



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 raads-informatiebijeenkomst 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 ambitieniveau 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.

Vervolgstep 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 automobilititeit 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 uitgesproken 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 gebiedsprogrammering 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 Omgevingsvisie 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. <i>Vervolg op volgende pagina.</i>	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 oeverwaluwn en grondestelende bij-ensoorten. De oeverwaluw 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 oeverwaluwn en grondestelende bijensoorten. De oeverwaluw 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 oeverwaluwnesten 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 oeverwaluwn 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 'Gebiedsprogrammering', 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 Fietzersbond 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!	<i>Zie vorige pagina</i>
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	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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.	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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 haakspaarkeerplaatsen, 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 constatering 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 Maarssebrug 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 Muscalkade 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.	<i>Zie pagina 19</i>

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.	<i>Zie pagina 19</i>
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 Fietzersbond 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.	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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 bedrijfstvastgoed 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 recyclelaars 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 betreft 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	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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.	<i>Zie vorige pagina</i>
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	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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 bedrijfstvastgoed — 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 wrekt 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.	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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.	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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 blijkt 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 aan de 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 vergoederdheid 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 recyclelaars 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 uitspraken 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	<i>Vervolg vorige pagina</i> • 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-kantoreng gebied (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.	<i>Zie vorige pagina</i>

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	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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).	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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 transitie 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 11 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	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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	<i>Vervolg vorige pagina</i>	<i>Vervolg vorige pagina</i>
E1	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 aantoot. 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.	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 spoor netwerk Het spoor netwerk maakt gebruik van elektriciteit dat via onderstations, relaïskasten, 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 relaïskasten 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 spoor netwerk, 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 spoor netwerk', '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.	<i>Zie vorige pagina</i>
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 overslag hubs 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. Investerings 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 zonerings 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	<i>Zie vorige pagina</i>	<i>Vervolg vorige pagina</i> ‘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 oeverwaluwen en grondnestelende bijensoorten. De oeverwaluw 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 oeverwaluwnesten 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 oeverwaluwen 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 insteechhavens (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-Rijnkanaal. 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. 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.	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. 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. 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
11	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.	<i>Zie vorige pagina</i>

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 voorts nog 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 benoemen 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. Vervolgstep is het opstellen van een gebiedsprogrammering, 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 uitfasen van niet-duurzame functies; • Benoemt circulariteit vooral als ambitie, niet als selectiecriteria; • 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	<i>Zie vorige pagina</i>	<i>Vervolg vorige pagina</i> 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 burens 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 temperatuuro oplossingen 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, toegankelijker 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 zogenaamd 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 kruisen en/of waar routes slecht of niet zijn verlicht.	<i>Zie vorige pagina</i>

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.	<i>Zie vorige pagina</i>

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 burens. 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 dichterbij 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?	<i>Zie pagina 67</i>

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?	<i>Zie pagina 67</i>

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. <i>Vervolg op volgende pagina</i>

Nr	Reactie	Antwoord
Vervolg K2	<i>Zie pagina 72</i>	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. <i>Vervolg op volgende pagina</i>

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. <i>Vervolg op volgende pagina</i>

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 van 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 dichterbij 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 (loos 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 infrasoos/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.	<i>Zie pagina 72 en verder</i>

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 gevarezone 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 stroomaansluiting • 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 Utrechtse. 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.	<i>Zie pagina 72 en verder</i>

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte, Gebiedsontwikkeling
lage.weide@utrecht.nl

Vormgeving: OntwerpStudio Ruimte

september 2026

Utrecht.nl