

Reactienota concept SPvE Isotopenweg

Inhoudsopgave

- 1. Inleiding**
- 2. Samenvatting ingediende reacties**
- 3. Aanpassing concept SPvE**
- 4. Volledige reacties en beantwoording**

1. Inleiding

Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) vormt het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van het nieuwe depot en een vrachtwagenparkeerplaats aan de Isotopenweg in Lage Weide.

Het concept SPvE heeft van 19 juni tot 31 juli 2023 ter inzage gelegen om belanghebbenden de mogelijkheid te geven te reageren op de plannen. De ontvangen reacties zijn gebundeld en van een antwoord voorzien in voorliggende reactienota, die tezamen met het SPvE naar college en raad gaat voor de besluitvorming.

Voortraject

Museumdepot

De gemeente Utrecht is eigenaar van een groot deel van de collectie van het Centraal Museum en heeft daarnaast de wettelijke plicht om archeologische vondsten, die we uit de bodem halen (erfgoed), te bewaren. Samen vormen deze collecties het erfgoed van de stad, dat over een periode van vele eeuwen bij elkaar is gebracht en dat we willen kunnen delen met het publiek en bewaren voor de generaties die na ons komen. De collecties van het Centraal Museum en de gemeentelijke en provinciale Erfgoedvondsten worden momenteel bewaard in het depot in het Werkspoorkwartier, maar dit depot is vol en voldoet niet meer aan de eisen van de erfgoedinspectienormen (0-meting 2012) en de voorwaarden voor verantwoord museaal depotbeheer (ARBO-eisen, klimaatregeling). Daarom is in [2018 de zoektocht gestart](#) naar een passend depot en mogelijke samenwerkingspartners. Hieruit is gebleken dat de locatie aan de Isotopenweg het best voldoet aan de gestelde eisen en wensen voor een nieuw depot en dat ook het depot van het Universiteitsmuseum hier een plek kan krijgen. In [februari 2020](#) heeft het college zodoende het terrein aan de Isotopenweg aangewezen als voorkeurslocatie voor de realisatie van het 'Depot voor het Centraal Museum en Erfgoed'.

Vrachtwagenparkeerplaats

Naast het huisvesten van depotgebouw is de locatie aan de Isotopenweg geschikt voor het realiseren van een vrachtwagenparkeerplaats. De locatie was eerder al gereserveerd voor een logistiek ontkoppelpunt, maar dat plan is om financiële redenen nooit van de grond gekomen. De vrachtwagenparkeerplaats dient als alternatieve parkeerlocatie voor vrachtwagens en opleggers die eerder in het Werkspoorkwartier op de openbare weg parkeerden, wat inmiddels niet meer passend is door de transformatie van dit gebied (voor meer informatie, zie [Omgevingsvisie Werkspoorkwartier](#) van december 2021). Ook kan een nieuwe vrachtwagenparkeerplaats aan de Isotopenweg bijdragen aan de vermindering van de huidige overlast van vrachtwagens op Lage Weide, die nu parkeren op plekken in de openbare ruimte waar dat niet wenselijk is.

Besluitvorming

In [juni 2021](#) heeft het college het startdocument voor de herontwikkeling van de Isotopenweg vastgesteld, waarmee is besloten over de onderzoeksvragen die ten grondslag liggen aan het concept SPvE. Deze onderzoeksvragen hebben onder meer betrekking op de effecten op de groenstructuur van Lage Weide, de ruimtereserveringen voor de fietsroute van Dom tot Dam en het zoekgebied voor een mogelijk toekomstige aanlanding van een extra fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal. In het concept SPvE zijn vanuit de verschillende opgaven (voor depot, groen, truckparking en verkeersverbindingen etc) de stedenbouwkundige kaders en randvoorwaarden meegegeven, die dienen als toetsingskader voor de verdere uitwerking van het plan.

Omgeving

Om de omgeving tijdig bij de plannen te betrekken is op [15 juni 2022](#) een eerste versie van het concept SPvE aan de ondernemers in Lage Weide gepresenteerd tijdens een ondernemersontbijt, georganiseerd door de Industrievereniging Lage Weide (ILW). Daarbij waren vertegenwoordigers van ongeveer 10 bedrijven aanwezig en ook een afvaardiging van de Fietzersbond. Ondernemers hebben

hun reactie kunnen geven op de plannen en vragen kunnen stellen. Er zijn onder andere opmerkingen gemaakt over de locatiekeuze voor het realiseren van een depot op een bedrijventerrein en er is naar voren gebracht dat de behoefte naar vrachtwagenparkeren groter is dan de ongeveer 20 beoogde plekken.

Op [11 juli 2023](#) is het concept SPvE, tijdens de inspraakperiode, nogmaals toegelicht tijdens een ondernemersontbijt, georganiseerd door de Industriereniging Lage Weide. Daarbij waren 3 vertegenwoordigers van de ILW en 5 bedrijven aanwezig. Er is onder meer gesproken over de locatiekeuze en zaken als de hoogte en uitstraling van het depotgebouw en ondernemers hebben aandacht gevraagd voor een goede regulering van de vrachtwagenparkeerplaats en beheer van de sanitaire voorziening. Ook is aangegeven dat het ongewenst is om dit deel van de Isotopenweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de suggestie gedaan om de groencompensatie ook buiten het plangebied te realiseren, gezien de bredere vergroeningsopgave voor Lage Weide. Tot slot zijn er vragen gesteld over de beperkte mogelijkheden voor uitbreidingsruimte op Lage Weide en hoe het zit met de criteria voor extra uitbreidingsruimte waaraan gewerkt wordt. Naast de beantwoording ter plekke is afgesproken dat alle opmerkingen worden verwoord in de schriftelijke reacties van ondernemers. De ontvangen reacties zijn betrokken bij het opstellen van deze reactienota.

2. Samenvatting ingediende reacties

Het concept SPvE heeft van 19 juni tot en met 31 juli 2023 ter inzage gelegen. Er zijn in totaal drie reacties binnengekomen van 1) de Industriereniging Lage Weide (ILW) 2) een individuele ondernemer op Lage Weide 3) een particulier.

De integrale reacties en de beantwoording zijn terug te vinden in paragraaf 4. De reacties richten zich in hoofdlijnen op:

- gebrek aan uitstraling en bijdrage aan werkgelegenheid op Lage Weide van het museumdepot
- de onwenselijkheid om dit deel van de Isotopenweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer
- milieuaspecten als fijnstof en trillingen in relatie tot de functie van het depot als opslagplaats voor kunst en erfgoed
- het plangebied van de groen-/bomencompensatie
- regulering van de vrachtwagenparkeerplaats en beheer van sanitaire voorziening

3. Wijzigingen ten opzichte van het concept SPvE

Naar aanleiding van de reacties is het SPvE aangepast. De aanpassingen betreffen het schrappen van een mogelijke toekomstige afsluiting van een deel van de Isotopenweg en de maximale hoogte van het gebouw (in de tekst en de uitgangspuntenkaart).

- Pagina 23, paragraaf 3.2 Ruimtelijk voorwaarden, tweede bullet is verwijderd. De tekst luidde: Het is vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk om het gedeelte van de Isotopenweg dat gelegen is binnen het plangebied op termijn voor autoverkeer op te heffen, behoudens de ontsluiting van het depot en de truckparkeerplaats aan de westzijde.
- Pagina 23, paragraaf 3.2 Ruimtelijk/kavelpaspoort depotgebouw, tweede bullet: de maximale hoogte van het hoofdgebouw is aangepast van 45 naar 40 meter vanaf peil.
- Pagina 25: op deze kaart is de maximale bouwhoogte van het hoofdgebouw aangepast van 45 naar 40 meter
- Pagina 32, paragraaf 3.4 Mobiliteit, zesde bullet is verwijderd. De tekst luidde: De Isotopenweg wordt (op termijn) opgeheven tussen de inritten (van het depot en truckparking) en de aansluiting op de Plutoniumweg. Het ontwerp van het gebouw en de truckparkeerplaats houdt hier rekening mee.

4. Volledige reacties en beantwoording

Reactie 1 (particulier)

Geachte heer/mevrouw, omtrent de voorgestelde locatie komen bij mij drie vragen op:
1) In hoeverre is bij het kiezen van deze locatie rekening gehouden met het feit dat het terrein naast een druk spoor ligt? Achtergrond van deze vraag:
a) Trillingen (zie extra werkzaamheden Uithof ivm tramlijn, is zo iets ook van toepassing op archieven?)
b) Vervoer van gevaarlijke stoffen: Worden er brandbare/explosieve/etc. stoffen over deze route vervoerd en hoe groot is de kans op ongelukken?
Is het misschien een idee om hier in de inrichting extra rekening mee te houden? Bijv. vrachtwagenparkeerplaats naast het spoor als buffer en/of extra dikke muren zonder ramen?
2) Hoe zit het met de geluids-, fijnstof- en/of trillingsoverlast van vrachtwagens of de omgeving voor het archief?
3) Moet op zo een gebouw (met "historische" waarde) ook zonnepanelen worden geplaatst, met mogelijke impact ervan op brandveiligheid?
Als ja, misschien ontzien of extra maatregelen treffen?
Succes met de verdere planning en uitwerking van dit nuttige project.
Met vriendelijke groet,

Beantwoording vraag 1

Bij de locatiekeuze is rekening gehouden met de het feit dat het terrein naast een druk spoor ligt. In hoofdstuk 5 van het SPvE (Onderzoek en haalbaarheid) is de toetsing aan beleid en wet- en regelgeving op gebied van geluidhinder (paragraaf 5.1 en 5.5), luchtkwaliteit (5.2) en externe veiligheid (paragraaf 5.4) uitgewerkt. Daaruit is geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn voor de bouw van een depot en een vrachtwagenparkeerplaats op deze locatie.

a) Het onderwerp trillingen is niet opgenomen in het concept SPvE aangezien er geen wettelijke vereisten zijn op dit gebied. Ook in beleid van de gemeente zijn er geen vereisten opgenomen over trillingen met betrekking tot kunst en erfgoed. In geval van de Uithoflijn betrof het bescherming van medische trillingsgevoelige apparatuur, die al aanwezig was bij de aanleg van de Uithoflijn. Ook van het depot aan de Isotopenweg ten opzichte van het spoor groter. Het depot bevindt zich op een afstand van 105 m van de spoorweg Utrecht CS – Amsterdam. Op basis van deze afstand wordt er geen trillingshinder verwacht. Beleidsmatig vraagt de gemeente wel aandacht voor trillingen bij de bouw van woningen binnen 100 meter van het spoor. Hinder kan in geval van woningbouw optreden in de nacht/tijdens de slaap. Bij het depot treedt dit risico niet op gezien de aard van de functie.

b) Over het spoor worden gevaarlijke stoffen vervoerd, maar de kans dat zich een incident voordoet waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen is gelukkig erg klein. Het toetsingskader voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Bij ontwikkelingen in de omgeving van een transportroute moet worden getoetst aan de veiligheidsafstanden die volgen uit dit besluit en dient ook het risico te worden verantwoord. Het advies van de Veiligheidsregio wordt hierin meegenomen. In het SPvE is rekening gehouden met de normwaarden uit het Bevt. Voor de locatie zijn er geen veiligheidsafstanden die beperkingen opleggen voor realisatie van de plannen of specificaties over het ontwerp van het depotgebouw of een bufferfunctie naast het spoor vragen Bij verdere uitwerking van de plannen dient nader in te worden gegaan op het (groeps)risico en als onderdeel van de verantwoording wordt afgewogen of personen zich in geval van een incident in veiligheid kunnen brengen en of de locatie voldoende bereikbaar is voor hulpdiensten.

Beantwoording vraag 2

Geluid: In het depot worden geen geluidgevoelige bestemmingen gehuisvest. Vanuit het Bouwbesluit 2012 gelden geen eisen aan het geluidniveau op de gevel van of in het gebouw (bijeenkomstfunctie, kantoorfunctie, industrie functie, overige gebruiksfunctie). Daarnaast zijn de functies niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening wat betreft het aspect geluidhinder.

Luchtkwaliteit: Vanuit luchtkwaliteit zijn twee aspecten van belang: de invloed van het plan (programma en vormgeving) op luchtkwaliteit en de aanwezigheid van eventuele gevoelige bestemmingen. Gevoelige bestemmingen zijn plaatsen waar gevoelige groepen (kinderen, ouderen, zieken) lange tijd verblijven, zoals kinderdagverblijven, scholen, ziekenhuizen. Voor het plan is dit niet aan de orde.

In de omgeving van het plangebied wordt ruim voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor NO₂ en fijn stof. Door de beperkte omvang van het bouwprogramma draagt dit project niet in betekenende mate ('NIBM') bij aan de concentratie van fijn stof en NO₂ in de buitenlucht. Daarmee voldoet het project aan de eisen van de Wet luchtkwaliteit. In de omgeving van het plangebied wordt bovendien ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

Trillingen: Ten aanzien van het optreden en reduceren van trillingen in het gebouw zijn wettelijke eisen niet van toepassing. Echter, omwille van comfort en gezondheid dient hinder ten gevolge van het risico op trillingen te worden beperkt. Wegen met een hogere verkeersintensiteit liggen op zodanige grote afstand van het gebouw dat geen trillingen worden verwacht op het depot. In het algemeen geldt dat wegen zelden trillingen veroorzaken. Gezien de lage mate van verkeerintensiteiten op de direct aangrenzende wegen, is het niet aannemelijk dat hinder voor personen optreedt (SBR-B richtlijn). Om de eventuele risico's voor de kunst- en erfgoedstukken uit te reduceren, worden lokale maatregelen in het gebouw toegepast om trillingen te reduceren. Ten aanzien van trillingengevoelige collectie of apparatuur, zoals microscopen etc., kan gedacht worden aan trillinggeïsoleerde tafels of separaat afgeveerde apparatuur middels speciale trillingdempers. De uitwerking hiervan is onderdeel van de volgende fase.

Beantwoording vraag 3

Om aan de wettelijke vereisten ten aanzien van nieuwbouw en energiezuinigheid te voldoen, is het noodzakelijk zonnepanelen op het gebouw te plaatsen. Om het risico van brand bij deze panelen tot het minimum te beperken is een Scope 12 keuringscertificaat vereist. Dit certificaat waarborgt dat de installatie van de panelen op de juiste wijze geschiedt. Pas als dit certificaat is verkregen, kan tot aanleg van de zonnepanelen worden overgegaan.

Reactie 2 (bedrijf)

Bezwaren Van Dijk Trucks tegen plan Depotgebouw Gemeente Utrecht:

1. Als directe buur maken wij bezwaar tegen een kolossaal gebouw van 36 meter hoog vlak naast ons bedrijf. Dit heeft een negatieve invloed op:
 1. Het welzijn van onze medewerkers
 1. Naar buiten lopen (en dat doen onze mensen meerdere malen per dag om auto's te halen en terug te zetten) en niet meer weg kunnen kijken, maar een gebouw van 36 meter hoog zien op slechts enkele meters afstand. Dat gebouw torent zo hoog boven je uit, dat voelt zeer onprettig. Alle gevoel van vrijheid verdwijnt en maakt plaats voor beklemming en benauwdheid.
 2. Het gebouw is meer dan dubbel zo hoog (bijna tot 3 keer zo hoog, als het HoekHema gebouw op nr-10/12/16) dan de gebouwen in de nabije omgeving. Het verband qua hoogte is helemaal weg.
 3. Het past (mede gezien 1c) niet in de omgeving.
 4. De waarde van ons onroerend goed zal aanzienlijk dalen.
2. De Isotopenweg dient gehandhaafd te blijven om met vrachtwagens van de Otto Hahnweg naar de snelweg te rijden. Als alle vrachtwagens dit via de Atoomweg moeten doen, dan stroopt het verkeer op en loopt het industrieterrein vol.
3. Wij juichen toe dat gekapte bomen worden vervangen voor nieuwe bomen. Echter deze nieuwe bomen zijn voor een deel gepland naast- & achter ons parkeerterrein. Wij zijn hiermee akkoord mits de bomen niet over de perceelgrens groeien. Dus het verzoek aan de gemeente is om de bomen jaarlijks dusdanig terug te snoeien (of ver genoeg van de

perceelgrens te planten) zodat wij er geen overlast van hebben. Overlast van vogelpoep op de geparkeerde auto's en afval van de takken- & bladeren van de bomen.

4. Ook aan de Otto Hahnweg zijn er plannen om bomen te planten. Gezien onze bedrijfsfunctie dienen wij over de gehele breedte van ons terrein toegang te houden tot onze panden, werkplaatsen en parkeerterreinen. Dus voor ons bedrijf kunnen geen bomen geplant worden. Mocht dit wel het plan zijn, dan maken wij daar bezwaar tegen.
5. De reeds aanwezige Japanse 1000-knoop woekerplant, rukt nu reeds vanaf gemeentegrond op door ons zijhek, graag met bouwrijp maken van de kavel voor museumdepot deze enorme plantenmassa vooraf afgraven, anders is het niet meer te bestrijden.

Met vriendelijke groet,

Beantwoording vraag 1

Het depotgebouw zal inderdaad een flink volume krijgen. Dit is nodig om de verschillende museumdepots te kunnen herbergen. De keuze voor een depotgebouw op deze locatie is voorafgaand aan het opstellen van het SPvE gemaakt en staat hier niet ter discussie.

Er is ingezet op een maximaal compact gebouw en op een zo groen mogelijk karakter van de onderbouw en van de openbare ruimte rond het gebouw. Dit sluit aan bij de ambities van de gemeente om ruimte te bieden aan groen en de schaarse ruimte goed te benutten. Een compact gebouw betekent dat lengte en breedte verhoudingsgewijs bescheiden zijn, gerelateerd aan de benodigde ruimte voor de opslag. Het gebouw houdt daarmee afstand tot zijn omgeving. Aan de andere kant betekent het inderdaad dat de hoogte fors zal zijn. Overigens is de maximale hoogte uit het concept SPvE inmiddels bijgesteld van 45 naar 40 meter. Dit is een maat die ook elders op Lage Weide te vinden is en die onder de maximale hoogte blijft, die het bestemmingsplan in veel delen van Lage Weide mogelijk maakt. In zijn algemeenheid acht de gemeente het genoemde hoogteverschil met de omgeving dan ook niet problematisch. (Zie ook de beantwoording van reactie 3, deel 1.) Op bedrijventerreinen hanteert de gemeente geen beleid voor bezonning, omdat dit anders is dan een woonomgeving. Bovendien wordt door de nieuwbouw ook voorzien in versterking van de kwaliteit en de beleefbaarheid van het groen op en om de locatie. Hierdoor komen er meer mogelijkheden voor pauzerecreatie in het groen, wat bijdraagt aan het welbevinden van alle mensen die in het gebied werken. De gemeente acht de ruimtelijke impact van het depotgebouw vanwege genoemde redenen in deze situatie dan ook acceptabel. Er is voor deze locatie daarom ook geen planschaderisicoanalyse uitgevoerd, omdat de gemeente niet verwacht dat hier sprake van is. Als u van mening bent dat er wel sprake is van planschade, dan staat het u vrij om een planschadeclaim in te dienen via de reguliere kanalen, waarna deze onafhankelijk zal worden getoetst.

Beantwoording vraag 2

Het mogelijk opheffen van het laatste deel van de Isotopenweg voor autoverkeer is geen harde randvoorwaarde voor de realisatie van het depot of de vrachtwagenparkeerplaats, maar was in het concept SPvE opgenomen vanuit de wens voor de toekomstige verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. In het kader van het SPvE Isotopenweg vindt echter geen herinrichting van de Isotopenweg plaats, dus het SpvE is hierop aangepast:

- Op pagina 23 bij paragraaf 3.2 stond dat het vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk is om het gedeelte van de Isotopenweg dat gelegen is binnen het plangebied op termijn voor autoverkeer op te heffen, behoudens de ontsluiting voor het depotgebouw en de truckparkeerplaats. *Deze tekst is verwijderd.*
- Op pagina 32 stond bij paragraaf 3.4 dat de Isotopenweg (op termijn) opgeheven wordt. *Ook deze tekst is verwijderd.*

Beantwoording vraag 3 en 4

In het SPvE is een eerste indicatie gegeven van mogelijke locaties voor de herplant van bomen. De definitieve locaties moeten nog worden uitgewerkt op basis van het groencompensatieplan en het

inrichtingsplan. Dat gebeurt in de volgende fase. Bij het opstellen van het inrichtingsplan wordt de omgeving opnieuw betrokken en kunt u als directe buur ook meepraten over de locaties en het onderhoud van te planten bomen. We nemen uw reactie op het SPvE daarbij op voorhand mee.

Beantwoording vraag 5

De Aziatische Duizendknoop is helaas een bekend probleem, zie ook de algemene informatie hierover op de [website van de gemeente](#). De locatie aan de Isotopenweg is bij ons in beeld en bij de uitwerking van de plannen (inrichtingsplan en bouwrijp maken) wordt nader onderzoek gedaan naar de exacte aanwezigheid van deze invasieve exoot op het terrein. De gemeente draagt er zorg voor dat de bouwrijpe grond vrij is van deze plantsoort.

Reactie 3 (ILW)

Geachte leden van het College van B&W,
Met het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Isotopenweg voor een nieuw depot voor kunst en erfgoed op Lage Weide zijn de uitgangspunten voor dit depot bekendgemaakt. Net als voor een vrachtwagenparkeerplaats om parkeeroverlast te verminderen. De ontwikkeling van het museumdepot moet bovendien mogelijk worden gemaakt door nieuwe criteria ten aanzien van het toevoegen van (auto)verkeer aan de spits.

Door het middel SPvE is er zoals gezegd slechts sprake van uitgangspunten, waarbij op veel punten nog een concretisering nodig is. Hierover stellen we in deze brief enkele kritische vragen die we graag beantwoord zien. Wat betreft de vrachtwagenparkeerplaats zijn we blij dat de eerste concrete plannen zichtbaar worden. Maar ook hierbij is het belangrijk dat er al direct afspraken worden vastgelegd over maximale parkeerduur, handhaving en bijvoorbeeld beheer van sanitair. Anders creëren we alleen maar een nieuw probleem.

Museumdepot

Zoals jullie weten zijn we als ILW in principe niet tegen verdozing. Wat we wel belangrijk vinden is dat die dozen bijdragen aan werkgelegenheid en een goede uitstraling van Lage Weide. Nu blijkt het gemeentelijke museumdepot ook een blokkendoos te worden en rijst de vraag hoe dit rijmt met de wensen en eisen die aan ondernemers worden gesteld. Hoe voorkomt de gemeente straks dat het museumdepot, naast geen noemenswaardige werkgelegenheid, een gebrek aan uitstraling heeft? We zijn vooral benieuwd hoe het depot zich verhoudt ten aanzien van de eigen, gemeentelijke wensen voor intensief ruimtegebruik en het beschermen van ruimte voor hoge milieucategorieën. Ondernemers maken zich daarnaast zorgen om de schaal en hoogte van het gebouw. Met een hoogte van 36 meter is het twee tot zelfs drie keer hoger dan gebouwen in de omgeving. Men vreest voor een negatieve invloed op het welzijn voor medewerkers. Deze en andere bezwaren zijn ook terug te vinden in de aangehechte individuele bezwaren van ondernemers.

Tot onze verbazing lezen we ook nog dit in het SPvE:

“De Isotopenweg wordt (op termijn) opgeheven tussen de inritten (van depotgebouw en truckparking) en de aansluiting op de Plutoniumweg.”

Ten eerste: de Isotopenweg sluit niet aan op de Plutoniumweg. De Plutoniumweg sluit alleen aan op de Otto Hahnweg en de Atoomweg.

Ten tweede: het opheffen van de aansluiting van de Isotopenweg op de Otto Hahnweg is uit den boze! Dan moet al het verkeer van de Otto Hahnweg, Rutherfordweg en verder direct de Atoomweg op. Dan loopt het daar volledig vast. Dit is uit verkeerskundige onderzoeken van de gemeente (tbv de aanpak Niels Bohrweg) al gebleken. Verkeer wordt nu *juist* via de Isotopenweg naar het kruispunt met de Atoomweg/Lageweideviaduct geleid. Die route is veiliger en zorgt voor een betere doorstroming. We zien daarom graag dat dit uitgangspunt wordt gecorrigeerd, opgehelderd of geschrapt.

Denk tenslotte bij kapcompensatie niet alleen aan herplanten in de zone van de ecologische hoofdstructuur, maar rek het projectgebied verder op. In de praktijk zal blijken dat er weinig plekken aan bijvoorbeeld de Otto Hahnweg geschikt zullen zijn voor de aanplant van bomen. Meer bomen aan de Atoomweg (ten noorden van het kruispunt met Isotopenweg/Lageweideviaduct) lijken bijvoorbeeld wel goed mogelijk. En dragen bij aan een groenere en minder hete hoofdfietsroute. Oftewel: aantrekkelijker om te fietsen met als gevolg minder autovervoersbewegingen tijdens de spits.

Vrachtwagenparkeerplaats

20 parkeerplekken zijn een druppel op een gloeiende plaat, desondanks zijn we blij met de eerste concrete plannen hiervoor. Wanneer dit alleen een publiekelijk toegankelijke parkeerplek wordt

zonder maximale parkeerduur staat deze echter binnen de kortste keren permanent vol met dezelfde vrachtwagens en trailers. Zoals nu ook al gebeurt met reguliere parkeerplekken op Lage Weide. Daarom stellen wij voor te werken met een maximale parkeerduur van bijvoorbeeld 24 of 48 uur. Aanvullend zou het werken met parkeervergunningen een optie kunnen zijn, zodat de plekken voor ondernemers op Lage Weide beschikbaar zijn.

Ook het toevoegen van sanitaire voorzieningen voor chauffeurs juichen wij toe. Maar ook hierbij zien we graag dat afspraken worden vastgelegd over schoonmaak en beheer vóórdat de plannen gerealiseerd worden. Indien namelijk gekozen wordt voor af te sluiten doucheruimtes kan dit ook uitnodigen voor activiteiten die voorheen elders in de stad te vinden waren, zoals aan het Zandpad. Vóórdat er overgegaan wordt tot realisatie van de plannen voor de vrachtautoparkeerplaats willen we daarom dat er afspraken zijn vastgelegd over beheer en schoonmaak van de voorzieningen en dat er handhaving plaatsvindt van de maximale parkeerduur van geparkeerde voertuigen (of trailers).

Nieuwe criteria voor uitbreiding

Ondernemers lopen er nu tegenaan dat zij het bedrijfsgebouw niet kunnen uitbreiden. Het huidige bestemmingsplan geeft namelijk geen ruimte om extra bouwmetres toe te voegen.

Ondanks dat nieuwe ruimte voor uitbreiding dus broodnodig is werpt de vraag zich op: hoe heeft het zover kunnen komen dat uitbreidingsruimte gevonden moet worden in het opstellen van nieuwe criteria voor vervoersbewegingen in de spits? Was dit geitenpaadje nodig geweest als de gemeente jaren geleden al prioriteit had gegeven aan het aanpakken van de Demkabrug? Hierover luidden we in 2019 al de noodklok, en ook in de jaren daarvoor lieten we al schetsontwerpen maken.

Nu worden dus nieuwe criteria opgesteld om toch nog uitbreidingsruimte te bieden. Dit houdt in dat er tijdens de 'maatgevende momenten', oftewel de spits, geen vervoersbewegingen toegevoegd mogen worden. Indien daaraan wordt voldaan kan uitbreiding mogelijk zijn.

Omdat ondernemers niet graag stilstaan, zorgen zij nu al vaak dat er niet tijdens de spits gereden wordt. Bedrijven die dit allang doen, krijgen dus nu pas de mogelijkheid gebruik te maken van nieuwe uitbreidingscriteria. Wordt er dan van hen ook verlangd nog minder vervoersbewegingen in de spits te maken voordat zij mogen uitbreiden? Dat voelt niet rechtvaardig. En roept ook de vraag op: hoe is dit aan te tonen, te monitoren of te handhaven?

Bij de nieuwe criteria is het dus van groot belang dat dit een generieke regeling blijkt te zijn waar niet alleen de gemeente op dit moment, maar ook ondernemers op een later moment, gebruik van kunnen maken. Want ook hier geldt: gelijke monniken, gelijke kappen. De ondernemers op Lage Weide praten en denken daarom graag mee over deze regeling.

We vernemen graag van u. Voor aanvullende informatie kunt u contact opnemen met Richard Hartkamp via 06-22808973 of richardhartkamp@lageweide.nl.

Met vriendelijke groet,

Jan Willem de Jong

Voorzitter Industrievereniging Lage Weide

Beantwoording deel 1: Museumdepot - Werkgelegenheid, milieucategorieën en uitstraling, schaal en hoogte van het gebouw

Aan de locatiekeuze voor het museumdepot is een lange zoektocht vooraf gegaan naar geschikte plekken, waarbij we een lastige afweging hebben moeten maken tussen alle verschillende belangen en ambities die we als stad hebben. De locatie aan de Isotopenweg is daarbij uiteindelijk als voorkeur naar voren gekomen, omdat deze plek het best voldoet aan de wensen en eisen van een depot (zie de [raadsbrief van februari 2020](#) voor uitgebreidere informatie). Het belang voor het toevoegen van werkgelegenheid en het beschikbaar houden van locaties met hoge milieucategorieën op Lage Weide is daarbij afgewogen ten opzichte van de voordelen van deze locatie. Dat neemt niet weg dat de ambitie voor de intensiveringsmogelijkheden op Lage Weide nog steeds overeind staat en we hard werken aan de randvoorwaarden om dit mogelijk te maken, o.a. via het – gezamenlijke – visietraject over de toekomst van het gebied.

Bij deze intensiveringsopgave hoort ook het gebruik maken van de bestaande mogelijkheden om meer in de hoogte te bouwen. De hoogte van het ontwerp van het nieuwe depot sluit hier prima op aan. Inmiddels is de maximale hoogte uit het concept SPvE bijgesteld van 45 naar 40 meter, waarmee het gebouw weliswaar een stuk hoger wordt dan de bestaande bebouwing in de directe omgeving, maar onder de maximale hoogte blijft die het bestemmingsplan in veel delen van Lage Weide mogelijk maakt.

Het begrip "verdozing" wordt meestal gebruikt in de context van grootschalige distributiecentra en daar valt het depotgebouw naar onze mening niet onder, onder meer doordat het minder grootschalig is dan enkele recent gebouwde distributiecentra en door de geheel andere functie en uitstraling. Het depotgebouw krijgt de vorm van een kubus en, juist door deze op een groene terp en in een groene omgeving te plaatsen, vormt de nieuwbouw een bijzonderheid in de omgeving. De kubusvorm is ontstaan vanuit de wens om een compact, energiezuinig en betaalbaar gebouw te maken en maximaal ruimte voor groen te behouden en door een zorgvuldige vormgeving van de kubus (o.a. qua gevelcompositie, materialisering en detaillering), los van de -subjectieve- smaak qua architectuur, versterken we de bijzondere uitstraling. De keuze voor intensief ruimtegebruik, door een compact gebouw met een gestapeld karakter omringd door groen, past bij de ambitie uit de RSU om de schaarse ruimte optimaal te benutten: verdichten en vergroenen in balans (zie ook pagina 45 van het SPvE). Bovendien betekent een compact gebouw dat lengte en breedte verhoudingsgewijs bescheiden zijn en het gebouw daarmee afstand houdt tot zijn omgeving, zodat kan worden voorzien in versterking van het (gebruiks)groen en de kwaliteit van de openbare ruimte, wat ook een gezamenlijke ambitie is voor Lage Weide (zie ook beantwoording, deel 3).

Beantwoording deel 2: Museumdepot - Opheffen Isotopenweg

Het mogelijk opheffen van het laatste deel van de Isotopenweg voor autoverkeer is geen harde randvoorwaarde voor de realisatie van het depot of de vrachtwagenparkeerplaats, maar was in het concept SPvE opgenomen vanuit de wens voor de toekomstige verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. In het kader van het SPvE Isotopenweg vindt echter geen herinrichting van de Isotopenweg plaats, dus het SpvE is hierop aangepast:

- Op pagina 23 bij paragraaf 3.2 stond dat het vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk is om het gedeelte van de Isotopenweg dat gelegen is binnen het plangebied op termijn voor autoverkeer op te heffen, behoudens de ontsluiting voor het depotgebouw en de truckparkeerplaats. *Deze tekst is verwijderd.*
- Op pagina 32 stond bij paragraaf 3.4 dat de Isotopenweg (op termijn) opgeheven wordt. *Ook deze tekst is verwijderd.*

Beantwoording deel 3: Museumdepot - Bomencompensatie

In het SPvE is een eerste indicatie gegeven van mogelijke locaties voor de herplant van bomen. De definitieve locaties moeten nog worden uitgewerkt op basis van het groencompensatieplan en het inrichtingsplan. Dat gebeurt in de volgende fase. Wij zullen uw suggesties daarin meenemen en betrekken de ILW en bedrijven in de buurt van de Isotopenweg graag bij het opstellen van het inrichtingsplan. Het verbeteren van de groenstructuur en de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte van Lage Weide is tevens onderdeel van de toekomstvisie voor het gebied.

Beantwoording deel 4: Vrachtwagenparkeerplaats – Regulering + beheer sanitaire voorziening

De gemeente deelt de visie van ILW over het van belang van heldere afspraken over gebruik en regulering van de vrachtwagenparkeerplaats en bijbehorende sanitaire voorziening. In het nu voorliggende SPvE zijn met name de ruimtelijke kaders en uitgangspunten opgenomen. Het toekomstig beheer en de manier waarop de vrachtwagenparkeerplaats het best kan gaan functioneren, zijn onderdeel van de verdere uitwerking. Ook hier betrekken we de kennis en ervaring van de ILW over het gebied graag bij.

Beantwoording deel 5: Criteria voor uitbreidingsruimte

Wij delen het belang van meer structurele uitbreidingsruimte op Lage Weide, zoals ook benoemd in de RSU, en de daaraan gekoppelde verbetering van de bereikbaarheid van het gebied door een verdere groei van het autoverkeer tegen te gaan (modal shift). Dit is dan ook onderdeel van de toekomstvisie Lage Weide waar momenteel aan wordt gewerkt en enkele lopende infraprojecten voor betere

fietsroutes en meer verbindingen over het water. Maar beseffende dat dit langlopende trajecten zijn, waar op meerdere vlakken inzet voor nodig is en die tijd (en geld) kosten, terwijl er nu al behoefte is aan bewegingsruimte, hebben we ook gezocht naar mogelijkheden binnen de bestaande kaders. De nieuwe beleidsregel "[uitbreiding bouwmogelijkheden bedrijven Lage Weide](#)" die vanaf medio december 2023 van kracht is, geeft de criteria voor zowel zittende bedrijven als nieuwe partijen in het gebied. De hierin opgenomen koppeling tussen uitbreidingsruimte en de vermindering van autoverkeer in de spits, biedt partijen de kans om zelf maatregelen te nemen. Bedrijven die dit al langer doen, kunnen dit aantonen met een deskundig verkeersonderzoek en gebruikmaking van de '[mobiliteitsscan Goed op weg](#)' die al langer gratis beschikbaar is voor bedrijven op Lage Weide. Door een concrete beleidsregel, die voor iedereen geldt, kan de gemeente individuele aanvragen zorgvuldig en transparant afhandelen en werken we met elkaar aan een duurzame toekomst van Lage Weide.