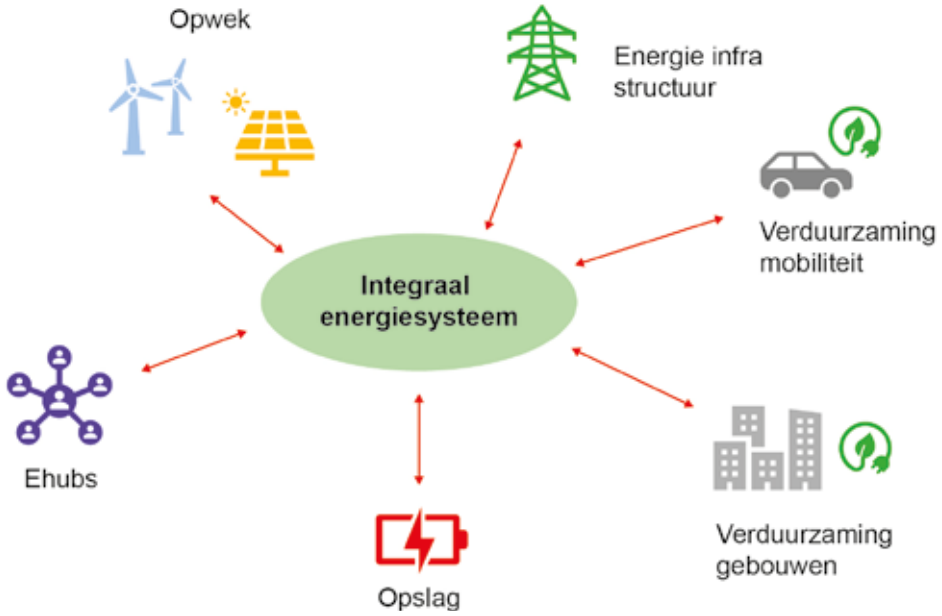
Met het Energie-eiland heeft Lage Weide al een essentiële functie voor de stad en het landelijke netwerk. Deze rol is in de toekomst van de stad met een goede balans tussen warmte en elektriciteit alleen maar groter geworden. Er worden de komende jaren vele miljoenen geïnvesteerd in het oplossen van netcongestie voor de regio en het verduurzamen van de warmtevoorziening voor de stad. De uitbreiding van transportcapaciteit voor hoogspanning bij Stedin en TenneT is hierbij van groot belang zodat de stad kan blijven groeien.

De realisatie van duurzame opwek en opslag van warmte en elektriciteit op het Energie-eiland gaat daarbij door om zowel de verduurzaming van de warmtelevering van de hele stad mogelijk te maken als voldoende flexibiliteit voor het elektriciteitsnet. Door de stakeholders op het Energie-eiland (Stedin, TenneT, Eneco en provincie Utrecht) wordt gewerkt aan een goede afstemming van wensen op dit gebied. Dit leidt tot grote (her)investeringen in opwekinstallaties en kabeltracés en onderzoek naar een waterstofleiding tot aan het Energie-eiland.

De komende jaren gaat er veel veranderen op het gebied van energievoorziening. Dat heeft grote consequenties voor zowel de ontwikkelingen op heel Lage Weide als op het Energie-eiland. Zo is Lage Weide focusgebied voor het verkennen van mogelijkheden voor wind-energie. Zo moet, net als elke andere buurt in Utrecht, Lage Weide zich ontwikkelen naar een aardgasvrij terrein.

In 2024 startte op Lage Weide een energiehub, als eerste in de provincie Utrecht. Bedrijven wekken nu al energie op en wisselen energie uit.

Daarnaast is ook de wens om op Lage Weide nog beter toe te werken naar een integraal energiesysteem. Het gaat dan om het beter op elkaar afstemmen van de lokale opwek en afname van energie (warmte en elektriciteit) voor het hele terrein. En om het verder onderzoeken van de rol van waterstof voor het Energie-eiland en de (toekomstige) bedrijven van Lage Weide. Zo'n integraal energiesysteem maakt dat we netcongestie in de toekomst voorkomen en tegelijk minder investeringen nodig hebben om pieken in energievraag mogelijk te maken. Een van de schakels in dit systeem is een slimme inzet van opslag van warmte en elektriciteit. We gaan dus verder bekijken welke componenten we voor de toekomst van Lage Weide nodig hebben. Denk aan (lokale) opwek van schone energie, opslag van energie (batterijen, waterstof), infrastructuur, energiehubs, duurzame mobiliteit en duurzame gebouwen. Uiteindelijk willen we naar een duurzaam en adaptief energiesysteem op Lage Weide.



Integraal energiesysteem

Bovenstaande figuur geeft de (belangrijkste) componenten weer die onderdeel kunnen zijn van een integraal energiesysteem: ehubs, opwek, opslag, energie-infrastructuur, verduurzaming mobiliteit en verduurzaming gebouwen. Het mooie is dat een component zoals verduurzaming van de mobiliteit verschillende doelen kan dienen. Met overgaan op elektrische voertuigen (met batterij) beperkt men de uitstoot, maar een dergelijk voertuig kan ook dienen als energieopslag. Ook waterstof kan meerdere toepassingen hebben binnen eenzelfde systeem.

Lage Weide als essentieel onderdeel van circulaire stad Utrecht

Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn.

De circulaire economie is:
een economisch systeem, ontworpen om zo min mogelijk eindige grondstoffen te gebruiken en de waarde van materialen en grondstoffen zo lang mogelijk te behouden in gesloten kringlopen. Daarbij wordt afval en vervuiling voorkomen en worden natuurlijke ecosystemen ondersteund. Het is daarmee een middel om in de behoefte van onze huidige en toekomstige generaties te kunnen voorzien, binnen de draagkracht van de planeet.

Daarvoor zijn bedrijventerreinen essentieel, zoals de gemeente eerder al in de RSU 2040 en de Visie Utrecht Circulair 2050 (uit 2024) constateerde. En in het bijzonder bedrijventerreinen aan waterwegen, met milieuruimte en aan stadsranden. Het Planbureau voor de Leef-omgeving (PBL) verwacht namelijk dat er voor de circulaire economie tot 40% meer ruimte nodig is dan voor de huidige lineaire activiteiten. Daarvoor is het nodig om bedrijfslocaties te optimaliseren, gezien de schaarste aan grote bedrijfskavels met een hoge milieucategorie en bereikbaar over weg, water en spoor. Lage Weide is het enige terrein in de regio waar dit allemaal beschikbaar is.

Een gevolg van het hergebruiken van materialen is een toename van materialen. En daarmee van logistieke stromen. Materialen en producten zullen vaker wisselen tussen werklocaties en woonwijken, omdat deze gerepareerd en hergebruikt worden. Dit vraagt om het goed verbinden van werklocaties met de stad en het beter bundelen van goederenstromen. Vervoer over water is ook belangrijk, waardoor bedrijfskavels aan het water in belang toenemen. Zeker in Utrecht, omdat de provincie weinig tot geen eindverwerkers voor huishoudelijk afval herbergt. Dat gebeurt elders. Het is cruciaal om de verbinding via het water met deze verwerkers buiten de provincie te behouden. Lage Weide is hiervoor dé locatie.

Indelen circulaire bedrijfsstrategieën volgens de R-ladder
In de circulaire economie zal uiteindelijk elk bedrijf circulair werken. Circulaire economie is niet een economische sector, het is een bedrijfsstrategie. De R-ladder is een model dat wordt gebruikt om bedrijfsstrategieën te rangschikken op mate van circulariteit. Hoe hoger op de ladder, hoe meer grondstoffen worden bespaard en hoe langer producten meegaan. En hoe beter het is voor het milieu. We streven uiteindelijk naar een economie waarin alle grondstoffen hun waarde behouden en oneindig herbruikbaar zijn.

De verschillende strategieën op de R-ladder hebben verschillende kenmerken en bedrijfsmatige handelingen die worden uitgevoerd. Daar horen ook verschillende typen omgevingen bij, met elk een eigen relatie met de stad.

De R-ladder in het kort:

- Activiteiten van het type R8 en R9 (recyclen en terugwinnen van materialen) en R5, R6 en R7 (reproductie en circulair maken) zijn groot en zwaar. Deze hebben een omgeving nodig op afstand van het publieke domein vanwege de benodigde ruimte, het zware transport en de mogelijke hinder die ze veroorzaken. Zoals een bedrijventerrein of een havengebied.
- Activiteiten van het type R3 en R4 (services gericht op repareren en hergebruiken van producten) en R0, R1 en R2 (creatieve processen) zijn kleiner en meer georiënteerd op het publieke domein. Veel van deze activiteiten zijn goed te combineren en te mengen met andere stedelijke functies. Anderen hebben een licht industrieel karakter of hebben meer (opslag) ruimte nodig, waardoor ze eerder passen op een stedelijk bedrijventerrein. Publieke bereikbaarheid is meestal wel een voorwaarde.

Tabel: R-ladder als ruimtelijke bouwstenen voor circulair bedrijventerrein

Circulaire ruimte →	Trede	Circulaire strategie
Creatief	R0 RE-fuse	**Weigeren** - Geen overbodige producten kopen of gebruiken
	R1 RE-think	**Heroverwegen** - Producten slimmer ontwerpen of gebruiken
	R2 RE-duce	**Verminderen** - Minder grondstoffen gebruiken
Service	R3 RE-use	**Hergebruiken** - Producten opnieuw gebruiken zonder aanpassing
	R4 RE-pair	**Repareren** - Kapotte producten herstellen
Reproductie	R5 RE-furbisch	**Opknappen** - Producten opknappen of onderdelen vernieuwen
	R6 RE-manufacture	**Hervervaardigen** - Producten volledig opnieuw in elkaar zetten
	R7 RE-purpose	**Herbestemmen** - Producten voor een ander doel gebruiken
Materiaal + energie	R8 RE-cycle	**Recycle** - Materialen herwinnen uit producten
	R9 RE-cover	**Terugwinnen** - Energie terugwinnen uit afval

We zien dat clustering van circulaire bedrijven een win-win situatie kan opleveren. Zo kunnen bedrijven elkaar versterken door elkaars reststromen te gebruiken, of elkaars energiebehoeften aan te vullen. Een voorbeeld is een cluster van inzamelaars van puin-stromen, puinbrekers en (circulaire) asfalt- en betoncentrales. Een cluster als deze is extra belangrijk vanwege de grote bouwopgave en de wens om circulair te slopen (ook wel demonteren of oogsten genoemd) en te bouwen (urban mining).

Alle bouwstenen tezamen vormen een biotoop van materiële, economische en sociale interactie. Nabijheid en verbondenheid spelen hierin een belangrijke rol. Juist omdat niet alles overal kan is een gebied als Lage Weide zo belangrijk om de biotoop compleet te krijgen.

Lage Weide kan alle categorieën op de R-ladder huisvesten. Elk deelgebied heeft grofweg zijn eigen circulaire thema op de R-ladder. Dat zie je terug in de Visiekaart: de kleur van elk deelgebied komt overeen met de kleuren in de tabel van de R-ladder.

Lage Weide 2040 in drie speerpunten

We weten dat Lage Weide uniek is met zijn grootschaligheid, hoge milieucategorieën, multimodale bereikbaarheid en grote binnenhaven. En nog meer met zijn waardevolle bedrijven in onder meer het verwerken van grondstoffen, het produceren van energie en het bevoorraden van de stad. Juist deze schaarse eigenschappen zijn nodig voor onze ambitie om een circulaire stad te zijn. En dus is het wensbeeld voor Lage Weide dat het bedrijventerrein ook op de lange termijn zijn grote strategische waarde voor Utrecht blijft houden. Tegelijk zien we dat Lage Weide nog veel meer te bieden heeft wanneer we de ruimte beter gaan ordenen en nieuwe verbindingen gaan maken met de omliggende stad. Zo kan Lage Weide uitgroeien naar een veel prettiger en fietsvriendelijke werk-omgeving, een groene biotoop en een energielandschap. Lage Weide wacht een mooie toekomst en onze ambities voor dit uniek stukje stad gaan we in deze visie stap voor stap uitwerken.

Visiekaart

In de Visiekaart op pagina 32/33 staat de plattegrond van Lage Weide in 2040.

In 2040 is Lage Weide:

- Een groot en divers bedrijventerrein met lokale, regionale en deels landelijke functie.
- Een terrein waar de transitie naar de circulaire economie in volle gang is, met in elk deelgebied een onderscheidend profiel voor (elkaar versterkende) clusters van bedrijven.
- Er is een mooie en robuuste groenzone dwars over het terrein, waarin ecologie, wandelen en verblijven centraal staan.
- De wegenstructuur is modern, waar het veilig en plezierig fietsen is. En tegelijk is het goed bereikbaar voor (vracht-)wagens.
- De meeste werknemers komen per fiets of bus naar Lage Weide via nieuwe fiets-verbindingen met de stad over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2.

Gebiedsidentiteit

De identiteit van een gebied raakt de essentie van wat een gebied is. Die bestaat voor een deel uit harde inhoud, zoals een haven of een energiecentrale. Maar ze bestaat ook uit gedeelde waarden die meer het karakter van het gebied beschrijven. Zoals de sterke ondernemersgeest die we willen behouden of het groene karakter dat we hier graag willen toevoegen. In ieder geval is een sterke gebiedsidentiteit goud waard. Ze beweegt mee in de tijd en geeft ruimte aan veranderingen. Ze heeft vertelkracht en wordt met trots gedragen door betrokkenen.

Om de identiteit van Lage Weide voor iedereen toegankelijk te maken hebben we deze verwoord in drie speerpunten. Deze vertellen tezamen het verhaal van Lage Weide in 2040. Met de speerpunten zetten we in een helder wensbeeld de belangrijke stip op de horizon. Hiermee geven we aan alle betrokkenen duidelijkheid over de koers van het gebied.

Speerpunt 1 – Scherper economisch profiel Lage Weide
Utrecht wil een volledig circulaire stad zijn. Door zijn omvang, diversiteit, multimodaliteit en milieuruimte is Lage Weide een onmisbare schakel om dit te realiseren. Dit draagt rechtstreeks bij aan het toevoegen van toekomstbestendige banen. Die leveren de bestaanszekerheid voor veel mensen en zorgen voor de veelzijdige arbeidsmarkt die de stad nodig heeft.

In 2040 is Lage Weide nog steeds de machinekamer van Utrecht, nu in de transitie naar de circulaire economie. Hier wordt een groot deel van het functionele werk gedaan om de stad draaiende te houden én circulair te maken. Thuisbasis voor bedrijven die bijdragen aan een sterk sociaal economisch stedelijk systeem, aan de grote bouwopgave, techniek, duurzame energie, duurzame last mile stadslogistiek en nieuwe circulaire bedrijven. Daarbij heeft elk deelgebied zijn eigen mogelijkheden voor toepassingen en gebruik. Zo zijn het Havengebied en het Energie-eiland vanwege de hoge milieucategorieën (tot categorie 5.2) de juiste plek voor zware circulaire activiteiten, met recycling en duurzame energieproductie. Andere deelgebieden bieden ruimte aan het maken en repareren van goederen, het duurzaam bevoorraden (en retourneren) van de stad en het leveren van stadsverzorgende diensten. Werknemers werken op een prettige manier aan de transitie naar de circulaire economie, in banen die van groot belang zijn om de stad draaiende te houden.

Bedrijven wekken schone energie op, slaan energie op en zetten het om naar andere energievormen. Ze elektrificeren bedrijfsprocessen en wisselen lokaal opgewekte elektriciteit onderling uit.

Speerpunt 2 – Verbonden Lage Weide
Utrecht wil een verbonden en compacte stad zijn. Om dit te realiseren wordt ingezet op de tien-minutenstad en duurzame mobiliteit, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Het is een absolute voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van Lage Weide.

In 2040 is Lage Weide voor fietsers en voetgangers goed verbonden met de rest van de stad, en comfortabel ingericht voor elke wijze van vervoer. Met nieuwe fietsbruggen, prettige en veilige fietsroutes en een goede ontsluiting met het OV is het aantrekkelijk voor werknemers om met de fiets, de trein en de bus naar het werk te gaan. Door in te zetten op duurzame last-mile stadsdistributie en goederentransport over water en spoor zijn er voor verschillende goederenstromen goede alternatieven voor handen. Een goed verbonden Lage Weide maakt dat het een integraal onderdeel is van de stad, en zorgt er voor dat het veel makkelijker is om tussen Leidsche Rijn en Zuilen-Overvecht en Maarssen te verplaatsen.

Verbonden Lage Weide is dé randvoorwaarde om speerpunt 1, de economische doorontwikkeling, te kunnen realiseren.

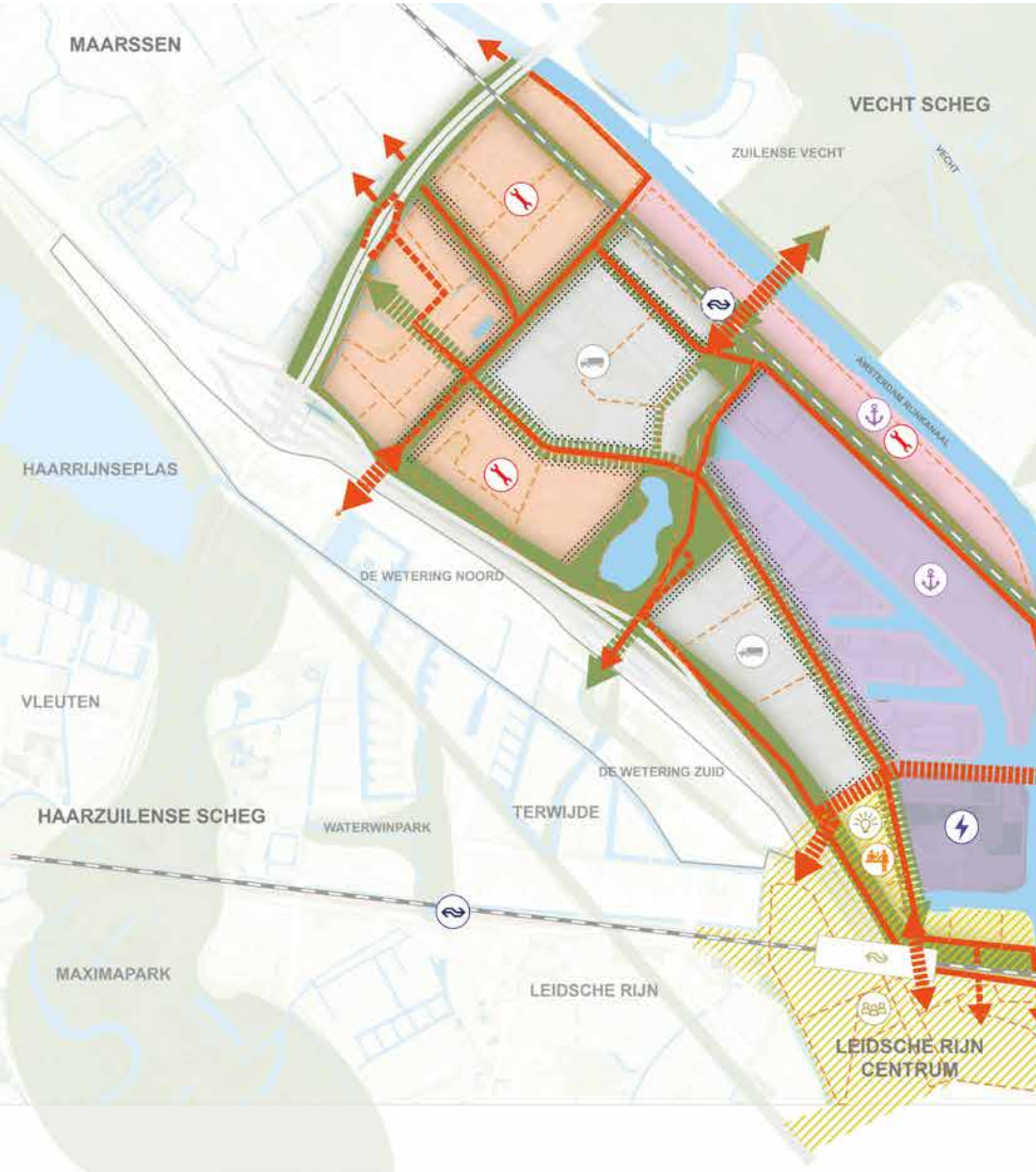
Speerpunt 3 – Lage Weide als aantrekkelijk en groen werkgebied
Utrecht wil een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad zijn. De ambitie is dat mensen op Lage Weide werken en verblijven in een omgeving met meer ruimte om te wandelen, te ontmoeten en te onthaasten. Groen en water zijn essentieel voor de aantrekkelijkheid, de leefbaarheid en gezondheid, de ecologie en biodiversiteit en de klimaatbestendigheid van de stad.

In 2040 is Lage Weide een aantrekkelijke en groene plek om te werken en te kunnen verblijven voor werknemers. Dit komt in de plaats van het huidige functionele en op de auto gerichte karakter van het terrein. Als één van de op dit moment minst groene plekken binnen Utrecht is op Lage Weide veel te winnen met het toevoegen van groen in het werklandschap en met het creëren van nieuwe ecologische verbindingen. Door het robuuste groen op het bedrijventerrein te verruimen en te koppelen krijgt de gebiedseigen biodiversiteit een flinke boost. En tegelijk ontstaat er een veel aantrekkelijkere werkomgeving met groene ruimte voor ontspanning, ontmoeting, verkoeling en mogelijkheden voor pauzewandelen en gezond bewegen.

Voor een belangrijk deel wordt dit gerealiseerd in het ruimtelijk raamwerk. De aansluitingen van het ruimtelijk raamwerk op de deelgebieden bieden plaats aan passende functies, zodat de huidige vaak harde en gesloten grenzen veranderen in meer zachte en uitnodigende overgangen.

Natuurlijk zal dit per deelgebied verschillen, rekening houdend met het profiel en het functioneren van de bedrijven. Met een netwerk van sociaal veilige voetgangers-paden, een beperkt aantal publieksvoorzieningen, zoals sport en een kleine uitbreiding van horeca (de mogelijkheden staan beschreven in Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018), en een stelsel van verblijfsplekken op interessante locaties in de buitenruimte, ontstaat een werklandschap waar het werken wordt gecombineerd met ontspannen en bewegen.

Elk speerpunt is onderwerp van de volgende drie hoofdstukken.


MAARSSEN
VECHT SCHEG
ZUILENSE VECHT
VECHT
AMSTERDAM RIJNKANAAL
HAARRIJNSEPLAS
DE WETERING NOORD
VLEUTEN
DE WETERING ZUID
HAARZUILENSE SCHEG
WATERWINPARK
TERWIJDE
MAXIMAPARK
LEIDSCHE RIJN
LEIDSCHE RIJN CENTRUM

Deze kaart geeft de omgevingsvisie in één afbeelding weer. In volgende hoofdstukken wordt de kaart stap voor stap toegelicht.



LEGENDA VISIEKAART

- bestaande verbindingen
- toekomstige verbindingen
- toekomstige verbinding fiets-en voetganger
- Stationsgebied Lage Weide (Vierde Kwadrant Leidsche Rijn Centrum)
- Energie eiland
- Havengebied
- Logistieke zone
- Maakbedrijven & Service
- Zone Amsterdam Rijnkanaal
- Leidsche Rijn Centrum
- ruimtelijk raamwerk
- toekomstige groene verbindingen
- borderzone tussen raamwerk en deelgebied
- sprinterstation
- (intercity) station Leidsche Rijn
- toekomstig sprinterstation

B.2 Scherper economisch profiel Lage Weide

De betekenis van Lage Weide voor de stedelijke en regionale economie is nu al zeer groot. De impact van wat hier wordt omgezet en van de aanwezige werkgelegenheid heeft een multipliereffect ver buiten het bedrijventerrein. Het letterlijk creëren van ruimte door te intensiveren kan zorgen voor de nodige groei van werkgelegenheid. Maar we willen meer dan alleen kwantiteit. Lage Weide kan met een helder profiel strategisch bijdragen aan de circulaire stad van morgen.

Transitie naar de circulaire economie: elke kavel is nodig

Utrecht heeft met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) een duidelijke visie neergezet voor de doorontwikkeling van de stad. Om de groei in balans te houden wordt naast ruimte voor woningen ook ingezet op ruimte maken voor bedrijven om te kunnen groeien. We willen dit vooral doen op de bestaande werklocaties. Groei van de economie is geen doel op zich, maar een middel om bij te dragen aan het realiseren van toekomstbestendige banen en brede welvaart. In het bijzonder hebben we aandacht voor het behouden en groeien van banen voor praktisch en technisch geschoolden. Daarom is Lage Weide ook zo belangrijk, want juist hier zijn veel praktische banen in de techniek. Twee onderwerpen zijn hierbij van belang.

Versterken relatie met het mbo

Net als in het hele land hebben bedrijven op Lage Weide te maken met een groot tekort aan technisch geschoold personeel. Dat belemmert de groei. Om dit structureel op te lossen willen we een betere aansluiting van mbo en techniekbedrijven. Door mbo-instellingen naar Lage Weide te halen met bepaalde opleidingen, flexibele modules en praktijkgericht onderwijs. En door bedrijven actief te betrekken door middel van kennismakingsactiviteiten, het meedenken over het curriculum en het bieden van werkplekleren (opleiding bij de bedrijven). Het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant is een mogelijke locatie voor permanente vestiging van opleidingen en instellingen. Overige activiteiten die de relatie met het mbo versterken kunnen ook elders op Lage Weide plaatsvinden.

Schuifruimte

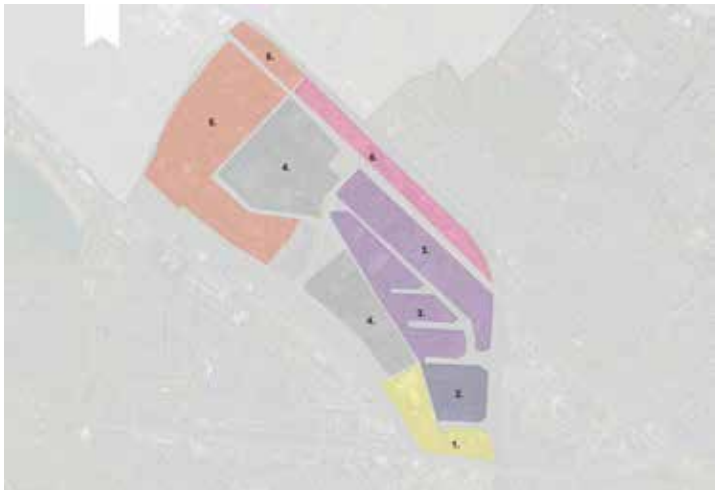
Door toekomstige ontwikkelingen elders in de stad mogelijk te kunnen maken, komt het soms voor dat daar gevestigde bedrijven verplaatst moeten worden. We verkennen of het mogelijk is om op Lage Weide schuifruimte te creëren om bedrijven te huisvesten die op de huidige plek niet meer (gaan) passen.

Daarbij realiseren we ons dat de schuifruimte zeer beperkt zal zijn omdat alle kavels zijn uitgegeven en de marktontwikkelingen hierin leidend zijn. Wenselijk is wel dat het verplaatsen van bedrijven van elders in de stad naar Lage Weide alleen mogelijk is als het een waardevolle toevoeging is voor Lage Weide. Het verplaatsen levert dan een win-win situatie op voor de stad.

Zes deelgebieden voor Lage Weide

Het ruim 300 hectare grote gebied is heel divers en heel dynamisch. Wanneer je rondrijdt zie je allerlei verschillende bedrijfsactiviteiten en ruimtelijke kenmerken. Dat maakt Lage Weide ook zo boeiend. En ook een tikkeltje onoverzichtelijk. Het maakt ook dat we binnen Lage Weide grote verschillen zien tussen mogelijkheden en opgaven. We zouden dit graag gebiedsgericht willen aanpakken, vanuit de kracht van de huidige bedrijven die mede de identiteit vormen van elk deelgebied. En vanuit de meerwaarde die elk deelgebied in 2040 kan hebben.

We hebben voor Lage Weide een nieuwe, logische en heldere indeling gemaakt in zes deelgebieden. Dit helpt om het gebied overzichtelijk te maken. En om per deelgebied de specifieke kansen te kunnen benutten die voortkomen uit de kracht van de gevestigde bedrijven. In dit hoofdstuk beschrijven we de zes deelgebieden. Dit geeft langjarige duidelijkheid voor de ondernemers en investeerders, en ook voor ontwikkelingen vanuit de gemeente.



Deelgebieden Lage Weide

De zes deelgebieden zijn:

1. Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant
2. Energie-eiland
3. Havengebied
4. Logistieke zone
5. Maakbedrijven & Service
6. Zone Amsterdam Rijnkanaal

Deelgebieden onderscheiden zich door (daar overheersende) bedrijfstypologie en ruimtelijke schaal. We willen de gewenste bedrijfstypologie per deelgebied concentreren om daarmee krachtige clusters van gelijksoortige bedrijven te kunnen maken.

Het circulaire werklandschap: speerpunten deelgebieden in het kort

De verschillende deelgebieden van Lage Weide hebben elk hun profiel én elk een eigen, karakteristieke omgeving voor verschillende circulaire activiteiten uit de R-ladder.
We delen ze op naar materialen, reproductie, service en creatief.

Materialen (R8 en R9)

Het Havengebied, het Energie-eiland en (een deel van) de Zone Amsterdam-Rijnkanaal zijn de juiste plek voor zware circulaire activiteiten, zoals recycling van grondstoffen, bouwmaterialen, afvalverwerking en duurzame energieproductie. In essentie gaat het hierbij om het terugwinnen van restmaterialen voor het verwerken naar nieuwe grondstoffen of energie. Het zijn specifieke activiteiten die vanwege de mogelijke milieuhinder fysiek op afstand staan van het publieke domein. Wel zijn ze heel herkenbaar, en bepalen mede het gezicht en de identiteit van Lage Weide. Het terugwinnen van materialen en energie vraagt om veel ruimte. En relatief weinig arbeidskrachten.

Reproductie (R5, R6 en R7)

Het deelgebied voor maakbedrijven en service is een goede plek voor maakbedrijven die nieuwe producten maken van gebruikte producten en hernieuwbare materialen. Dit noemen we reproductie. Het kan daarbij gaan om het vernieuwen van onderdelen, maar ook om complexe hightech maakindustrie. Veel bedrijven die in deze categorie vallen zijn MKB-bedrijven met weinig tot geen relatie met publiek. Dit past bij het huidige profiel van het deelgebied Maakbedrijven & Service. Bijzonder in dit deelgebied is dat ook hier HMC mogelijk zijn tot 4.1. en 4.2. Deze kavels zijn schaars in de stad en ook in de regio. Innovatieve maakbedrijven hechten daarnaast ook waarde aan elkaars nabijheid, community-vorming, samenwerking en kennisdeling.

Service (R3 en R4)

Bij ‘service’ gaat het om een brede groep bedrijven die zich met hun diensten richten op het repareren en hergebruiken van goederen. Door de actieve relatie met de (particuliere) gebruiker zijn deze bedrijven veelal georiënteerd op publiek. Over het algemeen zijn deze functies licht en beperkt in omvang en daarmee goed te mengen met andere stedelijke functies. Op kleine schaal vind je ze dan ook in de hele stad terug, zoals tweedehands-winkels, fietsenmakers en reparatieshops. Op grotere schaal gebeurt het bedrijfsmatiger, zoals bij autogarages en depots voor gebruikte bouwmaterialen. Deze vind je ook op binnenstedelijke bedrijventerreinen, zoals Werkspoorkwartier. Vanwege de gewenste publieksoriëntatie is Lage Weide hier minder geschikt voor. Wel is Lage Weide de aangewezen plek voor duurzame stadsdistributie, die deels ook valt onder deze categorie. Stadsdistributie staat centraal in het Logistieke deelgebied.

Creatief (R0, R1 en R2)

De eerste drie activiteiten in de R-ladder gaan over het creatieve proces om minder producten en grondstoffen te gebruiken, en producten en productieprocessen slimmer en efficiënter te ontwerpen. Verschillende typen bedrijven zijn hierin actief. Zo zien we veel hightechbedrijven, startups en labs die zich richten op technologische innovaties. Maar ook ontwerpers en kunstenaars die zich meer richten op creatieve veranderingen en experimenten. Hightech en creatieve omgevingen zijn vaak specifiek en gekoppeld aan een community van vergelijkbare bedrijvigheden, zoals bij het Hof van Cartesius (Werkspoorkwartier) en M4H Rotterdam.

Dit soort creatieve en innovatieve bedrijven stellen over het algemeen geen hoge eisen aan milieucategorieën, maar hebben wel graag een relatie met stedelijkheid. De nabijheid van andere circulaire bedrijven hoger op de R-ladder kan een voordeel zijn vanwege de kennis, de uitwisseling tussen restmaterialen en de kans om (na een testfase) te kunnen opschalen. Binnen Lage Weide zou het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant een goede plek zijn voor een community van dit soort bedrijven. Juist de wisselwerking tussen de stedelijkheid en het bedrijventerrein maakt het gebied een interessante omgeving voor creatieve en innovatieve geesten.

Deelgebieden

Hierna beschrijven we uitgebreid de huidige situatie van elk deelgebied, de ambities voor de toekomstige situatie en de ontwikkeling daar naartoe.

Deelgebied 1 Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant Leidsche Rijn Centrum

Het L-vormige deelgebied in het zuiden van Lage Weide tussen de A2 en het Energie-eiland, en tussen de Energiehaven en het spoor is hét transformatie-gebied van Lage Weide.



Deelgebied 1



Deelgebied 1 als onderdeel van de vier kwadranten

Het deelgebied neemt binnen Lage Weide een bijzondere plaats in. Het is onderdeel van Lage Weide, en krijgt in de toekomst een entreefunctie voor Lage Weide vanaf het (intercity-) station Utrecht Leidsche Rijn. En tegelijkertijd, als Vierde Kwadrant, is het ook onderdeel van Leidsche Rijn Centrum, dat door de A2 en het spoor in vier delen is opgedeeld.

Het maakt deel uit van één van de stedelijke knooppunten van de polycentrische tien-minutenstad zoals beschreven in de RSU 2040. In de RSU is ook al richting gegeven aan de kwantiteit van de opgave: 140.000 m^2 bvo aan programma, 7.200 arbeidsplaatsen en drie hectare park. Ook de recent door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwvisie en de Beleidsnota Werklocaties 2035 laat een gewenste verdichting zien rondom dit knooppunt met de mogelijkheid voor hoogbouw. Daarnaast werkt de provincie aan nieuw, nog vast te stellen beleid voor kantoren. Station Utrecht Leidsche Rijn wordt hierin genoemd als ‘categorie 1: toplocatie’.

Op dit moment is dit deelgebied nog een bedrijventerrein met een relatief middelgrote verkaveling langs de Atoomweg en de Elektronweg. Op een aantal plekken is het gebied onderbenut. De komende jaren worden de eerste grote stappen gezet om een geleidelijk proces van verandering in gang te zetten. Het wensbeeld is een bruisend gebied in de nabijheid van het station, met een hoge stedelijke dichtheid, en met veel ruimte voor werkgelegenheid.Er komt een centrumstedelijke mix van kantoren, hoogwaardige bedrijvigheid, start-ups en scale-ups, beroepsonderwijs met link naar profiel Lage Weide, horeca en culturele en andere passende voorzieningen. Overigens is er op dit moment al een aantal centrumfuncties aanwezig in het gebied, zoals de boulderhal. De juiste combinatie van nieuwe ontwikkeling en doorontwikkeling van bestaande kavels kan een bijzondere kwaliteit gaan vormen met een uitnodigende en meer open uitstraling.

Huidige situatie

Een aantal opvallende kenmerken van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant in de huidige situatie:

- Dit is het deelgebied van Lage Weide dat het dichtst bij de rest van de stad ligt. Met de komst van Leidsche Rijn Centrum (en station Utrecht Leidsche Rijn) is dit nog explicieter geworden. Deze nabijheid is lichtelijk terug te zien in de locatie van een aantal bedrijven bij wie de focus ligt op ‘de stad’, zoals zero-emissie vervoerder City Hub, testcentrum E-bikez, cateraars Wie vult uw Broodtrommel en Helal Food, Boulderhal Energiehaven en bergingsbedrijf Modern. Veel bedrijven hebben echter momenteel geen relatie met de ligging nabij het station en Leidsche Rijn Centrum, en hebben een gesloten uitstraling.
- De stedelijke verbindingsweg tussen A2 en het centrum van Utrecht en Leidsche Rijn loopt via dit deelgebied. Via deze Wolfgang Pauliweg, die parallel aan de A2 loopt, is de stad voor autoverkeer bereikbaar. Voor fietsverkeer loopt de route naar de stad via de Elektronweg, onder de spoorbrug en over de Hoge Weidebrug (de Gele brug).
- Het station Utrecht Leidsche Rijn is voor fietsers (via een hellingbaan) en voetgangers (via trappen) bereikbaar aan de westzijde van de Wolfgang Pauliweg. Dat is vooral een functionele situatie. Aan de oostzijde van deze verbindingshoek ligt een (leegstaand) restaurant en een tankstation.
- Het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant ligt naast de energiecentrale van Eneco. Als vestigingsplaats van grootschalige elektriciteitsopwekking valt deze centrale onder het Besluit Kwaliteit Leefomgeving van de Rijksoverheid, met een toegestane milieucategorie 5.2. Daarmee valt het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant binnen de zone waarin geen milieugevoelige functies zoals wonen en onderwijs zijn toegestaan.
- Binnen het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant is aan de Energiehaven een betoncentrale van Mebin gevestigd. Deze is gebonden aan een havenlocatie (watertransport).

Toekomstige situatie

In deze omgevingsvisie neemt Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant een bijzondere plaats in. Het is het enige deelgebied dat als transformatiegebied een andere uitstraling, gebruik en bestemming zal krijgen. In deze omgevingsvisie benoemen we een aantal uitgangspunten die in het vervolgtraject worden uitgewerkt. Dat vervolgtraject bestaat uit een gemeentelijke Nota van Uitgangspunten voor het gehele Stationsgebied Leidsche Rijn Centrum. Daarin wordt het ontwikkelprogramma en het stedenbouwkundig ontwerp van het gebied uitgewerkt. De ontwikkeling van Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant als entreegebied voor langzaam verkeer en OV is essentieel voor de mobiliteitstransitie van heel Lage Weide, en daarmee voor het behouden en versterken van de positie van Lage Weide in de stedelijke en regionale economie.

Specifieke uitgangspunten die in de Nota van Uitgangspunten worden uitgewerkt zijn:

Verbindingen met de stad voor fietser en Licht Elektrisch Vervoer
Het eerste uitgangspunt is het verbinden van Lage Weide met de bestaande wijken West en Leidsche Rijn over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2. Dit betreft langzaam verkeers-verbindingen. We gaan verkennen of ook Licht Elektrisch Vervoer (LEV) gebruik kan maken van de nieuwe verbindingen. Dit zou voor de duurzame last mile stadsdistributie grote kansen bieden. Naast het aanleggen van de stedelijke oost-west verbinding kan direct worden aangesloten op de toekomstige Doorfietsroute van Houten naar Lage Weide die over de Atoomweg zal lopen. De langzaam verkeerverbindingen met de stad over water en spoor zijn een voorwaarde voor de autoluwe ontwikkeling van het stationsgebied. Bovendien worden hierdoor op stedelijk niveau barrières opgeheven. De verbindingen hebben een cruciale rol voor Lage Weide in het bereikbaar maken van de werklocatie voor werknemers voor de fiets en OV. Naast het afnemen van het autoverkeer op Lage Weide heeft dit een positief effect op het autoverkeer in de gehele stad.

Entreegebied voor Lage Weide voor trein, bus en langzaam verkeer
Door de stedelijke knoop te verdichten en beter met de stad te verbinden, wordt een opwaardering van het station naar een intercitystation met bijbehorende functies haalbaar. De ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant werkt hierbij als vliegwiel. Een intercitystation trekt op zijn beurt weer functies aan die voor de stad, de stedelijke knoop en Lage Weide grote waarde hebben. De ontwikkeling speelt een sleutelrol binnen Lage Weide: Lage Weide krijgt een nieuwe aansluiting op het station en op Leidsche Rijn Centrum, krijgt beter openbaar vervoer en wordt veel beter bereikbaar voor fietsers uit bestaande wijken om Lage Weide heen. Het gebied wordt een nieuwe entree voor Lage Weide waardoor fietsers, voetgangers en gebruikers van openbaar vervoer op comfortabele en snelle wijze overal in Lage Weide kunnen komen.

Nieuwe identiteit met programmamix en kansen voor mbo
Door de nieuwe verbindingen met Leidsche Rijn Centrum kunnen nieuwe en bestaande functies in Lage Weide een aanvulling worden op de bestaande functies in Leidsche Rijn Centrum. Vanwege de hoge milieucategorieën zijn functies als wonen en zorg hier niet mogelijk. Een breed palet aan functies zoals circulaire bedrijven inclusief leerplekken, dienstverlening, kantoren, sport, leisure, horeca en cultuur past juist heel goed en dit is een grote kans. Dit wordt de plek waar ruimte is voor publieksgerichte centrumfuncties én voor werkgelegenheid in het bovenste, creatieve deel van de R-ladder: refuse, rethink, reduce.

Praktijkgericht beroepsonderwijs (mbo) past hier naadloos bij vanwege enerzijds de aan-wezigheid van excellent openbaar vervoer en anderzijds directe koppeling die gelegd kan worden met de werkpraktijk van de bedrijven op Lage Weide. Voor zowel de bedrijven als het onderwijs (gerichte talentontwikkeling) is fysieke nabijheid en daadwerkelijke interactie heel belangrijk.

De mix van functies gaat leiden tot een levendig gebied met veel onderlinge synergie en interactie. Cruciaal is om éérst de gewenste gebiedsidentiteit te bepalen met bijbehorende doelgroepen en gebruikers. Dat is de basis voor het vaststellen van de programmatische mix. Het gebied kan zo een publieke en vitale kwaliteit krijgen die complementair is aan het bestaande deel van Leidsche Rijn Centrum.

Schuifruimte voor kantoorvestigingen elders op Lage Weide
Door de ontwikkelpotentie ontstaat hier ‘schuifruimte’ voor gebruikers van bestaande kantoor(achtige) gebouwen elders op Lage Weide. Deze bestaande kantoren, zo’n 80.000 m^2, passen steeds minder goed bij de wensen van grotere kantoorgebruikers en bij het economisch profiel van die deelgebieden. Ze zijn kwetsbaar voor leegstand. Bij leegstand zou een deel van die gebouwen mogelijk ingezet kunnen worden als betaalbare bedrijfsruimte voor kleinere maakbedrijven.

Het wensbeeld is om geen (nieuwe) harde grens te creëren, maar hier juist een overgangszone te maken tussen Leidsche Rijn Centrum en de rest van Lage Weide. Dat heeft programmatisch ook betekenis. Zo kan onderzocht worden in hoeverre het stationsgebied een interessant vestigingsmilieu kan zijn voor bepaalde (hoogwaardige) bedrijven op Lage Weide. Zo kunnen innovatieve bedrijven die bepaalde faciliteiten willen delen mogelijk een aanvullende kwaliteit zijn. Tegelijk kan de overgangszone ook inhouden dat bij de programmatische mix of bij de fasering van de transformatie gekeken wordt naar het belang van ‘andere’ strategische waarden voor de stad. Zo heeft bijvoorbeeld de aanwezige betoncentrale aan de Energiehaven (watertransport) een belangrijke functie voor de bouwopgaven in Utrecht. Tegelijk geldt dat een betoncentrale, bergingsbedrijven en opslagboxen niet passen bij de gewenste identiteit van het stationsgebied. Hier is maatwerk gewenst.

Hoogwaardig ingerichte openbare ruimte
De setting met de grootschalige en iconische energiecentrale, het panoramische havengebied en waardevol groen, is uniek binnen Utrecht en bezit een enorme kwaliteit. Hier hoort een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte bij, met behoud van het rauwe randje.

Het wordt een stedelijke omgeving met veel mensen. Hier komt een intensief programma met kantoren, innovatieve bedrijvigheid, beroepsonderwijs en publieksvoorzieningen zoals horeca en cultuur. De inrichting nodigt uit om te ontmoeten en te verblijven. Daarmee krijgt het ook betekenis voor de rest van Lage Weide.

Nergens is de verbinding tussen de werelden van bedrijventerrein en centrumgebied zo markant als op het scharnierpunt tussen Atoomweg en Energiehaven. We zien deze plek aan het water als een betekenisvolle openbare ruimte met zicht op het unieke panorama van de energiecentrale en het havengebied. Hier kan het stationsgebied een waterfront krijgen dat als publieksmagneet kan werken. Een plek waar Lage Weide zich toont aan de stad.

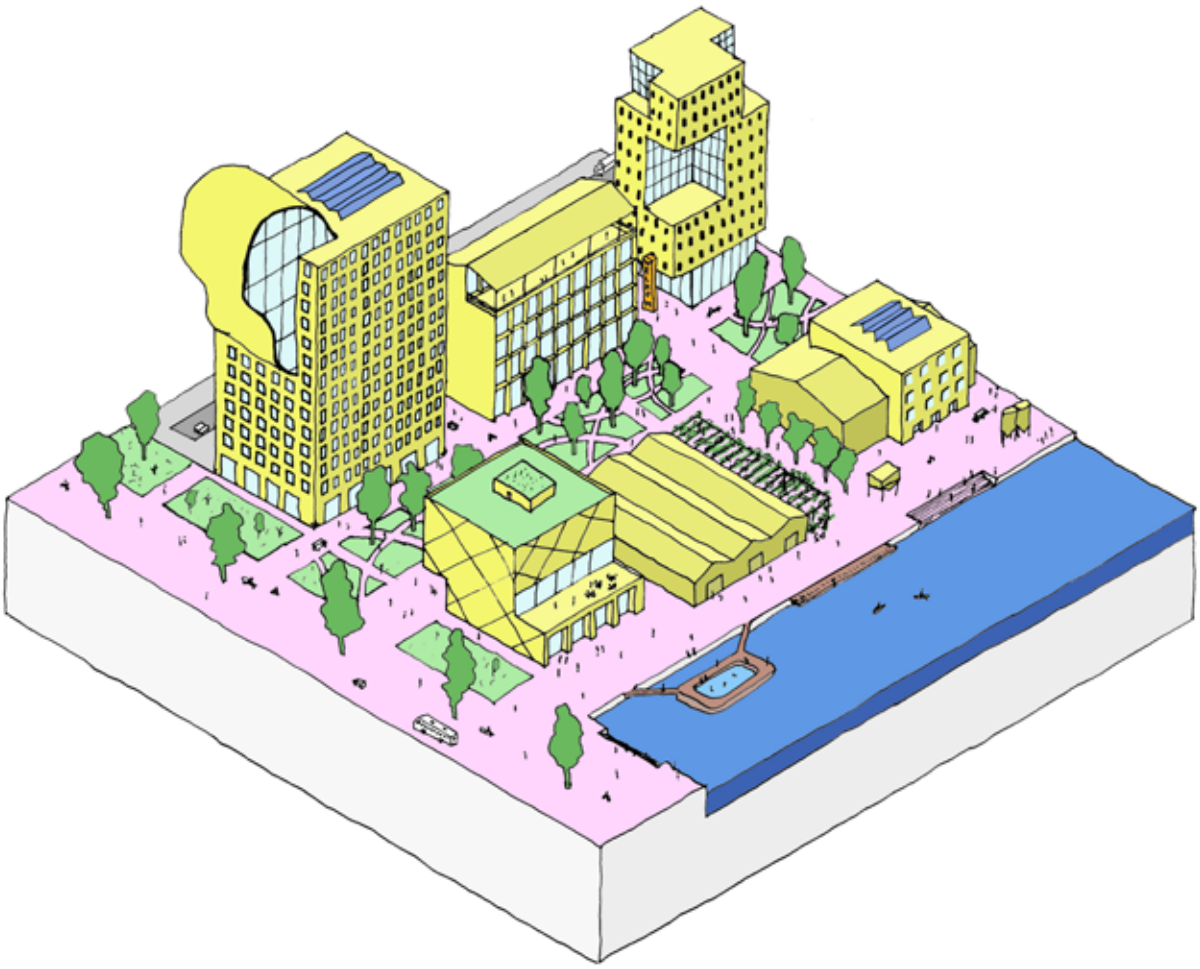
In het Mobiliteitsplan 2040 is het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant als mogelijk toekomstig A-zone aangemerkt. Voetgangers en fietsers krijgen prioriteit in een A-zone. Dat sluit aan bij de noodzaak om autoluw te ontwikkelen vanwege de autocongestie voor heel Lage Weide. Hiermee kan ook de gewenste hoogwaardige inrichting van dit stadsdeel met hoge dichtheid worden ontworpen. In een A-zone is autoverkeer en logistiek verkeer te gast, en is alleen bestemmingsverkeer toegestaan.

Een A-zone geeft verder richting aan het aantal parkeerplaatsen per bestemming. In samenhang met de noodzaak om het autoverkeer op heel Lage Weide te beperken, vergt het nadere studie hoe voor het stationsgebied enerzijds veel programma kan worden toegevoegd en anderzijds de functie van de huidige Wolfgang Pauliweg als verbindingsweg van de A2 naar de stad kan blijven bestaan.

In het zuidelijke deel van Lage Weide ligt relatief veel (brede) infrastructuur voor de auto. De Wolfgang Pauliweg, de Reactorweg en de Atoomweg lopen hier parallel, maar hebben wel allemaal een andere functie. We gaan onderzoeken hoe hier de capaciteit voor auto-verkeer beter benut kan worden, en tegelijk de verblijfskwaliteit kan worden versterkt. De ruimtelijke inpassing van de stedelijke verbindingsweg (in de huidige situatie de Wolfgang Pauliweg) zal moeten passen bij het karakter van de A-zone. Op grond van het Mobiliteitsplan van de gemeente is op de Wolfgang Pauliweg een snelheid van 70 kilometer per uur nodig vanwege de bereikbaarheid. Voorts is de gewenste functie en kwaliteit van de verbinding van het station via het stationsgebied naar de rest van Lage Weide van belang. Hoe een en anders is te combineren onderzoeken we in de vervolgstap, bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten stationsgebied Leidsche Rijn Centrum.

In het deelgebied ligt gemeentelijke hoofdgroenstructuur. In de Nota van Uitgangspunten wordt dit verder uitgewerkt in het totale ontwerp. Het is belangrijk dat dit blijft bestaan dan wel in het gebied gecompenseerd wordt, en dat daarbij goede groene verbindingen en ook parkruimte worden gerealiseerd. Onder andere ook voor het ontwikkelen van een groen looprondje naar de andere kwadranten van Leidsche Rijn Centrum. Deels zou dit vorm kunnen krijgen in een publiek toegankelijke zone bij de Energiehaven. De Energiehaven kan een trekker worden voor publiek uit de wijde omtrek door de realisatie van publieke watergerelateerde functies.

In onderstaande ‘tegel’ hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.



Deelgebied 2 Energie-eiland – Duurzame energie

Het Energie-eiland aan de Atoomweg is het energiehart van Utrecht. De eigenaren zijn Eneco, Stedin en Tennet. Hier staat de aardgasgestookte centrale van Eneco (1995). Deze is in de plaats gekomen van de oorspronkelijke centrale uit 1959. Ook bevinden zich er hoogspanningsstations van TenneT en Stedin. Samen voorzien zij circa 500.000 huishoudens van elektriciteit en 50.000 huishoudens van warmte. Sinds 2019 draait ook een bio-warmte-installatie.



Deelgebied 2

Op grond van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving is de locatie door het Rijk aangewezen als vestigingsplaats voor grootschalige energieopwekking.

Het vormt een essentieel knooppunt in zowel het landelijke elektriciteitsnet als het Utrechtse warmtenet. Het gebied is afgesloten en niet publiek toegankelijk. Het eiland is zeer groen, een bijzondere kwaliteit op Lage Weide. Een bijzondere plek is de groene kop van het eiland aan het Amsterdam-Rijnkanaal met een aantal dienstwoningen. Aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal ligt het Werkspoorkwartier met de ‘Centrale Merwedekanaal’. Deze warmtekrachtcentrale is eveneens van Eneco en staat in verbinding met de centrale op Lage Weide. De centrale maakt gebruik van water voor warmtelozing in de Energiehaven.

Naast ontwikkelingen op het Energie-eiland, gebeurt er ook veel in de rest van Lage Weide op het thema energie. Denk aan het aardgasvrij maken en de energiehub waarbij bedrijven onderling energie delen. Door de hoge organisatiegraad op het terrein zijn deze ontwikkelingen mogelijk.

Daarom besteden we in deze paragraaf ook aandacht aan het energiesysteem van de toekomst.

Toekomstige situatie

Het wensbeeld voor het Energie-eiland is dat dit ook in de toekomst een belangrijke locatie blijft voor de energievoorziening voor Utrecht en Nederland. De volgende drie strategieën worden voorgesteld.

Het wensbeeld is dat het Energie-eiland ook in de toekomst een sleutelrol blijft spelen in de energievoorziening van Utrecht en Nederland, maar dan volledig op duurzame energie.

Belangrijke ontwikkelingen zijn:

- **Transitie naar duurzame energie.** Van grote betekenis is dat Eneco in 2035 als bedrijf klimaatneutraal wil zijn. Dat betekent dat Eneco zich ook voor haar warmtenet committeert aan de ontwikkeling van duurzame warmtebronnen en aan de slag gaat met slimme opslag om de CO2 uitstoot van Eneco en haar afnemers verder terug te dringen. Het betekent dat 'binnen de hekken' veel zal veranderen in de komende tien jaren. Eneco, TenneT en Stedin hebben hierbij als eigenaren het voortouw. Op dit moment wordt gewerkt aan een gezamenlijke afstemming van de wensen en visie voor de onderdelen op dit gebied, zodat op tijd nieuwe vergunningstrajecten gestart kunnen worden. Deze onderdelen zijn voor transport van elektriciteit, grootschalige opwek van elektriciteit en warmte en opslag van elektriciteit en warmte. Daarbij wordt ook gekeken naar de rol van biomassa, waterstof, aquathermie en grootschalige batterijen. We zien de (blijvende) betekenis van het Energie-eiland als een regionaal en stadsbreed strategisch belang. Het Energie-eiland blijft het domein van het energiebedrijf (Eneco) en de netbeheerders (Tennet en Stedin). Mogelijk komt er een aftakking van het landelijke waterstofnetwerk naar Lage Weide. Hiermee kan de stad piekbelastingen opvangen, industriële processen voeden en brandstof leveren voor zware voertuigen als elektrisch minder geschikt is.

- **Kwaliteitsverbetering ruimte en groen.** Met de ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide ligt het Energie-eiland op de overgang van de zware industrie naar het centrumgebied van Leidsche Rijn. In de Uitgangspuntennotitie Lage Weide is de ambitie benoemd om deze overgang te verzachten. Voor het Energie-eiland zal dit vooral een visuele opgave zijn, omdat het productiegebied afgesloten zal blijven voor publiek. Het iconische gebouw van de elektriciteitscentrale blijft hierbij een belangrijke blikvanger voor Lage Weide.

- **Rol in verbeteren bereikbaarheid Lage Weide.** In de Uitgangspuntennotitie Lage Weide is de wens uitgesproken om het Energie-eiland te betrekken in het verbeteren van de bereikbaarheid van Lage Weide voor voetgangers en fietsers. In het verleden zijn op de tekentafels de mogelijkheden verkend voor een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal naar het Werkspoorkwartier, en een voetgangers- of fietsbrug over de Energiehaven naar het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant. Belangrijk aandachtspunt is dat, vanwege de veiligheid van energieproductie, het productiegebied van Eneco ook in de toekomst afgesloten zal blijven. Eventuele routes ter verbetering van de bereikbaarheid van Lage Weide zullen dus altijd buiten het productiegebied lopen. Gelet op het eigendom en de veiligheidsvoorwaarden vraagt dit om een goede samenwerking met Eneco.

- **Kansen voor nieuwe bedrijvigheid.** Tenslotte kunnen de diverse ontwikkelingen op Lage Weide stimulerend zijn voor aanvullende spin-off activiteiten. Denk aan installatiebedrijven (levering, onderhoud), energiediensten (inkoop, monitoring, audits), opleidingscentra, R&D in duurzame technologie, batterijopslagsystemen en lokale waterstofproductie en -toepassingen.



Kaart Lage Weide met zoekgebieden voor windturbines

- **Opwekking schone energie op Lage Weide.** Ook buiten het Energie-eiland speelt Lage Weide een grote rol in de energietransitie. Zo is Lage Weide in de beleidsnota ‘Opwekgebieden voor schone energie’ aangewezen als focusgebied voor windenergie. Dat houdt in dat we onderzoeken of op Lage Weide windturbines kunnen komen. De maximale opwekpotentie hiervan is 20-60 GWh. Daarnaast bieden de vele daken van bedrijfspanden de mogelijkheid voor de productie van zonne-energie.

- **Lokale opwek van duurzame warmte.** Het stadsbrede warmtenet van Utrecht is het oudste van Nederland. Een kwart van de warmtevraag in Utrecht (en Nieuwegein) wordt geleverd via het warmtenet. Het grootste deel daarvan wordt gevoed vanuit de centrale op Lage Weide. In 2040 zal dit nog steeds zo zijn, maar dan zoveel mogelijk met duurzame warmtebronnen. Hoe dit er precies uit gaat zien is nog niet bekend. In Utrecht zijn weinig duurzame warmtebronnen of restwarmte van de industrie met een midden- of hoge temperatuur beschikbaar. Vanwege de beperkte beschikbaarheid van (duurzame) biomassa wordt de capaciteit van de bestaande bio-warmte installatie niet uitgebreid. Als nieuwe betaalbare warmtebronnen beschikbaar komen, willen we het gebruik van biomassa zo veel mogelijk afbouwen.

  Voor de basislast (het continue gebruik van warmte) is biomassa nog een belangrijke schone warmtebron. Andere mogelijke (basis)bronnen zijn thermische energie uit water of grootschalige luchtwarmtepompen. Ook warmteopslag speelt een belangrijke rol; op termijn zou dat ook seizoensopslag (onder de grond) kunnen zijn.

  Voor de opwek van piekcapaciteit in het warmtenet wordt nu nog vooral aardgas ingezet door piekketels en via de elektriciteitscentrale. Uiteindelijk hebben we ook na 2040 een piekbron nodig voor warmte (en elektriciteit). Een elektriciteitscentrale op waterstof (op het Energie-eiland) is dan een goed alternatief.

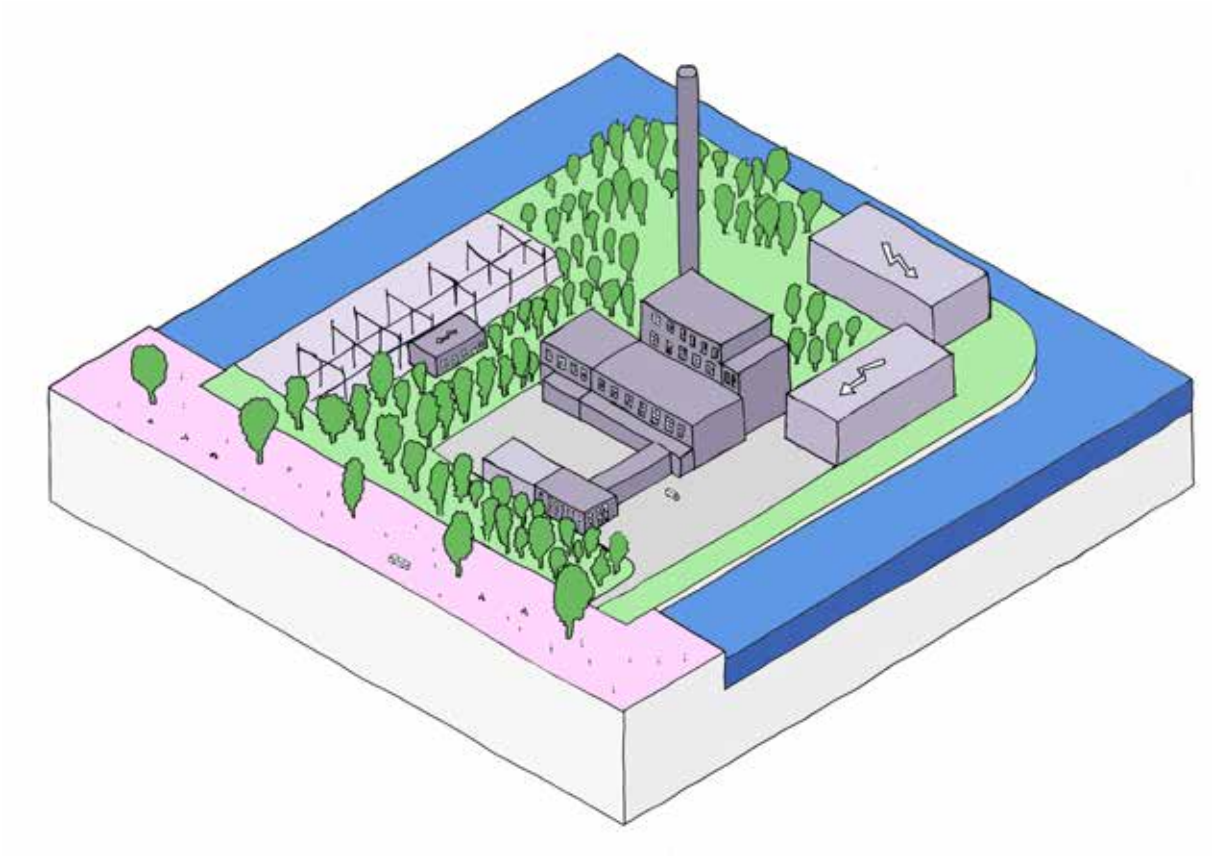
- **Voordelen van de hoge organisatiegraad: aardgasvrij bedrijventerrein en energiehubs.** Lage Weide is als één van de eerste bedrijventerreinen in Utrecht begonnen met de route naar een CO_2-vrije warmtevoorziening. Dit vanwege de goede organisatiegraad, het feit dat veel gebouwen geschikt zijn voor laagtemperatuur verwarming en de bereidheid bij een aantal ondernemers om voorop te lopen bij de verduurzaming. Een deel van de gebouwen is al aangesloten op het bestaande warmtenet. Elektrificatie lijkt hier het meest kansrijk als alternatief voor aardgas voor gebouwverwarming. In 2040 is een groot deel van de bedrijven op Lage Weide overgestapt op een individuele (bijvoorbeeld warmtepomp) of collectieve bron (bijvoorbeeld WKO - warmte-koude opslag). De overstap naar een fossielvrij alternatief voor industrieel procesgas volgt een andere planning. Dit is bijvoorbeeld afhankelijk van het beschikbaar komen van waterstof in Utrecht.

- **Energiehubs.** Energiehubs zijn lokale samenwerkingen tussen gebruikers en producenten van energie. Lokaal opgewekte elektriciteit (uit bijvoorbeeld zonne-energie op het dak van een bedrijf) wordt direct gekoppeld aan een afnemer. Deelnemers stemmen ook de afname van energie met elkaar en de netbeheerder af, zodat er geen pieken ontstaan in het gebruik. De energiehubs helpen bij het in balans houden van een lokaal energiesysteem, en daarmee ontlasten ze het regionale energiesysteem.
  Energiehubs zijn er in verschillende groottes en ontwikkelen zich vaak in stappen.
  Het tijdelijk opslaan van opgewekte elektriciteit, en de omzetting ervan naar waterstof of warmte voor gebruik op een later moment, kunnen ook onderdeel zijn van een energiehub.

  Op Lage Weide is in 2024 een energiehub gestart, als eerste in de provincie Utrecht. Vijf bedrijven werken samen in de sturing, het gebruik en de uitwisseling van energie. Met netbeheerder Stedin is een overeenkomst voor groepstransport gesloten. Gezien de knelpunten op het stroomnet zullen er meer energiehubs volgen op Lage Weide. Of mogelijk gaat er één grote energiehub ontstaan, die gaat zorgen voor een evenwichtiger gebruik van het net en verminderde druk op het landelijke elektriciteitssysteem.

  Lage Weide kent een extra uitdaging doordat we veel distributiecentra en transportbedrijven hebben. Zij zullen de komende tijd zoveel mogelijk hun bestelwagens en vrachtauto's moeten elektrificeren. Het is van belang dat dit op een slimme manier gebeurt, waarbij goed gekeken wordt hoe duurzame opwek van energie (bijvoorbeeld zonne-energie) gelijktijdig kan plaatsvinden met het laden van voertuigen.
  Op deze manier zetten we in op lokale opwek die lokaal gebruikt wordt.

In onderstaande ‘tegel’ hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.



Deelgebied 3 Havengebied Lage Weide - Grootschalige grondstofverwerking en havengebonden activiteiten in de hoge milieucategorieën

Het Havengebied is het grootschalige ‘natte’ bedrijventerrein rondom de binnenhaven (Uraniumkanaal en insteekhavens Mesonhaven, Protonhaven en Kernhaven) dat direct aansluit op het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gebied heeft de grootste kavels van Utrecht en de hoogste milieucategorieën (4.2 tot 5.2), waar onder meer zwaardere circulaire en grondstofverwerkende activiteiten geconcentreerd zijn. Daarmee is het een onmisbare schakel in de circulaire economie van stad en regio.



Deelgebied 3

Huidige situatie

In het Havengebied zijn diverse circulaire bedrijven gevestigd, zoals Theo Pouw (recycling van grond- en bouwstoffen) en AVR (afvalverwerking). Ook bevindt zich hier de enige containeroverslag van de provincie, TMA. Transport over water is efficiënt en duurzaam en vermindert wegverkeer en CO2-uitstoot. De activiteiten zijn ruimte-extensief; ze leveren relatief weinig banen per vierkante meter. Maar ze zijn wel cruciaal omdat elders in de regio geen plek is voor dit type bedrijvigheid.

Tegelijkertijd worden delen van het gebied, met name aan de Uraniumweg, benut door lichtere bedrijven die weinig binding hebben met water of de stad. Ook zijn er enkele afwijkende functies, zoals Motorcross Utrecht. Er is een aantal publieke plekken die van betekenis zijn voor de ruimtelijke kwaliteit, zoals bij de Kernkade en op de groene kop schiereiland Isotopenweg met het sculpturenproject Waterwerken van beeldhouwer Ruud Kuijer.

De Isotopenweg is ook de doorgaande verbindingsroute voor fietsers. De route met een rechte lijn van 2,5 km langs het spoor wordt veel gebruikt maar heeft niet de gewenste menselijke maat en sociale veiligheid.

Lage Weide is door de Europese Unie erkent in de TEN-T verordening (Trans-Europees Transportnetwerk) als een Kern Binnenhaven. Dit houdt in dat de haven van Lage Weide van het allerhoogste strategische en economische belang voor de Europese Unie is. Lage Weide ligt aan de Rhine-Alpine Corridor, die de havens van Rotterdam en Amsterdam via de Rijn verbindt met Duitsland (Duisburg) en Zwitserland (Basel).

Toekomstige opgaven

De vraag naar ruimte voor circulaire activiteiten groeit sterk. Voor de stad zijn zowel kleine hubs als grootschalige multimodale grondstoffenhubs nodig. Het Havengebied kan hierin voorzien met:

- Bouw- en recyclinghubs voor verwerking van bouwmaterialen, grond en puin.
- Bulkhubs voor afvalstromen, waar materialen gesorteerd en samengeperst worden voor transport.
- erugwinning van kritieke grondstoffen (zoals lithium en kobalt), essentieel voor energie-transitie en technologie.

Het wensbeeld voor het Havengebied is dat het gebied exclusief wordt gebruikt door grondstverwerkende recyclelaars en watergebonden bedrijfsactiviteiten in de hogere milieucategorieën die essentieel zijn voor het functioneren van de stad. Het is voor de stad belangrijk om deze exclusieve keuze te maken, juist vanwege de schaarste aan XL-bedrijfs-kavels met de hoogste milieucategorieën en met een directe ligging aan het water.
De volgende strategieën worden voorgesteld.

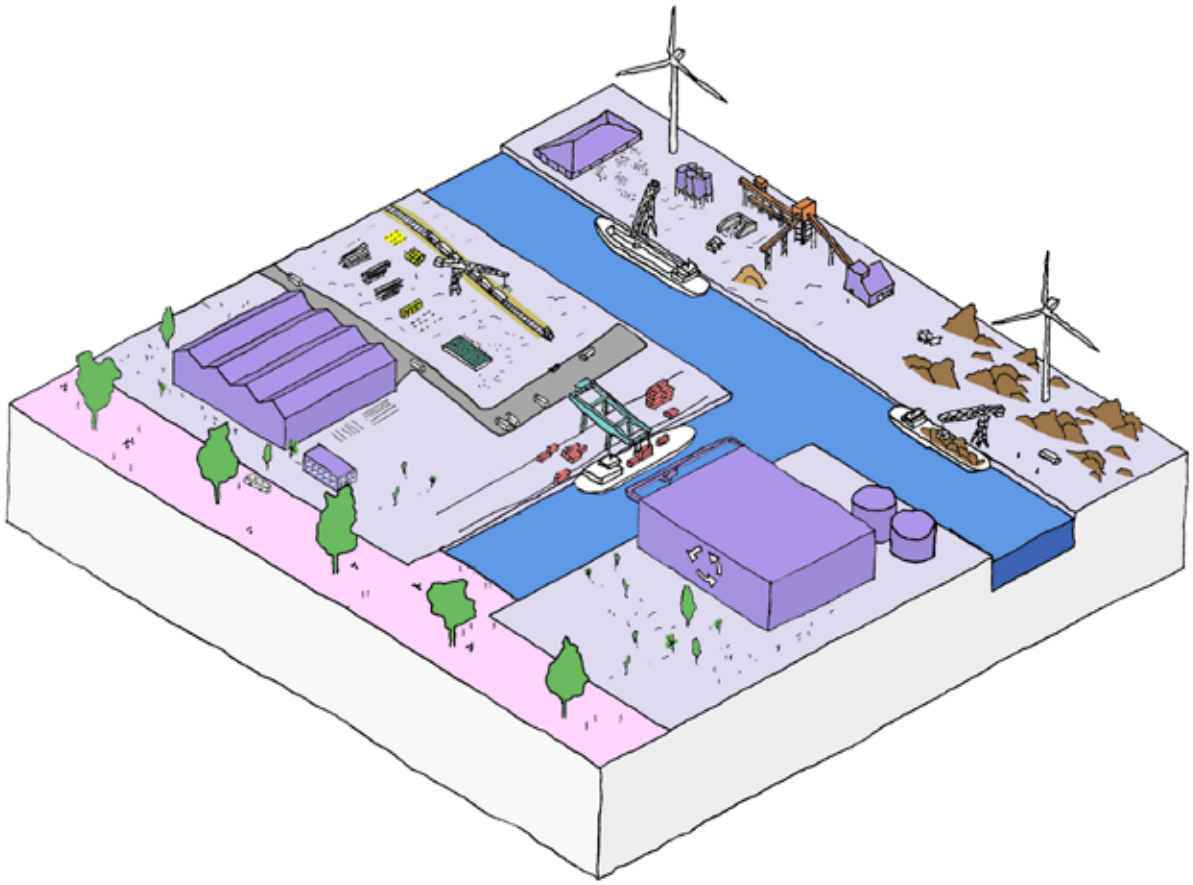
Strategische ambities voor het Havengebied

- **Focus op grootschalige watergebonden activiteiten.** Behoud van de schaarse XL-kavels met hoge milieucategorieën voor circulaire activiteiten en grondstoffen-logistiek. Het Havengebied is dé plek is voor (1) circulaire verwerking van materiaal-stromen met focus op wateroverslag, (2) water-gerelateerde stadsdistributie en (3) productie en opslag van duurzame energie. Juist vanwege de schaarste aan dit soort kavels is het gewenst om bij de doorontwikkeling van Lage Weide strenger te zijn en strategische afwegingen te maken. De ambitie is om sommige kavels vrij te spelen en op te waarderen tot het gewenste gebruik. Daarvoor is wel (regionale) schuifruimte nodig, maar ook die is schaars.

- **Stimuleren van watertransport.** Intensiever gebruik van de haven en kades, onder meer via de samenwerking in Port of Utrecht en de ontwikkeling van een collectieve laad- en losplek.

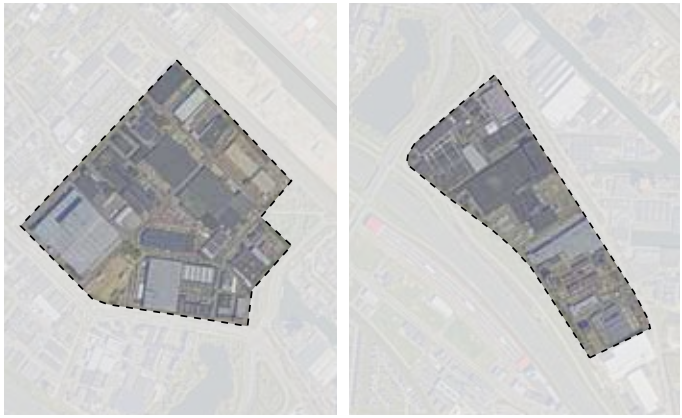
  De grote binnenhaven op Lage Weide is uniek in de provincie en heeft niet alleen een stedelijke maar ook een regionale functie. Toch worden de kilometerslange kades, elf kilometer in totaal, niet ten volle benut. Veel gevestigde bedrijven maken nu geen gebruik van het water. Er ligt een grote wens van samenwerkende overheden en bedrijfsleven om goederentransport over water fors te laten groeien. Daartoe hebben de overheden met 40 (markt)partijen de Port of Utrecht opgericht. Partijen zien een grote potentie om logistiek over water te versterken, waarbij de haven op Lage Weide een belangrijke schakel is. Om het perspectief te vergroten wordt gewerkt aan een collectieve laad- en losplek aan de Kernkade met opslagruimte en een faciliteit voor het inladen op kleinere schepen. Verschillende goederenstromen zijn mogelijk kansrijk om de modal shift naar water te maken, waaronder bouwmaterialen, specifieke vormen van stadsdistributie en retourlogistiek die gebruik maken van vervoer over water.

In onderstaande ‘tegel’ hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.



Deelgebied 4 Logistieke Zone - Duurzame stadsdistributie en logistiek

Het deelgebied Logistieke Zone bestaat in feite uit twee afzonderlijke delen binnen Lage Weide met veel overeenkomende eigenschappen in gebruik en structuur. Het deel Midden is het bovenste deel in de tekening en ligt tussen Atoomweg, Niels Bohrweg, het spoor en Plutoniumweg. De A2-Zone betreft de onderste zone in de tekening, tussen A2, Plutoniumweg, Atoomweg en Kernweg. Binnen Lage Weide huisvest dit deelgebied verreweg de meeste grootschalige distributiecentra (DC's).



Deelgebied 4

Elke dag gaat er een grote stroom goederen naar Utrecht. En ook weer terug. Dat zijn ontelbare vrachtwagens, bestelwagens en laadauto's die de stad en regio bevoorraden en laten functioneren.

Het deelgebied huisvest sinds de jaren '60 grootschalige distributiecentra (DC's), met de komst van HEMA als eerste grote speler. In de afgelopen decennia is het aantal distributiecentra sterk gegroeid door de opkomst van e-commerce en de vraag naar snelle leveringen. De ligging aan de A2 en de multimodale bereikbaarheid maken het gebied aantrekkelijk voor logistiek vastgoed. Grote delen van het terrein zijn inmiddels in handen van beleggers die distributiecentra verhuren, wat heeft geleid tot hoge grondprijzen en verdringing van MKB-bedrijven met een lokale functie.

Naast distributiecentra zijn in dit deelgebied al heel lang bedrijven gevestigd die niet in deze sector vallen. Dat geeft dit gebied een diverser karakter dn op het eerste gezicht lijkt.

Huidige situatie

Belangrijke kenmerken van de huidige situatie:

- Distributiecentra leveren vooral regionaal en landelijk; slechts een deel richt zich op de stad.
- De snelle groei van distributiecentra is een landelijke trend. Logistiek vastgoed is inmiddels een gewild beleggingsobject geworden, waarmee op bedrijventerreinen als Lage Weide een nieuw businessmodel is toegetreden van investerende beleggers met huurcontracten dat afwijkt van het traditionele zelfstandige eigendom van de bedrijven zelf. Grote delen van Lage Weide zijn in eigendom van beleggers in logistiek vastgoed.
- Technologische ontwikkelingen (robotisering, e-commerce, automatisering) zorgen voor schaalvergroting en flexibilisering.
- Werkgelegenheid staat onder druk door geautomatiseerde processen en veel flexibele contracten.
- Milieucategorieën voor deze kavels (4.1–5.2) worden grotendeels niet benut; distributiecentra vallen vaak in categorie 3.1–3.2. Met het oog op de grote tekorten aan ruimte voor vestiging van zware bedrijfsactiviteiten stelt de recente provinciale verordening dat bij nieuwe bedrijvigheid maximaal gebruik moet worden gemaakt van de hoge milieucategorieën (juiste bedrijf op de juiste plaats).
- Distributiecentra vormen weliswaar het overheersende bedrijfstype maar er zijn in dit deelgebied ook MKB-bedrijven (diensten) gevestigd. De distributiecentra hebben vooral een strak gevormd gezicht aan de hoofdstructuur (het raamwerk). Binnenin de deelgebieden is de uitstraling meer stenig, schraal en onsamenhangend
- Groenvoorziening bevindt zich vooral aan de randen, zonder verblijfskwaliteit.

Hoewel de huidige distributiecentra werkgelegenheid en economische waarde opleveren, sluit hun functie niet altijd aan op de stedelijke behoefte aan efficiënte en schone stadsdistributie en toekomstbestendige werkgelegenheid. Ook leidt deze trend onder meer tot verdringing van het MKB op Lage Weide. Hierdoor komt de lokale functie en de werkgelegenheidsambitie onder druk te staan.

Toekomstige situatie

Het wensbeeld is divers. We willen dat het deelgebied uitgroeit tot hét centrum voor duurzame stadsdistributie en dat er ruimte ontstaat voor zwaardere bedrijvigheid die de hoge milieucategorieën benut. Tegelijk hebben we hier te maken met een groot verschil tussen wensbeeld en realiteit. Bestaande bedrijven met soms een lange historie op Lage Weide en veel banen voor Utrechters willen we helemaal niet kwijt. Bovendien levert Utrecht met de aanwezige distributiecentra ook een bijdrage aan de grote regionale en nationale puzzel om de grootschalige logistiek te huisvesten. Daarom kiezen we ervoor dat (inter-) nationale distributiecentra hier hun plek behouden en niet in andere deelgebieden.
En er daarnaast ruimte is voor duurzame stadsdistributie en bedrijven in de hogere milieucategorieën. Het gaat bij het wensbeeld dus niet om het actief verplaatsen van bedrijven, maar om het verzetten van de bakens voor toekomstige ontwikkelingen.

Kernpunten van het toekomstige systeem:

- Zero-emissie bevoorrading: vanaf 2030 zijn alleen uitstootvrije voertuigen toegestaan in het stadscentrum. Lage Weide wordt de plek waar goederenstromen gebundeld en voorbereid worden voor emissieloze ‘last-mile’-distributie (cargobikes, elektrische vrachtwagens, watertransport).
- Stadshubs: zowel kleine flexibele hubs als grootschalige distributiecentra worden ingericht voor stedelijke bevoorrading.
- Proeftuinfunctie: Lage Weide wordt centrum voor experimenten in smart logistics, data-analyse, bundeling van goederenstromen en gezamenlijke investeringen in emissievrij vervoer.
- Verdichting en intensivering: uitbreiding van distributiecentra door bouwen in de hoogte en efficiënter ruimtegebruik, niet door nieuwe grootschalige kavels.
- Toekomstbestendige banen: prioriteit ligt bij werkgelegenheid met vaste contracten en goede voorwaarden, in plaats van uitsluitend flexwerk of geautomatiseerde banen.
- Groen en leefbaarheid: groene zones langs de A2 en Plutoniumweg worden ontwikkeld tot verblijfsplekken, waardoor het gebied aantrekkelijker wordt voor werknemers en zichtbaar groener voor de stad.

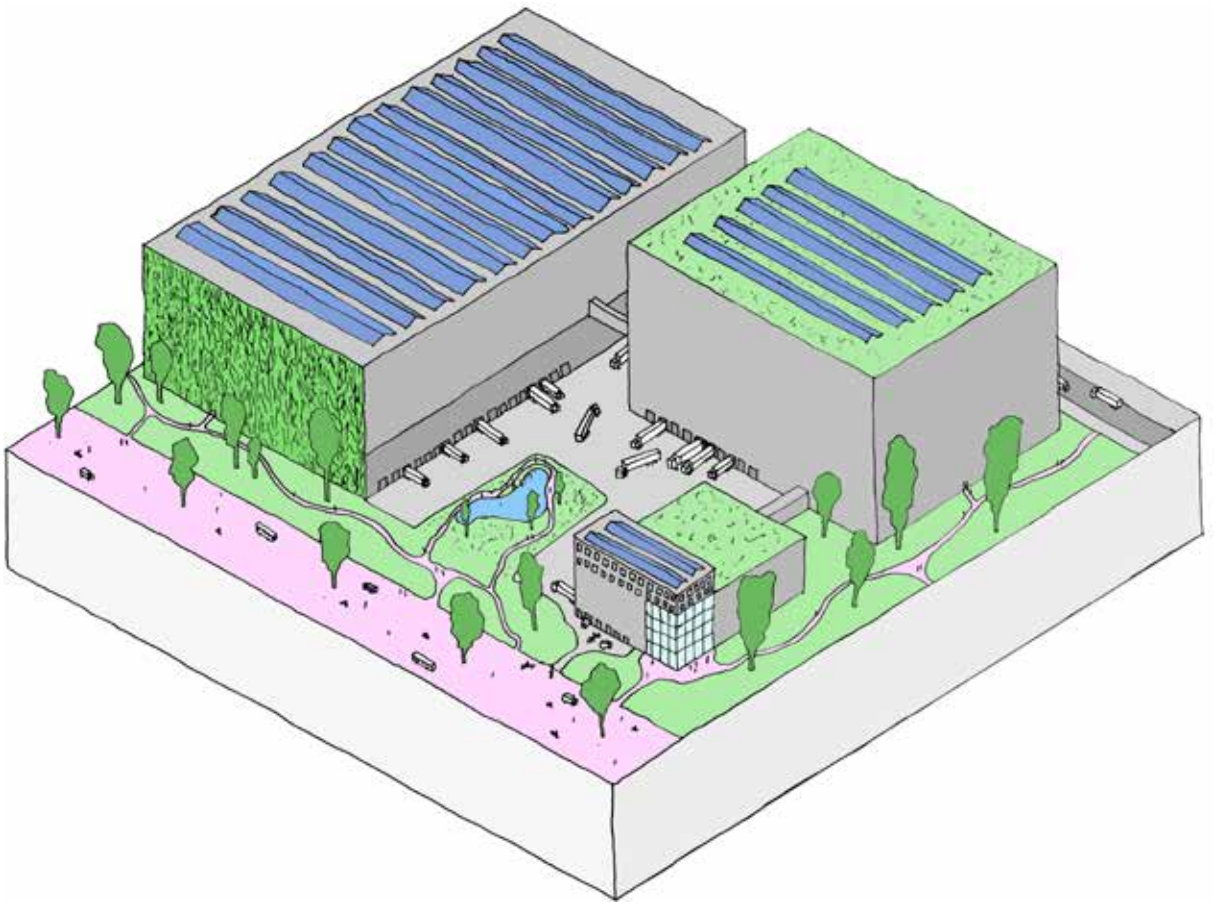
Strategie voor de toekomst

Om dit toekomstbeeld te realiseren, zijn vijf strategische keuzes belangrijk:

1. **Keuze voor duurzame last mile stadsdistributie**
   Nieuwe distributiecentra zijn alleen gewenst als ze zich richten op Utrechtse bevoorrading of retourlogistiek. Dit maakt het gebied tot een verzamelpunt waar goederenstromen gebundeld en met zero-emissie vervoermiddelen de stad in- of uitgaan. Zo ontstaat directe meerwaarde voor de stad en wordt voldaan aan de zero-emissie verplichtingen van 2030.
2. **Ruimtelijk begrenzen en intensiveren**
   De concentratie van distributie en logistiek wordt ruimtelijk beperkt tot dit deelgebied. Hierdoor wordt voorkomen dat heel Lage Weide wordt ingevuld met distributiecentra en blijft er ruimte voor andere speerpunten (circulaire economie, maakindustrie).
   Verdere schaalvergroting voor logistieke bedrijven moet plaatsvinden door in de hoogte te bouwen en kavels efficiënter te gebruiken. Dit vereist samenwerking met beleggers en bedrijven. Intensivering draagt bij aan het benutten van de schaarse ruimte en kan gecombineerd worden met vergroening en collectieve voorzieningen.
3. **Benutten van de milieuruimte, mix met bedrijven in de hogere milieucategorieën**
   Zoals hiervoor al aangeven zijn in dit deelgebied naast de genoemde stadsdistributie ook zwaardere bedrijfsactiviteiten gewenst. Juist vanwege de schaarse ruimte in de regio voor dergelijke bedrijvigheid is het niet wenselijk dat de milieuruimte wordt ingenomen door lichtere activiteiten (buiten de genoemde stadsdistributie met bijbehorende voorwaarden).
4. **Creëren van toekomstbestendige banen**
   Een ambitie is dat nieuwe logistiek naast meters ook toekomstbestendige banen oplevert. De automated warehouses, waar robots al het werk doen, leveren immers nauwelijks werkgelegenheid. Met toekomstbestendige banen bedoelen we ‘echte’ banen met vaste aanstellingen en goede arbeidsvoorwaarden. Dit in tegenstelling tot flexibele werkcontracten met uitzendkrachten en arbeidsmigranten.

5. **Bijdragen aan vergroenen**
   Het groen in de randzones van dit deelgebied maakt onderdeel uit van de hoofdstructuur van Lage Weide (raamwerk). Dit groen heeft potentie als verblijfsgroen voor (lunch) wandelingen, hardlopen of ontspanning. Op bepaalde plekken kan ook de ontmoeting worden gestimuleerd, bijvoorbeeld in de groene zone aan de Plutoniumweg waar Vineyard (horeca) en het depot liggen. De groene zone langs de A2 is daarnaast ook een zichtlocatie.

In onderstaande 'tegel' hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.



Deelgebied 5 Maakbedrijven & Service – Circulaire maakindustrie & stadsverzorgende dienstverlening

Het deelgebied voor Maakbedrijven & Service heeft zijn oorsprong als gemengd bedrijventerrein voor de gemeente Maarssen. Bij een grenscorrectie in 2001 is het bij Utrecht gevoegd.



Deelgebied 5

Ruimtelijk kent dit deelgebied een betrekkelijk fijnmazige traditionele verkaveling met een relatief kleine maat en schaal in vergelijking met de rest van Lage Weide.
Door het intensieve gebruik en de kleinschalige ruimtelijke inrichting wijkt het deelgebied af van de rest van Lage Weide.Deelgebied Maakbedrijven & Service blijft de aangewezen plek voor circulaire maakindustrie en stadsverzorgende dienstverlening met behoefte aan een bedrijfspand. In dit deelgebied zijn er goede mogelijkheden om toekomstbestendige ambachtelijke en technische banen toe te voegen. Dat kan door kavels intensiever te bebouwen en de inrichting te optimaliseren. Bijvoorbeeld door parkeren op de kavels met meerdere bedrijven te organiseren en zo efficiënter in te richten.

Een bijzonderheid is de Kantonnaleweg, een karaktervolle woonstraat. De Kantonnaleweg en de Maarssenbroeksedijk hebben deels het karakter van de oorspronkelijke oude dijken behouden. Voorts is in dit deelgebied deels de originele polderstructuur nog herkenbaar. Deze oude structuren zijn waardevol.

Maakbedrijven & Service kent een aantal groene plekken waaronder het groene open veld (Savannah) met een horecavestiging, en de groenzones langs de waterplas en langs de A2 en de NRU (zichtlocatie).

In het meest noordwestelijke deel (tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor) loopt de verbindingsweg naar Maarssen (Westkanaaldijk) langs het water, en alleen hier is sprake van een publiekstoegankelijk waterfront voor Lage Weide aan het kanaal.

Huidige situatie

Het gebied kent een gemengd en intensief gebruik met veel MKB-werkgelegenheid. De verkaveling is kleinschaliger dan elders in Lage Weide en biedt daardoor ruimte aan uiteenlopende functies. Maakbedrijven & Service onderscheidt zich met:

- Veel solitaire kantoren (Zonnebaan, Savannahweg, Reactorweg, Computerweg).
- Business-2-consumer functies zoals horeca, sport, leisure, detailhandel en reparatie.
- Groene plekken, waaronder het veld bij Savannahweg en de randen langs waterplas, A2 en NRU.
- Een aantal waardevolle oude structuren, zoals de Kantonnaleweg en de polderstructuur.
- Een publiekstoegankelijk waterfront langs het Amsterdam-Rijnkanaal.

Hoewel er veel milieuruimte beschikbaar is, wordt die door bedrijven vaak niet benut. Kantoren behoren tot de goedkoopste categorieën in Utrecht. Dit maakt het gebied aantrekkelijk voor kleinschalige gebruikers, maar vraagt om een visie op toekomstig gebruik.

Toekomstbeeld en strategieën

Het wensbeeld voor Maakbedrijven & Service is een karaktervol werklandschap dat ruimte biedt aan arbeidsintensieve MKB-bedrijven in circulaire maakindustrie en stadsverzorgende dienstverlening passend in bedrijfsruimte. Voor dit deelgebied zal op termijn daarom een inrichtingsplan worden gemaakt. De openbare ruimte kan daarmee groener, veiliger en meer op voetganger en fietser toegespitst worden ingericht. De uitstraling van de bedrijfspanden kan hier een belangrijke rol in spelen meer (visuele) interactie tussen de panden en de openbare ruimte.

Circulaire maakindustrie

In de maakindustrie gaat het om het vervaardigen van producten. Dat kan van alles zijn; van voedingsmiddelen en machines tot elektronica en complexe industriële systemen. Bij ‘maken’ gaat het om een breed palet aan activiteiten, van ontwerp en ontwikkeling tot fabricage en assemblage. Circulaire maakbedrijven vormen een speciale groep. Met minder grondstoffen en gebruikte materialen en producten worden nieuwe producten en toepassingen gemaakt. Circulair produceren is vaak een belangrijke motor van innovatie, waarbij nieuwe producten, technologieën, productieprocessen en businessmodellen worden ontworpen met het oog op levensduur, reparatie en demontage.

Deze sector groeit sterk. De behoefte aan leveringszekerheid, duurzaamheid en specialistisch maatwerk stimuleert innovatieve bedrijven die inspelen op maatschappelijke thema’s als energie, klimaat, transport en gezondheid. Nieuwe technologieën – 3D-printing met circulaire grondstoffen, robotisering, sensortechnologie en AI – maken precisieproductie mogelijk en reduceren materiaalgebruik. Dit vraagt om nieuwe vaardigheden van werknemers. Bedrijven clusteren vaak om elkaars reststromen te benutten, talenten te delen en gezamenlijke voorzieningen op te zetten.

Voor Utrecht is circulaire maakindustrie een kansrijke sector. Met zijn gemengde karakter, voor Lage Weide relatief kleine kavels en goede bereikbaarheid, is dit deelgebied een geschikte plek voor circulaire maakbedrijven. De nabijheid van grootschalige grondstoffen- en recyclinghubs versterkt dit ecosysteem. Hergebruik van bestaande panden biedt kansen voor transformatie naar een cluster van startende maakbedrijven, waarmee Utrecht kan bouwen aan een circulair ecosysteem dat toekomstbestendige banen en innovatie oplevert.

Stadsverzorgende dienstverlening
Dienstverlenende bedrijven zijn ondernemingen die diensten verlenen aan andere bedrijven of consumenten (in plaats van fysieke producten). Ze richten zich op ondersteunende, adviserende of technische diensten. Veel dienstverlenende bedrijven op bedrijventerreinen zijn gehuisvest in een bedrijfspand, vanwege de behoefte aan ruimte voor opslag, ondersteunende logistiek of een werkplaats. Veel van deze bedrijven zijn MKB-bedrijven en richten zich vooral op klanten in het stedelijk gebied (stadsverzorgende dienstverlening).

Voorbeelden zijn:
- Technisch onderhoud en reparatie; installateurs van elektriciteit, loodgieters en onderhoud- en reparatiebedrijven van machines, apparaten, voertuigen en bedrijfspanden.
- Logistiek en transport; opslag, transport, distributie, logistieke diensten en koeriersdiensten.
- Facilitair management; diensten in schoonmaak, beveiliging, groenbeheer en afvalbeheer.
- Verhuurbedrijven voor materieel en machines; bouwmaterieel, technische voertuigen en dergelijke.
- Productie-gerelateerde diensten; verpakking van goederen, kwaliteitscontrole, coating en dergelijke.
- Catering- en evenementendiensten; maaltijden, inrichtingsmateriaal, decors en dergelijke.
- Groothandels; in bijvoorbeeld voedingsmiddelen, kantoorartikelen of bouwmaterialen.
- Drukkerijen en grafische bedrijven; printservice, drukwerk, reclamemateriaal, borden en dergelijke.

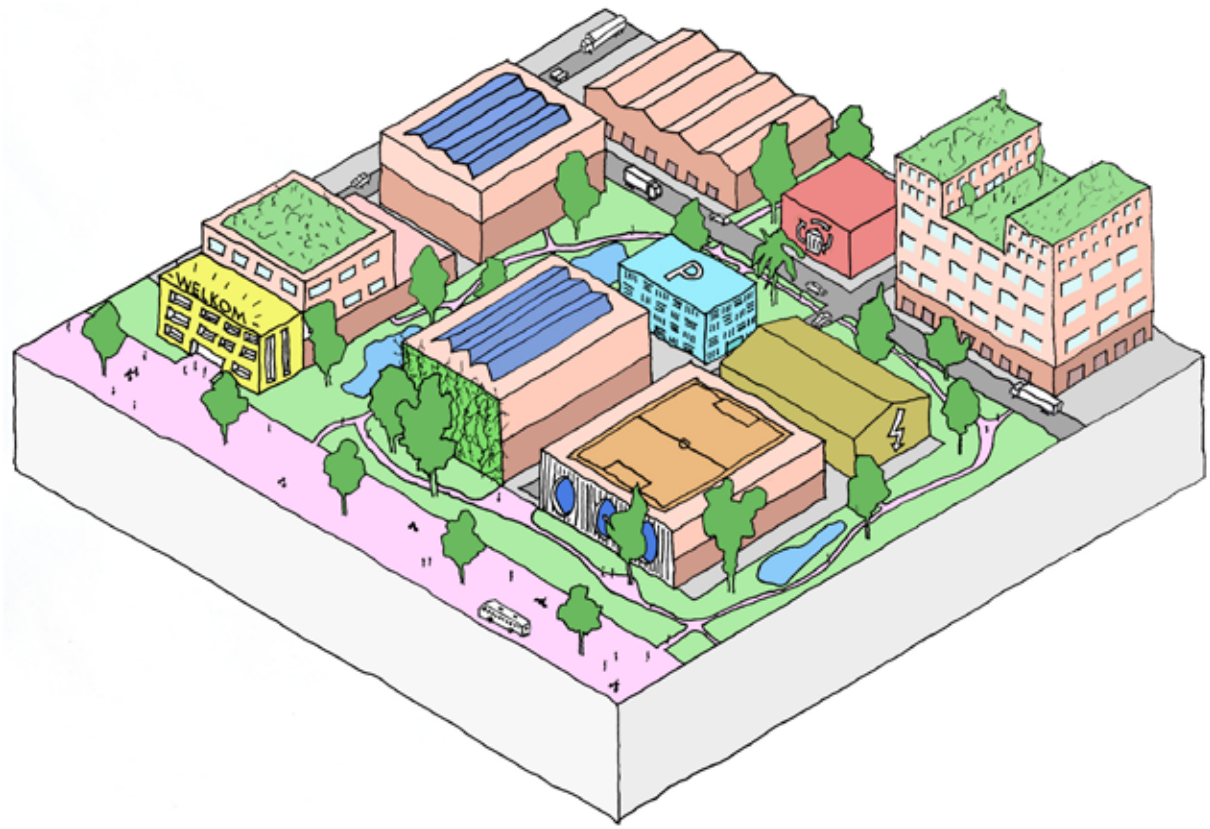
Daarnaast zijn er bedrijven in ICT, marketing, advies en onderwijs die vaak in solitaire kantoren zijn gevestigd. Hoewel dit niet past binnen huidig beleid, is het historisch zo gegroeid op Lage Weide. Voor start-ups en jonge bedrijven in de circulaire en duurzame sector zijn betaalbare werkruimten van groot belang; kantoren kunnen getransformeerd worden naar broedplaatsen en incubators. Deze vormen bieden betaalbare ruimte, stimuleren community-vorming en kruisbestuiving, en versterken innovatie.

In de bestaande situatie is het merendeel van de dienstverlenende bedrijven op Lage Weide gevestigd in dit deelgebied. Afhankelijk van het type bedrijf zijn deze gevestigd in bedrijfspanden of (solitaire) kantoren. Gelet op de blijvende behoefte aan (stadsverzorgende) diensten in Utrecht, willen we dat Lage Weide ook in de toekomst een perfecte vestigingsplek blijft voor dienstverlenende bedrijven passend in bedrijfspanden. Maar als het aankomt op de beste plek binnen Lage Weide gaan we onderscheid maken naar bedrijven in een bedrijfspand en in een kantoor.

Om dit te bereiken zijn drie ambities uitgewerkt:

1. **Intensiveren van ruimtegebruik**
    - Collectieve aanpak om kavels efficiënter te benutten.
    - Verdichting door hogere bebouwingsgraad, stapeling en collectieve parkeeroplossingen. Autoluw ontwikkelen is hierbij het uitgangspunt.
    - Toevoegen van kwalitatief groen en verblijfskwaliteit.
    - Nauwe samenwerking tussen gemeente, ondernemers en investeerders is nodig om win-win situaties te creëren.
2. **Transformatie van kantoren**
    - Geen nieuwe grootschalige kantoren in dit deelgebied. We willen die concentreren bij HOV-knooppunten.
    - Hergebruik van bestaande panden voor start-ups, circulaire maakbedrijven en dienstverlenende ondernemingen passend in bedrijfsruimte.
    - Ontwikkeling van incubators en broedplaatsen om innovatie en samenwerking te stimuleren.
    - Focus op flexibiliteit, betaalbaarheid en community-vorming.
3. **Kwaliteitsimpuls openbare ruimte**
    - Vergroening van collectieve ruimtes en benutting van bestaande groene structuren.
    - Transformatie van de Savannahweg en de waterplas tot aantrekkelijke verblijfsgebieden.
    - Creëren van een herkenbare ‘voorkant’ aan de zijde van A2 en NRU.

In onderstaande ‘tegel’ hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.



Deelgebied 6 Zone Amsterdam-Rijnkanaal

Dit deelgebied is de gemengde bedrijvenstrook met middelgrote bedrijven tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor. Dit deelgebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Niels Bohrweg, omdat het noordelijke deel van de zone qua bedrijfstype, maat en schaal van de verkaveling, en inrichting en oriëntering meer aansluit bij deelgebied Maakbedrijven & Service.



Deelgebied 6

Huidige situatie

Een aantal opvallende kenmerken van Zone Amsterdam-Rijnkanaal in de huidige situatie:

- In de zone tussen spoor en kanaal zijn uiteenlopende bedrijfsactiviteiten gevestigd op relatief grote kavels, met een hoge milieucategorie (tot 4.1).
- Het deelgebied valt uiteen in verschillende onderdelen en er is geen doorlopende route die de onderdelen met elkaar verbindt.
- In het noordwestelijke deel liggen de relatief nieuwe grootschalige distributiecentra van Albert Heijn en Hema, die ontsloten worden door de Kanaaldijk en de Niels Bohrweg.
- Het zuidoostelijke deel bestaat uit een gemengde lintzone met een doodlopende ontsluitingsweg (Sophialaan). De Sophialaan eindigt op de kavel met aanlegplek voor schepen waar de gemeente een circulair grondstoffendepot is gestart.
- Aan het ARK liggen twee aanleghavens.
- De betrekkelijk afgezonderde ligging van de Zone Amsterdam-Rijnkanaal (met name het zuidoostelijke deel) maakt dat dit deelgebied binnen Lage Weide het minst effectief bereikbaar is voor wegtransport. Dat neemt niet weg dat hier veel vrachtwagen-bewegingen plaatsvinden.
- De fietsverbinding tussen Zuilen en Lage Weide via de Demkabrug landt in de zuid-oostelijke punt naast DUS (evenementen en stadsstrand).
- Ondanks de relatieve beslotenheid van dit deelgebied is Lage Weide nergens zo goed zichtbaar voor de buitenwereld als de Zone Amsterdam-Rijnkanaal. Dat geldt zowel vanuit de trein als vanaf de overzijde van het kanaal. Die overzijde is relevant omdat hier de woonwijk Zuilen ligt. Op de plek van sportpark Zuilen-Elinkwijk en Daalseweide wordt de nieuwe woonwijk Zuilense Vecht ontwikkeld.

Toekomstbeeld Zone Amsterdam-Rijnkanaal

Het wensbeeld voor de Zone Amsterdam-Rijnkanaal is een ‘mixed zone’ van verschillende typen middelgrote bedrijven die (waar mogelijk) gebruik maken van de mogelijkheden die de hoge milieucategorie 4.1 biedt op de kavels. Dit sluit aan bij de Beleidsnota Werklocaties stelt dat maximaal gebruik moet worden gemaakt van de hoge milieucategorieën (juiste bedrijf op de juiste plaats).

Het benutten van de kavels voor HMC-activiteiten in dit deelgebied komt voort uit (enerzijds) de schaarste aan dergelijke vestigingsmogelijkheden binnen de stedelijke regio en (anderzijds) de zeldzame aanwezigheid van relatief grote kavels binnen 4.1 en de ligging aan het water. De volgende strategieën worden voorgesteld.

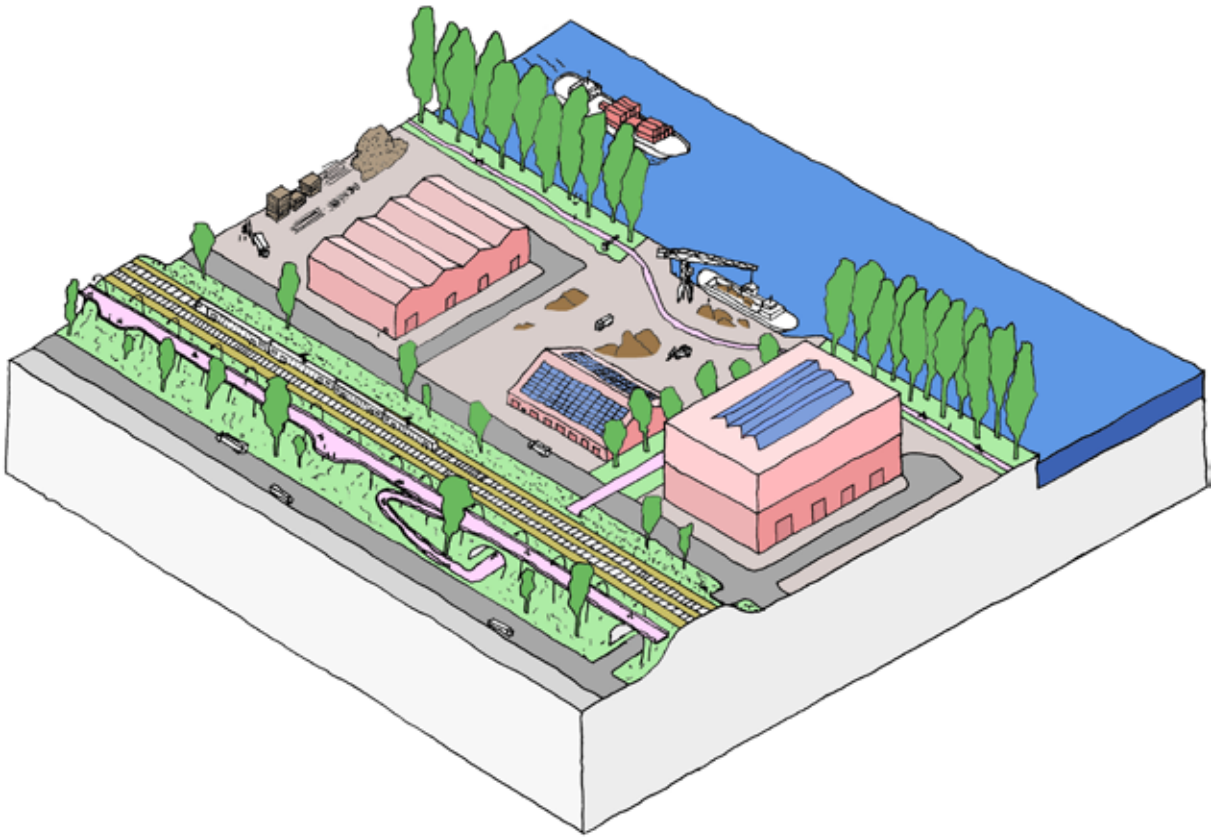
- **Benutten watertransport.** Vanwege de aanwezigheid van twee laad- en losplekken voor goederen is de mogelijkheid voor watertransport aanwezig. Voor de kavels direct gelegen aan deze laad- en losplekken is het wenselijk om het gebruik ervan verplicht te stellen. Voor de overige kavels kan de mogelijkheid van een gezamenlijke laad- en losstraat worden onderzocht.

- **Geen nieuwe distributiecentra.** Het is gewenst dat het aantal vrachtwagen- en autobewegingen hier afneemt. Dit houdt onder meer in dat in dit deelgebied geen (nieuwe) distributiecentra gewenst zijn.

- **HMC en intensiveren van ruimte.** Het inzetten op HMC-activiteiten in dit deelgebied betekent dat in dit deel van Lage Weide niet per definitie de grootste opgave ligt voor het intensiveren van ruimtegebruik en het toenemen van arbeidsplaatsen per vierkante meter. Maar dit is ook zeker niet uit te sluiten want bijvoorbeeld de vestiging van (circulaire) maakbedrijven met relatief veel werkgelegenheid is in deze zone zeer wel denkbaar. Ook dan geldt dat het aantal autoverkeersbewegingen niet mag toenemen. Via de Demkabrug en een eventuele nieuwe fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal is dit deelgebied echter goed bereikbaar voor werknemers op de fiets.

- **HMC en publieke activering van het kanaal.** In de Uitgangspuntennotitie Lage Weide is de mogelijkheid genoemd van een publieke route langs het water, de eventuele inpassing van publieke levendigheid en de opgave om meer ruimtelijke samenhang te creëren in de Zone Amsterdam-Rijnkanaal. De keuze voor HMC-activiteiten maakt dit echter lastig. Dergelijke bedrijven zijn niet goed te combineren met recreatieve functies zoals horeca of evenementen aan het water. De wens voor een publieke route langs het water (als alternatief voor de fietsroute langs de Isotopenweg) is begrijpelijk omdat deze logischer en aantrekkelijker is vanuit het perspectief van de fietser. Zo’n publieke fietsroute langs het water is vooralsnog lastig te combineren met de huidige verkaveling aan het Amsterdam-Rijnkanaal en de twee aanleghavens. Een meer informeel pad (lopen en fietsen) langs het water is wel denkbaar. Dit kan wanneer de private eigenaren hier aan zouden willen meewerken (zoals bij het Werkspoorpad), en er rekening wordt gehouden met laad- en lostijden.

In onderstaande ‘tegel’ hebben we de verschillende ambities voor dit deelgebied schematisch in beeld gebracht. Dit is bedoeld als inspiratie, en niet als ontwerp.

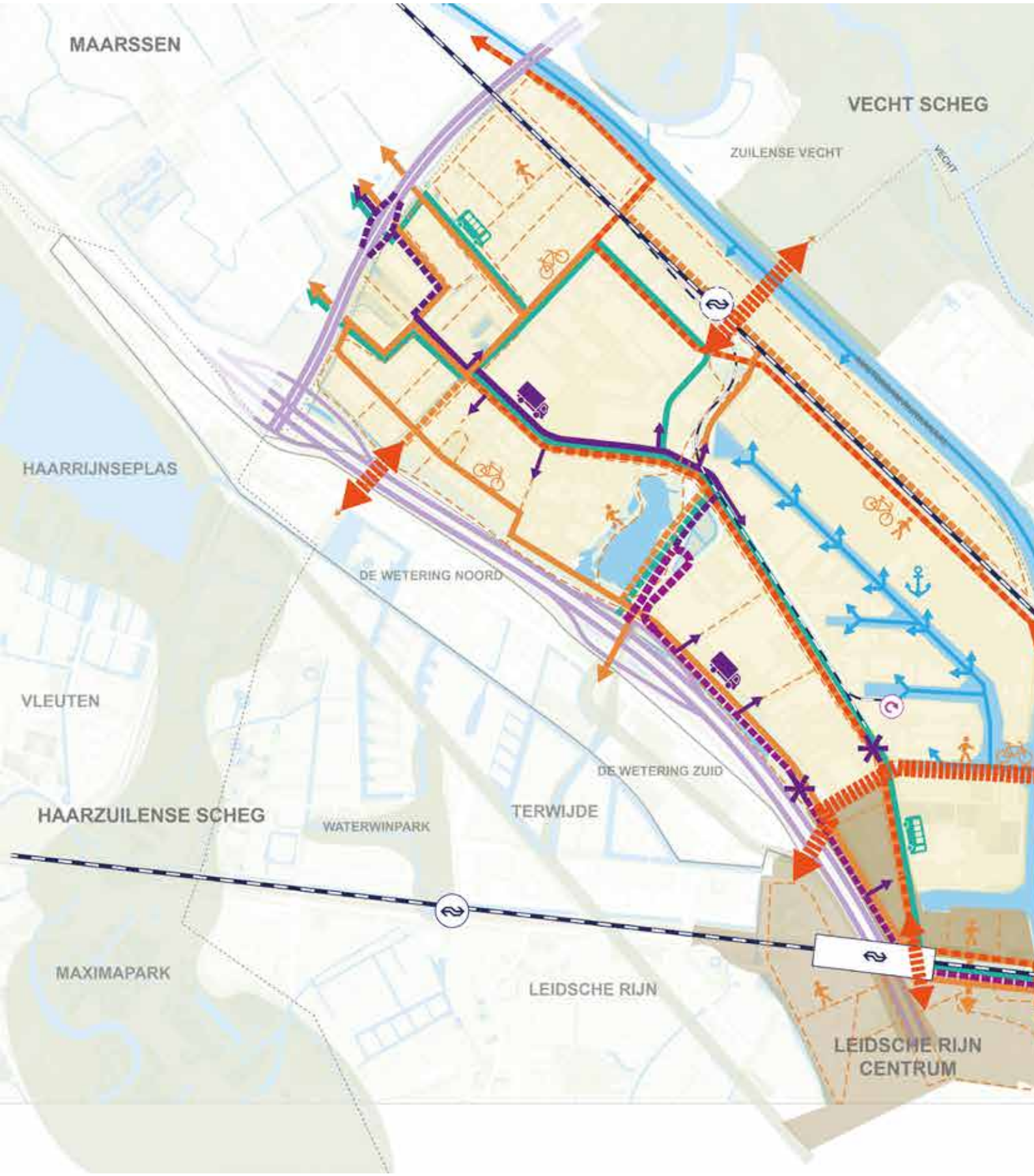


B.3 Verbonden Lage Weide

In Utrecht geven we voorrang aan schone, gezonde en efficiënte vervoerwijzen zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Zo zorgen we voor een aantrekkelijke leefomgeving met minder geluidsoverlast, uitstoot, drukte en ongelukken. Voor Lage Weide is dat ook noodzakelijk omdat vanwege de files er geen autoverkeer meer bij kan op Lage Weide. Dit beperkt bedrijven om uit te kunnen breiden. En het beperkt dus ook de gewenste groei van werkgelegenheid op Lage Weide. Tegelijkertijd betekent de overstap naar deze schone vormen van mobiliteit een grote verandering. Het gebruik van auto's, bestelbusjes en vrachtauto's is hier zeer hoog. Logisch misschien, gezien het karakter van een bedrijventerrein. Maar de omstandigheden op en rond Lage Weide zijn wel erg mager om veilig en plezierig naar je werk te komen op de fiets of met het openbaar vervoer. Hier valt veel te winnen. Kortom, om meerdere redenen zijn rigoureuze maatregelen nodig om de mobiliteit op Lage Weide te gaan veranderen.

Als we vooruit kijken dan is in 2040 Lage Weide aan alle kanten goed verbonden met zijn omgeving. Met fietsbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2, en aantrekkelijke fiets- en openbaar vervoerverbindingen naar Leidsche Rijn Centrum en Maarssenbroek, maken we van het geïsoleerde Lage Weide een verbonden Lage Weide. Werknemers en andere gebruikers gaan veelal op de fiets of met het openbaar vervoer naar het werk via aantrekkelijke routes naar en op Lage Weide. Goederenvervoer gaat efficiënter over de weg, via spoor of water of met kleine elektrische voertuigen.

Overigens heeft een verbonden Lage Weide ook een bredere betekenis voor de stad. Zo kan het bedrijventerrein veel meer dan nu een geïntegreerd onderdeel zijn van de rest van Utrecht. Niet alleen fysiek, maar ook mentaal. Door het gebrek aan aantrekkelijke doorgaande routes vormt Lage Weide tussen de wijken in het westelijke en noordelijke deel van de stad nog een grote barrière. Door Lage Weide te verbinden ontstaan zeer wenselijke stedelijke verbindingen tussen wijken onderling, bijvoorbeeld tussen Overvecht en Leidsche Rijn. Door juist hier de grote barrières op te heffen en nieuwe verbindingen te creëren, dragen we bij aan een inclusieve stad.


MAARSSEN
VECHT SCHEG
ZUILENSE VECHT
VECHT
HAARRIJNSEPLAS
DE WETERING NOORD
VLEUTEN
DE WETERING ZUID
HAARZUILENSE SCHEG
WATERWINPARK
TERWIJDE
MAXIMAPARK
LEIDSCHE RIJN
LEIDSCHE RIJN CENTRUM

Deze kaart geeft de visie over mobiliteit in één afbeelding weer. In het komende hoofdstuk wordt de kaart stap voor stap toegelicht.



LEGENDA MOBILITEIT

- A gebied
- toekomstige verbinding fiets-en voetganger
- toekomstige doorfiets- en wandelroute
- fiets- en wandelroute
- toekomstige fiets- en wandelroute
- (groene) ommetjes
- Auto - Snelweg A2 / Zuilensering
- Auto - (toekomstige) Inprikker
- Auto – (huidige) Stedelijke verbindingsweg
- Alternatievenstudie voor 1 toekomstige Stedelijke verbindingsweg
- Auto - Buurtontsluiting
- bus route
- waterlogistiek
- spoor
- goederenspoor
- multimodale overslag
- sprinterstation
- (intercity)station Leidsche Rijn
- toekomstig sprinterstation Lage Weide

Geen ruimte om te groeien

In het vorige hoofdstuk zijn we ingegaan op de grote behoefte aan ruimte voor werkgelegenheid. We willen ruimte geven aan de groei van bedrijven bijvoorbeeld door het verdichten van bedrijfskavels. En we willen het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant ontwikkelen met onder meer een toevoeging van circa 140.000 m2 kantoor. Maar hier lopen we tegen een groot probleem aan. Op grond van het geldende bestemmingsplan mogen bedrijven nu nog maar tien procent uitbreiden. Dit is het directe gevolg van de grote hoeveelheid autoverkeer op Lage Weide, die tijdens de spitsen leidt tot filevorming op de ontsluitingswegen. Ook de capaciteit van het omliggende snelwegennet (A2 met tunneldosering) is beperkt. In het bestemmingsplan was aanvankelijk nog 170.000 m^2 bvo aan extra uitbreidingsruimte opgenomen, maar die is inmiddels uitgegeven. Kortom, vóór we überhaupt kunnen groeien moeten we het autoverkeer gaan aanpakken. De focus op de auto moeten we voor woon-werkverkeer gaan verschuiven naar de fiets en het openbaar vervoer, en voor goederen naar vervoer over water en spoor.

Hoog autogebruik

Lage Weide ligt in de lengterichting ingeklemd tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit zijn barrières van elk ongeveer vier kilometer lang. Met de fiets zijn de mogelijkheden om deze over te steken op dit moment beperkt en weinig aantrekkelijk.

Lage Weide kent dan ook een zeer hoog autogebruik. Ook in vergelijking met andere werklocaties in de stad. Maar liefst 88% van de verplaatsingen op Lage Weide gebeurt met motorvoertuigen (auto's, bestelauto's en vrachtauto's), tegenover slechts 10% fiets en 3% openbaar vervoer. (Het aandeel lopen, en goederentransport over water en spoor is hierin niet meegenomen.

Grote opgave

Er ligt een randvoorwaardelijke opgave om het autogebruik op Lage Weide drastisch te verminderen en het gebruik van andere schonere vervoermiddelen te vergroten.
Deze verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer noemen we de mobiliteitstransitie. Om meerdere redenen is deze transitie noodzakelijk op Lage Weide:

- Zonder maatregelen zal het autoverkeer van en naar Lage Weide verder toenemen, terwijl hier (vooral in de spitsen) geen ruimte meer voor is.
- We kunnen alleen ruimte maken voor groei van bedrijvigheid en arbeidsplaatsen wanneer eerst het autogebruik naar beneden gaat.
- We willen dat Lage Weide, net als de rest van de stad, gezond, aantrekkelijk en bereikbaar is voor iedereen. Meer autoverkeer draagt niet bij aan een aantrekkelijke en veilige werkomgeving.
- We willen dat het bedrijventerrein veel meer onderdeel is van de stad. Daarvoor willen we de barrières tussen Lage Weide en de directe omgeving voor fietsers en voetgangers verkleinen.
- Minder autoverkeer op Lage Weide zal ook leiden tot minder autoverkeer in andere delen van de stad.

Natuurlijk zoeken we, samen met ondernemers, ontwikkelaars en andere partners, naar alternatieven voor het autogebruik. Door de ligging van Lage Weide liggen met name bij het woon-werkverkeer grote kansen voor een verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer. Daarnaast zal in 2040 ook het vervoer van goederen veel meer over spoor en water moeten gaan.

Woon-werkverkeer

In de grote mobiliteitstransitie op Lage Weide valt met name veel winst te behalen in het woon-werkverkeer. Cijfers laten zien dat de fiets en het openbaar vervoer voor veel mensen een serieus alternatief voor de auto kan zijn. Bijna de helft van de 19.000 werknemers op Lage Weide woont namelijk op fietsafstand (minder dan zeven kilometer) van hun bedrijf. En veertig procent van het autoverkeer met een bestemming op Lage Weide komt uit een straal van slechts vijf kilometer rondom het bedrijventerrein.

Een groot deel van deze mensen neemt nu niet de fiets omdat de verbindingen slecht zijn en de routes op Lage Weide niet aantrekkelijk en niet veilig zijn. Met de auto kom je via de A2, Zuilense Ring (N230) en Vleutensebaan. Maar voor fietsers zijn deze autoverbindingen juist barrières, naast ook het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijn Utrecht-Amsterdam en het spoor aan de zuidkant van het gebied. Voor langzaam verkeer zijn er slechts enkele verbindingen over of onder deze barrières, waardoor er veel moet worden omgefietst. Ook zijn de verbindingen vaak van onvoldoende kwaliteit, zoals bijvoorbeeld de te smalle Demkabrug. Naast de bereikbaarheid speelt ook de inrichting van de openbare ruimte op Lage Weide een belangrijke rol. Doordat deze vooral is gericht op autoverkeer is het onaantrekkelijk en vaak onveilig om je lopend of fietsend op Lage Weide te verplaatsen.

Precies dit willen we dus verbeteren; met de nodige maatregelen willen we een flinke verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer realiseren.

Goederenvervoer

Bijna de helft van het autoverkeer op Lage Weide bestaat uit goederenvervoer (logistiek) en werkverkeer met vrachtauto's en bestelbusjes. Dit valt niet zomaar te verminderen want de logistieke activiteiten zijn vaak een onlosmakelijk onderdeel van de bedrijven op Lage Weide. Voor de meeste goederen is vervoer over de weg de meest voor de hand liggende (snelste en goedkoopste) vervoerswijze. Daarnaast speelt mee dat Lage Weide vanwege de goede bereikbaarheid via de wegjuist ook geliefd is bij logistieke bedrijvigheid en distributiecentra.

Wel zien we een snelle verschuiving van diesel naar elektrisch vervoer, vooral voor de 'last mile' bevoorrading van de stad. Dit is mede een gevolg van de introductie van de zero-emissiezone in het centrum van Utrecht.

Toch geeft de aanwezigheid van de haven, de containerterminal en ook het spoor de mogelijkheid voor alternatieven. We zetten in deze omgevingsvisie in op efficiënter vervoer, het beter benutten van de haven (watertransport), en mogelijk ook het spoor (railtransport). Daarbij geldt wel dat water- en spoortransport alleen voor bepaalde goederen een logisch en goedkoper alternatief is, onder meer vanwege de lagere snelheid en extra handelingen. Vooral voor goederen als bulk, restmaterialen en bouwmaterialen is vervoer per schip derhalve een mogelijk geschikt alternatief.

Rigoureuze maatregelen

Om de mobiliteitstransitie te realiseren zijn op meerdere vlakken rigoureuze maatregelen nodig. In aansluiting op ons Mobiliteitsplan 2040 zien we de volgende sporen:
1. Verbindingen en infrastructuur op orde
2. Parkeren in de openbare ruimte en op de kavels
3. Slim reizen

1. Verbindingen en infrastructuur op orde

Verbeteren fietsverbindingen naar en op Lage Weide

Cruciaal is dat de netwerken voor fietsen, voetgangers, openbaar vervoer en watertransport op orde zijn. Door nieuwe fietsbruggen te realiseren wordt Lage Weide voor werknemers en anderen zonder omwegen bereikbaar met veel aantrekkelijkere routes. De bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal, over de A2 en onder het spoor richting Vleutensebaan zijn onmisbaar om fietsen naar Lage Weide een serieuze optie te laten zijn. Bovendien zorgen deze verbindingen ervoor dat stadsdelen als Leidsche Rijn en Vleuten de Meern veel directer verbonden worden met Zuilen, Ondiep en Overvecht. De bruggen hebben dus ook een stedelijke betekenis.

Voor nieuwe bruggen onderzoeken we of deze ook ingezet kunnen worden voor de bevoorrading van de stad met kleine elektrische voertuigen.

Het gaat om de volgende verbindingen voor langzaam verkeer:
- Fietsverbinding tussen Zuilen naar Lage Weide over het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor, als onderdeel van de Groene Scheg / Plutoniumweg (onderdeel ruimtelijk raamwerk).
- Fietsverbinding tussen Werkspoorkwartier en Leidsche Rijn Centrum Noord, met een fietsbrug via de Kernhaven (nabij noordzijde Energie-eiland), en dan verder over de A2.
- Doortrekken van de groenstructuur aan de Kantonnaleweg naar het zuidwesten en een fietsverbinding over de A2 naar het Máximapark.
- Verbeteren en aantrekkelijker maken van de bestaande fietsverbinding via de Demka-spoorbrug.
- Realiseren van aantrekkelijke verbindingen tussen het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant en Leidsche Rijn Centrum.
- Realiseren van twee doorfietsroutes: Lage Weide - Houten en Dom tot Dam-route (beide al in ontwikkeling).

Op Lage Weide zelf zal het fiets- en voetgangersnetwerk moeten worden aangepakt, zodat

het beter, meer, aantrekkelijker, groener en veiliger wordt. Hiervoor moet de openbare ruimte op Lage Weide loop- en fietsvriendelijker worden ingericht en het fietsnetwerk flink worden verbeterd. Dat doen we door een inrichtingsplan op te stellen voor de hoofdinfrastructuur op Lage Weide, bestaande uit de Atoomweg inclusief kruisingen en aantakkende fietsroutes.

Met het OV naar Lage Weide
Een tweede alternatief voor het woon-werkverkeer (en ander autogebruik) is het openbaar vervoer. Met de trein is Lage Weide bereikbaar via station Utrecht Leidsche Rijn aan de zuidzijde en station Maarssen op ruim anderhalve kilometer aan de noordzijde van Lage Weide. Met de bus is Lage Weide op dit moment bereikbaar via een aantal buslijnen, waaronder lijn 38 tussen Utrecht CS en station Maarssen (via de Atoomweg).

Om het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer aantrekkelijker te maken zijn verschillende maatregelen nodig. De trein wordt een beter alternatief als je makkelijker bij de stations kunt komen. Met de ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant krijgt Lage Weide een veel betere en aantrekkelijkere toegang naar station Utrecht Leidsche Rijn. Een vestiging naast dit HOV-knooppunt heeft grote meerwaarde voor de kantoren en andere bedrijvigheid die hier gaan komen. Een IC status voor dit station is een gemeentelijke ambitie voor de gewenste hoogstedelijkheid in dit gebied. Maar ook voor de andere bedrijven op Lage Weide is een veel betere toegang belangrijk, zeker wanneer daarnaast ook de afstand tot het werk kan worden overbrugd met bijvoorbeeld deelfietsen of (shuttle) bussen. De bus wordt een beter alternatief wanneer de fijnmazigheid, frequentie en betrouwbaarheid gaan verbeteren. In 2026 gaan frequenties omhoog en gaan bussen langer op de dag en in het weekend rijden. Ook is het belangrijk dat de bushaltes en de looproutes een goede kwaliteit hebben.

Tenslotte willen we verkennen of op het traject Utrecht-Amsterdam op de lange termijn een nieuw treinstation Lage Weide mogelijk is. In deze visie gaan we niet uit van de realisatie hiervan voor 2040. Niettemin kan een nieuw treinstation op Lage Weide, zeker in combinatie met een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal naar Zuilen, aantrekkelijk zijn voor veel reizigers.

Goederenvervoer over water en spoor
We willen watertransport bevorderen door kades toegankelijk te houden voor overslag, onder meer met openbare (collectieve) kades. Het spoor door Lage Weide willen we behouden en het gebruik intensiveren.

Scheiden van vervoersstromen
We willen lopen, fietsen en openbaar vervoer meer prioriteit geven met meer ruimte en een aantrekkelijkere inrichting van de routes. Waar mogelijk willen we langzaam verkeer, bussen en autoverkeer van elkaar scheiden. We gaan het gewenste gebruik slim sturen met de juiste weginrichting, verwijzingen en dynamisch verkeersmanagement. Hiermee willen we de bereikbaarheid van het gebied waarborgen en Lage Weide veel veiliger maken voor het langzaam verkeer. Een voorbeeld is het zuidelijke deel van de Atoomweg waar we veel minder (doorgaand) autoverkeer willen, waardoor er meer kwalitatieve ruimte komt voor voetgangers, fietsers, bussen en bestemmingsverkeer. Tegelijk blijven de kavels goed bereikbaar voor het bestemmingsverkeer.

2. Parkeren in de openbare ruimte en op de kavels

Op dit moment zijn er op Lage Weide meer dan 2.000 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Met parkeerregulering en het inzetten op zoveel mogelijk (collectief) parkeren op eigen terrein, kunnen we dit aantal terugbrengen. Betaald parkeren wordt op Lage Weide ingevoerd in de periode 2031-2034. Het opheffen van parkeerplaatsen doen we vooral in het ruimtelijk raamwerk (de hoofdroutes), omdat daar de druk op de openbare ruimte en de noodzaak voor kwaliteitsverbetering en verkeersveiligheid het grootst is. Parkeren in de openbare ruimte blijft mogelijk in de straten in de deelgebieden.

In het bijzonder willen we geparkeerde vrachtauto's in de openbare ruimte verminderen. Dit moet zorgen voor minder overlast, meer verkeersveiligheid en meer ruimte voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en groen. Vrachtautoparkeren in de openbare ruimte blijft alleen mogelijk in de deelgebieden waar dit past, zoals in de deelgebieden Logistieke Zone en het Havengebied. We onderzoeken of een apart parkeerterrein voor vrachtauto's nodig en wenselijk is. Het gaat dan hooguit om ruimte voor de lokale parkeeropgave – (a) van vrachtwagens voor Lage Weide zelf, (b) als compensatie voor minder parkeerruimte op het Werkspoorkwartier en/of (c) een mogelijke stedelijke vraag naar laadpunten. Gedurende het onderzoek reserveren we hier een locatie voor. We maken op Lage Weide geen parkeerterrein voor lang-parkeren, al dan niet met een regionale functie. Dus ook niet voor overnachten.

3. Slim reizen

De behoefte aan bepaalde vormen van mobiliteit verschilt per bedrijf. De een wil directe toegang tot de A2 of de haven, de ander wil nabijheid van het station of een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Daarom willen we dat binnen Lage Weide het juiste bedrijf op de juiste plek is gevestigd. We leggen daarmee een directe koppeling tussen het mobiliteits-profiel van bedrijven en de identiteit van de verschillende deelgebieden op Lage Weide:

- In het deelgebied Logistieke Zone ligt voor nieuw te vestigen bedrijven de focus op bedrijven met als hoofdactiviteit logistiek en stadsdistributie. Zo dicht mogelijk bij de aansluitingen naar het hoofdwegennet. Dit scheelt onnodige vrachtwagen-bewegingen door heel Lage Weide.
- We willen het Havengebied alleen nog inzetten voor (nieuwe) watergebonden bedrijvigheid. Zo willen we het vervoer over water stimuleren.
- We willen kantoren en andere bedrijven met relatief veel werknemers laten vestigen in het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant. Ofwel zo dicht mogelijk bij station Utrecht Leidsche Rijn.

Naast 'het juiste bedrijf op de juiste plek' zijn er ook andere maatregelen om slim reizen te bevorderen. In het woon-werk verkeer kunnen bedrijven met stimuleringspakketten en collectieve oplossingenwerknemers helpen om de overstap naar de fiets en het openbaar vervoer te maken. In het goederenvervoer over de weg valt bij bedrijven winst te behalen met efficiëntere logistiek en het bundelen van goederen (samenwerking). Voor bepaalde goederen is vervoer over water of spoor een goed alternatief. In samenwerking met Port of Utrecht wordt gewerkt aan verschillende maatregelen. Tenslotte valt ook winst te behalen bij de last-mile bevoorrading van de stad met de inzet van lichte elektrische voertuigen (LEV's).

Atoomweg en Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant
In de plannen voor het verminderen van het autoverkeer speelt het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant een essentiële rol. In het hoofdstuk over het economisch profiel van de deelgebieden gaan we in op de toekomstige transformatie van dit deelgebied. We zien dat hier veel vervoerstromen samenkomen. Hier ligt de autoverbinding met de stad en de aansluiting vanuit Lage Weide naar het station voor de voetganger, de fietser en en de busreiziger. Kortom, dit deelgebied vormt een belangrijke schakel in de mobiliteits-transitie, met een concentratie op de Atoomweg als centrale as van Lage Weide.

De bereikbaarheid binnen Lage Weide voor langzaam verkeer en openbaar vervoer loopt in 2040 namelijk vooral via de Atoomweg. Zo sluiten alle nieuwe fietsverbindingen aan op de Atoomweg. We willen dat de Atoomweg van zuid tot noord ook overal de uitstraling krijgt als de belangrijke centrale as. Niet alleen voor bestemmingsverkeer voor (vracht) auto's en bussen, maar juist ook voor voetgangers, fietsers en groen (met betekenis voor ecologie en klimaat).

Met name aan de zuidzijde zien we dat de Atoomweg veel nieuwe mogelijkheden biedt als onderdeel van een A-zonegebied van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant. Dit biedt een uitgelezen mogelijkheid om de nieuwe stationsomgeving en de stedelijkheid van het Vierde Kwadrant te verknopen met de wereld van het bedrijventerrein. Mogelijk kan de 'harde' grens tussen de bedrijfsgebouwen en distributiecentra aan de Atoomweg enerzijds en de Atoomweg zelf als centrale as worden 'verzacht'. Dit kan bijvoorbeeld door deze begrenzing in te richten als een bufferzone met bijvoorbeeld kleinschalige en/ of creatieve bedrijfsfuncties die meer op het publiek zijn gericht.

B.4 Aantrekkelijk en groen Lage Weide

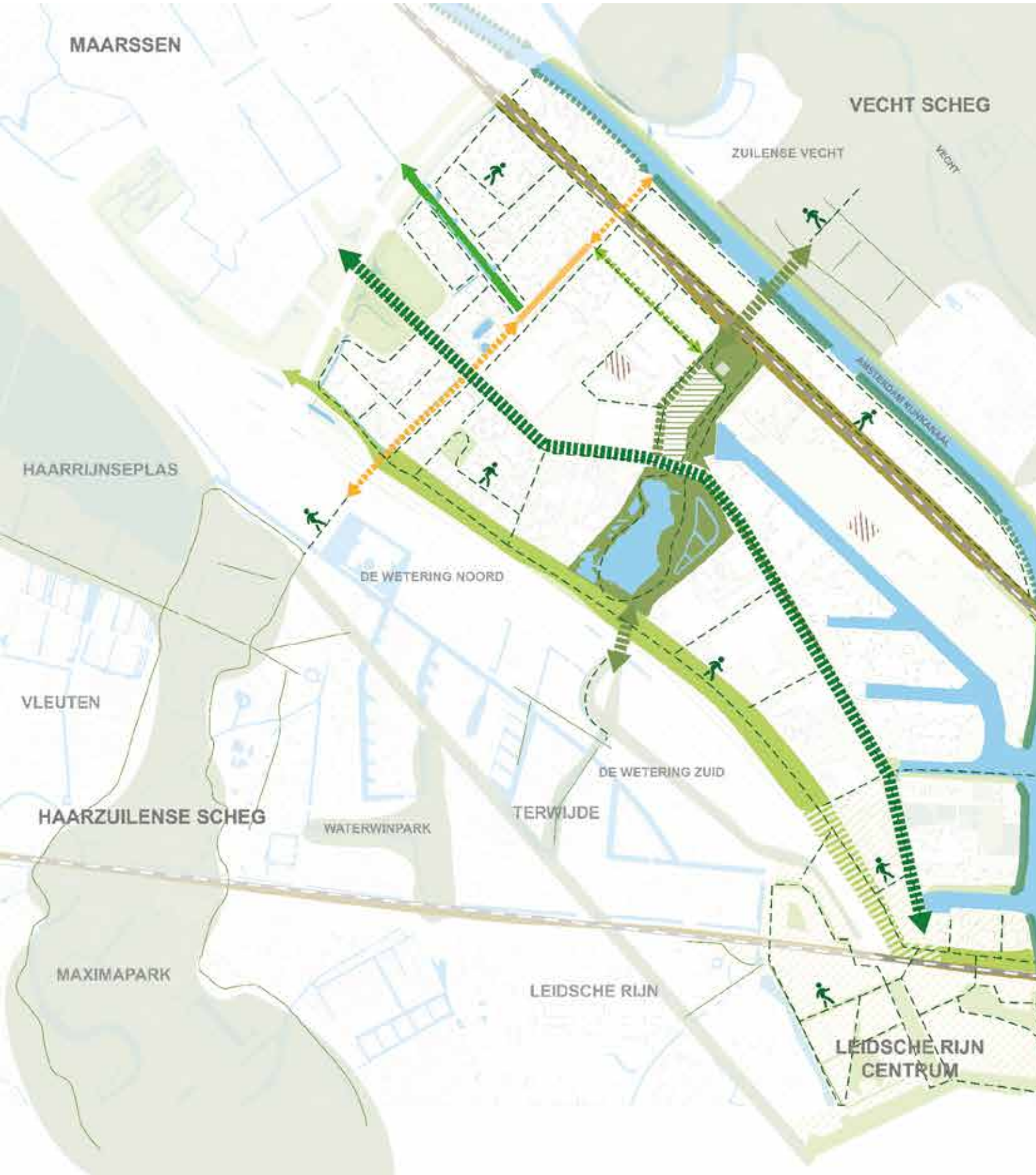
Om onze visie op Lage Weide ook letterlijk de ruimte te geven, heeft het gebied in de eerste plaats een duidelijke ruimtelijke indeling en ordening nodig. Zodat het bedrijventerrein voor iedereen overzichtelijk, leesbaar en begrijpelijk is. We noemen dit het ruimtelijk raamwerk. Het raamwerk bestaat uit de meest belangrijke openbare ruimtes die het gebied structuur geven. We bedoelen dan de randen van het gebied, de havens en de meest prominente wegen door het gebied. Het raamwerk gaat heel belangrijk zijn voor de nieuwe toekomst van Lage Weide. Want juist in deze brede openbare ruimtes kunnen we onze ambities op het vlak van mobiliteit, groen, klimaat en aantrekkelijke leefomgeving waarmaken. Zodat binnen het raamwerk alle ruimte kan worden gegeven aan de dynamiek van de bedrijven.

Het raamwerk uitgelegd

In 2040 is het ruimtelijk raamwerk een samenhangende en herkenbare hoofdstructuur, die ruimte biedt voor vervoer, voor groen en voor verblijf en die betekenisvolle plekken binnen Lage Weide aan elkaar smeedt.

Het ruimtelijk raamwerk wordt gevormd door de doorgaande lange lijnen door het gebied. Langs deze lijnen krijgt Lage Weide nieuwe verbindingen met de stad en worden plekken op Lage Weide met elkaar verbonden. Het ruimtelijk raamwerk zorgt zo voor de samenhang van het gebied als geheel.

Het ruimtelijk raamwerk bestaat uit drie herkenbare onderdelen die met elkaar het gebied de nodige structuur geven voor het uitvoeren van deze visie. Dat zijn de randen van het gebied, de havens en de twee brede verbindingswegen die Lage Weide in noord-zuid en oost-westrichting doorsnijden. Die twee wegen zijn de Atoomweg en de Plutoniumweg, en vormen als het ware een assenkruis binnen Lage Weide. Daarnaast lopen er ook nog twee oude landschappelijke lijnen door het gebied die waardevol zijn om te behouden. Dat zijn de Kantonnaleweg en de Maarssenbroeksedijk, beide in het noordwestelijke deel van Lage Weide.


MAARSSEN
VECHT SCHEG
ZUILENSE VECHT
VECHT
AMSTERDAM RIJNKANAAL
HAARRIJNSEPLAS
DE WETERING NOORD
VLEUTEN
DE WETERING ZUID
HAARZUILENSE SCHEG
WATERWINPARK
TERWIJDE
MAXIMAPARK
LEIDSCHE RIJN
LEIDSCHE RIJN CENTRUM

Deze kaart geeft de visie over groenstructuur in één afbeelding weer.
In het komende hoofdstuk wordt de kaart stap voor stap toegelicht.

Deze kaart bevat ambities. Concrete initiatieven worden getoetst aan de geldende juridische kaders



LEGENDA GROENSTRUCTUUR

- toekomstige verbinding Atoomweg
- parkzone Plas Lage Weide
- toekomstige verbinding parkzone Plas Lage Weide
- A2 groen zone
- Maarssenbroeksedijk
- toekomstige verbinding Fermiweg
- cultuurhistorische bomenlaan Kantonnaleweg
- toekomstige verbinding Kantonnaleweg
- toekomstige verbinding Rutherfordweg
- spoortalud
- ARK groen zone
- toekomstige verbinding ARK groen zone
- ruigte op brakke grond
- prioriteit vergroening op privékavels
- stedelijke scheggen
- groene ommetjes

De randen van Lage Weide

Lage Weide wordt aan alle zijden omzoomd door belangrijke infrastructuur. De A2, de Zuilense Ring (N230), het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorlijn naar Den Haag-Rotterdam. Tussen deze infrastructuur en het bedrijventerrein liggen vervolgens groene zones met bosschages en gras, met uitzondering van delen van het kanaal. Door de harde infrastructuur zijn de randen van het gebied op zichzelf duidelijk. Maar ze hebben nooit de betekenis gekregen als voorkant of front van Lage Weide, waardoor het gebied zich ook niet laat zien naar de buitenkant. Daarnaast is het groen grotendeels niet toegankelijk voor bijvoorbeeld pauzerondjes van werknemers. Daar staat tegenover dat in de lange groene stroken wel een bepaalde ecologische kwaliteit is ontstaan. Onze ambitie is dat de randen van Lage Weide meer betekenis gaan krijgen als voorkant en gezicht. En dat het groen in de randen beter wordt benut voor onze ambities in ecologie, klimaat en leefomgeving.

De havens

Lage Weide beschikt over een van de grootste binnenhavens van Nederland. De insteek-havens zijn beeldbepalend voor Lage Weide en maken onderdeel uit van de kenmerkende structuur. Daardoor hebben de havens een grote invloed op de relatie tussen Lage Weide en de stad en de bereikbaarheid van Lage Weide.We zien de koppen van de insteekhavens als bijzondere uitzichtpunten waar we de markante grootschaligheid van Lage Weide in al zijn glorie kunnen aanschouwen, en waar langs lange zichtlijnen het Werkspoorkwartier en het centrum zichtbaar zijn vanuit Lage Weide.

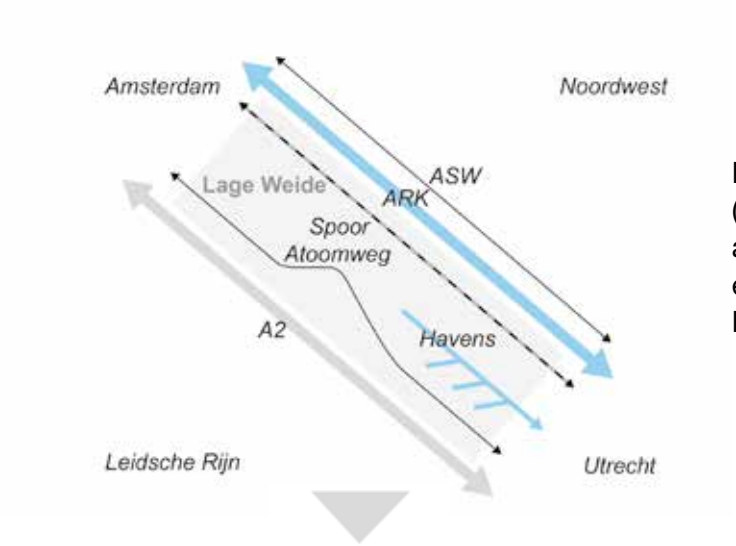
Het assenkruis van Atoomweg en Plutoniumweg

De lange en brede lijn van de Atoomweg en haaks hierop de brede groene zone van de snelweg tot aan het Amsterdam-Rijn Kanaal, vormen binnen Lage Weide een intern assenkruis. Dit assenkruis maakt dat alle delen binnen Lage Weide goed bereikbaar zijn. De basis van dit assenkruis bestaat nu al, maar moet nog verder worden aangevuld en ingericht.

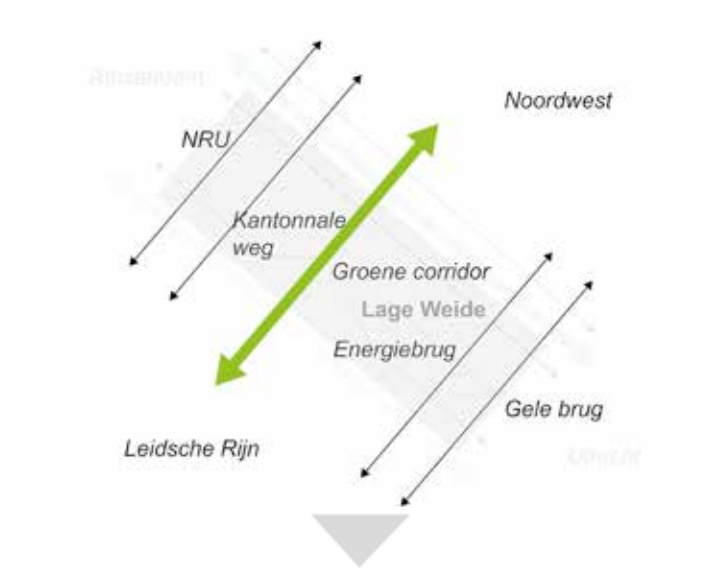
De lange centrale as wordt gevormd door de Atoomweg. Deze is en blijft in de lengterichting de belangrijkste interne verbindingsweg. Onze ambitie is dat de brede zone van de Atoom-weg ruimtelijk wordt benut voor het laten landen van andere ambities. Zo kan de Atoomweg voor fietsers en voetgangers veel aangenamer en veiliger worden ingericht. Door bijvoor-beeld meer aandacht te geven aan de positie van het langzaam verkeer ten opzichte van het (vracht)autoverkeer, de oversteekbaarheid en het veraangenamen van de randen aan weerszijden van de weg en het inrichten met groen. Ook kan de Atoomweg met meer groen meer betekenis krijgen voor de biodiversiteit en het klimaat.

De korte as wordt gevormd door de brede groene zone van de snelweg en de plas tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Van deze as bestaat nu nog alleen het deel van de Plutonium-weg tussen de A2 en het spoor. Onze ambitie is dat deze as met een brug voor langzaam verkeer en ecologie over het spoor en het Amsterdam-Rijnkanaal wordt doorgetrokken. Ook deze as kan voor fietsers en voetgangers veel aangenamer en veiliger worden ingericht, min of meer op dezelfde wijze als de Atoomweg.

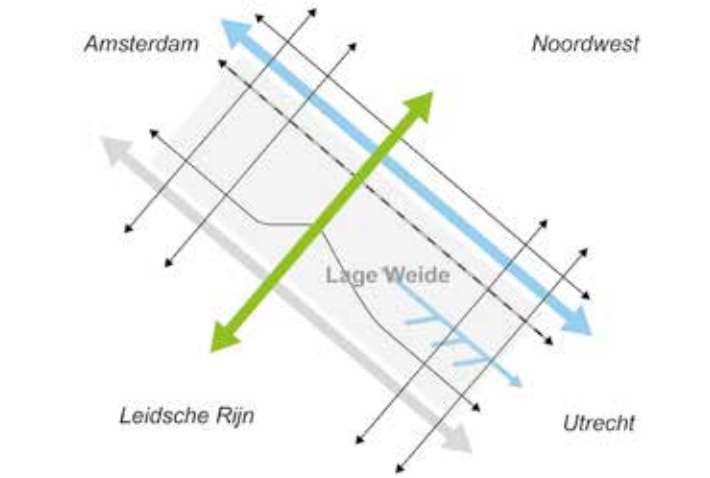
Principe van het ruimtelijk raamwerk



Historische Amsterdam-Utrecht (NW-ZO) structuren zijn dominant aanwezig en zorgen voor een barrièrewerking tussen Noordwest-Leidsche Rijn (NO-ZW).



Het ruimtelijk raamwerk voegt de ontbrekende dwarsverbindingen toe met hierin de focus op langzaam verkeer en ecologie.



Het resultaat is een robuust raamwerk, met een heldere ladderstructuur van ecologische en langzaamverkeersverbindingen, waarmee Lage Weide logische aansluit op de omliggende stedelijke context.

Het belang van het raamwerk

Het hebben van een heldere ruimtelijke structuur is om meerdere redenen van belang.

Ten eerste biedt het raamwerk de mogelijkheid om het grootschalige Lage Weide in te delen naar herkenbare deelgebieden. Deze deelgebieden met hun eigen profiel en karakter worden beschreven in hoofdstuk B.2. Juist hier, binnen deze deelgebieden, vindt de daadwerkelijke bedrijvigheid en dynamiek plaats.

Ten tweede is het ruimtelijk raamwerk essentieel om de gewenste verbindingen uit hoofdstuk B.3 te kunnen realiseren. Zo biedt het raamwerk de kans om Lage Weide beter te verbinden met de stad. Het raamwerk zorgt ook voor de verbinding naar de deelgebieden, en de onderlinge uitwisseling daartussen. Een bijzondere verbindingsopgave ligt er bij het ontwikkelen van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant. Hier krijgt Lage Weide een nieuw gezicht aan de zijde van Leidsche Rijn Centrum en het station. Dit geeft de kans om de werelden van het bedrijventerrein en het centrumgebied met elkaar te verbinden.

Ten derde is het ruimtelijk raamwerk belangrijk om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken en alternatieven te bieden voor de auto. Zo krijgen het langzaam verkeer en het openbaar vervoer ruim plek in het raamwerk.

Ten vierde is het ruimtelijk raamwerk essentieel in de grote opgaven op het gebied van groen, water, ecologie en klimaat. Deze zijn alleen mogelijk wanneer we ze in samenhang aanpakken. Het raamwerk biedt hiervoor de nodige robuuste structuur, en ook de nodige (openbare) ruimte. Zo geeft het raamwerk een grote kans om Lage Weide fors te vergroenen en groene verbindingen te leggen – binnen Lage Weide én naar de omgeving daarbuiten. Hierdoor kan de specifieke ecologie, die uit zichzelf op het bedrijventerrein is ontstaan, verder groeien tot een eigen biotoop. Datzelfde groen kan worden ingezet om Lage Weide veel klimaatbestendiger te maken, met ruimte voor verkoeling en waterberging.

Ten vijfde geeft het ruimtelijk raamwerk ons een geweldige kans om het bedrijventerrein om te vormen naar een groen werklandschap waar ruimte is om te vertragen. De brede groene structuren geven een aantrekkelijke gelegenheid voor werknemers en anderen om (in de pauze) te wandelen, te sporten, te recreëren en elkaar te ontmoeten. Daarbij zorgt het raamwerk er ook voor om de aantrekkelijke plekken, die er nu al zijn in Lage Weide, onderling te verbinden. Deze plekken krijgen hierdoor ook meer betekenis als aangename verblijfsplek in de buitenruimte.

Ten zesde tenslotte biedt het raamwerk ook de nodige ruimte voor het transport van energie. Denk aan het bovengrondse hoogspanningsnet (in de randzone langs de A2), ondergrondse kabelverbindingen en mogelijk ook een aftakking van het landelijke waterstofnetwerk.

Groen Lage Weide

In 2040 is Lage Weide veranderd in een groen werklandschap. Dat doen we door de hoeveelheid groen te vergroten en met elkaar te verbinden. Dat is niet alleen winst voor de gebruikers van Lage Weide. Maar ook voor alle planten en dieren. Want het industriële landschap is rijk aan biodiversiteit. Juist op 'vergeten' plekken als spoortracés en snelweg-taluds krijgt spontane vegetatie een kans. Daardoor heeft Lage Weide veel bijzondere en zeldzame biotopen. We willen dit versterken door de uitbreiding van het groen te koppelen aan deze biotopen. Met een stevige ecologische structuur op verschillende schaalniveaus. Al dit groen maakt dat Lage Weide bovendien veel koeler blijft op hete dagen en regenwater kan vasthouden op natte dagen.

Naar een groenblauw werklandschap

Wij willen Utrecht drastisch vergroenen. Groen heeft voor ons grote urgentie. Omdat we een gezonde stad willen zijn met een rijke biodiversiteit en opgewassen tegen klimaatverande-ring. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 hebben we groen (als landschappelijke drager) dan ook benoemd als één van de twee ruimtelijke dragers voor duurzame groei. De andere drager is de bebouwde omgeving (de stedelijke drager). Groen zorgt voor ecologische samenhang, klimaatbestendigheid en recreatieve ruimte.

Lage Weide heeft de typerende inrichting van een bedrijventerrein, met veel asfalt en weinig groen. Het is een versteende plek, waar werknemers op hete zomerdagen moeten zoeken naar schaduw voor hun lunchommetje. Het aanwezige groen is versnipperd en nauwelijks verbonden met de groene structuren in de omgeving. En tóch zien we hier veel kansen.

- Op Lage Weide is veel winst te behalen. De versteende inrichting is in al die jaren zonder een bewuste opzet ontstaan. Het is niet zo dat er geen ruimte is voor groen. Het is domweg nooit op een grote en structurele schaal ingepast. Het bedrijventerrein beschikt over veel potentie voor vergroening – in het ruimtelijk raamwerk (openbare ruimte) en op de bedrijvenkavels.
- Lage Weide is rijk aan biodiversiteit. Het typische industriële landschap maakt Lage Weide ecologisch uniek voor Utrecht. Er zijn veel bijzondere en zeldzame biotopen op (zogeheten) ruderale plekken waar spontane vegetatie een kans krijgt. Denk hierbij aan (braakliggende) industrieterreinen, spoortracés, snelwegtaluds, slootkanten en andere rommelhoekjes. Zo profiteren loopkevers van braakliggende terreinen en leven er in de A2-berm zeldzame bestuivers zoals de kruiskruidzandbij (icoonsoort provincie Utrecht), het zeldzame blauwe gitje of de ernstig bedreigde zwarte tubebij.
  Het kandelaartje heeft een groeiplaats gevonden tussen de rails van de extensief gebruikte spoorlijn. Veel soorten zijn gebaat bij deze bermen of braakliggende terreinen waar helemaal niks mee gedaan wordt, dus volledig door de mens met rust gelaten en waar de natuur (tijdelijk) vrij spel heeft.
- Door de ecologie op Lage Weide beter te verbinden met de omgeving ontstaat een veel bredere samenhang tussen de verschillende biotopen. Dat verhoogt de kans op gezonde populaties.

Wij willen de gewenste uitbreiding van het groen koppelen aan de ecologische uniekheid van deze plek, en verbinden met de ecologische structuren in de omgeving. We voegen gelaagdheid toe, door bloemrijke graslanden, hooilanden, kruidachtigen, heesters en kleine en grote bomen samen te planten. En we laten plekken juist met rust en doen niks. Binnen deze biotopen is er verscheidenheid aan natuurbeleving, met leefgebieden voor diverse doelsoorten. We willen deze groenstructuur realiseren met inrichtingsprincipes en maatregelen op drie verschillende schaalniveaus – het ruimtelijk raamwerk, groene verblijfsplekken en de bedrijfskavels.

Groen op structuurniveau – het groene raamwerk

Het ruimtelijk raamwerk is misschien wel de belangrijkste plek voor de uitbreiding van het groen op Lage Weide. Het raamwerk maakt het gebied overzichtelijk en minder anoniem, met meer groene ruimte voor ontmoeten, bewegen en ontspannen. Maar het is ook de plek waar het groen binnen Lage Weide en daarbuiten kan worden verbonden met elkaar.

Groenblauwe verbindingen.
Door de leefgebieden te vergroten kunnen soorten overleven. Het groene raamwerk zorgt voor nieuwe verbindingen binnen Lage Weide zelf, en tussen Lage Weide en zijn omgeving. Deze verbindingen vergroten de kans op gezonde populaties. Met bijvoorbeeld een oversteek van Oud Zuilen naar Lage Weide kunnen soorten als rosse vleermuis, egel en kleine marterachtigen (boommarter, hermelijn) hun leefgebied vergroten. Daarbij willen we op verschillende niveaus ecologische verbindingen maken:

- Met de groene schil om de stad (zoals het Groene Hart en het veenweidegebied).
- Met de groene scheggen, die vanuit het buitengebied diep de stad insteken (zoals de Haarzuilense scheg en de Vechtscheg).
- Met de bestaande lineaire verbindingen binnen Lage Weide (zoals de Atoomweg, de A2-berm, spoortaluds en de waterkanten van het Amsterdam-Rijnkanaal en de havens).

Groene ommetjes
We willen de mogelijkheden voor groene ommetjes (pauze-wandelingen) uitbreiden.
Met een netwerk van natuurlijke en onverharde paden, groenere straten, meer bomen (voldoende schaduw op looproutes) en het wegnemen van barrières naar groen.
Met aantrekkelijke routes worden werknemers uitgenodigd om meer naar buiten te gaan.

Groene aaneengesloten bermen
Veel soorten vlinders, bijen en andere insecten hebben niet voldoende aan snippers groen. Het groene raamwerk met zijn lineaire verbindingen zorgt ervoor dat alles wat vliegt en zoemt via groene bermen, ruigtes en hooilanden dwars door Lage Weide heen kan bewegen. We zien dat nu al, en willen dat netwerk verder uitbreiden. Vooral langs het spoortalud aan de Isotopenweg en het talud van de A2 zien we bijzondere en waardevolle insectenplanten (zoals aardaker, wouw en wilde reseda). Bovendien leven in het A2-talud ook bijzondere orchideeën (waaronder bijenorchis en moeraswespenorchis), die profiteren van de aanwezige klei en kalkrijke grond. Door grotere extensieve bermen te creëren, met betere aansluitingen op andere bermen, krijgen bijen, vlinders en andere insecten een groter leefgebied.

Verbonden tot op het gebouw
De groenstructuren lopen door tot op het gebouwniveau. Bij nieuwe gebouwen willen we dat er samenhang wordt gelegd tussen bepaalde doelsoorten en een geschikte habitat in de aangrenzende openbare ruimte. Nestkasten voor mussen gaan bijvoorbeeld hand in hand met een hoge dichte struik en een bloemenzee met insecten en zaadjes.

Inrichtingsprincipes en maatregelen in het groene raamwerk

- De hoeveelheid groen in het ruimtelijk raamwerk willen we fors verruimen. Het groen wordt ingezet om de biodiversiteit in het gebied te versterken, en om de klimaatbestendigheid van Lage Weide te vergroten (wateropvang, verkoeling et cetera).
- We willen zoveel mogelijk verharding in de openbare ruimte verminderen (groen tenzij).
- We richten niet alles in. Op sommige plekken is het beter en leuker om de natuur spontaan te laten opkomen.
- We willen barrières van het groene raamwerk opheffen met faunapassages zodat Lage Weide doorwaadbaar wordt voor dieren.
- We willen inzetten op gevarieerde soorten bomen. Een bomendiversiteit versterkt de ecologie.
- De laag tussen gras en bomen is van grote waarde voor de natuur en voor regenwaterinfiltratie. We willen daarom kruidachtigen, heesters en struiken toevoegen als ondergroei onder bomen of als open bosje in het gras.
- We willen gazon waar mogelijk omvormen tot ruigtes en hooilanden. De ruigtes en hooilanden breiden we uit en verbinden we met elkaar.
- We willen waar mogelijk de bomenrij langs het kanaal doortrekken richting Maarssen. Bij de insteekhavens is dat niet mogelijk.
- We passen enkel natuurlijke afscheidingen toe (hagen en houtwallen).
- We willen een netwerk van natuurlijke en onverharde paden voor rondwandelingen.
- We willen dat groen verlaagd wordt aangelegd zodat hemelwater goed kan afwateren in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem.
- We willen dat nieuwe gebouwen en ontwikkelingen bijdragen aan de lokale biodiversiteit.

Groene verblijfsplekken

Lage Weide beschikt over verschillende groenzones met de potentie om zich te ontwikkelen tot groene verblijfsplekken of parkjes. Deze plekken liggen verspreid over het bedrijventerrein zodat de loopafstand voor werknemers en andere gebruikers zo kort mogelijk is. We willen dat er ruimte komt voor zitplekken (picknicktafels), groenbeleving en voldoende schaduw. Ze zijn daarnaast voldoende groot om als leefgebied te kunnen fungeren voor diverse doelsoorten.

Park rondom Plas Lage Weide

De Plas Lage Weide en het groen eromheen worden weinig gebruikt. Maar deze plek heeft alles in zich om een aangename parkruimte te worden voor voetgangers en natuur. Dit groengebied maakt onderdeel uit van het raamwerk. In combinatie met de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal willen we hier een ecologische verbinding hebben tussen Zuilen en Terwijde (voor onder andere egels, kleine marterachtigen, bijen en vlinders). Centraal onderdeel van dit park vormt de Plas Lage Weide. Door de goede waterkwaliteit (grond en regenwater) is deze plas bijzonder rijk aan biodiversiteit. In het vaak heldere water groeien allerlei soorten (zoals de waterviolier) en het trekt allerlei diersoorten aan waaronder libellen, amfibieën en mogelijk ringslangen. Op de kalkhoudende oevers groeien diverse soorten orchideeën zoals de bijenorchis. Zeer aantrekkelijk voor vogels, zoals fuut, ijsvogel of visdieven. We willen dat het merendeel van de oevers rustig en niet toegankelijk blijven, zodat de natuur de kans krijgt zich te ontwikkelen. We willen dat wandelpaden onverhard zijn en niet ten koste gaan van het groen.

Bermzone langs de A2

Langs de A2 ligt een ruime groene bermzone die van groot belang is voor veel planten en dieren. Door een vergroting van deze bermen, een inrichting met voldoende zon en een ander beheerregime (minder vaak maaien, maaisel afvoeren) ontstaat een interessante kruidenrijke vegetatie met hoge variatie in veelal bloeiende soorten. Vlinders (zoals bruin zandoogje of icarusblauwtje), bijen (zoals grote klokjesbij) en orchideeën profiteren sterk van deze inrichting. We willen de bermen toegankelijk maken met onverharde wandelpaden.

Deelgebied Maakbedrijven & Service

Dit deelgebied van Lage Weide heeft veel fijnmazige groenstructuren. Van het groen rondom de Kantonnaleweg en de Maarssenbroeksedijk tot aan de groenzone langs de Zuilense Ring. Met het vergroten van het bestaande groen, het verbinden van losse groensnippers en de aanleg van wandelpaden ontstaat er een fijne groene plek voor verblijven en ommetjes.

Groenzone Amsterdam-Rijnkanaal

Een groot deel van het kanaal heeft groene oevers. Waar mogelijk willen we die benutten voor ecologie, wandelen en recreëren. Waar mogelijk en met uitzondering van de insteekhavens willen we de bomenrijen langs het kanaal uitbreiden om de habitat van de rosse vleermuizen te vergroten. Het deel ten zuiden van de Demka-spoorbrug (langs de Isotopenweg) willen we graag open en zonnig houden, en beter toegankelijk maken met onverharde wandelpaden en koelteplekken (boomgroepen).

Groene bedrijfskavels

In oppervlakte vormen de bedrijfskavels tezamen het grootste deel van Lage Weide. Hier liggen dan ook veel kansen om groen toe te voegen. Veel ondernemers onderschrijven dit. ILW is ook al zeer actief om samen met ondernemers te zoeken naar mogelijkheden om Lage Weide te vergroenen. Ook op privéterreinen van bedrijven. Bijvoorbeeld met gratis bomenplanten en een gratis 'green score', een meting en advies over het verbeteren van o.a. biodiversiteit en klimaatadaptatie op een terrein.

Zo bieden veel kavels ongebruikte hoekjes die met groen kunnen worden ingericht. Als aangename groene oases, met bijvoorbeeld bomen (schaduw), planten, kleine waterpartijen, picknicktafels en zitplekken voor werknemers en bezoekers. Of als spontaan groen dat met rust gelaten wordt en waar de natuur weer tijdelijk vrij spel heeft. Voor veel planten en diersoorten zijn deze plots heel interessant. De vegetatie op dit soort private terreinen vormt vaak een belangrijke biotoop voor insecten. Voor de biodiversiteit zijn inheemse planten en bomen een voorwaarde. Ook groene natuurinclusieve daken en gevels zijn interessante plekken voor bepaalde doelsoorten. Belangrijk is om samenhang te leggen tussen deze soorten en de inrichting van de buitenruimte. Voorts zijn ook de vele kades op Lage Weide interessante groeiplaatsen van diverse soorten varens (zoals tongvaren en zwartsteeltje).

Als voorbeelden van de biodiversiteit op Lage Weide noemen wij tenslotte nog twee bijzondere plekken

- Op de plot van Theo Pouw Groep vormen de grote zandbulten interessante plekken voor dieren als oeverzwaluwen en grondnestelende bijensoorten. De oeverzwaluw broedt in kolonies in zelfgemaakte gangen in zandoevers en zandhopen. Om te zorgen voor continuïteit van werkzaamheden en tevens natuurinclusief te werken en schade aan nesten te voorkomen, kan men zorgen dat op ongebruikte stukken en randen van de kavels kansen voor oeverzwaluwnesten worden gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door één zandhoop steil te houden of door een verplaatsbare oeverwand. Door alternatieven aan de randen te maken wordt er tegemoet gekomen aan de behoefte van oever-zwaluwen om te nestelen in de buurt van voormalige nestplekken.
  Daarnaast kan men in de zandhopen die voor de bedrijfsvoering nodig zijn nesten voorkomen door jaarrond te werken met flauwe wanden (minder dan 45 graden) of het zand af te dekken.
- Bij de ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant biedt de Energiehaven de mogelijkheid voor het verbeteren van het onderwater-leefklimaat. In de wateren van het Amsterdam-Rijn Kanaal is veel behoefte aan een plek voor vissen om te paaien. In de Energiehaven stroomt het water minder snel en is daardoor minder troebel (kansrijk voor goede waterkwaliteit). Voor vissen zou een onderwaterbos interessant zijn om te paaien. Daarnaast zijn eventuele verondiepte oevers en plas-dras zones (groene overgang van water naar land) interessante plekken voor veel insecten en daarmee overige dieren.

Naast groene verblijfsruimte en biodiversiteit hebben groene bedrijfskavels ook een belang-rijke meerwaarde in het vasthouden van regenwater, het verminderen van hittestress, het bieden van schaduw op geparkeerde auto's en het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Vertraagd Lage Weide

In 2040 heeft Lage Weide een aantrekkelijke groene openbare ruimte die uitnodigend is voor pauzerondjes, sporten, ontmoeten en ontspannen. Wij hechten veel waarde aan vertraging in het stedelijke leven, met een gezonde openbare ruimte die dit stimuleert. Dat geldt niet alleen voor woongebieden. Net als in de rest van de stad willen we ook dat Lage Weide een aantrekkelijke openbare ruimte gaat krijgen om te vertragen. Zonder de bedrijvigheid te raken zien we volop kansen.

Aantrekkelijke openbare ruimte

Gezonde verstedelijking is voor ons een belangrijk speerpunt. Daarom hebben we in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 een belangrijke plek gegeven aan de vertraagde stad. Dat geldt zeker ook voor werklocaties. Op Lage Weide valt veel te winnen. Tot nu toe is er weinig aandacht geweest voor de relatie tussen het welzijn en de gezondheid van werknemers en de inrichting van de openbare ruimte. Op veel plekken voelt die op Lage Weide anoniem en onbelangrijk. Van oudsher is het bedrijventerrein functioneel en doelmatig ingericht op industriële activiteiten en zwaar verkeer. Daartussen voelen voetgangers en fietsers zich verloren. In delen van het gebied ontbreekt een maat en schaal waar voetgangers en fietsers zich veilig en comfortabel voelen. Op veel plekken ontbreekt een stoep of fietspad, of ze lopen niet door. Het gebied kent weinig aantrekkelijke plekken in de buitenruimte om naar toe te gaan.

Dat alles kan anders, zonder de bedrijvigheid te hoeven raken. Met dat standpunt staan we overigens niet alleen. Ook de ondernemers en de ILW vinden het belangrijk om de openbare ruimte te verbeteren. Sterker nog, er wordt al volop gewerkt aan kansrijke initiatieven om het gebied te vergroenen en pauzerondjes te kunnen maken. Onder meer vanuit de Green Deal Lage Weide. Het gebied is daarom klaar voor een make-over naar een vertraagd werklandschap. We zien dit op drie niveaus gebeuren; het ruimtelijk raamwerk, de deelgebieden en een aantal betekenisvolle plekken.

Vertraging in het raamwerk

Hiervoor hebben we beschreven hoe we veel meer groen willen toevoegen aan het ruimtelijk raamwerk en welk belang dit heeft voor de ecologie. Maar daarnaast draagt deze vergroening ook flink bij aan ons beeld van een vertraagde stad. We zien het volgende voor ons:

- In het raamwerk wordt de veiligheid van loop- en fietsroutes aangepakt, routes aantrekkelijker gemaakt en de (auto-)mobiliteit slimmer georganiseerd.
- We willen de harde grenzen tussen het raamwerk en de deelgebieden gaan verzachten zodat het aantrekkelijke bufferzones worden om te lopen en te fietsen. Nu vormen veel grootschalige bedrijfsgebouwen aan de randen van deelgebieden een harde grens met het raamwerk. De gevels zijn vaak gesloten, wat sterk bijdraagt aan de anonieme sfeer en het ontbreken van een menselijke maat. De grens is een harde scheidslijn die gericht is op het minimaliseren van contact. Bij nieuwbouw zetten we in op een uitnodigende uitstraling en interactie van de bebouwing richting het raamwerk. Daarnaast kunnen in de bufferzone mogelijk bedrijfsfuncties worden gesitueerd die bijdragen aan de aantrekkelijkheid. Deze zachte grenzen zijn niet alleen voor het ruimtelijk raamwerk heel belangrijk, ook maken ze een verbinding mogelijk tussen het raamwerk en het aan-

grenzende deelgebied. De grens wordt daarmee een poreuze zone die interactie en contact juist bevordert. Met name in het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadant en in het deelgebied Maakbedrijven & Service is dit heel wenselijk. Het verschil tussen de harde, ondoordringbare en afwerende grens, en de zachtere uitnodigende grenszone wordt in het Engels heel mooi weergegeven door respectievelijk de woorden boundary en border.

Vertraging in de deelgebieden

Op het niveau van de deelgebieden zetten we in op het verbeteren van de mogelijkheden voor groene ommetjes (pauzerondjes). Deze liggen vaak deels in een deelgebied en deels in het aangrenzende stuk van het raamwerk. Daarmee dragen de groene ommetjes bij aan de samenhang van het geheel. Waar nog schakels ontbreken willen we ze verbinden. Soms zijn dit eenvoudige ingrepen. Een voorbeeld. In deelgebied Maakbedrijven & Service zien we dat straten soms doodlopen op een watergang. Door hier een voetgangers-verbinding over het water te maken, vergroten we de looproute en wordt met het water een aantrekkelijke kwaliteit toegevoegd.

Het Werkspoorpad in het Werkspoorkwartier is een mooie referentie van wat mogelijk is. Daar is op initiatief van de ondernemers en in een nauwe samenwerking met de gemeente een verbindend voetpad aangelegd. Met medewerking van de eigenaren gaat het pad ook over bedrijfskavels. Zo is een interessante route ontstaan waarbij het bedrijventerrein zich veel meer is gaan tonen naar de buitenwereld.

Betekenisvolle plekken

Naast aantrekkelijke routes willen we dat Lage Weide een aantal aangename betekenisvolle plekken heeft waar je graag naar toe gaat. Deze plekken moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Het gaat om fijne plekken in de buitenruimte voor ontmoetingen en ontspanning. Plekken die uitnodigend zijn, een eigen herkenbaar karakter (identiteit) hebben en die binnen Lage Weide bekendheid hebben.
- Er moet een reden zijn om de plek te bezoeken. Dat kan een bepaalde activiteit zijn of een bepaalde voorziening. Maar het kan ook rust zijn, dus juist de afwezigheid van een activiteit. Met kwalitatief hoogwaardig groen.
- De plek moet goed vindbaar en toegankelijk zijn. Looproutes moeten op orde zijn, plekken moeten onderling verbonden zijn en de toegankelijkheid voor mindervaliden moet geborgd zijn.
- De plek moet comfortabel, schoon en veilig zijn. Met voldoende zonlicht en schaduw, beschutting tegen wind, goede sociale controle en voldoende zitgelegenheid.

Twee plekken lichten we uit omdat we hier bijzondere mogelijkheden zien: het vertraagde groene hart van Lage Weide en het vertraagde stationsgebied.

Het vertraagde groene hart van Lage Weide
De centraal gelegen zone van A2 tot aan het kanaal wordt momenteel vooral door verkeer gedomineerd. Logisch ook, want hier ligt de entree vanaf de snelweg naar Lage Weide en naar het centrum van Utrecht. We zien deze zone als onderdeel van het raamwerk.
Voor langzaam verkeer en ecologie willen we de verbinding verder doortrekken over het spoor en het kanaal. Deze zone heeft geweldige kansen om de verblijfskwaliteit te vergroten en om aantrekkelijke plekken te ontwikkelen. In de zone ligt onder meer de Plas Lage Weide. Het wandelnetwerk rond de plas kan worden uitgebreid. Verderop biedt de kop van het Uraniumkanaal een prachtige zichtlijn over het water in de richting van de binnenstad. De oversteekbaarheid van de wegen kan worden verbeterd. Er liggen kansen om het groen uit te breiden en beter te verbinden met de andere delen van Lage Weide en daarmee de plas beter bereikbaar te maken. De al aanwezige horeca kan hier een mooie rol in spelen. Op deze manier kan de zone het groene hart van Lage Weide gaan zijn. Placemaking kan sterk bijdragen aan het op de kaart zetten van deze zone.

In de zoektocht naar het plaatsen van windturbines is ook de plas als mogelijke locatie genoemd. Maar dit is niet wenselijk want een windturbine hier belemmert de mogelijkheid om voor werknemers en andere gebruikers een aantrekkelijk werklandschap te maken. Het schaalverschil tussen mens en machine is hier niet verenigbaar. De slagschaduw en het geluid passen niet bij de gewenste uitnodigende groene omgeving.

Het vertraagde stationsgebied
Het in de toekomst getransformeerde Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant krijgt aantrekkelijke bebouwing met voorzieningen op de begane grond (plinten).
Vanaf het verhoogde station Utrecht Leidsche Rijn heb je een prachtig uitzicht over Lage Weide. De Energiehaven speelt een belangrijke rol in het vormen van deze nieuwe identiteit. Hier aan het water heb je prachtig zicht op de wereld van het havengebied en de grootschalige industrie van Lage Weide. Daarvoor is het nodig dat de oever van de Energiehaven in dit deelgebied (deels) toegankelijk wordt voor het publiek. Dit kan worden gecombineerd met ecologische oevers en vlonders in het water. Een interessante gedachte is om het water te benutten voor recreatie. Dit alles maakt dat het stationsgebied een bijzondere plek wordt binnen het vertraagde Lage Weide.

C Monitoren, sturen en verantwoorden



C.1 Inleiding

Inleiding

De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 vormt de leidraad voor de verdere ontwikkeling van Lage Weide. Het betekent dat alle initiatieven, plannen en projecten van de gemeente, ondernemers, ontwikkelaars en andere partijen moeten passen bij de ambities in deze omgevingsvisie.

Hoe we de beschreven ambities willen realiseren staat in dit deel C beschreven. Dat doen we in dit hoofdstuk op hoofdlijnen, aansluitend bij het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Kosten, indicatoren en dekking zijn in de Omgevingsvisie nog niet concreet aan te geven. Hiervoor stellen we als vervolg op deze Omgevingsvisie een gebiedsprogrammering met investeringsstrategie op.

We moeten ermee rekening houden dat dit hoofdstuk de stand van zaken anno 2026 weergeeft. In de komende 15 jaar zullen ongetwijfeld ontwikkelingen plaatsvinden die we nu nog niet kunnen voorzien, en die invloed kunnen hebben op de inhoud van de omgevingsvisie en haalbaarheid van de ambities.

Om een eerste inzicht te krijgen in toekomstige gemeentelijke uitgaven voor het realiseren van de ambities is de projectenagenda begroot op globaal niveau.

Ten slotte geven we in C3 een risico analyse. Hierin staan de belangrijkste risico's die de realisatie van de ambities kunnen belemmeren, samen met maatregelen om het risico te beperken.

Samenwerking

Lage Weide is al decennia in ontwikkeling. Alle beschikbare kavels zijn uitgegeven en voor het overgrote deel in particuliere handen. Veel projecten en maatregelen voert de gemeente samen met partners uit. De belangrijkste partner van de gemeente is ondernemersvereniging ILW, die al sinds 1966 bestaat. Met de ILW hebben veel ondernemers zich verenigd in een professionele ondernemersvereniging en parkmanagementorganisatie. In het verlengde hiervan zijn er ook andere samenwerkingsvormen, zoals een energiecollectief van ondernemers. Een aantal (gezamenlijke) projecten loopt nu al, zoals de uitvoering van de Green Deal Lage Weide en de maatregelen uit de regeling Goed op Weg. Deze lopende projecten zijn niet opgenomen in de projectenagenda.

In de projectenagenda staan de projecten die voortkomen uit de Omgevingsvisie. Voor de projectenagenda zoekt de gemeente waar mogelijk ook de samenwerking met partners zoals de ILW, individuele bedrijven en de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU). De wens is om de samenwerking verder uit te breiden. Dat geldt bijvoorbeeld voor maatregelen en projecten die gaan over het intensiever gebruik van de kavels, die vrijwel allemaal particulier eigendom zijn.

De openbare ruimte is in eigendom van de gemeente en hierbij is de gemeente de trekker voor bijvoorbeeld het aantrekkelijker en veiliger maken van Lage Weide voor fietsers en voetgangers. Ook op dit onderwerp leidt samenwerking met ondernemers en andere partners tot meerwaarde.

C.2 Projectenagenda en financiën

Het doel van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is om de waarde van Lage Weide te behouden én versterken in een snel veranderende wereld. In deze paragraaf benoemen we het ‘hoe’ en de projecten die nodig zijn om de ambitie te realiseren.

Tegelijk is Lage Weide een bestaand terrein waar al veel gebeurt. Door de gemeente en door heel veel partners zoals de ILW en andere overheden. Ook lopen er verschillende subsidie-stromen. Hierop sluiten we als gemeente aan en werken waar mogelijk samen met partners. De ambitie is dat op deze manier zichtbaar is dat er gestaag en continu wordt (samen-) gewerkt aan de doorontwikkeling van Lage Weide.

Projectenagenda en prioriteren in de fasering

Er zijn veel ambities benoemd. Teveel om tegelijk uit te kunnen voeren. Dat hoeft ook niet. De looptijd van de omgevingsvisie is minimaal 15 jaar, tot in ieder geval 2040. Gezien de randvoorwaardelijkheid van de mobiliteitstransitie voor de economische doorontwikkeling van Lage Weide, gaan we in de uitvoering prioriteit geven aan mobiliteitsprojecten. de prioritaire projecten. Dat zullen projecten zijn die de veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers en voetgangers verbeteren, projecten die Lage Weide beter verbinden met de stad. Ook maatregelen voor het stimuleren van goederenvervoer over water en spoor hebben prioriteit om het goederenvervoer over de weg niet verder te laten groeien.

Voor de voorbereiding en uitvoering van de projecten is budget nodig. In de vastgestelde meerjarenprogrammabegroting is dit budget niet beschikbaar.

Financiën

Het vaststellen van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is de eerste inhoudelijke stap in de doorontwikkeling van Lage Weide. De globale kostenraming in deze omgevingsvisie is bedoeld als indicatie voor de toekomstige investeringsopgave.

De realisatie van de projecten waar (voor het merendeel) de gemeente aan zet is, loopt grotendeels via het gemeentelijke Meerjaren Programma Ruimte (MPR) en daarmee samenhangend de Voorjaarsnota. De uitvoering van de projecten is afhankelijk van de financiële middelen die op basis van de toekomstige integrale afweging bij de voorjaarsnota beschikbaar worden gesteld. Met de huidige en komende versobering van de publieke financiële middelen zal de komende jaren een scherpe prioritering van projecten plaatsvinden.

Voor een aantal maatregelen, waaronder nieuwe fietsverbindingen, is cofinanciering door andere overheden en partners essentieel.

Door ‘werk met werk’ te maken willen we projecten combineren en zo een grotere bijdrage leveren dan elk afzonderlijk project. Dat doen we door te inventariseren welke nu al lopende gemeentelijke projecten op Lage Weide kunnen worden gecombineerd. Dat doen we ook bij toekomstige projecten. We verkennen of de projecten van partners de meerwaarde verder kunnen vergroten.

Daarnaast lopen er verschillende subsidiestromen, zoals de Green Deal Lage Weide, Werklandschappen van de toekomst, Life IP en zijn er kansen voor toekomstige subsidies. Deze maken geen onderdeel uit van de omgevingsvisie en zijn dan ook niet opgenomen.

Voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten Stationsgebied Leidsche Rijn Centrum en het daarop volgende Omgevingsplan is budget gereserveerd in de grondexploitatie Leidsche Rijn A2-zone, waar het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant ook binnen valt. Voor de overige investeringsambities is in de vastgestelde meerjarenbegroting geen budget beschikbaar.

De globale raming voor de investeringsambities in de periode 2026-2040 komt uit op ordegrootte € 200 miljoen.

De projecten op het gebied van mobiliteit vormen de grootste kostenpost.

C.3 Risico's

Een belangrijk onderdeel van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is inzicht geven in de belangrijkste risico's. Om ambities te realiseren is het nodig te weten welke risico's daarmee verbonden zijn en hoe daarmee om te gaan. In deze paragraaf beschrijven we de belangrijkste risico's met de te treffen maatregelen.

Tabel: Overzicht belangrijkste risico's en maatregelen

Risico-omschrijving van de ambities	Toelichting	Maatregelen
Door hoge vastgoedprijzen bestaat de kans dat MKB-bedrijven en andere gewenste bedrijven de locatie niet meer kunnen betalen. Grootschalige distributiecentra drijven de marktprijzen op. Met als gevolg dat het toevoegen van toekomstige banen én het behoud en versterken van (MKB-)bedrijven van stedelijk belang niet meer mogelijk is	• Hierdoor komt de ambitie in het gedrang dat we toekomstbestendige banen voor praktisch en technisch geschoolden willen toevoegen op Lage Weide. • MKB bedrijven kunnen zich niet meer vestigen dan wel niet meer uitbreiden op Lage Weide en worden de stad uit gedrukt. • De ambitie om een inclusieve stad te zijn wordt hiermee niet of minder gehaald.	• Onderzoek en toepassen naar publiekrechtelijke (planologische) en privaatrechtelijke maatregelen om het juiste bedrijf op de juiste plek te krijgen. Per deelgebied zal dat verschillen. • Door verschillende grondbeleidsinstrumenten in te zetten om er voor te zorgen dat nieuw te vestigen grootschalige distributiecentra zich alleen nog concentreren in het deelgebied Logistieke Zone en niet in andere deelgebieden.
Door te weinig gebruik van spoor en water voor goederenvervoer bestaat de kans dat de automobiliteit onvoldoende wordt ingeperkt. Met als gevolg dat de intensivering op bedrijfskavels én de realisatie van stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant niet kan plaatsvinden.	Hierdoor komt de ambitie in het gedrang om Lage Weide te intensiveren en te versterken voor de toekomst.	Met ondernemers en ILW onderzoeken hoe tot een haalbaar concept te komen voor goederenvervoer over water en spoor.
Door onvoldoende budget voor mobiliteitsmaatregelen op Lage Weide (verkeersveiligheid, fiets- en looproutes, busverbindingen) als ook naar Lage Weide (betere verbindingen met de stad (bruggen)), bestaat de kans dat werknemers met de auto naar het werk blijven komen. In plaats van met de fiets of het openbaar vervoer.	• Zonder ingrijpende maatregelen kan (en zal) er geen verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer plaatsvinden. Zonder deze mobiliteitstransitie is er geen intensivering en groei mogelijk van bedrijvigheid en werkgelegenheid op Lage Weide. • De doorontwikkeling van de Stationsomgeving kan hierdoor niet plaatsvinden.	• Urgentie bij bestuurlijke besluitvorming over de visie en toekomstige programmering budgetten. • Mede-overheden betrekken.
Door netcongestie kunnen bedrijven geen (zwaardere) netaansluiting krijgen. Netcongestie dreigt een algehele bouwstop tussen 2025 en 2029 te veroorzaken.	Dit belemmert rechtstreeks het behalen van de ambities op Lage Weide.	De gemeente staat in nauw contact met onze partners. We werken aan het vinden van mitigerende maatregelen en informeren bedrijven over wat zij kunnen doen. Ruimte voor energiebedrijven kan bijdragen aan mitigatie van netcongestie door innovatie.

Risico-omschrijving van de ambities	Toelichting	Maatregelen
Intensief vergroenen op Lage Weide is een ambitie die niet altijd goed te combineren is met de andere ambities in de Omgevingsvisie.	• Er zijn veel en veel verschillende ambities voor de doorontwikkeling van Lage Weide. Het is niet altijd mogelijk om alle ambities op elke gewenste plek te realiseren. Daarvoor is niet voldoende ruimte. • En er kunnen ook conflicterende belangen zijn voor het gebruik van een plek. De ambitie om op Lage Weide drastisch te vergroenen en de groenzones vanuit Leidsche Rijn en Zuilen met elkaar te verbinden kan op spanning staan met bijvoorbeeld het intensiveren van bedrijvigheid op kavels en het toevoegen van toekomstbestendige arbeidsplaatsen.	• De Omgevingsvisie dient als afwegingskader voor toekomstige ontwikkelingen op Lage Weide. Dat gaat ook op voor groene initiatieven. Per initiatief wegen we af en onderbouwen we de uiteindelijke keuze. • Naast drastisch vergroenen zijn er nog veel andere initiatieven voor het vergroenen van Lage Weide. Bijvoorbeeld het opnieuw inrichten van de hoofdinfrastructuur van het ruimtelijk raamwerk waarbij groen een belangrijk inrichtingselement is om op Lage Weide te kunnen fietsen, wandelen en verblijven in een aantrekkelijke en klimaatbestendige omgeving. • Ook zijn er, met bedrijven en ILW, initiatieven om bedrijfskavels te vergroenen.

Bijlagen



Bijlage 1 Geschiedenis van Lage Weide

Zo is Lage Weide ontstaan!

Een korte blik terug in de tijd verduidelijkt veel als het gaat om de positie van Lage Weide in de stedelijke context. De informatie in deze analyse is voor een deel afkomstig uit de ‘Historische atlas van de stad Utrecht’ door Hans Renes (SUN, 2005).

De naam Lage Weide ontstond in de middeleeuwen. Ten noordwesten van de ommuurde stad Utrecht lag een uitgestrekte stadsweide die door de burgers werd gebruikt voor vee. De stadsweide bestond uit twee delen: Hoge Weide, gelegen op een oude stroomrug van de Rijn, en ten noorden daarvan Lage Weide, op veengrond met een laag rivierklei. Vanaf de late middeleeuwen werd de grond in kavels verkocht en kwamen er particuliere boerderijen. Alleen een restant van de Maarssenbroeksedijk en de polderverkaveling in het noordwestelijke deel van Lage Weide herinnert nog aan deze ontstaansgeschiedenis. In dat deel ligt ook de karakteristieke Kantonnaleweg, een deel van een lokale verbindingsweg uit de Franse tijd en van oorsprong een agrarisch bebouwingslint.

Het bedrijventerrein Lage Weide is vanaf begin jaren vijftig ontstaan nadat de stad Utrecht in de wederopbouw-periode na de Tweede Wereldoorlog uitbreidingsruimte zocht voor havens, industrie en elektriciteit. De keuze destijds voor de locatie aan de noordwestzijde van de stad valt goed te begrijpen als je inzoomt op de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht na de industriële revolutie.

Spoorlijnen en waterwegen

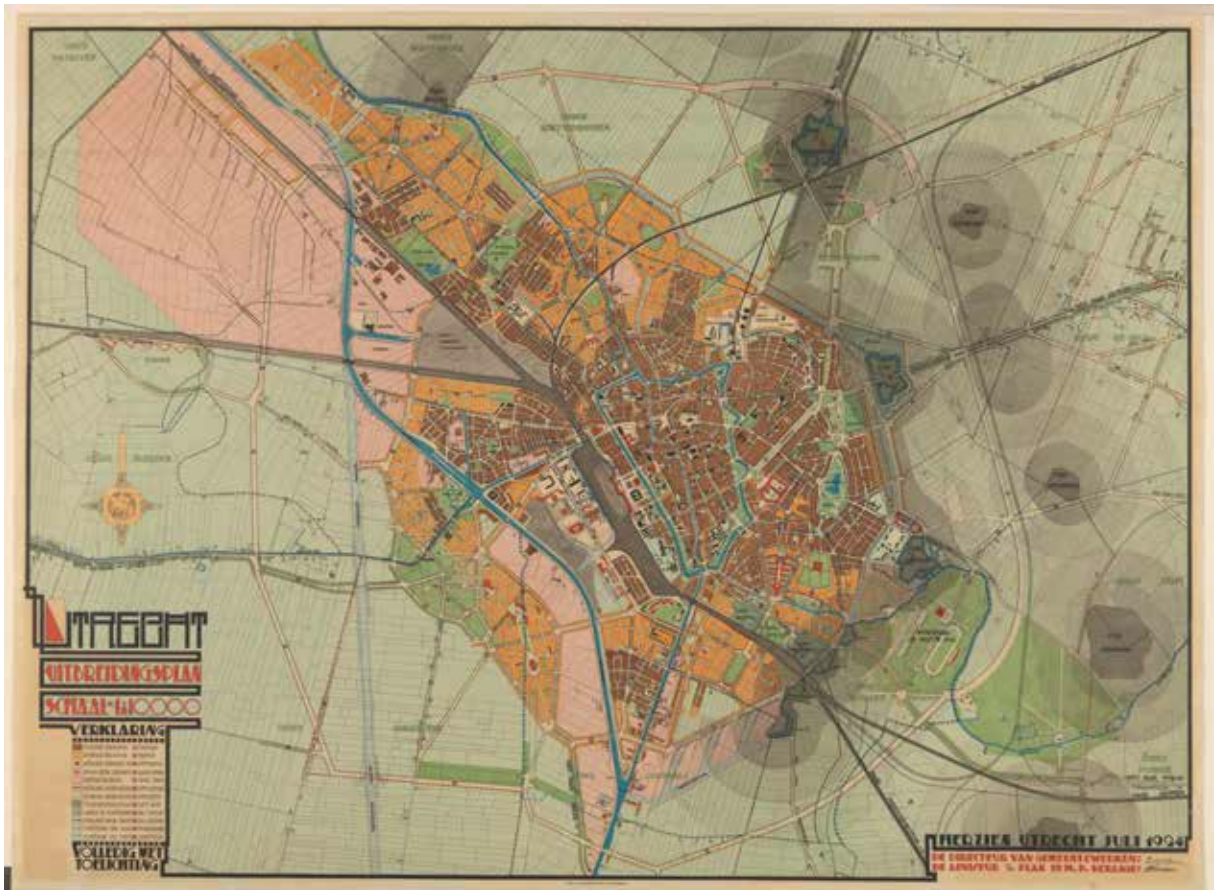
De industrialisatie van Utrecht begon met de aanleg van spoorlijnen en waterwegen. Na de opening van de spoorlijn naar Amsterdam in 1843 volgden spoorlijnen naar alle windstreken, en ontwikkelde Utrecht zich in korte tijd tot het belangrijkste spoorwegknooppunt van Nederland. De spoorlijnen leverden Utrecht een sterk verbeterde bereikbaarheid op. Maar paradoxaal bezorgden de spoorlijnen de stad ook nieuwe barrières. Vanwege de veiligheid werden de verschillende spoorlijnen al snel op taluds gelegd, en deze dijklichamen hadden relatief weinig kruisingen in de stad. Zo kent het lange spoortracé in Lage Weide richting Maarssen slechts enkele onderdoorgangen.

In 1892 werd het Merwedekanaal aangelegd aan de westzijde van de toenmalige stad. Utrecht had er belang bij om deze waterverbinding tussen Amsterdam en de Lek over haar grondgebied te laten lopen. Bepalend voor de tracékeuze was de geografische ligging van Utrecht tussen de waterlinieforten en de hoge gronden van de Utrechtse Heuvelrug aan de oostzijde en het laaggelegen veengebied aan de westzijde. In 1952 kwam het Amsterdam-Rijnkanaal gereed, dat het te smal geworden Merwedekanaal verving.

Spoor en water bleken sterke aanjagers voor nieuwe industrieën, die op hun beurt weer leidden tot nieuwe uitbreidingen van de stad. Zo vestigden industriële bedrijven als Werkspoor en Demka zich tussen het kanaal en het spoor aan de noordwestzijde van de stad. Op hun hoogtepunt boden deze bedrijven werk aan ruim 10.000 mensen, wat een grote impact had op de aanleg van arbeiderswijken nabij de fabrieken. Zo werden in Zuilen met steun van de gemeente voor de arbeiders onder andere de tuindorpen Elinkwijk en de Lessepsbuurt aangelegd.

Het uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer (1924)

Om de ligging en de ontwikkeling van Lage Weide te begrijpen is het uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer uit 1924 zeer informatief, hoewel het plan niet letterlijk is uitgevoerd. Dit plan was een gevolg van de verplichting vanuit de Woningwet (1901) om uitbreidingsplannen te maken ten behoeve van de groei van de stad, met name met het oog op de slechte volksgezondheid. Het uitbreidingsplan voorzag in een groei van de toenmalige 140.000 naar 450.000 inwoners. Het plan had een sterke focus op verkeer, met onder andere de introductie van een dubbele ringstructuur. Daarmee ademde het plan de tijdgeest, zonder dat kon worden voorzien hoe explosief het verkeer, met name de auto, zou groeien en hoe bepalend dit zou worden voor de stedelijke ontwikkeling. Ook de huidige vorm en omvang van het snelwegennet kon in 1924 nog niet worden voorzien. Net als voor het spoor werd Utrecht ook voor de snelwegen het landelijke knooppunt. In 1939 werd knooppunt Oudenrijn als eerste in zijn soort in Nederland geopend. Berlage en Holsboer voorzagen het belang en de schaalvergroting van de infrastructuur en de daaruit voortvloeiende belemmeringen. Zij tekenden als eerste op de plek van het huidige Lage Weide, in de periferie van de toenmalige stad, een nieuwe binnenhaven en industriegebied.



Uitbreidingsplan Utrecht van Berlage en Holsboer (1924)

Aanleg van Lage Weide

Om in de verwachte groei te kunnen voorzien zocht Utrecht na de Tweede Wereldoorlog naar uitbreidingsruimte voor havens, industrie en elektriciteit. In navolging van het plan van Berlage en Holsbroek werd deze ruimte gevonden in het laaggelegen veenweidegebied aan de westzijde van de stad, mede doordat de Hollandse Waterlinie aan de oostzijde niet mocht worden aangetast. De aanleg van het nieuwe industrieterrein Lage Weide startte begin jaren vijftig met de aanleg van een grote binnenhaven met veel kaderuimte voor grote schepen. Eind jaren vijftig kwam hier de tweede elektriciteitscentrale van de stad.
Naast een directe aansluiting op het water kreeg Lage Weide ook een directe aansluiting op de nieuwe rijksweg 2 (de huidige A2), de autosnelweg tussen Amsterdam en Utrecht die in 1954 werd geopend. Voorts kreeg Lage Weide een aantakking op het spoor naar Amsterdam met een eigen (nog steeds bestaande) spoorlijn door het gebied. Vanwege de lage ligging werd het terrein grotendeels met een laag zand opgespoten. Ter plaatse van de enkele historische restanten in het gebied zijn de verschillen in hoogte tussen het oude en nieuwe peil nog goed te zien.

In verschillende ontwikkelperiodes is Lage Weide vervolgens uitgebouwd tot het huidige grootschalige bedrijventerrein. Het meer kleinschaliger noordwestelijke deel van Lage Weide is ontstaan als gemengd bedrijventerrein voor de gemeente Maarssen (het huidige Stichtse Vecht), en bij een grenscorrectie in 2001 bij Utrecht gevoegd. De twee delen verschillen nog altijd in schaal en bedrijfstypen, en zijn van elkaar gescheiden door een groenzone en water. Al met al is een zeer divers bedrijventerrein ontstaan van 308 ha netto. Een bedrijventerrein dat echter nooit stil staat, en steeds weer verandert door bijvoorbeeld de komst van nieuwe bedrijvigheid. Zo zien we in de laatste jaren een snelle groei van het aantal grootschalige distributiecentra op Lage Weide, die hier landen vanwege de centrale ligging van Utrecht en de directe aansluiting op de A2.

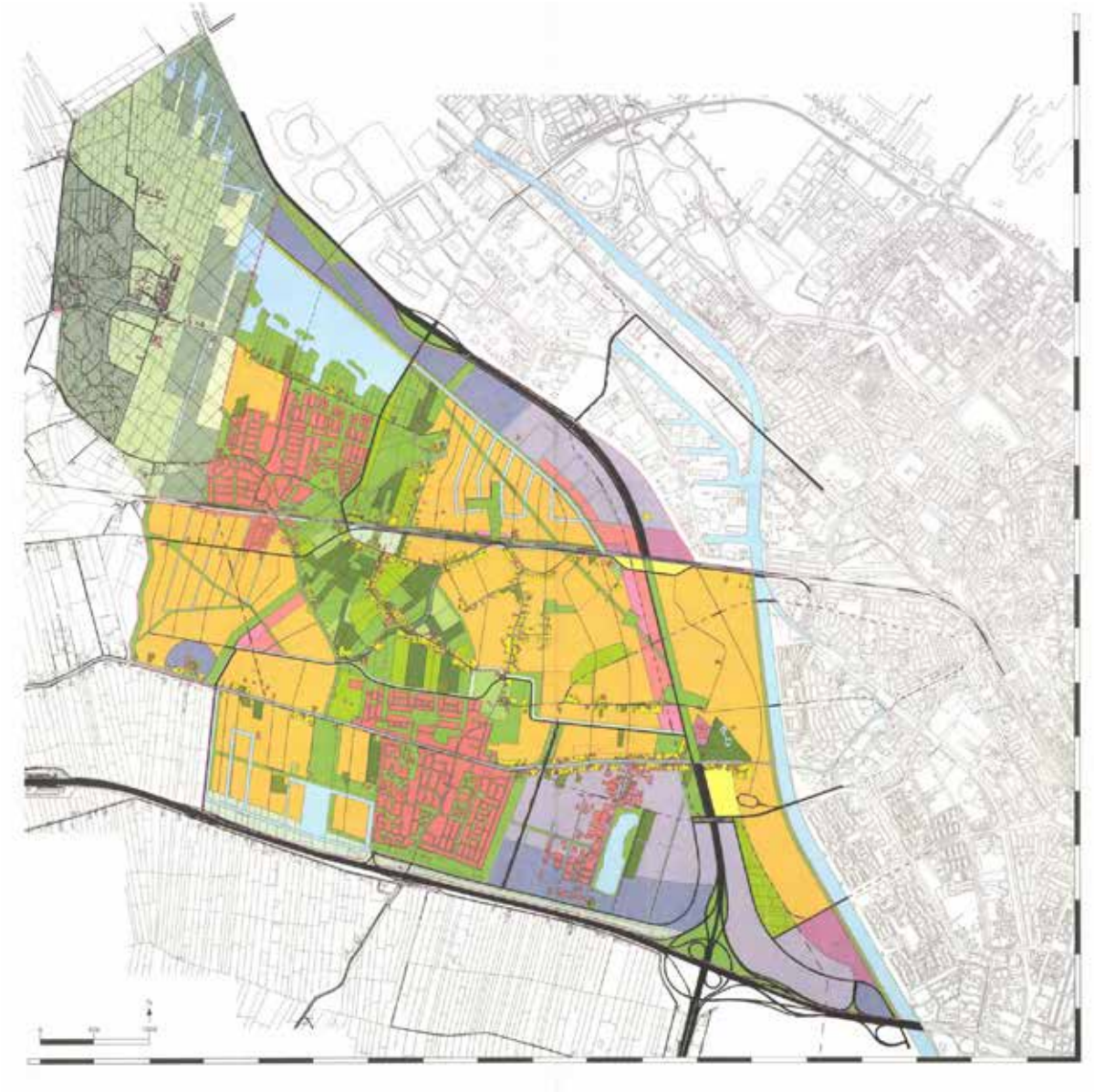


Luchtfoto van Lage Weide uit 1977

Van perifere naar binnenstedelijke ligging

Lage Weide is vandaag de dag geen perifeer bedrijventerrein meer. Door de verdergaande verstedelijking van Utrecht en Maarssen ligt Lage Weide inmiddels midden in stedelijk gebied. Dit begon voor Lage Weide in de jaren tachtig met de ontwikkeling van de woonwijk Maarssenbroek, die een begrenzing ging vormen van het bedrijventerrein aan de noordwestzijde. Van een nog veel grotere schaal is Leidsche Rijn, de grootste nieuwbouwwijk van Nederland, die in verschillende fases is aangelegd vanaf eind jaren negentig. Het Masterplan Leidsche Rijn (1995) vormde het begin hiervan. Met de komst van deze wijk aan de westzijde van de stad is Lage Weide geheel tussen woongebieden komen te liggen. De (verdergaande) ontwikkeling van Leidsche Rijn heeft op verschillende manieren impact op Lage Weide.

- Door de ontwikkeling van woningbouw rondom het bedrijventerrein moeten we goed rekening houden met geluid, geur, stof en veiligheidsrisico's. Om de belangen van bewoners én bedrijven te waarborgen wordt op Lage Weide daarom gewerkt met een zogenaamde 'inwaartse zonering' waarbij de bedrijven met de zwaarste milieuhinder zoals de recycling-activiteiten en de energiecentrale in het midden van Lage Weide zitten, rondom de haven.
- Door de barrièrewerking van de A2, het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor heeft Lage Weide geen goede verbindingen met de omliggende stadsdelen. Zo is het bedrijventerrein als het ware een groot geïsoleerd 'eiland' geworden midden in het stedelijke gebied. Ook kun je niet goed door Lage Weide heen wanneer je je wilt verplaatsen tussen Leidsche Rijn en Zuilen/ Overvecht. Deze stadsdelen zijn nu niet goed met elkaar verbonden omdat in Lage Weide het stedelijke netwerk wordt onderbroken. De ambitie is om Lage Weide weer integraal onderdeel te laten uitmaken van de stad.
- In 2012 is de aansluiting en oriëntatie van Lage Weide op de A2 gewijzigd met de komst van de Leidsche Rijntunnel onder Leidsche Rijn Centrum en de verbreding van de A2. De oude aansluiting op de stad via de zuidzijde van Lage Weide is daarbij vervangen door een nieuwe aansluiting in het midden van Lage Weide. Om de stad via deze route te ontsluiten kwam er vervolgens een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan de A2, de Wolfgang Pauliweg, die bij Leidsche Rijn Centrum onder het spoor door kruist en aansluit op de Vleutensebaan en de Gele Brug richting binnenstad.
- De A2-tunnel heeft nog een ander gevolg voor Lage Weide. De tunnel kent een zogeheten tunneldosering, die maatgevend is voor de verkeersintensiteiten op Lage Weide. In gewone woorden: om files in de tunnel te voorkomen mag het aantal auto's en vrachtwagens dat Lage Weide in- en uitrijdt niet hoger worden dan het huidige aantal. In de praktijk houdt dit in dat er in de spits geen auto's en vrachtwagens meer bij kunnen. Het gevolg hiervan is dat bedrijven op dit moment alleen kunnen groeien wanneer dit niet leidt tot extra autoverkeer. Het betekent dat we op zoek moeten naar alternatieven voor verplaatsingen, zoals de fiets en het openbaar vervoer voor werknemers, en het water en het spoor voor goederenvervoer.
- Een belangrijke ontwikkeling waar we nu voor staan is de doorontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum. Dit centrumgebied ligt op de kruising van de A2 en het spoor en grenst dus direct aan Lage Weide. De komende jaren wordt het centrum verder uitgebreid met het zogeheten Vierde Kwadrant. Hierbij wordt het meest zuidelijke deel van Lage Weide herbestemd naar een gemengd gebied van kantoren, bedrijfsruimtes, cultuur, onderwijs en centrumvoorzieningen, en krijgt de buitenruimte veel meer het karakter van een aangenaam verblijfsgebied. Het betekent dat de werelden van Lage Weide en Leidsche Rijn elkaar nog veel meer gaan raken. En is het de uitdaging om deze 2 deelgebieden met elkaar te verweven zodat het ook kwalitatief goed op elkaar aansluit en elkaar versterkt.



Masterplan Leidsche Rijn (1995)

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

In 2021, ruim vijfentwintig jaar na het Masterplan Leidsche Rijn, is Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld. Dit moment markeert een belangrijke omslag in het denken over de verdere ontwikkeling van de stad. We weten dat Utrecht snel blijft groeien de komende jaren, en de stad kiest ervoor om dit zoveel mogelijk binnen bestaand gebied te doen. Tegelijk willen we dat de stad voor iedereen prettig, gezond en leefbaar blijft, en niet verder dichtslibt met autoverkeer. Om te zorgen dat iedereen dichtbij voorzieningen en groene buitenruimte kan wonen, en we veel minder de auto gaan gebruiken, willen we groeien naar een tien-minutenstad. De RSU 2040 heeft op meerdere aspecten betekenis voor Lage Weide. In de eerste plaats wordt de waarde van het bedrijventerrein voor de circulaire economie, duurzame energie-opwek en toekomstbestendige werkgelegenheid onderschreven.

In de tweede plaats is er de bijzonderheid van de locatie waar we rekening mee moeten houden. Onderdeel van de ruimtelijke strategie is dat Utrecht, naast de binnenstad, meerdere stedelijke centrumgebieden krijgt in een zogeheten polycentrisch model. Met Leidsche Rijn Centrum grenst het bedrijventerrein aan een van deze centra, en met de transformatie van het Vierde Kwadrant wordt Lage Weide er zelfs een beetje onderdeel van. Het benadrukt ook de noodzaak om de barrières tussen de stadsdelen te slechten.



Kaartbeeld RSU 2040 met polycentrische stad

Bijlage 2
Samenwerkingsverslag

Samen stad maken

De Uitgangspuntennotitie (deel)Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is in juni 2024 vastgesteld en is de basis voor de Omgevingsvisie Lage Weide 2040. In dit samenwerkingsverslag geven we aan hoe we samen met de stad de omgevingsvisie voor Lage Weide maakten. Het doel is om de ambities uit de (deel)Omgevingsvisie Lage Weide samen te realiseren en Lage Weide verder te versterken. De gemeente is eigenaar van de openbare ruimte. Het overgrote deel van Lage Weide is in bezit van de ondernemers en grondeigenaren. De gemeente is dus zeker niet alleen aan zet. Daar hebben we ondernemers, eigenaren, werknemers, bewoners en andere overheden bij nodig. Voor Lage Weide hebben we de volgende samenwerkingsvormen gekozen:

Samen aan zet
Met ILW, Eneco en enkele sleutelbedrijven kozen we ervoor om op gelijkwaardige basis samen te werken.

Peilen
Voor de meerderheid van de circa 900 bedrijven (vastgoedeigenaren en ondernemers) en voor de bewoners op Lage Weide, omwonenden, voor werknemers en voor anderen die gebruik maken van het gebied (fietsers, voetgangers, OV-reizigers) kozen we voor peilen.

We startten vanuit de gemeente als proceseigenaar waarin we met ‘velen’ komen tot vertaling van ambities, wensen en afwegingen. Om vervolgens op thema’s of deel-gebieden te komen tot gezamenlijk eigenaarschap waarin met elkaar de ambities worden gerealiseerd. Daarbij zijn er verschillende rollen voor ondernemers, eigenaren en ook voor de gemeente of andere overheden.









Voorgeschiedenis

Voordat we starten, is er kennis genomen van de Visie Industrievereniging Lage Weide. ILW heeft enige tijd geleden een eigen visie voor Lage Weide gemaakt. Daarnaast is Lage Weide focusgebied voor het plaatsen van windmolens. Comité Zuilen tegen Windmolens op Lage Weide is actief op dit thema. De fietsersbond heeft ons vooraf ook hun ideeën, wensen en overwegingen meegegeven.

Doelgroepen/betrokkenen



- Ondernemers en grondeigenaren Lage Weide
- Industrievereniging Lage Weide (ILW), belangenvertegenwoordiger
- Bewoners Lage Weide
- Werknemers werkzaam op Lage Weide
- Omwonenden Zuilen, Maarssen en Leidsche Rijn
- Gemeente en andere overheden: Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat,
- Andere stakeholders: ProRail, Fietsersbond, Eneco, NS



Samenwerkingstraject

Het voeren van het gesprek (offline)

- Werksessies (gesprekken) op locatie (ondernemers, vastgoedeigenaren en experts), 28 mei, 3 juni en 5 juni 2024
- Informatiemarkt (bewoners/ondernemers en omwonenden), 4 juni 2024
- Stakeholdersmeeting, 12 september 2024

Aansluiten bij bestaande activiteiten (offline)

- Algemene ledenvergadering ILW, 13 juni 2024
- Speciale aandacht voor jonge ondernemers en werknemers (18- tot 27-jarigen), tijdens het Padeltoernooi van 6 juni 2024

Individuele gesprekken met belanghebbenden (offline)

Gedurende het gehele traject van de omgevingsvisie hebben er gesprekken plaatsgevonden met vertegenwoordigers van ILW. Daarnaast hebben gesprekken plaatsgevonden met onder andere het mbo, Theo Pouw en Eneco door de projectleider en ambtelijke ondersteuning.

Online peilen via Denk Mee

Van juni-september 2024 was er de mogelijkheid om een vragenlijst in te vullen op Denk Mee. De vragenlijst was onderverdeeld in vragen voor werknemers en voor bewoners van aangrenzende wijken: Zuilen, Leidsche Rijn en Maarssen.



Communicatie

Het communicatietraject

Er is gekozen om zoveel mogelijk op locatie persoonlijk het gesprek aan te gaan met de verschillende belanghebbenden. We hebben daarbij de ondernemersvereniging ILW gevraagd om advies en voor het bepalen van de tijden en locaties voor bijeenkomsten en activiteiten en voor het onder de aandacht brengen van de verschillende activiteiten. We hebben daarnaast bestaande contacten in Lage Weide benaderd om hun netwerk te attenderen op de participatiemogelijkheden voor de omgevingsvisie.

De verschillende bijeenkomsten zijn op de volgende wijze aangekondigd:

Offline communicatie-instrumenten:

- Wijkbericht verspreid op Lage Weide, in Zuilen, Maarssen en Lage Weide
- Grote bouwborden in het gebied
- Inzet netwerk van ILW
- Verspreiden van digitale en fysieke flyers om werknemers te informeren over Denk Mee vragenlijst
- Naar werknemers op Lage Weide toe om samen de vragenlijst in te vullen.



Online communicatie-instrumenten:

- Projectpagina op de gemeentelijke website
- Denk Mee platform op de website van de gemeente Utrecht
- Mails aan het netwerk van betrokken professionals en belanghebbenden
- Mails van samenwerkingspartner ILW aan de achterban van ILW



Opbrengst participatie

Online vragenlijst Denk Mee

- Er is een grote behoefte aan groen: beleving van het gebied en voor verblijf in het gebied, zoals ommetjes maken.
- Behoefte aan betere en veilige fietsverbindingen: als alternatief voor auto en fijne fietservaring in het gebied en door/naar het gebied.
- Behoefte aan schoon en veilig: beleving van het gebied, verblijf en fietsen, sociale veiligheid, wandelen en wandelpaden.
- Behoefte aan beter openbaar vervoer als alternatief voor de auto.
- Behoefte aan horeca overdag (ontmoetingsplekken, bankjes).

Gesprekken met ondernemers/eigenaren

- Voor de ondernemers is bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers (Demkabrug) en openbaar vervoer punt van aandacht.
- Daarnaast zien zij graag vergroening in de openbare ruimte.

Andere belangrijke thema's die spelen:

- Veiligheid
- Diversiteit aan bedrijven is verminderd
- Gekwalificeerd personeel vinden is erg moeilijk
- Graag verdichten en intensiveren
- Duurzame energie moet ook gaan over distributie
- Onderverdeling in gebieden is een goed idee, maar formuleer de randvoorwaarden zorgvuldig.

Gesprekken jonge werknemers padeltoernooi

De belangrijkste punten die wij hoorden voor de toekomst van Lage Weide waren:

- Behoefte aan plekken om elkaar te ontmoeten
- Meer groen eveneens om te ontmoeten.
- Behoefte aan voorzieningen als: koffietentje, supermarkt en bankjes.

De omgeving wordt als onprettig/onveilig ervaren vooral voor fietsers en voetgangers. En verkeersveiligheid kan beter, er wordt hard gereden. De bereikbaarheid met de fiets en openbaar vervoer naar en op Lage Weide verdient veel meer aandacht. De uitstraling van het gebied mag hipper zodat dit ook voor jonge werknemers aantrekkelijk wordt.

Informatiemarkt Lage Weide op 4 juni

Voor deze markt waren omwonenden vanuit Zuilen, Leidsche Rijn en Maarssen uitgenodigd, als ook de bewoners/ ondernemers in Lage Weide. Voor deze bijeenkomst was weinig belangstelling. We kregen ook geen vragen naar aanleiding van het wijkbericht.
Daaruit leiden we af dat dit onderwerp niet echt leeft. Genodigden die wel zijn geweest noemden de bereikbaarheid, onveiligheid met de fiets en de geur- en lichtoverlast van het gebied. Daarnaast zouden ze graag meer groen willen als buffer voor de ervaren overlast.

Stakeholdersmeeting 12 september

Bij deze bijeenkomst waren vertegenwoordigers aanwezig van: Solgu, Provincie Utrecht, HDSR, Gasunie, Stedin, Eneco, Rijne Energie, OMU, ILW, Rijkswaterstaat en de Rabobank.

Aandachtspunten die we uit dit gesprek ophaalden:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van Lage Weide (ook voor mensen met een beperking).
- Lage Weide moet een functioneel bedrijventerrein blijven, waarbij groen ten dienste staat van het terrein.
- De bestaande hoge milieucategorie (HMC) beter benutten, kijk daarbij naar stapeling van functies (niet allemaal HMC-categorie onder de Omgevingswet is meer mogelijk).
- Enkele andere aanwezigen zijn voorstander van versoepelen van regels rondom milieucategorieën.
- Sport en horeca zorgen voor levendigheid en aantrekkelijkheid van het gebied. Tegelijk kan dit een dilemma zijn vanwege de beperkte ruimte

Atelierbijeenkomsten met ILW juni 2025

Thema's Economie, Mobiliteit en Groen en aantrekkelijk Lage Weide.

Workshops februari – april 2025 - thema's: economie, mobiliteit, groen/verblijven.

Workshops met ILW, Port of Utrecht, TLN, gemeente.

Belangrijkste punten:

- Belang van goede en veilige fietsverbindingen op Lage Weide en uit de stad naar Lage Weide.
- Groen en vertraagd Lage Weide als pijler voor het versterken van de verblijfskwaliteit.
- Stationsgebied Lage Weide/ 4e kwadrant als hét entreegebied voor Lage Weide.
- Uitvoeren praktische maatregelen: maaibeheer, toevoegen straatmeubilair.

Inzichten uit het samenwerkingstraject

De betrokkenheid bij de toekomst van Lage Weide is groot bij ILW, ondernemers, eigenaren, omwonenden en andere stakeholders. Zoals beschreven in deel C en in eerder in deze bijlage is er op verschillende momenten gedurende het traject actief meegedacht en zijn veel ideeën ingebracht. Het is verheugend vast te stellen dat betrokkenen een warm hart toedragen aan een sterke toekomst voor Lage Weide, en de krachten van het gebied zien als een blijvende aanwinst voor de stad. Veel bijval is er voor de aandacht voor fietsers,

Tabel: Inzichten Scherper economisch profiel Lage Weide

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?
Bedrijvigheid; divers blijven en gekwalificeerd personeel aantrekken.	Ondernemers, stakeholdersmeeting, ILW	Zwaar gewogen
Bedrijvigheid op Lage Weide verdichten en intensiveren	Ondernemers, ILW, stakeholdersmeeting	Dit hebben we zwaar gewogen.
Maak beter gebruik van de hoge milieucategorieën.	Ondernemers, ILW stakeholdersmeeting en provincie	Dit hebben we zwaar gewogen
Ruimte voor Hoge Milieu Categorie wordt niet benut.	Stakeholdersmeeting	Idem vorige punt
Onderwijs (mbo Techniek) als gewenste aanvulling op de functionaliteiten.	Ondernemers, ILW	Dit hebben we zwaar gewogen
Havens zoveel mogelijk in stand houden en gebruiken.	RWS, ILW, provincie Utrecht, diverse bedrijven	Dit is zwaar gewogen.
Duurzame energie moet ook gaan over distributie van energie.	Eneco, ILW	Dit is meegewogen

voetgangers en openbaar vervoer, het fors vergroenen van het gebied en het veraangenamen van de omgeving. Vanzelfsprekend zijn er ook zorgen geuit. Die gaan met name over ruimte om te kunnen groeien, bereikbaarheid, veiligheid, schaarste aan groen en omgevingskwaliteit. In onderstaande tabel wordt ingegaan op de inhoudelijke inzichten die naar voren zijn gekomen in het samenwerkingstraject. Er wordt ook aangegeven hoe in deze omgevingsvisie daarmee is omgegaan.

Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?	Verwerkt in welk hoofdstuk van de visie
We versterken de identiteit en verscheidenheid van Lage Weide door een indeling in deelgebieden met ieder een eigen identiteit en profiel. Zo wordt duidelijk dat Lage Weide bedoeld is voor een breed scala aan bedrijven en personeel. De focus ligt op technisch en praktisch geschoold personeel. Lage Weide is hiermee zeer belangrijk voor veel Utrechters voor financiële bestaanszekerheid en een volwaardig bestaan.	B.2
In de omgevingsvisie staat uitgewerkt hoe we de ruimte op Lage Weide zo optimaal mogelijk willen benutten. Onderdeel daarvan is intensiveren.	B.2
In de omgevingsvisie staat uitgewerkt hoe we de ruimte op Lage Weide zo optimaal mogelijk willen benutten. Onderdeel daarvan is het benutten van de milieucategorieën. Dit noemen we juiste bedrijf op de juiste plaats.	B.2
Zie vorige punt.	B.2
In het deelgebied Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant is de ambitie opgenomen voor mbo-onderwijs (praktijkgericht beroepsonderwijs), die aansluit bij de arbeidsmarkt van Lage Weide.	B.2
Lage Weide is uniek met zijn grote binnenhaven. De havens blijven in de omgevingsvisie in stand en we zetten in op intensiever gebruik van de havens. De havens bieden een alternatief voor vervoer over de (drukke) weg en dragen bij aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie. (Dit geldt ook voor het bestaande goederenspoor). Voorts is in de omgevingsvisie uitgewerkt hoe we de ruimte op Lage Weide zo optimaal mogelijk willen benutten. Onderdeel daarvan is het benutten van de kades. Dit noemen we ook wel juiste bedrijf op de juiste plaats.	B.2
In hoofdstukken B.1 en B.2 wordt ingegaan op opwek, opslag én distributie van duurzame energie: met ruimte op Lage Weide zelf, bij onderlinge energie-uitwisseling van bedrijven en bij de distributie van energie naar de stad, die deels op Lage Weide wordt opgewekt.	B.2

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?
Logistiek is meer dan alleen distributiecentra	ILW	Dit is zwaar meegewogen
Wederzijdse versterking bedrijventerrein Lage Weide en ontwikkeling van het Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant	Stakeholdersmeeting	Dit is zwaar gewogen.

Tabel: Inzichten Verbonden Lage Weide

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?
Bereikbaarheid: betere fiets- en wandelverbindingen; als alternatief voor de auto (en om door LW te gaan) Betere OV verbindingen (alternatief voor de auto) Dit alles ook voor mensen met een beperking	Online, jonge werknemers, werknemers, Ondernemers ILW, Fietsersbond, omwonenden, SOLGU	Dit wegen we zwaar omdat verbeteren van de bereikbaarheid voor fietsen, lopen en openbaar vervoer een zeer veel gehoord onderwerp is. Dit is niet alleen relevant voor de huidige bezoekers en werknemers van Lage Weide, maar ook om meer arbeidsplaatsen toe te kunnen voegen.
Wens uitbreiding Lage Weide betekent beperken autoverkeer	Eigenaren, ondernemers, ILW	Dit is zwaar gewogen bij het opstellen van de visie.

Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?	Verwerkt in welk hoofdstuk van de visie
In het deelgebied Logistieke Zone gaan we hier uitgebreid op in. In dit deelgebied staan de duurzame stadslogisitiek en de distributiecentra met een bovenregionale functie centraal. Alsook andere bedrijven met een lokale of regionale reikwijdte die vaak al lang in dit deelgebied zijn gevestigd en die we ook koesteren.	B.2
Dit is uitgewerkt in B.2 - het gebiedsprofiel van Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant. Ook in B.3 en B.4 wordt hier op ingegaan. Dit gebied is het enige deelgebied dat heel anders zal worden ingericht. Het stationsgebied wordt hét entreegebied voor Lage Weide. Hier ligt het accent op langzaam verkeer, en op de overstap vanuit de trein om met de bus, te voet of per fiets verder Lage Weide in te gaan in een aantrekkelijke en veilige omgeving. Verder is hier ruimte voor beroepsonderwijs (mbo) en onderzoeken we welke bestaande bedrijven op Lage Weide in de toekomst juist in dit deelgebied beter op hun plek zitten. Denk aan kantoorhoudende bedrijven, die in de toekomst elders op Lage Weide niet meer passen.	B.2, B.3 & B.4

Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?	Verwerkt in welk hoofdstuk van de visie
Maatregelen als het verbeteren van het fietsnetwerk en het toevoegen van nieuwe verbindingen zijn een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie en ook opgenomen in de projectenagenda. De noodzaak om alternatieven voor de auto te verbeteren en in te zetten op een mobiliteitstransitie zien we als randvoorwaardelijk voor de versterking van de functie van Lage Weide. Noodzakelijke maatregelen zoals het verbeteren van het fietsnetwerk, het toevoegen van nieuwe verbindingen zijn benoemd en opgenomen in de projectenagenda en de urgentie is aangegeven.	B.3
Om Lage Weide uit te breiden/ te intensiveren mag het autoverkeer niet groeien. Dit is randvoorwaardelijk. Daarom zetten we in de omgevingsvisie met ingrijpende maatregelen in op een mobiliteitstransitie, zowel voor personen- als voor goederen-verkeer.	B.3

Tabel: Inzichten Aantrekkelijk en groen Lage Weide

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?
Beleving; behoefte aan fijn verblijf met o.a. ontmoetingsplekken en bankjes in de openbare ruimte. Lage Weide is momenteel op veel plaatsen geen aantrekkelijke werkomgeving. De wens om hier verbetering in aan te brengen is breed geuit.	Online, jongeren, stakeholdersmeeting, Rabobank	Dit is zwaar gewogen.
(Dag)horeca, boodschappen kunnen doen, commerciële sport.	Online, jonge werknemers	We wegen dit licht en met name vanuit de bestaande situatie.
Schoon en heel	Online, jonge werknemers, werknemers, Ondernemers ILW, Fietsersbond, omwonenden,	We wegen dit licht in het kader van de omgevingsvisie, omdat het vooral aansluit bij beheer. Waar het gaat om schoon en heel van de openbare ruimte wegen we het zwaar.
Geur- en lichtoverlast en de wens voor meer groen als buffer voor de ervaren overlast.	Online en bewoners Amsterdamsestraatweg	Dit is meegewogen.

Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?	Verwerkt in welk hoofdstuk van de visie
De omgevingsvisie zet in op een aantrekkelijk en groen Lage Weide (zie hoofdstuk B.4). De ILW voert al met diverse acties hierop verbeteringen door. Deze worden door de gemeente ondersteund. Grote groene zone, voor wandelen, rust en ecologie zijn een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie.	B.4
Commerciële sport is op een aantal plekken op Lage Weide aanwezig. Een supermarkt is niet mogelijk op een bedrijventerrein vanwege het Detailhandelsbeleid. Horeca is onder voorwaarden mogelijk, zoals staat uitgewerkt in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht.	B.4
We beseffen dat dit aansluit bij de behoefte aan een aantrekkelijk Lage Weide. Dit ingebrachte punt sluit aan bij beheer, en valt onder de lopende aanpak via het traject keurmerk veilig ondernemen. Deze aanpak wordt voortgezet. Het verbeteren van de veiligheid en kwaliteit voor fietsers en wandelaars is een essentieel punt. Om werknemers en bezoekers te stimuleren te fietsen in plaats de auto te pakken. Om Lage Weide verder te kunnen ontwikkelen is de randvoorwaarde dat het autoverkeer niet groeit.	B.3 & B.4
Lage Weide is een bedrijventerrein waar hoge milieu categorieën zijn toegestaan, het enige in de regio. Het is voor het functioneren van de stad en regio belangrijk dat bedrijven waarvoor een hogere milieucategorie nodig is, zich hier kunnen vestigen. En worden in de toekomst alleen maar belangrijker. In de visie behouden we ze daarom. Bij het mogelijk maken van bedrijven met een bijbehorende milieucategorie is milieuzonering van belang. Er wordt dan gekeken welke minimale richtafstand aangehouden moet worden van een bedrijf (met een bepaalde milieucategorie) tot milieugevoelige functies. Dat zijn bijvoorbeeld woningen. Geur is onderdeel van de milieuzonering. Daarnaast is een geurcontour onderdeel uit van bestemmingsplan Lage Weide. En dit bestemmingsplan is weer onderdeel van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Voor lichtoverlast zijn geen regels opgenomen. Voor milieubelastende activiteiten gelden algemene regels of een specifieke omgevingsvergunning met voorschriften. Hier moeten bedrijven zich aan houden. Wanneer dit niet gebeurt dan kan hiertegen handhavend opgetreden worden. Waar mogelijk, en met uitzondering van de aanlegkades, willen we de bomenrijen langs het kanaal uitbreiden.	B.2 & B.4

Welk belangrijk inhoudelijk inzicht is opgedaan uit de samenwerking met Utrechters?	Door wie is dit inzicht ingebracht?	Hoe hebben we dat gewogen?
Veiligheid; sociale veiligheid en verkeersveiligheid (veilig kunnen wandelen en fietsen)	Online, ondernemers, jonge werknemers, gebruikers, Fietsersbond	Veiligheid weegt zwaar mee in de visie.
Groen: groene ommetjes kunnen maken en ook als buffer voor de ervaren overlast, ook om te ontmoeten. Groen staat ten dienste van de bedrijvigheid	Online, ondernemers, jonge werknemers, stakeholdersmeeting	Dit wegen we zwaar.
Klimaatadaptatie: Lage Weide bestaat voor een groot deel uit bebouwing en asfalt (wegen, grote parkeerterreinen) Combineren aantrekkelijkheid met klimaatadaptatie	Ondernemers, werknemers, HDSR	Zwaar gewogen.
Lage Weide moet een functioneel bedrijventerrein blijven, waarbij groen ten dienste staat van het terrein.	Stakeholdersbijeenkomst	Dit is meegewogen

	Wat heeft dit inzicht en de weging bijgedragen of veranderd aan de plannen?	Verwerkt in welk hoofdstuk van de visie
	Veiligheid komt terug in de ambities van de omgevingsvisie. Met de voorgestelde herinrichting van de wegenstructuur en het ruimtelijk raamwerk zetten we in op veilige routes op Lage Weide en van/naar Lage Weide.	B.3 & B.4
	Zie hoofdstuk B.4 Aantrekkelijk en groen Lage Weide.	B.4
	Zie hoofdstuk B.4 Aantrekkelijk en groen Lage Weide. De gemeente neemt dit mee in het ontwerp openbare ruimte. We vragen ook aan ondernemers om te vergroenen. De gemeente kan dit niet alleen heeft hiervoor de eigenaren nodig. Hierin trekken we op met o.a. ILW.	B.4
	Op Lage Weide is ondernemen de kernactiviteit en dat blijft zo. Tegelijk is Lage Weide ook versteend, warm, niet klimaatbestendig en niet altijd prettig om te verblijven. In de omgevingsvisie gaan we uit van en/en. Dus zowel blijvend ruimte geven aan ondernemen als ruimte geven aan vergroening. Daarom versterken we het groen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld bij wegen en de groene zone rond de Plas. Ondernemers kunnen daarnaast natuurlijk ook hun kavel vergroenen - dat stimuleren we, samen met ILW. Zo blijft Lage Weide een goed terrein om te ondernemen én versterken we de verblijfskwaliteit	B.4

Gemeente Utrecht

Kernteam

Joris van Haaften	Stedenbouw
Huub Kloosterman	UrbanXchange
Rienie Sonnevelt	Projectassistent
Dirk Iede Terpstra	Mobiliteit
Steyn Tielemans	Economie
Belinda van Woerkom	Projectmanagement

En met inzet van veel andere collega's.

Opdrachtgever
Wim Greijn, Judith Zuidgeest

Vormgeving
Vormgeving OntwerpStudio Ruimte

Foto Trechterweide	Thomas Harmens
Foto Demkaspoorbrug	Tom Philip Janssen
Overige foto's	Gemeente Utrecht

Utrecht.nl



Reactienota Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1. Inleiding **3**
1.1 Doel reactienota 3
1.2 Opbouw reactienota 3
1.3 Inspraak en participatieproces 3
1.4 Reacties 4
1.5 Wijze van beoordeling reacties 4
1.6 Aanpassing van Ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 4
1.7 Wijze van vaststelling 4

2. Samenvatting van reacties en beantwoording **5**
2.1 Vragen over de concreetheid van ambities en financiering van de uitvoering 5
2.2 De ambities met betrekking tot distributie en logistiek op Lage Weide 6
2.3 Reacties die ingaan op ontwikkelingen op specifieke kavels 7
2.4 Onderzoek naar de mogelijkheid voor windturbines op Lage Weide 8

3. Aanpassingen in de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 **9**

Bijlage 1: Reacties en beantwoording **15**

1. Inleiding

1.1 Doel reactienota

De ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 lag vanaf 12 december 2025 tot en met 22 januari 2026 ter inzage. Gedurende deze periode van zes weken kon iedereen reageren door een reactie (zienswijze) aan de gemeente te versturen. Ook is er op 15 januari 2026 een inloopbijeenkomst gehouden. In deze Reactienota vindt u de ingediende reacties van bewoners, vastgoedeigenaren, ondernemers en andere belangstellenden met onze antwoorden daarop. Door deze reacties hebben we de ontwerp visie op een aantal punten aangescherpt. Ook dat staat in deze Reactienota, samen met de ambtelijke aanpassingen. De Reactienota maakt deel uit van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040. De volgende stap is dat het college B&W de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 aan de gemeenteraad ter vaststelling voorlegt.

1.2 Opbouw reactienota

In hoofdstuk 1 beschrijven we beknopt de uitleg over het participatieproces, de belangrijkste onderwerpen uit de reacties, hoe we deze hebben beoordeeld en wat de volgende stappen zijn voor de vaststelling van de Omgevingsvisie Lage Weide.
In hoofdstuk 2 vatten we de reacties samen aan de hand van thematische onderwerpen van de reacties. We lichten op hoofdlijnen onze antwoorden toe.
In hoofdstuk 3 bieden we een overzicht van de verbeteringen en wijzigingen die in de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 zijn doorgevoerd naar aanleiding van de reacties.

In bijlage 1 van deze Reactienota vindt u een overzicht van alle reacties en de beantwoording per reactie.

1.3 Inspraak en participatieproces

Bij het opstellen van de Omgevingsvisie pasten we de principes van Samen Stad Maken toe om samen met de stad de Omgevingsvisie voor Lage Weide 2040 te maken. Het doel was en is om samen met partners de Omgevingsvisie op te stellen. En daarna te realiseren om zo Lage Weide verder te versterken. Voor het opstellen van de Omgevingsvisie hebben we de volgende samenwerkingsvormen gekozen:

- Samen aan zet: met Industrievereniging Lage Weide (verder genoemd ILW), Eneco en enkele sleutelbedrijven;
- Peilen: voor de meerderheid van de circa 900 bedrijven (vastgoedeigenaren en bewoners), voor bewoners op Lage Weide, omwonenden, voor werknemers en voor anderen die gebruik maken van het gebied.

Bijlage 2 van de Omgevingsvisie bevat het Samenwerkingsverslag voor het traject tot en met het opstellen van de ontwerp Omgevingsvisie.

Deze Reactienota beschrijft de ingediende reacties op de ontwerp Omgevingsvisie en de beantwoording daarvan. De definitieve Omgevingsvisie is op een aantal punten gewijzigd naar aanleiding van de ingediende reacties.

1.4 Reacties

Er zijn in totaal 12 reacties binnengekomen. Het gaat om de reacties van bewoners, ondernemers, eigenaren van vastgoed en infrastructuur en belangenorganisaties.

1.5 Wijze van beoordeling reacties

Een reactie bevat de mening, zorgen, wensen en suggesties van een indiener. De meningen in een reactie of de reactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke reactie is bestudeerd en van een antwoord voorzien. Ook beoordeelden we of de ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 wordt aangepast vanwege de reactie. De Reactienota wordt aan de gemeenteraad voorgelegd, als bijlage bij de Omgevingsvisie Lage Weide 2040, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt over de Omgevingsvisie Lage Weide 2040.

De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen in de Omgevingsvisie naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3. Als een reactie een specifieke vraag bevat, wordt deze in bijlage 1 van deze Reactienota beantwoord.

1.6 Aanpassing van Ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Naar aanleiding van de reacties en aanvullende ambtelijke opmerkingen is de ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 op meerdere punten aangepast en aangescherpt. In hoofdstuk 3 geven we de aanpassingen weer.

1.7 Wijze van vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders legt de definitieve versie van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 ter besluitvorming voor aan de gemeenteraad. Voordat de gemeenteraad de plannen vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie. In de raadscommissie vindt een politieke discussie plaats. Ook kan de raad besluiten om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren, waarin ze zich breder laat informeren en bewoners en andere belanghebbenden vraagt hun mening te geven over de plannen.

Na vaststelling wordt de Omgevingsvisie Lage Weide 2040 toegevoegd aan de Omgevingsvisie Utrecht. De volgende stap, na vaststelling van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040, is het opstellen van een gebiedsprogrammering met een investeringsstrategie. Deze bouwt voort op de Omgevingsvisie, en geeft het overzicht weer van de projecten om de Omgevingsvisie uit te kunnen voeren. Hiermee kan vervolgens de programmering worden gestuurd. Niet alle projecten kunnen (direct) worden opgestart en uitgevoerd. Dat hoeft ook niet, want de looptijd van de omgevingsvisie is 15 jaar. En er is ook nog geen budget beschikbaar om de projecten te kunnen starten. In de Gebiedsprogrammering werken we een voorstel voor de prioritering van projecten verder uit, samen met de aan te vragen budgetten hiervoor. Dat gebeurt bij de Voorjaarsnota.

In de Gebiedsprogrammering geven we aan welke projecten uit de Omgevingsvisie wanneer worden opgestart en hoe hiervoor budget wordt aangevraagd. Dit is bedoeld als indicatie, afhankelijk van de financiële middelen die op basis van de toekomstige integrale afweging bij de Voorjaarsnota beschikbaar worden gesteld.

2. Samenvatting van reacties en beantwoording

Dit hoofdstuk bevat per thema een samenvatting van de inhoud van de reacties. De reacties zijn qua toon inhoudelijk en constructief. Een aantal keer wordt complimenten gegeven over het ambitie-niveau en de kwaliteit. Veel instemming is er ook over de ambities op het gebied van fietsen en het beter verbinden met de stad. Een aantal thema's komt meerdere keren terug .

Per thema staat een beknopte samenvatting, onze reactie, en is aangegeven of de reactie heeft geleid tot aanpassingen in de Omgevingsvisie.

Alle wijzigingen die zijn doorgevoerd zijn zichtbaar in hoofdstuk 3. In bijlage 1 (2-kolommenstuk) zijn alle reacties los terug te lezen en is per vraag of opmerking op iedere reactie een antwoord gegeven.

2.1 Vragen over de concreetheid van ambities en financiering van de uitvoering

Reacties

Een aantal reacties gaat in op het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Gevraagd wordt naar concrete maatregelen bij onder andere grondbeleid, fietsroutes, ecologie en milieuaspecten. In het verlengde daarvan wordt gevraagd naar de wijze van financiering van de maatregelen.

Beantwoording

Bij een Omgevingsvisie is het gebruikelijk dat er wel beoogde maatregelen of projecten worden benoemd, en dat er nog geen dekking voor is. De dekking zal, gezien de omvang van de bedragen en het belang van de projecten, moeten komen van zowel de gemeente als andere overheden en partners.

Vervolgstap is het opstellen van een Gebiedsprogrammering, waar we nader ingaan op de projecten en de mogelijke financiële dekkingsbronnen. Uiteindelijk besluit het bestuur over de start van projecten en de prioritering, bij de Voorjaarsnota.

De Omgevingsvisie Lage Weide is geen Beleidsnota, op grond van De Utrechtse Standaard (DUS) voor Sturen en Verantwoorden. In een Beleidsnota of Beleidsnota Omgevingsvisie staan de kaders en doelen, en wordt met indicatoren gestuurd op de uitvoering. Voorbeelden in de gemeente Utrecht hiervan zijn de Beleidsnota Werklocaties en de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht.

De Omgevingsvisie Lage Weide benoemt de ambities voor de ontwikkeling, in plaats van kaders en doelen. Dat is op een abstracter niveau. In deel C Monitoren, Sturen en Verantwoorden benoemen we om die reden ook geen indicatoren, planning, et cetera.

Dat is gedaan omdat dat beter aansluit bij het karakter van de ontwikkelingen en bij de projectenagenda.

Aanpassing

We passen de Omgevingsvisie niet inhoudelijk aan met het benoemen van maatregelen en de wijze van financiering. Na vaststelling van de Omgevingsvisie stellen we een Gebiedsprogrammering op waarin we de beoogde projecten en maatregelen benoemen, samen een voorstel voor wijze van financiering en fasering in de tijd.

2.2 De ambities met betrekking tot distributie en logistiek op Lage Weide

Reacties

Een aantal reacties benoemt de vestigingsmogelijkheden voor distributie en logistiek. Welke vormen van logistiek zijn wel en welke minder gewenst op Lage Weide.

Beantwoording

De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 benoemt Lage Weide als essentieel terrein voor het functioneren van de stad en de regio. Ook is Lage Weide van groot belang voor de arbeidsmarkt voor praktische en technisch geschoolden. In navolging van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 en de Beleidsnota Werklocaties (2025) hebben we de ambitie om 4.000 banen toe te voegen voor dit segment van de arbeidsmarkt. Deze ambities bepalen voor een belangrijk deel de profilering van de onderscheiden deelgebieden. De Omgevingsvisie Lage Weide richt zich op bedrijven die van belang zijn voor stad en regio. En veel minder op bedrijven van (inter-)nationaal belang, wanneer die niet bijdragen aan de lokale en regionale arbeidsmarkt.

Voor het functioneren van de stad is stadsdistributie een belangrijke sector, waar voor nieuw te vestigen bedrijven plaats is in de Logistieke zone. Deze sector draagt ook in de toekomst steeds meer bij aan de circulaire economie, waarin goederenvervoer zal toenemen.

Tegelijk zien we dat Lage Weide, door de ligging direct aan de A2 ook erg aantrekkelijk is voor (inter-)nationale logistieke bedrijven. Bedrijven die niet altijd bijdragen aan de regionale ontwikkeling en arbeidsmarkt. Nieuwe vestigingen van deze bedrijven passen dan ook minder goed in de koers die we inzetten met de Omgevingsvisie. Temeer omdat een verdere groei van de automobiliteit niet mogelijk is op en om Lage Weide.

Aanpassing
De Omgevingsvisie passen we op dit onderwerp aan.
We omschrijven de functie van logistiek preciezer.

Op Lage Weide zetten we niet in op nieuwe (inter-)nationale distributiebedrijven. We zien dat Lage Weide zeer aantrekkelijk is voor deze sector. We constateren ook dat deze sector onvoldoende bijdraagt aan twee belangrijke doelen van de Omgevingsvisie, namelijk een goede bijdrage aan toekomstbestendige banen en een evenwichtige lokale arbeidsmarkt en ten tweede bijdragen aan de lokale en regionale economie. Nieuwe vestigingen in het deelgebied Logistieke Zone richten zich op duurzame stadsdistributie en bedrijven in de hogere milieucategorieën.

2.3 Reacties die ingaan op ontwikkelingen op specifieke kavels

Reacties
Een aantal indieners reageert op specifieke ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden op specifieke kavels.

Beantwoording
In de Omgevingsvisie Lage Weide doen we geen uitspraken op het niveau van een individueel bedrijf of bedrijfskavel.
In de Omgevingsvisie Lage Weide kunnen we dus geen uitgespraken doen over specifieke gebouwen en functies op een kavel.

Daarvoor is – indien een ontwikkeling niet binnen het geldende omgevingsplan valt – het Utrechts Planproces voor Gebiedsontwikkeling (UPG) het geëigende instrument. Daarin bepalen eigenaar/ondernemer en de gemeente de concrete invulling van een kavel, als voorbereiding op het ontwerp en de aanvraag omgevingsvergunning dan wel omgevingsplanwijziging.
De Omgevingsvisie is hierbij een belangrijk afwegingskader.

Aanpassing
De Omgevingsvisie passen we niet inhoudelijk aan op de ontwikkeling van specifieke kavels.

2.4 Onderzoek naar de mogelijkheid voor windturbines op Lage Weide

Reacties

In de ontwerp Omgevingsvisie noemen we de locatiestudie naar de mogelijkheden voor windturbines op Lage Weide. Een aantal reacties gaat inhoudelijk in op de mogelijke uitkomsten.

Beantwoording

Het onderzoek naar de mogelijkheden voor windturbines is later klaar dan het (inhoudelijk) afronden van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040. Daarom benoemen we in de omgevingsvisie het onderzoek naar windturbines. Resultaten van het onderzoek zijn namelijk nog niet bekend. In de uiteindelijke besluitvorming over de komst van windturbines speelt de Omgevingsvisie Lage Weide een belangrijke rol bij de ruimtelijk-economische afweging.

Aanpassing

We passen de Omgevingsvisie niet inhoudelijk aan op het onderwerp windturbines.

3. Aanpassingen in de Omgevingsvisie Lage Weide 2040

Naar aanleiding van de ingediende reacties heeft de gemeente de Ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide 2040 op meerdere punten aangepast of verduidelijkt. In de onderstaande tabel zijn de wijzigingen bijgehouden per onderwerp en pagina. De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 is ook aangepast op basis van ambtelijke reacties. Deze staan ook in de onderstaande tabel.

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
Omslag foto is niet actueel.	1	1	Nieuwe omslag foto.	Reactie
De projectenagenda en de financiële raming zijn aangepast en meer in lijn gebracht met het abstractieniveau van de ambities en speerpunten. Paragraaf C.2 ‘Projectenagenda en financiën’ is aangepast en de aanpassingen komen terug in de samenvatting.	7 en 89-94	7 en 89-92	De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 geeft richting aan de gewenste ontwikkeling van het gebied op de lange termijn en bevat de integrale ambities voor Lage Weide. Ook onderdeel van de visie is een globale financiële raming van de investeringsambities, als een eerste indicatie voor de omvang van de toekomstige investeringen. In de visie worden vervolgstappen op hoofdlijnen beschreven; kosten en dekking zijn in een visie nog niet concreet aan te geven. In de Omgevingswet is geen verplichting opgenomen voor een uitvoeringsparagraaf. Gezien het abstractieniveau van deze visie is dat ook nog niet goed mogelijk. Om het verschillende abstractieniveau tussen de visie en gebieds-programmering scherper vorm te geven kiezen we ervoor om de projectenagenda en financiële paragraaf in de Visie minder uitgebreid te beschrijven en de volgende stap verder uit te werken. De Omgevings-visie vormt het startpunt voor een gebiedsprogrammering en investeringsstrategie, waarin maatregelen, fasering, kosten, dekkingsmogelijkheden en prioriteiten nader worden uitgewerkt. De realisatie van de investeringsambitie is afhankelijk van het beschikbaar komen van budget. *Vervolg op volgende pagina.*	Ambtelijk

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
Vervolg projectenagenda en de financiële raming	7 en 89-94	7 en 89-92	*Vervolg van vorige pagina.* Het gaat om lange termijn ambities, waarvoor dekking in fases gevonden kan worden. Voor ruimtelijk beleid verloopt de toekenning van dit budget voor een belangrijk deel via de integrale afweging in het MPR, als onderlegger bij de Voorjaarsnota. Gezien de omvang van de opgave en de beperkte financiële ruimte zijn daarbij integrale afwegingen noodzakelijk. Voor een aantal maatregelen, waaronder nieuwe fietsverbindingen, is bovendien cofinanciering door andere overheden en partners essentieel. De gemeente gaat daarom actief inzetten op samenwerking, lobby en het aantrekken van externe middelen.	Ambtelijk
Bron van de afbeelding op pagina 12 is in conceptversie niet vermeld.	12	12	De bron is nu toegevoegd: (Bron: verdeling fiets-openbaar vervoer-motorvoertuigen uit de monitor mobiliteit; verdeling motorvoertuigen in auto-bestelbus-vrachtauto is een inschatting op basis van tellingen.)	Ambtelijk
‘Natuurlijk zal dit per deelgebied verschillen, rekening houdend met het profiel en het functioneren van de bedrijven. Met een netwerk van sociaal veilige voetgangers paden, een beperkt aantal publieksvoorzieningen (zoals horeca en sport) en een stelsel van verblijfsplekken op interessante locaties in de buitenruimte, ontstaat een werklandschap waar het werken wordt gecombineerd met ontspannen en bewegen.’	30	30	‘Natuurlijk zal dit per deelgebied verschillen, rekening houdend met het profiel en het functioneren van de bedrijven. Met een netwerk van sociaal veilige voetgangerspaden, een beperkt aantal publieksvoorzieningen, zoals sport en een kleine uitbreiding van horeca (de mogelijkheden staan beschreven in Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018), en een stelsel van verblijfsplekken op interessante locaties in de buitenruimte, ontstaat een werklandschap waar het werken wordt gecombineerd met ontspannen en bewegen.’	Reactie
Langs de Sophialaan moet een veilige fietsroute worden aangelegd die aansluit op de West Kanaaldijk. Misschien moet die deels in het talud van de spoordijk liggen. Aanleg van deze verbinding is minder urgent dan de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Rutherfordweg en Isotopenweg, maar we willen in ieder geval dat de ruimte voor een fietsroute langs de Sophialaan gereserveerd wordt, zodat aanleg hiervan in de toekomst mogelijk blijft.	32-33, 64-65	32-33, 64-65	Naar aanleiding van deze reactie hebben we de Sophialaan opgenomen in de kaarten als ‘toekomstige fiets- en wandelroute’. Prioriteit ligt echter bij de routes over de Atoomweg en over de Isotopenweg – Rutherfordweg.	Reactie

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
Hoe verhoudt deze visie zich tot de huidige marktwerking voor diverse activiteiten alsmede de eigendomsrechten van de percelen. Dit i.v.m. de genoemde schuifruimte in de omgevingsvisie.	34-35	34-35	We scherpen de visie hierop aan. Hierbij de aangepaste alinea: '**Schuifruimte** Door toekomstige ontwikkelingen elders in de stad mogelijk te kunnen maken, komt het soms voor dat daar gevestigde bedrijven verplaatst moeten worden. We verkennen of het mogelijk is om op Lage Weide schuifruimte te creëren om bedrijven te huisvesten die op de huidige plek niet meer (gaan) passen. Daarbij realiseren we ons dat de schuifruimte zeer beperkt zal zijn omdat alle kavels zijn uitgegeven en de marktontwikkelingen hierin leidend zijn. Wenselijk is wel dat het verplaatsen van bedrijven van elders in de stad naar Lage Weide alleen mogelijk is als het een waardevolle toevoeging is voor Lage Weide. Het verplaatsen levert dan een win-win situatie op voor de stad.'	Reactie
'De centrale maakt gebruik van water voor warmtelozing *op het Uraniumkanaal.*'	44	44	'De centrale maakt gebruik van water voor warmtelozing in de Energiehaven.'	Reactie
In de ontwerp omgevingsvisie wordt voor de terreinen rondom Uraniumkanaal, Meson-, Proton- en Kernhaven) de focus gelegd op grootschalige watergebonden bedrijvigheid. Dit is in lijn met de Europese TEN-T verordening en het zijn van een kernhaven vanuit Europese optiek en de genoemde verordening.	49	49	De Europese TEN-T verordening en dat Lage Weide een kernhaven is vanuit Europees optiek en de genoemde verordening is bij ons bekend. Goed om dit ook expliciet te noemen in de visie. Dit voegen wij toe: 'Lage Weide is door de Europese Unie erkent in de TEN-T verordening (Trans-Europees Transportnetwerk) als een Kern Binnenhaven. Dit houdt in dat de haven van Lage Weide van het allerhoogste strategische en economische belang voor de Europese Unie is. Lage Weide ligt aan de Rhine-Alpine Corridor, die de havens van Rotterdam en Amsterdam via de Rijn verbindt met Duitsland (Duisburg) en Zwitserland (Basel).'	Reactie
Aanpassen introductie deelgebied Logistieke zone naar aanleiding van reactie van ILW over logistiek	52	52	Aangepaste alinea: 'Elke dag gaat er een grote stroom goederen naar Utrecht. En ook weer terug. Dat zijn ontelbare vrachtwagens, bestelwagens en laadauto's die de stad en regio bevoorraden en laten functioneren. Het deelgebied huisvest sinds de jaren '60…'	Reactie

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
Er is de vraag naar een meer concrete omschrijving hoe om te gaan met lokale en regionale distributie en met (inter-) nationale distributiebedrijven.	Meerdere pagina's, o.a. 53	Meerdere pagina's, o.a. 53	We omschrijven in de Omgevingsvisie de functie van logistiek preciezer. Dat doen we op meerdere pagina's. Specifiek op pagina 53: **'Toekomstige situatie** …..om de grootschalige logistiek te huisvesten. Op Lage Weide zetten we niet in op nieuwe (inter-)nationale distributiebedrijven. We zien dat Lage Weide zeer aantrekkelijk is voor deze sector. We constateren ook dat deze sector onvoldoende bijdraagt aan twee belangrijke doelen van de Omgevingsvisie, namelijk een goede bijdrage aan toekomstbestendige banen en een evenwichtige lokale arbeidsmarkt en ten tweede bijdragen aan de lokale en regionale economie. Nieuwe vestigingen in dit deelgebied richten zich op duurzame stadsdistributie en bedrijven in de hogere milieucategorieën. Het gaat bij het wensbeeld….'	Reactie
Met name vinden wij het belangrijk dat de huidige ontsluiting vanaf de Isotopenweg richting het hoofdwegennet behouden blijft, mede vanuit verkeersveiligheid en logistieke betrouwbaarheid.	64-65	64-65	De huidige ontsluiting van het gebied rond de Isotopenweg richting de A2 blijft in de visie behouden. Dit is inderdaad niet helemaal duidelijk in de mobiliteitskaart. We voegen een pijl richting Isotopenweg toe in de mobiliteitskaart.	Reactie
Op mobiliteitskaart missen we een aantal verbindingen. We zien dat er op die plekken al wél recreatieve wandelommetjes staan ingetekend, dus dat de verbindingen ontbreken ligt niet aan het detailniveau van de kaart; de verbindingen staan gewoon echt niet ingetekend.	64-65	64-65	Met de omgevingsvisie Lage Weide doen we uitspraken over de netwerken op Lage Weide en de verbindingen met de omgeving. Deze visie gaat echter niet over de netwerken in het omliggende gebied. Om hierin consequent te zijn hebben we in de omgevingsvisie ook de recreatieve wandelommetjes buiten Lage Weide uit de kaarten verwijderd.	Reactie
Busverbinding	64-65	64-65	Busverbindingen naar Maarssen ingetekend conform huidige routes via Ruimteweg en Floraweg.	Ambtelijk
Er wordt gesproken over het feit dat een IC status voor station Utrecht Leidsche Rijn randvoorwaardelijk is voor de gebiedsontwikkeling.	69	69	Onder de kop '**Met het OV naar Lage Weide**' wijzigen we in de tekst van de omgevingsvisie het woord 'randvoorwaardelijk' door 'een gemeentelijke ambitie'.	Reactie

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
Toevoeging	74	74	Deze kaart bevat ambities. Concrete initiatieven worden getoetst aan de geldende juridische kaders.	Ambtelijk
Op pagina 76 opgenomen ambitie voor een verbinding tussen Atoomweg en Maarssenbroeksedijk.	76	76	Hoewel het een interessante fietsroute is, hebben we er toch voor gekozen om deze route niet in de visie op te nemen. Dat deden we in de kaart. We hebben in de definitieve omgevingsvisie de verwijzing in de tekst naar deze route ook weggehaald (‘Onze ambitie is om voor fietsers vanaf de Atoomweg een directe verbinding te maken met de Maarssenbroeksedijk door het noordelijke deel van de Logistieke Zone.’).	Reactie
Voor de biodiversiteit benoemen wij tenslotte nog twee bijzondere plekken op Lage Weide: ’Op de plot van Theo Pouw Groep vormen de grote zandbulten interessante plekken voor die-ren als oeverzwaluwen en grondnestelende bij-ensoorten. De oeverzwaluw broedt in kolonies in zelfgemaakte gangen in zandoevers en zandho-pen. Buiten het broedseizoen (april – augustus) kan de zandhoop weer schuin worden afgewerkt of afgedekt met folie om een nieuwe broedplaats te voorkomen en de zand bult weer te kunnen gebruiken.”	83	83	We wijzigen deze alinea. ‘Als voorbeelden van de biodiversiteit op Lage Weide noemen wij tenslotte nog twee bijzondere plekken: • Op de plot van Theo Pouw Groep vormen de grote zandbulten interessante plekken voor dieren als oeverzwaluwen en grondnestelende bijensoorten. De oeverzwaluw broedt in kolonies in zelfgemaakte gangen in zandoevers en zandhopen. Om te zorgen voor continuïteit van werkzaamheden en tevens natuurinclusief te werken en schade aan nesten te voorkomen, kan men zorgen dat op ongebruikte stukken en randen van de kavels kansen voor oeverzwaluwnesten worden gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door één zandhoop steil te houden of door een verplaatsbare oeverwand. Door alternatieven aan de randen te maken wordt er tegemoet gekomen aan de behoefte van oeverzwaluwen om te nestelen in de buurt van voormalige nestplekken. Daarnaast kan men in de zandhopen die voor de bedrijfsvoering nodig zijn nesten voorkomen door jaarrond te werken met flauwe wanden (minder dan 45 graden) of het zand af te dekken.’	Reactie

Onderwerp	Pagina ontwerp	Pagina definitief	Aanpassing	Reactie of ambtelijk
In de risico tabel bij C3 voegen we een risico toe over intensief vergroenen op Lage Weide.	95	93	Intensief en drastisch vergroenen op Lage Weide is een ambitie die niet altijd goed te combineren is met andere ambities. Dat geldt met name voor het vergroten van grote aaneengesloten groenstructuren. Er zijn juist wel veel kansen voor vergroenen bij bijvoorbeeld het opnieuw inrichten van de infrastructuur en het vergroenen op kavels. Per initiatief wordt een afweging gemaakt en onderbouwd.	Ambtelijk
Uitvoeringsprogramma, ontwikkelstrategie	meerdere pagina's	meerdere pagina's	Deze term vervangen we door 'Gebiedsprogammering', om mogelijke verwarring in terminologie te voorkomen.	Ambtelijk
Toevoeging colofon	116	116	En met inzet van veel andere collega's.	Ambtelijk

Bijlage 1: Reacties en beantwoording

De reacties zijn per indiener gegroepeerd, reactie A1 is het eerste punt van persoon of organisatie A.

Nr	Reactie	Antwoord
A1	We zijn blij dat in de visie de verschillende delen van Lage Weide een verschillende functie krijgen. En dat daarbij goed wordt gekeken naar de mogelijkheden en kansen op het gebied van bereikbaarheid. De omgeving van het station krijgt het karakter van kantorenwijk, met meer werknemers per vierkante meter dan de logistieke sector aan de noordkant. Dat biedt kansen voor het stimuleren van actieve modaliteiten zoals te voet en op de fiets. De bereikbaarheid van Lage Weide vanaf het station moet sterk verbeterd worden, om de genoemde kansen daadwerkelijk te kunnen benutten. Nu is de verbinding tussen het station en het bedrijventerrein nogal hopeloos. Je kunt te voet vanaf het station op Lage Weide komen, maar daar is ook alles wel mee gezegd. We willen dat het station ook op de fiets uitstekend bereikbaar wordt. Aan de kant van Lage Weide moet een uitstekende, inpandige, verlichte en bewaakte fietsenstalling komen met voldoende stallingsruimte, ook voor fietsen met kratjes, zitjes en zgn. hulpfietsen. Hier ligt een grote opgave. Dit is niet alleen erg belangrijk, maar ook urgent, zodat nieuw in te richten werklocaties op Lage Weide direct uitstekend bereikbaar zijn op de fiets.	Fijn dat u het eens bent met de aanscherping van de profielen van de deelgebieden. Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant zien wij als zeer belangrijk entreegebied voor langzaam verkeer, in combinatie met trein en bus. Ook het programma zal veranderen. Dat vergt een grootschalige transformatie. Hiervoor wordt momenteel (2026) een Nota van Uitgangspunten voor dit gebied gemaakt, als eerste stap. We onderschrijven de opmerking van de Fietsersbond dat dit een belangrijke en urgente ontwikkeling is en de kansen die dit gebied heeft voor actieve modaliteiten.
A2	**Algemeen** De meeste fietspaden op Lage Weide zijn niet breed (voldoen ook niet aan de geldende richtlijnen) en de staat van onderhoud is niet best. Het gebied wordt buiten kantooruren als sociaal onveilig ervaren, mede door de slechte staat van onderhoud, de niet al te fraaie omgeving en de stankoverlast. Buiten kantooruren wordt er nogal eens geracet op sommige wegen. Dit geeft een heel onveilig gevoel.	**Algemeen** Plezierige routes gecombineerd met veiligheid voor fietsers en voetgangers is een belangrijk thema in de Omgevingsvisie. De ambitie is een inrichtingsplan voor het ruimtelijk raamwerk op te stellen, waarin dit voor de hoofdinfrastructuur wordt aangepakt. Op kleinere schaal werken we aan wandelommetjes.

Nr	Reactie	Antwoord
vervolg A2	**Van 50 naar 30 km/u** Veel wegen op Lage Weide hebben op dit moment een maximumsnelheid van 50 km/uur. Er rijdt veel vrachtverkeer. Als mensen hier fietsen zijn de verschillen in massa en snelheid enorm waardoor fietsen niet veilig is. In juli 2026 gaan gelukkig al veel wegen naar 30 km/uur, daar zijn we blij mee. Een aantal wegen met vrijliggende fietspaden blijft wel 50-km-wegen. Het oversteken van deze wegen, bijvoorbeeld omdat jouw werkplek bij een bedrijf aan de overzijde van de weg is, blijft erg gevaarlijk. Afslaand verkeer heeft een hoge snelheid, fietsers die parallel aan deze hoofdwegen fietsen kunnen door afslaand vrachtverkeer gemakkelijk over het hoofd worden gezien. Dat betreft de Atoomweg, het westelijke deel van de Niels Bohrweg, de Maarssenbroeksedijk, de Isotopenweg, de Elektronweg en een stukje Thoriumweg. Volgens het Mobiliteitsplan moeten deze wegen ook naar 30 km. Wat ons betreft: hoe eerder hoe beter. Een maximum snelheid van 30 km/u vergroot de veiligheid voor fietsers bij het oversteken en bij afslaand verkeer. We onderschrijven de ambitie uit het Mobiliteitsplan en vragen de gemeente om hiervoor een project te starten.	**Van 50 naar 30 km/u** De omgevingsvisie geeft, in lijn met het mobiliteitsplan, aan waar we naar 30 km/uur willen. De invoer van 30 km/uur op meer wegen na de wijzigingen in juli 2026 zijn afhankelijk van gemeente brede afspraken in het kader van versneld invoeren van 30 km/uur en bijvoorbeeld de onderhouds-/ vervangingsplanning van wegen. Een planning is nu nog niet te geven.
vervolg A2	**Niels Bohrweg** Er lopen twee doorfietsroutes over Lage Weide: de doorfietsroute van Dom tot Dam en de doorfietsroute Houten – Lage Weide. De doorfietsroutes zijn onderling verbonden door de Niels Bohrweg. De Niels Bohrweg ligt in de Logistieke zone, wat zorgt voor spanning tussen vrachtwagenbewegingen en kwetsbare fietsers. Gezien de verwachte ontwikkelingen van de logistieke bedrijvigheid in dit gebied en de ambitie op het gebied van doorfietsroutes op Lage Weide is sprake van een toenemende spanning. De Niels Bohrweg krijgt binnenkort een vrijwillig fietspad en deze weg wordt bij de herinrichting ook naar 30 km/uur gebracht, daar zijn we blij mee. Maar het nog aan te leggen fietspad langs de Niels Bohrweg heeft geen “doorfietskwaliteit”. Op het oostelijk deel van de Niels Bohrweg kan die kwaliteit binnen de bestaande ruimte voor infrastructuur worden gerealiseerd door de Kantonnaleweg in te richten als doorfietsroute, in elk geval in de richting van de Maarssenbroeksedijk. Daarom vragen we de gemeente om deze mogelijkheid te onderzoeken.	**Niels Bohrweg** Het inzetten van de Kantonnaleweg als doorfietsroute en het verbeteren van de kruispunten is onderzocht in het project Niels Bohrweg verkeersveiliger maken. Er is in dat project een afweging gemaakt en er is gekozen voor het realiseren van een 2-richtingsfietspad langs de Niels Bohrweg. Naar verwachting starten de werkzaamheden in 2026. Bij het opstellen van de Omgevingsvisie hebben we ook een directe fietsverbinding vanaf de Atoomweg (via de Fermiweg) naar de Maarssenbroeksedijk verkend. Hoewel aantrekkelijk als directe route in het fietsnetwerk, hebben we grote twijfels of deze route haalbaar is (deel tussen Fermiweg en Maarssenbroeksedijk ontbreekt) en echt aantrekkelijk kan worden. Daarom hebben we in de Omgevingsvisie de keuze gemaakt om in te zetten op de parallelle routes via de Rutherfordweg en via de Atoomweg. In de ontwerp Omgevingsvisie is de verbinding via Fermiweg niet in de kaarten opgenomen, helaas is er wel een zin in de tekst op pagina 76 blijven staan. In de definitieve omgevingsvisie is deze zin verwijderd (‘Onze ambitie is om voor fietsers vanaf de Atoomweg een directe verbinding te maken met de Maarssenbroeksedijk door het noordelijke deel van de Logistieke Zone.’).

Nr	Reactie	Antwoord
vervolg A2	Verder blijft het oversteken van de (steeds drukker wordende) Niels Bohrweg een gevaarlijke onderneming. We herhalen hier ons pleidooi voor de aanleg van middeneilanden in de Niels Bohrweg bij de kruisingen met de Maarssenbroeksedijk en de Rutherfordweg, zodat fietsers in twee stappen kunnen oversteken. Mooi alternatief voor de Niels Bohrweg: in de groenparagraaf (geweldig!), op pagina 76, wordt aangegeven dat de gemeente de ambitie heeft om vanaf de Atoomweg een directe verbinding voor fietsers te maken met de Maarssenbroeksedijk. Die ambitie delen we!	*Zie vorige pagina*
vervolg A2	**Rutherfordweg en Isotopenweg** De verbinding Maarssenbroeksedijk – Niels Bohrweg – Rutherfordweg – Isotopenweg wordt door veel scholieren uit Maarssen gebruikt om naar scholen in Utrecht te gaan. We willen dat de veel te smalle fietsstrookjes langs de Rutherfordweg en Isotopenweg worden vervangen door een vrijliggend fietspad. De saaie, lelijke en vaak stinkende (afvalverwerking) route langs de Isotopenweg moet veel beter. We zien mogelijkheden voor een fraaiere en ecologisch betere inrichting van de spoordijk. Zodat er nog eens een vogel zingt als je langsfietst.	**Rutherfordweg en Isotopenweg** Naast de plannen voor de aanpassingen aan de Niels Bohrweg onderzoeken we op dit moment de mogelijkheden om ook de Rutherfordweg-Isotopenweg te verbeteren.
vervolg A2	**Uraniumweg en Atoomweg** De Uraniumweg is onprettig om te fietsen, er is geen fietsstrook gemarkeerd en er zijn veel uitritten van de bedrijventerreinen, dat is onveilig voor de fietsers richting Maarssen. Fietsers vanaf de Elektronweg richting Maarssen kunnen ervoor kiezen: • Om via het fietspad aan de westkant van de Atoomweg te rijden. Om op de Niels Bohrweg uit te komen, moeten ze altijd ergens de Atoomweg oversteken. Dat kan bij de kruising met de Plutoniumweg, waar ze eerst de Plutoniumweg en daarna de Atoomweg moeten oversteken, dus twee keer wachten voor de verkeerslichten. Na de Plutoniumweg richting Maarssen doorrijden aan de westkant van de Atoomweg kan ook, maar dan komen fietsers op de westelijke parallelweg uit. Dit is toegestaan, maar je fietst hier tegen de richting van het autoverkeer in en dat is onveilig.	**Uraniumweg en Atoomweg** Wij herkennen de genoemde problemen rond Uraniumweg en Atoomweg. Het fietspad is jaren geleden weggehaald (onder andere vanuit veiligheid) en kan in de huidige situatie niet eenvoudig worden teruggebracht. Wel werken we op dit moment aan maatregelen om de Atoomweg en Uraniumweg ook voor fietsers te verbeteren. Vanuit de doorfietsroute Houten-Lage Weide wordt nu, 2026, vooral gekeken naar het fietspad aan de westzijde. Op de Uraniumweg kijken we onder andere naar het vrachtwagenparkeren.

Nr	Reactie	Antwoord
vervolg A2	*Vervolg vorige pagina* • Vanaf de Elektronweg kunnen fietsers ook aan de oostkant van de Atoomweg fietsen, maar het fietspad loopt niet door, je moet vervolgens over de Uraniumweg fietsen. Dat is niet veilig, want er zijn aan de rechterkant veel uitritten van bedrijfsterreinen en er rijdt veel vrachtverkeer. Wat kan helpen is om langs de Atoomweg het oostelijke fietspad terug te brengen, dat daar parallel aan de Uraniumweg heeft gelegen. De plek waar het fietspad is opgebroken, is gemarkeerd met een hekje. Als het fietspad weer wordt teruggelegd kunnen fietsers richting Maarssen gewoon het hele stuk aan de oostkant van de Atoomweg blijven rijden. De benodigde ruimte kan worden vrijgemaakt door de Atoomweg als éénrichtingsweg in te richten, zie ook de volgende alinea.	*Vervolg vorige pagina* In de Omgevingsvisie hebben we opgenomen dat het zuidelijke deel van de Atoomweg meer kwalitatieve ruimte moet krijgen voor voetgangers, fietsers, bussen en bestemmingsverkeer. Daarvoor stellen we ook veranderingen in de autostructuur van dit gebied voor. Hoe dat er precies uit moet gaan zien werken we na vaststelling van de Omgevingsvisie uit in de Nota van Uitgangspunten stationsgebied Leidsche Rijn Centrum en in een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Als we gaan ontwerpen, verkennen we deze suggestie van het oostelijke fietspad lang de Atoomweg .
vervolg A2	**Wolfgang Pauliweg en Reactorweg** We lezen dat de capaciteit voor het autoverkeer van de parallel liggende Wolfgang Pauliweg, Reactorweg en Atoomweg beter benut kan worden en de verblijfskwaliteit kan worden versterkt. We denken dat dit betekent dat deze wegen samen met minder rijstroken toekunnen. Wij doen vast een voorzet: de Reactorweg zou een eenrichtingsweg richting Maarssen kunnen worden. De Atoomweg zou op dit deel ook een eenrichtingsweg kunnen worden, richting Utrecht. Daarmee komt ruimte vrij langs de Atoomweg om de fietsroute aan de oostkant van de Atoomweg terug te brengen, zoals we hiervoor hebben bepleit. Als de Reactorweg drukker wordt, kan niet meer worden volstaan met fietsstroken. De Kernweg en Nucleonenweg vormen dwarsverbindingen tussen de Reactorweg en de Atoomweg. We stellen voor dat dit wegen ook worden ingericht als éénrichtingsweg. In welke richting dat het beste kan, dient nader te worden onderzocht. Het inrichten van een eenrichtingscircuit in dit deel van Lage Weide is een opgave op zichzelf. We worden graag bij het project betrokken.	**Wolfgang Pauliweg en Reactorweg** Dank voor de voorzet. Bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte onderzoeken en ontwerpen we een verkeersstructuur die aansluit bij de koers in de Omgevingsvisie en een goed functionerend bedrijventerrein met ruimte voor goederenvervoer, autoverkeer en langzaamverkeer. Het is een complex onderwerp om zonder onderzoek uitspraken over te kunnen doen.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A2	**Bariumweg, Savannahweg, Zonnebaan** De doorgaande fietsroutes Savannahweg en Zonnebaan hebben fietsstroken, veel vrachtverkeer en veel parkeerplaatsen langs de fietsstrook. Zelfs haaksparkeerplaatsen, terwijl die echt niet thuishoren langs fietsroutes. Kan hier ruimte worden gevonden voor een vrijliggend fietspad? De Bariumweg richting Atoomweg heeft aan beide kanten een ventweg. Fietsers lijken te mogen kiezen waar ze rijden. Op alle drie de rijbanen rijdt vrachtverkeer. Op de ventwegen heeft het (vracht)verkeer een herkomst of bestemming bij één van de bedrijven, wat zorgt voor onveiligheid bij de in- en uitritten van de bedrijfsterreinen. De ventwegen zijn door de klinkerverharding oncomfortabel voor fietsers. De Bariumweg zelf wordt overdag gebruikt als parkeerplaats voor opleggers, ook onveilig voor fietsers. Er zijn goede fietsroutes nodig over de Bariumweg.	**Bariumweg, Savannahweg, Zonnebaan** Het klopt dat straten als de Bariumweg, Savannahweg en Zonnebaan niet goed zijn ingericht voor fietsers. Zeker in relatie tot vrachtverkeer en geparkeerde (vracht)auto's. Verbeteren van deze routes vraagt om relatief grote aanpassingen. Dit werken we uit in een op te stellen inrichtingsplan. Dat maakt onderdeel uit van de Gebiedsprogrammering, het vervolg van de Omgevingsvisie.
vervolg A2	**Sophialaan: ruimtereservering** Langs de Sophialaan moet een veilige fietsroute worden aangelegd die aansluit op de West Kanaaldijk. Misschien moet die deels in het talud van de spoordijk liggen. Aanleg van deze verbinding is minder urgent dan de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Rutherfordweg en Isotopenweg, maar we willen in ieder geval dat de ruimte voor een fietsroute langs de Sophialaan gereserveerd wordt, zodat aanleg hiervan in de toekomst mogelijk blijft.	**Sophialaan: ruimtereservering** Een fietsroute langs de Sophialaan kan een goede verbinding zijn in het fietsnetwerk. Prioriteit ligt echter bij de route Isotopenweg – Rutherfordweg. Naar aanleiding van deze reactie hebben we de Sophialaan opgenomen in de kaarten als 'toekomstige fiets- en wandelroute'.
A3	Op pagina 64 van de visie is een de mobiliteitskaart afgedrukt. Op de kaart missen we een aantal verbindingen. We zien dat er op die plekken al wél recreatieve wandelommetjes staan ingetekend, dus dat de verbindingen ontbreken ligt niet aan het detailniveau van de kaart; de verbindingen staan gewoon echt niet ingetekend. We geven hieronder eerst een aantal constateringen over de aansluitingen van het fietsnetwerk in Lage Weide op de fietsnetwerken in Maarssen, Leidsche Rijn en Utrecht (stad). In het vervolg op deze opsomming beschrijven we onze wensen.	De Omgevingsvisie heeft ten aanzien van de fiets zeker een hoog ambitieniveau. Dit is nodig om de noodzakelijke mobiliteitstransitie te kunnen realiseren. In de omgevingsvisie Lage Weide zijn daarom veel ingrepen in het netwerk opgenomen en vooral ook veel verbindingen met de rest van de stad. We zijn het met eens dat de (nieuwe) fietsinfrastructuur op Lage Weide goed moet aansluiten op de huidige netwerken buiten Lage Weide. Ook zal op een aantal plaatsen buiten Lage Weide nodig zijn nieuwe fietsverbindingen te maken om zo goed mogelijk aan te sluiten op de nieuwe verbindingen met Lage Weide. Deze visie gaat echter niet over de netwerken in het omliggende gebied. De suggestie die de fietsersbond in haar reactie doet voor verbindingen in de omgeving van Lage Weide kunnen we dan ook niet overnemen in deze visie. Om hierin consequent te zijn verwijderen we in de definitieve versie van de omgevingsvisie de recreatieve wandelommetjes buiten Lage Weide op de kaarten.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A3	**Aansluitingen aan de noordkant van Lage Weide** Vanaf de Maarssenbroeksedijk richting Maarssen kun je rechtsaf langs de Zuilense Ring naar Maarssen en richting Maarsseveenseplas. Die verbinding moet ingetekend worden op de definitieve kaart. Vanuit Maarssenbroek is Lage Weide vlot (zij het niet altijd veilig) bereikbaar via de Zonnebaan en via de Maarssenbroeksedijk. Vanuit Breukelen is Lage Weide bereikbaar via de Westkanaaldijk. Vanaf Maarssen en Zuilense Vecht is Lage Weide bereikbaar via het fietspad langs de Zuilense Ring (Jan van Wijkpad) of via de Maarssensebrug en Maarssenbroeksedijk. Er is een trap met fietsgoot tussen dat pad en de Oostwaard. **Aansluitingen van en naar stad Utrecht en Leidsche Rijn** We vinden de bestaande routes van en naar Utrecht en Leidsche Rijn allemaal problematisch. Vanaf Lage Weide kun je via de Plutoniumweg richting Leidsche Rijn over het Lage Weide viaduct. Als je de A2 bent overgestoken, kun je met een vrij steile trap met fietsgoot naar de Proostwetering. We zijn blij met de trap met fietsgoot, die afgelopen jaar is gerealiseerd en waarvoor we langdurig hebben gelobbyd. Om vanaf het Lage Weide viaduct diverse bestemmingen in Leidsche Rijn te bereiken, moet je flink omfietsen, omdat er maar weinig mogelijkheden zijn om de Liesveldsewetering te kruisen. Dat kan alleen bij de Burt Bacharachstraat, de Musicalkade en de Walter Kollolaan. De volgende mogelijkheid is voor fietsers pas bij de Ien Daleshaghe, 1,3 km verder. Daardoor moeten mensen uit bijvoorbeeld Vleuterweide flink omfietsen om naar Lage Weide te gaan. De Gele brug zit aan het maximale aantal fietsers dat veilig van deze verbinding gebruik kan maken. Er rijden nu zo'n 8.000 fietsers per etmaal. Met name op de brug zelf is het bruikbare deel van het fietspad maar 3,5 m breed. Het is de verwachting dat de drukte nog zal toenemen. Lage Weide wordt in de omgevingsvisie genoemd als toplocatie voor last mile stadslogistiek. Indien er bak- en vrachtfietsen van Lage Weide naar Utrecht gaan, zullen ze ook van deze drukke verbinding gebruik moeten maken. Daarnaast moet er behoorlijk worden omgefietst om de Gele brug vanuit Lage Weide te bereiken.	*Zie pagina 19*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A3	De Demkabrug heeft een smalle en sociaal onveilige oprit. De haarspeldbocht is voor veel mensen niet te fietsen. De brug zelf is erg smal. Je kunt door het hek heen het water in kijken, wat veel mensen hoogtevrees geeft. Het hek is lager dan de huidige normen voor fietsroutes op bruggen. Grote mensen op hoge fietsen hebben het gevoel dat ze over de reling heen kunnen vallen. De afrit aan de kant van Lage Weide is wat breder en wat beter. Maar onderaan de helling moeten mensen onder een viaduct door met onoverzichtelijke kruisingen en een toenemende hoeveelheid vrachtverkeer. Ook ligt hier vaak zwerfvuil en is de tunnel beklad met graffiti. Dat mensen nu weinig van de fiets gebruik maken om op Lage Weide te gaan werken, is niet verbazingwekkend. De omgevingsvisie noemt een groot aantal nieuwe bruggen en tunnels naar Lage Weide. We zijn blij met het hoge ambitieniveau. De nieuwe fietsverbindingen moeten goed op het bestaande fietsnetwerk worden aangesloten, zodat er niet ver hoeft te worden omgereden om van zo'n brug of tunnel gebruik te kunnen maken. Net zoals er nu een mogelijkheid is om vanaf de Maarsserbrug (Burgemeester Waverijnweg in Maarssen) naar de Westkanaaldijk te komen, al is die route wel erg steil. Concreet willen we: • De verbinding Kantonnaleweg – Zonnebaan – A2 – De Wetering moet doorgetrokken worden tot aan het Lint. Daarvoor is een brug over de Liesveldsewetering nodig. In de tekst staat het wel genoemd, maar op de afbeelding staat het stuk Lint – de Wetering alleen als wandelverbinding ingetekend. Het Lint is vanuit veel wijken bereikbaar. De geel gemarkeerde routes op deze kaart hiernaast worden dan mogelijk, in plaats van de paars gemarkeerde route. Tevens moet deze fietsbrug goed bereikbaar zijn vanaf de Proostwetering. Op Lage Weide zijn aansluitingen nodig naar de Kantonnaleweg en de Zonnebaan en Savannahweg. • Zoals hiervoor al genoemd, er ligt nu een goed gebruikte trap met fietsgoot bij het Lage Weide viaduct, waar we flink voor gelobbyd hebben. Maar als het fietsgebruik uit Leidsche Rijn flink omhoog moet, dan is een fietsgoot niet aantrekkelijk genoeg, dan is het noodzakelijk om daar een fietsbare helling te maken. Daar profiteren gebruikers van de rood- en geel gemarkeerde routes in bovenstaande afbeelding van.	*Zie pagina 19*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A3	• De fietsbrug naar het Werkspoorkwartier moet zowel aansluiting geven op de Cartesiusweg als op de Keulse kade. Er is zowel een aansluiting nodig op de Atoomweg als op de route naar de nieuwe fietsbrug naar Leidsche Rijn/Terwijdesingel. • De fietsbrug over de A2 bij Leidsche Rijn centrum, moet aansluiting geven op de Jazzsingel, de Terwijdesingel, de Soestwetering en de Reykjavikstraat. Op Lage Weide moet hij aansluiten op de Reactorweg en de Atoomweg. • De nieuwe fietsverbinding langs het spoor, naar de Isotopenweg, (“Nieuwe Demkabrug”) moet zowel aansluiten op een route naar station Zuilen als aansluiting geven op de Keulse Kade en de Muyskenweg. • Vanaf de Anton Geesinkbrug over het Amsterdam Rijnkanaal moet er een fietsverbinding zijn naar de Atoomweg, de Rutherfordweg en de Isotopenweg. In de schetsen die we tot nu toe hebben gezien zou deze brug aanlanden aan op de Plutoniumweg. Nu lijkt hij ingetekend bij de Otto Hahnweg. Tegelijk staat er een busroute ingetekend op de Otto Hahnweg. We willen dat deze brug via fietspaden bereikbaar is vanaf Lage Weide. Dat pleit voor een aanlanding op de Plutoniumweg. Aan de Zuilense kant is er een verbinding nodig naar de Amsterdamsestraatweg en naar het fietsnet in het sportpark. • Tenslotte zien we op de kaart een toekomstige verbinding staan voor fiets en voetganger onder het spoor door bij station Leidsche Rijn. Er is zelfs nog een tweede voetgangersverbinding ingetekend. Deze fietsverbinding is hard nodig, zodat mensen uit Leidsche Rijn (Parkwijk, Rijnvliet) via deze verbinding naar Lage Weide kunnen fietsen. In de tekst wordt er alleen gesproken over een fietsverbinding naar (tot) Station Leidsche Rijn. Ook in de financiële paragraaf op pagina 93 is slechts sprake van een voetgangers- en fietsverbinding “richting Leidsche Rijn centrum”. Deze verbinding moet (fietsbaar) doorgetrokken worden naar de andere kant van het spoor en daar goed worden aangesloten op het fietsnetwerk van Leidsche Rijn. Het is niet alleen een entree naar Lage Weide vanaf het station, het moet een belangrijke toegang worden naar Lage Weide voor de 100.000 inwoners van Leidsche Rijn en (via de Gele brug en Daphne Schipperbrug) inwoners van Utrecht.	*Zie pagina 19*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A3	We hebben de benodigde aansluitingen in geel op de kaart toegevoegd. Omdat de bruggen en tunnels (soms flinke) hoogteverschillen overbruggen, is een aansluiting met kruisende routes niet altijd vanzelfsprekend. Maar ze zijn wel nodig om het maximale resultaat te behalen met de (dure) nieuwe verbinding. Pas als deze verbindingen goed aansluiten op de fietsnetten in de wijken om Lage Weide heen én in Lage Weide zelf, raakt Lage Weide voor de fiets goed verbonden.	*Zie pagina 19*
Vervolg A3	**Onze prioriteiten** De omgevingsvisie kent een hoge ambitie voor wat betreft aanleg van nieuwe fietsbruggen. Dat zal niet vanzelf gaan, vanwege de hoge kosten en krapte aan personeel bij de gemeente en in de markt. We willen als Fietsersbond altijd alles nu, maar we denken dat het belangrijk is om wel prioriteiten te stellen. Niet alles kan nu. De volgorde waarin investeringen in met name de fietsbruggen gedaan kunnen worden is belangrijk. We geven onze ideeën over de prioriteiten. We horen in de reactie van de gemeente graag in hoeverre zij denkt dat het nodig is om prioriteiten te stellen en hoe ze daarin de afweging gaat maken. Qua prioriteit vinden we dat een betere verbinding via de Demkabrug (Dom-Dam route) topprioriteit heeft. De verbinding tussen Lage Weide en Leidsche Rijn bij station Leidsche Rijn staat op nummer twee. Die biedt een verbinding vanuit grote delen van Leidsche Rijn naar Lage Weide én hij maakt de verbinding vanuit Utrecht (via de Gele brug) veel korter. Op nummer drie staat de verbinding vanuit het Werkspoorkwartier naar de Atoomweg en verder naar Leidsche Rijn noord. Omdat de Gele brug te druk wordt.	Voor de verdere ontwikkeling van Lage Weide zijn veel maatregelen benoemd. Die brengen hoge kosten met zich mee. En inderdaad, niet alles kan nú worden uitgevoerd. In de Omgevingsvisie hebben we daarom een aantal projecten als prioriteit benoemd. Aangezien het terugdringen van automobiliteit randvoorwaardelijk is voor de verdere kavelontwikkeling, ligt de nadruk op projecten die het gebruik van de fiets, OV, goederenvervoer over water en spoor stimuleren. Vanuit het thema ‘Scherper economisch profiel’ is het belangrijk om te starten met de eerste maatregelen. We blijven hierbij de prioritering hanteren uit de ontwerp Omgevingsvisie: Een belangrijk prioritair project is het verbinden van Lage Weide met de stad door langzaam verkeerbruggen over het Amsterdam Rijnkanaal en de A2. U scherpt dit aan met een prioritering van de bruggen. In 2026 onderzoeken we de prioritering van de bruggen, als onderdeel van de op te stellen gebiedsprogrammering. Een brug tussen het Lint en De Wetering is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk zoals dat ook in het Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht is opgenomen. Er is echter nog geen financiering voor de aanleg van deze brug. Deze schakel ligt buiten het gebied Lage Weide, daarom is deze schakel niet opgenomen in deze Omgevingsvisie

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg A3	De Anton Geesinkbrug en de brug over de A2 naar De Wetering staan op 4 en 5. Ze vervullen beide ook een functie in de verbinding Overvecht – Leidsche Rijn (inclusief Vleuten en Vleuterweide). Een brug tussen het Lint en De Wetering maakt Lage Weide nu al veel beter bereikbaar vanuit grote delen van Leidsche Rijn. Gezien de betrekkelijk lage kosten voor zo'n brug, zien we dat als Quick win. Er is in de omgevingsvisie (pag. 93) sprake van een tijdelijke veerverbinding, die tot de Anton Geesinkbrug wordt aangelegd. Zo'n verbinding heeft alleen zin als ook het spoor kan worden gekruist. Gezien de kosten van zo'n verbinding en de urgentie van de andere fietsverbindingen, vinden we dat zo'n veerverbinding alleen moet worden gemaakt als de financiering is geregeld van de bruggen met hogere urgentie dan de Anton Geesinkbrug.	*Vervolg vorige pagina* De tijdelijke veerverbinding is niet bedoeld op de plek van de Anton Geesinkbrug maar op de plek van de Energiebrug. Daarmee kan deze verbinding mogelijk al op korte(-re) termijn worden gemaakt. De veerverbinding is ook nadrukkelijk bedoeld als tijdelijke maatregel omdat de realisatie van één of meer bruggen nog vele jaren zal gaan duren.
A4	Bedrijven dienen te zorgen voor veilig bereikbare goede stallingen voor werknemers en bezoekers. Dat wil zeggen: overdekt, afgesloten, met oplaadmogelijkheden, lockers, kleedruimte douche. Bedrijven moeten de maximale onbelaste financiële vergoeding voor fietskilometers aan hun werknemers verstrekken. Samen met https://goedopweg.nl/nl-nl moeten ze het fietsgebruik door werknemers en bezoekers stimuleren, bijvoorbeeld door e-bikes voor een aantal weken uit te lenen aan werknemers. Zodat mensen kunnen proberen of dat iets voor hen is.	We zien een scala aan mogelijkheden voor het stimuleren van het gebruik van de fiets voor woonwerk verkeer. Als gemeente ligt het primaat bij goede verbindingen met de stad en een aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk op Lage Weide. Daarnaast hebben ook bedrijven op Lage Weide een belangrijke rol in het stimuleren van de fiets. Zowel aan de HR kant (fietsvergoeding bijvoorbeeld) als het faciliteren van voorzieningen zoals stallingen, deelmobiliteit, etc. in diverse samenwerkingen, zoals Goed op Weg, blijven we hierop inzetten.

Nr	Reactie	Antwoord
B1	Goodman is sinds augustus 2023 eigenaar van de gronden aan de Protonweg 8 — 15 te Utrecht gelegen op het bedrijventerrein Lage Weide (“Locatie”). Goodman heeft deze locatie gekocht van Agrifirm. Zij gebruikten de Locatie voornamelijk voor opslag, distributie en logistieke activiteiten met betrekking tot mengvoer voor vee en kunstmest. Goodman is van plan — indachtig de wens van de gemeente Utrecht om het bedrijventerrein Lage Weide te intensiveren — om op de Locatie een duurzame meerlaagse stadshub te realiseren die ruimte biedt voor onder andere (last mile) stadsdistributie, maakindustrie, MKB en op- en overslag van goederen (“Harbour Hub). Hierover worden al meer dan 2 jaar uitgebreide en intensieve gesprekken gevoerd met de gemeente, waarbij het laatste gesprek heeft plaatsgevonden op 8 december 2025, 3 dagen voor de bekendmaking van het ontwerp. Het ontwerp kwam als een verrassing, zeker aangezien de opdrachtgevers van het ontwerp ook de contactpersonen van Goodman zijn en Goodman op geen enkele wijze (actief) bij het ontwerp is betrokken. Goodman maakt zich zorgen over de inhoud van het ontwerp en ziet gelet op de inhoud als ook de totstandkoming van het ontwerp aanleiding om te reageren door middel van deze zienswijze.	Dat de ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide voor u als een verrassing komt, verbaast ons. In de gesprekken die de gemeente met medewerkers van Goodman heeft gehad, is verteld dat er gewerkt werd aan een omgevingsvisie voor Lage Weide. We hebben destijds de Uitgangspuntennotitie met u gedeeld en in voorbereiding op en tijdens het werken aan de omgevingsvisie hebben verschillende gesprekken plaatsgevonden met belanghebbenden, waaronder uw organisatie. Bovendien zijn ook medewerkers van Goodman aanwezig geweest tijdens de bekendmaking van de start van de uitwerking van de Omgevingsvisie op een ALV van het ILW. En is Goodman via een wijkbericht uitgenodigd voor een participatiebijeenkomst. Voorts wordt er op gewezen dat de terinzagelegging ontwerp omgevingsvisie in lijn met artikel 10.7a van de Omgevingsregeling op 11 december 2025 in het Gemeenteblad bekend is gemaakt. U geeft terecht aan dat de gemeente wil gaan sturen op de vestiging van bedrijven die bijdragen aan de circulaire economie en energietransitie en bedrijven die een positieve bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in de stad en de regio. En dat het ontwerp inzet op intensiveren en optimaliseren van het ruimtegebruik op Lage Weide. Deze onderwerpen zijn niet nieuw, maar een bekrachtiging van beleid dat al door de Raad is vastgesteld. In onder andere de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en de Beleidsnota Werklocaties 2035.

Nr	Reactie	Antwoord
B2	Het ontwerp onderscheidt zes deelgebieden binnen Lage Weide die elk een eigen profiel en eigen karakteristieken hebben. Eén van deze zes deelgebieden is het Havengebied. De locatie is gelegen binnen dit Havengebied. In het ontwerp wordt aangegeven dat de gemeente Utrecht actief wil gaan sturen op de vestiging van bedrijven die bijdragen aan de circulaire en energietransitie, zoals duurzame last mile stadslogistiek en een positieve bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in de stad en de regio.4 Bovendien zet het ontwerp in op intensivering en optimalisatie van ruimtegebruik op de kavels binnen Lage Weide. Uit het ontwerp volgt verder dat de gemeente Utrecht specifiek het Havengebied nog exclusief wenst te gebruiken voor (de realisatie van) grondstofverwerkende recyclelaars en watergebonden activiteiten in de hogere milieucategorieën. Uw college geeft in het ontwerp daarom aan strenger te zullen zijn en meer strategische afwegingen te zullen maken bij de doorontwikkeling van Lage Weide.	Het maximaal aantal vervoersbewegingen in de spits op Lage Weide is bereikt waardoor intensiveren van bedrijfsvastgoed helaas zeer beperkt mogelijk is. Dit is een van de grootste uitdaging op Lage Weide en wordt daarom als prioritair project opgepakt bij de doorvertaling van de visie in uitvoering. Daarnaast is de keuze in het Havengebied voor grondstofverwerkende recyclaars en watergebonden activiteiten in de hogere milieucategorieën een bekrachtiging van reeds bestaand beleid. Bijvoorbeeld in de RSU, de Beleidsnota Werklocaties 2035 en de Beleidsnota Circulair 2030. Ook in het vigerende bestemmingsplan staat dat op deze kavel een minimale milieucategorie van 3.2 geldt. Deze keuzes heeft de gemeente gemaakt omdat bedrijfskavels, van een groot formaat, met een hoge milieucategorie en gelegen aan het water uniek zijn in de provincie. Bedrijvigheid in de milieucategorie 3.1 kan op vele andere plekken in de gemeente gevestigd worden.
B3	Ten eerste: Ontwerp schetst vertekend beeld en wijst ten onrechte (enkel) naar logistiek als veroorzaker van problemen in functioneren Lage Weide Het ontwerp bevat diverse aannames, oorzaken en stellingen over het (huidige) functioneren van Lage Weide, het gewenste toekomstbeeld als ook kansen voor de toekomst, die wat Goodman betreft niet aansluiten bij de stand van zaken van de markt en een gedegen onderbouwing missen. Het zorgvuldigheidsvereiste verlangt dat de gemeente haar omgevingsvisie baseert op een gedegen (economische) onderbouwing en daarbij alle omstandigheden betrekt die leiden tot de in de omgevingsvisie te maken (beleids)keuzes. Goodman vraagt hiervoor, zoals hierna nader wordt toegelicht, uw uitdrukkelijke aandacht. In het ontwerp wordt — kort samengevat — beschreven dat de hoeveelheid logistieke bedrijvigheid en distributiecentra op de Lage Weide (in handen van beleggers) tot een prijsopdrijvend effect van de bedrijfskavels leidt en heeft geleid. Ook wordt gesteld dat maakbedrijven worden verdreven uit de stad en dit te wijten is aan de logistieke sector. Hiermee wordt wat Goodman betreft een vertekend en negatief beeld geschetst van de logistieke sector. Goodman wijst erop dat stijging van prijzen een gevolg is van marktwerking.	Wij herkennen het geschetste beeld niet dat de gemeente de visie heeft opgesteld zonder gedegen (economische) onderbouwing. In het Samen Stad Maken traject is met meerdere ondernemers gesproken, en tevens met economische en logistieke experts zoals Cees-Jan Pen en Merten Nefs . Daarnaast zijn gemeentelijke experts economie en goederenvervoer betrokken geweest bij de uitwerking van de Visie Lage Weide. Ook is de Omgevingsvisie opgesteld in lijn met de Provinciale Omgevingsvisie waar sterk ingezet wordt op ruimte voor de circulaire transitie en het optimaal gebruik van de milieuruimte op bedrijfskavels. En in juni 2025 stuurde de EZ-minister het rapport over de Ruimtelijke Economische Visie aan de Tweede Kamer waarin het belang van het zorgdragen voor voldoende ruimte voor de juiste bedrijvigheid op de juiste plek eveneens wordt onderstreept. Voor de reactie over de onderbouwing verwijzen we naar de reactie hierboven. Tenslotte staat in de Visie ook dat schaarste aan bedrijfskavels een oorzaak is van de stijgende prijzen: ‘De schaarste aan bedrijfskavels is een groot risico voor een toekomstbestendige groei van Lage Weide. Het zorgt voor ruimtetekort bij bestaande bedrijven en zeer hoge prijzen voor bedrijfskavels.’

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg B3	*Vervolg vorige pagina* Het enkel aanmerken van logistiek en distributiecentra als de (enige) veroorzaker daarvan is dan ook niet juist. Bovendien mist daarvoor een gedegen onderbouwing. Dat dit zou komen omdat deze kavels in handen zijn van “beleggers”, mist wat Goodman betreft ook feitelijke grondslag, nu ook voor (veel) van de overige kavels die niet voor logistieke doeleinden worden gebruikt geldt dat deze in handen zijn van beleggers. Dat kavels (steeds) duurder worden past in algemene zin bij de ontwikkelingen in de (bedrijfs) vastgoedmarkt. Daarnaast wijst Goodman erop dat in het kader van prijsopdrijvende effecten ten onrechte niet is betrokken dat het feit dat de ruimte die binnen de gemeente Utrecht over is gebleven voor bedrijven(terreinen) schaars is, juist doordat door de gemeente (gedeeltelijk) bedrijventerreinen zijn opgeofferd voor woning(bouw)ontwikkeling, zonder (opnieuw) ruimte voor bedrijvigheid te creëren. Het is van belang voor een gedegen omgevingsvisie om alle relevante omstandigheden en oorzaken in beeld te hebben, voordat beleid en keuzes worden gemaakt. In de optiek van Goodman ontbreekt een gedegen beoordeling.	*Zie vorige pagina*
Vervolg B3	Het ontwerp stelt verder dat ingezet dient te worden op maak- en verwerkingsindustrie, omdat daarmee mee werkgelegenheid wordt gecreëerd. Dit in tegenstelling tot logistiek, waar voornamelijk robotisering en automatisering zou plaatsvinden en zodoende minder werkgelegenheid door zou ontstaan. Goodman meent dat ook deze stelling onderbouwing mist, nu juist (ook) in de maak- en verwerkingsindustrie robotisering en automatisering plaatsvinden.	In de visie zetten we met het onderscheid in deelgebieden in op het bieden van ruimte aan verschillende bedrijfssectoren, met hun specifieke wensen en karakter. Dit doen we om een scherpere identiteit per deelgebied te ontwikkelen en Lage Weide overzichtelijker te maken. En zo per deelgebied de specifieke kansen te benutten en een brede economische structuur voor de stad te behouden. Werkgelegenheidstrends houden we constant in de gaten, waar nodig sturen we bij. Voor de onderbouwing verwijzen we naar eerder gegeven antwoorden.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg B3	*Vervolg vorige pagina* Daarnaast wordt in het ontwerp aangegeven dat wordt ingezet op bedrijven uit een hogere milieucategorie (4.1 en hoger) en watergebonden activiteiten. Goodman wijst erop dat het grootste gedeelte van het Havengebied nu echter niet voor zulke bedrijven of activiteiten wordt gebruikt. Om het in het ontwerp geschetste toekomstbeeld voor het Havengebied te kunnen realiseren, zouden daarom ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn, wat niet duidelijk volgt uit het ontwerp. Daarnaast wordt in het ontwerp niet duidelijk gemaakt van welke bedrijven met een hogere milieucategorie dan 4.1 — bedrijven tot en met milieucategorie 4.1 zijn momenteel immers vrijwel overal in Lage Weide zijn toegestaan — de gemeente graag ziet dat zij zich binnen het Havengebied vestigen. De meeste bedrijven met milieucategorie 5 hebben immers geen stadsgerichte functie of een zodanige milieu impact dat vestiging ervan op Lage Weide onwenselijk is. Ook hier ontbreekt daarom een gedegen onderbouwing bij de in het ontwerp geformuleerde doelstelling. In het ontwerp wordt ook gesteld dat er veel kansen bestaan voor circulaire bedrijven en/of bedrijven die veel gebruik maken van vervoer over water en spoor. Goodman is — als internationale investeerder en ontwikkelaar van bedrijfsvastgoed — bij uitstek op de hoogte van de behoefte van de markt. Goodman wijst erop dat er geen / weinig vraag is naar water- en haven gebonden activiteiten als ook afwikkeling via spoor. Het ontwerp geeft ten onrechte geen blijk van een gedegen analyse naar behoefte in de markt en lijkt (uitsluitend) gebaseerd te zijn op wensdenken. Dit wreekt zich temeer nu partijen — zoals Goodman — niet actief betrokken zijn in de voorbereidingen van het ontwerp, zoals nader toegelicht in r.n. 1.17 - 1.18. Ook het aspect verkeersafwikkeling op Lage Weide blijft wat Goodman betreft onderbelicht in het ontwerp. Het minder goed functioneren van Lage Weide komt wat Goodman betreft doordat het gebied verkeerstechnisch op slot lijkt te zitten. Goodman mist aandacht voor de verkeersafwikkeling nu aandacht en ingrijpen op die verkeerssituatie in positieve zin zou bijdragen aan de (ontwikkel)mogelijkheden van Lage Weide.	*Vervolg vorige pagina* Enkele voorbeelden van rapporten die laten zien dat grote kavels, aan het water en met een hoge milieucontour in de toekomst nodig zijn voor de circulaire economie is het rapport van het PBL Ruimte voor de Circulaire Economie en de Ruimtelijke Economische Visie van het Ministerie van Economische Zaken. Omdat dit type kavels op Lage Weide uniek is in de provincie Utrecht, is ons wensbeeld dat deze kavels worden gebruikt door specifieke bedrijven die daar optimaal gebruik maken van de mogelijkheden. Dat zijn grondstofverwerkende recyclelaars en watergebonden bedrijfsactiviteiten in de hogere milieucategorieën, die essentieel zijn voor het functioneren van de stad. Tijdens de gesprekken die de gemeente met u heeft gevoerd over uw bedrijfskavels heeft de gemeente u in contact gebracht met circulaire bedrijven in de gewenste milieucategorie. Er is nu en in de toekomst veel vraag naar grote watergebonden bedrijfskavels met een hoge milieucategorie (3.2 en hoger). Als we nu de beperkt beschikbare deze unieke bedrijfskavels niet reserveren voor (circulaire) bedrijven in die hoge milieucategorie, kunnen deze bedrijven zich niet meer vestigen in stad /regio en draagt dat ook niet bij aan de circulaire ambities. We erkennen dat het gebruik van het spoor ambitieus is. Echter gezien de noodzaak voor een rigoureuze mobiliteitstransitie willen we de mogelijkheid naar de toekomst wel open laten. Er hebben zich ook een aantal partijen gemeld die interesse hadden, maar waarbij dit prijstechnisch nog niet is gelukt. In eerdere antwoorden is al beschreven wat de gemeente heeft gedaan aan Samen Stad Maken. In tekstdeel B1 is ook beschreven hoe u hierbij betrokken bent of had kunnen zijn geweest. Het gebied functioneert verkeerstechnisch wat betreft de hoeveelheid autoverkeer slecht. Groei van Lage Weide kan niet als dit ook betekent dat het autoverkeer gaat groeien. Daarom zetten we met de Omgevingsvisie in op een mobiliteitstransitie naar fietsen/openbaar vervoer voor personen en naar efficiënter vervoer van goederen en vervoer over water en spoor. We kiezen er, in lijn met het gemeentelijk mobiliteitsplan, nadrukkelijk niet voor meer ruimte te geven aan de verkeersafwikkeling van autoverkeer.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg B3	*Vervolg vorige pagina* Om ruimte te houden voor ondernemerschap-, ontwikkeling van de markt en maatwerk(projecten) die een bijdrage leveren aan de gemeente, meent Goodman dat juist meer flexibiliteit mogelijk zou moeten worden gemaakt. Door een dusdanige differentiatie en opsplitsing in functies toe te passen in mogelijkheden blijven positieve ontwikkelingen achter. Kortom: Goodman verzoekt om gedegen onderzoeken te verrichten naar functioneren, behoefte van de markt, analyse van toekomstmogelijkheden en bedreigingen en eerst daarna tot vaststelling van een omgevingsvisie te komen.	*Vervolg vorige pagina* Voor de onderbouwing verwijzen we u naar de eerdere reactie hierop. In de visie zetten we met het onderscheid in deelgebieden en ook onderscheid in profiel van de deelgebieden in op het bieden van ruimte aan verschillende bedrijfssectoren. Dit doen we ook om een monofunctioneel gebruik van Lage Weide tegen te gaan en een brede economische structuur voor de stad te behouden.
B4	**Ten tweede: onvoldoende rekenschap van de huidige situatie** Het ontwerp geeft aan dat in het Havengebied de zwaardere circulaire en grondstofverwerkende activiteiten geconcentreerd zijn. Alleen bepaalde delen van het gebied, waarbij specifiek de Uraniumweg wordt genoemd, zouden op dit moment worden benut door lichtere bedrijven die weinig binding hebben met water of de stad. De afbeelding van het Havengebied, die de huidige situatie van het gebied aan zou moeten geven, toont op de Locatie — een centrale kavel binnen het Havengebied — echter nog de (contouren van de) oude gebouwen van Agrifirm. Het ontwerp sluit dus niet aan bij de feitelijke en werkelijke situatie. Uw college lijkt bij het opstellen van het ontwerp daarom niet (volledig) uit te zijn gegaan van de actuele situatie in het Havengebied. De gebouwen van Agrifirm op de Locatie zijn namelijk reeds sinds oktober 2022 gesloopt en het gehele terrein is in augustus 2023 als een bouwterrein aan Goodman geleverd. De Locatie is momenteel dus bouwrijp. Uiteraard was dit ook al bekend bij uw gemeente gezien de vele gesprekken die Goodman de afgelopen jaren heeft gevoerd. In zoverre vinden op een centrale kavel binnen het Havengebied duidelijk geen zwaardere circulaire en grondstofverwerkende activiteiten plaats. Wij vragen daarom uw aandacht voor de huidige situatie waarin de Locatie verkeert bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040. De te betrachten zorgvuldigheid vereist dat de actuele situatie — en zeker als die al meerdere jaren is wat die per de dag van vandaag is — wordt betrokken bij de vaststelling van de Omgevingsvisie.	Goed dat u ons wijst op de omslagfoto. We voegen een nieuwe foto toe.

Nr	Reactie	Antwoord
B5	**Ten derde: Geen rekening gehouden met inpasbaarheid lopend project** Zoals reeds genoemd is het (vooralsnog) de intentie van Goodman om een (eventueel meerlaags) bedrijfsgebouw te realiseren dat ruimte kan bieden voor (last mile) stadsdistributie, maakindustrie, MKB en op- en overslag van goederen Goodman verzoekt om in de omgevingsvisie aandacht te besteden aan functiemenging en mogelijkheden bedrijfskavels meerlaags in te kunnen zetten. Al lange tijd lopen er gesprekken tussen de gemeente Utrecht en Goodman over de beoogde ontwikkeling en de Omgevingsvisie lijkt onvoldoende blijk te geven van deze gesprekken en ontwikkeling. Reeds op 7 juni 2022 heeft een eerste kennismakingsgesprek plaatsgevonden tussen een projectteam van Goodman en de medewerkers van de gemeente Utrecht over de mogelijke ontwikkeling van de Harbour Hub. Het plan voor de Harbour Hub is vervolgens op 16 december 2022 gepresenteerd aan wethouder mw. (Susanne) Schilderman. In 2023 heeft nog een vijftal gesprekken plaatsgevonden met verschillende ambtenaren van de gemeente. Deze gesprekken hebben uiteindelijk geleid tot een indicatieaanvraag voor de Harbour Hub die Goodman in november 2023 bij uw college heeft ingediend. Goodman heeft op 29 juli 2024 een (eerste) reactie ontvangen van de gemeente Utrecht op deze indicatieaanvraag. Hierna hebben nog verschillende gesprekken plaatsgevonden waaruit — kort samengevat - is gebleken dat de gemeente (in algemene zin) openstaat voor het door Goodman beoogde initiatief, met enkele (niet onoverkomelijke) kanttekeningen. De Harbour Hub past goed binnen verschillende doelstellingen van het ontwerp (vestiging van bedrijven die bijdragen aande circulaire en energietransitie, inzet op intensivering en optimalisatie van ruimtegebruik). Bovendien wordt over de realisatie van de Harbour Hub al' ruim drie jaar met de gemeente overlegd. Het ontwerp lijkt echter (te) weinig ruimte te bieden voor realisatie van de Harbour Hub binnen het deelgebied Havengebied, nu volgens het ontwerp de focus wordt gelegd op de realisatie van grondstofverwerkende recyclelaars en watergebonden activiteiten in de hogere milieucategorieën. Wij verzoeken u daarom om — aansluitend bij het lopende initiatief en de vergevorderdheid van de gesprekken met Goodman daaromtrent — te voorzien in meer flexibiliteit op de Locatie in de vast te stellen Omgevingsvisie Lage Weide 2040.	Er hebben de afgelopen jaren veelvuldig gesprekken plaatsgevonden tussen Goodman en de gemeente over de mogelijke herontwikkeling van de betreffende percelen. Het doel van de Omgevingsvisie is om op hoofdlijnen de voorgenomen ontwikkeling van Lage Weide te beschrijven en niet om keuzes op kavelniveau of individuele bedrijfssituaties te maken. Met de visie wordt een stip op de horizon gezet voor het jaar 2040. Daarnaast zijn de bredere ambities en wensen voor het gebied in de omgevingsvisie opgenomen. Het gaat om beschrijvingen van de gewenste profielen en ambities voor de deelgebieden. De omgevingsvisie (lange termijn) en de mogelijke aanvraag om een omgevingsvergunning (kortere termijn) zijn wat dat betreft apart lopende trajecten. De wensen van Goodman en de gemeente liggen tot nu toe nog te ver uiteen om te kunnen spreken van een concreet plan. Aanvullend wordt opgemerkt dat wij –in lijn met de Omgevingsvisie- in dit gebied de ambitie hebben om exclusief te kiezen voor grondstofverwerkende recyclaars en watergebonden activiteiten in de hogere milieucategorieën. Ook het nu geldende bestemmingsplan 'Lage Weide', dat onderdeel uitmaakt van het tijdelijk deel van het omgevingsplan, biedt de mogelijkheid om bedrijven in minimaal milieucategorie 3.2 t/m 5.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten op de betreffende percelen te vestigen. Dit was al zo toen Goodman de percelen in 2023 verwierf.

Nr	Reactie	Antwoord
B6	**Ten vierde: gebrekkige participatie** Tot slot wijzen wij nog op het volgende. In het ontwerp (en de bekendmaking daarvan) staat aangegeven dat voor het opstellen ervan is samengewerkt met de in Lage Weide gevestigde ondernemers en het ontwerp ook in nauwe samenspraak met hen is opgesteld. Ook zouden belanghebbenden en betrokkenen actief zijn gevraagd naar hun meningen, verwachtingen en ideeën over de ontwikkeling van Lage Weide. Hoewel Goodman al enige tijd in overleg is met de gemeente Utrecht over de ontwikkeling van de Locatie (zie S 1.14), heeft uw college Goodman niet geïnformeerd over of om input gevraagd op het ontwerp. Dit terwijl de opdrachtgevers van het ontwerp ook de contactpersonen van Goodman zijn en die in feite bij elk gesprek in de afgelopen drie jaar aanwezig of betrokken waren. In dit kader is tevens relevant dat, nadat Goodman een reactie had ontvangen op haar indicatieaanvraag, nog op vijf momenten overleg heeft plaatsgevonden met de gemeente Utrecht (namelijk op 14 oktober 2024, 6 januari 2025, 16 februari 2025, 26 mei 2025 en 12 februari 2025). In zoverre heeft uw college dus (actief) nagelaten om Goodman, een belangrijke partij binnen het bedrijventerrein Lage Weide, bij het opstellen van het ontwerp te betrekken of hierover te informeren. Gedegen participatie is vereist op grondslag van afdeling 10.3 van het Omgevingsbesluit, waaronder ook een motivering hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen betrokken zijn bij de voorbereiding en wat de resultaten daarvan zijn. Hoewel het ontwerp een opsomming geeft van informatiebijeenkomsten, had het op de weg van het college gelegen om de eigenaren/ exploitanten van Lage Weide actief uit te nodigen en met een gerichte uitnodiging op de hoogte te stellen van het (voor)ontwerp. Temeer nu deze eigenaren over belangrijke (markt)kennis beschikken die betrokken dient te worden bij de omgevingsvisie. Van afdoende participatie lijkt — gelet op het voorgaande — evenwel geen sprake te zijn en Goodman vraagt hiervoor uw aandacht.	Voor een reactie verwijzen wij naar de reactie op punt B1.

Nr	Reactie	Antwoord
C1	Met belangstelling nam DHL eCommerce kennis van de Omgevingsvisie Lage Weide 2040. Dat hierbij gevraagd wordt vanuit partijen om via participatie hierin een bijdrage te leveren is voor DHL zeer wenselijk, aangezien wij al jaren als een van de grootste werkgevers (met meer dan duizend medewerkers) op Lage Weide een belangrijke positie innemen. Deze positie is niet alleen voor DHL van groot belang maar ook voor de gemeente Utrecht. Om die reden hebben wij al ingezet om onze locaties verder door te ontwikkelen tot een 'DHL Campus'. In deze opzet willen wij aansturen op een duurzame toekomst als werkgever op Lage Weide waarbij een lange termijn commitment kan worden gegarandeerd op deze locatie. Om u alvast een beeld te geven van onze plannen per locatie heb ik deze in onafhankelijke volgorde hieronder kort uitgewerkt. • Op de Rutherfordweg staat ons grote B2B sorteercentrum voor zakelijke klanten in de regio Utrecht; • Aan de Atoomweg exploiteren we twee grote eCommerce sorteercentra, die B2C bedrijven en consumenten bedienen. Vanuit zowel Rutherfordweg als Atoomweg bezorgen we nationaal en internationaal pakketten van bedrijven en consumenten die we ophalen in de stad Utrecht en de regio Utrecht; • Aan de Kernkade bevindt zich een DHL CityHub, vanuit waar we dagelijks pakketten bezorgen bij consumenten en bedrijven in en rond de stad Utrecht (met elektrische voertuigen); • Op de Reactorweg staat het hoofdkantoor van DHL eCommerce Nederland. Hier werken dagelijks honderden medewerkers aan de innovatie en kwaliteit van onze logistieke netwerken. In de komende jaren staan er vanuit DHL projecten ingetekend, die wij graag op de een of andere manier opgenomen zouden zien in de nader vast te stellen omgevingsvisie. • Het sorteercentrum aan de Rutherfordweg zal in de komende jaren gerenoveerd of herbouwd worden;	Goed om te lezen dat u op Lage Weide verder wilt ontwikkelen en wilt blijven investeren. In de Omgevingsvisie Lage Weide doen we geen uitspraken op het niveau van een individueel bedrijf of bedrijfskavel. In de Omgevingsvisie Lage Weide kunnen we dus geen uitgespraken doen over specifieke gebouwen en functies van uw bedrijf. U bent met de gemeente in gesprek over uw plannen voor het hoofdkantoor. We volgen hiervoor het gebruikelijke Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling. Dit gesprek zetten we graag voort. In dit gesprek nemen we ook graag uw andere plannen mee.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg C1	*Vervolg vorige pagina* • Een van de sorteercentra aan de Atoomweg wordt in 2026 gerenoveerd. Er komt ook een volledig nieuwe sorteerinstallatie in. De werkzaamheden zijn in januari 2026 gestart. We verwachten deze investering (van miljoenen euro's) nog vele jaren te kunnen gebruiken. Deze logistieke activiteiten zijn gelokaliseerd op het deel van Lage Weide dat in de omgevingsvisie 2040 is beoogd als top-kantorengebied (het 'Het Vierde Kwadrant'); • Het gebied aan de Kernkade gaat worden herontwikkeld. We zullen voor de DHL CityHub een nieuwe locatie moeten vinden – bij voorkeur op Lage Weide, en bij voorkeur als onderdeel van de DHL Campus; • Het hoofdkantoor van DHL is sterk verouderd. We zijn in januari gestart om nieuwbouwopties te verkennen. We willen met ons hoofdkantoor op Lage Weide blijven, met een sterke voorkeur om de DHL Campus (Reactorweg/Atoomweg) te versterken. We hebben hoge duurzaamheidsambities met hoofdkantoor. Momenteel is het hoofdkantoor gelokaliseerd op het deel van Lage Weide dat in de omgevingsvisie 2040 is beoogd als logistieke zone. Vanaf dit jaar werken we samen met Drees & Sommer voor de ontwikkeling van ons nieuwe hoofdkantoor als onderdeel van de 'DHL Campus'. Zij zullen DHL eCommerce ondersteunen in het vertalen van onze visie naar heldere doelen en te nemen stappen, waarbij wij met ook gezamenlijk wensen op te trekken met de gemeente om deze doelen te kunnen gaan bespreken en vervolgens ook te kunnen borgen in de nieuw vast te stellen omgevingsvisie. Het zou voor DHL eCommerce en voor de stad/regio Utrecht zeer onwenselijk zijn als we onze bedrijfsactiviteiten binnen 15 jaar zouden moeten verhuizen. Daarom zijn wij verheugd om onze plannen op te kunnen laten nemen in de nader vast te stellen Omgevingsvisie 2040. Om die reden gaan wij graag binnenkort met de gemeente in gesprek op te bespreken op welke manier we elkaar kunnen vinden in de nog vast te stellen doelen van de omgevingsvisie zodat wij de daarop volgende jaren met elkaar kunnen gaan werken aan de uitvoering hiervan.	*Zie vorige pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
D1	**Speerpunt 1: scherper economisch profiel van Lage Weide en de deelgebieden** De omgevingsvisie onderscheidt 6 deelgebieden, die ieder een eigen ontwikkelrichting meekrijgen. Doel van deze gebiedsgerichte aanpak is scherper te sturen op vestiging/doorontwikkeling van door de gemeente met prioriteit gewenste bedrijven: • Bedrijven die bijdragen aan de circulaire- en energietransitie • Bedrijven die bijdragen aan de werkgelegenheid (met name voor technisch en praktisch geschoolden) Eén van deze deelgebieden (1) zal echt gaan transformeren, dat is het stationsgebied Lage Weide. Hier komt 'een aantrekkelijke, gemengde entreezone met kantoren, bedrijfsruimtes, voorzieningen en mbo-onderwijs dat aansluit op de bedrijvigheid op Lage Weide'. Standpunt ILW: 1. Een gebiedsgerichte (en daarmee: doelgroepgerichte) aanpak is goed en sluit aan op hoe ook Parkmanagement Lage Weide haar activiteiten organiseert. 2. Deelgebied 6 vinden wij een niet-logische entiteit. Sowieso is het niet één gebied omdat de Kanaaldijk en de Sophialaan fysiek van elkaar gescheiden zijn (beide wegen lopen dood en zijn niet onderling verbonden). We stellen voor het gebied Kanaaldijk (de drie dc's van AH, Bol en HEMA) toe te voegen aan deelgebied 4 (logistiek) (noot: de nog aanwezige langshaven bij de Kanaaldijk heeft voor het functioneren van deze drie dc's geen functie en is buiten gebruik). En we stellen voor het gebied Sophialaan, met een hoge milieucategorie en met de belangrijke en wél in gebruik zijnde langshaven van het gemeentelijk grondstoffendepot (Trechterweide), toe te voegen aan het havengebied. 3. Wij herhalen ons standpunt dat wij een andere, positievere kijk op de positie van Lage Weide als distributiecentrum hebben. Wij denken dat de kant die de gemeente hiermee op wil (meer stedelijke/regionale distributie) al ingezet is, denk aan nieuwe spelers als AH Home Shop Centre en de verschillende vestigingen van Picnic.	**Speerpunt 1:** 1. Het is fijn te lezen dat u het eens bent met de gebiedsgerichte aanpak. 2. Deelgebied 6, Zone Amsterdam Rijnkanaal is inderdaad een gebied met een grote diversiteit aan bedrijven. We noemen het dan ook een 'gemengde bedrijvenstrook', met 'uiteenlopende bedrijfsactiviteiten'. We nemen uw suggestie niet over om een deel toe te voegen aan het deelgebied logistiek en een ander deel aan het Havengebied. De reden hiervoor is dat we de mogelijkheid willen openlaten voor toekomstige bedrijven om gebruik te maken van de aanwezige kades voor transport over water, voor het gebruiken van de hoge milieucategorieën en voor het toevoegen van toekomstbestendige werkgelegenheid. 3. In de Omgevingsvisie omschrijven we dat Lage Weide zich niet alleen vandaag, maar ook in 2040 richt op lokale- en regionale distributie in het logistieke deelgebied (hoofdactiviteit van de bedrijfsvestiging van het bedrijf). In andere deelgebieden sturen we op andere hoofdactiviteiten van de bedrijfsvestiging van de bedrijven. Uiteraard kan het zo zijn dat deze bedrijven wel logistieke activiteiten uitvoeren, niet zijnde hoofdactiviteiten. Op Lage Weide zetten we niet in op (inter-)nationale distributie. We zien dat Lage Weide zeer aantrekkelijk is voor deze sector. We constateren dat deze sector onvoldoende bijdraagt aan twee belangrijke doelen van de Omgevingsvisie. Ten eerste aan een goede bijdrage aan toekomstbestendige banen en een evenwichtige lokale arbeidsmarkt. En ten tweede aan de lokale en regionale economie. Bovendien is de hoge m2-prijs in de logistieke sector één van de oorzaken van verdringing van andere bedrijfssegmenten, die veel ruimte nodig hebben, maar minder kunnen betalen (denk bijvoorbeeld aan recycle bedrijven) In de definitieve versie van de omgevingsvisie omschrijven we scherper hoe we omgaan met lokale en regionale distributie en met (inter-) nationale distributiebedrijven. Daarnaast is het zo dat in de logistieke zone bedrijven zitten met soms een lange historie op Lage Weide en veel banen voor Utrechters. Die willen we helemaal niet kwijt.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg D1	*Vervolg vorige pagina* 4. Wij leggen in dit kader de vraag van een logistiek bedrijf uit de regio Utrecht voor (wij spraken de directeur tijdens de inloopbijeenkomst d.d. 15 januari jl.), namelijk de vraag aan welke criteria hij moet voldoen om zich op Lage Weide te mogen vestigen met een logistieke hub. 5. Wij wijzen er verder op dat de omgevingsvisie zelf benoemt dat de circulaire economie, specifiek het hergebruiken van materialen, tot een toename van logistieke stromen zal leiden. Daar heb je dus logistieke bedrijven voor nodig. Wij bieden aan samen met de gemeente, uiteraard de verschillende logistieke bedrijven op Lage Weide en Hogeschool Utrecht te onderzoeken hoe ook op Lage Weide logistiek de motor van de circulaire economie kan worden en dit onderzoek toe te voegen aan de projectenagenda. 6. De omgevingsvisie benoemt uitgebreid de kansen en toekomstideeën voor het Stationsgebied Lage Weide. Ook wordt gesproken over ‘grondbeleidsinstrumenten’ die de gewenste sturing van bedrijfsvestiging mogelijk moet maken. Maar onbesproken blijft hoe voor de stad belangrijke bedrijven die nu in dit deelgebied aanwezig zijn en niet passen in het nieuwe profiel, geholpen worden een goede nieuwe goede bedrijfslocatie te krijgen. Concreet gaat het dan om DHL, Modern en de betoncentrale van Heidelberg Materials (v/h Mebin).	*Vervolg vorige pagina* Bovendien levert Utrecht met de aanwezige distributiecentra ook een bijdrage aan de grote regionale en nationale puzzel om de grootschalige logistiek te huisvesten. Daarom kiezen we ervoor dat bestaande (inter) nationale distributiecentra in dit deelgebied hun plek hebben en niet in andere deelgebieden. En er daarnaast ruimte is voor duurzame stadsdistributie en bedrijven in de hogere milieucategorieën. Het gaat bij het wensbeeld dus niet om het actief verplaatsen van bedrijven, maar om het verzetten van de bakens voor toekomstige ontwikkelingen. 4. In het omgevingsplan is vastgelegd welke bedrijven zich wel of niet mogen vestigen op het terrein. Op het moment dat er een initiatief is dat niet past binnen het omgevingsplan (voorheen: bestemmingsplan) dan toetst de gemeente het initiatief aan haar beleid, o.a. de Omgevingsvisie Utrecht. 5. De ambitie is dat Lage Weide een terrein is en blijft voor de stedelijke en regionale economie en arbeidsmarkt. Hét gebied in de regio met werk voor praktisch en technisch geschoolden. Daar hoort een gemengde bedrijventypologie bij die aansluit bij een goed functionerende economie en arbeidsmarkt, ook in de transitie naar de circulaire economie. De verschillende deelgebieden sluiten hierop aan We sturen bij nieuw te vestigen bedrijven onder andere op de hoofdactiviteit van de bedrijfsvestiging. Voor nieuw te vestigen bedrijven met een stedelijke en/of regionale focus en met hoofdactiviteit logistiek is het deelgebied Logistieke zone bedoeld. 6. De gemeente werkt aan een Nota van Uitgangspunten voor het gehele Stationsgebied van Leidsche Rijn Centrum, waaronder Lage Weide/Vierde Kwadrant. Daarin wordt het ontwikkelprogramma en het stedenbouwkundig ontwerp van het gebied uitgewerkt. In dit document en in de verdere planontwikkeling zal ook de vraag worden beantwoord welke huidige bedrijven passend zijn in het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant, en welke bedrijven beter passen op een andere plek. Hoe eventuele bedrijven verplaatst moeten worden, wordt in de verdere planontwikkeling van Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant uitgewerkt.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg D1	7. Hoewel wij het prima vinden als het stationsgebied Lage Weide een belangrijk OV-knooppunt wordt, maken wij ons zorgen dat het een soort parkeermagneet wordt en dat Lage Weide er door extra autoverkeer meer last dan lust van heeft.	7. Mooi dat u onderschrijft dat het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant een belangrijk OV-knooppunt wordt en dat de rest van Lage Weide hiervan ook moet profiteren. Het is nadrukkelijk niet het doel van de planontwikkeling dat het een parkeer aantrekkende werking zal hebben voor parkeerders met een andere bestemming dan het Stationsgebied Lage Weide.
D2	**Speerpunt 2: verbonden Lage Weide als randvoorwaarde** De omgevingsvisie benoemt goed de mobiliteitsproblemen die Lage Weide kent door de te grote gerichtheid op autoverkeer, wat geleid heeft tot de huidige bouwstop. De omgevingsvisie erkent dat een drastische mobiliteitstransitie randvoorwaardelijk is voor alles wat in de omgevingsvisie als toekomstbeeld staat. De prioriteit van de gemeente is duidelijk: 'voor woon-werkverkeer is het noodzakelijk dat Lage Weide, net als de rest van Utrecht, aantrekkelijk en veilig wordt om te fietsen, het ov te nemen en te lopen. Erg belangrijk in de mobiliteitstransitie is het doorbreken van de geïsoleerde ligging met nieuwe bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 voor fietsers en licht elektrisch vervoer.' Standpunt ILW: • Wij onderschrijven wat de omgevingsvisie stelt ten aanzien van mobiliteit / woonwerkverkeer. Het sluit goed aan op onze in 2025 ingezette fietslobby en op onze wens Lage Weide aantrekkelijker en volwaardig onderdeel van de 'tienminutenstad' te maken. • Wij missen in zowel de plannen voor deelgebied 1 (stationsgebied) als in het hoofdstuk 'Verbonden Lage Weide' een concrete en urgente verbetering, namelijk het toevoegen van een fietspad aan het gedeelte van de Wolfgang Pauliweg dat onder het spoor bij station Leidsche Rijn doorgaat. Met de door de bouw van de nieuwbouwwijk Bellevue verder verslechterde toegang van Lage Weide via de Hogeweidebrug ('gele brug') is dit een noodzakelijke en cruciale ingreep. Deze fietsverbinding lijkt wel op de visiekaart 'mobiliteit' te staan, maar verdient het om expliciet benoemd te worden. Samen met realisatie van een fietsalternatief voor de Demkabrug zijn dit voor ILW de prioriteiten als het gaat om het verbinden van Lage Weide met de stad.	Goed te lezen dat onze inzichten op elkaar aansluiten. De doorgang voor fietsers onder het spoor ter hoogte van station Utrecht Leidsche Rijn vinden wij ook van belang. We hebben het daarom ook opgenomen in de mobiliteitskaart en in de projectenagenda.

Nr	Reactie	Antwoord
D3	**Speerpunt 3: groen en aantrekkelijk Lage Weide** Dit speerpunt benoemt goed dat Lage Weide te stenig en te weinig groen is. ‘Daarom richten we ons bij het herinrichten van de openbare ruimte meer op de menselijke maat. We creëren een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte voor voetgangers en fietsers om te verblijven en te verplaatsen. Deze ambitie gaat goed samen met het vergroenen en klimaatbestendiger maken van de openbare ruimte. Met een netwerk van paden, groenere straten, verblijfsplekken in het groen nodigen we werknemers uit om meer naar buiten te gaan.’ Standpunt ILW: 1. Wij onderschrijven wat de omgevingsvisie op dit punt stelt. Het sluit aan op wat wij samen met partners ontwikkelen binnen de landelijke programma’s Beweegvriendelijk Werklandschap en Werklandschap van de Toekomst, de Green Deal Lage Weide en ons manifest ‘Lage Weide – Wijk in de tienminutenstad Utrecht’. 2. We vragen specifiek aandacht voor de functie parkeren in relatie tot de herinrichting van de openbare ruimte. Op sommige plekken kunnen parkeerplaatsen makkelijker gemist worden dan op andere plekken. Dit vraagt om maatwerk. Ook om het draagvlak bij ondernemers voor vergroening en ontstening te behouden of te vergroten. Wij vragen hiermee rekening te houden bij het in de projectenagenda opgevoerde ‘onderzoeken en realiseren verminderen parkeerplaatsen in ruimtelijk raamwerk’ en dit proces te starten met een analyse van het belang van parkeerplaatsen voor (de verschillende deelgebieden van) Lage Weide. Deze analyse is ook relevant voor het al genomen besluit tot invoeren van betaald parkeren in de hele stad (dus ook Lage Weide), namelijk om op basis van deze analyse betaald parkeren op een voor Lage Weide passende manier in te voeren (planning: 2031-2034). 3. Wij zien het toevoegen van functies die het verblijfsklimaat verbeteren als een grote kans voor Lage Weide. Denk aan meer horeca, een kleine to go supermarkt, een sportschool. De gemeente stelt hier (via de Beleidsnota Werklocaties) strenge eisen aan. Wij stellen voor met maatwerk in te spelen op de wens naar meer van dit type functies. Het Werkspoorkwartier laat elders in Utrecht zien wat dit toevoegt aan een bedrijventerrein en hoe dit de sociale veiligheid (zeker ook ’s avonds) vergroot.	1. Goed te lezen dat de inzichten op elkaar aansluiten. 2. Goed dat u aangeeft om samen met partijen te verkennen waar en hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen worden opgeheven. Dat vraagt inderdaad om maatwerk waarbij de verschillende belangen per locatie worden afgewogen. Zowel vanuit de ambities van de gemeente als van bijvoorbeeld ondernemers. Wanneer dit project start zal een analyse van het gebruik en belang van de parkeerplaatsen worden gemaakt. Dat doen we graag in samenspraak met ILW. 3. We zijn het met u eens dat sommige publieksfuncties een bedrijventerrein aantrekkelijk kunnen maken. Bedrijventerreinen zijn en blijven wel primair bedoeld voor bedrijven. We hebben de ambitie om een goede balans aan te brengen tussen het aantal publieksfuncties (voor werknemers én inwoners van de stad en regio) én bedrijvigheid die vanwege hun aard op bedrijventerreinen aanwezig moeten zijn. Op Lage Weide zijn circa 15 sportbedrijven aanwezig, die op grond van ons gemeentelijke beleid daar mogen blijven ondernemen. Daarnaast onderzoeken we hoeveel extra ruimte we in de toekomst in het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant voor grootschalige sportbedrijven kunnen maken, die vanwege hun aard wel op bedrijventerreinen moeten ondernemen, en voor andere stedelijke voorzieningen. Hier zal maatwerk plaatsvinden. Het toevoegen van Horeca op Lage Weide kan inderdaad een kans zijn om het verblijfsklimaat te verbeteren. Het toevoegen van (ondersteunende) horecafuncties op bedrijventerreinen vraagt maatwerk, zoals omschreven in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018. Hierin staat dat we meer ruimte willen bieden voor horeca op werklocaties binnen het karakter van het bedrijventerrein. Extra aandachtspunt op Lage Weide blijft de situering van de horeca, omdat een aantal deelgebieden zich meer leent voor toevoeging van een horecavestiging. Op Lage Weide zijn onder het vigerende beleid nog mogelijkheden voor cafés, fastfood, restaurants en andere lichte horeca. We voegen in de visie op bladzijde 30 een verwijzing naar het Ontwikkelkader Horeca toe, zodat het duidelijk is welke mogelijkheden voor het eventueel toevoegen van horeca er zijn. Volgens ons detailhandelsbeleid is en blijft detailhandel niet mogelijk op bedrijventerreinen.

Nr	Reactie	Antwoord
D4	**Van visie naar uitvoering: vervolgaanpak en financiën** Parallel aan vaststelling van de omgevingsvisie werkt de gemeente aan een Uitvoeringsprogramma en een Projectenagen-da. Dit staat in het hoofdstuk ‘monitoren, sturen en verantwoorden’. Hierin benoemt de gemeente eerst haar overkoepelende hoogste prioriteiten: • Verbinden van Lage Weide en de stad met langzaam verkeerbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2. • Ontwerp en realisatie van de herinrichting van de hoofdinfrastructuur en de groene openbare ruimte op Lage Wei-de. • Korte termijn mobiliteitsmaatregelen voor woon-werkverkeer. • Stimuleren van goederenvervoer over spoor en water. • Grondbeleidsinstrumenten toepassen voor het verwezenlijken van de profielen van de deelgebieden en het juiste bedrijf op de juiste plaats. Standpunt ILW: 1. Wij ondersteunen de prioritering als het gaat om verkeersbruggen, (hoofd) infrastructuur en groene openbare ruim-te (met inachtneming van hierboven bij speerpunt 2 genoemde prioriteiten, Demkabrug en Wolfgang Pauliweg). 2. Wij onderschrijven het belang van goed grondbeleid in het realiseren van de doelen van de omgevingsvisie, maar wat betekent ‘toepassen’ als prioriteit? Voor ons is dat in ieder geval het actief ondersteunen, ook financieel, van het waar nodig verplaatsen van voor de stad essentiële bedrijven (zie onze eerdere opmerking hierover bij speer-punt 1, de opmerking bij Stationsgebied Lage Weide). 3. Wij vinden het stimuleren van goederenvervoer over water zeker belangrijk, maar geen prioriteit. Goederenvervoer over spoor wordt in de omgevingsvisie ons inziens een veel te hoge waarde toegedicht gezien de beperkte potentie van het aanwezige bedrijfsspoor. Dan benoemt de gemeente indicatief de benodigde financiële middelen voor projecten, gegroepeerd naar speerpunt. De totale raming voor de investeringsambities in de periode 2026-2040 komt uit op € 193 miljoen. Standpunt ILW: 4. Het is positief dat er met deze bedragen erkend wordt dat er serieus geïnvesteerd moet worden in Lage Weide. Wij zijn benieuwd naar de dekking in toekomstige meerjarenbegrotingen. Voor uitvoering van veel van de genoemde (infra)projecten is uiteraard aanvullend overheidsbudget nodig.	1. Goed te lezen dat u de noodzaak voor de langzaam verkeerbruggen ondersteunt. In het vervolg zal de concrete prioritering van bruggen (en onderdoorgangen) plaatsvinden, en uiteindelijk zal het bestuur hierover besluiten. 2. Toepassen betekent in dit geval het onderzoeken en waar nodig en mogelijk inzetten van specifieke grondbeleidsinstrumenten met als doel om de profielen van de deelgebieden aan te scherpen. Als er voor de stad belangrijke bedrijven moeten worden verplaatst, vanuit een stedelijk belang, dan wordt dit voorbereid met grote zorgvuldigheid en in nauw overleg met die bedrijven. 3. We erkennen dat het goederenvervoer per spoor en over het water nu voor veel bedrijven niet gebruikelijk is. In het kader van de benodigde mobiliteitstransitie, met daarbij de aanwezigheid van de haven en het spoor, willen we met bedrijven verkennen wat nodig is om vervoer over water en spoor te stimuleren. Dit zijn lange termijn trajecten, zo verwachten we. Daarom is het goed om daar vroeg mee te starten. 4. Bij een Omgevingsvisie is het gebruikelijk dat er wel maatregelen of projecten worden benoemd, en dat er nog geen dekking voor is. Voor de financiële dekking van de projecten gaan we de komende jaren op zoek naar financieringsbronnen. Gezien de hoogte van de bedragen en de aard van de projecten zullen die ook van buiten de gemeente moeten komen.

Nr	Reactie	Antwoord
D5	**Conclusie** De omgevingsvisie Lage Weide is inhoudelijk een groot compliment waard. Niet eerder is zoveel gemeentelijke aandacht uitgegaan naar het bewust sturen op kwaliteit voor Lage Weide en dat heeft tot een uitstekende visie geleid. Als het om uitvoering en financiën gaat is nog veel onduidelijk. Om de noodzakelijke transities daadwerkelijk te realiseren is er de komende jaren veel bestuurlijke en ambtelijke aandacht nodig voor Lage Weide en moeten de voorgenomen projecten in de gemeentelijke meerjarenprogrammabegroting landen. Inzake de financiële onderbouwing zijn we erg benieuwd naar de planning, mede om te borgen dat de uitvoering geen luchtfietserij wordt (ook omdat de bedragen op basis van prijspeil heden zijn).	Dank u. We nemen uw complimenten van harte in ontvangst. We gaven hierboven onze reactie over de financiële dekking. In het vervolg van de gebiedsprogrammering werken we onder andere de planning verder uit. Dat doen we in samenspraak met de ILW.
E1	**1. Bescherming van het spoornetwerk en haar omgeving** ProRail ziet bereikbaarheid van steden als een samenspel tussen ruimtelijke keuzes en het mobiliteitssysteem. Ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk kunnen de bereikbaarheid van woningen en werklocaties versterken. Echter, soms kunnen ontwikkelingen en spoor elkaar belemmeren. Om dit te voorkomen denkt ProRail graag vroegtijdig mee bij ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk. Lees voor een verdere toelichting op ontwikkelen en verdichten nabij het spoor ook op onze website www.prorail.nl. Rondom de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) ligt een beperkingengebied (Omgevingsbesluit, artikel 3.5), ongeveer tot 1 1 tot 30 meter buiten de HSWI. Doel van dit beperkingengebied is om het huidig functioneren en de veiligheid rondom het spoornetwerk zeker te stellen. Daarom is het bouwen in dit gebied vergunningplichtig. Meer informatie over het indienen van aanvragen of het doen van meldingen onder de Omgevingswet vindt u op onze website.	Dank voor uw reactie en de herkenning van het samenspel tussen mobiliteitssystemen en ruimtelijke keuzes. Bij de verdere uitwerking en planvorming houden we ons aan de bestaande eisen en richtlijnen en volgen we de geldende wettelijke procedures

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg E1	*Vervolg vorige pagina* Daarnaast vraagt ProRail u om de instructieregel uit artikel 5.163 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bij de uitwerking van de ontwerp-omgevingsvisie in uw omgevingsplan te respecteren. Deze regel vraagt dat u in het omgevingsplan dat van toepassing is op de HSWI in beheer bij ProRail geen regels mogen worden gesteld die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van die infrastructuur belemmeren. Voor uw ontwerp-omgevingsvisie betekent dit dat bij het ontwikkelen van nieuwe woon- en werklocaties naast het spoor, ProRail u vraagt om toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk mogelijk te houden en de omgevingseffecten op de woon- en werklocaties te verminderen. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en door een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp. ProRail herkent in uw ontwerp-omgevingsvisie ontwikkelingen richting het spoor die een relatie hebben met het bestaande en beoogde onderhoud, gebruik en vernieuwing van het spoor. Hierbij wil ProRail u erop wijzen dat het bouwen boven of op de HSWI vergunningplichtig is, privaatrechtelijke toestemming van ProRail vereist en een exclusief recht van ProRail is. Aan de vergunning en toestemming worden voorschriften verbonden met het oog op het voorkomen van nadelige gevolgen voor de staat en werking van de hoofdspoorwegen en uitbreiding daarvan. Specifiek vraagt ProRail uw aandacht voor het volgende: 1. Het versterken van het gebied rondom station Utrecht Leidsche Rijn, ondersteunt ProRail. Een compactere inrichting met een mix aan functies gaat de leefbaarheid verbeteren. Het ontmoedigen van het autoverkeer en het stimuleren van het langzaam verkeer past binnen de ruimtelijke strategie van ProRail. Wel vragen wij u in toekomstige ontwerpen rekening te houden met de ruimte die het station nodig heeft. Zowel in fysieke zin, zodat er voldoende ademruimte rondom de aankomst- en ontvangstdomeinen is. Maar ook in ruimtelijke zin, dat er voldoende zichtlijnen zijn op het station zodat dit logisch vindbaar is in haar omgeving	Ten aanzien van de 4 specifieke aandachtspunten: 1. Aandachtspunten ten aanzien van de gevraagde ruimte rondom station Utrecht Leidsche Rijn nemen we mee in de verdere uitwerking. We werken nu aan een Nota van Uitgangspunten voor het stationsgebied. Hierin nemen we ook de bestuurlijk vastgestelde rapportage met het Handelingsperspectief voor dit station met bijbehorende vervolgacties mee.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg E1	*Vervolg vorige pagina* 2. In uw plannen is sprake van een nieuw station tussen Utrecht Zuilen en Maarssen. Gezien de ligging, 10-15 minuten fietsen van de andere omliggende stations en het gebruik van het omliggende gebied (o.a. maakbedrijven & service, haven en energie), adviseert ProRail van dit station af te zien. 3. Het versterken van de lineaire verbindingen zoals het spoor in het gebied, onderschrijft ProRail. Hierbij vraagt ProRail om haar eigendommen te respecteren. In aansluiting op het ProRail grondgebied denkt ProRail graag mee met de mogelijkheden die er zijn voor combinaties met fietspaden en het versterken van de natuur in het gebied, zodat bij deze afwegingen rekening wordt gehouden met het beheer- en onderhoud van het spoor en de bereikbaarheid ervan. 4. In het document wordt gesproken over het feit dat een IC status voor station Utrecht Leidsche Rijn randvoorwaardelijk is voor de gebiedsontwikkeling. ProRail ontvangt graag een onderzoek dat het nut en de noodzaak van deze IC-status aantoont. Pas als de gemeente dit met het rijk en de vervoerder besproken heeft en een besluit van IenW daarover is genomen, kan ProRail meewerken aan de realisatie daarvan. Daarnaast vindt ProRail het noodzakelijk om uw aandacht te vragen voor het combineren van functies dicht op het spoor in combinatie met het aanwezige goederenvervoer. Dit goederenvervoer kent afstandsbeperkingen en regels op basis van Basisnet. Het duidelijk opnemen van deze regels bij de ruimtelijke keuzes in uw gemeente is naar ons idee nodig om de verwachtingen richting de omgeving en betrokkenen te beheersen.	*Vervolg vorige pagina* 2. Zoals in de visie aangegeven zien wij, zeker in combinatie met een brug naar Zuilen, kansen voor een extra treinstation op Lage Weide (station Leidsche Rijn bedient vooral de zuidzijde van het gebied). We gaan weliswaar niet uit van realisatie binnen de tijdhorizon van deze visie (2040), maar willen een station ook niet onmogelijk maken voor de toekomst. Op het moment dat dit concreter wordt, gaan we hier uiteraard met ProRail over in gesprek. 3. Goed dat Prorail het versterken van de lineaire verbindingen onderschrijft en mee wil denken over fietsroutes en versterken van het groen in deze zone. 4. We gaan graag met I&W, ProRail, NS en Provincie Utrecht het gesprek aan over nut en noodzaak van een tussenstop van IC-treinen op dit station als een van de opties om de treinbereikbaarheid van station Utrecht Leidsche Rijn te verbeteren. We verwijzen hierbij ook naar de bestuurlijk vastgestelde rapportage Handelingsperspectief Utrecht Leidsche Rijn en naar de Spooragenda van de Provincie Utrecht die in paragraaf 4.3.3 ook voorstelt om station Utrecht Leidsche Rijn te bedienen met “Regio IC-treinen”. Naar aanleiding van uw reactie wijzigen we in de tekst van de omgevingsvisie het woord ‘randvoorwaardelijk’ door ‘een gemeentelijke ambitie’.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg E1	**2. Voorkomen belemmeringen voor functioneren en veiligheid spoornetwerk** Het spoornetwerk maakt gebruik van elektriciteit dat via onderstations, relaiskasten, ondergrondse infrastructuur en bovenleidingen naar de trein en stations wordt geleid. Deze voorzieningen zijn noodzakelijk voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor het rijden van treinen. In de uitwerking van uw plannen verzoekt ProRail uw college om deze onderstations en relaiskasten niet in te sluiten door bebouwing, bebouwing te realiseren op te dichte afstand en te allen tijde bereikbaar te houden voor onderhouds- en hulpdiensten. Voor deze voorzieningen dient rekening te worden gehouden met een afstand van 5 meter gemeten vanaf de gevel met een hekwerk op de 5 meter-grens. Het functioneren van deze voorzieningen mag niet worden beïnvloed door ontwikkelingen in de omgeving. Dit geldt ook voor het overbouwen, onderbouwen of overkragen van deze voorzieningen. Uit onderzoek blijkt dat zicht op de hoofdingang de beste manier is om het station te vinden. Zichtlijnen naar het station spelen daar een belangrijke rol in en ProRail wil graag dat binnen de planontwikkelingen de zichtlijnen geborgd blijven. **3. Bescherming van de omgeving tegen effecten van het spoor** Bij het ontwikkelen in de nabijheid van het spoornetwerk, is het voor een goede leefomgeving belangrijk dat eventuele nadelige effecten van het gebruik van het spoor op een zorgvuldige wijze worden gemitigeerd. Bij de uitwerking van de ontwerp-omgevingsvisie naar omgevingsplannen, vraagt ProRail aandacht voor de volgende aspecten (in bijlage 1 zijn deze verder toegelicht): • Externe veiligheid; • Geluid; • Trillingen; • Overwegveiligheid; • Waterpeil/stabiliteit; • Windbeleving en windhinderrisico's; • Schaduwwerking op zonnepanelen; • Zonneparken / reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur.	Ook de verder genoemde aandachtspunten en suggesties over 'Voorkomen belemmeringen voor functioneren en veiligheid spoornetwerk', 'Bescherming van de omgeving tegen effecten van het spoor en de verwijzing naar 'Bureau Spoorbouwmeester' nemen we mee in de verdere uitwerking.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg E1	**4. Bureau Spoorbouwmeester** Bureau Spoorbouwmeester is in 2001 op initiatief van de directies van NS en ProRail opgericht als een onafhankelijk adviserend orgaan voor ontwerp en vormgevingsopgaven binnen de spoorsector. Sinds het ontstaan van het bureau wordt aan en met het Spoorbeeld gewerkt, te vinden op www.spoorbeeld.nl. Waar mogelijk kunt u hiervan gebruik maken bij de uitwerking van de ontwerp-omgevingsvisie.	*Zie vorige pagina*
F1	**1. Economisch profiel en logistiek** Wij ondersteunen het streven naar een scherper economisch profiel voor Lage Weide, met ruimte voor zware en circulaire bedrijvigheid. Voor Theo Pouw B.V. is Lage Weide juist vanwege de ligging aan water, de havenfaciliteiten en de beschikbare milieucategorieën een logische en passende locatie. De focus op vervoer over water en spoor sluit goed aan bij onze bedrijfsvoering; wij maken hier al intensief gebruik van (spoor weliswaar in zeer beperkte mate) en dragen daarmee bij aan het beperken van wegverkeer. Tegelijkertijd zien wij in de praktijk dat niet elke goederenstroom geschikt is voor last-mile distributie met kleine elektrische voertuigen. Met name bij bulk- en minerale grondstoffen kan dit leiden tot extra vervoersbewegingen en hogere kosten. Een benadering die per type goederenstroom verschilt, lijkt ons daarom helpend. Een andere relevante toevoeging is dat elektrisch transport qua vrachtinhoud op basis van gewicht vaak minder vracht meeneemt dan de huidige diesel transportmethoden. Dit i.v.m. de zwaardere gewichten van het materieel. Ten slotte zal voor de last-mile distributie in sommige gevallen ook een voorziening op / rondom de eindbestemming (bijv. stad Utrecht) aanwezig moeten zijn. Dit is logischerwijs niet in de visie voor Lage Weide meegenomen, echter wel een relevant onderdeel als gemeente Utrecht.	Wij zijn het met u eens dat verschillende goederen verschillende manieren van vervoer vereisen; niet alle goederen kunnen op alle mogelijke manieren worden vervoerd. Zowel technisch niet als ook financieel en in de logistieke keten. Uw bedrijf heeft daar veel ervaring mee. Uiteindelijk zullen bedrijven zelf tot een goede business case moeten kunnen komen. In de omgevingsvisie hebben we dat nog niet concreet uitgewerkt. Dat doen we in het vervolg. Dan doen we graag met de ervaring van u en andere bedrijven. Wij zijn het met u eens dat het wenselijk is dat de overslaghubs voor grondstoffen voort moeten bouwen op de bestaande faciliteiten en bedrijvigheid in het gebied. Dit is de reden dat wij voor het havengebied het wensbeeld hebben voor grondstofverwerkende recyclelaars en watergebonden bedrijfsactiviteiten in de hogere milieucategorieën, die essentieel zijn voor het functioneren van de stad. En dat we bijvoorbeeld in het deelgebied Maakbedrijven & Service vestigingen stimuleren van bedrijven die reststromen en materialen hergebruiken, die worden verzameld in het havengebied. De afgelopen jaren zijn de havengelden inderdaad verhoogd, om diverse redenen. Met het actief stimuleren van het gebruik van de haven, en daarmee het ontlasten van vervoer over de weg, wordt de hoogte van het havengeld een onderwerp om ook te betrekken in de totale afweging.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg F1	In ditzelfde kader merken wij op dat het gebruik van de haven gebaat is bij stabiele en voorspelbare voorwaarden. Verhogingen van havengelden kunnen het gebruik van vervoer over water juist ontmoedigen, terwijl dit vervoer in de visie terecht wordt gestimuleerd. Wij hebben gemerkt dat de havengelden de afgelopen jaren substantieel zijn verhoogd. Met name in 2025, onder redenering die volgens Pouw onjuist is. Op dit moment draagt het havengeld voor Lage Weide dus zeker niet bij aan een stimulerend effect voor goederenvervoer over water, het brengt juist het tegenovergestelde effect met zich mee. Voor de voorgestelde overslaghubs voor grondstoffen zien wij vooral kansen wanneer deze aansluiten op en voortbouwen op bestaande faciliteiten, die voor o.a. minerale grondstoffen al in ruime mate aanwezig zijn. Daarnaast zijn wij ook erg benieuwd hoe deze visie zich verhoudt tot de huidige marktwerking voor diverse activiteiten alsmede de eigendomsrechten van de percelen. Hier wordt nu niet op in gegaan, echter is volgens ons een zeer relevant onderdeel dat beschouwd moet worden voor de haalbaarheid van deze visie. Dit i.v.m. de genoemde schuifruimte in de omgevingsvisie.	De visie beschrijft de ambitie over het toekomstbeeld van Lage Weide in 2040. We hebben voor Lage Weide een nieuwe, logische en heldere indeling gemaakt in zes deelgebieden. Het helpt om het gebied overzichtelijker te maken door per deelgebied tot een duidelijke en onderscheidende profilering te komen. Dat versterkt de identiteit van elk deelgebied en van heel Lage Weide. Zo kunnen we met elkaar per deelgebied de specifieke kansen benutten, die voortkomen uit de kracht van de gevestigde bedrijven. De keuzes die gemaakt zijn per deelgebied geven ondernemers eigenaren en investeerders langjarige duidelijkheid. De scherpere profilering van de deelgebieden in de visie is bedoeld als vertrekpunt voor de gemeente om op een aantal plekken schuifruimte te creëren. En ten tweede om (met name) met publiekrechtelijke maatregelen te sturen op toekomstige gebruik, bijvoorbeeld wanneer een kavel wordt verkocht. Nadere uitwerking van het grondinstrumentarium is genoemd als een prioritair project. In deze uitwerking nemen we uiteraard de component eigendom situatie mee. We scherpen de visie hierop aan: ‘**Schuifruimte** Door toekomstige ontwikkelingen elders in de stad mogelijk te kunnen maken, komt het soms voor dat daar gevestigde bedrijven verplaatst moeten worden. We verkennen of het mogelijk is om op Lage Weide schuifruimte te creëren om bedrijven te huisvesten die op de huidige plek niet meer (gaan) passen. Daarbij realiseren we ons dat de schuifruimte zeer beperkt zal zijn omdat alle kavels zijn uitgegeven en de marktontwikkelingen hierin leidend zijn. Wenselijk is wel dat het verplaatsen van bedrijven van elders in de stad naar Lage Weide alleen mogelijk is als het een waardevolle toevoeging is voor Lage Weide. Het verplaatsen levert dan een win-win situatie op voor de stad.’

Nr	Reactie	Antwoord
F2	**2. Bereikbaarheid, infrastructuur en energie** Een goede en duidelijke ontsluiting is voor het functioneren van Lage Weide van groot belang. De kaarten in de omgevingsvisie roepen bij ons nog vragen op over de toekomstige verkeersstructuur. Met name vinden wij het belangrijk dat de huidige ontsluiting vanaf de Isotopenweg richting het hoofdwegennet behouden blijft, mede vanuit verkeersveiligheid en logistieke betrouwbaarheid. De plannen voor een collectieve laad- en losvoorziening zijn interessant, maar roepen ook praktische vragen op over eigendom, beheer en de aansluiting op bestaande logistieke processen. Hetzelfde geldt voor de aangekondigde invoering van betaald parkeren in de periode 2031—2034: duidelijkheid over de reikwijdte en gevolgen voor bedrijven zou hierbij helpend zijn. Wij delen de ambitie rondom duurzame energie opwek, opslag en uitwisseling (weliswaar onder bepaalde voorwaarden). Tegelijkertijd ervaren wij, net als veel andere bedrijven, de beperkingen van netcongestie. Investeringen vanuit de overheid in collectieve energie-infrastructuur zijn daarbij van groot belang. De aangekondigde waterstofleiding zien wij als een kansrijke ontwikkeling, zeker wanneer deze breder beschikbaar wordt voor het industriële deel (havengebied) van Lage Weide.	De huidige ontsluiting van het gebied rond de Isotopenweg richting de A2 blijft in de visie behouden. Dit is inderdaad niet helemaal duidelijk in de mobiliteitskaart. We hebben een pijl richting Isotopenweg toegevoegd. Een haalbare collectieve laad- en losvoorziening is alleen mogelijk in samenwerking met bedrijven die hiervan gebruik willen maken. Wij zijn het met u eens dat dat nog veel uitwerking nodig heeft en dat er nog veel praktische vragen zijn. In de vervolgfase gaan we graag in gesprek met u en andere bedrijven om de mogelijkheden en de haalbaarheid te verken-nen, waarbij ook de praktische kanten aan bod zullen komen. De invoer van betaald parkeren is al door de gemeente-raad besloten en is hierdoor geen onderdeel van de omgevingsvisie. Goed om te lezen dat u het belang inziet van duurzame energieopwek, -opslag en -uitwisseling, onder andere met be-trekking tot waterstofleiding die wellicht door Lage Weide gaat lopen.

Nr	Reactie	Antwoord
F3	**3. Groen, ecologie en vergunningsruimte.** Wij staan positief tegenover de ambitie om Lage Weide groener en aantrekkelijker te maken. In de verdere uitwerking lijkt het ons wel belangrijk om expliciet aandacht te hebben voor de samenhang met vergunningsruimte, milieucategorieën en geluidsruimte voor industriële en circulaire activiteiten. Juist als deze activiteiten worden gestimuleerd, is het van belang dat de beschikbare vergunningsruimte ook daadwerkelijk benut kan blijven. De vergunningen, met name rondom geluid en bouw, zijn erg kritiek op dit moment en een vereiste voor de visie die er nu ligt voor Lage Weide. Hoe kijkt de gemeente Utrecht tegen deze uitdaging aan en welke oplossingsrichtingen ziet zij? Vervolgens willen wij ingaan op de koppeling tussen biodiversiteit en zanddepots op ons terrein, bijvoorbeeld als broedlocatie voor oeverzwaluwen. Hoewel wij het ecologische belang hiervan begrijpen, is dit in de praktijk niet te combineren met onze bedrijfsvoering. Onze werkzaamheden (en andere vergelijkbare circulaire activiteiten) vereisen continue beschikbaarheid en verwerking van (grond) stromen, zonder seizoensgebonden beperkingen. Tot slot vragen wij aandacht voor de sociale veiligheid en menselijke maat van het fietspad langs de Isotopenweg bij toekomstige aanpassingen.	De huidige geluidsruimte voor de bedrijven op Lage Weide is tot stand gekomen binnen de regels van de Wet geluidhinder. Sinds 2024 is de Omgevingswet van kracht. Daarin is een nieuw systeem voor beoordeling van het totale geluid van het industrieterrein opgenomen. De omzetting naar het nieuwe systeem moet – zo beleidsneutraal mogelijk - plaatsvinden vóór 2032. Tot die tijd geldt de Wet geluidhinder nog als overgangsrecht. In de Beleidsnota Geluid en Trillingen is de volgende passage opgenomen: Ten opzichte van de oude systematiek uit de Wet geluidhinder is de rekenmethodiek gewijzigd. Dit leidt in sommige situaties tot iets meer geluidruimte voor de bedrijven. Er is vooralsnog geen aanleiding om verandering aan te brengen in de wijze waarop het geluid van industrieterreinen wordt beoordeeld. Voor wat betreft de milieucategorieën; deze zijn in het Bestemmingsplan Lage Weide vastgelegd. Er is daarbij een inwaartse zonering toegepast waardoor de centrale percelen de hoogste milieucategorie hebben. Uniek is daarbij is dat er voor die percelen ook een minimumcategorie is vastgelegd. Juist om te borgen dat die gebieden beschikbaar blijven voor zware industriële activiteiten en niet ingenomen worden door bedrijven die zich ook makkelijk op een ander kavel hadden kunnen vestigen. De oeverzwaluwen en grondnestelende bijensoorten worden als voorbeeld gegeven van natuur op Lage Weide. We beseffen het belang dat de bedrijfsvoering zoveel mogelijk moet kunnen doorgaan. Vogelnesten zijn echter beschermd en mogen niet verstoord worden. Dat deze alinea als voorbeeld dient, staat nu niet heel duidelijk. In de omgevingsvisie passen we de tekst aan: *Zie volgende pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg F3	*Zie vorige pagina*	*Vervolg vorige pagina* ‘Als voorbeelden van de biodiversiteit op Lage Weide noemen wij tenslotte nog twee bijzondere plekken: Op de plot van Theo Pouw Groep vormen de grote zandbulten interessante plekken voor dieren als oeverzwaluwen en grondnestelende bijensoorten. De oeverzwaluw broedt in kolonies in zelfgemaakte gangen in zandoevers en zandhopen. Om te zorgen voor continuïteit van werkzaamheden en tevens natuurinclusief te werken en schade aan nesten te voorkomen, kan men zorgen dat op ongebruikte stukken en randen van de kavels kansen voor oeverzwaluwnesten worden gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door één zandhoop steil te houden of door een verplaatsbare oeverwand. Door alternatieven aan de randen te maken wordt er tegemoet gekomen aan de behoefte van oeverzwaluwen om te nestelen in de buurt van voormalige nestplekken. Daarnaast kan men in de zandhopen die voor de bedrijfsvoering nodig zijn nesten voorkomen door jaarrond te werken met flauwe wanden (minder dan 45 graden) of het zand af te dekken. ‘ Verbeteren van de sociale veiligheid en de menselijke maat, juist voor fietsers en voetganger, is een belangrijk onderdeel van de omgevingsvisie. Goed dat u daar ook aandacht voor vraagt.

Nr	Reactie	Antwoord
G1	Het plan geeft ons aanleiding voor het maken van de volgende opmerkingen/ verzoeken: **Ontwikkeling windturbines** In het plangebied bevinden zich momenteel assets van TenneT en daarnaast zijn wij zoals bekend bezig met het ontwikkelen van nieuwe verbindingen van station Lage Weide naar Utrecht noord. In de visie wordt op meerdere momenten gesproken over het ontwikkelen van windturbines in het initiatiefgebied. TenneT vraagt uw aandacht voor het waarborgen van de afstanden genoemd in het handboek risicozonering windturbines 2020. Wanneer aan de afstanden uit dit handboek wordt voldaan heeft TenneT geen probleem windturbines in de nabijheid van onze bestaande of toekomstige infrastructuur. Wanneer er niet aan deze afstanden wordt voldaan ontstaat er een voor TenneT in de meeste gevallen onaanvaardbaar risico voor zowel de hoogspanningsinfrastructuur als de Omgeving. Mocht er niet aan deze afstanden voldaan kunnen worden dan gaan wij graag zo vroeg mogelijk in gesprek om te kijken of er mogelijkheden zijn tot risico mitigatie. Ook kunnen wij er op deze manier zo goed mogelijk voor zorgen dat alle geplande ontwikkelingen doorgang kunnen vinden en de planprocessen geen onnodige vertraging oplopen. **Vroegtijdige afstemming** In het voorliggende plan staan meerdere ontwikkelingen genoemd in de nabijheid van de assets van TenneT, daarnaast heeft TenneT zelf ook meerdere ontwikkelingen gepland in het gebied. Allereerst willen wij benadrukken dat het intensieve overleg wat er momenteel tussen de gemeente en TenneT gaande is te waarderen. Wij benutten deze zienswijze graag om nogmaals aandacht te vragen voor vroegtijdige afstemming met alle betrokken partijen gezien de beperkte ruimte in het gebied.	De gemeente Utrecht heeft het planproces gestart naar de mogelijke realisatie van windenergie op Lage Weide. Hiervoor wordt de mer-procedure doorlopen, en uiteindelijk wordt in een Nota van Uitgangspunten een belangenafweging gemaakt of en waar windturbines op Lage Weide mogelijk zijn. De bestaande infrastructuur van TenneT is bij ons bekend en nemen we mee in de opstellingsalternatieven. We houden daarbij rekening met de afstanden voor externe veiligheid zoals voorgeschreven in het handboek risicozonering. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau, als eerste stap in de mer-procedure, wordt in maart-april 2026 ter inzage gelegd. TenneT wordt in dat kader eveneens geraadpleegd.

Nr	Reactie	Antwoord
H1	**Gebruik havens** Allereerst is het goed om te zien dat, in de ontwerp omgevingsvisie, voor de terreinen rondom Uraniumkanaal, Meson-, Proton- en Kernhaven) de focus wordt gelegd op grootschalige watergebonden bedrijvigheid. Dit is in lijn met de Europese TEN-T verordening en het zijn van een kernhaven vanuit Europese optiek en de genoemde verordening. Bij deelgebied 6 (de zone tussen het spoor en het Amsterdam-Rijnkanaal) wordt aangegeven dat door de aanwezigheid van twee laad- en losplekken (langshavens) de mogelijkheid voor watertransport aanwezig is en dat voor de kavels bij deze laad- en losplekken het wenselijk is het gebruik hiervan verplicht te stellen. Aandachtspunt hierbij is dat in, op en langs de doorgaande vaarweg (in dit geval een hoofdtransportas) overslagactiviteiten ongewenst zijn (conform de vigerende Richtlijn Vaarwegen 2020). Laden en lossen zou wat Rijkswaterstaat betreft zoveel mogelijk in insteekhavens (als Meson-, Proton en Kernhaven) moeten plaatsvinden en niet in de langshavens langs het Amsterdam-Rijnkanaal (de meest noordelijke langshaven in dit gebied is reeds buiten gebruik gesteld). **Langzaam verkeersverbindingen over Amsterdam-Rijnkanaal en A2** In de omgevingsvisie wordt op diverse plaatsen benoemd dat de ambitie is om langzaam verkeersbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal (3 stuks) en de A2 (2 stuks) te realiseren. Allereest wil ik erop wijzen dat er (afgezien van de verbinding bij de Demkabrug) nog geen overleg met Rijkswaterstaat heeft plaatsgevonden over de (on)mogelijkheden voor dergelijke verbindingen. Verzoek is een dergelijk overleg wel op te starten.	Bedankt voor uw reactie en uw heldere punten. Het is fijn om te lezen dat u het goed noemt dat er op de terreinen rondom Uraniumkanaal, Meson-, Proton- en Kernhaven de focus wordt gelegd op grootschalige watergebonden bedrijvigheid. De Europese TEN-T verordening en dat Lage Weide een kernhaven is vanuit Europees optiek en de genoemde verordening, is bij ons bekend. Desalniettemin is het goed om dit ook expliciet te noemen in de visie. Dit voegen wij toe. We begrijpen uw aandachtspunt dat er mogelijke belemmeringen zijn voor laden en lossen in de langshavens langs het Amsterdam-Rijnkanaal. In het kader van de circulaire economie en vanuit de mobiliteitsopgaven is het echter zeer gewenst vervoer over water te stimuleren en meer ruimte hiervoor te maken. Dit is vastgesteld beleid onder andere in de Beleidsnota's Utrecht Circulair 2030, Werklocaties 2035 en het Mobiliteitsplan 2040. Deze ambitie hebben wij bekrachtigd in de ontwerp Omgevingsvisie Lage Weide. Op het moment dat concrete initiatieven zich aandienen voor het gebruik van de langshaven, dan nemen we uw aandachtspunt mee in de afweging en kunnen we hierover in gesprek gaan. Wanneer het project voor een nieuwe langzaam verkeersbrug over het Amsterdam Rijnkanaal start dan nemen we contact op. Goed dat u al de onderwerpen aanstipt die dan gaan spelen, in relatie tot het functioneren van het Amsterdam Rijnkanaal, zoals de werking van de radar.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg H1	Voorts geldt voor nieuwe verbindingen over het Amsterdam-Rijnkanaal dat deze zoveel als mogelijk samen moeten gaan met bestaande verbindingen. Elke oeververbinding kan mogelijk negatieve effecten hebben op de nautische veiligheid op de vaarweg. Indien mogelijk dienen bruggen daarom zoveel als mogelijk geïntegreerd te worden. Zo heeft het bijvoorbeeld de voorkeur van Rijkswaterstaat om de nieuwe verbinding bij de Demkaspoor-/Werkspoorbrug niet als een losstaande nieuwe brug uit te voeren, maar te integreren met de bestaande spoorbrug. Voorkomen moet in ieder geval worden dat nieuwe bruggen de VTS-radar en zicht op het kanaal beperken; vanwege het krappe dwarsprofiel van het kanaal ter hoogte van Lage Weide is er sprake van scheepvaartbegeleiding.	
	In de ontwerp omgevingsvisie wordt gesproken over een tijdelijke veerverbinding, vooruitlopend op de realisatie van de genoemde langzaam verkeersbruggen. Gezien de nautische veiligheid (gezien de intensiteit en omvang van de schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal) is Rijkswaterstaat geen voorstander van een veerverbinding van de ene naar de andere kant van het Amsterdam-Rijkanaal.	In eerdere gesprekken met RWS is inderdaad aangegeven dat RWS geen voorstander is van veerverbindingen van de ene wal naar de andere wal van het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook is besproken dat er wellicht wel mogelijkheden zijn door gebruik te maken van de havens. Wij gaan de mogelijkheden verkennen en gaan hierover graag verder in gesprek.
	Optimalisatie nat profiel Amsterdam-Rijnkanaal Het Amsterdam-Rijnkanaal heeft in de huidige situatie onvoldoende nat profiel (97,2 meter breed) voor de scheepvaart tussen de Kernhaven en de Maarsserbrug. Wellicht ten overvloede wil ik u meegeven dat er vanuit Rijkswaterstaat wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn voor optimalisatie van het nat profiel, wat inhoudt dat het kanaal in breedte (lokaal) mogelijk geoptimaliseerd kan gaan worden. Zo is bijvoorbeeld de binnenkant van de Demkabocht onderdeel van dit vraagstuk. Verzoek is hier waar mogelijk rekening mee te houden.	We zijn op de hoogte van de mogelijke optimalisering van het kanaal ter hoogte van de Demkabocht. Op 30 november 2017 is door de gemeenteraad van Utrecht bestemmingsplan ‘Demkabocht’ vastgesteld. Dit bestemmingsplan is opgesteld vanwege de toekomstige verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal in deze bocht. Wanneer wij in deze buurt een project opstarten treden wij met u in overleg hierover.
	Wandelroute groenzone A2 Op de kaart op pagina 75 staat een wandelroute (groene ommetjes) aangegeven in een zone langs de A2. Uit de omgevingsvisie wordt niet duidelijk wat men hierbij precies voor ogen heeft en hoe dicht deze route op de A2 zou liggen. Verzoek om dit nader te verduidelijken en hierover het gesprek aan te gaan met Rijkswaterstaat over de (on)mogelijkheden hiervoor.	De wandelroute in de groenzone ligt tussen de Reactorweg en de Wolfgang Pauliweg. En daarmee niet in het talud bij de A2.

Nr	Reactie	Antwoord
I1	Met de ontwerp Omgevingsvisie wordt de koers voor het gebied Lage Weide uitgezet. Het is de bedoeling dat de “essentiële positie van Lage Weide” wordt behouden én versterkt. Om dat te doen zet de ontwerp Omgevingsvisie in op intensivering en optimalisatie van de (beperkte) ruimte en wordt de wens uitgesproken om op Lage Weide veel verschillende soorten functies mogelijk te maken. Zo zet de ontwerp Omgevingsvisie onder meer in op de transitie naar een circulaire economie. Ook het inzetten op de energietransitie juicht Eneco van harte toe. Eneco begrijpt de wens van de gemeente Utrecht om de beperkte beschikbare ruimte op Lage Weide zo efficiënt mogelijk te benutten. De ruimte op Lage Weide is echter beperkt en zijn op Lage Weide al meerdere bedrijven met hoge milieucategorieën aanwezig. Dat betekent dat op Lage Weide helaas niet alles kan. Eneco leest in de ontwerp Omgevingsvisie terug dat de gemeente Utrecht zich daar ook van bewust is, aangezien de ontwerp Omgevingsvisie zich ook focust op het behouden van bestaande bedrijven. Dat kan Eneco alleen maar onderschrijven. Zoals bij u bekend is, ligt op Lage Weide ook het terrein van Eneco (aan de Atoomweg) (ingedeeld als deelgebied ‘Energie-eiland’ (deelgebied 2)). Op dat terrein exploiteert Eneco meerdere opwekeenheden waaronder een energiecentrale. Die energiecentrale is, zoals ook in de ontwerp Omgevingsvisie wordt opgemerkt, de grootste energiecentrale in de regio en van nationaal belang. De locatie waar de energiecentrale wordt geëxploiteerd (het Energie-eiland), is op Rijksniveau ook aangewezen als een locatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking, namelijk in artikel 5.156 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (het ‘Bkl’) jo. artikel 2.36 van en bijlage III bij de Omgevingsregeling.	Het thema Energie neemt op Lage Weide, en daarmee ook in de Omgevingsvisie Lage Weide, een prominente plaats in. In de Omgevingsvisie beschrijven we het wensbeeld dat Lage Weide ook in de toekomst een belangrijke locatie blijft voor de energie- en warmtevoorziening voor Utrecht en Nederland, met de focus op duurzame energie. Dat geldt voor diverse ontwikkelingen op Lage Weide, zoals de energiehub en het aardgasvrij maken van bedrijfsprocessen. Het Energie eiland is een essentieel gebied voor de energievoorziening. Dat er voor het Energie eiland een Rijksinstructieregel geldt is bekend. Dat hebben we ook in de (ontwerp) Omgevingsvisie meegenomen. Wanneer het omgevingsplan wordt gewijzigd of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit wordt verleend zijn de van toepassing zijnde instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving leidend. De milieucategorieën zijn in het Bestemmingsplan Lage Weide vastgelegd. Er is daarbij een inwaartse zonering toegepast waardoor de centrale percelen de hoogste milieucategorie hebben. Uniek is daarbij is dat er voor die percelen ook een minimumcategorie is vastgelegd. Juist om te borgen dat die gebieden beschikbaar blijven voor zware industriële activiteiten en niet ingenomen worden door bedrijven die zich ook makkelijk op een ander kavel hadden kunnen vestigen. De geluidsruimte conform de milieuvergunning moet passen binnen de geluidsruimte die voor het gehele industrieterrein Lage Weide geldt conform de Wet geluidhinder. Voor de huidige vergunning is dit het geval en ook toekomstige activiteiten zullen inpasbaar moeten zijn. Overigens is in het verleden specifiek voor de centrales ‘Lage Weide’ en ‘Merwedekanaal’ de geluidszone aan de zuidkant verruimd en zijn de maximaal toelaatbare geluidsbelastingen ter plaatse van woningen in de Schepenbuurt verhoogd om zodoende meer geluidsruimte te bieden.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg I1	De aanwijzing als locatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking heeft tot gevolg dat omgevingsplannen (i) die elektriciteitsopwekking moeten toestaan, (ii) moeten voorzien in voldoende ruimte daarvoor en (iii) geen beperkingen mogen bevatten voor het gebruik van de installaties voor de elektriciteitsopwekking. Dat volgt uit de instructieregel uit artikel 5.157 van het Bkl. Volgens de wetgever wordt met het bieden van voldoende ruimte aan grootschalige elektriciteitsopwekking niet alleen bedoeld het verzekeren van voldoende fysieke ruimte, maar ook om het verzekeren van voldoende milieugebruiksruimte. Dat betekent onder meer dat de aangewezen locaties, zoals de energiecentrale van Eneco, “steeds volledig gebruikt kunnen worden”. Ook mogen er geen “energiepolitieke maatregelen” worden opgelegd door middel van planregels. Hoewel het hier gaat om een ontwerp Omgevingsvisie en niet om de wijziging van het Omgevingsplan Utrecht, vindt Eneco het van belang op bovenstaande instructieregel te wijzen. Uiteindelijk zal de koers die wordt uitgezet met de (ontwerp) Omgevingsvisie zich laten vertalen naar wijzigingen van het Omgevingsplan en/of het verlenen van omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten.[2] In de ontwerp Omgevingsvisie leest Eneco verder verschillende wensen terug die zich niet (goed) verhouden tot de exploitatie van haar locatie. Met andere woorden, als (alle) door de Gemeente gewenste activiteiten daadwerkelijk mogelijk worden gemaakt door middel van een wijziging van het Omgevingsplan of de verlening van een omgevingsvergunning, dan is de locatie van Eneco niet meer verzekerd van voldoende milieugebruiksruimte en wordt het huidige en toekomstig gebruik van de locatie en de daarop aanwezige opwekeenheden dus wel beperkt.	*Zie vorige pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg I1	In dat kader gaat de ontwerp Omgevingsvisie er bijvoorbeeld al terecht vanuit dat rondom de locatie van Eneco geen milieugevoelige functies zoals wonen en onderwijs kunnen worden toegestaan. Dat onderschrijft Eneco volledig. Toch noemt de ontwerp Omgevingsvisie ook de volgende gewenste ontwikkelingen die het gebruik van de locatie van Eneco wel zou (kunnen) beperken: • **Fietsen en wandelen**: een nadrukkelijke wens is het verbeteren van de bereikbaarheid van Lage Weide voor voetgangers en fietsers. Ook leest Eneco de wens terug om meer groen te realiseren, zoals een “groen ommetje”. Op dit moment ziet Eneco niet in hoe aanleggen van fiets- en wandelpaden en een fietsbrug het (volledig) gebruik van locatie van Eneco niet zou beperken. Naast de fysieke ruimte die daarvoor nodig is, heeft het aanleggen van zulke paden en een brug ook een grote impact op de veiligheid rondom de locatie van Eneco en is het meer dan denkbaar dat dat ertoe zou leiden dat Eneco verschillende (voor haar beperkende) maatregelen zou moeten nemen. In de ontwerp Omgevingsvisie wordt ten onrechte nog geen aandacht besteed aan de vraag of en hoe het vergroten van de bereikbaarheid van Lage Weide voor fietsers en voetgangers zich verhoudt tot het gebruik van de locatie van Eneco. Eneco kan zich goed voorstellen dat de aanleg van paden en een brug ook andere bedrijven op Lage Weide beperkt. Uiteraard hangt dat uiteindelijk af van de locatie(s) waar die paden en brug zou worden voorzien. Eneco verwijst hiervoor ook naar haar reactie op de Uitgangspuntennotitie Beleidsnota (Deel)Omgevingsvisie Lage Weide 2040 van 22 juli 2024. • **Windturbines**: een andere wens is het inzetten op de energietransitie, onder meer door het verkennen van de mogelijkheden voor windenergie. Hoewel Eneco het inzetten op de energietransitie uiteraard onderschrijft, is het Energie-eiland niet het geschikte gebied voor windenergie. Alle ruimte op de locatie van Eneco is nodig voor het verduurzamen van de energieopwek en het beperken en verkorten van de netcongestie. Het past simpelweg niet om op de locatie ook nog windturbines te realiseren. Ook zal het toestaan van windturbines het gebruik van de opwekeenheden (en andere bedrijven in de omgeving) beperken wegens bijvoorbeeld de gevolgen van de windturbines voor veiligheidscontouren. Eneco verwijst in dit kader ook naar haar zienswijze op de ontwerp-beleidsnota Opwekgebieden voor schone energie in Utrecht van 13 juni 2024.	U beschrijft een aantal ontwikkelingen die zich (wellicht) niet goed verhouden tot de exploitatie. Per onderwerp reageren wij hierop. **Fietsen en wandelen:** In de Omgevingsvisie hebben we opgenomen dat er geen openbare fiets- en wandelpaden óp het Energie eiland komen. In de nabijheid van het Energie eiland voorzien we wel in fiets- en wandelpaden zoals nu ook al het geval is. Op voorhand zien wij niet in dat deze fiets- en wandelpaden in de openbare ruimte Eneco in haar bedrijfsvoering zal beperken. Wanneer we als gemeente het tracé van de brug gaan bepalen en gaan ontwerpen treden we in overleg met Eneco. **Windturbines:** De gemeente Utrecht heeft in 2026 het planproces gestart naar de mogelijke realisatie van windenergie op Lage Weide. Hiervoor wordt de mer-procedure doorlopen, en uiteindelijk wordt in een Nota van Uitgangspunten een belangenafweging gemaakt of en waar windturbines op Lage Weide mogelijk zijn. De assets van Eneco met de benodigde externe veiligheidscontouren worden mee genomen in de opstellingsalternatieven die in het MER worden onderzocht. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau, als eerste stap in de mer-procedure, wordt in maart-april 2026 ter inzage gelegd. Eneco wordt in dat kader eveneens geraadpleegd.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg I1	• **Biomassa**: volgens pagina 47 van de ontwerp Omgevingsvisie wil de gemeente het gebruik van biomassa zoveel mogelijk afbouwen zodra er nieuwe betaalbare warmtebronnen beschikbaar worden. Tegelijkertijd wordt (terecht) erkend dat biomassa nog steeds een belangrijke schone warmtebron is. Zoals bekend verwerkt de bio-warmteinstallatie van Eneco juist biomassa en wordt biomassa omgezet in duurzame stadswarmte. Dat doet Eneco op basis van aan haar verleende omgevingsvergunningen. Eneco beschikt wat dat betreft over bestaande rechten die niet (zomaar) kunnen worden ingeperkt, ook niet als op enig moment nieuwe betaalbare warmtebronnen beschikbaar worden. • **Water**: in de Energiehaven ziet de gemeente kansen om het onderwater-leefklimaat te verbeteren, zoals het realiseren van een onderwaterbos voor vissen en verondiepte oevers en plas-draszones. Die wensen zijn voor zover Eneco weet nog niet gedetailleerd uitgewerkt. Eneco ziet niet in hoe die wensen zich verhouden tot het feit dat Eneco oppervlaktewater inneemt ten behoeve van het koelen van haar processen op basis van een aan Eneco verleende watervergunning (inmiddels een omgevingsvergunning door het overgangsrecht). De koelwaterinlaat is gelegen in de hoek van de Energiehaven. Ook zijn er dagelijkse vaarbewegingen voor onder andere de betoncentrale. • **Oever**: de oever van de Energiehaven zou ook (deels) toegankelijk moeten worden voor het publiek. Het water zou dan kunnen worden benut voor recreatie. In die oever zijn ook (door Rijkswaterstaat vergunde) koelwaterinlaten van Eneco aanwezig. In het kader van de veiligheid kan die oever en het omringende water niet openbaar toegankelijk worden.	**Biomassa:** Zoals in de (ontwerp) Omgevingsvisie is verwoord zal biomassa de komende tijd een belangrijke bron voor warmteopwekking blijven. De ambitie is om in de toekomst warmte op te wekken met duurzame warmte bronnen. We zijn ons bewust dat Eneco hier rechten heeft. Daarmee houden we rekening en blijven we in overleg met Eneco over de ontwikkelingen. **Water en oever:** Voor de transformatie van Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant is gestart met het opstellen van de Nota van Uitgangspunten. De plannen voor de Energiehaven maken hier onderdeel van uit en zijn inderdaad nog niet concreet uitgewerkt. Goed dat u al aangeeft dat hier activiteiten plaatsvinden die de mogelijkheden voor toekomstige functies van de Energiehaven kunnen beperken. Als het ontwerp start gaan we in overleg met betrokken partijen. Voor het onderwerp oever gaan we uit van die oevers die niet in uw bezit zijn. Ook hierbij gaan we graag in gesprek over de ideeën en mogelijkheden en beperkingen hierbij.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg I1	• **Het terugdringen van auto- en vrachtverkeer:** op pagina 16 van de ontwerp Omgevingsvisie wordt als “randvoorwaarde” genoemd dat het auto- en vrachtverkeer op Lage Weide moet worden teruggedrongen. Die randvoorwaarde wordt herhaald op pagina 22. Op pagina 10 wordt ook genoemd dat ook het goederenvervoer moet worden beperkt. Tegelijkertijd wordt in de ontwerp Omgevingsvisie op pagina 67 terecht erkend dat het goederenverkeer, het werkverkeer met vrachtauto’s en bestelbusjes niet zomaar te verminderen valt. Dat verkeer maakt namelijk onlosmakelijk onderdeel uit van de bedrijven op Lage Weide. Dat geldt ook voor de locatie van Eneco. De “randvoorwaarde” dat het vrachtverkeer moet worden teruggedrongen is dus, zoals verderop in de ontwerp Omgevingsvisie ook wordt erkend, (in ieder geval voor Eneco) niet mogelijk. Voor Eneco is het ook belangrijk dat haar werknemers, indien nodig, haar locatie met de auto kunnen blijven bereiken. Dat geldt bijvoorbeeld voor werknemers die ’s avonds en ’s nachts aanwezig zijn op de locatie die op die tijden uiteraard niet met de fiets of het openbaar vervoer kunnen bereiken. De locatie moet ook altijd bereikbaar blijven voor vrachtverkeer. Het huidige auto- en vrachtverkeer van en naar de locatie van Eneco is essentieel voor haar bedrijfsvoering en bedrijfszekerheid.	**Het terugdringen van auto- en vrachtverkeer:** We begrijpen dat uw locatie 24/7 bereikbaar moet zijn. En dat werknemers niet op elk tijdstip met fiets of openbaar vervoer kunnen en willen komen. Tegelijk willen we samen met ondernemers, de ondernemersvereniging en andere partners kijken wat er mogelijk is om meer gebruik te maken van andere vervoersmiddelen. Zowel op de korte als de langere termijn. Door de omvang van Lage Weide zijn de kansen groot om hier met elkaar een verandering te realiseren. Het autogebruik zal onderdeel blijven van de mix van vervoersmiddelen, waarbij we streven naar een betere balans. Het zou fijn zijn als ook uw organisatie hieraan wil bijdragen.

Nr	Reactie	Antwoord
J1	Onze zienswijze bestaat uit drie onderdelen en sluit aan bij de opbouw van de voorlopige omgevingsvisie: 1. Scherper economisch profiel Lage Weide; 2. Verbonden Lage Weide; 3. Lage Weide als aantrekkelijk en groen werkgebied. Enkele opmerkingen vooraf: • De NMU constateert dat de Omgevingsvisie een hoog ambitieniveau kent en op hoofdlijnen goed aansluit bij de visie van de NMU. Met name de inzet op Lage Weide als gezonde, veilige en toekomstbestendige werkomgeving beoordelen wij positief. De aandacht voor verduurzaming, klimaatadaptatie en verbetering en bereikbaarheid van de werkomgeving — voor de 19.000 werknemers vormt een passend antwoord op de transitieopgaven waar de regio Utrecht voor staat. • Ondanks het hoge ambitieniveau blijft de omgevingsvisie op veel onderdelen nog te abstract Het ontbreekt vooralsnog aan: - Concrete, meetbare doelen (indicatoren) - Tussentijdse mijlpalen richting 2040; - Duidelijke koppeling tussen ambities en uitvoeringsinstrumenten. Zonder deze concretisering is ons inziens onvoldoende duidelijk hoe en wanneer de ambities worden gerealiseerd en hoe hierop kan worden bijgestuurd. • De NMU plaatst een kanttekening bij de financiële uitvoerbaarheid van de Omgevingsvisie. Het geraamde investeringsbedrag voor een periode van 14 jaar van 193 miljoen euro is substantieel. De mate waarin deze middelen daadwerkelijk en structureel beschikbaar zijn, is echter bepalend voor de realisatie van de ambities. Er ontbreekt op dit moment: - Een nadere uitwerking van de financieringsbronnen; - Een meer gedetailleerde prioritering van maatregelen (deze is nu op hoofdlijnen); - Inzicht in wat gebeurt bij tegenvallende middelen. De relatie tussen ambities en beschikbare financiële middelen verdient verdere uitwerking om de uitvoerbaarheid te waarborgen.	De Omgevingsvisie Lage Weide is geen Beleidsnota of Beleidsnota Omgevingsvisie, op grond van De Utrechtse Standaard (DUS) voor Sturen en Verantwoorden. . In een Beleidsnota of Beleidsnota Omgevingsvisie staan de kaders, doelen en wordt met indicatoren gestuurd op de uitvoering. Voorbeelden in de gemeente Utrecht hiervan zijn de Beleidsnota Werklocaties en de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht. De Omgevingsvisie Lage Weide benoemt de ambities voor de ontwikkeling, dat is op een abstracter niveau. Dat maakt het lastiger om nu al, in deze fase, indicatoren te benomen om de voortgang te gaan meten. In deel C Monitoren, Sturen en Verantwoorden benoemen we om die reden ook geen indicatoren, planning, etc. Zo sluit het beter aan bij het karakter van de ontwikkelingen en de projectenagenda. Vervolgstap is het opstellen van een gebiedsprogram-mering, waar we nader ingaan op de prioritering en de mogelijke financiële dekkingsbronnen. Bij de daadwerkelijke start van concrete projecten, zal de dekking bekend zijn. Bij een Omgevingsvisie is het gebruikelijk dat er wel maatregelen of projecten worden benoemd, en dat er nog geen dekking voor is. De dekking zal, gezien de omvang van de bedragen en het belang van de projecten, moeten komen van zowel de gemeente als andere overheden en partners. Ook de Omgevingswet, artikel 3.2, omschrijft het abstractieniveau van een Omgevingsvisie, mede voor de uitoefening van de taken en bevoegdheden: a. een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving; b. de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied; c. de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid. Hieruit blijkt dat het een visie op hoofdlijnen betreft en daardoor nog abstract kan zijn.

Nr	Reactie	Antwoord
J2	**1. Scherper economisch profiel van Lage Weide** De omgevingsvisie positioneert Lage Weide als een economische motor voor Utrecht met een nadruk op het verbinden van het economisch profiel aan de circulaire transitie. De gemeente wil ruimte creëren voor circulaire bedrijven en sturing geven aan vestiging van nieuwe bedrijven en ontwikkelingen die bijdragen aan hergebruik van grondstoffen en energie-efficiëntie. De NMU moedigt dit van harte aan, maar dringt er ook op aan om concreter uit te werken hoe de circulaire economie vorm zal krijgen op Lage Weide en hoe de gemeente en bedrijven (zullen) samenwerken met partners in de regio. De visie spreekt over verduurzaming van bedrijvigheid, maar: • Maakt onvoldoende duidelijk welk type bedrijvigheid op lange termijn wenselijk is; • Bevat weinig expliciete keuzes over het weren of uitfaseren van niet-duurzame functies; • Benoemt circulariteit vooral als ambitie, niet als selectiecriterium; • Het ontbreekt aan een gedegen aanpak om de luchtkwaliteit, en daarmee de leefomgeving van werknemers in en omwonenden van het gebied, te verbeteren. De NMU geeft de volgende aanbevelingen mee: • Neem in de Omgevingsvisie op wat de gemeente doet om **de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de WHO- normen** zodat gezondheid van werknemers en omwonenden geborgd kan worden.	Fijn te lezen dat u onze keuze onderschrijft om Lage Weide te positioneren als economische motor voor Utrecht; met nadruk op het verbinden van het economisch profiel aan de circulaire transitie. In de visie staan de ambities voor de circulaire economie onder hoofdstuk B.1. Per deelgebied is uitgewerkt hoe de bedrijvigheid kan bijdragen aan de circulaire transitie. De gemeente heeft in de Beleidsnota Circulair 2030 beschreven hoe zij samenwerkt met partners in de stad. Op Lage Weide specifiek werkt de gemeente als trekker op het thema circulair met partners op het bedrijventerrein aan de circulaire economie onder de vlag van de Greendeal Lage Weide. **Luchtkwaliteit** In de beleidsnota Luchtkwaliteit zijn de beleidsdoelstellingen voor Luchtkwaliteit opgenomen. In het uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit staan de concrete acties die horen bij dit beleidsdomein. Eén van de maatregelen is de uitbreiding van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtvoertuigen naar heel Utrecht in 2030, met een tijdelijke uitzondering voor een aantal nader te bepalen bedrijventerreinen, of delen daarvan, tot 2035. Dit betekent dat alle bestel- en vrachtauto's vanaf 2030 uitstootvrij de gemeente moeten betreden. Daarbij wordt een aantal bedrijventerreinen, of delen daarvan, tot 2035 uitgezonderd van de zone. Welke bedrijventerreinen dit zijn wordt nader onderzocht en in 2026 vastgelegd. Op die manier blijven de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelen grotendeels behouden, terwijl de lasten voor ondernemers beperkt blijven en de praktische haalbaarheid toeneemt. De huidige problematiek rond netcongestie werkt in op de beschreven gemeentelijke ambities. Bedrijventerreinen kennen een relatief hoog aandeel vrachtverkeer over langere afstanden, waarvoor nog niet altijd betaalbare en inzetbare uitstootvrije alternatieven beschikbaar zijn. Dit speelt niet alleen voor de bedrijven zelf, maar ook voor de vele vervoerders en toeleveranciers van buiten de stad die dagelijks toegang moeten hebben tot deze locaties.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J2	*Zie vorige pagina*	*Vervolg vorige pagina* Met de invoering en uitbreiding van de nul-emissie zone voor stadsdistributie en de afspraken binnen het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), staan we voor een forse opgave: het voorzien van vrachtwagens en bouwmaterieel van voldoende laadcapaciteit. Dit is extra uitdagend omdat er vanwege de beperkte netcapaciteit voorlopig geen nieuwe zware netaansluitingen beschikbaar zijn, en die zijn nodig om deze voertuigen op te laden. Dit vraagt om creatieve en innovatieve oplossingen. Diverse Utrechtse bedrijven, zoals Stiho, Pouw en Kuijf Logistics, hebben reeds zware laadpalen gerealiseerd voor hun eigen bouw- en vrachtvoertuigen. Zij hebben ook buren en bekenden met laadproblemen door netcongestie uitgenodigd om gebruik te maken van deze voorzieningen. We werken samen met deze bedrijven en navigatiediensten om dergelijke laadpleinen breder toegankelijk te maken voor transportbedrijven. Om de elektrificatie van de transportsector verder te ondersteunen gaan we een contract afsluiten voor de aanschaf van laadpalen voor logistiek en bouw. Door deze laadpalen zelf in te kopen en te exploiteren is flexibele inzet mogelijk op zowel tijdelijke als permanente locaties. Zo kunnen we goed inspelen op de laadbehoefte van bouw- en transportbedrijven en op tijdelijk beschikbare netcapaciteit. De eerste locaties waar dit wordt toegepast zijn Lage Weide en De Wetering.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J2	• Bij de vestiging en ontwikkeling van (zwaardere) bedrijvigheid kan nadrukkelijker worden gestuurd op bijdragen aan de circulaire economie. Stel **selectiecriteria** op die betrekking hebben op: - Materiaalgebruik: aandeel gerecyclede, hernieuwbare (biobased) of hergebruikte materialen versus primaire grondstoffen. - Productontwerp: ontwerp voor demontage, reparatie, hergebruik en lange levensduur - Kringloopdenken: technische/biologische kringloop in het bedrijfsproces - Circulaire businessmodellen, bijvoorbeeld leasing. Hanteer in het gebied concrete eisen of richtlijnen voor circulair bouwen, slopen en beheren en verbind deze aan regionale circulaire initiatieven en ketens; • Sluit bij nieuwbouw, renovatie en werkzaamheden in de openbare ruimte aan bij de actielijnen van de **Alliantie Cirkelregio Utrecht** en het Convenant Toekomstbestendig Bouwen (www.toekomstbestendigbouwen.nl), om circulair, duurzaam en toekomstbestendig handelen te borgen. • Zorg ervoor dat bij nieuwbouw en verbouw de daken minimaal **zo sterk zijn als een verdiepingsvloer**. Zo kunnen maatschappelijk opgaven als waterberging, biodiversiteit, opwek van duurzame energie en recreatie ook op de daken plaatsvinden en gaan we zuinig om met onze schaarse ruimte. Uiteraard dienen de daken bestand te zijn tegen de extra belasting door wind en sneeuwval (wetgeving). • Benut een expliciete rol voor **vergunningverlening, grondbeleid en aanbestedingsvoorwaarden als sturingsinstrument**. Vergunningverlening en aanbestedingsvoorwaarden bieden mogelijkheden om bedrijven te stimuleren bij te dragen aan maatschappelijke doelen, zoals verduurzaming, klimaatadaptatie en verbetering van de leefomgeving. De NMU adviseert deze mogelijkheden expliciet te benutten.	**Selectiecriteria vestiging bedrijvigheid** De gemeente werkt samen met u aan eisen aan gebouwen omtrent duurzaamheid en circulariteit. Dit doen we binnen het programma Circulair. Deze aanpak continueren we. Bij het beoordelen van een omgevingsvergunning, bij gronduitgifte of aanbestedingsvoorwaarden nemen wij –vanwege de wettelijke eisen uitdrukkelijk de Omgevingsvisie Utrecht mee. In de Omgevingsvisie staat al ons beleid, waaronder omtrent duurzaamheid. Uw advies om deze mogelijkheden te benutten nemen wij over, waarbij wel opgemerkt dient te worden dat dit altijd in afweging gaat met andere gemeentelijke doelstellingen.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J2	• De (mogelijke) komst van windturbines op Lage Weide zullen niet alleen van invloed zijn op ondernemers die werken op het terrein, maar hebben ook effect op omwonenden. Voor ons is het belangrijk om de lusten en lasten van grootschalige energieopwek eerlijk te verdelen. Doe dat door: - Benoem scherper voor wie de duurzaam opgewekte energie wordt ingezet. Zorg ervoor dat ook inwoners van de stad Utrecht profiteren van duurzaam opgewekte energie. - Zorg voor een zorgvuldig en evenwichtig participatieproces. In verschillende gemeenten lopen participatieprocessen voor een windpark. Omwonenden zijn betrokken via een meedenkgroep of via een omgevingsadviesraad. In alle gevallen zijn bewoners betrokken op eigen initiatief. Wij zien in de praktijk dat deze groepen niet altijd een goede afspiegeling vormen van het totaal aan omwonenden. Wij adviseren u een burgerberaad (www.bureauburgerberaad.nl) onderdeel te laten zijn van het participatieproces. Neem hierbij een voorbeeld aan het Nationaal Burgerberaad Klimaat (www.burgerberaadklimaat.nl/) waar een zeer diverse groep van mensen op een constructieve manier met elkaar in gesprek ging en gezamenlijk tot gedegen adviezen kwam. • Op pagina 46 stelt de visie “er zijn weinig duurzame warmtebronnen of restwarmte van de industrie met een midden- of hoge temperatuur beschikbaar”. Ten eerste kan restwarmte met een lage temperatuur ook waardevol zijn om toe te passen bij gebouwen die voldoende goed geïsoleerd zijn. Ten tweede geven we de suggestie mee om toe te voegen welke kansen er zijn om de restwarmte van de bedrijven op Lage Weide in te zetten om aardgasvrij te worden en of er kansen zijn voor omliggende wijken om gebruik te maken van restwarmte vanaf Lage Weide.	**Duurzame energie** De gemeente Utrecht wil ook dat inwoners van de stad mee kunnen profiteren van de duurzame energie, die windmolens opwekken. In de beleidsnota opwekgebieden voor schone energie (december 2024) is opgenomen dat de omgeving mee moet kunnen profiteren door te investeren, medezeggenschap te geven en/of financieel mee te laten profiteren. We hanteren daarbij als voorwaarde voor financiële participatie dat direct omwonenden voor minimaal 50% eigenaar zijn van wind- of zonneparken. Het project Wind op Lage Weide volgt het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling (UPG). Als onderdeel van het UPG volgen we een zorgvuldig participatieproces. Daarvoor is een Samenwerkingsplan met de stad opgesteld en gepubliceerd op onze Denk mee pagina. Dit samenwerkingsplan gaat in op de eerste vier fasen van het planproces en op welke verschillende manieren we de samenwerking vormgeven. Dank voor uw suggestie ten aanzien van het inzetten van een burgerberaad. We verkennen of het inzetten van het Utrechtse Klimaatpanel in dit traject mogelijk is. De tekst over restwarmte in de Omgevingsvisie is gekoppeld aan de tekst over het stadsbrede warmtenet in Utrecht. Het warmtenet heeft op dit moment een temperatuur van boven de 70 graden. We kijken met Eneco uiteraard naar mogelijkheden om deze temperatuur te verlagen zodat ook lagere temperatuur bronnen daar succesvol op kunnen invoeden. Dat kan pas als alle aangeslotenen (op een deel net) een lagere temperatuur aankunnen. Uiteraard kunnen gebouwen met een goede isolatie los van het net op een lage temperatuur bronnen worden aangesloten. Daarom hebben we in de Beleidsnota Warmte ook voor alle bedrijventerreinen (incl Lage Weide) als voorkeursoplossing lage temperatuuroplossingen aangegeven. Dit kan individueel of klein collectief zijn. Lage Weide (het Energie eiland) produceert bijna alle warmte voor het warmtenet en dus alle omliggende wijken maken hier al gebruik van. We zijn constant met Eneco in gesprek om dit efficiënter, netbewuster en duurzamer in te vullen; onder andere door gebruik te maken van restwarmte wanneer deze beschikbaar is.

Nr	Reactie	Antwoord
J3	**2.Verbonden Lage Weide** De omgevingsvisie streeft naar een betere verbinding van Lage Weide met de omliggende stad en regio, onder meer door verbeterde fietsverbindingen en openbaar vervoer, waardoor de afhankelijkheid van auto's kan worden verminderd en bereikbaarheid wordt verbeterd. De NMU juicht in het bijzonder de ambitie toe om -in dit gebied met 19.000 werknemers, waarvan de helft op fietsafstand van het werk woont - meer fietsverbindingen en routes te realiseren, waaronder de doorfietsroutes Lage Weide-Houten en de Dom tot Dam route. Deze maatregelen ondersteunen duurzame mobiliteit en stimuleren een gezondere leefomgeving, en een meer integrale (fysieke en mentale) verbinding met de rest van Utrecht. Ook ligt hier een kans om mobiliteit sterker te koppelen aan klimaat- en gezondheidsdoelen. De NMU geeft de volgende aanbevelingen mee: • **Grote opgave-woon-werkverkeer** (p.66): de gewenste verschuiving van autogebruik naar fiets, OV en deelmobiliteit kan sterker worden onderbouwd door de gewenste verschuiving te kwantificeren en uiteen te zetten in de tijd, te monitoren en bij achterblijvende resultaten bij te sturen; • Hoewel wordt ingezet op verbetering van OV en verbeteren van (door) fietsroutes, ontbreken maatregelen om **autogebruik structureel te verminderen**. Denk daarbij aan: - Realisatie van autoluwe zones; - Voorrang geven aan duurzame vervoerswijzen (bus, voetgangers, fietspaden) bij de inrichting van de openbare ruimte (bijv. door bredere, toegankelijkere fietspaden zonder hobbels en obstakels, aanpassing van scherpe of onoverzichtelijke bochten, veilige voetgangersbruggen en de aanleg van busbanen) en het verkeersmanagement door de gemeente; - Het doorvoeren van de reeds geplande snelheidsverlaging op 50 km/u wegen naar 30 km/u waar ook fietsers gebruikmaken van de rijbaan.	U noemt meerdere suggesties voor het veiliger en aantrekkelijker maken van Lage Weide voor fietsers, OV en voetgangers. Eén van de projecten waarvoor we op korte termijn budget willen aanvragen, een zogenoemd prioritair project, is het ontwerp van de hoofdinfrastructuur en de groene openbare ruimte op Lage Weide. Dit geheel noemen we het ruimtelijk raamwerk. Daarbij staan veilige en aantrekkelijke routes voor fietsers en wandelaars centraal. Om zo het fietsgebruik te stimuleren. In het ontwerp werken we uit hoe langzaam verkeer en vrachtverkeer op een veilige manier door Lage Weide kan worden geleid. Dat zal een andere inrichting opleveren dan in de huidige situatie. De maatregelen die u noemt herkennen wij en veel daarvan zullen in het ontwerp concreet worden uitgewerkt. Zo wordt de fietsroute onder station Utrecht Leidsche Rijn (Wolfgang Pauliweg) nader onderzocht en uitgewerkt in de op te stellen Nota van Uitgangspunten stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant. We monitoren al de mobiliteit in de economische kerngebieden, waaronder Lage Weide. En dat zullen we ook blijven doen.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J3	• **Parkeren in de openbare ruimte en op de kavels** (p.70): de relatie tussen mobiliteit en ruimtegebruik (parkeren, logistiek) kan scherper: wat verwacht de gemeente dat de parkeermaatregelen gaan bijdragen aan het verminderen van autogebruik c.q. de bereikbaarheid van Lage Weide? • De maatregelen op **deelmobiliteit** kunnen concreter worden uitgewerkt. Zo staat op p. 63 dat de gemeente voorrang geeft aan deelmobiliteit maar wordt ons niet duidelijk hoe de gemeente dat op Lage Weide tracht te implementeren. Zet in op hubs met elektrische deelauto's welke ook functioneren als opslag van (lokaal opgewekte) energie. • **Verbeteren van fietsverbindingen naar en op Lage Weide**: Het valt ons op dat de omgevingsvisie een fietsverbinding onder station Leidsche Rijn (Wolfgang Pauliweg) onbenut laat. Terwijl een veilige fietsverbinding onder het spoor zou bijdragen aan een kwaliteitsverbetering van de duurzame bereikbaarheid van Lage Weide. Deze fietsverbinding lijkt wel op de visiekaart 'mobiliteit' te staan, maar verdient het om expliciet benoemd te worden in de omgevingsvisie. Samen met de realisatie van een fietsalternatief voor de Demkabrug (cruciaal onderdeel van de Dom tot Dam doorfietsroute) zijn dit voor de NMU de prioriteiten als het gaat om het verbinden van Lage Weide met de stad; • In afwachting van de realisatie van de Dom tot Dam route zou de haarspeldbocht aan de zuidoostkant van de Demkabrug die fietsers dwingt tot afstappen, moeten worden verbeterd; • Aandacht voor fietsveiligheid. naast nieuwe verbindingen is aandacht nodig voor de veiligheid van bestaande fietsroutes, met name waar deze samenkomen met gemotoriseerd en zwaar verkeer bij bijvoorbeeld uitritten van distributiecentra die fietspaden kruizen en/of waar routes slecht of niet zijn verlicht.	*Zie vorige pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
J4	**3. Aantrekkelijk en groen Lage Weide** De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 zet in op het vergroenen van het bedrijventerrein en het klimaatbestendig maken van de openbare ruimte. Initiatieven zoals het versterken van groen, vergroenen van werklandschappen en aandacht voor waterbeheer dragen bij aan klimaatresilience en een gezonde fysieke omgeving rondom en binnen het terrein. De ambitie om een groen werklandschap te creëren, waar ruimte is om te vertragen, moedigen wij aan. De visie bevat doelstellingen voor vergroening van het bedrijventerrein, aanleg van groenstructuren en verbetering van waterkwaliteit en -beheer. Hoewel vergroening één van de centrale speerpunten van de visie is, valt ons op dat vergroening nu vooral functioneel wordt benaderd (klimaatadaptatie, verblijfskwaliteit) en minder vanuit ecologisch herstel en natuurinclusieve visie. Hierdoor ontbreekt ons inziens een aantal belangrijke elementen: • Een ecologische visie op gebiedsniveau inclusief expliciete biodiversiteitsdoelen (bijv. soorten, habitatkwaliteit) ontbreekt; • In de ontwerp omgevingsvisie wordt nergens verwezen naar de aanleg van groene daken en gevels, noch naar het multifunctioneel gebruik van daken; terwijl dit juist op bedrijventerreinen met grote dakoppervlakken een grote bijdrage kan leveren aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en waterbeheer. Voorwaarde is uiteraard dat de daken stevig genoeg zijn om het extra gewicht te dragen; • De visie beschrijft niets over mogelijke kansen voor slimme oplossingen voor de opvang van regenwater, zoals afkoppelen. De oppervlakte van Lage Weide is 308 hectare, waarvan zeker de helft bedrijfspanden bevat. De NMU ziet dit als een gemiste kans, gezien de gigantische oppervlakte aan daken in dit gebied; • De visie besteedt aandacht aan waterberging en klimaatadaptatie, maar waterkwaliteit krijgt relatief weinig aandacht; risico's van uitloging van materialen en verontreiniging van bodem en oppervlaktewater worden beperkt benoemd; • Hergebruik van water (circulaire watersystemen) wordt niet concreet uitgewerkt.	Dank voor de aanbevelingen. Het is goed om te zien dat deze aansluiten bij de omgevingsvisie. Versterking van natuurwaarden, zoals ecologische verbindingen en het bevorderen van biodiversiteit maken deel uit van de visie en zijn benoemd in het hoofdstuk "Groen en aantrekkelijk Lage Weide." Wel blijft de primaire functie van bedrijventerrein voorop staan. De aanbevelingen hebben deels betrekking op een concrete uitwerking. Deze kan op het meer abstracte niveau van een omgevingsvisie nog niet gegeven kan worden. De uitwerkingsaspecten zullen worden meegenomen in het vervolgtraject, met name het inrichtingsplan voor het ruimtelijk raamwerk, de hoofdstructuur van de openbare ruimte van Lage Weide. Terecht benoemt u dat juist een gebied als Lage Weide met grote dakoppervlakken zich leent voor vergroening op perceelniveau. In de omgevingsvisie zetten we in op intensivering in de deelgebieden Maakbedrijven en service en het Stationsgebied Lage Weide. Meervoudig ruimtegebruik, zolang het niet verstorend werkt voor de functie van het bedrijventerrein en het collectief organiseren van voorzieningen, staat hier centraal. Het benutten van daken voor groen, waterberging, energie en verblijf maakt hier deel van uit. Ook in andere deelgebieden is het vergroenen van daken en gevels interessant. In de omgevingsvisie is dit verbeeld op meerdere van de zogenaamde tegels. Het inrichten van een robuust watersysteem is een terecht aandachtspunt en wordt in de uitwerking opgepakt. We begrijpen uw zorgen over het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. Gemeente Utrecht gebruikt om die redenen al sinds 1992 geen chemische bestrijdingsmiddelen meer in het groenonderhoud.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J4	De NMU geeft de volgende aanbevelingen mee: • Bij de groene inrichting van de openbare ruimte wordt geadviseerd te kiezen voor inheemse, bij voorkeur biologisch geteelde soorten die bestand zijn tegen hitte en droogte en die bijdragen aan biodiversiteit en het lokale ecosysteem. • Neem in de omgevingsvisie op dat gemeente het voornemen heeft om het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen op haar grondgebied te weren, mede vanwege risico's voor gezondheid, bodem- en waterkwaliteit. Zie de handleiding 'Regulering bestrijdingsmiddelen' • Initiatieven zoals een bijensnelweg, eetbaar groen en kleinschalige voedselbosjes dragen bij aan de biodiversiteit, klimaatadaptatie en ruimtelijke kwaliteit en bieden kansen voor betrokkenheid van bedrijven en werknemers. • Pas ecologisch bermbeheer toe, vergroot de natuurwaarden — bijvoorbeeld via bloemrijke bermen, natuurvriendelijke oevers en voorzieningen voor fauna. Betrek lokale groengroepen of medewerkers van bedrijven actief bij de inrichting, het beheer en de monitoring van deze groene structuren. • Neem groene gevels, daken en multifunctioneel gebruik van daken expliciet op in de omgevingsvisie. Daken kunnen worden benut voor duurzame energieopwekking, opslag regenwater voor toiletten, recreatieplekken, waterberging, biodiversiteit etc. Om deze functies mogelijk te maken adviseren wij zoals eerder vermeld om in de omgevingsvisie op te nemen dat daken (bij nieuwbouw en verbouw) minimaal even stevig moeten worden gemaakt als de vloer van een nieuwe verdieping.	De opmerkingen over afkoppelen, waterberging en waterkwaliteit gaan verder dan de hoofdlijnen waar een visie voor bedoeld is. De aanbevelingen nemen we mee. Deze uitwerkingen/aanbevelingen komen voor in de visie klimaatadaptatie, maar ook in de visie water en riolering. In die visie (en het programma water en riolering) staat hoe we omgaan met afkoppelen, het verbeteren van watersystemen maar ook onze samenwerking met de waterkwaliteitsbeheerders (HDSR). Als gemeente zetten we ons in om de voorkeursvolgorde van hemelwater zo goed mogelijk in te vullen en zamelen we overtollig hemelwater pas in wanneer het naar redelijkheid niet meer te verwachten is van de perceeleigenaar om water op eigen terrein te verwerken. Door op die manier naar bouwaanvragen te kijken (en deze zo te beoordelen) zijn er al veel bedrijven die water bergen en/of op eigen terrein verwerken, waarna ze overtollig hemelwater gescheiden aanleveren.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg J4	• Voeg maatregelen toe om de waterkwaliteit te verbeteren, zoals: - Bij materiaalkeuzes dient aandacht te zijn voor het voorkomen van uitloging van schadelijke stoffen, ter bescherming van bodem- en waterkwaliteit. Dit is extra relevant wanneer er meer regenwater wordt afgekoppeld. - Het afkoppelen van hemelwater en het lokaal opvangen en hergebruiken daarvan (bijvoorbeeld via grijswatersystemen) wordt als noodzakelijk beschouwd in het kader van klimaatadaptatie. Stimuleer het opvangen en hergebruiken van regenwater voor toepassingen zoals de bewatering van openbaar en particulier groen, het doorspoelen van toiletten, het gebruik in wasmachines en andere passende doeleinden. - De toepassing van waterdoorlatende bestrating, bijvoorbeeld bij alle parkeerplaatsen, draagt bij aan het verminderen van wateroverlast en aan een robuuster watersysteem. • Veranker klimaatadaptatie sterker door het opnemen van concrete ambities voor hittestressreductie, bijvoorbeeld door schaduwrijke routes, verkoelende groenstructuren en water in de openbare ruimte.	*Zie vorige pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
J5	**Aanvullende aandachtspunten** Tot slot wijst de NMU op de volgende aandachtspunten: • De visie benoemt het belang van een gezonde werkomgeving, maar werkt milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, externe veiligheid) beperkt uit. Ontbrekend zijn: - Duidelijke keuzes over de verdeling van milieuruimte; - Richtinggevende kaders voor het beperken van cumulatieve milieubelasting; - Samenhang tussen economische ontwikkeling en gezondheidsdoelen. Hier ligt een kans om gezondheid en milieu sterker leidend te maken in ruimtelijke keuzes en daarmee écht toe te werken naar een gezonde leef- en werkomgeving op Lage Weide • Aangezien de visie zich vooral richt op fysieke en economische aspecten, zijn deze aspecten minder uitgewerkt: - Relatie tussen werklandschap, gezondheid en welzijn; - Een bredere invulling van “gezonde werkomgeving” zou hier passend zijn. • De visie vermeldt niets over maatregelen tegen lichtvervuiling. De NMU roept de gemeente op actief de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen rondom lichtvervuiling van bedrijven (bijv. reclame, gevels, stallingen) in haar visie op te nemen. Concrete suggesties zijn te vinden op de website van Nacht van de Nacht (https://nachtvandenacht.nl/aanbevelingen-voor-bedrijven/), een initiatief van de Natuur en Milieufederaties. **Tot slot** Onze oproep is om prioriteit te geven aan bovenstaande punten en voldoende budget en capaciteit te reserveren om de plannen ook om te zetten in daadwerkelijke actie.	De omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen die de lange termijn richting schetst voor de doorontwikkeling van Lage Weide. Dat doen we op het niveau van ambities, zoals eerder in deze reactienota aangegeven. Kaders komen uit én wetten die op het ontwikkelen en functioneren van Lage Weide van toepassing zijn, én uit andere verordeningen, visies, etc. die ook op Lage Weide betrekking hebben. Het belangrijkste doel van de visie is om de essentiële functie van Lage Weide voor de stad en regio te behouden en te versterken in de transitie naar de circulaire economie. Het gebruiken van de hoge milieu categorieën die op Lage Weide mogelijk zijn, zijn hiervoor hard nodig. Zowel voor de stad als de regio. Hierbij houden we ons, vanzelfsprekend, aan de wettelijke kaders die hiervoor gelden. Eén van de drie subdoelen is het versterken van de menselijke maat op Lage Weide. Dat is verwerkt in het thema Aantrekkelijk en groen Lage Weide. Met meer aandacht voor welzijn, bewegen, natuur en ecologie. Ook de grote aandacht voor het aantrekkelijker en veiliger maken van routes voor fietsers en wandelaars draagt bij aan het versterken van de menselijke maat. Voor wat betreft de milieucategorieën; deze zijn in het Bestemmingsplan Lage Weide vastgelegd. Er is daarbij een inwaartse zonering toegepast waardoor de centrale percelen de hoogste milieucategorie hebben. Uniek is daarbij is dat er voor die percelen ook een minimumcategorie is vastgelegd. Juist om te borgen dat die gebieden beschikbaar blijven voor zware industriële activiteiten en niet ingenomen worden door bedrijven die zich ook makkelijk op een ander kavel hadden kunnen vestigen. In de vervolgstap van de visie, dat is het opstellen van een gebieds-programmering, is het verkrijgen van budget één van de belangrijke punten. Gezien de aard en de omvang van de maatregelen zal mede financiering door andere overheden nodig zijn.

Nr	Reactie	Antwoord
K1	**Waarom ik deze brief schrijf** Ik ben diep bezorgd over de plannen om Lage Weide aan te wijzen als “focusgebied voor windenergie”. Dit staat letterlijk zo in de visie op pagina 22-23. In de praktijk betekent dit dat er windturbines van 270 meter hoog kunnen komen – zo hoog als de Domtoren drie keer op elkaar gestapeld. Deze informatie komt onder andere van RTV Stichtse Vecht, die op 24 november 2024 berichtte over de spanning die dit al veroorzaakt aan de gemeentegrens (zie: https://rtvstichtsevecht.nl/nieuws/artikel/windturbines-op-lage-weidespanning-aan-de-gemeentegrens). Als bewoner van Maarssenbroek voel ik me niet gehoord. Wij wonen het dichtst bij het Energie-eiland, waar deze molens waarschijnlijk komen. Niemand heeft ons gevraagd of wij dit willen, of wat dit voor onze gezondheid en ons dagelijks leven betekent. **Wat dit voor ons als buurt betekent** Wij zijn trots op onze wijk. Veel van ons werken hard, sommigen zelfs op Lage Weide zelf. De visie noemt Lage Weide terecht “de machinekamer van Utrecht” waar 19.000 mensen werken, veel van hen praktisch en technisch geschoolden. Dat zijn wij. Wij houden de stad draaiende. Maar nu voelt het alsof de gemeente ons straffen wil voor dat harde werken. Wij accepteren al zoveel: • Het vrachtverkeer dat door onze straten rijdt • De geluidsoverlast van de energiecentrale en industrie • De lagere waarde van onze huizen door de nabijheid van het bedrijventerrein • De geur en het lawaai dat bij een industriegebied hoort En nu moet er ook nog windturbinegeluid bij? Dag en nacht? Terwijl andere wijken in Utrecht daar niet mee te maken krijgen? **Dat is niet eerlijk. Dat is sociale ongelijkheid.** **De gezondheidsrisico’s zijn echt – en bewezen** U moet weten dat er recent **eindelijk wetenschappelijk bewijs** is gekomen dat bevestigt wat omwonenden van windparken al jaren zeggen: windturbines maken ziek.	De inhoudelijke beantwoording start bij K2. Daarin staan de vragen van de indiener.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K1	**Het Dronten-rapport**: In augustus 2025 kwam er een rapport uit over windturbines in Dronten (te vinden via https://nlvow.nl/system/files/article-files/2025-11/windparken_dronten_rapport_dgmr_13-08-2025.pdf). Dit rapport van DGMR Ingenieursbureau bewijst met feitelijke metingen dat bewoners terecht klaagden over een “nachtelijke brom” die hen wakker hield. Jarenlang werden deze mensen niet geloofd. Ze ontwikkelden gezondheidsklachten. Ze gingen naar de huisarts. En wat deed de gemeente? Die hield het rapport **eerst geheim**. Pas na uitlekken in november 2025 kwam het naar buiten (zie https://nlvow.nl/actueel/gelekt-rapport-dronten-verklaartgezondheidsklachten-door-windturbines). De Lokale Omroep Dronten schreef op 2 december 2025: “Nachtelijk gebrom door windmolens bestaat echt, maar gaat ook niet weg” (https://www.lokaleomroepdronten.nl/nieuws/lokaal/nachtelijk-gebrom-door-windmolensbestaat-echt,-maar-gaat-ook-niet-weg). En de wethouder? Die zei dat er “geen actie hoeft te worden ondernomen” omdat er geen norm is. **Laat dit niet in Maarssenbroek gebeuren.** **Het RIVM bevestigt het**: In januari 2025 publiceerde het RIVM eindelijk een duidelijke factsheet (https://www.rivm.nl/sites/default/files/2025-01/Factsheet gezondheidseffecten van windturbinegeluid.pdf en https://www.rivm.nl/documenten/windturbines-engezondheid). Ze schrijven letterlijk: “Er is een duidelijke relatie aangetoond tussen het geluidniveau van windturbines en hinder, waarbij we hinder - in lijn met de WHO-definitie - beschouwen als een negatief gezondheidseffect.”	*Zie pagina 67*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K1	De gezondheidsklachten zijn: • Ernstige slaapstoornissen (elke nacht wakker worden) • Hoofdpijn en duizeligheid • Hartkloppingen • Concentratieproblemen • Op de lange termijn: verhoogde bloeddruk en hart- en vaatziekten door chronische stress Dit is geen theorie. Dit is wat mensen in Dronten nu doormaken. **Dit wil ik niet voor mij en mijn vrouw. Dit wil ik niet voor mijn buren.** **Nederland beschermt ons niet** Het ergste is dat Nederland **geen enkele norm** heeft voor laagfrequent geluid. Dat is precies het geluid dat windturbines maken – een lage brom die door muren heen gaat en je ‘s nachts wakker houdt. Denemarken heeft wel een norm. Duitsland heeft strengere afstandseisen. Maar Nederland niet. De huidige Nederlandse norm is 400 meter voor kleine windturbines. Voor turbines van **270 meter hoog** adviseren internationale wetenschappers een afstand van **10 keer de tiphoogte = 2.700** meter. Boomstede ligt veel dichter bij het Energie-eiland dan dat. Andere landen beschermen hun burgers beter: • Wallonië: minimaal 800 meter • Vlaanderen: 875 meter • Duitsland: 900+ meter • Denemarken: 1.050 meter Waarom beschermt Nederland zijn burgers minder goed?	*Zie pagina 67*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K1	**De visie tegenstrijdt zichzelf** Wat mij het meest frustreert is dat uw eigen visie tegenstrijdig is. Op pagina 30 en 84 staat letterlijk dat Utrecht “een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad” wil zijn. Er staat: “Gezonde verstedelijking is voor ons een belangrijk speerpunt” en “We willen ook dat Lage Weide een aantrekkelijke openbare ruimte gaat krijgen.” **Maar hoe is dat te rijmen met 270 meter hoge windturbines vlak naast onze huizen?** U belooft een “gezonde stad” en plant tegelijk iets waarvan het RIVM bevestigt dat het gezondheidsschade veroorzaakt. Dat klopt niet. Dat is niet eerlijk tegenover ons als omwonenden. **Waarom juist wij weer?** Ik wil dat u begrijpt hoe dit voelt voor ons als werkende wijk. De visie zegt dat Lage Weide belangrijk is voor mensen met “financiële bestaanszekerheid” en voor “praktisch en technisch geschoolden”. **Dat zijn wij.** Wij wonen in Maarssenbroek. Velen van ons werken op Lage Weide. Wij houden de stad draaiende. Wij doen het werk dat gedaan moet worden. En als dank krijgen wij: • Vrachtverkeer door onze straat • Lawaai van industrie • Lagere huizenprijzen • En nu ook nog gezondheidsschade door windturbines? **Dat is klassenjustitie.** Rijkere wijken in Utrecht krijgen geen windmolens naast hun huizen. Maar wij wel, omdat wij toch al naast het bedrijventerrein wonen? Omdat onze gezondheid minder belangrijk is? Ik stem links. Ik geloof in klimaatactie. Maar klimaatactie mag **nooit** ten koste gaan van de gezondheid van werkende mensen. Dat is niet progressief, dat is asociaal.	*Zie pagina 67*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K1	**Er zijn betere alternatieven** Het frustrerende is dat er **betere manieren** zijn om duurzame energie op te wekken: **Ver van bewoning:** • De Noordzee heeft veel meer wind en geen omwonenden • Flevoland en het IJsselmeer hebben al grote windparken ver van woonwijken • Agrarisch gebied zonder nabije bewoning **Op Lage Weide zelf, zonder gezondheidsschade:** • Zonne-energie op alle daken en parkeerterreinen (geen geluid!) • Geothermische warmte (past perfect bij het bestaande warmtenet) • Uitbreiden van de energiehub voor opslag (staat ook in uw eigen visie) • Waterstof voor industriële processen (wordt al onderzocht) Waarom kiest u niet voor deze oplossingen? Waarom moet het per se windmolens zijn, vlak naast onze huizen?	*Zie pagina 67*

Nr	Reactie	Antwoord
K2	**Wat ik van u vraag** Als bewoner van Maarssenbroek, als werkend mens, als ouder, vraag ik u **dringend**: 1. **Schrap het focusgebied windenergie** uit de Omgevingsvisie Lage Weide. Dit hoort er niet thuis, zeker niet zonder dat wij als omwonenden zijn gehoord. 2. **Doe eerst gedegen onderzoek** naar de gezondheidseffecten op Maarssenbroek, Leidsche Rijn en andere omliggende wijken. Leer van Dronten. Herhaal die fout niet. 3. **Stel veilige afstandsnormen** van minimaal 2.700 meter vast, zoals internationale wetenschappers adviseren. Bescherm uw burgers zoals andere landen dat doen. 4. **Eis een norm voor laagfrequent geluid** van de landelijke overheid voordat u zelfs maar overweegt windturbines te plaatsen. 5. **Kies voor alternatieven** die geen gezondheidsschade veroorzaken: zonne-energie, geothermie, energieopslag. 6. **Praat met ons**. Met de bewoners van Maarssenbroek. Luister naar onze zorgen. Wij zijn geen tegenstanders van duurzaamheid. Wij willen gewoon gezond blijven wonen in onze wijk. 7. **Neem uw eigen speerpunt serieus**: “Gezonde stad” betekent dat u onze gezondheid moet beschermen, niet opofferen voor energieopwekking die ook elders kan. **Tot slot** Ik heb deze brief geschreven omdat ik bang ben. Bang dat u dezelfde fout maakt als Dron-ten. Bang dat over vijf jaar een rapport bewijst dat wij gelijk hadden, maar dat het dan te laat is omdat wij al jaren gezondheidsklachten hebben. Bang dat wij niet meer rustig kunnen slapen in ons eigen huis.	Dank voor uw uitgebreide reactie op de Omgevingsvisie Lage Weide. Per vraag geven we onderstaand een reactie. **Schrap het focusgebied windenergie uit de Omgevingsvisie Lage Weide. Dit hoort er niet thuis, zeker niet zonder dat wij als omwonenden zijn gehoord.** Uw opmerkingen en vragen gaan vooral over het onderzoek naar de mogelijkheden voor windmolens op Lage Weide. Dat onderzoek vindt later plaats dan het afronden van de omgevingsvisie. Daarom benoemen we in de omgevingsvisie alleen het onderzoek naar windmolens. Resultaten van het onderzoek zijn namelijk nog niet bekend en kunnen we in de Omgevingsvisie Lage Weide geen uitspraken doen over de wenselijkheid en haalbaarheid van windmolens. Tegelijkertijd begrijpen we dat u met uw reactie zorgen deelt die voor veel omwonenden belangrijk zijn. Daarom gaan we hieronder in op de punten die u naar voren brengt. **Doe eerst gedegen onderzoek naar de gezondheidseffecten op Maarssenbroek, Leidsche Rijn en andere omliggende wijken. Leer van Dronten.** De gemeente Utrecht is begin 2026 het planproces gestart voor mogelijke windenergie op Lage Weide (zie: utrecht.nl/windoplageweide). Dat doen we omdat de gemeenteraad Lage Weide als focusgebied heeft aangewezen. Dat staat in de Beleidsnota Opwekgebieden voor schone energie in Utrecht. In het onderzoek naar de mogelijkheden voor windenergie op Lage Weide doorlopen we de mer-procedure (milieueffectrapportage). In deze mer-procedure worden alle milieueffecten inzichtelijk gemaakt. We gaan daarbij uit van de huidige wettelijke normen en onderzoeksmethoden en sluiten aan bij de landelijke ontwerp- en milieunormen voor windturbines. De gemeente en de provincie zien erop toe dat die normen niet worden overschreden. *Vervolg op volgende pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K2	*Zie pagina 72*	**Stel veilige afstandsnormen van minimaal 2.700 meter vast, zoals internationale wetenschappers adviseren. Bescherm uw burgers zoals andere landen dat doen.** Onderdeel van die landelijke ontwerpnormen is de afstandsnorm van tweemaal de tiphoogte. Om inwoners te beschermen tegen onaanvaardbare hinder en gezondheidsschade, stelt de overheid milieunormen op. De gemeente en de provincie zien erop toe dat die normen niet worden overschreden als een windpark in bedrijf is. **Eis een norm voor laagfrequent geluid van de landelijke overheid voordat u zelfs maar overweegt windturbines te plaatsen.** Specifiek voor laagfrequent geluid geldt dat een deel van het geluid dat windturbines maken in de lage frequenties ligt, net als andere geluidsbronnen zoals weg- en spoorverkeer. Voor laagfrequent geluid geldt dat er geen indicatie is dat het laagfrequente deel van het geluid andere effecten heeft op omwonenden dan ‘gewoon’ geluid. Het bereik van het menselijk gehoor ligt tussen circa 20 en 20.000 Hertz (Hz). Geluid onder de 100 Hz is voor veel mensen moeilijker te horen, het menselijk oor is niet voor alle frequenties even gevoelig. In 2023 is het geluidniveau in woningen door laagfrequent geluid van windturbines onderzocht. Dit onderzoek wijst uit dat een aanvullende norm voor laagfrequent geluid niet nodig is: de geluidnormen voor het totale geluid van windturbines beschermen omwonenden ook tegen overlast door laagfrequent geluid. In de ontwerp-landelijke milieunormen voor windturbines is een extra voorschrift opgenomen voor tonaal geluid. Tonaal geluid is een pieptoon of een bromtoon rond een bepaalde frequentie. Dit kan hinder geven. In de nieuwe ontwerp milieunormen voor windturbines is een straffactor van 5 dB voor tonaal geluid opgenomen. *Vervolg op volgende pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K2	*Zie pagina 72*	De komst van windmolens leidt bij sommigen tot zorgen over hun gezondheid. Vooral door het geluid dat ze maken en de slagschaduw die ze kunnen geven. Daarom gaan we hier uiterst zorgvuldig mee om. Hinder en slaap zijn de meest onderzochte effecten van windturbinegeluid. Het RIVM houdt de wetenschappelijke literatuur hierover nauwgezet bij. Uit het overzicht hiervan blijkt dat er een duidelijke relatie bestaat tussen het geluidniveau van windmolens en hinder. Er is geen overtuigend bewijs gevonden voor een relatie met slaapverstoring. Voor andere gezondheidseffecten zoals hart- en vaatziekten, stofwisselingsstoornissen en mentale gezondheid is niet voldoende bewijs gevonden. Meer informatie is te vinden via: https://www.rivm.nl/windenergie/windmolens-gezondheid. De provincie Utrecht organiseerde samen met de GGD een webinar over dit onderwerp. Terugkijken kan via: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/energie-en-klimaat/windenergie/webinar-gezondheid-en-windenergie. **Kies voor alternatieven die geen gezondheidsschade veroorzaken: zonne-energie, geothermie, energieopslag.** Utrecht wil een duurzame stad zijn. Daarom werken we aan een toekomstbestendig energiesysteem dat voor iedereen een betaalbare, betrouwbare en duurzame energievoorziening biedt. In dat systeem sluiten elektriciteit, warmte, opwek en opslag goed op elkaar aan. Zonne-energie blijft daarbij belangrijk, maar windenergie is een waardevolle aanvulling: het levert vooral stroom wanneer de zon niet schijnt. Zo sluiten zon en wind goed op elkaar aan. Een voordeel van Lage Weide is dat de opgewekte energie direct door bedrijven in het gebied kan worden gebruikt. Dat kan goed samengaan met zonne-energie en opslagsystemen. *Vervolg op volgende pagina*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K2	*Zie pagina 72*	**Praat met ons. Met de bewoners van Maarssenbroek. Luister naar onze zorgen. Wij zijn geen tegenstanders van duurzaamheid. Wij willen gewoon gezond blijven wonen in onze wijk.** Uit de onderzoeken die we in 2026 in het kader van de mer-procedure uitvoeren, zal blijken of het op een veilige en verantwoorde manier mogelijk is om windturbines op Lage Weide te plaatsen. De eerste stap van de mer-procedure voor windenergie op Lage Weide is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In dit onderzoeksplan wordt opgeschreven welke alternatieven en milieueffecten onderzocht gaan worden en op welke wijze. Dit onderzoeksplan wordt ter inzage gelegd. Bewoners in de directe omgeving van Lage Weide (Stichtse Vecht, Zuilen, Terwijde, Leidsche Rijn) worden hierover geïnformeerd en uitgenodigd voor informatiebijeenkomsten. Daarna verwerken we alle reacties. De volgende stap is het opstellen we het onderzoeksplan en het starten van de onderzoeken. Op basis van de resultaten maken we een belangenafweging tussen alle milieueffecten en andere stedelijke belangen. Dit stellen we op in de Nota van Uitgangspunten (NvU). Hierop kunt u weer reageren. De gemeenteraad neemt hierover uiteindelijk een besluit. Het stappenplan met reactiemomenten vindt u terug op: Project: Wind op Lage Weide | de gemeente Utrecht. Hier plaatsen we documenten, verslagen, nieuws en kunt u op verschillende momenten uw mening geven. Als u de DenkMee-pagina volgt, ontvangt u automatisch een e-mail bij nieuws.

Nr	Reactie	Antwoord
L1	Bij deze het verzoek om voor een alternatieve locatie en/of methode van opwekken te kiezen. **1. Context en Urgentie** **1.1 Het Beleidskader** De gemeente Utrecht werkt momenteel aan de Ontwerp-Omgevingsvisie Lage Weide 2040 (ter inzage: 12 december 2025 - 22 januari 2026). In deze visie wordt Lage Weide aangeduid als “focusgebied voor windenergie” (pagina 22-23), hetgeen betekent dat windturbines van tot 255 meter hoogte kunnen worden geplaatst. Dit is bedroevend omdat: • In 2013 heeft de gemeente Lage Weide **juist uitgesloten** als mogelijke locatie voor windmolens • Nu, meer dan een decennium later, herleeft dit plan zonder dat omwonenden zijn gehoord, u leest het goed, ja er zijn inspraakavonden gedaan waar de meerderheid tegen het plaatsen is en toch lijkt er voortgang te zijn. **1.2 De Tegenstelling in de Visie** De gemeente belooft in haar eigen visie (pagina 30 en 84): • “Een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad” • “Gezonde verstedelijking is voor ons een belangrijk speerpunt” • “Lage Weide krijgt een aantrekkelijke openbare ruimte” **Maar deze beloftes staan in volledige tegenspraak met het plaatsen van windturbines die gedocumenteerd gezondheidsschade veroorzaken.**	De opmerkingen en vragen van deze reactie sluiten aan op de reactie (K) hierboven. Voor de beantwoording verwijzen we daarom daarnaar. Zie pagina 72 en verder.

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**2. Wetenschappelijk Bewijs van Gezondheidsrisico's** **2.1 Het Dronten-Rapport (Augustus 2025)** Recent is eindelijk wetenschappelijk bewijs geleverd dat wat omwonenden van windparken al jaren zeggen, klopt: windturbines maken ziek. Het rapport van DGMR Ingenieursbureau uit augustus 2025 bewijst met feitelijke metingen dat bewoners terecht klaagden over een "**nachtelijke brom**" die hen wakker hield. Decennialang werden deze mensen niet serieus genomen, werden hun klachten afgedaan, en ontwikkelden zij ernstige gezondheidsklachten. **Het schokkende detail**: De gemeente hield dit rapport eerst **geheim**. Pas na uitlekking in november 2025 kwam het naar buiten. De Lokale Omroep Dronten kopte op 2 december 2025: "Nachtelijk gebrom door windmolens bestaat echt, maar gaat ook niet weg". En wat gebeurde er? De lokale wethouder stelde dat "geen actie hoeft te worden ondernomen" omdat er geen officiële norm is voor laagfrequent geluid. **Dit mag niet in Utrecht gebeuren**. **2.2 RIVM Factsheet (Januari 2025)** In januari 2025 publiceerde het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) eindelijk een duidelijke factsheet over gezondheidseffecten van windturbinegeluid. Daarin staat letterlijk: "Er is een duidelijke relatie aangetoond tussen het geluidniveau van windturbines en hinder, waarbij we hinder - in lijn met de WHO-definitie - beschouwen als een negatief gezondheidseffect." Dit is geen theorie meer. Dit is officieel Nederlands gezondheidsinstituut waarschijnlijk benadrukt: **windturbinegeluid = gezondheidsschade**.	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**2.3 Gerapporteerde Gezondheidsklachten** Omwonenden van windparken rapporteren consistent de volgende klachten: **Directe effecten:** • Ernstige slaapstoornissen (tot 90% van getroffen personen) • Hoofdpijn en duizeligheid • Hartkloppingen (37% van getroffen personen) • Een drukkend of pulserend gevoel in/op de oren (63%) • Trillingen in het lichaam (59%) • Concentratieproblemen (60%) • Stress (61%) en prikkelbaarheid (57%) • Vermoeidheid (75%) **Langetermijneffecten:** • Verhoogde bloeddruk • Hart- en vaatziekten door chronische stress • Verminderde levenskwaliteit **Sociale gevolgen:** • Woonproblemen en verhuisplannen (27%) • Relatie- en gezinsproblemen (23%) • Arbeidsongeschiktheid (20%) • Verlies van werk of studie (10%) • Ernstige psychische belasting (in extreme gevallen: aanvragen voor euthanasie) **3. Nederland Beschermt Zijn Burgers Niet** **3.1 Het Gebrek aan Wetgeving** Nederland heeft **geen enkele norm** voor laagfrequent geluid. Dit is precies het type geluid dat windturbines produceren — een lage brom die door muren heen gaat en je ‘s nachts wakker houdt. De huidige Nederlandse norm is 400 meter afstand voor kleine windturbines. Voor turbines van **255** meter hoog adviseren internationale wetenschappers een afstand van **10 keer de tiphoogte = 2.500 meter.** **Maarssenbroek en Utrecht Zuilen liggen veel dichter bij het Energie-eiland dan dat.**	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**3.2 Internationale Vergelijking** Andere landen beschermen hun burgers aanzienlijk beter: Land: Minimale afstandsnorm • Wallonië: 800 meter • Vlaanderen: 875 meter • Denemarken: 1.050 meter (lox tiphoogte) • Duitsland: 900+ meter • Schotland: 2 kilometer • Italië: 2 kilometer of 20x tiphoogte • Frankrijk: 1.500 meter • Ierland: 10x rotordiameter **Nederland: 400 meter voor kleine turbines; voor 255m-turbines geen officiële norm.** **3.3 Recente Nederlandse Studies** Onderzoeken uit 2023 (Groningen, maart 2023) suggereren een duidelijk verband tussen blootstelling aan infrasoon/laagfrequent geluid en gezondheidsproblemen. Een grote groep ondervraagde burgers rapporteerde voornamelijk: • Slaapproblemen (90%) • Vermoeidheid (75%) • Irritatie en onrust (63%) • Stress en concentratieproblemen (60%) Opmerkelijk is dat meer dan **60% sociale gevolgen** ervoer, en gemiddeld twee gevolgen per persoon rapporteerde.	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**4. De Fysische Realiteit: Grootte en Impact** **4.1 Ondergrondse Trillingen** Een belangrijk maar onderschat aspect: **ondergrondse trillingen**. De enorme bladen staan onder extreme belasting tijdens het draaien. Dit leidt tot: • Trillingen die bovengronds tot 2,5 kilometer afstand hoorbaar zijn • Trillingen die ondergronds tot **5 kilometer** of verder voelbaar zijn Het Amsterdam-Rijnkanaal dat door de omgeving loopt, vergemakkelijkt de voortplanting van laagfrequent geluid. **4.2 Nachtelijke Werking Verergert het Problem** • Grotere turbines draaien niet “stiller” — integendeel: • Grotere turbines draaien vaker op vollast • Dit gebeurt met name **‘s nachts**, wanneer wind sterker is • Dit veroorzaakt honderden extra uren geluidshinder per jaar • Het repeterende, laagfrequente geluid wordt nauwelijks gedempt hoger in de lucht • Dit verstoort de nachtrust van veel meer omwonenden **5. Bestaande Overbelasting Wordt Onderschat** **5.1 Cumulatieve Belasting in Lage Weide Omgeving** Omwonenden van Utrecht Zuilen, Maarssenbroek en omgeving ervaren reeds aanzienlijke overlast van: • De spoorlijn Utrecht-Amsterdam • Motorcross-activiteiten • Snelwegverkeer • Industrielawaai van het bedrijventerrein Lage Weide zelf • Mogelijke toekomstige impact van nieuwe aanvliegroute Schiphol **Gemeten geluidsoverlast is reeds hoger dan 55 dB(A) in de directe omgeving.** **5.2 Het Probleem van ”Middeling”** De gemeente gebruikt het argument dat “in een stad als Utrecht enige vorm van overlast mag plaatsvinden “ — maar dit gaat voorbij aan een cruciaal psychologisch principe: **Het “middelen” van overlast is niet hoe mensen dit ervaren.** Wanneer je al nachtelijke industrie, spoorverkeer en wegverkeer hebt, voeg je daar niet zomaar extra nachtelijke windturbinebrom bij. Dit is cumulatieve schade, niet acceptabele “gemiddelde” belasting.	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**6. Sociale Rechtvaardigheid en Klassenjustitie** **6.1 Wie Draagt de Lasten?** De omgeving van Lage Weide bestaat voornamelijk uit werkende mensen: • Technisch en praktisch geschoolde werknemers (zij vormen de meerderheid van de • 19.000 werknemers op Lage Weide) • Huizenbezitters die al met lagere huiswaarden kampen door nabijheid tot het • bedrijventerrein • Gezinnen die al zoveel accepteren voor hun werk en hun stad **6.2 Ongelijke Verdeling van Lasten** De werkelijkheid is hard: **Wat rijkere wijken in Utrecht accepteren:** • Normale woonomgeving • Normale geluidsniveaus • Geen industrielawaai • Geen windturbines **Wat werkende wijken als Maarssenbroek en Utrecht Zuilen al accepteren:** • Vrachtverkeer door hun straten • Geluidsoverlast van energiecentrale en industrie • Lagere huizenprijzen • Geur en lawaai dat bij industriegebied hoort **En nu ook nog:** • Gezondheidsschade door windturbines dag en nacht? **6.3 Dit is Klassenjustitie** Dit is niet eerlijk. Dit is sociale ongelijkheid. Dit is klassenjustitie. De boodschap is duidelijk: omdat jullie al naast het bedrijventerrein wonen, hebben jullie minder recht op gezondheid en rust dan andere Utrechters. **Klimaatactie mag nooit ten koste gaan van de gezondheid van werkende mensen. Dat is niet progressief. Dat is asociaal.**	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**7- Betere Alternatieven Bestaan** Het frustrerende is dat er **veel betere manieren** zijn om duurzame energie op te wekken — zonder gezondheidsschade aan omwonenden. **7.1 Externe Locaties (Geen Omwonenden)** • **De Noordzee**: Veel meer wind, geen omwonenden, al een succesvol offshore-programma • **Flevoland en IJsselmeer**: Reeds grote windparken ver van woonwijken, meer • ruimte beschikbaar • **Agrarisch gebied**: Uitgebreide mogelijkheden zonder dichtwoonbebouwde • gebieden **7.2 Lage Weide Zelf — Zonder Gezondheidsschade** **Zonne-energie:** • Op alle bestaande daken (bedrijfsgebouwen, magazijnen) • Op alle parkeerterreinen (geen geluid, geen gezondheidsrisico's) • Kan direct lokaal gebruikt worden **Geothermische warmte:** • Past perfect bij het bestaande warmtenetwerk • Ondergrondse installatie (geen zichtbare, geluidproducerende elementen) • Gevestigd onderzoek naar haalbaarheid **Energiehub voor opslag:** • De visie zelf vermeldt dit al • Kan worden uitgebreid zonder gezondheidsrisico's **Waterstof voor industriële processen:** • Wordt al onderzocht • Ondersteunt industrie op Lage Weide • Ondergrondse infrastructuur **7.3 De Vraag** **Waarom kiest de gemeente niet voor deze oplossingen? Waarom moet het per se windmolens zijn, binnen de gevarenzone van 2.4 Km, zelfs 400m, naast onze huizen?**	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**8. Waarom Lage Weide Onjuist is als Windlokatie** **8.1 Geografische Ongeschiktheid** • Te dicht bij bewoonde gebieden (Maarssenbroek, Utrecht Zuilen, Leidsche Rijn) • Amsterdam-Rijnkanaal versterkt geluidspropagatie • Bestaande belasting van spoorverkeer, snelwegen, industrie • Geen buffering naar woonwijken • Problemen met stroomaansluting • Dicht bij spoor • Dicht bij industrie • Brand/afbreken van wieken, ronslingerend ijs. **8.2 Precedent: In 2013 Expliciet Afgewezen** De gemeente zelf besloot in 2013 Lage Weide uit te sluiten voor windturbines. Wat is sindsdien fundamenteel veranderd? • Turbines zijn alleen maar **groter en luider** geworden • We weten nu meer over gezondheidsschade (Dronten-rapport, RIVM) • Omwoningsdruk is eerder **toegenomen** dan afgenomen **Waarom terugkrabbelen op een eerder verantwoorde beslissing?** **8.3 Onderzoeksgebreken** • Nederland werkt momenteel aan **nieuwe wet- en regelgeving** voor windenergie (verwacht 2024). Dit maakt nu juist het moment **ongeschikt** om grote windturbines toe te staan op een problematische lokatie. **9. Concrete Vragen aan de Gemeente** Als bewoners vragen wij de gemeente Utrecht dringend: 1. **Waarom worden omwonenden niet van tevoren geraadpleegd** voordat zulke ingrijpende plannen worden opgesteld? 2. **Hoe verantwoordt u de tegenstelling** tussen uw belofte van een “gezonde stad” en het plaatsen van iets waarvan het RIVM zegt dat het gezondheidsschade veroorzaakt? 3. **Hoe verklaart u het gebrek aan laagfrequente-geluidsnorm** in Nederland, terwijl alle omringende landen dit wel hebben? 4. **Waarom kiezen we niet voor zonne-energie en gebruik maken van aardwarmte op Lage Weide zelf?** Dit genereert ook duurzame stroom, zonder één persoon ziek te maken. 5. **Hoe verantwoordt u de klassenjustitie** van het belasten van werkende wijken met gezondheidsrisico’s die rijkere wijken ontgaan?	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**Aanbevelingen** **10.1 Directe Maatregelen** 1. **Schrap het focusgebied windenergie** uit de Omgevingsvisie Lage Weide. Dit hoort er niet thuis, zeker niet zonder omwonende overleg. 2. **Doe gedegen onderzoek** naar gezondheidseffecten op Maarssenbroek, Leidsche Rijn en Utrecht Zuilen — voordat enig plan verder gaat. Leer van Dronten. 3. **Stel veilige afstandsnormen vast** van minimaal 2.700 meter (10x tiphoogte voor 255m-turbines), conform internationale aanbevelingen. 4. **Eis een Nederlandse norm voor laagfrequent** geluid van de landelijke overheid voordat zelfs maar wordt overwogen windturbines te plaatsen. **10.2 Alternatieve Energiestrategie** 5. **Investeer in zonne-energie** op alle beschikbare daken en parkeerterreinen op Lage Weide. Dit veroorzaakt geen gezondheidsschade. 6. **Verken geothermische warmte** voor het uitbreiding van het warmtenetwerk. Ondergrondse oplossing, geen gezondheidsrisico's. 7. **Breid de energie hub voor opslag uit** (staat al in uw eigen visie) in plaats van windturbines toe te voegen. 8. **Ondersteun waterstofonderzoek** voor industriële toepassingen op Lage Weide. **10.3 Bestuur en Samenwerking** 9. **Voer écht overleg** met bewoners van Maarssenbroek, Leidsche Rijn en Utrecht Zuilen. Luister naar onze zorgen. Wij zijn geen tegenstanders van duurzaamheid — we willen gewoon gezond kunnen blijven wonen. 10. **Neem uw eigen speerpunt serieus**: Een "gezonde stad" betekent dat u onze gezondheid beschermt, niet opoffert voor energieopwekking die ook veilig elders kan plaatsvinden. 11. **Wacht op de nieuwe regelgeving** die de rijksoverheid ontwikkelt — en breng deze consequent in praktijk.	*Zie pagina 72 en verder*

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg L1	**11. Slot: Een Waarschuwing** Dit zijn geen theoretische bezwaren. **Dronten is echt gebeurd. Omwonenden daar zijn echt ziek.** De Dronten-affaire toont aan: • Dat omwonenden terecht waarschuwen • Dat gemeentes dit kan ontkennen • Dat er rapporten kunnen worden stilgehouden • Dat het schadelijker is om te laat actie te ondernemen dan proactief voorzichtig te zijn **Wij vragen u: maak niet dezelfde fout.** Wij, bewoners van Maarssenbroek en Utrecht Zuilen, zijn dezelfde werkende mensen voor wie Lage Weide banen creëert. Wij verdienen dezelfde zorg voor onze gezondheid als andere Utrechters. De Omgevingsvisie Lage Weide 2040 heeft goede plannen voor werkgelegenheid, circulaire economie, en duurzaamheid. Maar een werkelijk gezonde stad bouw je niet door omwonenden ziek te maken. **Duurzaamheid en volksgezondheid kunnen samengaan — maar alleen als windturbines op veilige afstand staan van woonwijken.**	*Zie pagina 72 en verder*

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte, Gebiedsontwikkeling
lage.weide@utrecht.nl

Vormgeving: OntwerpStudio Ruimte

september 2026

Utrecht.nl