



## Een overzicht van de conclusies en aandachtspunten per gebied

### *Aandachtspunten en conclusies voor gebied 1 (Atoomweg-Niels Bohrweg-Rutherfordweg-Isotopenweg)*

- De docks van Picnic aan de Atoomweg zijn andersom georiënteerd dan de andere bedrijven aan deze weg. Het is dus geen mogelijkheid om via de Atoomweg het terrein te benaderen voor laden en lossen en dus om de Atoomweg niet te kruisen met uitgaande vrachtauto's voor Picnic. De terminal is zo ingericht dat men alleen via de Fermiweg kan inrijden. Er zal dus een oplossing moeten worden gevonden voor de onoverzichtelijke situatie met de huidige ventweg in combinatie met fietspad.
- Kuehne Nagel verwacht dezelfde uitdaging echter hebben zij de optie om de noordelijke poort aan de Niels Bohrweg te gebruiken, maar het risico is dan dat vrachtauto's over het fietspad zullen passeren om daarna via de eenrichtingsweg Niels Bohrweg te ontsluiten naar de A2.
- De ontsluiting voor vrachtverkeer via de Zuilense Ring is geen ideale situatie en zorgt voor problemen met de verkeersveiligheid.
- Bij het voorgestelde scenario voor het gebied is de doorstroming bij de stoplichten op de Isotopenweg een punt van zorg. Dit is een alternatieve aanrijroute waardoor vrachtwagens hier meer zullen gaan aansluiten. Is dit beter te reguleren qua frequentie groen en inrichting verkeerslichten?
- Voorstel is om de Fermiweg ook in te richten op basis van eenrichtingsverkeer. In de huidige situatie worden er door bedrijven zelfs vakken voor niet parkeren getekend op het wegdek. Daarbij zie je ook dat vrachtauto's elkaar niet kunnen passeren als er een vrachtauto geparkeerd staat. Voor Stamhuis, Picnic en Spotta zou het een bespreekbare optie zijn om deze als eenrichting in te richten. Dit met het gegeven dat er voor Picnic geen andere mogelijkheid is om op het terrein te komen en aansluiting te vinden op de terminals vanwege het draaien van het vrachtverkeer.
- In het voorgestelde scenario halen we het rechtsaf slaan richting de A2 van vrachtauto's (vanaf de Atoomweg) in het gebied weg. De capaciteit gaat hierdoor naar beneden en oversteken van het kruispunt kost meer tijd. Een doorberekening of dit haalbaar is, is wenselijk.
- De capaciteit van het kruispunt is een groot risico, maar het echte probleem is de snelweg. Die zorgt voor de opstoppingen op de kruising en aanliggende wegen.
- Een andere suggestie: van de Atoomweg een doorgaande weg maken en de middenberm dichtgooien. Twee lussen aan weerszijden zouden ervoor moeten zorgen dat vrachtauto's gemakkelijk kunnen keren. Een lus op het kruispunt Lageweidseslag en een lus op het kruispunt richting de A2 zouden dan noodzakelijk zijn.
- Een punt van zorg: kan het kruispunt richting de A2 deze plannen aan qua capaciteit? Een doorberekening van de gemeente Utrecht is hierin gewenst.
- Het fietspad aan de Niels Bohrweg moet aan de kant waar de bedrijven zitten verplaatst worden. Dat voorkomt ongelukken met uitrijdend verkeer in het voorgestelde scenario.



*Aandachtspunten en conclusies voor gebied 2 (Uraniumweg)*

- Eenrichtingsverkeer op de Uraniumweg is voor de veiligheid op deze weg de beste oplossing. Vroeger lag er een vrijstaand fietspad op de Uraniumweg, dat zou wellicht terug moeten komen als mogelijke oplossing. Fietsers rijden anders tegen de rijrichting (en afslaande wegen) in, dit wordt nu al als onveilig ervaren.
- Truckparking is op de Uraniumweg een probleem bij eenrichtingsverkeer. Dat zorgt voor opstopping en gevaarlijke situaties. Bij eenrichtingsverkeer zou hier een oplossing voor gevonden moeten worden.
- De inrit vanaf de kruising (A2) is door het huidige elektriciteitshuisje dat er staat heel gevaarlijk, die beperkt het zicht op de weg. Daarnaast kunnen vrachtauto's daar de draai op dit moment niet goed maken (de oprit moet bij eenrichtingsverkeer worden aangepast) en moet parkeren en stilstaan op het eerste stuk dan ook niet mogelijk zijn. Anders staan vrachtauto's uiteindelijk op de kruising te wachten op elkaar. Een overzichtelijkere situatie is gewenst op dit punt.
- Voor de Mesonweg en Protonweg (zijstraten Uraniumweg) moet de draai voor vrachtauto's bij eenrichtingsverkeer ook worden aangepast. Die is anders niet te halen en levensgevaarlijk voor het fietsverkeer. Daar moet een oplossing voor worden gevonden, naast dat het fietspad hier een probleem is omdat die de vrachtauto's moeten kruisen.

*Aandachtspunten en conclusies voor gebied 3 (Sophialaan)*

- De nieuwe distributiecentra aan de Kanaaldijk zijn groot voorstander van het doortrekken van het fietspad langs het spoor richting de Sophialaan. Dit fietspad zou dan 4,5 meter breed moeten worden. Dat ontzorgt ook andere gebieden op Lage Weide met fietsverkeer en is een betere optie voor de mogelijke Dom tot Dam route. Daar moet vol en snel op worden ingezet, voordat er door grondeigenaren andere plannen (voor het inrichten van de infrastructuur) gemaakt gaan worden. De verkeersonveilige hoek op de Westkanaaldijk (ingang voor de distributiecentra) moet dan wel volledig worden aangepast voor de fietsveiligheid.

*Algemene aandachtspunten en conclusies*

- We onderzoeken het idee om gezamenlijke bussen in de vroege ochtend te laten rijden vanaf stad Utrecht, om de werknemers van de distributiecentra op tijd op Lage Weide te kunnen laten komen.
- Voor de toekomst is eenrichtingsverkeer ook op andere delen van Lage Weide gewenst, voor een eenduidige aanpak.
- We hebben de wens om inzicht te krijgen in de aanrij –en ontsluitingstijden en in de start –en stoptijden van werknemers (ploegendiensten). Goedopweg zal hiervoor de distributiecentra en bedrijven benaderen voor een vervolgspraak.



# Industrievereniging Lage Weide

