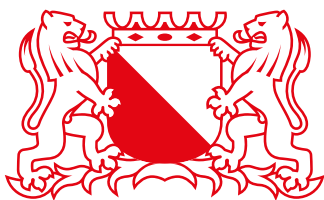




Isotopenweg Stedenbouwkundig Programma van Eisen



Gemeente Utrecht

Colofon

Wethouder

Projectgroep

Joris van Haften, stedenbouw

Bram van Ooijen, stedenbouw

Hessel Rasch, landschap

Bart Monshouwer, groen

Tim Rozendal, mobiliteit

Maarten Valkenet, planeconomie

Kai Mos, planeconomie

Jeroen Koning, volksgezondheid

Thijs van Veen, water en riolering

Jantien van den Heuvel, omgevingsrecht

Cees van der Vliet, energie en circulair

Projectmanagement

Tanja Vis

Opdrachtgever

Judith Zuidgeest

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum

26 mei 2023

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4	5. Onderzoek en haalbaarheid	59
1.1 Aanleiding	4	5.1 Geluidhinder	59
1.2 Initiatief	6	5.2 Luchtkwaliteit	59
1.3 Doel	6	5.3 Stikstofdepositie wettelijk kader	60
1.4 Ligging en begrenzing plangebied	6	5.4 Externe veiligheid	60
2. Bestaande situatie	8	5.5 Bedrijven en milieuzonering	61
2.1 Eigendomssituatie	8	5.6 Geurhinder	61
2.2 Bestemmingsplan	8	5.7 Archeologie en monumenten	62
2.3 Functies	10	5.8 Bodemkwaliteit	63
2.4 Ruimtelijk	14	5.9 Water en riolering	64
2.5 Groen	17	5.10 Flora en fauna	65
2.6 Mobiliteit	19	5.11 Bomen	66
2.7 Openbare ruimte	21	5.12 Kwaliteit van de leefomgeving	67
3. Uitgangspunten	22	5.13 Energie en circulaire economie	67
3.1 Functies	22	5.14 Kabels en leidingen	68
3.2 Ruimtelijk	23	6. Uitvoerbaarheid	69
3.3 Groen	28	6.1 Economische uitvoerbaarheid	69
3.4 Mobiliteit	32	7. Verantwoording proces	70
3.5 Openbare ruimte	39	7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces	70
3.6 Duurzame en gezonde verstedelijking	41	7.2 Het gevolgde participatieproces	70
3.7 Duurzaamheid, energie en klimaat	41	7.3 Ter visie legging	70
4. Onderbouwing	45	8. Vervolgtraject	71
4.1 Beleidskaders	45	8.1 Planproces	71
4.2 Functies	45	8.2 Participatieproces	71
4.3 Ruimtelijk	46	8.3 Planologisch juridisch proces	71
4.4 Groen	52	8.4 Planning	72
4.5 Mobiliteit	54	9. BIJLAGEN	73
4.6 Openbare ruimte	55	9.1 Tabel bomen	73
4.7 Gezonde leefomgeving	56	9.2 Bestaande bomen en boomgroepen	78
4.8 Duurzaamheid en energie	57		

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 19 februari 2020 heeft het college het terrein aan de Isotopenweg aangewezen voor de realisatie van het 'Depot voor het Centraal Museum en Erfgoed'. Het huidige depot dat sinds 1999 op de Vlampijpstraat is gehuisvest voldoet niet meer aan de normen voor het beheren van museale collecties. Sinds 2009 zijn het gemeentelijke Erfgoeddepot en het Provinciale Depot op de Vlampijpstraat locatie gehuisvest. Het depot op deze locatie zit vol, zowel het Centraal Museum (gemeente) als Erfgoed (provincie) huren nu elders extra opslagruimte. Ook voldoet het depot klimatologisch en technisch niet meer aan de voorwaarden voor verantwoord museaal depotbeheer (ARBO-eisen, klimaatregeling). De locatie aan de Isotopenweg voldeed het best aan de gestelde eisen en wensen voor een nieuw depot. Het depot van het Universiteitsmuseum krijgt ook een plek in het nieuwe depot.

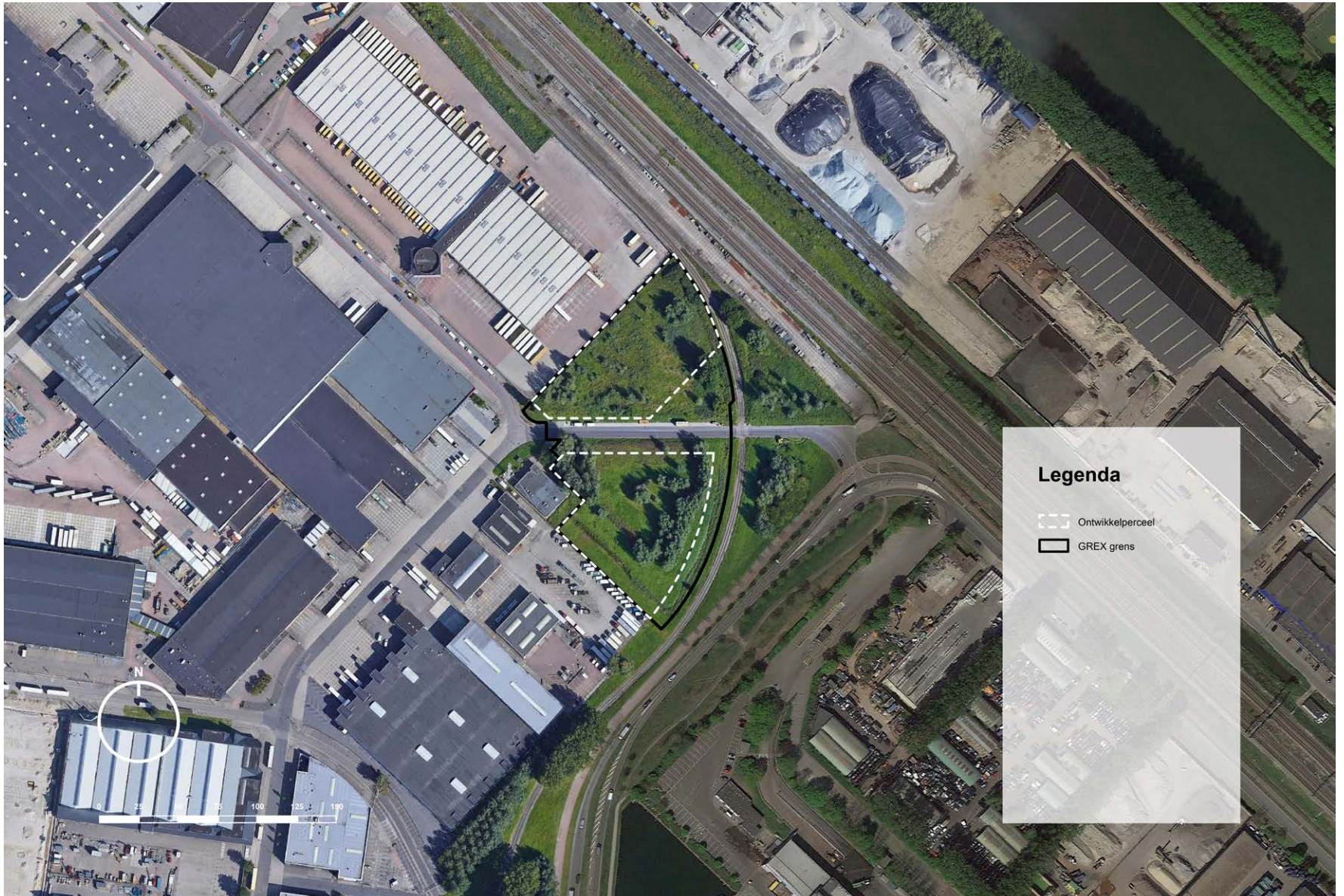
Naast het huisvesten van depotgebouw is de locatie ook geschikt voor het realiseren van een vrachtwagenparkeerplaats. De locatie was ooit gereserveerd voor een logistiek ontkoppelpunt, maar dat plan is om financiële redenen nooit van de grond gekomen. Het bleek niet mogelijk om een exploitant te vinden die een dergelijke businesscase rendabel kon maken. De locatie is vanuit strategisch oogpunt aangehouden omdat de gemeente in Lage Weide weinig grondbezit heeft.

De vrachtwagenparkeerplaats dient als alternatieve parkeerlocatie voor vrachtwagens en opleggers die nu nog in het Werkspoorkwartier langs de openbare weg geparkeerd mogen worden. Dat wordt daar in de toekomst verboden en truckers worden dan doorverwezen naar het parkeerterrein aan de Isotopenweg. Ook biedt de vrachtwagenparkeerplaats een bijdrage aan de vermindering van de huidige overlast van vrachtwagens die op Lage Weide in de openbare ruimte parkeren.

De locatie wordt direct beïnvloed door een aantal grote opgaven op stedelijke schaal. Dit betreft naast het depot en vrachtwagenparkeerplaats een verbinding en optimalisatie in de hoofdgroenstructuur, de fietsroute van Dom naar Dam en een reservering voor een mogelijke toekomstige aanlanding van een fietsbrug.

5 - SPvE Isotopenweg

Afbeelding: luchtfoto van het plangebied



1.2 Initiatief

Er spelen twee initiatieven op de locatie, beide afkomstig vanuit de Gemeente Utrecht. Vastgoed Gemeente Utrecht (VGU) is initiatiefnemer van het depotgebouw. Daarnaast is Ontwikkelorganisatie Ruimte de initiatiefnemer voor ontwikkeling en realisatie van de vrachtwagenparkeerplaats.

Beide initiatieven vormen de aanleiding om het gebied aan de Isotopenweg in bredere context te onderzoeken en bekijken. De ontwikkellocatie neemt een strategische positie in binnen het netwerk van het bedrijventerrein. Op het terrein komen een aantal netwerken en bewegingen samen. Dit Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) biedt de randvoorwaarden hoe beide initiatieven in samenhang met het functioneren van het bedrijventerrein gerealiseerd kunnen worden. Een visie op de omgeving en uitwerking van de openbare ruimte maken derhalve onderdeel van dit stedenbouwkundig programma van eisen.

1.3 Doel

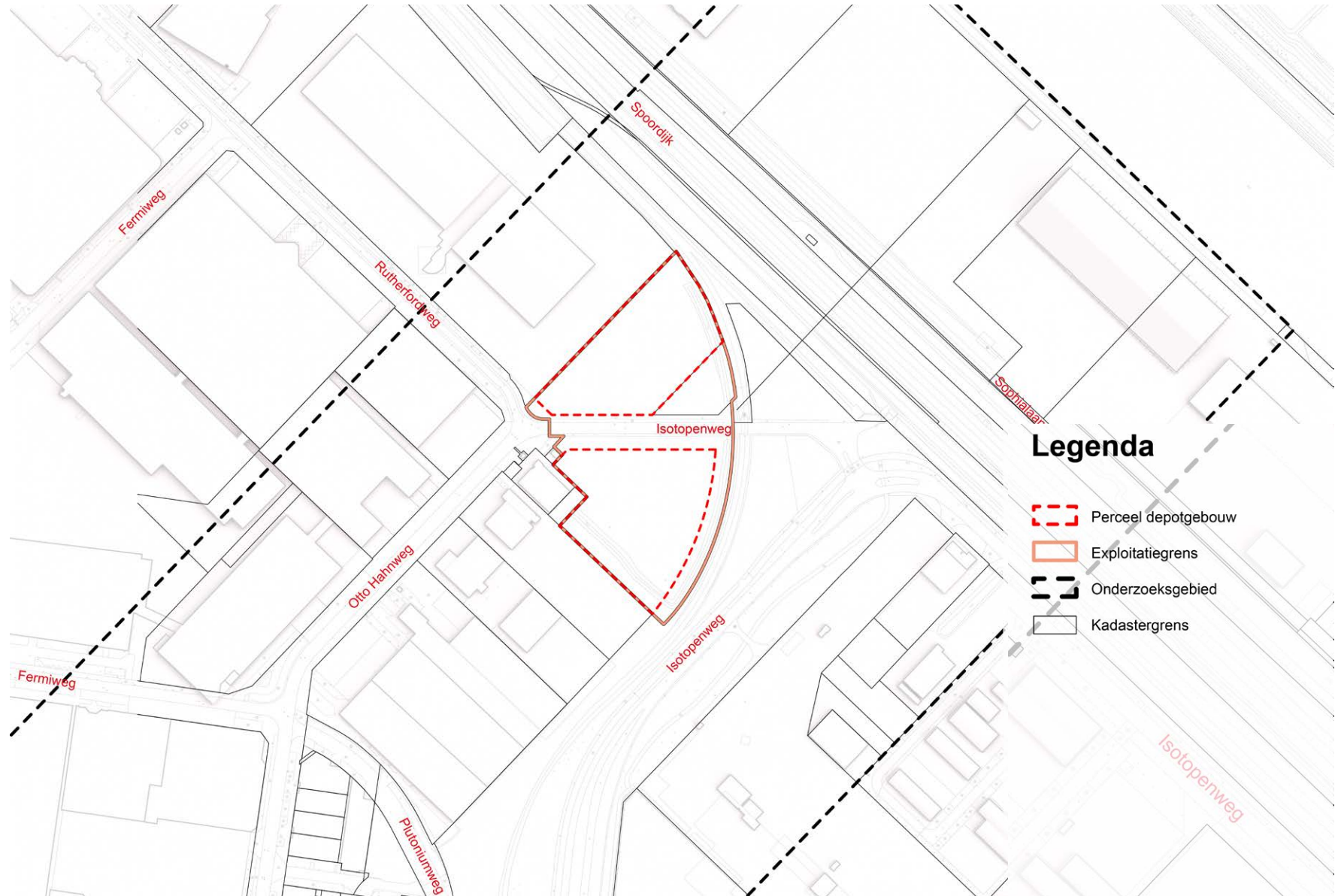
In dit stedenbouwkundig programma van eisen wordt de toekomstige ontwikkelkoers voor het gebied aan de Isotopenweg beschreven. Daarnaast zijn concrete randvoorwaarden opgenomen die dienen als basis voor de uitwerking van beide plannen. Het doel daarbij is dat deze ontwikkelingen in samenhang worden uitgewerkt en er sprake is van een integrale ontwikkeling ondanks dat er verschillende initiatiefnemers zijn. De randvoorwaarden dienen ook als toetsingskader voor het uit te werken architectonische ontwerp van het depotgebouw.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied aan de Isotopenweg is gelegen op bedrijventerrein Lage Weide. De percelen voor het depotgebouw en de truckparkeerplaats worden begrensd door het spoortalud aan de noordzijde, in westelijke richting door de Rutherfordweg, in het oosten door de Isotopenweg en aan de zuidzijde door de perceelgrenzen van de kavels aan de Otto Hahnweg 4 en 6. Vroeger was de locatie in gebruik als gronddepot. Met uitzondering van enig maaibeheer zijn er op het terrein jaren geen activiteiten ontplooid. Hierdoor heeft de beplanting in het gebied de tijd gekregen om zich spontaan, uit zaad, te ontwikkelen en te floreren. Boomgroepen bestaande uit wilgen, afgewisseld door hooilanden en braamstruweel geven het gebied vorm.

7 - SPvE Isotopenweg

Afbeelding: kaart van het plangebied



2. Bestaande situatie

2.1 Eigendomssituatie

De ontwikkelpercelen van het depotgebouw en de vrachtwagenparkeerplaats zijn in vol eigendom van de gemeente. Voor de locatie is in het verleden een grondexploitatie opgesteld om tot uitgifte van het perceel te komen voor het destijds beoogde logistiek ontkoppelpunt. Het hoekkavel dat beide percelen flankiert is in erfpacht uitgegeven ten behoeve van de realisatie van een Islamitische slagerij. Dit bouwplan is echter nooit tot uitvoering gekomen waardoor het perceel al geruime tijd braak ligt. In het plangebied loopt ook de nauwelijks nog in gebruik zijnde stamspoorlijn die deels in eigendom is van de gemeente en deels van ProRail.

2.2 Bestemmingsplan

In het vigerend bestemmingsplan 'Lage Weide' heeft het gebied nu gedeeltelijk de bestemming 'Bedrijventerrein' en gedeeltelijk de bestemming 'Groen'. Daarnaast ligt er een bestemming 'Verkeer' door het gebied heen. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn bedrijven tot en met categorie 4.2 toegestaan. Er is geen bouwvlak opgenomen, waardoor er geen gebouwen gebouwd mogen worden. Binnen de bestemming 'Groen' mogen alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 meter (voor terrein- en erfafscheidingen geldt een maximale bouwhoogte van 1 meter). Ook is er sprake van de dubbelbestemmingen 'Waarde archeologie' (hele plangebied) en 'Waterstaat- Waterkering' (groot deel van het plangebied).

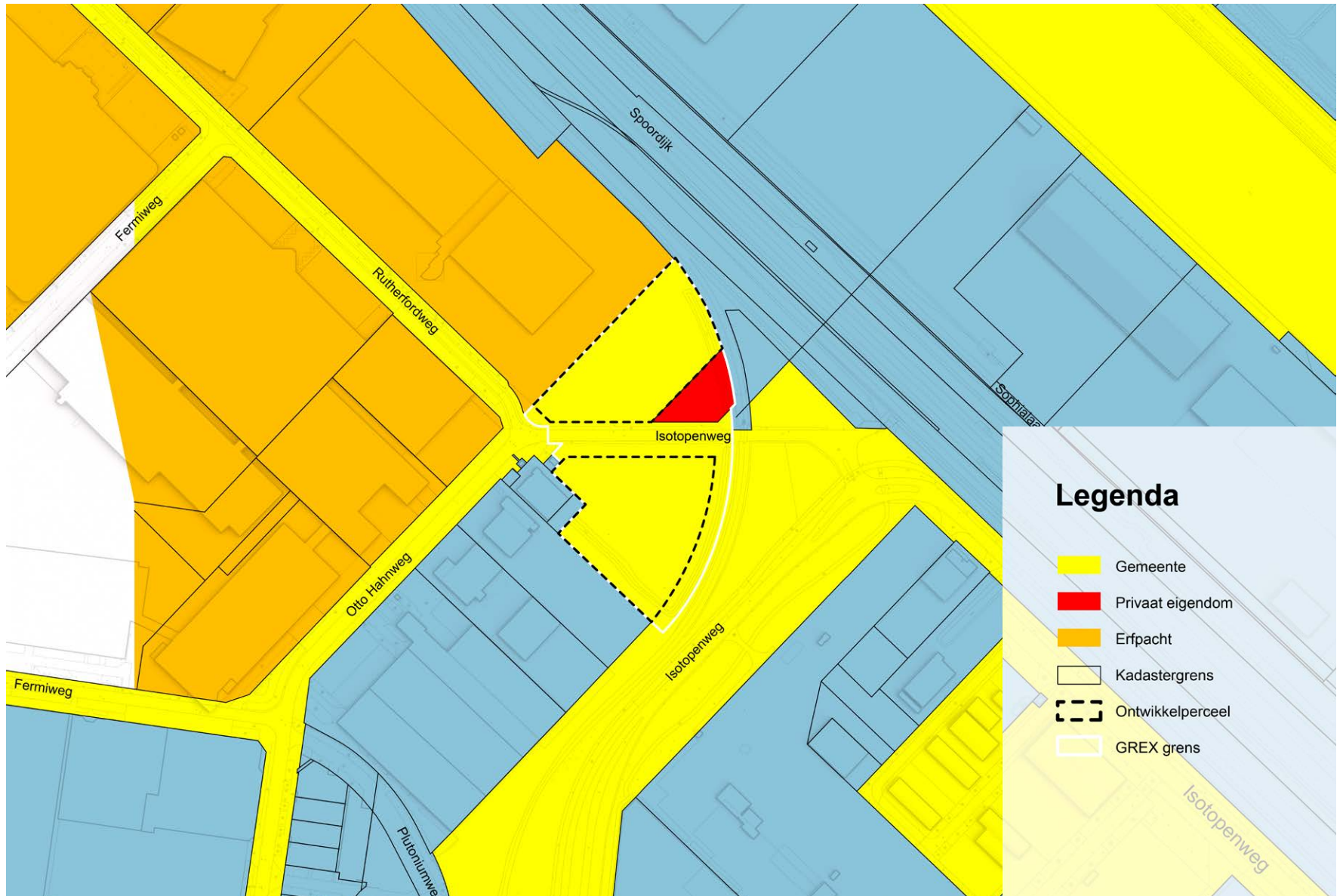
Binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering', die mede bestemd is voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering,' mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen, worden gebouwd, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

Met toestemming van de beheerder van de waterkering kan hier met een omgevingsvergunning van worden afgeweken. Daarnaast is de functieaanduiding 'spoorweg' van toepassing op de locatie waar nu een rails ligt. Deze functieaanduiding betekent dat deze gronden zijn bestemd voor voorzieningen voor goederenrailverkeer. De gebiedsaanduidingen 'overige zone industrieterreinzone' (dit betekent dat Wgh-inrichtingen, uitgezonderd een motorcrossterrein, uitsluitend zijn toegestaan op het industrieterrein als omschreven in artikel 1, lid 1.53 ter plaatse van de aanduiding 'overig-industriezone') en 'wetgevingszone-afwijkingsgebied 1' (dit betekent dat onder voorwaarden en met een omgevingsvergunning het vestigen van detailhandel in volumineuze goederen, al dan niet als nevenactiviteit, is toegestaan) gelden ook.

Een depot binnen de bestemming 'Groen' en dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' is in strijd met het bestemmingsplan. Een fietsverbinding binnen de bestemming 'Verkeer' is passend. Vrachtwagenparkeren, enkel het parkeren zonder gebouw, is passend binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'.

9 - SPvE Isotopenweg

Afbeelding:
eigendomsverhoudingen
binnen het plangebied



2.3 Functies

Lage Weide biedt als een van de weinige bedrijventerreinen in de regio plaats aan geluid producerende bedrijvigheid en bovendien het enige bedrijventerrein waar categorie 5 bedrijven zijn toegestaan en gevestigd. Daarom zijn vooral de sectoren industrie, handel en logistiek er sterk vertegenwoordigd. Kenmerkend is de grootschaligheid van het terrein. De grootschaligheid komt met name tot uitdrukking in de afmetingen van de kavels en het oppervlak van de bebouwing. Om milieuhinder te voorkomen en de aard en activiteiten van bedrijven te ordenen is het bedrijventerrein Lage Weide beleidsmatig onderverdeeld in drie functionele deelgebieden.

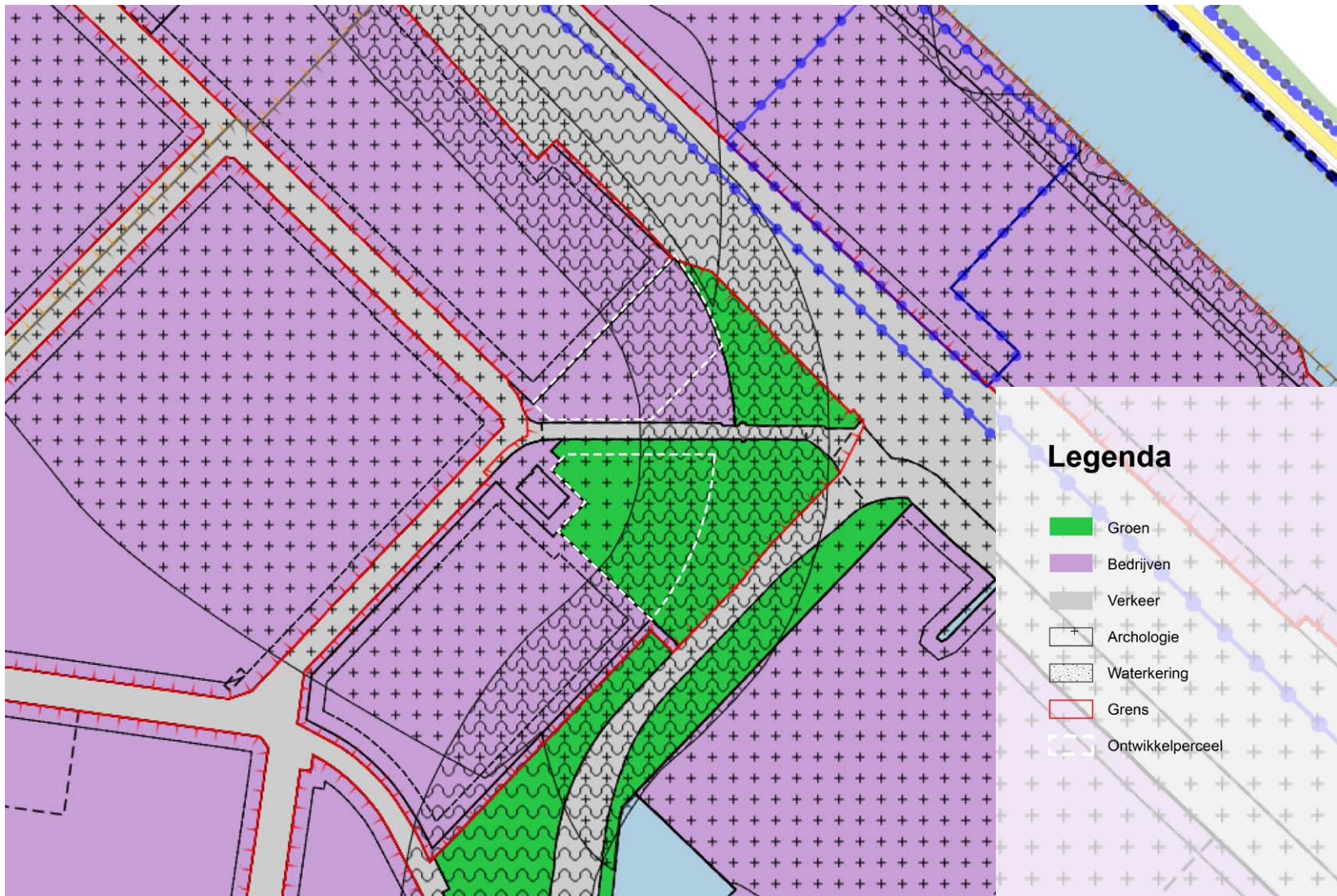
Gemengd kleinschalige bedrijven en kantoren

Dit gebied wordt gekenmerkt door kleinschalige percelen. De straten lopen veelal rond of dood. De gebouwen bestaan voornamelijk uit twee bouwlagen en naast bedrijven bevinden zich hier relatief veel zelfstandige kantoren. De bedrijven hebben geen specifieke relatie met het water of het spoor. In het noordelijke deel van Lage Weide (voormalig Maarssenbroek) is de verscheidenheid groot. Langs de Maarssenbroeksedijk is een vrij groot aandeel autodealers en garagebedrijven gevestigd. Daarnaast is er een aantal productiebedrijven, bouwbedrijven en (medische) laboratoria gevestigd. Kantoorfuncties zijn met name in het noorden en langs de strook van de A2 terug te zien. In meeste gevallen is het een combinatie met een productiebedrijf. Tot slot wordt langs de Kantonnaleweg (het oude bebouwingslint) gewoond. Deze woningen hebben geen relatie meer met het bedrijventerrein.

Grootschalig logistiek en distributie

De percelen zijn hier middelgroot tot zeer groot. De bebouwing bestaat voornamelijk uit twee lagen en uit bedrijfshallen. De bebouwing is grootschalig met een accent op de transportfunctie. In het zuidelijk deel zijn de kavels naar verhouding klein. De toegangen bevinden zich deels aan de Atoomweg, deels aan de Reactorweg. Veel kavels strekken zich uit tussen de Atoomweg en de Reactorweg, waardoor aan één van beide wegen een achterkant ontstaat. Door de aanwezigheid van de A2 zijn langs de Reactorweg een aantal grotere kantoorpanden met uitstraling richting de A2 ontstaan. Langs het oude tracé van de A2 staan kantoren tot circa twaalf lagen en bevindt zich het voormalige AC wegrestaurant.

Afbeelding: Kaart van de verbeelding van het bestemmingsplan 'Lage weide', incl. aanduiding van de locatie



Multimodale bedrijven

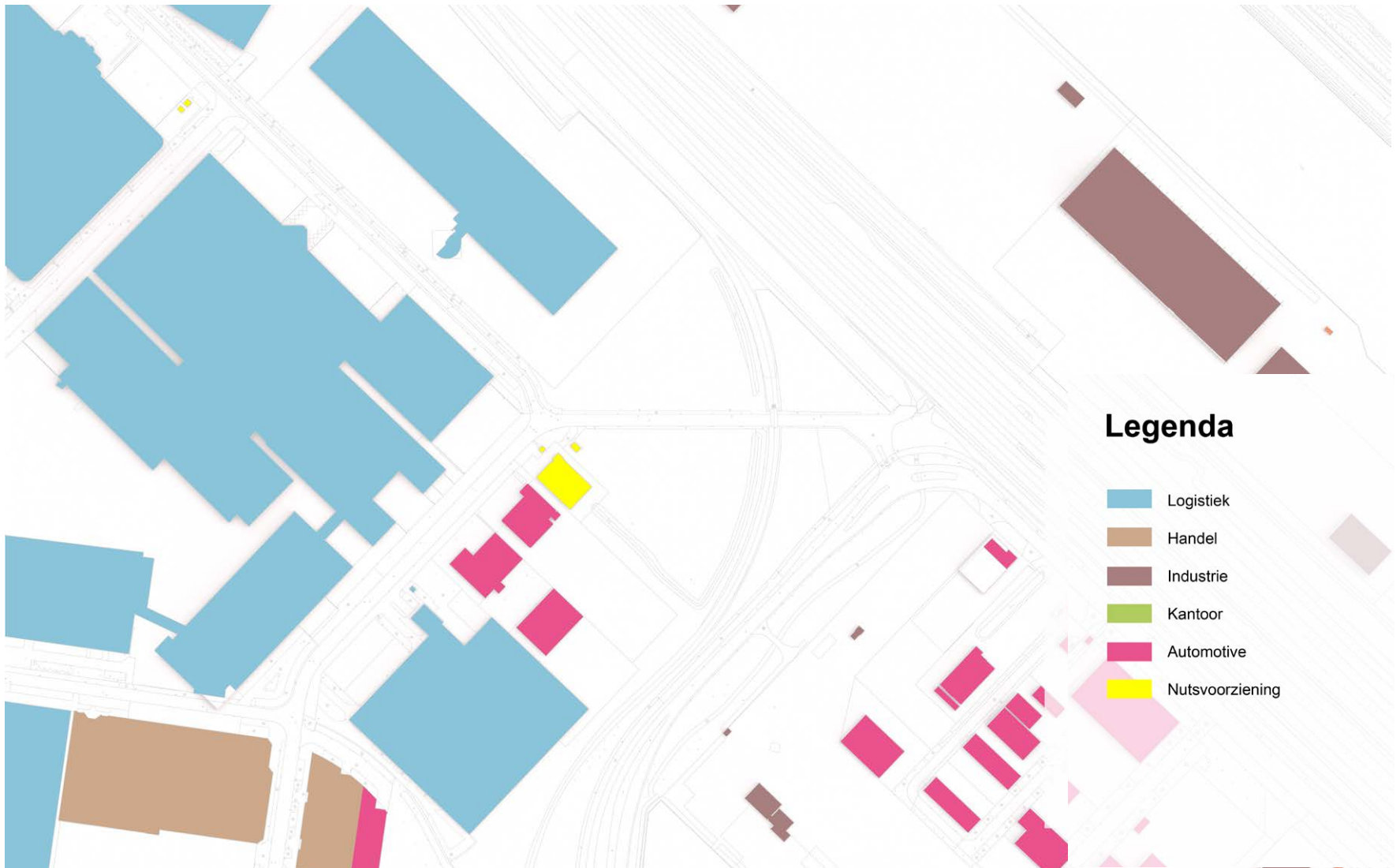
Het gebied tussen de Atoomweg en de havens is het multimodaal ontsloten gedeelte waar zich industriële en logistieke bedrijven hebben gevestigd. Ook langs de Isotopenweg zijn industriële en logistieke bedrijven gevestigd. Op dit deel van het bedrijventerrein is de leegstand beperkt en zijn de meeste bedrijven uit de zwaardere milieucategorieën gevestigd. De percelen in dit gebied zijn groot. De gebouwen in het gebied kennen voornamelijk twee hoge lagen. De bedrijven zijn veelal distributiebedrijven met veel buitenruimte. Ook zijn er mengvoederbedrijven aanwezig; deze zijn met 40 meter veel hoger.

Er wordt veel gebruik gemaakt van buitenopslag van materialen. Door de ligging aan de havens bevinden zich hier ook een aantal watergebonden bedrijven. Aan de overzijde van Uraniumkanaal is een aantal asfalt- en sloopafvalbedrijven (Pouw, Van Bentum) gevestigd en de containerterminal Utrecht.

Het geheel geeft het hart van Lage Weide een sterk industrieel en bedrijfsmatig aanzicht. Opvallende elementen zijn voorts het gebied van de autosloperijen rondom de Leptonenweg en het terrein van de motorcrossbaan.

Een apart ruimtelijk element wordt gevormd door het schiereiland met de energiecentrale van NUON. Afgezien van de centrale zelf is er weinig bebouwing aanwezig. De centrale met schoorsteen is vanuit de verre omgeving zichtbaar en is een beeldmerk voor de westkant van Utrecht.

Afbeelding: kaart met type bedrijven in de directe omgeving van het plangebied



2.4 Ruimtelijk

Bedrijventerrein Lage Weide is gelegen aan de noordwestkant van Utrecht in de stadswijk West. Het terrein heeft zich in verschillende fasen vanuit het centrum in noordwestelijke richting ontwikkeld. Het gebied is op dit moment het grootste industriegebied van de provincie Utrecht, zowel in oppervlak, arbeidsplaatsen als aantal geregistreerde bedrijven.

Met de komst van Leidsche Rijn is het bedrijventerrein centraal komen te liggen in de stad. Tot op heden is de potentie van deze strategische positie van Lage Weide in het stedelijk weefsel beperkt door zware infrastructuur. De infrastructuur in het gebied vormt een belangrijke ordenende factor in de ruimtelijke opzet van het bedrijventerrein. Aan de noordzijde wordt het bedrijventerrein begrensd door het Amsterdam-Rijnkanaal. Het kanaal vormt de belangrijkste ruimtelijke en functionele structuur in het gebied. Andere structurerende onderdelen in oost-westrichting zijn de spoorlijnen en de snelweg A2. Samen vormen de auto-, spoor- en waterwegen barrières waardoor Lage Weide - ondanks de centrale ligging - een geïsoleerde ligging heeft in de stad. De grootste uitdaging voor de toekomst is om het bedrijventerrein beter te verankeren in de stad. Nieuwe initiatieven in het gebied bieden in de tussentijd de mogelijkheden om het bedrijventerrein beter te verankeren. Het bedrijventerrein is opgedeeld in vijf deelgebieden.

Havengebied

Dit gebiedsdeel wordt gekenmerkt door de verschillende insteekhavens. De insteekhavens bepalen ook in sterke mate de structuur van het gebied. De belangrijkste ontsluitingsweg is de Atoomweg, die het gebiedsdeel begrenst. Er lopen eenrichtingswegen ter ontsluiting van de kavels. Er loopt ook een spoorlijn, waarvan momenteel door enkele bedrijven gebruik wordt gemaakt. Op de uiterste punt van de landtong tussen het Amsterdam Rijnkanaal en het Uraniumkanaal heeft een beeldend kunstenaar zijn atelier gevestigd.

A2 zone

Dit deel ligt tussen de Atoomweg en de A2, aan de zuidzijde wordt begrensd door de spoorlijn Utrecht-Rotterdam/Den Haag. De A2 is in het kader van de verbreding en vanwege de aanleg van Leidsche Rijn naar het westen verlegd en ligt nu op afstand van de bebouwing van Lage Weide West. Door de verder onbebouwde strook grond loopt een hoogspanningsleiding. De A2 zone heeft een lineaire structuur. Aan de noordzijde bevindt zich de Plas Lage Weide en direct daarnaast de nieuwe aansluiting van Lage Weide op de A2, die ook de nieuwe ontsluiting is voor het westelijk deel van de stad. Momenteel loopt deze stadsontsluitingsweg over het oude tracé van de A2, maar dit is een tijdelijke situatie. Het grootste deel van de A2 zone is bebouwd, waarbij enkele wegen dwars op de Atoomweg lopen die het gebied opdelen.

Lage Weide Noordwest

Dit gebied wordt gekenmerkt door een orthogonale structuur, waarbij de percelen klein van opzet zijn. De straten lopen veelal rond of dood. De bebouwing ligt in veel gevallen in de tweede rooilijn waardoor de percelen een relatief groene invulling hebben t.o.v. de ander deelgebieden op het bedrijventerrein. De kavels zijn minder verhard en daardoor luchtiger van opzet. Het ontbreekt op dit moment aan een eenduidige groenstructuur in de openbare ruimte.

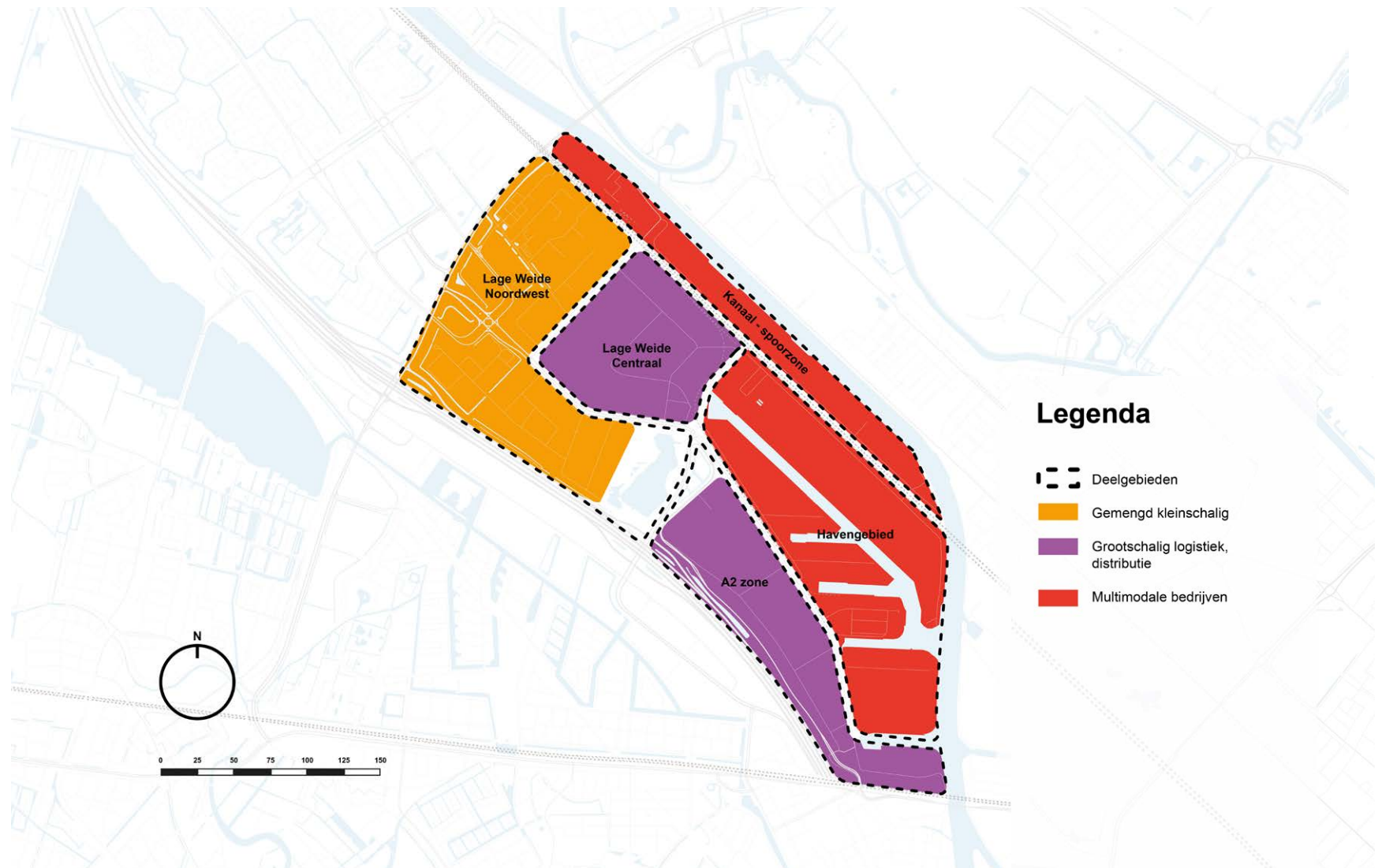
Lage Weide Centraal

Dit gebied kent een eenduidige invulling met grootschalige logistieke en transportbedrijven. De kavels zijn groot, de bebouwing is grootschalig, maar van geringe hoogte en met een sterk bedrijfsmatige uitstraling (weinig kantoor).

Kanaal Spoorzone

De smalle strook tussen het Amsterdam Rijnkanaal en het spoor is onder te verdelen in twee delen: ten noorden van de Niels Bohrweg en ten zuiden ervan. Het noordelijk deel wordt gekenmerkt door grootschalige bedrijfs- en kantoorbebouwing, zoals De Fabrique en Strukton. De bedrijven worden ontsloten door de Westkanaaldijk, die aansluit op de Niels Bohrweg en doorgaat naar Maarssen. De bedrijven hebben een representatieve zijde aan de weg en het kanaal en productiehallen aan de spoorzijde. Het zuidelijke deel is minder intensief bebouwd en heeft een puur bedrijfsmatig karakter zonder representatieve voorzijde. De bedrijven liggen direct aan het kanaal en maken deels gebruik van deze waterrelatie. Er zijn twee laad- en loshavens. De ontsluiting over de weg vindt plaats via de Niels Bohrweg en aan de zuidzijde via de Sophialaan, die langs het spoor ligt en bereikbaar is vanaf de Isotopenweg.

Afbeelding:
deelgebieden Lage
Weide



Afbeelding: uitsnede
Groenstructuurplan

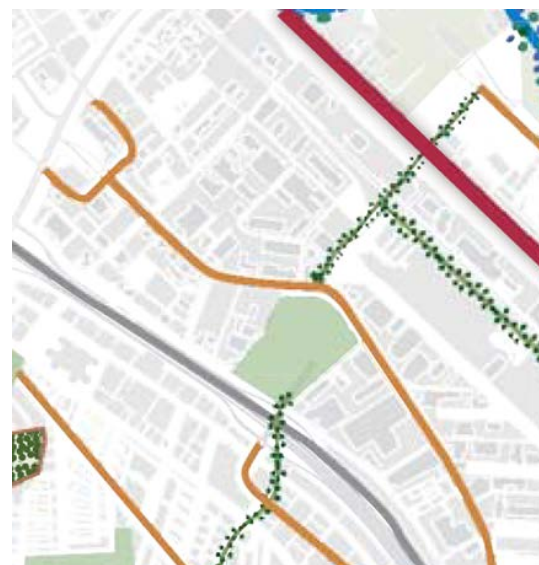
2.5 Groen

Het plangebied aan de Isotopenweg ligt voor de helft in de stedelijke hoofdgroenstructuur. Daarnaast loopt ook de hoofdbomenstructuur door het gebied. Op een grotere schaal is de groene scheg van Lage Weide, waar ook de plas Lage Weide onderdeel vanuit maakt, van belang voor de ontwikkeling van de locatie.

Hoofdgroenstructuur, hoofdbomenstructuur en ecologische verbinding

De plas Lage Weide maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur en vormt een zogenaamd kerngebied. Andere kerngebieden in de omgeving zijn het natuurreservaat de Eendenkooi in Maarssen, de Haarrijnseplas, het toekomstig recreatiegebied Haarzuilens, het Leidsche Rijnpark, de groene zones langs het Amsterdam Rijnkanaal, het Julianapark in Zuilen en de groene lob langs de Vecht. De plas heeft een verbinding met het buitengebied en Haarzuilens via de groene berm van de A2. Deze berm vormt ook de ecologische verbindingzones die de plas verbindt met het groen in Leidsche Rijn en de Binnenstad. Aan de noordzijde wordt de plas middels de berm van de Atoomweg verbonden aan de ecologische verbindingzone langs het spoor. Via deze noordelijke verbindingzone staat de plas in verbinding met het Julianapark in Zuilen en met het natuurreservaat de eendenkooi in Maarssen. Voor de plas Lage Weide bestaat de wens om deze in de toekomst door te trekken over het kanaal in de richting van Vleuten.

Afbeelding:
Bomenstructuurkaart



Afbeelding links: kaart met de groenstructuren in Lage Weide



Flora

Vanaf ongeveer 2009 is zich in het plangebied opgaande vegetatie gaan ontwikkelen. Heden ten dage bestaat het groen aan de isotopenweg uit:

- 15 boomgroepen; met in totaal 360 bomen. Het betreffen voornamelijk snelgroeiende bomen; wilgen.
- 350 bomen hebben een stamomtrek van >15cm en zijn daarom kapvergunningplichtig;
- 12 individuele bomen (allen een stamomtrek van >15cm);
- Braamstruwelen (+/- 2000 m²);
- Ruigtes met riet;
- Graslanden.

De boomgroepen in de hoofdgroenstructuur ten zuiden van de isotopenweg, waar het depotgebouw beoogd is, bevatten gezamenlijk 309 bomen. Ten noorden van de isotopenweg op de toekomstige locatie van de vrachtwagenparkeerplaats staan 51 bomen verdeeld over 7 groepen.

Uit de ecologische quickscan kwam tevens naar voren dat het plangebied een potentieel leefgebied is voor 5 plantensoorten die via de Utrechtse Soortenlijst beleidsmatig beschermd zijn:

- Grote kattenstaart;
- Grote wederik;
- Grote kaardebol;
- Wouw;
- Veldlathyrus.

Fauna

Uit de ecologische quickscan die bureau Viridis in januari 2022 uitvoerde kwam naar voren dat het plangebied een leefgebied vormt voor verschillende Algemene broedvogels en dat er potentieel vrijgestelde soorten aanwezig zijn; konijn, huisspitsmuis en bruine kikker. Daarnaast is het plangebied een potentieel leefgebied voor 2 soorten fauna die beleidsmatig beschermd zijn via de Utrechtse Soortenlijst: de merel en tijftjaf.

2.6 Mobiliteit

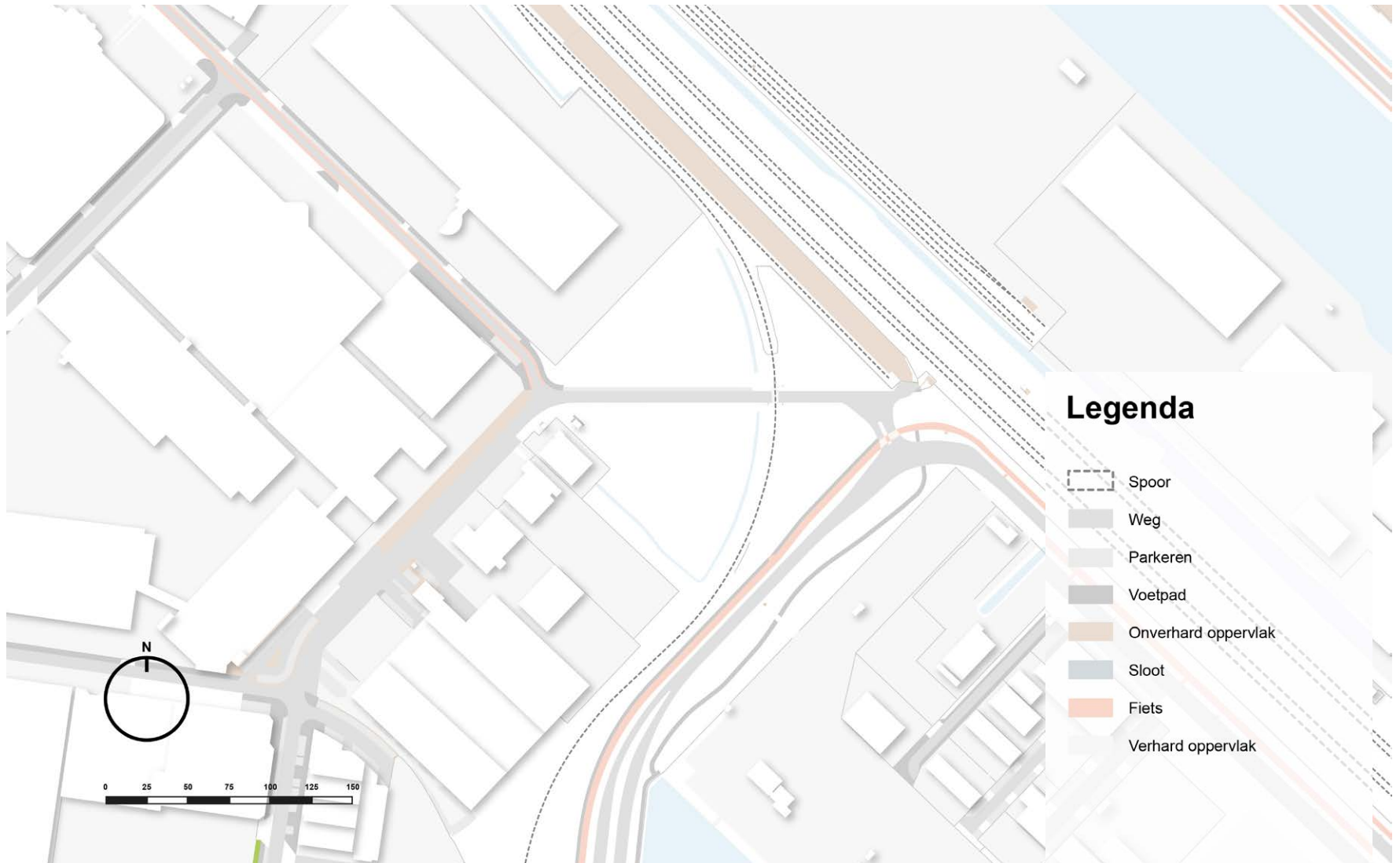
Lage Weide ligt strategisch gesitueerd aan water- weg- en spoorwegen. Het bedrijventerrein wordt aan vrijwel alle zijden begrensd door infrastructuur: aan de noordzijde door de Zuilense Ring (N230), aan de westzijde door de A2, aan de oostzijde door het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorverbinding tussen Utrecht en Amsterdam en aan de zuidzijde ligt station Leidsche Rijn. De centrale ligging in het land en de directe aansluiting op de rijksinfrastructuur maakt dat de locatie een aantrekkelijk vestigingsklimaat heeft voor bedrijven. Derhalve zijn de sectoren industrie, handel en logistiek sterk vertegenwoordigd. Het parkeren bij de bedrijven en kantoren vindt in beginsel plaats op eigen terrein. De parkeerbehoefte per deelgebied is sterk afhankelijk van de exacte bedrijfsvoering.

Het bedrijventerrein heeft een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven met een afzetmarkt buiten de stad en regio. Vanuit de stad is het terrein echter minder goed bereikbaar en toegankelijk, met name voor voetgangers en fietsverkeer. In noord-zuid richting vormen de snelweg en het kanaal een grote barrière. Door het gebied lopen slechts een enkele openbaar vervoersverbinding. In het verbeteren van de bereikbaarheid en infrastructuur voor langzaam verkeer en openbaar vervoer ligt een belangrijke opgave voor de toekomst. Op deze manier wordt het gebied ook aantrekkelijk voor werknemers en werkgevers uit de stad. Daarom wordt in de huidige situatie al ingezet op meer fietsgebruik onder werknemers van de bedrijven. Een groot deel van de bestemming van het autoverkeer ligt namelijk binnen een straal van 5 kilometer van het bedrijventerrein.

Vrachtwagenparkeren Lage Weide

Op Lage Weide staan veel vrachtwagens (trekkers, opleggers/trailers en/of combinaties) in de openbare ruimte geparkeerd. Dit gebeurt zeer regelmatig op de openbare weg of op parkeerplaatsen die zijn ingericht voor autoverkeer. Dit leidt op verschillende plaatsen tot overlast of onveilige (verkeer)situaties. Parallel aan het project op de Isotopenweg heeft de gemeente Utrecht in 2021 met Parkmanagement Lage Weide afgesproken om maatregelen te onderzoeken.

Afbeelding links: kaart van de verkeerssituatie rondom de locatie



2.7 Openbare ruimte

Op het bedrijventerrein zijn een beperkt aantal groene voorzieningen en structuren te vinden in de vorm van enkele bomenrijen, weg en spoorbermen en enig verblijfsgroen op private terreinen. Met name het gebied rondom de Plas Lage Weide en de spoorlijn Utrecht – Den Haag/Rotterdam hebben een groene uitstraling. Het gebied rondom de Plas Lage Weide vormt een verbinding tussen het noordelijke recreatiegebied ten oosten van de Vecht en het groengebied Leidsche Rijn.

Plas Lage Weide, het groengebied in het midden van Lage Weide, is een voormalige zandwinplaats die bestaat uit een plas en een bos. De Plas ligt tegen de A2 aan, redelijk centraal in het gebied Lage Weide en is een mooie tegenhanger van de bedrijfsfuncties eromheen. Door haar omvang, aard en ontwikkeling is de Plas uniek in de gemeente Utrecht. Het gebied heeft belangrijke actuele en potentiële natuurwaarden. Het gebied is dan ook onderdeel van een groene, ecologische verbinding dwars door Lage Weide, het dient als zogenaamde 'stepping-stone' in de stad. De Plas kent een passief recreatieve functie: lunchrecreatie en (sport)visserij.

3. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling van het depotgebouw en de vrachtwagenparkeerplaats beschreven. Voor de ontwikkeling van beide initiatieven en de aangrenzende openbare ruimte hanteren we zes basisprincipes:

Landschap

De inpassing van het depotgebouw en vrachtwagenparkeerplaats voegt zich op een landschappelijke wijze in de omgeving en versterkt de kwaliteiten van de in het gebied aanwezige stedelijke hoofdgroenstructuur.

Groen

Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur moeten beschermd worden. Vermengen van het stedelijk groen met andere stedelijke functies is mogelijk, onder de voorwaarde dat het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen worden behouden of verbeterd. Bij eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen wordt dit elders in de groenstructuur gecompenseerd. Deze compensatie moet bij voorkeur in het gebied zelf plaatsvinden, als dat niet kan elders in de stad en als dat ook niet kan, komt financiële compensatie in beeld. De compensatie wordt in detail en volledigheid uitgewerkt in een groencompensatieplan.

Duurzaam

De ontwikkelingen hebben duurzaamheid hoog in het vaandel staan; in materiaal-, energie- en watergebruik speelt circulariteit een belangrijke rol. Op het gebied van ecologie ondersteunen de ontwerpen de aanwezige flora en fauna in de omgeving.

Landmark

Het bedrijventerrein Lage Weide heeft een sobere en eenzijdige uitstraling. De opstallen en bedrijfshallen hebben een gesloten karakter en zijn voorzien van eenvoudig en functioneel materiaalgebruik. Het ontwerp van het depotgebouw en de openbare ruimte introduceert een nieuwe beeldtaal in het gebied die de herkenbaarheid en verblijfskwaliteit vergroot.

Sociaal veilig

De groene inrichting en landschappelijke kwaliteiten dragen bij aan een positief welbevinden voor mens en dier. De ontwikkeling is zo ingericht dat bezoekers en passanten zich er veilig voelen.

Verbinden

Het depotgebouw en de vrachtwagenparkeerplaats verbinden op grote en kleine schaal structuren en bewegingen uit de omgeving. De ontwikkelingen maken een potentiële toekomstverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal niet onmogelijk.

3.1 Functies

Het programma van het depotgebouw is ondergebracht in één hoofdgebouw en omvat de navolgende functies en voorzieningen:

- Hoofdfunctie: Opslagruimte voor kunststukken (collectie kunst en erfgoed);
- Ondergeschikte kantoor- en werkruimten t.b.v. de hoofdfunctie.

Het uitgangspunt voor het depotgebouw is dat het verblijven van personen een ondergeschikte rol speelt. Maximaal 10% van het totale BVO kan worden ingezet voor kantoor- en werkruimten.

Het programma van de vrachtwagenparkeerplaats betreft:

- Minimaal 20 parkeerplaatsen voor een truck met oplegger van 16,5 meter lang;
- Sanitaire voorzieningen van circa 50 m² waarin toilet, douche en kleedkamers in zijn opgenomen;
- Trafogebouw van 6,5 x 2,02 meter en maximaal 2,3 meter hoog voor het elektrisch laden van vrachtwagens. Het trafogebouw wordt gecombineerd met de sanitaire voorziening. Eventueel kan een niet betreedbaar station kleiner gedimensioneerd worden met afmetingen van ca. 2 x 2 x 1,5 meter.

Een aantal metrages zijn aangeduid met circa, dit betekent dat het exacte aantal vierkante meter in de uitwerking van de plannen kan afwijken.

3.2 Ruimtelijk

De locatie aan de Isotopenweg bevindt zich op een strategisch punt in het hart van het bedrijventerrein. Het terrein markeert en flankiert de deelgebieden Lage Weide Centrum, Havengebied en de Kanaal- en spoorzone. De deelgebieden hebben onderscheidende functionele en ruimtelijke kenmerken. De aard van activiteiten en milieucategorie van bedrijvigheid verschilt per gebied. De samenhang hiervan wordt bewaakt door de groene zone van de locatie aan de Isotopenweg. Om hier richting aan te geven zijn een aantal stedenbouwkundige uitgangspunten opgesteld.

Stedenbouw:

- De ontwikkelingen maken deel uit van een grotere groene zone in Lage Weide tussen de A2 en het spoor. Hierin ligt de nadruk op groen in de openbare ruimte en gebouwde omgeving. De ontsluiting van de beoogde functies (depotgebouw en vrachtwagenparkeerplaats) kan plaatsvinden via de Otto Hahnweg;
- 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 depotgebouw en de truckparkeerplaats aan de westzijde;
- De ontwikkeling past in de uitgangspunten van de RSU om te verdichten mits de openbare ruimte wordt verbeterd;
- In het plangebied worden een vrachtwagenparkeerplaats en een depotgebouw gerealiseerd. Hiermee wordt de aanlanding van een toekomstige langzaam verkeersverbinding over het kanaal niet onmogelijk gemaakt;
- De ontwikkeling maakt de mogelijk toekomstige lange afstandsfietsroute “Van Dom tot Dam” niet onmogelijk;

- De ruimtelijke samenhang tussen de elementen fietsbrug (op termijn), fietsroute, depotgebouw en vrachtwagenparkeerplaats wordt bereikt door de landschappelijke inpassing van bebouwing en functies als in een campus. Door de landschappelijke oplossingen voor ruimtelijke overgangen en inpassingen, de groene uitstraling van de gebouwde elementen en functies, en de afwezigheid van hekwerken op erfgrenzen. De ronde en gebogen vormen van het stamspoor, de groene voet van het depotgebouw, de groen inrichting van het parkeerterrein en de toekomstige aanlanding van de fietsbrug versterken elkaar.

Kavelpaspoort Depotgebouw

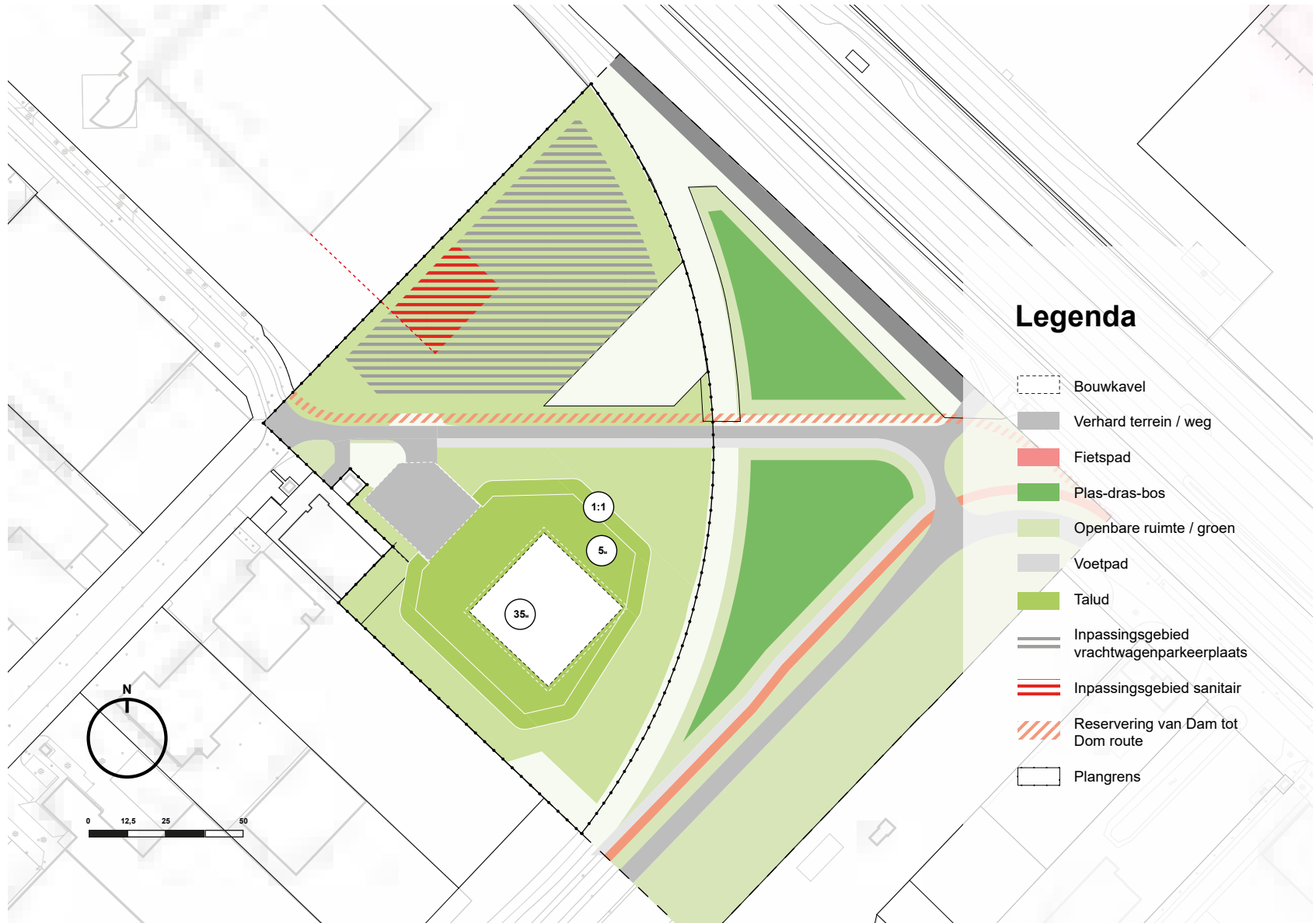
- De maximale footprint boven de terp is 38 x 38 m2.
- De maximale hoogte van het hoofdgebouw is 45 m vanaf peil;
- Voorterrein: de afstand tot de rand van de Isotopenweg is minimaal 5 meter, dit is tevens de uiterste positie van een (schuif) hek; fysieke begrenzingen van het voorterrein zijn maximaal 2 meter boven het maaiveld (of het oppervlak van de terp); deze begrenzingen zijn bij voorkeur vormgegeven als muur en vormen integraal onderdeel van het inrichtingsplan;
- De inrit is uitgelijnd met de inrit voor de truckparkeerplaats, staat haaks op de Isotopenweg en is maximaal 10 meter breed;
- Het voorterrein dient ruimte te bieden aan: een beperkt aantal parkeerplaatsen; fietsparkeerplaatsen; manoeuvreerruimte voor kleine vrachtauto's. De maximale maatvoering van het voorterrein is ca. 26 bij 32 meter. De verharding bestaat bij voorkeur uit gerecycled materiaal en is passend bij de uitstraling van het gebouw en zijn omgeving;

- De ruimte rondom het voorterrein is landschappelijk ingericht in overeenstemming met de totaalinrichting van het plangebied;
- De terp heeft een maximale hellingshoek van 45 graden en wordt omgeven door een plas-draszone die begroeid is met boomsoorten die bestand zijn tegen hoge (grond)waterstanden;
- De maximale hoogte van de terp is 6 meter;
- Er staan geen hekwerken rond de terp;
- De terp wordt op twee plekken onderbroken;
- Technische voorzieningen (denk aan ventilatiegaten, eventuele vluchtroutes, trafo's, etc.) worden uit het zicht weggewerkt;
- De entreepassage is een scherpe, bij voorkeur haakse en zo eenvoudig mogelijke, doorsnijding van de terp;
- Externe beveiligingsmaatregelen maken integraal onderdeel uit van de openbare ruimte of worden landschappelijk ingepast.

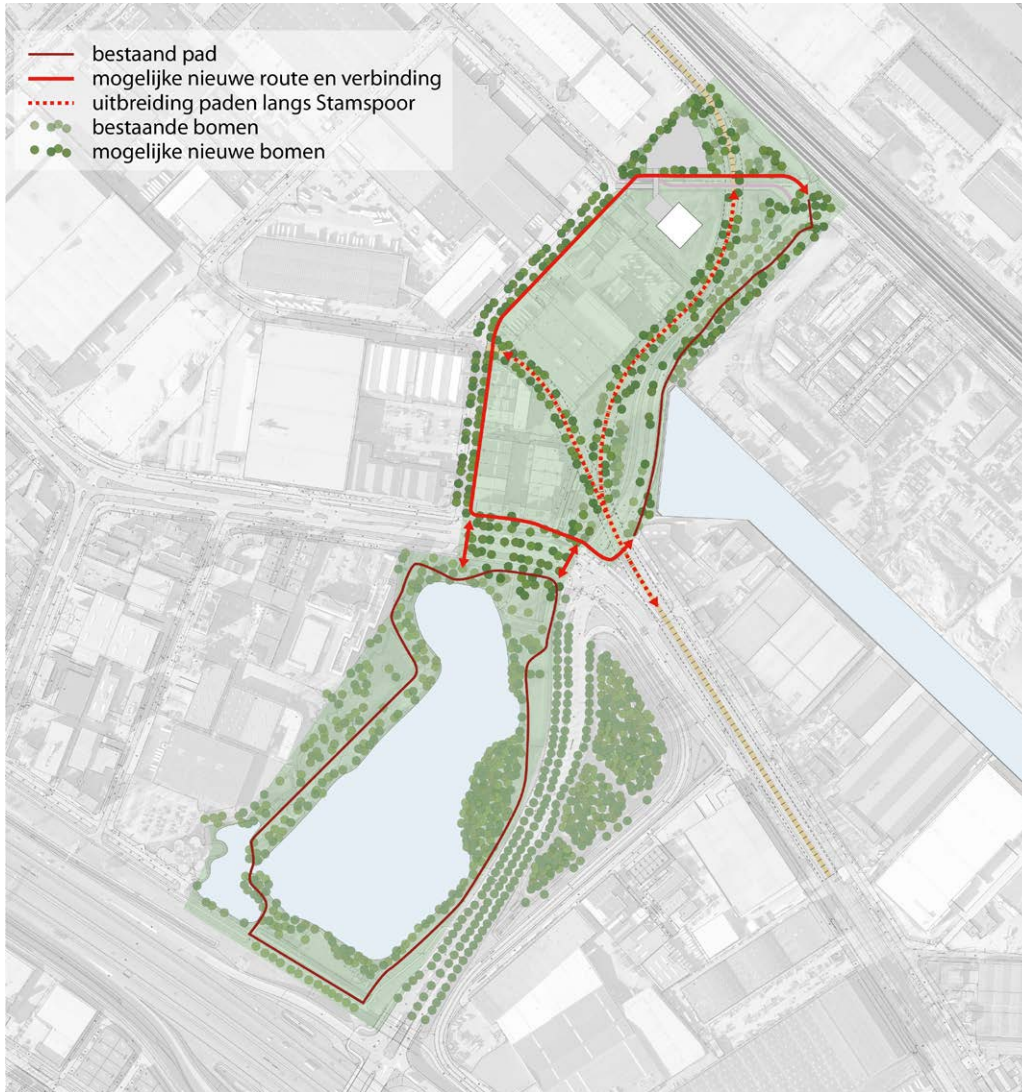
Kavelpaspoort vrachtwagenparkeerplaats

- De groene zoom om de truckparkeerplaats is minimaal 5 meter breed;
- De kavel is het gedeelte binnen de groene zoom en is ca. 4000m² groot
- Het maximaal verhard oppervlak van de truckparkeerplaats is 70% van het kaveloppervlak;
- Eventuele erfgronden bevinden zich binnen de groene zoom, dit geldt ook voor het toegangshek;
- De vrachtwagenparkeerplaats is ontsloten aan de Isotopenweg, haaks op de kavelgrenzen; de breedte van de inrit is maximaal 10m;
- Op het parkeerterrein (exclusief de groene zoom) is ruimte voor begroeiing: minimaal 10 bomen van de eerste orde, een fors aantal kleinere bomen en onderbegroeiing.
- De noodzakelijke verharding bestaat uit hergebruikt materiaal zoals bijv. stelconplaten of klinkers;
- De daadwerkelijke parkeerplaatsen worden uitgevoerd met waterpasserende klinkers (grasbetontegels);
- De trafo en het sanitairgebouw worden gecombineerd in één gebouw.
- Het gebouw wordt zorgvuldig ruimtelijk ingepast en vormt geen belemmeringen voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen
- De inpassing van het gebouw is zodanig dat zoveel mogelijk bomen behouden kunnen blijven.
- Het gebouw volgt de hoofdrichting van het gebied parallel aan het Amsterdam Rijnkanaal.
- Het gebouw krijgt een compacte opzet en eenzijdige en hoogwaardige uitstraling.
- Het gebouw krijgt groene gevels en een groen dak.

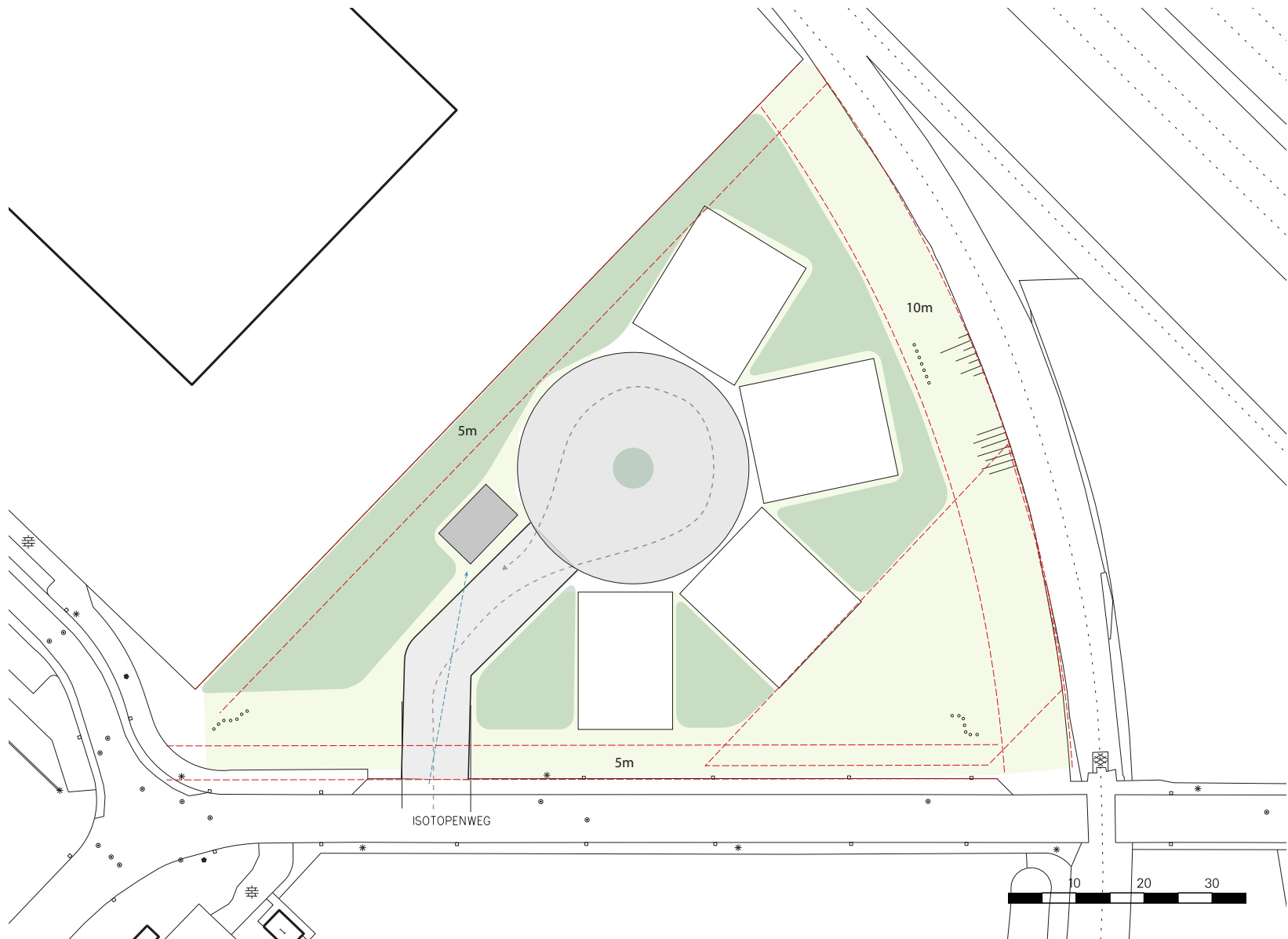
Afbeelding:
Uitgangspuntenkaart



Afbeelding: kaart met
mogelijke nieuwe routes
en verbindingen in het
gebied



Afbeelding: conceptuele schets van de vrachtwagenparkeerplaats in het groen

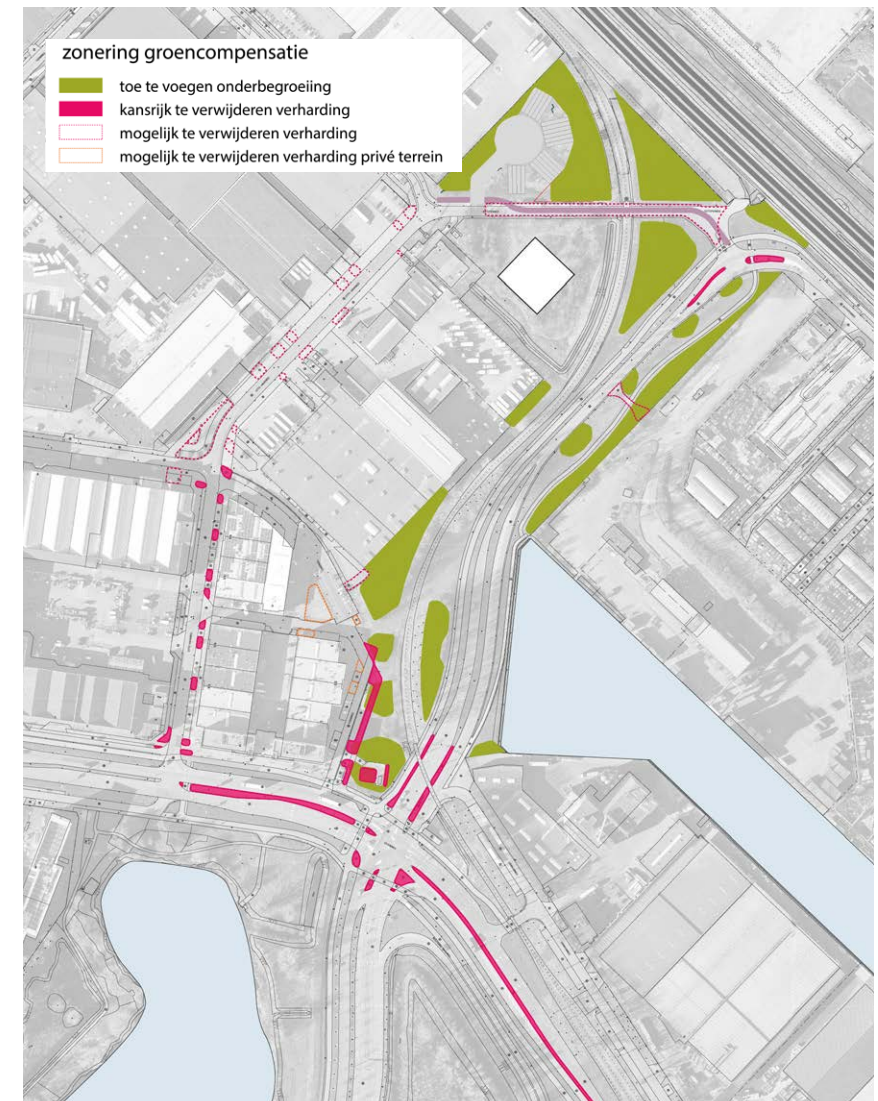


Afbeelding: plekken in de directe omgeving waar groencompensatie kan plaatsvinden

3.3 Groen

De voorgenomen ontwikkeling van het museumdepot met een footprint van 4027m² en de vrachtwagenparkeerplaats (1350m²) hebben een groot ruimtebeslag dat ten kostte gaat van de huidige groene inrichting met boomgroepen, braamstruwelen, ruigtes met riet en graslanden. De kavel waar het museumdepot op moet verrijzen is daarnaast onderdeel van de stedelijke hoofdgroenstructuur die op dit punt een belangrijke ecologische verbinding vormt tussen Terwijde en Zuilen. Tevens is voor Lage Weide zelf het groen in relatie tot klimaatadaptiviteit en recreatie van substantieel belang. Mede hierom moet een gedetailleerd groencompensatieplan worden opgesteld. Dit plan moet voorzien in een analyse van de huidige biodiversiteitswaarde van het aanwezige groen in kwantiteit en kwaliteit. Op basis van de in paragraaf 5.10 omschreven bomeninventarisatie wordt de randvoorwaarde gesteld dat de te kappen bomen met 400 nieuwe bomen gecompenseerd moet worden.

Daarnaast moet middels op basis van een groencompensatieplan worden uitgewerkt hoe en waar de aan het museumdepot verloren gegane 4027m² worden gecompenseerd. Dit moet op een dusdanige manier gebeuren en tegelijkertijd bijdraagt aan het versterken van een robuuste stedelijke groenstructuur.



Afbeelding: kaart waarop de mogelijkheden tot groencompensatie inzichtelijk is gemaakt

Uitgangspunten groen kavel depotgebouw

Voor het gebied ten zuiden van de isotopenweg geldt dat al het groen dat moet verdwijnen voor de bouw van het museumdepot in volledig wordt gecompenseerd. Hierbij geniet een gebied in de directe omgeving van het plangebied de voorkeur om ervoor te zorgen dat de hoofdgroenstructuur in Lage Weide robuust blijft en word versterkt.

Uitgangspunten vrachtwagenparkeerplaats

Voor de realisatie van de vrachtwagenparkeerplaats zal het merendeel van de 7 boomgroepen (29 bomen) en braamstruwelen moeten worden verwijderd. Vanwege de herplantplicht zullen alle te verwijderen bomen moeten worden gecompenseerd. De braamstruwelen zullen ook gecompenseerd worden aldaar zij het leefgebied vormen van verschillende Utrechtse soorten en algemene broedvogels die beschermd zijn via de Wet Natuurbescherming. Het uitgangspunt is om een 'groene' vrachtwagenparkeerplaats te ontwikkelen waarbij het terrein een brede groene omzoming krijgt in de vorm van een gelaagde singel met 1e grootte bomen, heesters, planten en kruiden. Daarnaast wordt getracht om de parkeervakken op te delen zodat er kleine parkeereilandjes ontstaan welke ieder weer omgeven worden door grote zware bomen.



Afbeelding: Kaart van het zoekgebied voor de compensatie van bomen.

Flora en Fauna

Het uitgangspunt is dat we het gebied ontwikkelen met behoud van de aanwezige bomen. Daarnaast zullen alle bomen die voor de realisatie van de vrachtwagenparkeerplaats en het museumdepot moeten verdwijnen worden gecompenseerd. In het nieuw te ontwikkelen gebied wordt evenveel leefgebied voor de (potentieel) aanwezige flora en fauna dat op het huidige moment aanwezig is teruggebracht. De haalbaarheid van de in dit SPvE omschreven uitgangspunten is onderzocht en er lijken voldoende mogelijkheden binnen het plangebied en de directe omgeving daarvan de groencompensatie te realiseren. Voor de te compenseren bomen gaat het om potentieel 540 bomen die toegevoegd kunnen worden. In de praktijk zal dit aantal lager uitvallen in verband met in het gebied aanwezige kabels en leidingen. Daarom wordt als randvoorwaarde de compensatie van 400 nieuwe bomen gesteld.

Het uitgangspunt is dat er ten opzichte van de bestaande situatie een verbetering van het groen wordt gerealiseerd, die ook toegankelijk wordt gemaakt. Ook is het een uitgangspunt dat de leefwereld voor dieren wordt verbeterd door het groencompensatieplan.



Structuurrijke scheg

Een aantal percelen rondom de isotopenweg worden in het kader van de vereiste groencompensatie opgenomen in de inrichting van de scheg. Omdat Lage Weide zeer groen arm is en de percelen rondom de isotopenweg gezamenlijk met de plas Lage Weide een belangrijke ecologische verbindingzone vormen tussen Terwijde en Zuilen wordt getracht een zo kwalitatief hoogwaardig mogelijke inrichting van de scheg te bewerkstelligen. De scheg wordt dusdanig ingericht dat ze robuust en veerkrachtig wordt en plaats biedt aan velerlei vogels, zoogdieren en amfibieën. De volgende principes zullen leidend zijn bij de inrichting en vormgeving:

- Rijke en gevarieerde verticale structuur; hoogteverschillen en etages door de aanwezigheid van een kruid-, struik-, en boomlaag.
- Horizontale structuurvariatie; mantel- en zoomvegetaties. De randen van de scheg worden ingericht volgens het mantel- en zoom principe. Dit betreft een geleidelijke overgang van grasland en kruiden, naar heesters en vervolgens clumps • De maatvoering van dit overgangsprincipe varieert langs de hele lengterichting van de scheg. Daarnaast zal een variëteit aan open plekken worden gerealiseerd teneinde een grotere verscheidenheid in vorm, structuur en overgangen te creëren langs de randen van de scheg. Een hoge variatie aan (micro)milieus levert voor een gelijksoortige variatie aan flora en fauna leefgebieden en/of migratieroutes. Zo kunnen we de biodiversiteit in het gebied substantieel versterken.
- Er wordt per windrichting gevarieerd in de randstructuren van de scheg. Zo worden er harde, zachte en geleidelijke overgangen gerealiseerd die voorzien in een variatie aan wind/luwte, zon/ schaduw en open/ gesloten.
- Dood hout blijft zo veel mogelijk staan en liggen om insecten, paddenstoelen en schimmels en plek te bieden.

Idealiter wordt dit resultaat behaald door ruimte te geven aan spontane ontwikkeling. Als een vegetatie zich op een natuurlijke manier kan ontwikkelen neemt ook de toekomstbestendigheid toe. De vegetatie is dan tevens beter in staat om zichzelf in stand te houden. Een fijne bijkomstigheid is dat er minder financiële middelen nodig zijn om het groen aan te leggen en te onderhouden.

Boomtypes:

- Haagbeuken -en essenbos
- Wilg, zwarte els en gewone es etc.
- Spaanse aak, meidoorn, lijsterbes en vlier etc.
- Voorjaarsflora

3.4 Mobiliteit

Het depotgebouw ligt op een strategische plek in het bedrijventerrein tussen de deelgebieden noord en zuid. Het plan moet voldoen aan - of onderbouwd afwijken van - de tien punten van het mobiliteitsplan Utrecht 2040; Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.

Uitgangspunten depotgebouw:

- De ontsluiting van het depotgebouw is gelegen aan de Isotopenweg en beschikt over draaicirkels waar een vrachtwagen kan keren;
- Het laden en lossen van kunststukken en parkeren van bezoekers en werknemers vindt plaats op eigen terrein;
- De entree van het laad- en los perron en de parkeerplaats maken integraal onderdeel uit van het ontwerp van het gebouw;
- De entree is vanaf de Isotopenweg niet zichtbaar dan wel uit het zicht voor publiek. De toegangspoort maakt integraal onderdeel uit van het ontwerp;
- De toegang tot het laad- en los perron is in combinatie met de oprit van de truckparkeerplaats bereikbaar voor vrachtverkeer en zware voertuigen van hulpdiensten;
- De Isotopenweg wordt (op termijn) opgeheven tussen de inritten (van depotgebouw en truckparking) en de aansluiting op de Plutoniumweg. Het ontwerp van het depotgebouw en de truckparkeerplaats houdt hier rekening mee.

Vrachtwagenparkeren

De vrachtwagenparkeerplaats is gelegen tussen de spoorverbinding Utrecht – Amsterdam en de Isotopenweg. De locatie dient als parkeerlocatie voor de trucks die in de huidige situatie op het Werkspoorkwartier geparkeerd staan. In de Visie Werkspoorkwartier is omschreven dat lang parkeren van vrachtwagens niet past bij de binnenstedelijke ligging en de veranderende identiteit van het gebied. Met de realisatie van de truckparking op Lage Weide kan het (gedogen van) lang parkeren van vrachtwagens in het Werkspoorkwartier worden opgeheven. Daarnaast wordt op de locatie een gedeeltelijke oplossing geboden voor de overlast en onveilige situaties die wordt veroorzaakt door vrachtwagenparkeren in de openbare ruimte in Lage Weide. Om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen wordt elektrisch laden mogelijk gemaakt.

Uitgangspunten Vrachtwagenparkeerplaats

- Minimaal 7 parkeerplaatsen om de trucks vanuit het Werkspoorkwartier te faciliteren;
- Zoveel mogelijk extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens die nu in de openbare ruimte op Lage Weide staan geparkeerd, doch minimaal 13 parkeerplaatsen;
- De vrachtwagenparkeerplaats is openbaar toegankelijk;
- Rekening houden met de draaicirkels van vrachtverkeer;
- Zo weinig mogelijk keerbewegingen op de doorgaande weg (Isotopenweg);
- Zo weinig mogelijk conflictpunten op de routes tussen vrachtverkeer en fietsers;
- Voor minimaal 2 parkeerplaatsen wordt elektrisch laden mogelijk gemaakt;

Uitgangspunten laadinfra

- Per parkeervak moet op termijn een lader geplaatst kunnen worden. De lader heeft de afmeting van ongeveer 80x50x200 cm. Deze kan worden ingepast in de uitstapstrook tussen de vrachtwagens. Voor 2 parkeerplekken moet aan lader worden aangelegd met hoog vermogen voor opladen overdag. De kast daarvoor heeft een afmeting van 670 x 750 en heeft een hoogte van 1,8 meter.
- Per locatie van de lader moet een mantelbuis worden aangelegd naar het inkoopstation/transformatorhuisje.
- De inpassing van het transformatorhuisje wordt gerealiseerd conform de ontwerpcriteria van Steden: <https://www.stedin.net/-/media/project/online/files/aansluiting/ontwerpcriteria-inkoopstation.pdf>.
- Het transformatorhuisje is vrij toegankelijk zonder hekwerken bij de toegang tot het terrein en heeft een afmeting van 6500 x 2020 en een hoogte van 2,3 meter
- Rondom het transformatorhuisje moet een strook van 1,2 meter verhard terrein worden aangehouden.

Verkeersbewegingen bestemmingsplan

In het bestemmingsplan Lage Weide is een maximaal aantal vierkante meters opgenomen dat extra bebouwd mag worden. Deze vierkante meters zijn inmiddels volledig verbruikt en er zijn nu nog maar zeer beperkte mogelijkheden om te bouwen op Lage Weide. Dat heeft ermee te maken dat de infrastructuur overbelast is en ook qua milieuzonering is onbeperkte groei niet mogelijk. In het bestemmingsplan zijn twee regelingen voor uitbreiding opgenomen:

- Alle bedrijven hebben de ruimte om met 10% uit te breiden i.v.m. met een gezonde bedrijfsvoering;
- Daar bovenop is er voor de planperiode van 10 jaar 170.000 m² aan extra ruimte toegevoegd.

De eerste regeling is voor het depot niet van toepassing. De tweede regeling heeft tot dit voorjaar (na 8 jaar) kunnen voorzien in de

uitbreidingsbehoefte op Lage Weide, maar de 170.000m² is inmiddels opgesoupeerd. In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen:

Als de 170.000 m² verbruikt is, kan voor ieder nieuw initiatief beoordeeld worden of in afwijking van het bestemmingsplan medewerking kan worden verleend.

Extern adviesbureau Goudappel heeft onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeersbewegingen die gegenereerd worden om te bepalen in hoeverre de ontwikkeling voor de ontwikkeling van het depotgebouw gemotiveerd afgeweken kan worden van het bestemmingsplan. De voornaamste functie van het gebouw is het opslaan van museumstukken. Naast deze functie zijn er mogelijkheden voor rondleidingen en kunnen gastlessen en colleges worden gegeven op de locatie aan de Isotopenweg, maar de kern is de opslag van goederen.

Parkeren

Voor het bepalen van de parkeereis zijn in eerste instantie de gemeentelijke normen voor C2 gebied gebruikt. Volgens deze normen dienen 89 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, gezien het een ontwikkeling betreft van 14.144 m². Dit is een onrealistisch aantal, omdat het depot een opslagfunctie heeft en er zeer beperkt personen aanwezig zijn. Er is daarom onderzoek gedaan naar het toepassen van maatwerk voor deze locatie. Dit betekent dat de verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van het aantal parkeerplaatsen en het aantal personen dat op de locatie aanwezig is. De maatwerkoplossing is bepaald aan de hand van het toekomstig aantal medewerkers, bezoekers en het aantal transportbewegingen van, en naar het pand.

De inschatting is dat er 15 parkeerplekken nodig zijn bij de ontwikkeling. Dit aantal is tot stand gekomen doordat er maximaal 20 werknemers op eenzelfde moment aan het werk zijn. De verwachting is dat minimaal 50% van de werknemers met het OV of de fiets naar werk gaat, doordat er actief gestuurd wordt op het gebruik van deze vormen van transport. Dit houdt dus in dat er een maximale parkeerbehoefte is van 10 parkeerplaatsen voor medewerkers. Hiernaast wordt er rekening gehouden met 1 parkeerplaats voor bezoekers.

Voor colleges en groepsactiviteiten is er een maximale groepsgrootte van 40 personen. Volgens de gemeentelijke parkeernormen ligt de parkeernorm voor rondleidingen en gastcolleges op 11,3 parkeerplaatsen per 100 studenten. Dit houdt in dat de parkeereis voor dit gebruik bij deze ontwikkeling uitkomt op afgerond 4 parkeerplaatsen.

Verwacht wordt echter dat er, gezien de doelgroep voor de colleges en groepsactiviteiten, meer personen met de fiets en het OV zullen komen. Deze doelgroep heeft een zeer laag autobezit. Ook zal er bij de werknemers extra op gestuurd worden om het OV en de fiets te gebruiken, dus ook daar wordt een lager gebruik van de auto verwacht.

Verkeersgeneratie

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is er gekeken naar het berekende aantal parkeerplaatsen en de kencijfers voor verkeersgeneratie van het CROW. Uit deze cijfers blijkt dat één parkeerplaats voor werknemers 6,3 motorvoertuigen per etmaal voortbrengt. Dit houdt in dat er bij 11 parkeerplaatsen (werknemers en bezoeker) er een verkeersgeneratie van ongeveer 69 motorvoertuigen per etmaal ontstaat.

Voor de colleges en groepsactiviteiten wordt rekening gehouden met een kencijfer van 18,3 motorvoertuigen per etmaal voor iedere 100 studenten. Gezien er maximaal 40 op het piekmoment aanwezig zijn, zal dit zorgen voor afgerond een verkeersgeneratie van 8 motorvoertuigen per etmaal. Voor de transporten van goederen geldt dat er maximaal 3 transporten per dag zijn. Gezien deze van- en naar het depotgebouw moeten genereren deze 6 motorvoertuigen per etmaal. Het totale aantal motorvoertuigen per (werkdag)etmaal bedraagt hierom afgerond 83.

In het bestemmingsplan Lage Weide is de spitsperiode de maatgevende factor. Uit het verkeerskundig onderzoek dat leidend is voor het bestemmingsplan Lage Weide, geldt dat in de ochtendspits in het omliggend wegennet op/ rond Lage Weide geen verkeersruimte is. Met name de Vleutensebaan en de Plutoniumweg/toe- en afrit Lage Weide kunnen overbelast raken.

Er van uit gaande dat alle medewerkers in ieder geval eenmalig in de spitsperioden reizen, betekent dit dat er in zowel de ochtend- als avondspits 10 motorvoertuigbewegingen zijn. Voor bezoek wordt uitgegaan van 4 motorvoertuigbewegingen in de beide spitsperioden. De verkeersgeneratie voor groepsactiviteiten bedraagt 8 motorvoertuigbewegingen in beide spitsperioden. De 6 transportbewegingen per dag zullen allen buiten de spits plaatsvinden.

Dit betekent dat er maximaal 22 motorvoertuigbewegingen voor beide spitsperiodes worden gegenereerd op het moment dat er 15 parkeerplaatsen worden aangelegd op het terrein.

Conclusie

Gezien het feit dat er in de ochtendspits geen extra afwikkelcapaciteit is op het omliggende wegennet, is de ontwikkeling van het depotgebouw vanuit verkeerskundig perspectief ingewikkeld. Die conclusie kan echter niet los worden gezien van een nuancering om deze in de juiste context te plaatsen. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is verkeerskundig beperkt. Met een maximale verkeersgeneratie van 22 motorvoertuigbewegingen in het drukste uur (worst-case) genereert de locatie gemiddeld één voertuig per circa drie minuten tijdens het drukste spitsuur. Verkeerskundig is dit aantal zeer beperkt en zal het extra verkeer opgaan in het reguliere verkeersbeeld.

De verkeersintensiteiten bedragen in het autonome scenario conform het verkeersonderzoek 2.280 mvt in de ochtendspits. De verkeersstename van de ontwikkeling van maximaal 22 motorvoertuigbewegingen is hiermee <1% van het totaal. De berekende toename van 22 motorvoertuigbewegingen in de drukste spitsuren zal hiermee niet leiden tot het ontstaan van nieuwe knelpunten of merkbare verergering van de bestaande knelpunten.

De verkeersimpact vanuit de ontwikkeling op het omliggend wegennet is zeer gering; zeker wanneer rekening wordt gehouden met 'uitwaaiering' van het verkeer over het wegennet. In bovenstaande analyse is uitgegaan dat alle verkeer van en naar de locatie tijdens de spitsperiodes via de Vleutensebaan rijdt (worst-case). De toename van motorvoertuigen in de ochtendspits is beperkt en kan door bijvoorbeeld het aanleggen van minder dan 15 parkeerplaatsen en het extra sturen op alternatieve vervoersmiddelen vanuit de

ontwikkeling verder beperkt worden. De verwachte verkeersgeneratie van 22 extra motorvoertuigen voor beide spitsperiodes is op de gehele verkeersgeneratie van Lage Weide een marginale toename en zal daarmee niet zorgen voor een (merkbare) verergering van de bestaande knelpunten.

van Dam tot Dom route

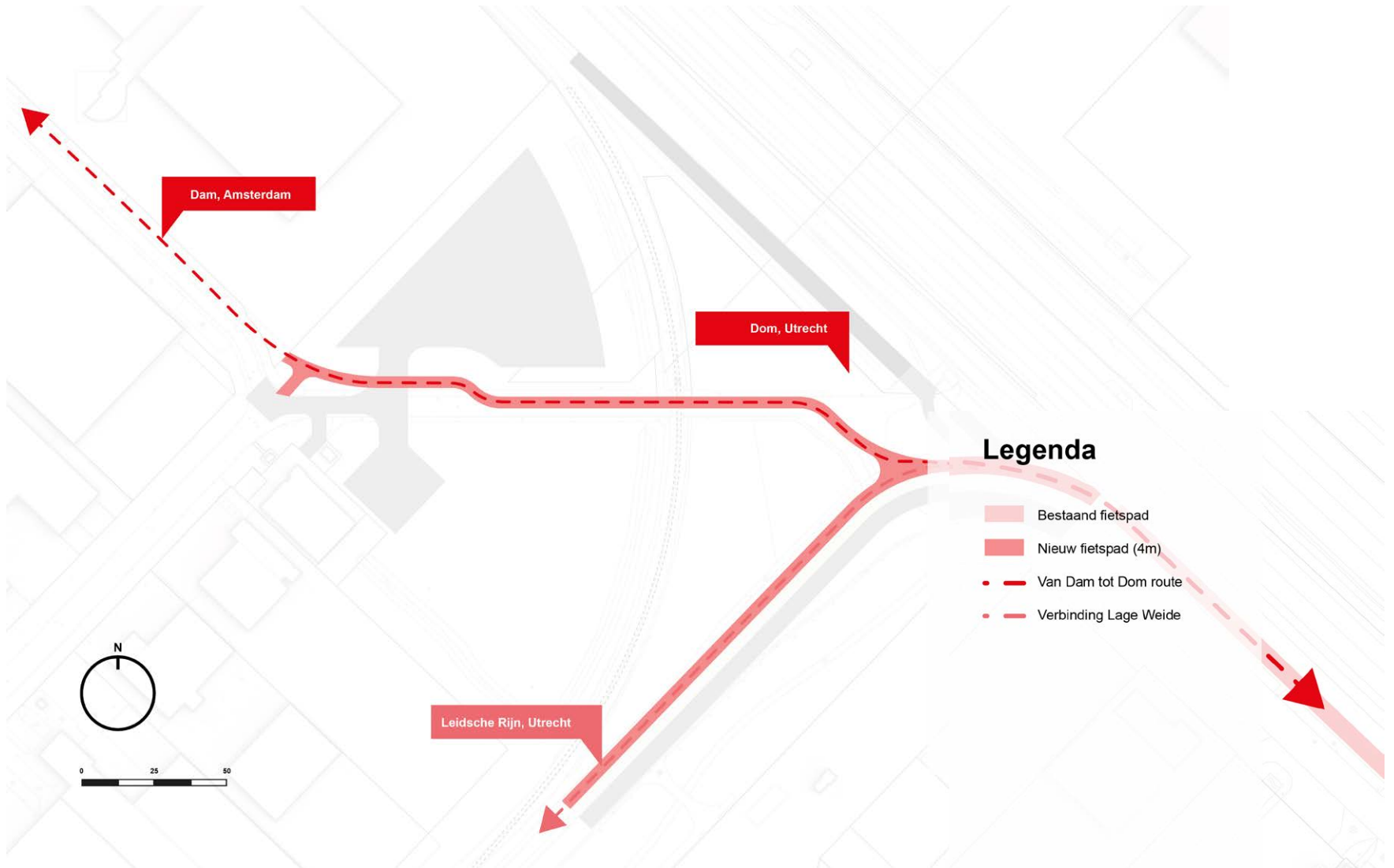
De van Dam tot Dom route wordt zeer waarschijnlijk een doorfietsroute tussen Amsterdam en Utrecht. Op regionaal niveau in combinatie met het openbaar vervoer is de route een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Op deze verbinding kan snel een relatief lange afstand met de fiets worden afgelegd. Op dit moment is de infrastructuur nog niet voldoende ontsloten en ontbreken op een aantal strategische plekken goede verbindingen. De Isotopenweg is hiervoor in beeld. In de toekomst landt het tracé dus mogelijk op een plek in het plangebied. Derhalve is een ruimte reservering opgenomen aan de noordzijde van de Isotopenweg tussen wegprofiel en vrachtwagenparkeerplaats. Het ontwerp van de vrachtwagenparkeerplaats en het depotgebouw houdt rekening met deze ruimteclaim. In dat kader zijn ook de Demkabrug, Isotopenweg en de Rutherfordweg verbindingen die te optimaliseren zijn. Ook het kruispunt Rutherfordweg/Niels Bohrweg heeft mogelijk aandacht nodig.

Fietsbrug

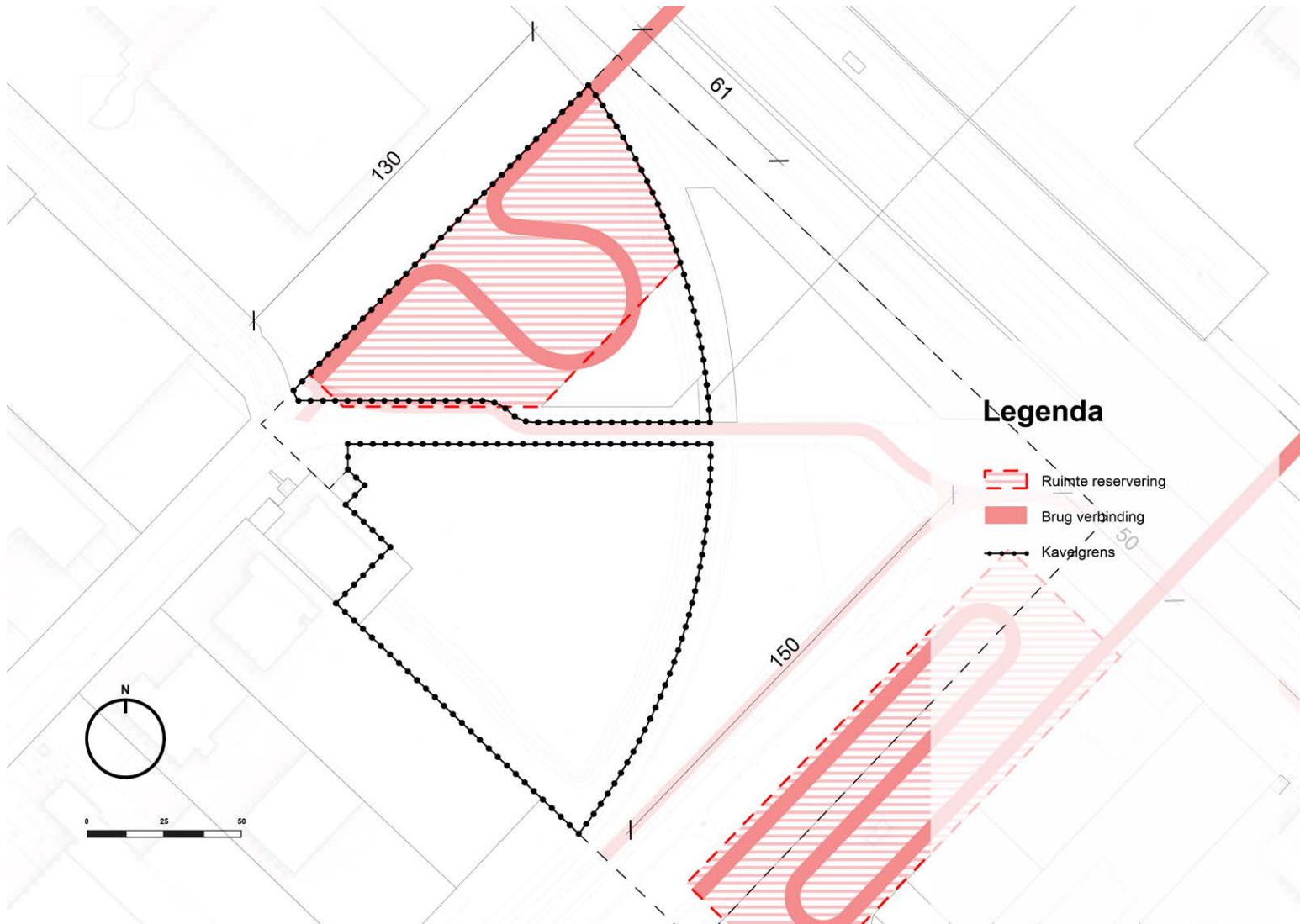
De Isotopenweg is aangemerkt als één van de potentiële zoeklocaties om een langzaam-verkeersverbinding te realiseren over het Amsterdam-Rijnkanaal. De mogelijke ontsluiting is voorzien om de deelgebieden Utrecht Noord en West voor fietsers en voetgangers beter te ontsluiten. Een groeiende stad met meer inwoners en werknemers vraagt immers ook om betere bereikbaarheid en bijbehorende infrastructuur. De bouw van de brug is voorlopig nog toekomstmuziek en wordt pas concreet op de middel- tot lange termijn. Er bestaat een reële kans dat de verbinding op een andere - meer geschikte - locatie tot stand komt. Bijvoorbeeld ter hoogte van Station Utrecht Zuilen. Tegelijkertijd mag de ontwikkeling van het depotgebouw en de vrachtwagenparkeerplaats deze verkeersverbinding niet onmogelijk maken.

Een deelstudie heeft uitgewezen dat op de locatie twee gebieden de mogelijkheid openlaten om de voet van een brug aan te laten landen. Het betreft de zone waar op de vrachtwagenparkeerplaats is voorzien en de groenstrook tussen de Isotopenweg en afvalverwerkingscentrale van Renewi. Beide opties leggen een behoorlijke claim op de beschikbare ruimte.

Afbeelding: fietsroute van Dom tot Dam



Afbeelding: van Dam tot
Dom route en
brugverbinding



3.5 Openbare ruimte

De omgeving van het depotgebouw maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur van de stad, opgespannen tussen de wijken Terwijde en Zuilen-Noord. Op een hoger schaalniveau verbindt het de groengebieden van het Groene Hart en het Vechtgebied. De structuur vormt een ecologische verbinding over het Amsterdam Rijnkanaal en is belangrijk voor flora en fauna. De herinrichting van de openbare ruimte in het gebied speelt in op deze groene verbinding.

In de loop der jaren zijn met de komst van het bedrijventerrein veel landschappelijke structuren verdwenen.

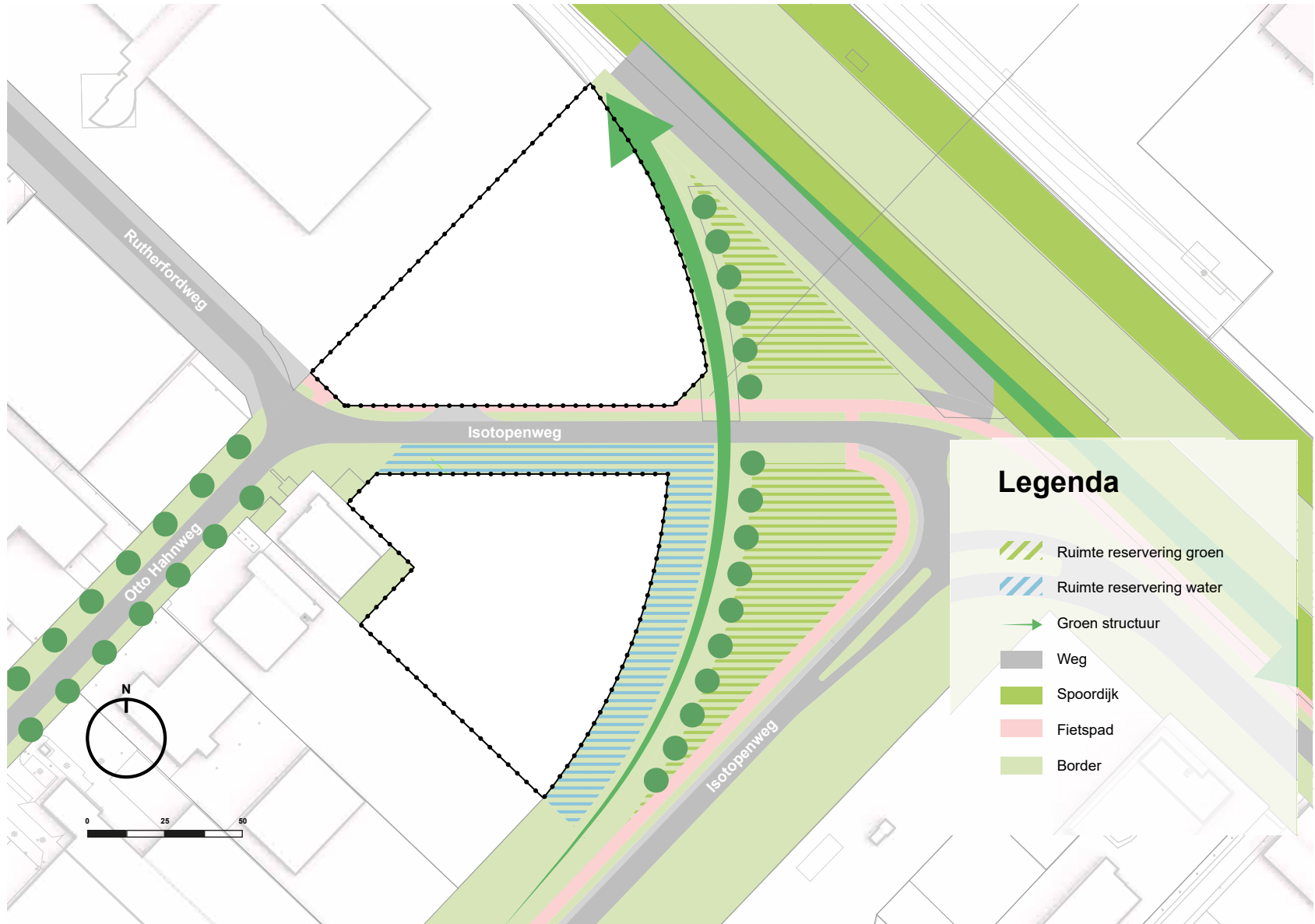
Nieuwe ontwikkelingen in het gebied versterken en behouden deze herkenbare overgebleven structuur. Op de schaal van de stad, op het gebied van ecologie en verkeer vormt de scheg een belangrijke schakel in het netwerk.

Uitgangspunten:

- De ondergrond, o.a. bodem en grondwater, is leidend bij de keuze in beplanting;
- De landschappelijke inrichting van de openbare ruimte in de omgeving van het depotgebouw draagt bij aan het versterken van het gebouwconcept (terp);
- Bestaande ecologische waarden worden behouden, versterkt en opgenomen in het ontwerp van de openbare ruimte;
- Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met het realiseren van een recreatieve rondwandeling.
- Het straatprofiel van de Otto Hahnweg wordt voorzien van groene en duurzame inrichting waardoor de landschappelijke kwaliteiten van de hoofdgroenstructuur worden versterkt;
- De herinrichting van de openbare ruimte versterkt de ecologische waarden en kwaliteiten van het spoortracé;

- De ruimtelijke structuur van het stamspoor is een beeldbepalend landschapselement in de beleving en herkenbaarheid van de groene scheg. De structuur is en blijft een belangrijk afleesbaar element, ook als het spoor op termijn niet meer gebruikt wordt; De vormgeving van het stamspoor komt terug in de landschappelijke inrichting van de openbare ruimte;
- Er wordt ruimte gemaakt voor nieuwe boomgroepen die de huidige structuur en afwisseling behouden en versterken
- Het Stamspoor krijgt wel begeleidende beplanting, maar niet perse in laanvorm;
- Langs de Isotopenweg komt een vrij liggend wandelpad dat in vormgeving aansluit bij de bestaande paden, en op logische wijze de Otto Hahnweg met de Isotopenweg verbindt;
- De beplanting vormt een samenhangende parkstructuur die uitnodigt tot wandelen en fietsen;
- De beplanting bestaat uit (pioniers)soorten die passen bij het industriële karakter van de plek.

Afbeelding: kaart van de ruimtelijke randvoorwaarden voor de openbare ruimte



3.6 Duurzame en gezonde verstedelijking

Duurzame gezonde verstedelijking betekent: gezond, vitaal, sociaal en zelfstandig samenleven, in een schone, prettige, duurzame en economische welvarende stad. In de nota Volksgezondheid:

Gezondheid voor iedereen werkt de gemeente samen met bewoners en professionals aan de gezondheid in de stad. De uitgangspunten voor de ontwikkeling aan de isotopenweg op het gebied van duurzame en gezonde verstedelijking zijn:

- Een veilige, schone en goed beheerde vrachtwagenparkeerplaats, die bijdraagt aan een economische welvarende stad;
- Ruimte bieden voor groei van kunst en cultuur door het maken van een nieuw en groter depot;
- Het aanleggen van een veilige fietsverbinding door het gebied;
- De groenstructuur en kwaliteit van het groen in en om het plangebied versterken.

3.7 Duurzaamheid, energie en klimaat

Circulair Bouwen

Het depot zal herkenbaar bijdragen aan de circulaire economie. Het is daarbij niet reëel om de randvoorwaarde te stellen dat het depot demontabel moet worden gebouwd aangezien er geen sprake is van een flexibel gebouw of functie die op korte termijn wijzigt. Het gaat om een opslagdepot dat voor langere tijd meekan en overstijgt daarom de gebruikelijke economische levensduur van 40 jaar. De levensduur wordt ingezet op minimaal 100 jaar. De eigenschap dat er een robuust gebouw van beton wordt gerealiseerd met accumulerend vermogen en daarmee bijdraagt aan de energiebesparing is enigszins tegenstrijdig met demontabel bouwen. De toepassing van beton biedt daarentegen kansen om te voldoen aan het Betonakkoord. De MPG-waarde en het gebouwgebonden CO2 zullen bij de planologische procedure en o.a. in het duurzaamheidsverslag worden verantwoord.

Betonakkoord

De gemeente Utrecht heeft het Betonakkoord ondertekend en streeft daarmee samen met andere partijen in de betonsector naar het reduceren van CO2-emissie en het bevorderen van circulariteit. In het depot wordt veel beton toegepast en biedt daarom een mooie kans om te handelen in overeenstemming met het betonakkoord. Dat betekent dat er uitdagend wordt uitgevraagd bij de aanbesteding van de bouw van het depot met minimumeisen voor CO2-reductie en gerecyclede materialen uit de betonketen.

Bij het op te stellen inrichtingsplan en de verdere uitwerking, inkoop en realisatie wordt in lijn met het Handboek Openbare Ruimte, gestuurd op materialen welke zoveel mogelijk bestaand/hergebruikt zijn, dan wel hernieuwbaar en/of geschikt zijn voor toekomstig hergebruik binnen de stad. Bij het vaststellen van het Inrichtingsplan zal deze inspanning worden verantwoord.

Zijn toch nieuwe materialen nodig dan wordt bij de inkoop gestuurd op:

- Een zo laag mogelijke Milieu Kosten Indicator (MKI): zo gering mogelijke milieu impact van producten en materialen, energiezuinige en emissiearme productie en schoon transport;
- Circulariteit;
- Ketentransparantie gericht op het uitsluiten, opsporen en aanpakken van misstanden op gebied van mensenrechten, kinderarbeid en natuur-en milieuschade bij de winning, bewerking en productie van grondstoffen en materialen;
- Inkoop van planten en bomen volgens de zogeheten duurzame drietrapsraket.

Het is bij het inlopen van nieuwe materialen en producten mogelijk om nieuwe type oplossingen, materialen en producten toe te passen wanneer deze over de gehele levensduur duurzamer zijn en voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen.

Energie

De bouw van het depot biedt de kans een bijdrage leveren aan de energie-transitie. De ambitie voor het depot is om een energieneutraal opslaggebouw te maken. Om dit te bereiken is in het PVE het 'Denemarkenmodel' als vertrekpunt benoemd. Het 'Denemarkenmodel' gaat uit van passieve koeling door directe verbinding met de bodem. Het 'Denemarkenmodel' is gebaseerd op een groot vloeroppervlak. De omvang van de locatie is echter beperkt en vraagt om een gestapeld bouwvolume. De ambitie is gesteld om de volgende stap te zetten met de ontwikkeling van een energie-neutrale opslag als gestapeld volume: het 'Utrechtmodel'. Een ander belangrijk kenmerk van het 'Denemarkenmodel' is het mee laten fluctueren van het depotklimaat met klimaatschommelingen van de seizoenen. Stapelen blijkt goed mogelijk. Meer vloeren (en plafonds) dragen bij aan het accumulerend vermogen. Accumulerend vermogen betekent de mate waarin warmte of koude kan worden opgenomen. Deze compactheid draagt bij aan de stabilisering van het binnenklimaat. Het accumulerend vermogen zorgt voor het uitdoven van klimaatpieken. Ook de kasten en collectie hebben accumulerend vermogen en dragen bij aan stabilisering van het klimaat. De basis voor een stabiel klimaat in het 'Utrechtmodel' is dus accumulatie en compactheid. Dit draagt ook economisch bij aan het reduceren van overtollig bouwvolume. Het depotvolume op de begane grond is direct verbonden met de bodem, waardoor passieve koeling mogelijk is, in samenhang met een zeer hoogwaardig geïsoleerde gebouwschil. De kantoren zijn geplaatst op de bovenste verdieping. Om hier een comfortabel verblijfsklimaat te realiseren worden deze geklimatiseerd. Een accumulerende verbinding van de kantoorlaag met het ondergelegen depot kan zorgen voor een passieve verwarming.

Ergieneutraal bewaren betekent niet zonder installaties. Om goede condities te garanderen is controle van het vochtgehalte in de depotruimte cruciaal. De depotruimtes worden voorzien van een vochtdragend ventilatie-systeem, voor een veilige luchtkwaliteit. Het ventilatiesysteem werkt energieneutraal.

Gelijk oplopend met het Voorlopig en Definitief gebouw- Ontwerp zal een technisch-economisch energieconcept in voldoende mate worden uitgewerkt. De uiteindelijke prestatie zal worden verantwoord tijdens de planologische procedure en o.a. in het jaarlijks duurzaamheidsverslag van de gemeente.

Daarnaast zullen de mogelijkheden voor een Solar Carport op de vrachtwagenparkeerplaats worden onderzocht.

Klimaat

Afvalwater (hemelwater, grondwater, huishoudelijk afvalwater) Van een bouwwerk/perceel komt per definitie afvalwater vrij. Bouwwerken dienen voor huishoudelijk afvalwater aangesloten te worden op de gemeentelijke riolering. De gemeente heeft de zorgplicht om afvalwater in te zamelen en te transporteren naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie (Wet milieubeheer artikel 10.33). Het bevat niet alleen nieuwbouw maar ook verbouwingen waar door functiewijziging en/of geometriewijziging van een gebouw het leidingwerk vernieuwd moet worden. De volgende punten zijn hierbij van toepassing:

1. Afvalwater dat wordt geloosd op de openbare vuilwaterriolering voldoet aan de geldende regels.
2. Overtollig hemelwater dat wordt geloosd op het openbare hemelwaterstelsel voldoet aan de geldende regels.
3. Overtollig grondwater dat wordt geloosd op het openbare ontwaterings- of hemelwaterstelsel voldoet aan de geldende regels.
4. Afvalwater, overtollig hemelwater en overtollig grondwater worden gescheiden aangeleverd.

5. Het leidingwerk dat nodig is voor de aansluiting van afvalwater, overtollig hemelwater en overtollig grondwater voldoet aan de geldende regels.
6. Minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag op het perceel wordt nuttig gebruikt en verwerkt op het eigen perceel conform de geldende voorkeursvolgorde en het gemeentelijke afwegingskader, zolang dit redelijkerwijs van de perceeleigenaar kan worden verwacht.
7. Bouwwerken en percelen zijn minimaal bestand tegen grondwaterstanden die fluctueren tussen de representatieve hoogste en laagste grondwaterstand.
8. Verblijfsruimtes zijn waterdicht conform de geldende bouwregelgeving.
9. Gebouwen zijn in staat afstromend hemelwater van een bui met een kans van voorkomen van minimaal eenmaal per honderd jaar te keren zonder dat schade optreedt.
10. Verdere uitwerking van punt 1, 2, 3 en 4 is opgenomen in artikel 10.29a en 10.33 van de Wet Milieubeheer. Punt 3 is ook verder uitgewerkt in de AMvB Blbi. Punt 5 is te vinden op de website: Informatie en voorwaarden riolaansluiting | Gemeente Utrecht en verdere uitwerking van punt 7 en 8 is opgenomen in Woningwet (artikel 3.21 en 3.21 Bouwbesluit 2012). Tot slot zijn punt 6 en 9 opgenomen in de "Visie water en riolering Utrecht" van de Gemeente Utrecht.

Hemelwater en droogte

Voor een juiste verwerking of afvoer van hemelwater hanteert de Gemeente Utrecht op grond van Wet Milieubeheer artikel 10.29a een voorkeursvolgorde voor de lozing van hemelwater in de openbare ruimte en op particuliere percelen. Op basis van deze voorkeursvolgorde moet afvloeiend hemelwater, indien redelijkerwijs mogelijk, worden verwerkt of geloosd door:

- Vasthouden en nuttig gebruiken (geen lozing);
- Infiltratie op de bodem (bovengronds);
- Infiltratie in de bodem (ondergronds);
- Directe lozing in het oppervlaktewater;
- Lozing in een hemelwaterstelsel;

Wanneer het redelijkerwijs niet mogelijk is om gebruik te maken van bovenstaande lozingsroutes:

- Lozing in een vuilwaterriool.

Door deze volgorde te hanteren kunnen er onnodige lozingen op de gemeentelijke riolering worden voorkomen en/of het aanleggen van extra leidingen. Wanneer er meer schoon afvalwater kan worden verwerkt binnen het plangebied wordt de fysieke leefomgeving weerbaarder tegen wateroverlast en wordt de kans verminderd op droogte in de bodem.

Afbeelding: Impressie depotgebouw



4. Onderbouwing

In dit hoofdstuk wordt de onderbouwing gegeven van de uitgangspunten van het voorgaande hoofdstuk. Het gaat hierbij om de gemeentelijke beleidsstukken voor de diverse vakgebieden op basis waarvan de vertaling naar deze ontwikkeling wordt gemaakt.

4.1 Beleidskaders

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) staat voor de lange termijn beschreven wat het gemeentelijke beleid is voor de fysieke leefomgeving in de stad. Daarnaast zijn drie beleidskaders van toepassing op het plangebied.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (2021)

Utrecht is één van de snelst groeiende steden van Nederland in één van de meest competitieve regio's van Europa. De uitdaging voor Utrecht is om te groeien en tegelijkertijd de leefkwaliteit te behouden en te versterken. Utrecht ziet gezond stedelijk leven als motor voor duurzaam ontwikkelen. In de Ruimtelijke Strategie 2040 wordt de keuze gemaakt om groei op te vangen door inbreiding. Utrecht is een compacte, overzichtelijke stad van een menselijke maat, deze bestaande kwaliteiten worden gehandhaafd en versterkt in nieuwe ontwikkelingen.

Tien-minuten stad

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht dichtbij, de tien-minuten stad.

De groene stad

Utrecht kiest voor verdichten en vergroenen in balans. Het landschap vormt de basis als raamwerk/onderlegger voor de verstedelijking van de stad en geeft een belangrijk antwoord op de invulling van gezond stedelijk leven. Het risico op versnippering van groen en versteniging van de leefomgeving door de groei van de stad wordt tegengegaan door groen op een gelijkmatige manier mee te laten groeien met de rest van de stad.

4.2 Functies

Een functie voor de opslag van museumstukken past goed op het bedrijventerrein Lage Weide. Op zichzelf is de functie niet hinderlijk voor de omgeving en de verkeersaantrekkende werking is zeer beperkt.

Voor de functie van vrachtwagenparkeren geldt dat deze bij uitstek past op deze locatie. De centrale ligging in Lage Weide en de ontsluiting van de locatie op het wegennetwerk van Lage Weide zorgen ervoor dat de parkeerplaats goed bereikbaar is. De functie speelt ook in op een actueel probleem van overlast van vrachtwagenparkeren in de openbare ruimte. Ondernemers in heel Lage Weide ondervinden hier hinder van.

4.3 Ruimtelijk

Stedenbouwkundige context Isotopenweg

Lage weide is een industrieterrein van ruim 200 hectare dat door de ontwikkeling van stedelijke uitbreidingen, met name Leidsche Rijn, ingesloten ligt tussen woongebieden. Het industrieterrein is binnen Utrecht het enige met ruimte voor zwaardere milieucategorieën. Het gebied is belangrijk voor de werkgelegenheid in de stad.

Afbeelding: Lage Weide in de stad



Structuur van de stad

Utrecht wordt als middelgrote stad doorsneden door infrastructuur van nationaal belang (spoor, weg en water). Door de centrale ligging vormt Utrecht een 'draaischijf' in het landelijke netwerk. Utrecht is mede daardoor een geliefde vestigingsplaats voor bedrijven. De centrale ligging heeft ook nadelen: er zijn veel barrières die het stedelijke netwerk blokkeren. Het opheffen van deze barrières die veelal zijn ontstaan tijdens de periode van industrialisatie rond 1900 en de wederopbouwperiode (jaren '60-'70) vormt een opgave die voor een stad als Utrecht zeer relevant is.

Lage Weide is bij uitstek een gebied dat door dergelijke barrières wordt omsloten. Veel van de barrières lopen globaal in noordwest-zuidoostrichting, dit is ook bij Lage Weide het geval. De spoorlijn Utrecht Amsterdam, het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 lopen parallel, en omsluiten Lage Weide. Samen vormen ze een blokkade van formaat in Noordwest. Ook op een nog groter schaalniveau ligt Lage Weide als een barrière tussen het Groene Hart aan de westzijde en de Vechtstreek aan de noord(-west)zijde.

Ruimtelijke strategie Utrecht 2040

De RSU doet op meerdere niveaus relevante uitspraken over Lage Weide: uitspraken op het niveau van de stad als geheel, op het schaalniveau van het noordwestelijk deel van de stad en voor Lage Weide als belangrijk onderdeel hiervan.

Belangrijk is dat de RSU op stedelijk niveau 6 stadsprofielen benoemt die gerelateerd kunnen worden aan Lage Weide: de verbonden stad, de groene stad, de compacte stad, de vertraagde stad, de inclusieve en betaalbare stad, en de toekomstbestendige stad. Dit betekent voor Lage Weide onder andere dat we inzetten op het verbinden en op het slechten van barrières, het verbeteren van het verblijfsklimaat en het bevorderen van gezonde verstedelijking, maar ook op het behoud en intensivering van de werkfuncties.

Afbeelding: Het aanwezige groen heeft weinig verblijfswaarde, is versnipperd en onderling niet verbonden

Uitspraken RSU gericht op heel Noordwest

- Verbinden van gebieden voor langzaam verkeer, deelmobiliteit en openbaar vervoer: Overvecht – Zuilen (en Werkspoor) – Lage Weide
- Leidsche Rijn; de verbinding is in eerste instantie gedacht rond Leidsche Rijn Centrum. Daar ligt de grootste prioriteit, vanwege het compleet maken van de radialenstructuur rond deze centrumknoop. Maar ook de Demkabrug (volwaardige fietsverbinding realiseren) en de verbinding Isotopenweg – Zuilensevecht staan in de RSU.
- Doorontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum tot volwaardig stadscentrum door middel van de ontwikkeling van het meest zuidelijke deel van Lage Weide, intensivering van werklocaties.
- Investeren in raamwerk groenblauwe en recreatieve verbindingen aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad. Dit punt heeft betrekking op het 4e kwadrant en Werkspoor. Maar ook het toegankelijk maken en vergroenen van de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en het realiseren van een groenstructuur in Lage Weide vallen hier onder.

Uitspraken RSU specifiek voor Lage Weide

- Opgave: efficiënter ruimtegebruik Lage Weide
- Meer werken per vierkante meter om mobiliteit van mensen en goederen slimmer te organiseren;
- Behoud milieucontour, versterken vestigingscondities voor bedrijven met milieucontour



Groen in Lage Weide

In Lage weide is weinig groen, een overmaat aan verharding en weinig verblijfskwaliteit. De grootste en belangrijkste groenstructuur in het gebied wordt gevormd door de plas Lage Weide en het groen van de isotopenweg. Dit groen is zowel voor klimaatadaptiviteit, ecologie als recreatie van substantieel belang voor Lage Weide maar als verbinding ook voor de stad. Het overige aanwezige groen heeft weinig gebruikswaarde, is versnipperd en slecht verbonden. Lage Weide is op slechts weinig plekken verbonden met zijn omgeving en dan vooral voor autoverkeer. Er ontbreekt een fijnmazigere aansluiting voor fietsverkeer, met name aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal en aan de kant van de A2.

Wat komt er op Lage Weide af?

- Lage Weide is het enige gebied in de stad met deze milieucontour. Dit betekent dat op Lage Weide bedrijven gevestigd zijn en ook zullen blijven, die niet passen in de stedelijke woongebieden. De functiemenging die beoogd wordt in de RSU is niet van toepassing op Lage Weide. Lage Weide blijft een monofunctioneel bedrijventerrein voor de zwaardere milieucategorieën. Voor vraagstukken op het gebied van circulariteit en stedelijke distributie

speelt Lage Weide een onmisbare en steeds groter wordende rol. Daar komt bij dat de ruimte op andere bedrijfsterreinen in de stad beperkt is;

- Er is behoefte aan extra ruimte voor bedrijven in Lage Weide. De groei van de stad en van de werkgelegenheid zullen een behoefte aan vestigingslocaties genereren;
- Mogelijk zal er als gevolg van stedelijke ontwikkelingen elders in de stad, behoefte ontstaan aan vestigingslocaties op Lage Weide voor bedrijven. Wanneer deze ruimte in Lage Weide gevonden kan worden, kan dit als positief gevolg hebben dat de bedrijven voor de stad behouden kunnen blijven;
- Gezondheid en groen: ook in Lage Weide is gezonde verstedelijking een belangrijke ambitie. Bijvoorbeeld voor werknemers, maar ook om de hoeveelheid verhard oppervlak te verminderen. Lage Weide scoort slecht qua hittestress en heeft een verouderde opzet op het punt van waterbeheersing. Het is wenselijk om de ambities op het punt van bereikbaarheid voor de fiets, verblijfskwaliteit, ecologie en klimaat te koppelen en toe te werken naar een robuuste groenstructuur.

Verdichten

Het antwoord op deze vraagstukken kan gegeven worden door te zoeken naar intelligent ruimtegebruik, meervoudig ruimtegebruik en verdichting. Ook voor Lage Weide is dit een opgave, net als elders in de stad.

Lage Weide “centraal”

Door de aansluiting op de A2 en op Leidsche Rijn aan de zuidzijde en de beoogde fietsverbinding naar Zuilen aan de noordzijde, is een zone bepaald die dwars door Lage Weide loopt en waarvan de ecologische ambitie al eerder is uitgesproken. De ligging van de plas Lage Weide draagt hieraan bij. Het is daarmee duidelijk dat dit de aangewezen plaats is voor het versterken van de groenstructuur.

In de eerste plaats heeft de toekomstige verbinding betekenis op stedelijk niveau. Het verbinden van delen van de stad door Lage Weide heen, gericht op de fiets, wordt op termijn mogelijk gemaakt. Deze verbinding draagt bij aan een betere aanhechting van Lage Weide aan de omringende stad en aan het opheffen van de barrièrewerking. De verbinding kan een belangrijke rol spelen in het stedelijke langzaam verkeersnetwerk en Lage Weide beter bereikbaar maken vanuit Zuilen en Overvecht. Op ecologisch vlak zal de groene zone bijdragen aan het opheffen van de ecologische barrière.

Daarnaast geeft de groenstructuur in Lage Weide impulsen aan:

- Het vergroten van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte met positieve gevolgen voor de gezondheid van de werknemers, denk aan aantrekkelijke pauzerondjes, etc.
- Versterking van groen en ecologie. Belangrijk voor het versterken van de stedelijke biodiversiteit en het veerkrachtiger maken van het stedelijk ecosysteem. Daarnaast is het gunstig voor het klimaatadaptief maken van dit deel van Lage Weide;
- Het bieden van een ruimtelijke structuur, waarlangs op termijn intensivering van werkfuncties kan plaatsvinden, mogelijk aangevuld met onderwijsfuncties, ondersteunende horeca, etc.

De zone kent een aantal reeds aanwezige landschappelijke elementen, die kunnen worden benut:

49 - SPvE Isotopenweg

Afbeelding links: zicht op het Uraniumkanaal vanaf de Isotopenweg



Afbeelding rechts: zicht op de plas Lage Weide vanaf de Plutoniumweg



Afbeelding links: groenstructuur langs het stamspoor



Afbeelding rechts: bomenrij Atoomweg



Groene scheg

Om de groene zone vorm te geven is over de gehele lengte een robuuste maat nodig. Op de afbeelding is dit schematisch weergegeven. De maat en schaal van de plas Lage Weide zijn ten noorden van de Atoomweg doorgezet. Dit kan mogelijk worden gemaakt door de Otto Hahnweg te vergroenen, onder andere door bomen in het straatprofiel te plaatsen. Daarnaast kan gekeken worden naar vermindering van het verharde oppervlak ten gunste van groen. Tenslotte kan gekeken worden waar het mogelijk is om bestaande functies die in de groene scheg liggen (op termijn) compacter te maken: een kleinere footprint en meer hoogte. In het eindbeeld kan de groene scheg een campusachtige uitstraling krijgen: een parkachtige setting waarin functies en bebouwing op elkaar zijn afgestemd en elkaar versterken. Het plangebied ligt in deze groene scheg.

Afbeelding:
schematische
verbeelding van de
groene scheg



Doorvertaling voor het plangebied

Voor het plangebied leidt bovenstaande ontwikkellijn tot globale uitgangspunten waar de randvoorwaarden in Hoofdstuk 3 de concrete vertaling van zijn:

- Een groene, landschappelijke inpassing staat voorop;
- Hierin zijn ecologische kwaliteiten geborgd, onder andere door toepassing van streekeigen planten- en boomsoorten;
- Er is voldoende veilige ruimte voor de voetganger en fietser;
- De bodem heeft voldoende waterabsorberend en -bufferend vermogen en de beplanting is voldoende robuust om de gevolgen van de klimaatverandering aan te kunnen. Het principe is om de huidige afwisseling tussen boomgroepen en waardevolle graslanden te behouden. Waar mogelijk worden nieuwe boomgroepen met hoofdzakelijk wilgen gerealiseerd. Daarnaast komt er ruimte voor solitaire en/of groepjes heesters en wordt er op bepaalde plekken meer ondergroei door middel van de aanplant van heesters bewerkstelligd.
- Gebouwd programma wordt gestapeld ontwikkeld (compact bouwvolume) en heeft een hoogwaardige en tevens groene uitstraling;
- Functies in de groene scheg voegen geen of weinig autobewegingen toe en maken slim gebruik van alternatieve vormen van mobiliteit;
- De hoeveelheid verharding is geminimaliseerd en waar mogelijk wordt bestaande verharding opgeheven ("groen, tenzij");
- De openbare ruimte is uitnodigend en wordt niet gekenmerkt door hekwerken of andere fysieke erfgrenzen.

4.4 Groen

Om de waarborging van groen in stedelijke plannen te bewerkstelligen is het volgende afwegingskader, vastgesteld in de actualisatie groenstructuurplan 2017-2030, van toepassing. Dit afwegingskader bevat de randvoorwaarden voor het behoud en de ontwikkeling van de groenstructuur:

- Op stedelijk niveau heeft een goede stedelijke groenstructuur een gelijk belang naast de andere stedelijke belangen. De stedelijke groenstructuur vertegenwoordigt in ruimtelijke afwegingen een expliciet belang in ontwikkelingen en projecten op buurt- en wijkniveau;
- Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur worden beschermd. Vermengen van het stedelijk groen met andere stedelijke functies is in principe mogelijk. Voorwaarde hiervoor is dat het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen worden behouden of verbeterd;
- Voor behoud en versterking van de biodiversiteit in de stad worden natuurwaardenkaarten per wijk opgesteld (zie actualisatie groenstructuurplan 2017-2030 par.2.3.5). Deze geven aan waar welke (Utrechtse) soort en type natuur zich bevindt en welke kwaliteit die heeft. Door te weten welke natuurwaarde waar voorkomt kunnen we beter beschermen en/of verbeteringen aanbrengen bij de uitvoering van het Groenstructuurplan;
- Een eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen wordt elders in de groenstructuur gecompenseerd. De compensatie moet bij voorkeur in het gebied of de wijk zelf plaatsvinden, als dat niet kan elders in de stad en als dat ook niet kan, komt financiële compensatie in beeld. In een zo vroeg mogelijk stadium is een analyse nodig die duidelijkheid geeft over de kwaliteiten van het betreffend onderdeel van de hoofdgroenstructuur (natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie, gezonde verstedelijking en

- klimaatadaptatie). De bewoners worden bij de compensatie betrokken;
- De locatiekeuze voor onderdelen van de stedelijke groenstructuur is gebaseerd op samenhang en continuïteit in de structuur, op haalbaarheid en op potentiële kwaliteiten. De bedachte onderdelen kunnen zo nodig elders worden gerealiseerd, op voorwaarde dat er gelijkwaardige alternatieven zijn;
 - Ontbrekende delen van de groenstructuur worden ingevuld. De open einden in de groenstructuur zijn op die manier te beschouwen als reserveringen voor de realisatie van toekomstig, stedelijk groen;
 - Behouden en ontwikkelen van de stedelijke groenstructuur is op plaatsen met duidelijke tekorten aan wijk- en buurtgroen van een groter belang dan elders;
 - Bij het maken van plannen is er soms een stapeling van voorwaarden en wensen. Veel kan worden gerealiseerd door integratie van aspecten. Soms moeten er toch keuzes worden gemaakt. Bij de vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen wordt beschreven hoe uitvoering aan deze nota is gegeven;
 - Bij besluiten over gebiedsontwikkeling die in strijd zijn met het bestemmingsplan (zoals de vaststelling van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen of een omgevingsvergunning), moet worden onder-bouwd waartoe de uitgangspunten geleid hebben. De ruimtelijke onderbouwing kan bijvoorbeeld een beschrijving bevatten van de manier waarop vermindering van groen gecompenseerd wordt;
 - Ter voorbereiding van de Omgevingswet onderzoeken we hoe uitvoering het best geregeld kan worden, waarbij bijvoorbeeld wordt bekeken of er regels in het omgevingsplan nodig zijn of dat het wenselijk is dat er beleidsregels worden opgesteld.

Bomenbeleid

Volgens de nota 'Bomenbeleid Utrecht 2018' is bij ruimtelijke plannen een 'Bomenparagraaf' noodzakelijk. Hierin dient een uitspraak gedaan te worden over de wijze waarop rekening wordt gehouden met het belang van de bomen. Daarnaast bevat het bomenbeleid een herplantplicht. In de Algemene Plaatselijke Verordening 2018 is herplant bij kap-vergunningen verplicht gesteld. Indien verplanten of behoud niet mogelijk is, kan de eis worden opgelegd om op andere wijze groen aan te leggen door bijvoorbeeld zwaardere bomen of bosplantsoen, dak- of gevelgroen aan te planten ter compensatie. Bij compensatie wordt de volgorde aangehouden: 1e keus herplant op locatie, 2e keus herplant dichtbij locatie, 3e keus herplant elders. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan in het uiterste geval worden overgegaan tot financiële compensatie waarbij de inkomsten worden geormerkt voor het aanplanten van bomen en groen elders in de gemeente Utrecht. Ook streeft het bomenbeleid de ambitie na om meer zware volwassen bomen in de hoofdgroenstructuur te planten. Tot slot hebben we vanuit de RSU 2040 de opgave om 440 hectare extra groen en 60.000 bomen te realiseren. Onder andere hierom willen we onderzoeken of en hoe we meer bomen kunnen gaan planten dan er eventueel moeten wijken voor de bouw van het depot.

Groen in Lage Weide

Lage Weide is een van de meest grijze en versteende gebieden van Utrecht. De plas Lage Weide en het groengebied aan de isotopenweg zijn de grootste en enige groengebieden van formaat in deze context. Op grotere schaal is Lage Weide sinds het vierde kwart van de twintigste eeuw omsloten geraakt door de verdergaande verstedelijking met de wijken Terwijde, Leidsche Rijn en Zuilen. Vanuit deze situatieschets zijn de volgende belangen voor het groene projectgebied te destilleren:

- De percelen zijn onmisbare (ecologische) schakels in de Hoofdgroenstructuur; verbinding Natuurgebied Zuilen, Amsterdamrijnkanaal, Spoortalud Utrecht – Amsterdam, plas Lage Weide (stedelijk belang, actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030);
- Van substantieel belang in de opgave klimaatadaptatie; verkoeling atmosfeer, hemelwater infiltratie (stedelijk belang, visie Klimaatadaptatie Utrecht 2022);
- Enige recreatieve zone voor werknemers (met plas Lage Weide) tussen alle bedrijvigheid;
- Schakel in pijler mobiliteit Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040; toekomstige verbinding Zuilen, Lage Weide en Terwijde;
- Belangrijke schakel in Groene Schaalsprong (Ruimtelijke strategie Utrecht 2040).

De ontwikkeling van het museumdepot en de vrachtwagenparkeerplaats hebben een verlies aan onverhard en groen oppervlak tot gevolg. Dit betekent dat er nieuwe ruimte gezocht moet worden voor bovenstaande functies en belangen (groencompensatie) zodat de functionaliteit van het gebied voor de regio en de stad in stand blijft en waar mogelijk versterkt. Vanwege deze ontwikkeling en bovengenoemde belangen is het van groot belang dat het overgebleven onbebouwde oppervlak met een hoogwaardige groene kwaliteit wordt ingericht. Om achteruitgang op stedelijk niveau te voorkomen dient bij de uitwerking aangetoond te worden hoe hiermee wordt omgegaan.

Ondanks dat het gevelmateriaal van het depot zich leent voor begroeiing, wordt het toepassen van gevelgroen niet als randvoorwaarde opgenomen. Dit is niet mogelijk omdat voorkomen dient te worden dat bijvoorbeeld houtworm, motten, zilvervliesbeestjes zich nestelen in de gevel en op termijn binnendringen in het depot. Deze fauna is niet te weren met innovatieve technieken. Het is van belang dat het depot zo wordt gebouwd dat vogels niet kunnen vertoeven op de gevel en uitwerpselen achterlaten die vervolgens andere fauna aan zouden trekken. In het depot worden kwetsbare kunststukken opgenomen en is sprake van een steriel en beschermend binnenklimaat. Omdat het dak van de footprint wel groen wordt ingericht, is er alsnog sprake van een vorm van natuurinclusief bouwen.

4.5 Mobiliteit

Vrachtwagenparkeren

Op Lage Weide staan veel vrachtwagens (trekkers, opleggers/trailers of combinaties) in de openbare ruimte geparkeerd, regelmatig op openbare wegdelen of autoparkeerplaatsen. Dit leidt op verschillende plaatsen tot overlast of onveilige situaties. Parallel aan het project Isotopenweg heeft de gemeente Utrecht in 2021 met Parkmanagement Lage Weide afgesproken om maatregelen te onderzoeken. Denk hierbij aan fysieke ingrepen, verkeersbesluiten zoals venstertijden, maar ook het gesprek voeren met grote overlastgevers en onderzoeken of een uitwisselsysteem voor parkeerplekken mogelijk is. In 2023 volgt een concrete uitwerking.

Het is belangrijk dat er nog steeds voldoende geschikte parkeerplekken blijven op Lage Weide voor vrachtwagens. Deze functie hoort namelijk thuis op een bedrijventerrein. De aanpak gaat om het verminderen van overlast en onveilige situaties. Het creëren van een vrachtwagenparkeerplaats is een belangrijke bijdrage aan het verminderen van de parkeerproblematiek op Lage Weide.

Verkeersroute Isotopenweg

Er is gekeken naar de mogelijke onttrekking van de Isotopenweg tussen de Rutherfordweg/Otto Hahnweg en het kruispunt Isotopenweg/Plutoniumweg. Het is onderzocht of een onttrekking mogelijk is om invulling te geven aan de benodigde groencompensatie.

Het gehele onttrekken van dit deel van de Isotopenweg blijkt onmogelijk zonder het gehele verkeersnetwerk van Lage Weide aan te pakken. De route wordt door zowel fiets-, auto- als vrachtverkeer veelvuldig gebruikt. Ook vanuit verkeersveiligheid opzicht is het zeer ongewenst om deze doorsteek te laten vervallen. Oorzaak hiervan is het kruispunt Otto Hahnweg/Atoomweg. Op dit kruispunt moet men meerdere rijbanen oversteken om de Atoomweg op te draaien en hierdoor worden soms risico's genomen om de weg op te draaien. Veel bestuurders mijden daarom dit kruispunt en gebruiken de Isotopenweg om de snelweg A2 te kunnen bereiken. Enkele bedrijven hebben via participatie aangegeven hun chauffeurs altijd via de Isotopenweg te sturen.

4.6 Openbare ruimte

De openbare ruimte in Lage Weide is hoofdzakelijk functioneel van aard en bestaat uit fietspaden, enkele trottoirs en enkele groenstroken. Grote bedrijfsgebouwen overheersen en de menselijke maat is niet vanzelfsprekend. Dit gebied is niet gebouwd voor mensen. De Plas Lage Weide vormt één van de weinige grote groene structuren waarin routes van kwaliteit aanwezig zijn. Het verder uitbreiden van deze structuur in noordelijke richting in de vorm van een groene scheg biedt kansen voor zowel recreatief gebruik als voor kwalitatieve doorgaande (fiets)routes.

Om tot een robuuste parkstructuur te komen is een sterke ruimtelijke samenhang nodig tussen het hele gebied vanaf de Plas Lage Weide tot aan de omgeving van het depot. De basis voor deze samenhang wordt gevormd door de landschappelijke afwisseling tussen grasland, struwelen, en boomgroepen door te zetten en te versterken. Op deze manier ontstaat een lommerrijk gebied dat verkoeling, rust en ruimte biedt om te wandelen, fietsen en recreëren.

Openbare gebieden met het karakter van industriegebied zijn zeldzaam in Utrecht. Industriële elementen die hier te vinden zijn moeten gekoesterd worden en een prominente plaats krijgen in de parkinrichting. Meest opvallend hierin is het Stamspoor, maar ook het uitzicht over het Uraniumkanaal heeft belevingswaarde. Daarnaast kennen industrieterreinen typerende beplanting in de vorm van spontaan opgekomen pionierssoorten. Veel voorkomend zijn berk en wilg, maar ook andere soorten zoals zomereik komen voor. Door te kiezen voor dergelijke soorten in het ontwerp kan het karakter van de plek versterkt worden.

De routes moeten voldoende kwaliteit hebben om een aangenaam gebruik te kunnen faciliteren. Fietspaden liggen bij voorkeur vrij van autowegen, en het afwaarderen van de Isotopenweg tot fietspad komt het comfort van de fietser ten goede. Bovendien zorgt het verwijderen van een dwarsverbinding voor auto's voor een sterkere samenhang van het park. Door de aanwezige wandelroutes aan te vullen wordt het mogelijk ommetjes te wandelen in het gebied, wat een grote meerwaarde is. Deze wandelpaden liggen zoveel mogelijk vrij in het groen voor beste beleving. Er ligt een kans in het benutten van het Stamspoor als wandelroute. Dit zorgt voor meer keuzemogelijkheid in routes, en versterkt de beleving van het gebied met industrieel karakter.

Om het gebied voldoende ruimtelijke kwaliteit te geven is de uitstraling belangrijk. In een park moeten mensen zich welkom voelen. Hekwerken en vergelijkbare afsluitingen zijn funest hiervoor, en moeten zo veel mogelijk vermeden worden. Indien er afscheidingen gewenst zijn hebben natuurlijke scheidingen, zoals hagen, ruigtes en sloten sterk de voorkeur.

Belangrijke factoren in de beleving van een park zijn het meubilair en materialisering van onder andere verharding. Beide moeten samenhangend gekozen worden en consequent worden toegepast in het hele park, om het gevoel van samenhang te versterken. Kwalitatieve materialen dragen bij aan een kwalitatieve uitstraling.

4.7 Gezonde leefomgeving

De huidige locatie voor het depot is aan de Vlampijpstraat. Door het verplaatsen van het depot naar de Isotopenweg kan er ruimte vrijgemaakt worden aan de Vlampijpstraat. Dit is onderdeel van het Werkspoorkwartier, wat een transitie doormaakt naar een plek met meer creatieve bedrijvigheid en intensiever gebruik. Opslag is in de visie voor het Werkspoorkwartier minder gewenst en beter passend bij een locatie verder aan de randen van de stad. De plek die vrijkomt kan ingezet worden voor meer intensief gebruik, wat kan leiden tot meer werkgelegenheid, wat een positief effect op de gezondheid van mensen heeft.

De vrachtwagenparkeerplaats zorgt ook voor ruimte op het Werkspoorkwartier. Vrachtwagens worden nu nog weleens in het Werkspoorkwartier geplaatst, terwijl daar eigenlijk geen ruimte voor is. Daarnaast rijden deze vrachtwagens door woonwijken via de Westelijke stadsboulevard naar het Werkspoorkwartier toe. Het verminderen van autoverkeer op die route is vanuit een gezondheidsperspectief gewenst, dit geldt zeker voor zwaar verkeer zoals vrachtwagens.

Het versterken van de groenstructuur draagt ook bij aan gezondheid. Groen zorgt niet alleen voor een prettige leefomgeving, het draagt ook bij aan een klimaat adaptieve stad. Hitte stress wordt tegengaan door water verdampende en schaduw werpende bebouwing zoals grote bomen en struiken.

4.8 Duurzaamheid en energie

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Klimaatneutraliteit houdt in dat er op jaarbasis net zoveel energie in het gebied wordt opgewekt als gebruikt. Dit geldt voor:

- de gebouwgebonden energievraag;
- de gebruiksgebonden energievraag en
- het energiegebruik in de openbare ruimte.

Het is daarbij de ambitie de energievraag zo laag mogelijk te houden en de benodigde energie op te wekken met duurzame energiebronnen. Alle nieuwbouw wordt aardgasloos gebouwd.

Het depot is aardgasloos en voldoet in haar eigen energiebehoefte. De gebouwgebonden installaties gebruiken op jaarbasis 0 kW. In de zomer levert het gebouw middels zonnepanelen energie aan het net, en in de winter mag hetgeen is teruggeleverd weer worden afgenomen.

Visies op duurzaamheid

Op 2 november 2017 heeft de gemeenteraad de Visie op de warmtevoorziening vastgesteld. Een duurzame warmtevoorziening kan gerealiseerd worden door de vraag naar warmte te beperken, te stoppen met het gebruik van aardgas en over te stappen op duurzame warmtebronnen. Om te kunnen voldoen aan de verplichting uit het Klimaatakkoord dat door de VNG is ondertekend, heeft de gemeente Utrecht in 2021 een tweedelige Transitievisie Warmte (TVW) en een Regionale Energiestrategie (RES) vastgesteld.

Deel 1 van de TVW bevat de strategie en visie over hoe de bestaande huizen en gebouwen in Utrecht geleidelijk, buurt-voor-buurt, over kunnen gaan naar nieuwe vormen van verwarmen en koken. Hierin is ook vastgelegd dat de schaarse capaciteit van het hoge temperatuur stadswarmtenet niet voor nieuwbouw ingezet mag worden.

Circulaire economie

Utrecht wil in 2050 een circulaire stad zijn. Het Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 maakt onderdeel uit van de Omgevingsvisie en is een eerste stap op weg naar 2050. Het actieplan richt zich vooral op de gebouwde omgeving, waarbij de woningbouwopgave van groot belang is voor de circulaire ambitie: bestaande gebouwen worden circulair getransformeerd en nieuwe woningen zijn circulair te bouwen.

De circulaire economie gaat niet alleen om het nuttig gebruik van grondstoffen, componenten en producten die hun levens einde hebben bereikt. Een belangrijk onderdeel is ook de manier waarop deze producten worden ontworpen, vervaardigd en toegepast met het oog op makkelijk (her)gebruik aan het einde van hun leven. Dit gebeurt met aandacht voor zowel het grondstoffengebruik als de benodigde energie en de milieu impact. Voor circulair bouwen vragen we aandacht voor de volgende punten:

1. Ingaande materialen en ontwerpkeuzes.

De ambities omtrent circulair bouwen richten zich op het verlagen van de milieubelasting van de gebouwen via de MPG indicator. Dit kan door slim te ontwerpen, milieuvriendelijker materialen toe te passen en hergebruikt materiaal te gebruiken. Ook hanteren we de werklijnen uit City Deal circulair en conceptueel bouwen. De city deal bevat drie werklijnen die zich richten op:

- Biobased bouwen;
- Industrieel conceptueel bouwen;
- Circulaire financiële modellen.

Gemeente Utrecht is aangesloten bij het landelijke netwerk Samen Versnellen die Het Nieuwe Normaal ontwikkelt. Ambities in Het Nieuwe Normaal zijn van toepassing op bouwprojecten.

2. Vermijden van afval en efficiënt grondstoffengebruik in de bouwfase

Tijdens de bouwfase is het van belang om afval zoveel mogelijk te vermijden en grondstoffen maximaal te benutten. Afval vermijden kan door maatregelen te treffen tegen overproductie, te grote voorraden, en het voorkomen van defecte en afgewezen producten. De toepassing van prefab bouwen en het benutten van een bouwhub bieden hierbij veel voordelen, waaronder het spaarzaam omgaan met grondstoffen en duurzaam beheer van de bouwplaats, vermindering van de hoeveelheid afval op de bouwplaats, minder overlast op de bouwplaats, en eenvoudige (re)montage van elementen.

3. Aanpasbaarheid in de gebruiksfase

Door zo te ontwerpen dat het gebouw makkelijk aangepast kan worden, wordt de milieubelasting van de aanpassingen verlaagd en de levensduur van het gebouw verlengd. Door in onafhankelijke lagen te bouwen hebben de elementen waaruit een gebouw bestaat een verschillende levensduur. Doordat deze elementen onafhankelijk van elkaar worden gemaakt, kan één laag kan worden "loggemaakt" en vervangen zonder een aangrenzende laag te beschadigen. Door al bij het ontwerp rekening te houden met demontage in de toekomst, kunnen de componenten of het hele gebouw aan het einde worden hergebruikt.

4. Herbruikbaarheid na gebruiksfase

Aan het einde van de gebruiksfase wordt een gebouw normaliter gesloopt. Een circulair gebouw wordt gedemonteerd en de vrijgekomen materialen / constructies komen beschikbaar voor een nieuw bouwproject. Om dit mogelijk te maken is het ten eerste van belang dat het gebouw zo demontabel mogelijk wordt ontworpen. Een ontmantelingsgids die al tijdens het ontwerp wordt gemaakt draagt bij om vrijkomende materialen en componenten zo efficiënt mogelijk te kunnen hergebruiken. Ten tweede moeten de vrijkomende materialen

herbruikbaar zijn, dus giftige of anderzijds eenmalig bruikbare materialen moeten vermeden worden. Ten derde is het van belang dat de materialen in het gebouw opgeslagen zijn in een materialenpaspoort. Dat laatste is van belang omdat zonder kennis van de opgeslagen materialen in het gebouw de waarde ervan verloren gaat.

Proces

We schrijven niet exact voor hoe een circulair ontwerp gemaakt moet worden, of hoe circulair gebouwd moet worden. We hebben wel een hoge circulaire ambitie en belonen inzet daarop. De markt wordt uitgedaagd en krijgt de ruimte om zelf te komen met creatieve, innovatie circulaire voorstellen met zo hoog mogelijke ambities. Het doel is om het vroegtijdig bespreken van de duurzaamheidsambities en het in beeld brengen van kansen, (duurzaamheidsvisie) de aanpak van duurzame bouw vast te leggen (duurzaamheidsplan) en het vastleggen hoe tijdens ontwerp en bouw wordt getoetst.

5. Onderzoek en haalbaarheid

In dit hoofdstuk wordt omschreven in hoeverre de gestelde uitgangspunten en bijbehorende onderbouwing haalbaar zijn. Het gaat daarbij om verschillende ruimtelijke en milieukundige aspecten.

5.1 Geluidhinder

De ontwikkeling van een Depot en vrachtwagenparkeerplaats vallen niet onder de geluidgevoelige bestemmingen zoals omschreven in de wet geluidhinder. Derhalve is een onderzoek naar geluidhinder niet noodzakelijk en zijn de functies niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening wat betreft het aspect geluidhinder.

5.2 Luchtkwaliteit

Het plan moet voldoen aan de eisen aangaande luchtkwaliteit uit de Wet Milieubeheer. Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen of omgevingsvergunningen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld of een besluit omgevingsvergunning kan worden genomen, indien:

- Aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM10 (fijn stof) en NO₂ (stikstofdioxide) in de buitenlucht;
- Het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Schone lucht in Utrecht

Sinds 2017 wordt overal in Utrecht voldaan aan de Europese grenswaarden, zoals opgenomen in de wet Milieubeheer. In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) niet alleen aan de wettelijke grenswaarden te voldoen, maar ook aan de strengere WHO advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Deze motie is uitgewerkt in het Raadsbesluit 'Utrecht kiest voor gezonde lucht - luchtkwaliteitsbeleid

en uitvoeringsprogramma' van december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2005, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het Raadsbesluit.

Ook neemt de gemeente Utrecht deel aan het Schone Lucht Akkoord, waarin rijksoverheid, provincies en gemeenten samenwerken aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, met als doel een gezondheidswinst te behalen van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016.

Luchtkwaliteit onderbouwing

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.

De gemeente Utrecht heeft het streven om in de toekomst ook te voldoen aan de WHO advieswaarden (2005) voor PM10 en PM_{2,5} (respectievelijk 20 en 10 µg/m³). In het jaar 2030 liggen de concentraties PM10 en PM_{2,5} ruim onder de WHO advieswaarde.

Het halen van de WHO advieswaarde is echter geen vereiste voor het vaststellen van het bestemmingsplan of het nemen van een besluit op de aanvraag omgevingsvergunning.

5.3 Stikstofdepositie wettelijk kader

De biodiversiteit (soortenrijkdom) in Europa gaat achteruit. Om deze te beschermen zijn in Nederland ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen met een Europese beschermingsstatus.

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient gekeken te worden naar het aspect stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden (Natura 2000). Alleen wanneer met een berekening met AERIUS Calculator wordt aangetoond dat er op voorhand geen significante bijdrage is van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een Wnb-vergunning niet van toepassing en kan het bestemmingsplan vastgesteld worden of de omgevingsvergunning worden afgegeven.

Als er stikstofdepositie groter dan 0,00 mol N/ha/jaar plaatsvindt wordt in het kader van een Wnb-vergunning eerst een voortoets uitgevoerd. In de voortoets mag rekening gehouden worden met interne salderingsmaatregelen. Interne salderingsmaatregelen zijn (stikstof-reducerende) maatregelen binnen de begrenzing van hetzelfde plangebied en binnen dezelfde ruimtelijke ontwikkeling (plantoets) en/of binnen de begrenzing van een project (projecttoets). Wanneer volstaan kan worden met interne salderingsmaatregelen (resultaat alsnog 0,00 mol N/ha/jr.) kan het bestemmingsplan dus worden vastgesteld c.q. kan de natuurtoestemming voor de betreffende activiteit worden verleend. Indien in de voortoets niet kan worden uitgesloten dat er geen significante effecten optreden is vervolgonderzoek nodig in de vorm van een Passende Beoordeling.

Dit is een uitgebreid ecologisch onderzoek. Extern salderen, mitigatie of een ADC-toets zijn altijd onderdeel van een Passende Beoordeling.

Per 1 juli 2021 is de Wet Stikstofreductie en Natuurverbetering in werking getreden. In het vergunningstraject moet ten aanzien van stikstofdepositie zowel de gebruiksfase als aanlegfase worden berekend.

Op 2 november 2022 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de 'Porthos-uitspraak' geoordeeld dat de partiële (stikstof) bouwvrijstelling niet mag worden toegepast bij (bouw) projecten (ECLI:NL:RVS:2022:3159).

Stikstofdepositie onderbouwing

Het plangebied ligt op ca 4 km van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Daarnaast dienen de mobiele werktuigen ten aanzien van de aanlegfase berekend te worden. Op basis van de berekening voor de bouw- en aanlegfase moet blijken of de bijdrage aan stikstof 0,00 mol N/ha/jr bedraagt. Is dit niet het geval is zal via een voortoets aangetoond moeten worden dat significante effecten worden uitgesloten.

Op basis van de definitieve plangegevens en extra verkeersgeneratie zal een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd dienen te worden waarin de stikstofdepositiebijdrage van de gebruiksfase en aanlegfase wordt bepaald.

5.4 Externe veiligheid

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's vooromwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste

plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

Het plangebied bevindt zich binnen het invloedsgebied van het doorgaande spoor waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de omgeving bevinden zich geen buisleidingen of inrichtingen met gevaarlijke stoffen die vanuit oogpunt van externe veiligheid relevant zijn voor de realisatie van de plannen.

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt; voor transport over weg, spoor en water). Het Bevt geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. In het Bevt staan twee soorten risico's beschreven waarop normen en richtlijnen van toepassing zijn. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Naast risiconormeringen kent het Bevt tevens een extra afstandsbepaling, het zogenaamde plasbrandaandachtsgebied. Voor dit plasbrandaandachtsgebied geldt een motivatieplicht indien bebouwing gewenst is. Indien nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd moet deze aan extra brandveiligheidseisen volgens het Bouwbesluit voldoen.

Het plan bevindt zich niet binnen de maatgevende risicocontour of een plasbrandaandachtsgebied. Aan deze minimale afstandsbepalingen wordt dus voldaan. Wel dient het groepsrisico te worden verantwoord.

Bij uitwerking van het plan zal de hoogte van het groepsrisico middels een analyse inzichtelijk moeten worden gemaakt, dit is onderdeel van de zogenaamde verantwoording.

De maatgevende scenario's voor het gebied door het transport zijn brand en onbedoeld vrijkomen van giftige (of schadelijke) stoffen. In geval van brand (op het spoor) is het belangrijk dat personen van het spoor af kunnen vluchten/het gebouw verlaten. Het is daarom

belangrijk ook aan de zijde gericht van het spoor af (nood) uitgangen aanwezig zijn.

Mochten er schadelijke of giftige stoffen vrijkomen is het belangrijk dat personen (zo lang mogelijk) veilig in het gebouw kunnen schuilen, het is daarom belangrijk dat in het gebouw, of delen hiervan, de mechanische ventilatie kan worden gesloten en de bediening in geval van een dreigende ramp goed kan worden bereikt.

5.5 Bedrijven en milieuzonering

Bedrijventerrein Lage Weide is een gezoneerd industriegebied waarvoor geldt dat alle bedrijven bij elkaar aan bepaalde geluidsgrenswaarden moeten voldoen. Het gaat in dit geval echter om een functie die niet onder de zware industrie valt die gebruikelijk is voor Lage Weide. Het Depot en de vrachtwagenparkeerplaats vallen onder het Activiteitenbesluit waarvoor geldt dat op een gezoneerd industrieterrein het geluid op 50 meter afstand niet meer mag zijn dan 50 dB(A). De functies van opslagdepot en vrachtwagenparkeren produceren niet dermate dat een akoestisch onderzoek noodzakelijk is. In de VNG-tabel voor bedrijven en milieuzonering is de functie van het Depot het beste te vergelijken met de categorie 'Verhuur van opslagruimte (cat.2)'. Dat betekent dat er binnen 0 meter van de locatie geen milieugevoelige bestemmingen mogen liggen. Daar is in dit geval geen sprake van en daarom geen strijdigheid met een goede ruimtelijke inpassing.

5.6 Geurhinder

Het algemene uitgangspunt van geurbeleid is het zoveel mogelijk beperken van geurhinder en het voorkomen van nieuwe hinder. Voor bepaalde bedrijven is in de Wet milieubeheer (Wm) een richtwaarde aangegeven voor hoeveel geur (uitgedrukt in geureenheden/m³) acceptabel is in de omgeving van bedrijven/inrichtingen. Dit geldt voor bestaande woningen en voor nieuwe woningen.

Plansituatie

De ontwikkeling voorziet in een opslag Depot en vrachtwagenparkeerplaats. Het milieuaspect geur speelt alleen bij ontwikkelingen waarbij woningbouw wordt gerealiseerd. Een geuronderzoek is daarom niet nodig.

5.7 Archeologie en monumenten

Het huidige archeologiebeleid van de gemeente Utrecht is verwoord in de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg (2009), die gekoppeld is aan de gemeentelijke archeologische waardenkaart. Op de waardenkaart is vastgelegd welke archeologische verwachting een gebied heeft. Het plangebied Depotgebouw Isotopenweg ligt in een zone met een archeologische verwachting. Voor gebieden met een archeologische verwachting geldt dat bij bodemingrepen groter dan 1.000 m² en dieper dan 50 cm beneden het huidige maaiveld een archeologievergunning verplicht is.

Vanaf 1 juli 2022 wordt de geactualiseerde waardenkaart en bijbehorende regels vastgelegd in het bestemmingsplan 'Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht'. Gezien de voorgenomen planning van het project Depotgebouw Isotopenweg is de verwachting dat de nieuwe regeling van toepassing is voor het project. Met de ingang van het Bestemmingsplan Algemene regels Utrecht is ook sprake van een wijziging van het vergunningstelsel: vanaf 1 juli moet een omgevingsvergunning voor het aspect archeologie worden aangevraagd (wabo).

Het projectgebied ligt op de geactualiseerde waardenkaart in een zone met een middelhoge archeologische verwachting (WA5, afb. 1). Dergelijke gebieden zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan middelgroot is. Dit is gebaseerd op de landschappelijke ondergrond.

Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 30 cm. Bij overschrijding van de vrijstellingsgrens geldt een vergunningsplicht. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning moet een deskundigenrapport worden overlegd waaruit blijkt welke gevolgen de voorgenomen bodemingrepen hebben op de archeologische waarden in de ondergrond. Aan de vergunning kunnen voorwaarden worden verbonden ten aanzien van behoud in situ van archeologische waarden of het uitvoeren van aanvullend archeologisch onderzoek (behoud ex situ).

De hogere archeologische verwachting die vanaf 1 juli 2022 van toepassing is op dit projectgebied heeft geen gevolgen voor het project, omdat ook op basis van de huidige archeologische waardenkaart al sprake is van een vergunningplicht en onderzoekplicht.

Archeologisch onderzoek en verwachting

Binnen het plangebied Depotgebouw Isotopenweg zijn geen archeologische rijksmonumenten aanwezig. Ook heeft er (nog) geen archeologisch onderzoek in het plangebied plaatsgevonden. Wel zijn in de directe omgeving archeologische onderzoeken uitgevoerd en vondsten aangetroffen.

Tijdens graafwerkzaamheden voor een waterleiding op het kruispunt Plutoniumweg/Isotopenweg is een fragment van een kookpot uit de ijzertijd/vroeg Romeinse tijd gevonden. Het grotendeels intacte potje lag op een diepte van 0,70 m -NAP. Dergelijke kookpotten worden veel aan nederzettinglocaties gekoppeld.

Booronderzoek aan de overzijde van het plangebied (Kanaaldijk 15) heeft aangetoond dat het terrein flink is opgehoogd. Onder deze ophogingslaag liggen oeverafzettingen van de Oud Aa stroomgordel. Omdat er geen bodemvorming in de oeverafzetting is aangetroffen is de ingreep archeologisch vrijgegeven. Ook het proefsleuvenonderzoek op het terrein van Isotopenweg 3 heeft geen behoudenswaardige archeologische resten blootgelegd.

Aandachtspunten

- Het advies is om in een zo vroeg mogelijk stadium in overleg met het bevoegd gezag archeologie (gemeente Utrecht) te bepalen welk archeologisch onderzoek noodzakelijk is.
- Uitgangspunt is dat eventuele archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard blijven. Dit kan bijvoorbeeld worden gerealiseerd door planaanpassing of archeologievriendelijk bouwen. Indien archeologische waarden niet in situ behouden kunnen worden is ex situ behoud door middel van archeologisch onderzoek mogelijk.
- Voor de voorgenomen ontwikkeling is naar verwachting een vergunning voor het aspect archeologie vereist. In de vergunning worden voorwaarden opgenomen ten aanzien van archeologisch onderzoek. Dit onderzoek kan bestaan uit een bureauonderzoek en/of een booronderzoek en/of een proefsleuvenonderzoek en/of een opgraving.
- Het zichtbaar maken van eventuele archeologische waarden in de openbare ruimte is een mooie ruimtelijke en cultuurhistorische kans.

5.8 Bodemkwaliteit

De locatie van het Transferium ligt op industrieterrein Lage Weide. Dit industrieterrein is in de 60-er jaren aangelegd. Over de locatie liep een spoorlijn en loopt de Isotopenweg. De locatie heeft altijd braak gelegen en is gebruikt als gronddepot. Uit bodemonderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd blijkt dat de locatie licht verontreinigd is met zware metalen en PAK. Lokaal is een sterke verontreiniging met PAK aangetroffen. Onduidelijk is of deze gesaneerd is. Het meest recente onderzoek stamt uit 2006 (IBU, 402.30311.043, 7 juli 2006). Alhoewel de beschikbare bodemdata oud zijn is de verwachting dat de locatie maximaal licht verontreinigd is en daarmee geschikt voor het beoogde gebruik. Voor de aanvraag van een omgevingsvergunning en ten behoeve van grondverzet/afvoer is de uitvoering van actualiserend onderzoek noodzakelijk.

Het plangebied ligt in de schone zone van het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Dit betekent dat bij bouwbemalingen, grondwateronttrekkingen en voor de aanpak of verplaatsing van grondwaterverontreiniging de gevals aanpak van de Wet bodembescherming geldt en dat er geen sprake is van een gebiedsgerichte aanpak.

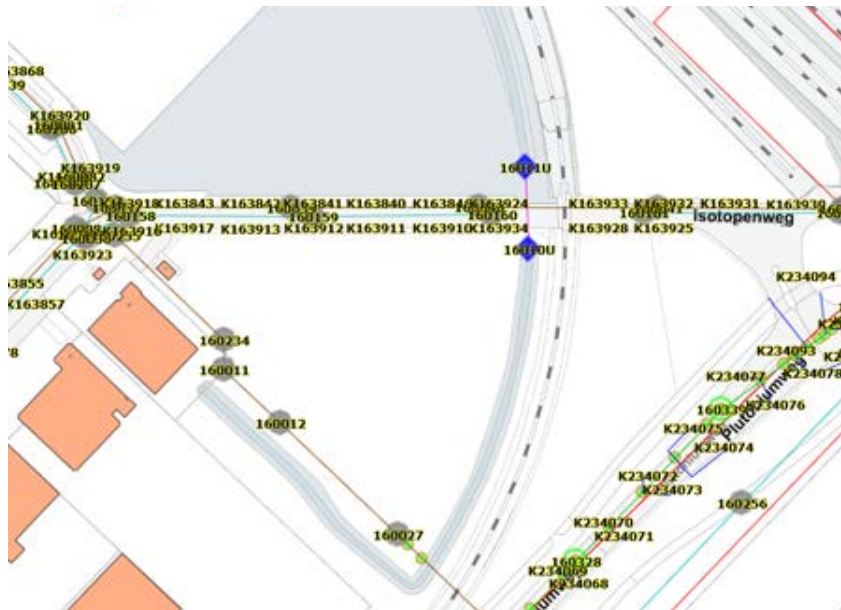
Op basis van de Nota Bodembeheer 2017-2027 is de ontgravingskwaliteit voor grond “wonen” en de toepassingseis voor grond eveneens “wonen”. Het gebied is gevoelig voor zettingen.

5.9 Water en riolering

Afvalwater

In het plangebied is een vuilwaterriool aanwezig. Er moet worden onderzocht of (een gedeelte van) deze leidingen weggehaald dienen te worden en/of moeten worden omgelegd. Daarnaast is het ook mogelijk om het bouwwerk aan te sluiten op het riool dat nu nog aanwezig is.

Afbeelding: Riolering in het plangebied



Hemelwater

Met de ontwikkelingen in het gebied is het streven om 100% van het hemelwater dat valt op het gebied kan worden verwerkt binnen het projectgebied. Als dit kan worden gerealiseerd verslechtert de

gemeentelijke voorkeursvolgorde van de lozing van hemelwater niet, wordt het grondwater aangevuld en kan het bovenliggende groen gebruik maken van het geïnfiltreerde water. Er dient te worden onderzocht of 100% van het hemelwater kan worden verwerkt in het gebied en wat de consequenties hiervan zijn.

Er moet zorgvuldig worden omgegaan met de systemen die worden gebruikt ter verbetering van de waterhuishouding. Zo kan het zijn dat systemen niet goed op elkaar aansluiten. Een voorbeeld hiervan is een UV (Pluvia) systeem aansluiten op een wadi. UV is een type dakafvoer waarbij het water op het dak door middel van een onderdruk van het dak wordt gezogen en het water met hoge snelheid door de leidingen stroomt. Als dit in een wadi terechtkomt kan de stroming ervoor zorgen dat de wadi erodeert. Met een bijzondere voorziening tussen de systemen zou het negatieve effect kunnen worden verholpen.

Grondwater

Wanneer 100% van het hemelwater dat in het gebied valt kan worden verwerkt binnen het projectgebied is het mogelijk dat de grondwaterstand plaatselijk kan stijgen. Dit kan hoger zijn dan de huidige representatieve hoogste grondwaterstand doordat er een bouwwerk wordt geplaatst. Houdt rekening bij het ontwerp dat de grondwaterstand kan stijgen en pas hier eventueel het vloerpeil op aan.

Watertoets

Het plangebied dient te worden getoetst door het waterschap, in dit geval HDSR. Het "watertoetsproces" heeft als doel om samen de waterbelangen in ruimtelijke plannen en besluiten af te wegen. De Watertoets is geen toets achteraf, maar een proces dat een initiatiefnemer van een ruimtelijk plan samen met het waterschap doorloopt.

5.10 Flora en fauna

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. De initiatiefnemer dient alvorens te beginnen met sloop, bouw, verbouw of veranderingen in de terreininrichting door onderzoek vast te stellen of er op of nabij het plangebied beschermde dieren en planten aanwezig zijn en of voor de werkzaamheden een ontheffing nodig is. Een van de belangrijkste criteria is of de functionaliteit van het leefgebied van beschermde soorten door het plan wordt aangetast. Er kunnen maatregelen worden genomen waardoor negatieve effecten voor de beschermde soorten zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt.

Utrechtse Soortenlijst

Onder de nieuwe Wet natuurbescherming hebben meerdere soorten die onder de voormalige Flora- en Faunawet beschermd waren hun bescherming verloren, waaronder muurplanten, orchideeën en soorten van onze bloemrijke hooilanden. Als reactie hierop heeft Utrecht de Utrechtse soortenlijst opgesteld. Op deze lijst staan 64 soorten: vijf vogelsoorten, drie vissoorten, zes soorten wilde bijen, veertig plantensoorten en tien paddenstoelsoorten. De gemeente Utrecht wil deze soorten behouden en juist stimuleren. De initiatiefnemer dient alvorens te beginnen met sloop, bouw, verbouw of veranderingen in de terreininrichting door onderzoek vast te stellen of er op of nabij het plangebied soorten van deze lijst aanwezig zijn of kunnen zijn. Mocht dit het geval zijn dan dienen er maatregelen te worden genomen om de soorten te beschermen ofwel te compenseren.

Quick scan

Het ecologisch onderzoeksbureau Bureau Viridis heeft in februari 2022 een quickscan uitgevoerd naar soorten die wettelijk beschermd zijn onder de Wet Natuurbescherming en soorten die beleidsmatig beschermd zijn via de Utrechtse Soortenlijst. Uit deze quickscan is gebleken dat er in het plangebied, behalve algemene broedvogels,

geen soorten voorkomen die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming. Wel kunnen er potentieel enkele vrijgestelde soorten aanwezig zijn zoals, konijn, huisspitsmuis en bruine pad. Van de Utrechtse soortenlijst kunnen de volgende soorten potentieel aanwezig zijn in het plangebied: veldlathyrus, grote kattenstaart, grote wederik, grote kaardenbol, wouw, merel en tiftjaf.

De potentiële aanwezigheid van algemene broedvogels en vrijgestelde soorten betekent dat er mitigerende maatregelen moeten worden genomen om te voorkomen dat er verbodsbepalingen worden overtreden. Het is niet nodig om een ontheffing aan te vragen of aanvullend onderzoek te doen naar beschermde soorten. Voor de Utrechtse soorten dient in de nieuwe situatie rekening te worden gehouden met het behoud van het potentiële leefgebied/groeiplaatsen door het terugbrengen van evenveel biotoop voor de betreffende soorten.

5.11 Bomen

In maart 2022 is door Cobra Groeninzicht een bomeninventarisatie uitgevoerd waaruit de conditie en toekomstverwachting van de bomen in het plangebied blijkt. De bomeninventarisatie is in zijn geheel als bijlage opgenomen in dit SPvE.

Bomeninventarisatie

In het plangebied staan 372 bomen. Het terrein kent 15 vakken bestaande uit bomen, we spreken hier van “spontane opslag” van hoofdzakelijk wilg en een enkele populier. Het is bekend dat wilgen zich op braakliggend terrein snel uitzaaien, als de omstandigheden geschikt zijn. De vakken bestaan in totaal uit circa 350 bomen met een stamdiameter van meer dan 15 cm. Er staan slechts enkele (12 stuks) losse bomen op het terrein, bestaande uit zoete kers, wilg, populier, iep en es. Geen van deze bomen is geschikt om te verplanten, vanwege de soort of vanwege de vorm (kersen). Het is ook niet mogelijk om delen van de boomgroepen te verwijderen omdat dan de hele boomgroep waarschijnlijk dood zal gaan. Daar waar de boomgroepen niet conflicteren met de inpassing van het depot en de vrachtwagenparkeerplaats, blijven de boomgroepen en individuele bomen behouden. Het gaat in totaal om 70 bomen die behouden blijven.

De boomtechnische waarde van de bomen is niet groot, het betreft snelgroeiende soorten die als bos zijn opgegroeid, veel bomen zijn meerstammig. Maar ecologisch en wat betreft luchtkwaliteit zijn deze bomen juist weer zeer waardevol.

Omdat het plangebied deels in de hoofdgroenstructuur ligt en omdat het bomenbeleid een herplantplicht kent, zullen al deze bomen herplant of gecompenseerd moeten worden vanuit het bovengenoemde principe. Voor de ontwikkeling van het museumdepot moeten er 302 bomen worden verwijderd.

Alle 302 bomen zullen worden gecompenseerd conform de in dit SPvE gestelde randvoorwaarde. Een deel hiervan krijgt plaats in het projectgebied en naastgelegen groengebied. Het grootste deel van de te compenseren bomen wordt ingezet om het overige deel van Lage Weide, dat nog meer behoefte heeft aan groen, te vergroenen. De meest oostelijke boomgroep met 38 bomen blijft wel behouden. Om de robuustheid van de toekomstige inrichting van dit deel van de hoofdgroenstructuur te waarborgen is het van belang dat er structuur wordt aangebracht in de vorm van gelaagde beplanting (bomen, heesters, planten en kruiden). Daarnaast zullen barrières moeten worden weggenomen of passeerbaar voor fauna worden gemaakt. Ook op gebouwniveau kan het depotgebouw bijdragen aan het compenseren van de groenbestemming door een sedumdak of kruidendak toe te passen. In hoeverre dit als compensatie kan dienen, zal duidelijk moeten worden gemaakt in het groencompensatieplan.

5.12 Kwaliteit van de leefomgeving

De gezonde leefomgeving bestaat in de Nota Volksgezondheid uit drie onderdelen:

- De druk op gezondheid zo laag mogelijk houden (gezondheidsbescherming);
- De leefomgeving nodigt uit tot gezond gedrag (gezondheidsbevordering)
- De inrichting van de leefomgeving wordt door mensen als prettig ervaren.

Vanuit gezondheidsbescherming is bij dit plan een schone en veilige plek voor de vrachtwagenchauffeurs belangrijk, die met deze ontwikkeling gerealiseerd gaat worden.

Mensen voelen zich prettig in een groene omgeving. De ontwikkeling ligt in de groene zone door Lage Weide heen, wat verder een erg verstedend gebied is. Daarnaast hebben stukken van het plangebied nu de bestemming groen. De ambitie vanuit de RSU is om juist het groen in de stad te laten groeien in plaats van laten afnemen. Vergroening volgens het principe groen, tenzij is gewenst. Dit kan ook op en tegen de bebouwing zijn.

Beheer

Het huidige braakliggende terrein is in beheer bij Stadsbedrijven. Dit betreft enkel het maaien van het gras. Na uitgifte van de kavel voor de bouw van het depot zal VGU het gebouw beheer op zich nemen. De rand van de beheergrens ligt onderaan het talud omdat het talud onderdeel is van het beveiligingsconcept van het depotgebouw. De plas dras zone met bomen zal beheerd worden door Stadsbedrijven en zal maaibeheer en onderhoud van bomen betreffen. Bij de toetsing van het inrichtingsplan zal de beheersituatie verder inzichtelijk gemaakt worden met een beheerparagraaf.

De sanitaire voorzieningen op de vrachtwagenparkeerplaats zullen dagelijks schoongemaakt moeten worden en daarom is een duurzame en toekomstbestendige beheersituatie nodig. Concrete afspraken over het beheer van de vrachtwagenparkeerplaats worden in de volgende fase gemaakt, waarbij het wenselijk is dat Stadsbedrijven het beheer op zich neemt aangezien er sprake is van een openbaar toegankelijke parkeerplaats. Een andere mogelijkheid die verkend wordt is het onderbrengen van het beheer bij de toekomstig exploitant van de laadpalen.

5.13 Energie en circulaire economie

VGU stuurt, binnen de gestelde financiële kaders, met diverse maatregelen in dit plan aan op minimale energieverbruikskosten voor het depot. Hierbij wordt de gebouwmassa gebruikt als warmte- en koude- buffer.

De volgende maatregelen worden genomen:

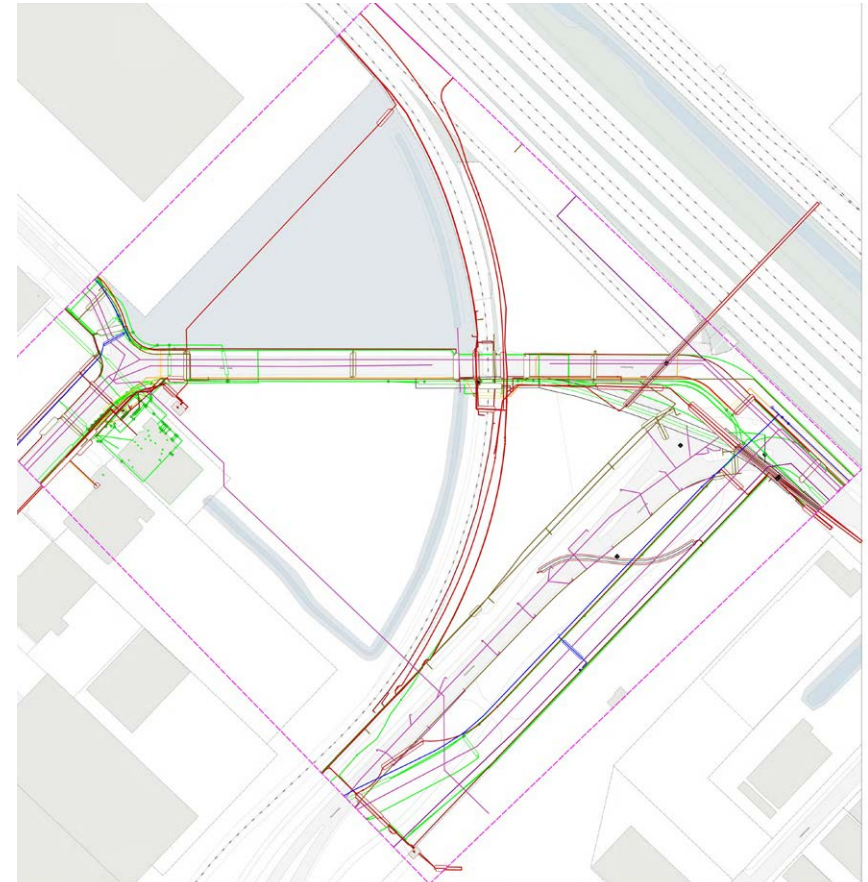
- Hoge RC waarden van de gevel en dak (RC=10);
- De kantoorfuncties zijn conform regelgeving (B)ENG;
- Er worden zonnepanelen op het dak toegepast;
- Er wordt gebruik gemaakt van het accumulerende vermogen van het gebouw om het klimaat te stabiliseren. In zomer geeft het beton koelte af, in de winter warmte;
- Er is sprake van balansventilatie en koeling (hergebruik lucht);
- Een geavanceerd beheersysteem regelt dat de installaties uit zijn als het gebouw niet in gebruik is door personen;
- Er wordt gestuurd op de exploitatiekosten: zo min mogelijk kosten voor energie, beheer en onderhoud. Dit houdt in zo min mogelijk klimaatinstallaties en het gebruik van duurzame materialen die weinig tot geen onderhoud nodig hebben.

Afbeelding: Kabels en leidingen tekening

5.14 Kabels en leidingen

De aanwezige kabels en leidingen in het plangebied zijn inzichtelijk gemaakt via een Klic-melding. Daarbij vallen de volgende aspecten op:

- Over het terrein waar het Depot voorzien is loopt een gemeentelijk riool dat in gebruik is en waarop bedrijven in de omgeving zijn aangesloten;
- Over het terrein waar de vrachtwagenparkeerplaats is voorzien loopt een midden spanning koperleiding die buiten dienst is.
- Wanneer het inrichtingsplan opgesteld gaat worden zullen alle gegevens van de klick-melding in ogenschouw genomen moeten worden. Als blijkt dat er binnen het projectgebied kabels en leidingen in het geding zijn en deze verwijderd dan wel verplaatst moeten worden, dan moet dit gebeuren in overleg met de nutsbedrijven. De toestemming van een eventuele verlegging moet tijdig worden aangevraagd.



6. Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen geeft randvoorwaarden en richtlijnen voor de ontwikkeling van de locatie Isotopenweg, welke in bezit is van de gemeente Utrecht. Dit betekent concreet dat de gemeente de grondexploitatie voert om de ontwikkeling te realiseren. Voorwaarde daarbij is dat het voorliggende plan voldoet aan de financiële randvoorwaarden van de grondexploitatie, welke zijn omschreven in een geheime financiële paragraaf. Het SPvE is uitvoerbaar onder de condities die zijn omschreven in deze financiële paragraaf, conform het daarin opgenomen dekkingsvoorstel.

7. Verantwoording proces

7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces

Het SPvE is tot stand gekomen door de samenwerking van verschillende gemeentelijke afdelingen. Vastgoed Gemeente Utrecht treedt op als initiatiefnemer voor de bouw van het Depot. Voor de vrachtwagenparkeerplaats is dat de Ontwikkelorganisatie Ruimte. Om tot een integraal SPvE te komen hebben de afdelingen samengewerkt en zijn de ruimtelijke randvoorwaarden opgesteld. Bij dit proces is een architect betrokken en zijn diverse inhoudelijke adviseurs betrokken. De samenwerking had als doel om tot een integraal plan te komen waarbij de bebouwing en landschappelijke inrichting zich op een goede manier tot elkaar verhouden.

7.2 Het gevolgde participatieproces

Het concept SPvE is gepresenteerd aan Parkmanagement Lage Weide en de Industrievereniging Lage Weide (ILW). Deze partijen zetten zich in voor een goed vestigingsklimaat in Lage Weide en hebben contact met alle bedrijven. Ook zijn zij spreekbuis voor ondernemers richting politiek en ambtenaren en visa versa.

Op 15 juni 2022 is het SPvE gepresenteerd en daarbij waren ongeveer 10 bedrijven aanwezig en een afvaardiging van de Fietzersbond. Er zijn reacties gegeven op het geringe aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt, want volgens de ondernemers is er wel behoefte aan 100 parkeerplaatsen voor vrachtwagens in Lage Weide.

Verder is aangegeven dat het vreemd is dat de gemeente voor een opslagfunctie kiest op een industrieterrein. In een reactie is aangegeven dat de gemeente maar beperkt grondbezit heeft en dat daardoor keuzes gemaakt moeten worden voor bepaalde stedelijke behoefte. In dit geval heeft het college de keuze gemaakt om het depot op deze locatie te willen realiseren, in combinatie met een functie die wel passend is bij het gebied, namelijk de vrachtwagenparkeerplaats.

Naar aanleiding van de opmerkingen tijdens de concept presentatie is het SPvE niet aangepast. Ook wanneer er minder rekening gehouden wordt met het bestaande groen van de locatie, kunnen er niet meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dat heeft vooral te maken met het feit dat er binnen het plangebied sprake is van een kavel dat in eeuwigdurende erfpacht is uitgegeven. Deze kavel kan daarom niet benut worden voor vrachtwagenparkeren en is het een terechte opmerking dat het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens inderdaad beperkt is. Desalniettemin wordt er wel voldaan aan behoefte die ook door ondernemers wordt onderschreven.

7.3 Ter visie legging

Het concept SPvE heeft gedurende 6 weken van DATUM tot DATUM ter visie gelegen op het Stadskantoor. Op de website van de gemeente zijn de stukken ook kenbaar gemaakt en Parkmanagement Lage Weide en de ILW hebben alle ondernemers hierover geïnformeerd. Belanghebbenden hebben in die periode de mogelijkheid gehad om vóór de vaststelling van het SPvE door de gemeenteraad een reactie te geven op het plan.

Er zijn X reacties ingediend. In de reactienota zijn de reacties kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk antwoord. Er is ook aangegeven of en op welke manier de reactie is verwerkt in het SPvE, incl. motivering.

8. Vervolgtraject

8.1 Planproces

Het vaststellen van dit SPvE zal de definitiefase van het Utrechts Planproces (UPP1) afsluiten. De volgende fase is de ontwerpfase waarin het bouwplan voor het Depot verder uitgewerkt zal worden. De Ontwikkelorganisatie Ruimte heeft dan een toetsende rol op basis van het SPvE. Voor de vrachtwagenparkeerplaats is de Ontwikkelorganisatie Ruimte zelf initiatiefnemer en zal daarvoor een inrichtingsplan opstellen. Het inrichtingsplan zal per ontwerpfase ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie Beheer Inrichting en Gebruik (BInG).

Groencompensatieplan

Voor de realisatie van het Depot dient een groencompensatieplan te worden opgesteld om het verlies van de huidige groenbestemming waarop het Depot gerealiseerd gaat worden, te compenseren. Een extern bureau zal het groencompensatieplan opstellen aan de hand van de ruimtelijke randvoorwaarden van dit SPvE. De beoordeling van het groencompensatieplan zal plaatsvinden bij de toetsing van de aanvraag omgevingsvergunning voor het Depot. De plicht om het groencompensatieplan ook daadwerkelijk te realiseren wordt gekoppeld aan de omgevingsvergunning als voorwaarde. Op die manier wordt geborgd dat de bouw van het Depot samen gaat met de realisatie van het groencompensatieplan.

8.2 Participatieproces

Na de vaststelling van het SPvE volgt de formele inspraak in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het depot. Op dat moment is het mogelijk om een zienswijze in te dienen waarop een formele reactie van de gemeente volgt. De gemeente zal de mogelijke zienswijzen voorzien van een inhoudelijke reactie en het kan zijn dat het bouwplan op basis daarvan wordt aangepast.

Ook na vaststelling van het SPvE zal het participatieproces worden voortgezet. In eerste instantie zal dat gaan over de formele inspraak bij de aanvraag omgevingsvergunning. Na vergunningverlening zal het met name gaan over communicatie wat betreft de bouwwerkzaamheden en de gevolgen voor bedrijven in de omgeving. De gemeente heeft een toetsende rol wat betreft de beoordeling van o.a. aanrijdroutes van bouwverkeer. Samen met de bouwende partij zal gepoogd worden om de overlast tot een minimum te beperken. Ook is het van belang dat bedrijven weten waar ze terecht kunnen als er klachten zijn.

8.3 Planologisch juridisch proces

De ontwikkeling van het Depot past niet in het vigerend bestemmingsplan. Voor de vrachtwagenparkeerplaats geldt dat deze qua functie passend is binnen het huidige bestemmingsplan. Omdat er geen bouwvlak is opgenomen, zal het bouwen van een sanitaire voorziening strijdig zijn.

Voor het Depot kan een afwijkingsprocedure doorlopen worden waarbij door middel van een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. Hierbij zal ook gemotiveerd moeten worden dat de functie van het depot geen verkeersaantrekkende werking heeft. Verder is het van belang dat het plangebied waarop het Depot voorzien is, gelegen is in de groenstructuur. Om daarbinnen te kunnen bouwen moet een bepaalde vorm van groencompensatie plaatsvinden zoals omschreven in hoofdstuk 3.3. Het oppervlak dat gecompenseerd moet worden, kan niet volledig gevonden worden binnen het plangebied. Met betrekking tot de groencompensatie bestaat er hierdoor geen samenhang tussen beide plangebieden en is het mogelijk om beide ontwikkelingen op te knippen en een andere procedure te doorlopen.

Op grond van artikel 2.22 lid 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden aan een omgevingsvergunning voorschriften verbonden, die nodig zijn met het oog op het belang dat voor de betrokken activiteit is aangegeven in het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2.10 tot en met 2.20.

Artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo (weigeringsgronden activiteit 'afwijken van de bestemming') geeft aan dat een omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke ordening bevat.

Het afdwingen van het groencompensatieplan is nodig om een goede ruimtelijke ordening te bewerkstelligen en daarom wordt de uitvoering van het groencompensatieplan als voorschrift aan de omgevingsvergunning verbonden. Het voorschrift zal bestaan uit een termijn waarbinnen de maatregelen van het groencompensatieplan uitgevoerd moet worden en in stand gehouden worden, nadat de omgevingsvergunning onherroepelijk is geworden.

8.4 Planning

De globale planning voor de realisatie van het project is opgenomen als bijlage bij dit SPvE.

De planning op hoofdlijnen is:

1. Vaststelling door de raad: december 2023
2. Ter visie legging Omgevingsvergunning bouwen: 1e kwartaal 2024
3. Aanvraag kapvergunning: 1e kwartaal 2024 (parallel aan ter visie legging Omgevingsvergunning bouwen)
4. Start werkzaamheden: 4e kwartaal 2024
5. Oplevering gebouw, vrachtwagenparkeerplaats en openbare ruimte: 2026

9. BIJLAGEN

9.1 Tabel bomen

Num- mer	Boomsoort we- tenschappelijk	Boomsoort Nederlands	Boomeigenaar	Naam contro- leur	Datum controle	Boomtype	Standplaats	"Leeftijd (geschat (in jaren))"	"Stamdiameter op 1,3 m hoogte (in cm)"
1	Prunus avium	zoete kers	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	20	30
2	Prunus avium	zoete kers	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	12	10
3	Ulmus glabra	ruwe iep	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	10	10
4	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	12	26
5	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	15	30
6	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	12	30
7	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	15	30
8	Populus nigra 'Italica'	Italiaanse po- pulier	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	15	40
9	Populus nigra 'Italica'	Italiaanse po- pulier	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	15	40
10	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	15	40
11	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	15	40
12	Fraxinus excel- sior	gewome es	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant	8	10

75 - SPvE Isotopenweg

"Stamdiameter op 0,2 m hoogte (in cm)"	"Kroon-diameter (in m)"	Boomhoogte	Conditie	"Toekomst-verwachting"	Boomkwaliteit	Verplantbaar	Reden niet verplantbaar	Opmerkingen
48	8	6 tot 12 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort	
14	4	< 6 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort; Kroonontwik- keling	
14	4	< 6 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort; Kroonontwik- keling	
33	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort	Meerstammig
51	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort	Meerstammig
44	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort	Meerstammig
51	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort	
40	4	18 tot 24 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort	
40	4	18 tot 24 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort	
50	12	6 tot 12 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort	scheefstand
50	8	6 tot 12 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort	scheefstand
10	2	< 6 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort	

76 - SPvE Isotopenweg

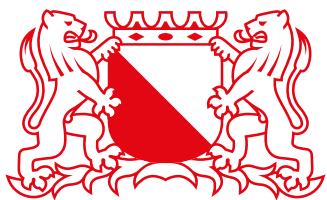
Vak-nummer	Aantal bomen per vak	Boomsoort wetenschappelijk	Boomsoort Nederlands	Boomeigenaar	Naam controleur	Datum controle	Boomtype	Standplaats
1	116	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
2	38	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
3	23	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
4	6	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
5	16	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
6	39	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
7	2	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
8	69	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
9	4	Populus x canadensis	Canadese populier	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
10	2	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
11	16	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
12	2	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
13	6	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
14	6	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant
15	15	Salix alba	schietwilg	Gemeente Utrecht	Bas van Etten	04-04-2022	Vrij uitgroeiend	Open grond: beplant

77 - SPvE Isotopenweg

"Leeftijd (geschat (in jaren))"	"Stamdiameter op 1,3 m hoogte (in cm)"	"Stamdiameter op 0,2 m hoogte (in cm)"	"Kroon-diameter (in m)"	Boomhoogte	Conditie	"Toekomst-verwach-ting"	Boomkwaliteit	Verplantbaar	Reden niet ver-plantbaar
12	35	40	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	35	40	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	20	25	4	6 tot 12 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	20	25	4	6 tot 12 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	20	25	4	6 tot 12 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	20	25	6	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	20	25	4	6 tot 12 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	35	40	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	50	50	8	18 tot 24 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	20	30	8	6 tot 12 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	35	40	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	35	40	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	35	40	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
12	35	40	8	12 tot 18 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort
15	40	50	10	18 tot 24 m	Voldoende	> 15 jaar	Voldoende	Nee	Boomsoort

9.2 Bestaande bomen en boomgroepen





Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00