Omgevingsvisie
Lage Weide 2040



Datum invullen na raadsvaststelling

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl









Inhoudsopgave



A

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



B

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



C

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



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



A Inleiding

A.1 Samenvatting en introductie

Samenvatting

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

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

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

1. Scherper economisch profiel van Lage Weide en de deelgebieden

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

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

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

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

2. Verbonden Lage Weide als randvoorwaarde

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

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

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

3. Groen en aantrekkelijk Lage Weide

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

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

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

Introductie

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

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

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

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



Ligging Lage Weide in het stedelijk gebied (roodgekleurd)

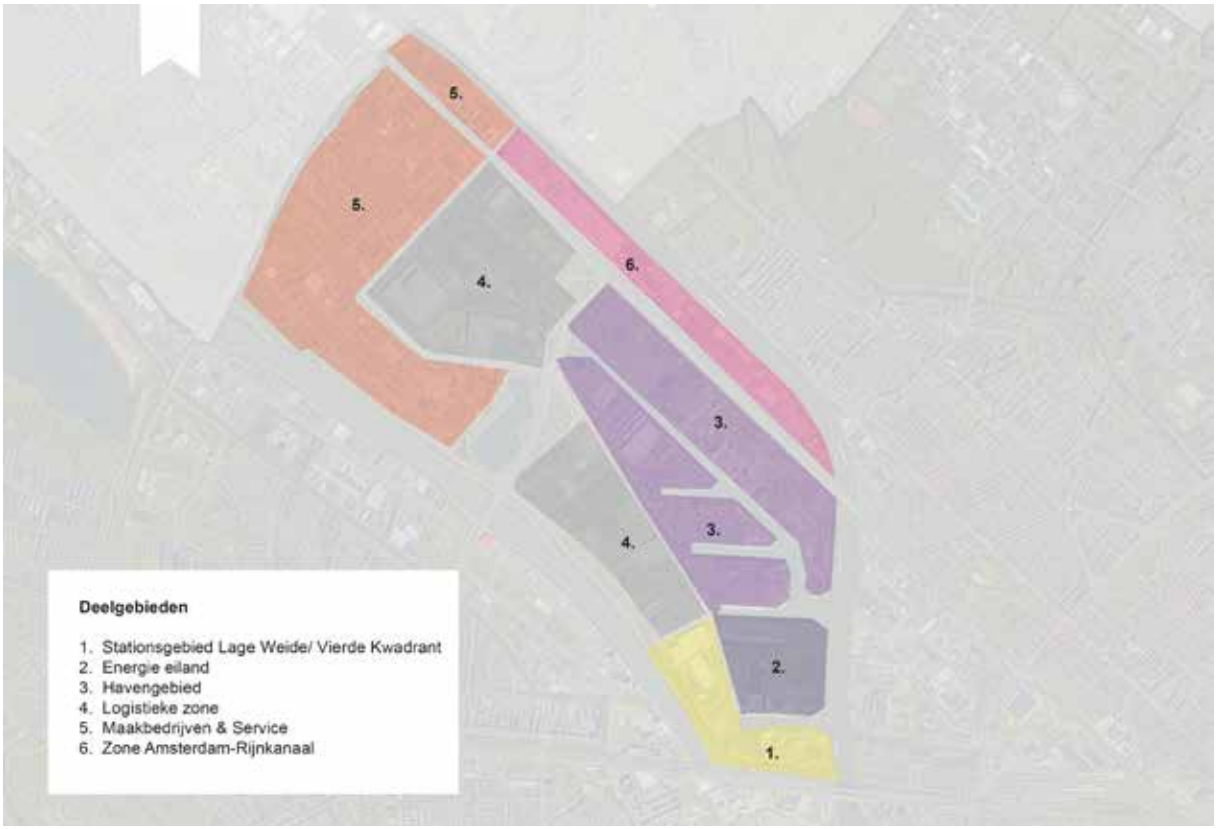
De kracht van Lage Weide

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

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

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

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



Indeling van Lage Weide in zes deelgebieden

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

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

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



Nieuwe entree Lage Weide

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

Lage Weide als banenmotor voor technisch en praktisch geschoolden

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

Krapte op de markt voor bedrijfskavels

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

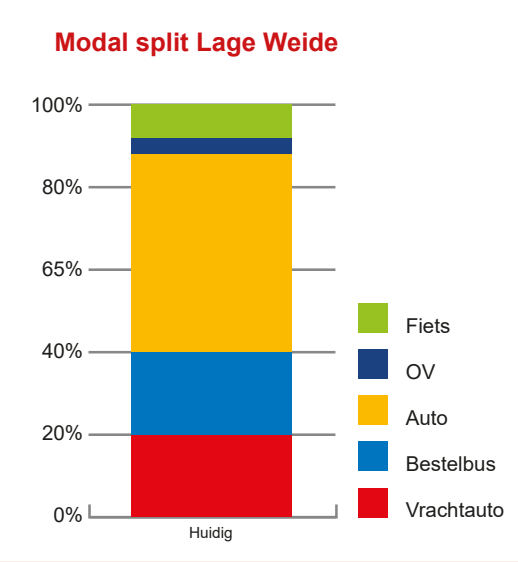
De beschikbare ruimte wordt veelal ingenomen door grote, landelijk opererende logistieke bedrijven, die kapitaalkrachtig genoeg zijn om de hoge prijzen te kunnen betalen. En daardoor de prijzen nog verder opdrijven. Deze grootschalige distributiecentra komen af op de centrale ligging van het bedrijventerrein.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

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

Ingrijpende mobiliteitstransitie is randvoorwaardelijk voor verdere groei

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

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



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

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

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

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

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

Bestaande kaders als uitgangspunten voor de Omgevingsvisie Lage Weide 2040

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

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

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

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

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

Hoe is deze omgevingsvisie tot stand gekomen?

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

A.2 Ambities voor Lage Weide

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

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

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

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

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

1. Scherper economisch profiel Lage Weide

Toekomstbestendige banen behouden en stimuleren

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

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

Ruimte voor toekomstbestendige bedrijven

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

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

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

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

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

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

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

Scherpere identiteit deelgebieden

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

2. Verbonden Lage Weide

Ingrijpende mobiliteitstransitie is voorwaarde voor groei

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

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

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

3. Aantrekkelijk en groen lage Weide

Toekomstbestendige openbare ruimte

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

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

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

A.3 Leeswijzer

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

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

Onderdeel van de Omgevingsvisie zijn de volgende bijlagen:

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

B Visie



B.1 Lage Weide van 2025 naar 2040

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

De kracht van het huidige Lage Weide

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Krapte op de bedrijventerreinmarkt leidt tot verdringing van bedrijven

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

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

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

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

Ruimte voor nieuwe en toekomstbestendige werkgelegenheid

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

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

Bouwbeperking op Lage Weide als gevolg van teveel autoverkeer

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

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

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

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

Ruimte voor groen, klimaatadaptatie en energie

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

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

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

Ontwikkelingen rondom Lage Weide

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

Naar een integraal energiesysteem Lage Weide

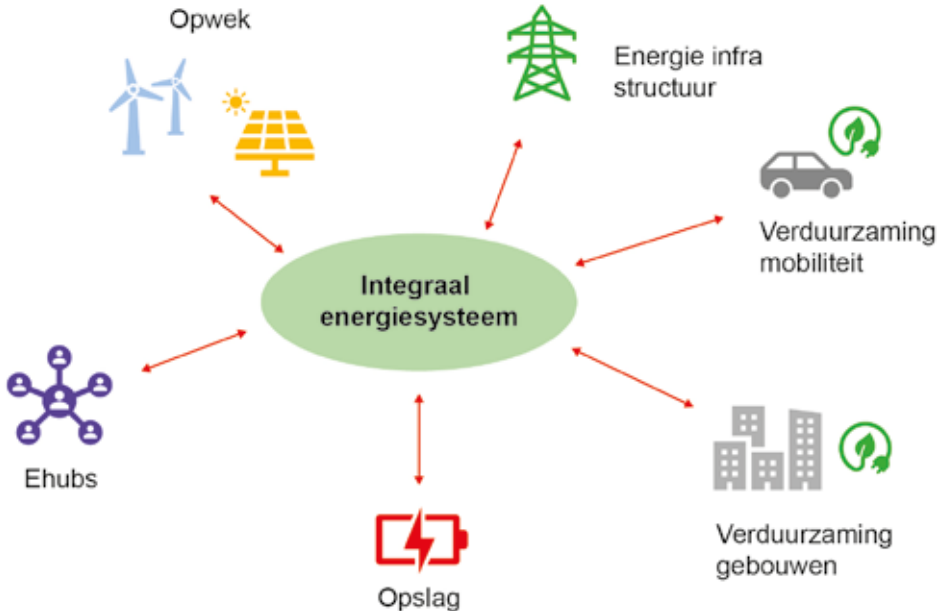
Met het Energie-eiland heeft Lage Weide al een essentiële functie voor de stad en het landelijke netwerk. Deze rol is in de toekomst van de stad met een goede balans tussen warmte en elektriciteit alleen maar groter geworden. Er worden de komende jaren vele miljoenen geïnvesteerd in het oplossen van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

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

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

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

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



Integraal energiesysteem

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

Lage Weide als essentieel onderdeel van circulaire stad Utrecht

Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn.

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

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

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

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

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

De R-ladder in het kort:

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

Tabel: R-ladder als ruimtelijke bouwstenen voor circulair bedrijventerrein

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

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

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

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

Lage Weide 2040 in drie speerpunten

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

Visiekaart

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

In 2040 is Lage Weide:

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

Gebiedsidentiteit

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

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

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

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

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

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

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

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

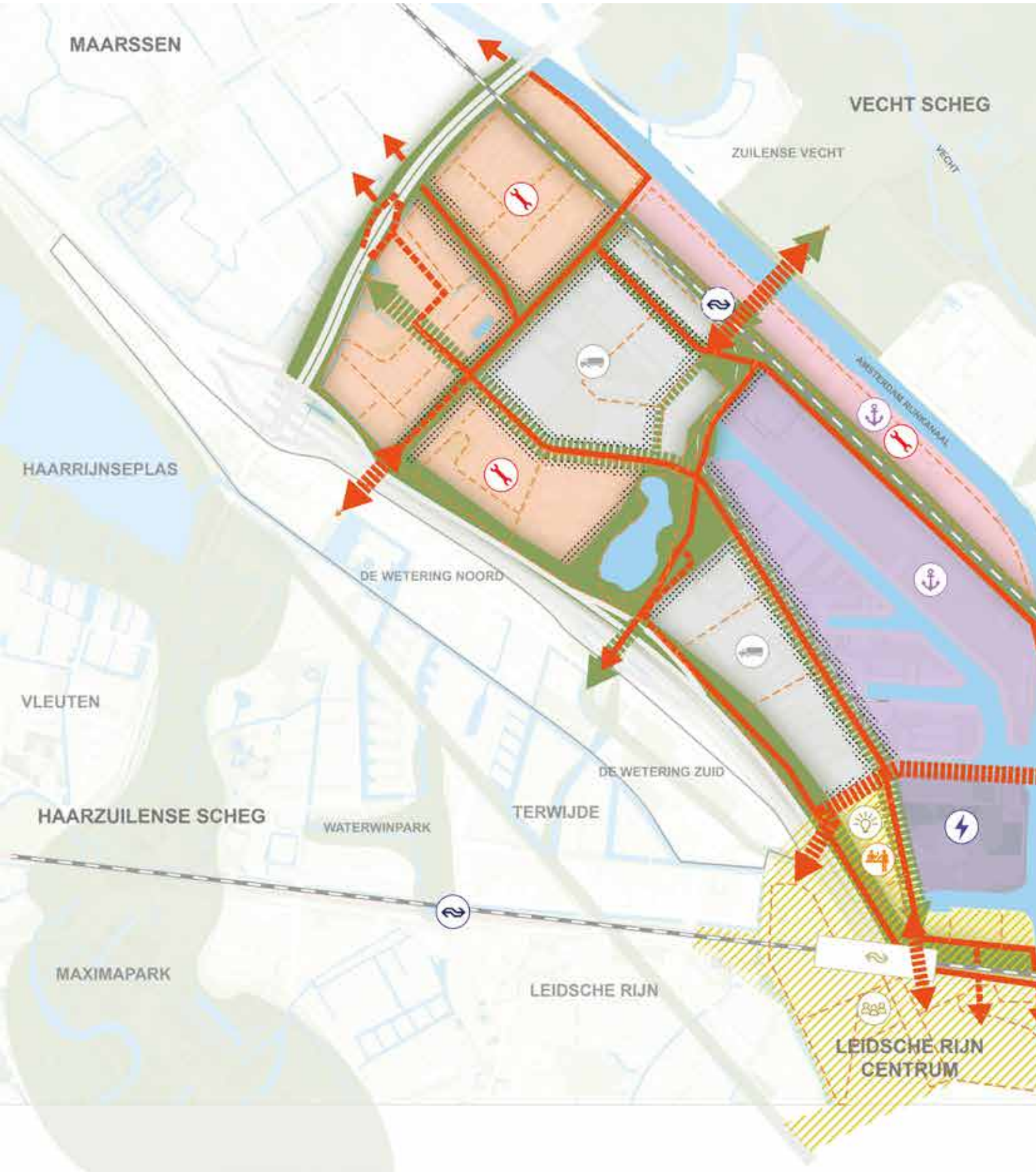
Speerpunt 3 – Lage Weide als aantrekkelijk en groen werkgebied
Utrecht wil een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad zijn. De ambitie is dat mensen op Lage Weide werken en verblijven in een omgeving met meer ruimte om te wandelen, te ontmoeten en te onthaasten. Groen en water zijn essentieel voor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

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

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

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

Elk speerpunt is onderwerp van de volgende drie hoofdstukken.


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

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



LEGENDA VISIEKAART

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

B.2 Scherper economisch profiel Lage Weide

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

Transitie naar de circulaire economie: elke kavel is nodig

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

Versterken relatie met het mbo

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

Schuifruimte

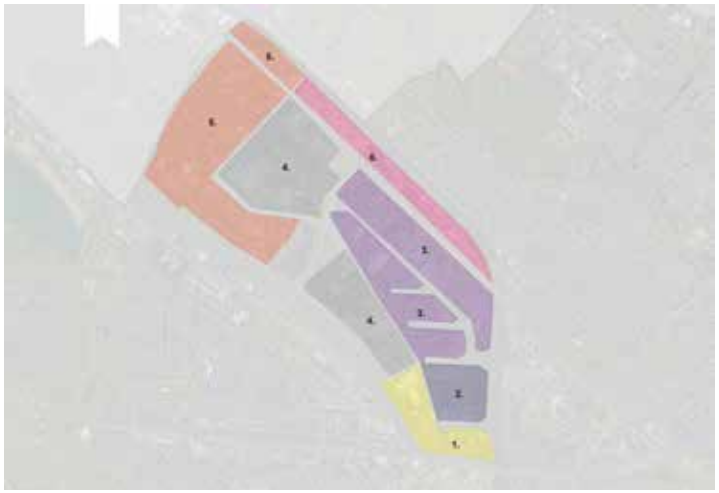
Door toekomstige ontwikkelingen elders in de stad mogelijk te kunnen maken, komt het soms voor dat daar gevestigde bedrijven verplaatst moeten worden. We verkennen of het mogelijk is om op Lage Weide schuifruimte te creëren om bedrijven te huisvesten die op de huidige plek niet meer (gaan) passen.

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

Zes deelgebieden voor Lage Weide

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

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



Deelgebieden Lage Weide

De zes deelgebieden zijn:

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

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

Het circulaire werklandschap: speerpunten deelgebieden in het kort

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

Materialen (R8 en R9)

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

Reproductie (R5, R6 en R7)

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

Service (R3 en R4)

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

Creatief (R0, R1 en R2)

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

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

Deelgebieden

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

Deelgebied 1 Stationsgebied Lage Weide/ Vierde Kwadrant Leidsche Rijn Centrum

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



Deelgebied 1



Deelgebied 1 als onderdeel van de vier kwadranten

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

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

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

Huidige situatie

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

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

Toekomstige situatie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

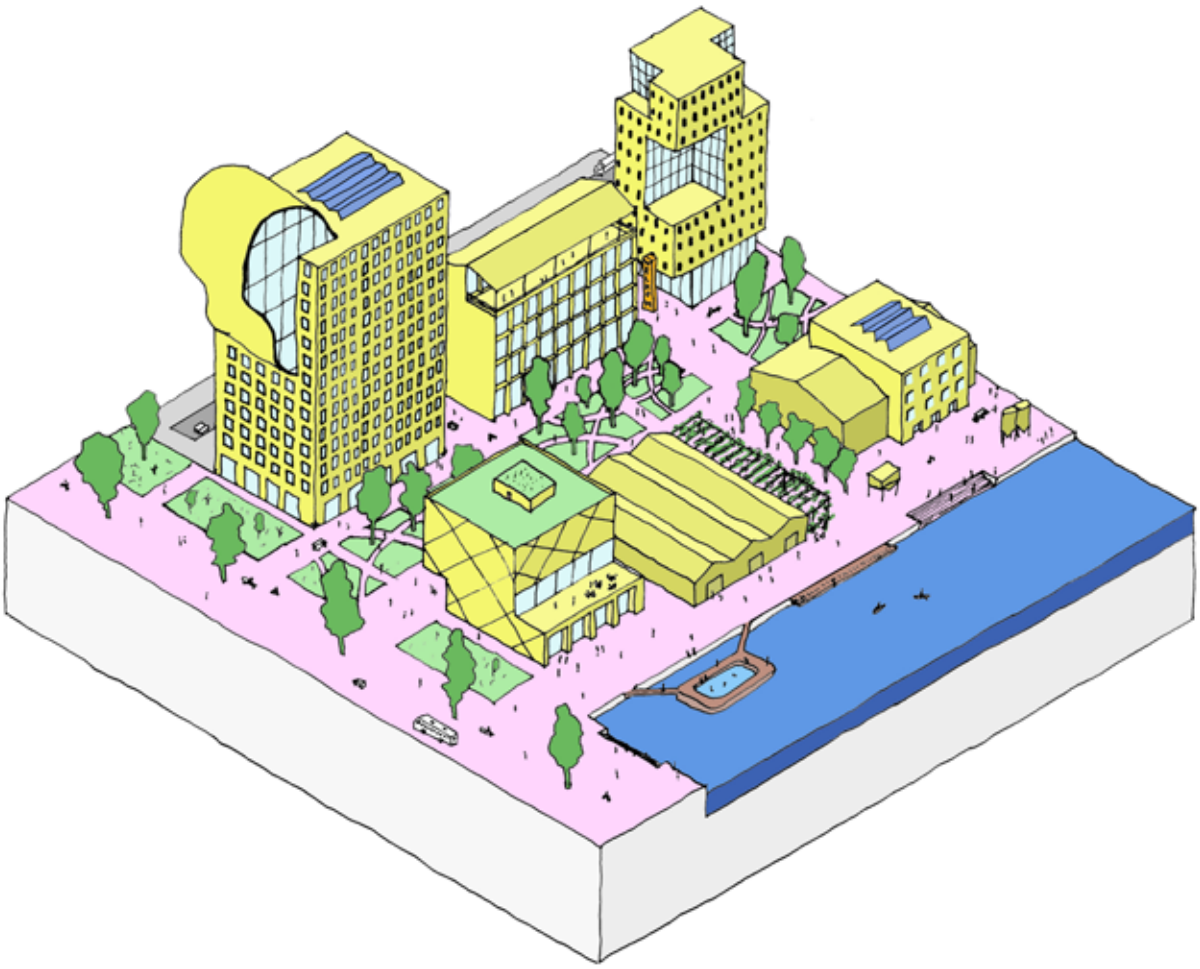
In het Mobiliteitsplan 2040 is het Stationsgebied Lage Weide/Vierde Kwadrant als mogelijk toekomstig A-zone aangemerkt. Voetgangers en fietsers krijgen prioriteit in een A-zone. Dat sluit aan bij de noodzaak om autoluw te ontwikkelen vanwege de autocongestie voor heel Lage Weide. Hiermee kan ook de gewenste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

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

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

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

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



Deelgebied 2 Energie-eiland – Duurzame energie

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



Deelgebied 2

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

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

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

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

Toekomstige situatie

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

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

Belangrijke ontwikkelingen zijn:

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

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

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

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



Kaart Lage Weide met zoekgebieden voor windturbines

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

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

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

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

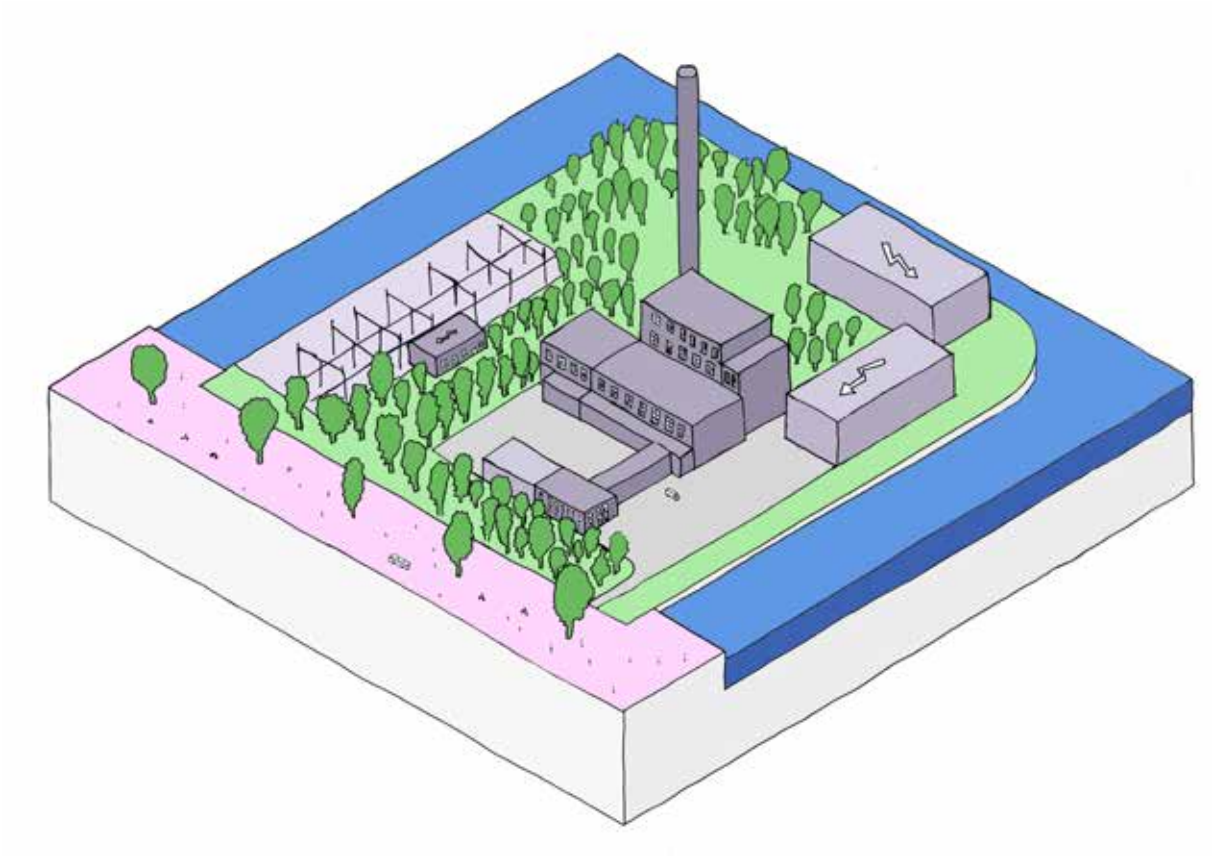
- **Voordelen van de hoge organisatiegraad: aardgasvrij bedrijventerrein en energiehubs.** Lage Weide is als één van de eerste bedrijventerreinen in Utrecht begonnen met de route naar een CO_2-vrije warmtevoorziening. Dit vanwege de goede organisatiegraad, het feit dat veel gebouwen geschikt zijn voor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

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

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

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

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



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

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



Deelgebied 3

Huidige situatie

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

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

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

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

Toekomstige opgaven

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

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

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

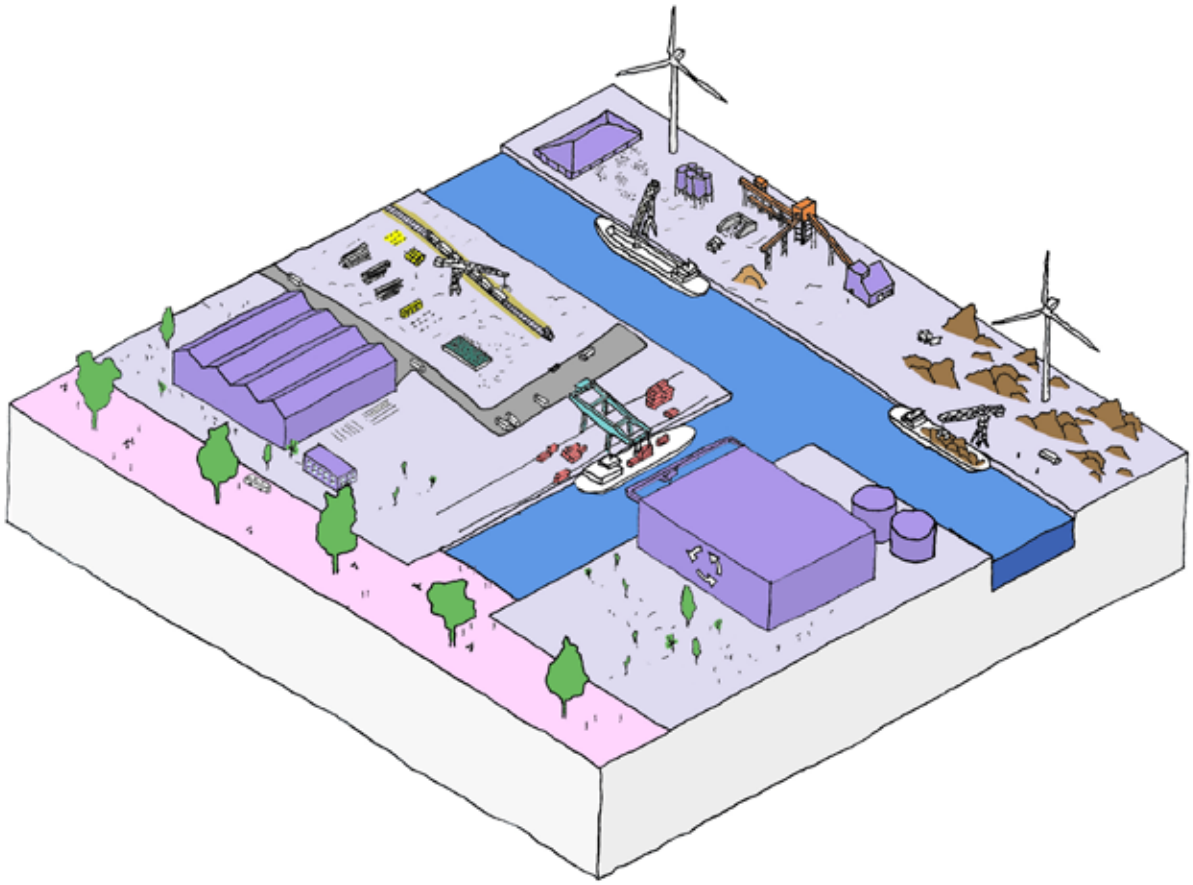
Strategische ambities voor het Havengebied

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

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

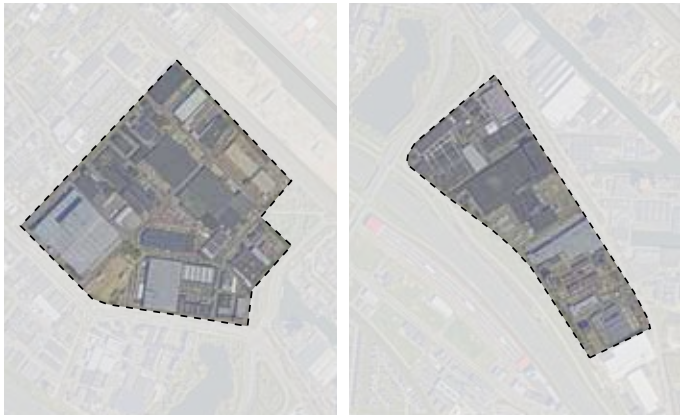
  De grote binnenhaven op Lage Weide is uniek in de provincie en heeft niet alleen een stedelijke maar ook een regionale functie. Toch worden de kilometerslange kades, elf kilometer in totaal, niet ten volle benut. Veel gevestigde bedrijven maken nu geen gebruik van het water. Er ligt een grote wens van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

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



Deelgebied 4 Logistieke Zone - Duurzame stadsdistributie en logistiek

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



Deelgebied 4

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

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

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

Huidige situatie

Belangrijke kenmerken van de huidige situatie:

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

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

Toekomstige situatie

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

Kernpunten van het toekomstige systeem:

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

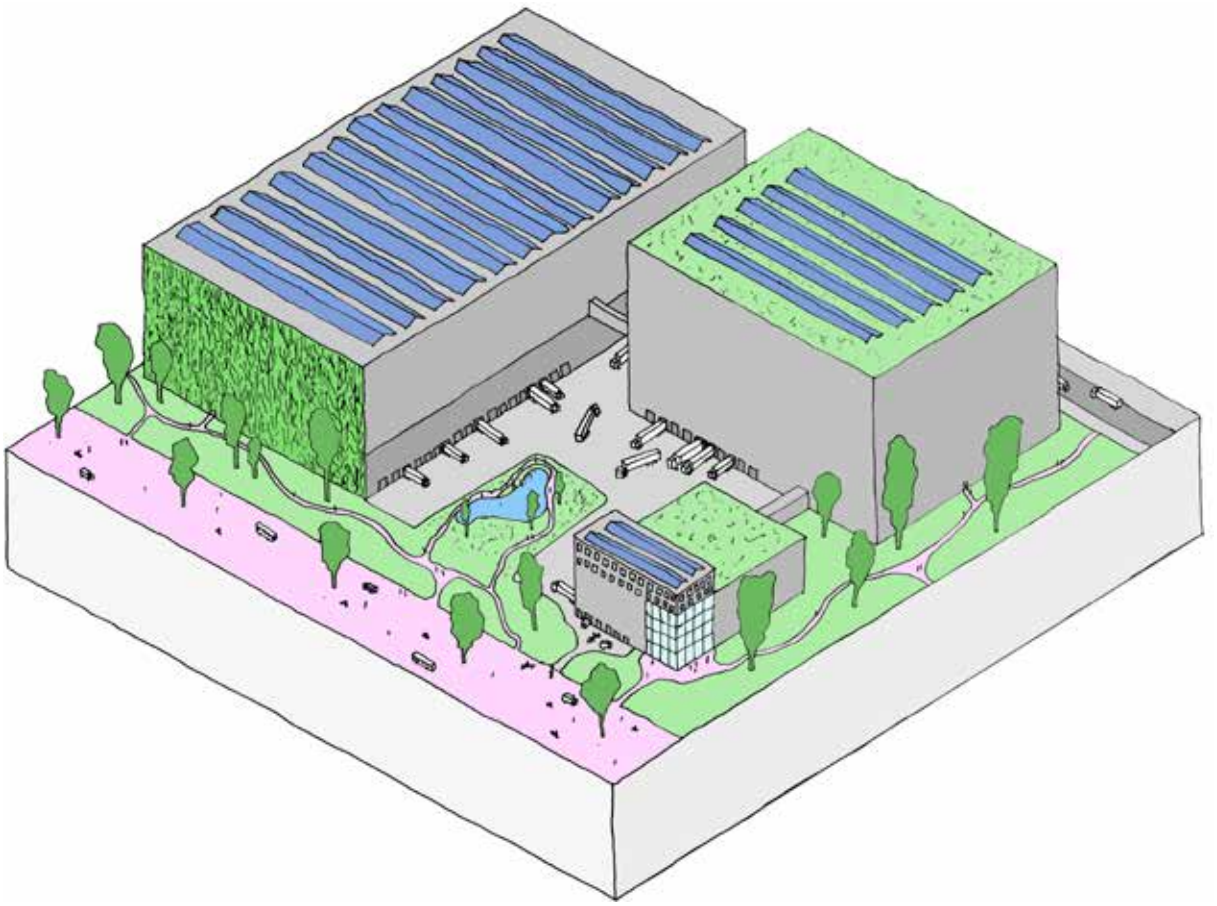
Strategie voor de toekomst

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

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

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

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



Deelgebied 5 Maakbedrijven & Service – Circulaire maakindustrie & stadsverzorgende dienstverlening

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



Deelgebied 5

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

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

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

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

Huidige situatie

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

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

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

Toekomstbeeld en strategieën

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

Circulaire maakindustrie

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

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

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

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

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

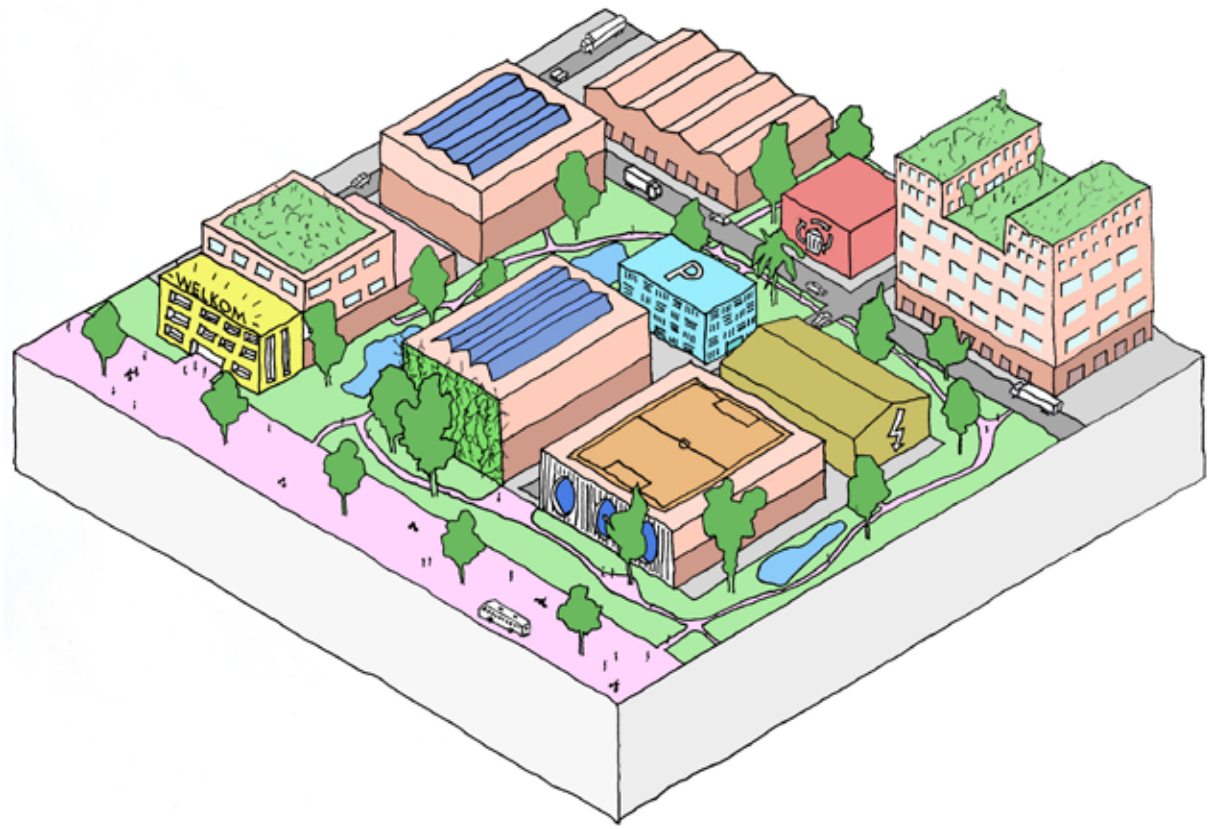
Daarnaast zijn er bedrijven in ICT, marketing, advies en onderwijs die vaak in solitaire kantoren zijn gevestigd. Hoewel dit niet past binnen huidig beleid, is het historisch zo gegroeid op Lage Weide. Voor start-ups en jonge bedrijven in de circulaire en duurzame sector zijn betaalbare werkruimten van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

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

Om dit te bereiken zijn drie ambities uitgewerkt:

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

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



Deelgebied 6 Zone Amsterdam-Rijnkanaal

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



Deelgebied 6

Huidige situatie

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

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

Toekomstbeeld Zone Amsterdam-Rijnkanaal

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

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

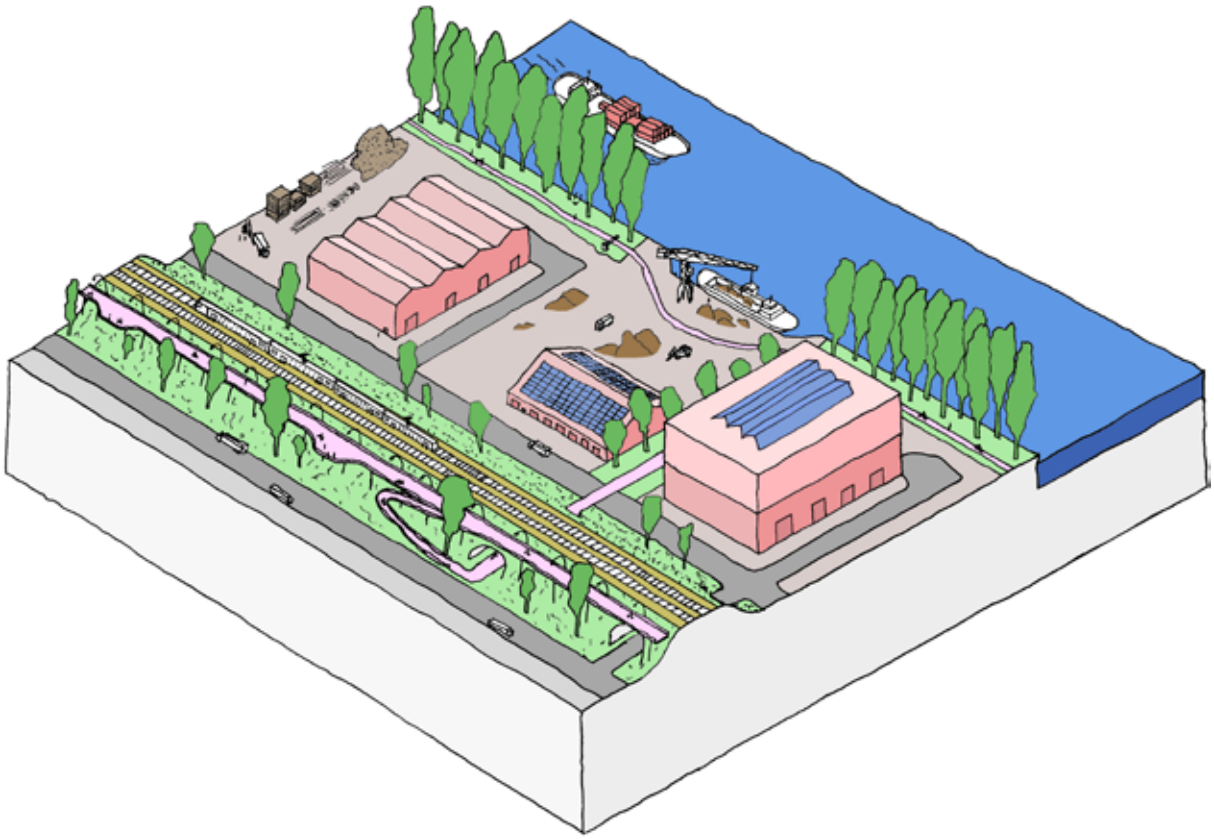
- **Benutten watertransport.** Vanwege de aanwezigheid van twee laad- en losplekken voor goederen is de mogelijkheid voor watertransport aanwezig. Voor de kavels direct gelegen aan deze laad- en losplekken is het wenselijk om het gebruik ervan verplicht te stellen. Voor de overige kavels kan de mogelijkheid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

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

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

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

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

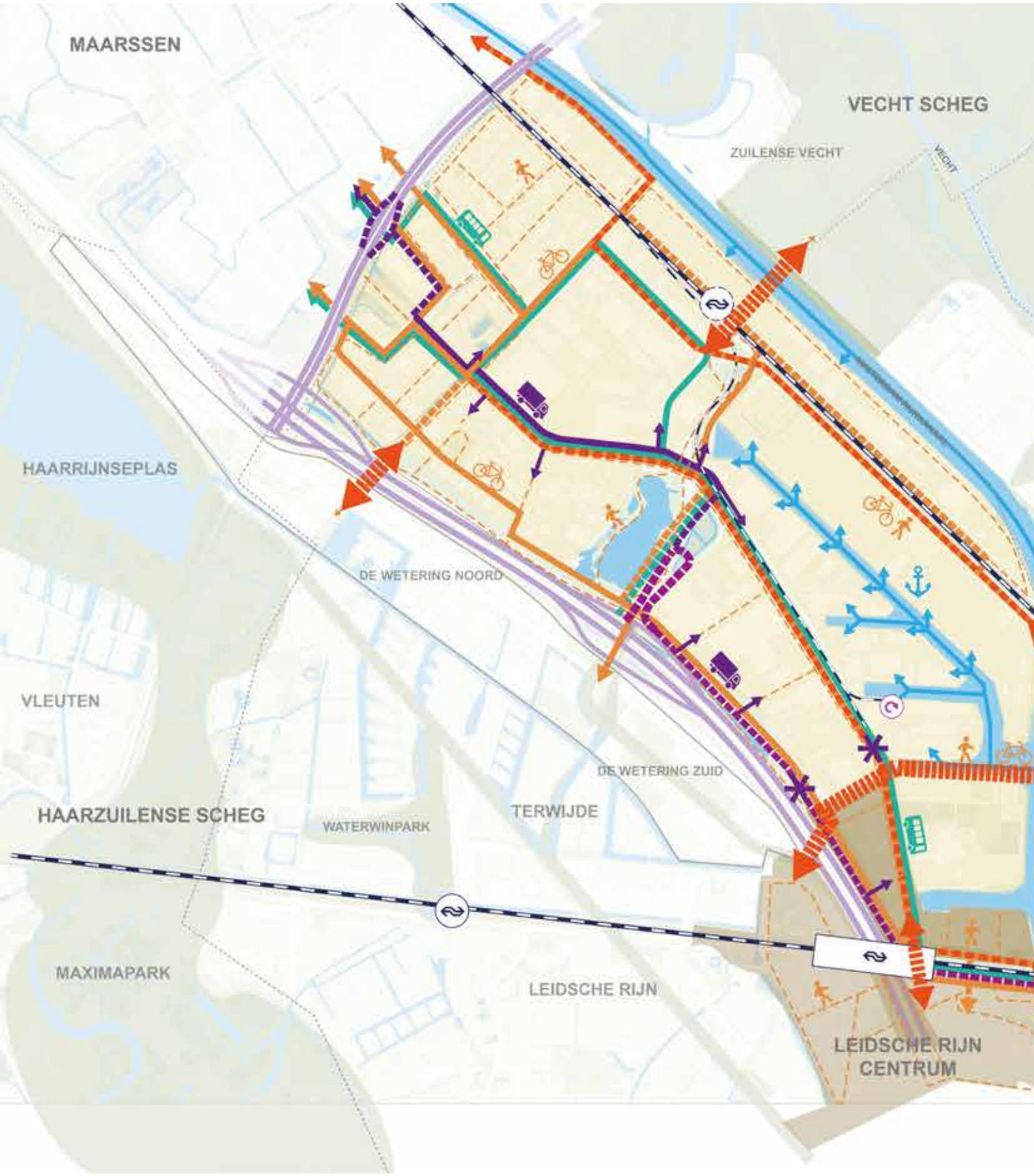


B.3 Verbonden Lage Weide

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

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

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


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

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



LEGENDA MOBILITEIT

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

Geen ruimte om te groeien

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

Hoog autogebruik

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

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

Grote opgave

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

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

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

Woon-werkverkeer

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

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

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

Goederenvervoer

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

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

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

Rigoureuze maatregelen

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

1. Verbindingen en infrastructuur op orde

Verbeteren fietsverbindingen naar en op Lage Weide

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Parkeren in de openbare ruimte en op de kavels

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

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

3. Slim reizen

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

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

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

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

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

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

B.4 Aantrekkelijk en groen Lage Weide

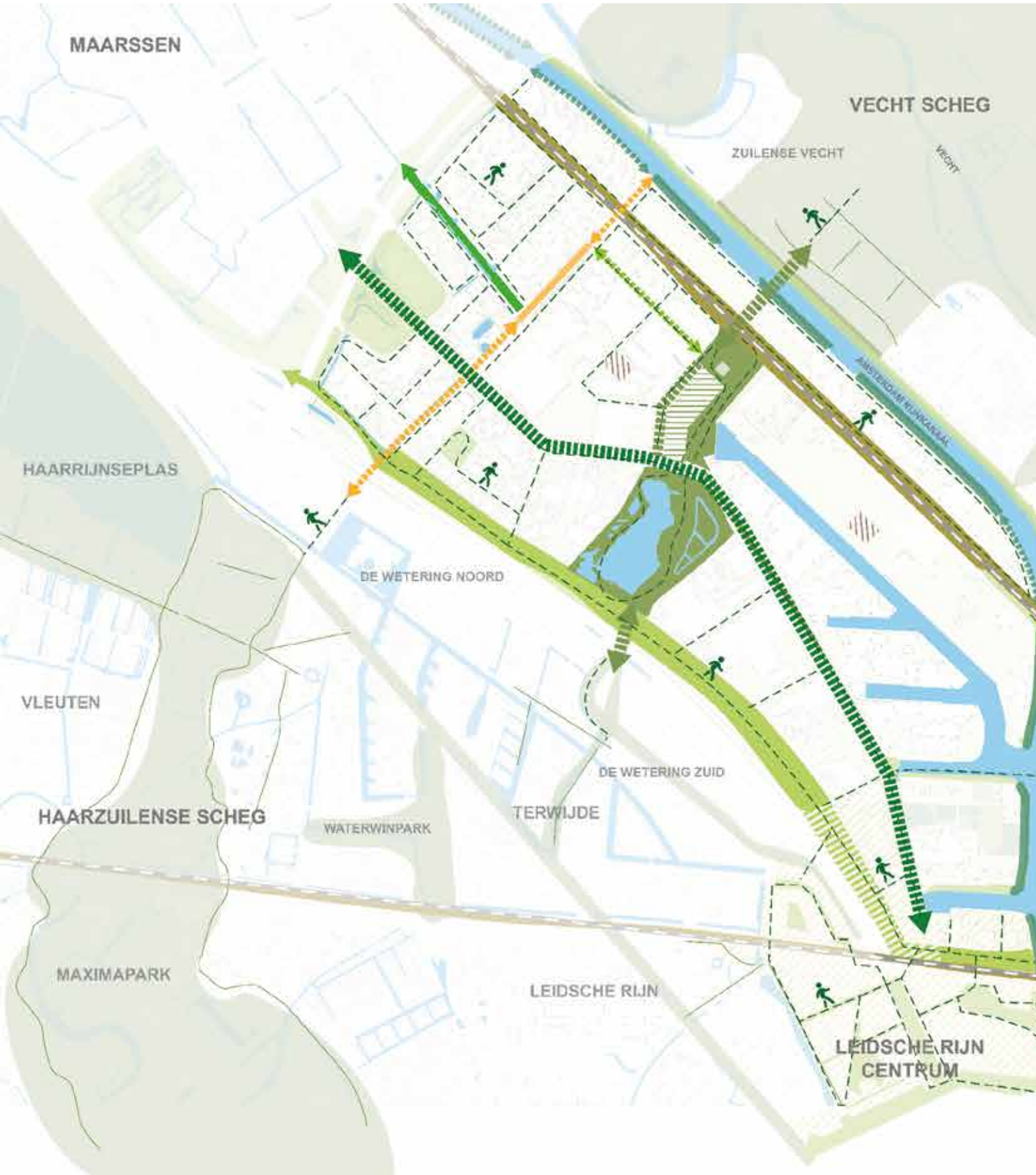
Om onze visie op Lage Weide ook letterlijk de ruimte te geven, heeft het gebied in de eerste plaats een duidelijke ruimtelijke indeling en ordening nodig. Zodat het bedrijventerrein voor iedereen overzichtelijk, leesbaar en begrijpelijk is. We noemen dit het ruimtelijk raamwerk. Het raamwerk bestaat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

Het raamwerk uitgelegd

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

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

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


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

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

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



LEGENDA GROENSTRUCTUUR

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

De randen van Lage Weide

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

De havens

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

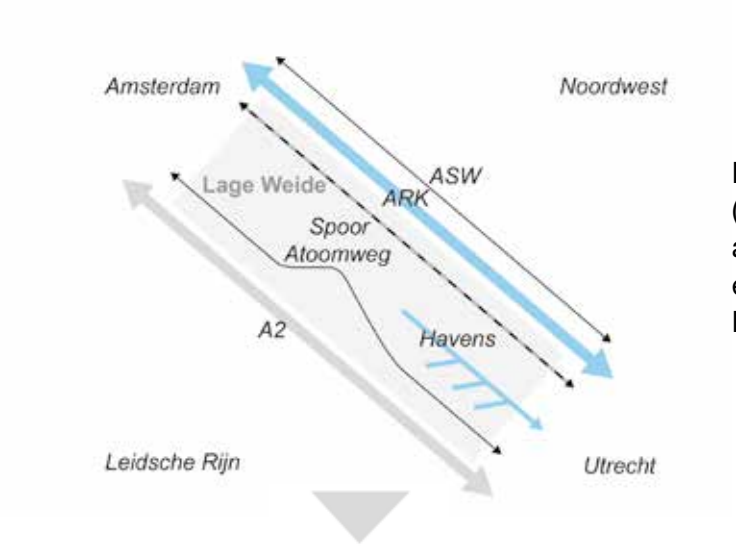
Het assenkruis van Atoomweg en Plutoniumweg

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

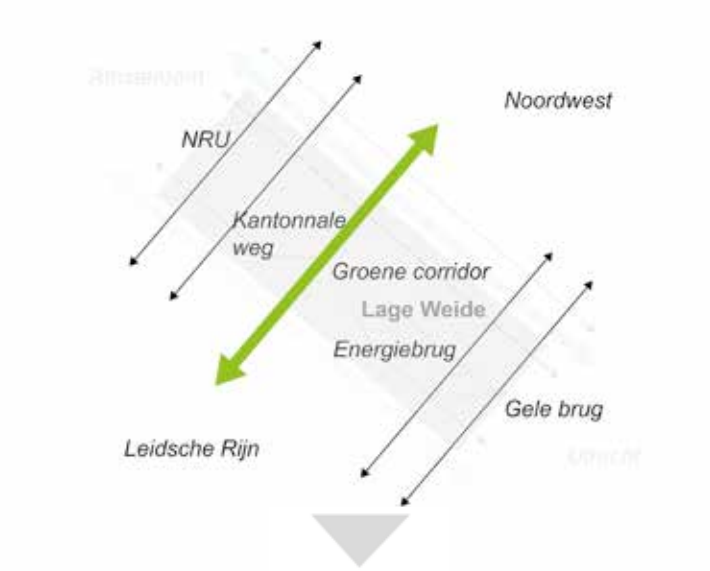
De lange centrale as wordt gevormd door de Atoomweg. Deze is en blijft in de lengterichting de belangrijkste interne verbindingsweg. Onze ambitie is dat de brede zone van de Atoom-weg ruimtelijk wordt benut voor het laten landen van andere ambities. Zo kan de Atoomweg voor fietsers en voetgangers veel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

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

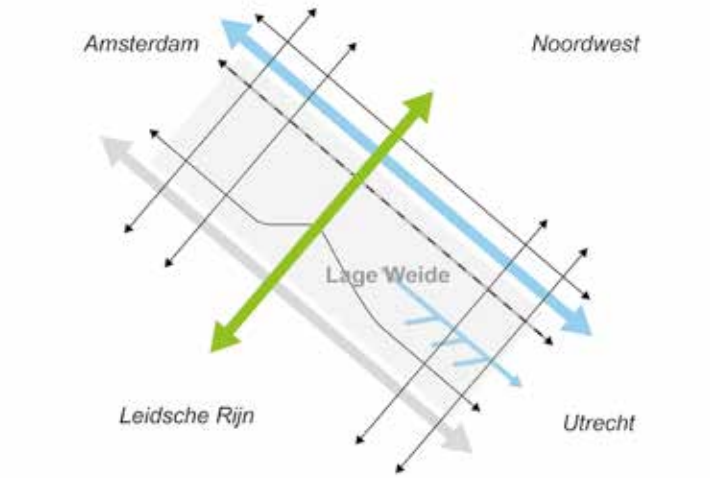
Principe van het ruimtelijk raamwerk



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



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



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

Het belang van het raamwerk

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

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

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

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

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

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

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

Groen Lage Weide

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

Naar een groenblauw werklandschap

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

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

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

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

Groen op structuurniveau – het groene raamwerk

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

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

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

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

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

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

Inrichtingsprincipes en maatregelen in het groene raamwerk

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

Groene verblijfsplekken

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

Park rondom Plas Lage Weide

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

Bermzone langs de A2

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

Deelgebied Maakbedrijven & Service

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

Groenzone Amsterdam-Rijnkanaal

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

Groene bedrijfskavels

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

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

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

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

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

Vertraagd Lage Weide

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

Aantrekkelijke openbare ruimte

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

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

Vertraging in het raamwerk

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

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

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

Vertraging in de deelgebieden

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

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

Betekenisvolle plekken

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

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

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

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

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

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

C Monitoren, sturen en verantwoorden



C.1 Inleiding

Inleiding

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

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

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

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

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

Samenwerking

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

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

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

C.2 Projectenagenda en financiën

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

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

Projectenagenda en prioriteren in de fasering

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

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

Financiën

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

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

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

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

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

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

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

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

C.3 Risico's

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

Tabel: Overzicht belangrijkste risico's en maatregelen

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

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

Bijlagen



Bijlage 1 Geschiedenis van Lage Weide

Zo is Lage Weide ontstaan!

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

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

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

Spoorlijnen en waterwegen

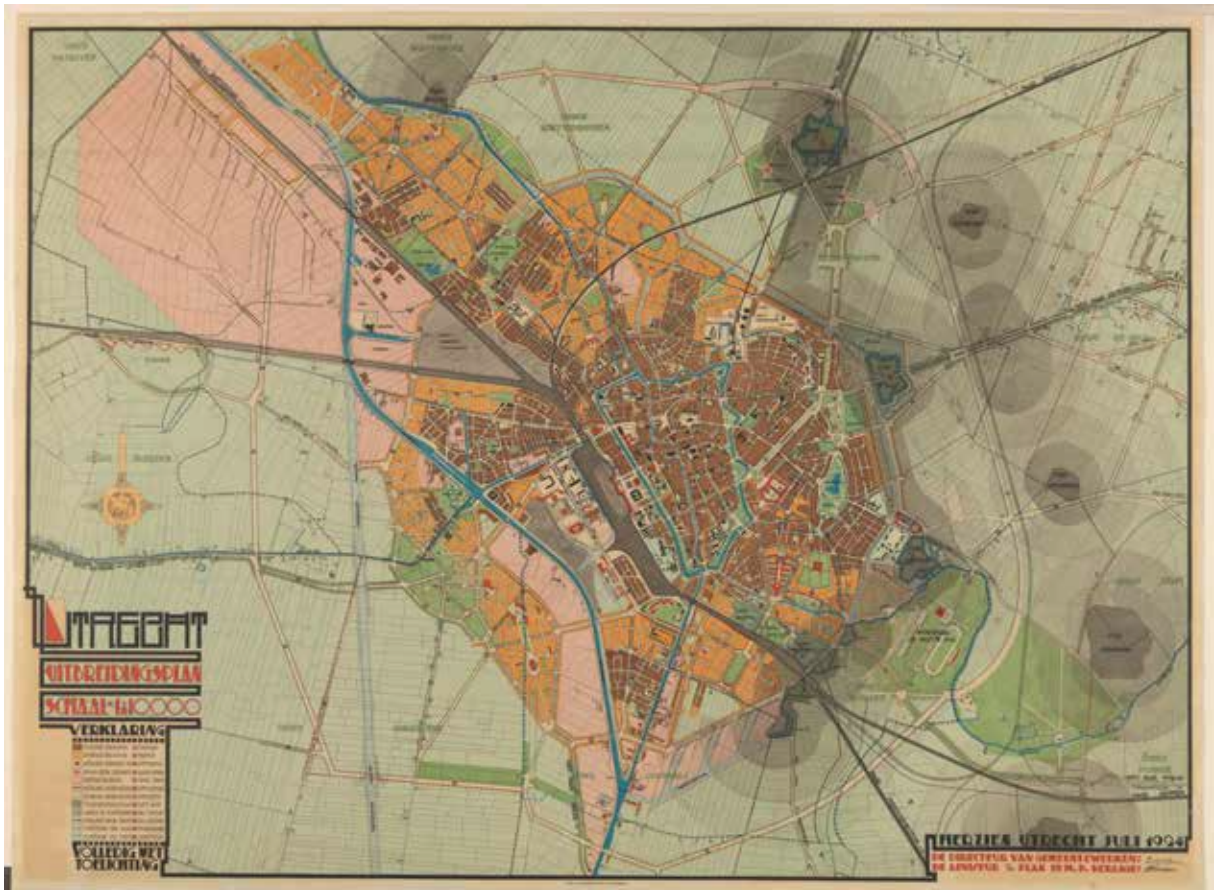
De industrialisatie van Utrecht begon met de aanleg van spoorlijnen en waterwegen. Na de opening van de spoorlijn naar Amsterdam in 1843 volgden spoorlijnen naar alle windstreken, en ontwikkelde Utrecht zich in korte tijd tot het belangrijkste spoorwegknooppunt van Nederland. De spoorlijnen leverden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

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

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

Het uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer (1924)

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



Uitbreidingsplan Utrecht van Berlage en Holsboer (1924)

Aanleg van Lage Weide

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

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

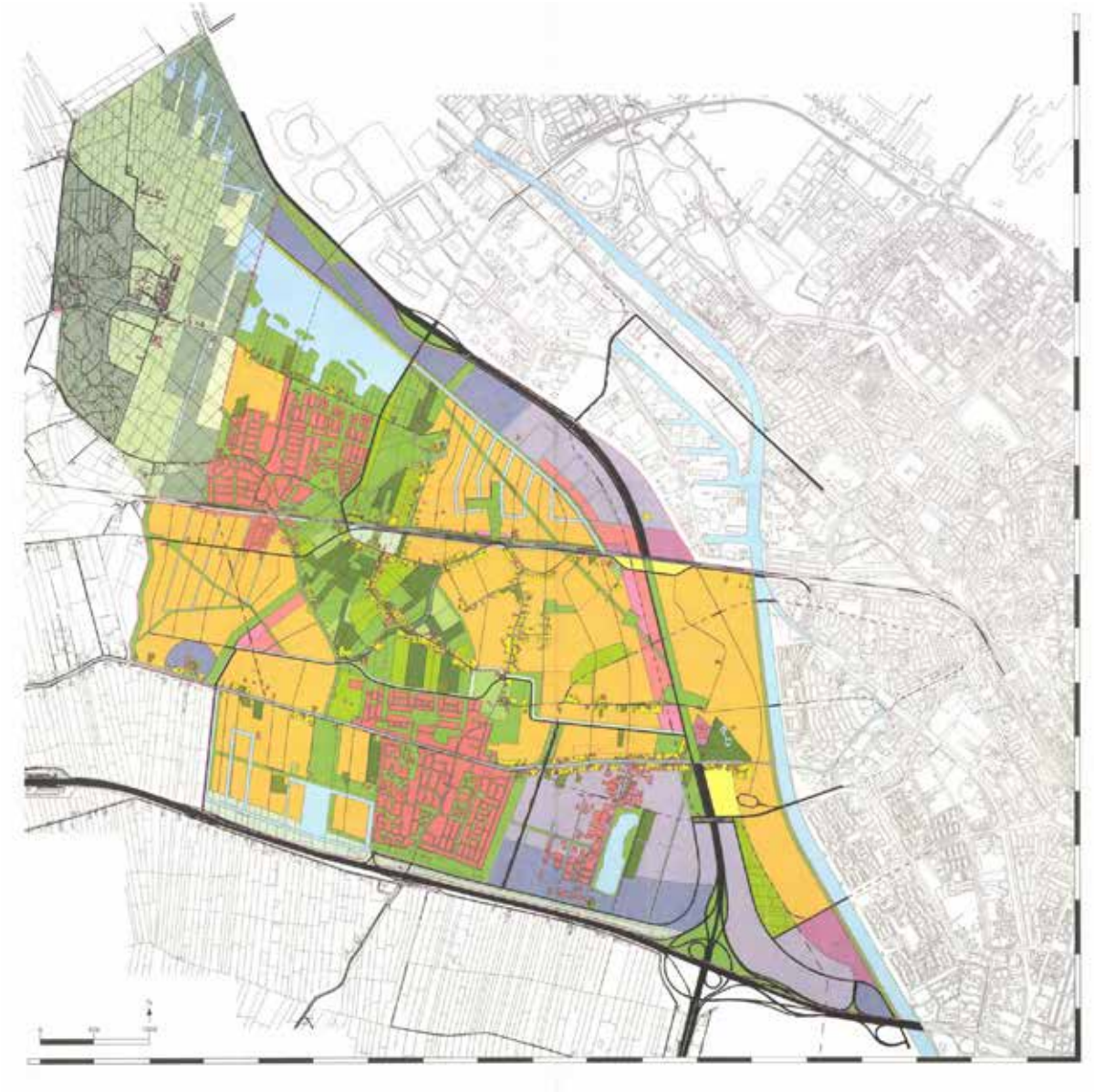


Luchtfoto van Lage Weide uit 1977

Van perifere naar binnenstedelijke ligging

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

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



Masterplan Leidsche Rijn (1995)

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

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

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



Kaartbeeld RSU 2040 met polycentrische stad

Bijlage 2
Samenwerkingsverslag

Samen stad maken

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

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

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

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









Voorgeschiedenis

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

Doelgroepen/betrokkenen



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



Samenwerkingstraject

Het voeren van het gesprek (offline)

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

Aansluiten bij bestaande activiteiten (offline)

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

Individuele gesprekken met belanghebbenden (offline)

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

Online peilen via Denk Mee

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



Communicatie

Het communicatietraject

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

De verschillende bijeenkomsten zijn op de volgende wijze aangekondigd:

Offline communicatie-instrumenten:

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



Online communicatie-instrumenten:

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



Opbrengst participatie

Online vragenlijst Denk Mee

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

Gesprekken met ondernemers/eigenaren

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

Andere belangrijke thema's die spelen:

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

Gesprekken jonge werknemers padeltoernooi

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

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

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

Informatiemarkt Lage Weide op 4 juni

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

Stakeholdersmeeting 12 september

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

Aandachtspunten die we uit dit gesprek ophaalden:

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

Atelierbijeenkomsten met ILW juni 2025

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

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

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

Belangrijkste punten:

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

Inzichten uit het samenwerkingstraject

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

Tabel: Inzichten Scherper economisch profiel Lage Weide

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

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

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

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

Tabel: Inzichten Verbonden Lage Weide

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

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

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

Tabel: Inzichten Aantrekkelijk en groen Lage Weide

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

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

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

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

Gemeente Utrecht

Kernteam

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

En met inzet van veel andere collega's.

Opdrachtgever
Wim Greijn, Judith Zuidgeest

Vormgeving
Vormgeving OntwerpStudio Ruimte

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

Utrecht.nl