



Programmatische Verkenning Stadseiland-Zuid

Bijlageboek

17 maart 2026



Gemeente Utrecht

utrecht.nl

Inhoud

1.	Bestaande situatie	3
	1.1 Ligging	3
	1.2 Gebiedskenmerken	4
	1.3 Kwaliteiten en uitdagingen	7
2.	Beleid en daaruitvolgende condities	9
	2.1 Beleid	3
	2.2 Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid	13
	2.3 Bodem en ondergrond	15
	2.4 Energie	16
	2.5 Water en klimaatadaptatie	17
3.	Basisscenario	19
	3.1 Introductie	19
	3.2 Groen-blauwe raamwerk	25
	3.3 Mobiliteitskeuzes	32
	3.4 Milieu-oplossingen	34
	3.5 Programma	35
4.	Overige scenario's	41



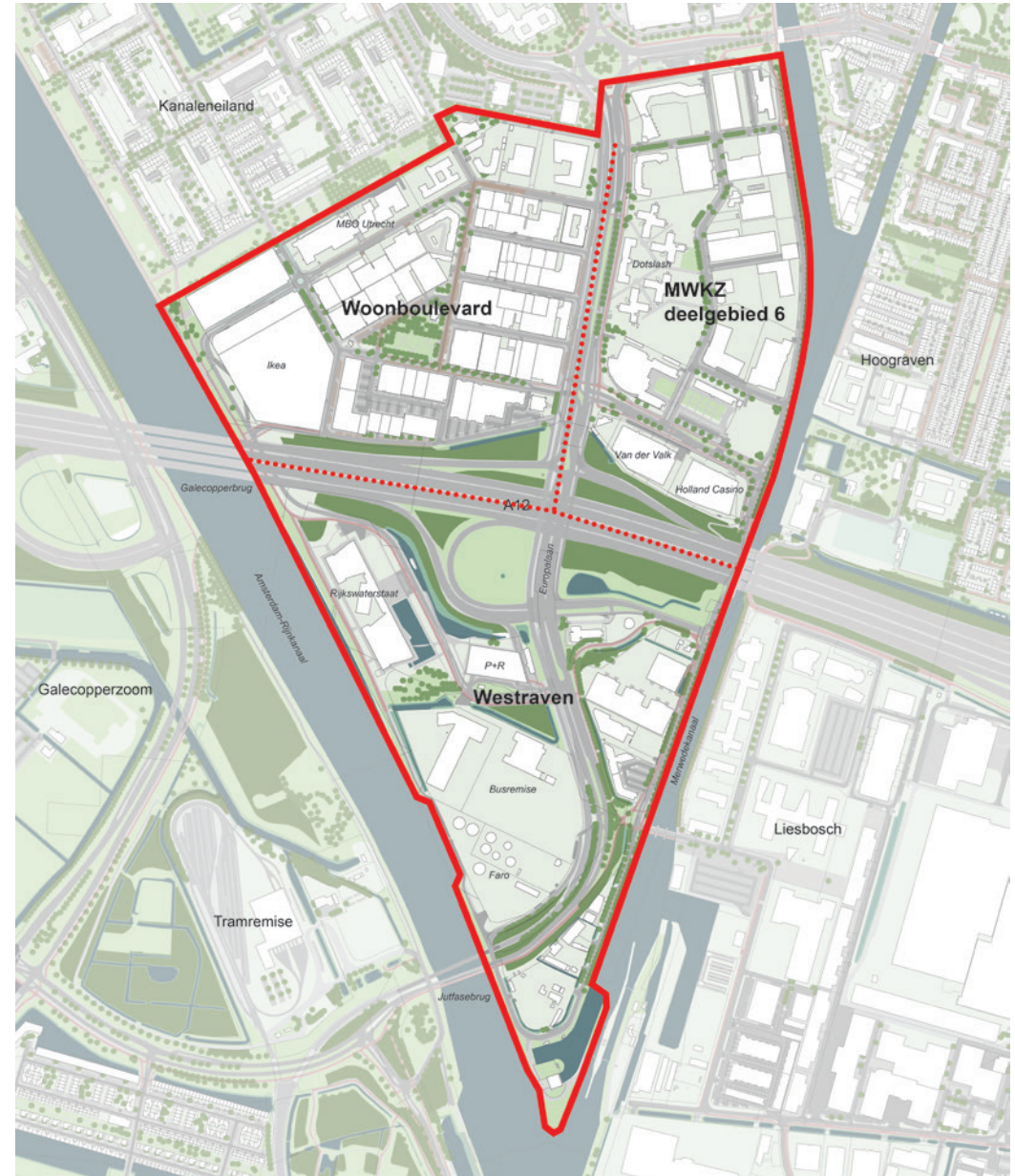
Luchtfoto van Stadseiland-Zuid, met links Galecopperzoom en het Amsterdam-Rijnkanaal, in het midden Westraven met de A12 en de Woonboulevard. Aan de rechterkant bedrijventerrein de Liesbosch en Hoograven. (bron: google earth).

1. Bestaande situatie

1.1 Ligging

Het Stadseiland is het gebied tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal. De zuidelijke punt is Stadseiland-Zuid. Het gebied bestaat uit drie deelgebieden: de Woonboulevard, Merwedekanaalzone deelgebied 6 en Westraven. De drie deelgebieden hebben een eigen opzet en karakteristiek.

De deelgebieden worden van elkaar gescheiden door brede infrastructuur, namelijk de A12 met op- en afrit 17 (die op een dijklichaam ligt) en de Europalaan (een brede verkeersader). Aan de noordzijde grenst Stadseiland-Zuid aan Kanaleneiland, Park Transwijk en Merwede. Aan de zuidzijde grenst Stadseiland-Zuid aan de Galecopperzoom en de Liesbosch, beide onderdeel van de gemeente Nieuwegein.



Projectgebied Stadseiland-Zuid met de deelgebieden Woonboulevard, MWKZ deelgebied 6 en Westraven

1.2 Gebiedskenmerken

Historie

De Vaartsche Rijn vormt van oudsher een handelslint tussen Utrecht en Vreeswijk aan de Lek. De Vaartsche Rijn is één van de oudste kanalen van Nederland. Langs dit waterlint liggen sluizen, landgoederen en tal van vroege industrie, zoals: scheepbouw, pottenbakken en tegel-, dakpan- en baksteenfabrieken.

Vanaf 1880 is begonnen met het graven van het Merwedekanaal om Utrecht te verbinden met de Boven Merwede. Voor het Merwedekanaal maakte men voor een deel gebruik van de al bestaande Vaartsche Rijn. In de jaren '50 van de vorige eeuw werden het Amsterdam-Rijnkanaal en de A12 aangelegd. Met elke toevoeging werden de barrières tussen Utrecht en Nieuwegein breder en groter.

De SUNIJ lijn vormde vanaf de jaren '80 een belangrijke verbinding en verbond Nieuwegein aan het landelijke spoornet. Langs de snelweg zijn bedrijventerreinen en werkgebieden gerealiseerd zoals Papendorp, de Liesbosch, Westraven en de Woonboulevard. De steden staan nu als het ware met de ruggen tegen elkaar.



De Woonboulevard met een verscheidenheid aan woonwinkels

Woonboulevard

De Woonboulevard is een gebied van circa 32 hectare ten zuiden van Kanaleneiland. Het is een van de meest succesvolle woonboulevards in Nederland met zeer weinig leegstand. De Woonboulevard heeft een economische functie voor de stad en de regio. Er werken zo'n 1.000 mensen, vooral op MBO-niveau. Alleen al de IKEA heeft jaarlijks meer dan 2 miljoen bezoekers. De Woonboulevard voorziet in een behoefte voor veel Utrechtse en bewoners van de regio op gebied van meubels, vloeren, keukens, badkamers en woonaccessoires. Tegelijkertijd is het gebied erg monofunctioneel.

De Woonboulevard is organisch gegroeid en kenmerkt zich door een mix van oude en nieuwere gebouwen. Aan de noordzijde zijn diverse andere functies, zoals: MBO-scholen, speciaal onderwijs, MKB-bedrijvigheid, kantoren, start-ups en publieksvoorzieningen. Het gebied is met een directe aansluiting op de A12 makkelijk te bereiken voor (vracht)auto's en daarmee voor klanten en leveranciers van de woonwinkels. De openbare ruimte wordt gedomineerd door geparkeerde auto's, en heeft weinig ruimtelijke kwaliteit, met uitzondering van het centrale groene parkje. Het eigendom van de winkelpanden van de Woonboulevard is sterk versnipperd. Een klein deel is op basis van erfpacht, maar een groot deel is eigendom van zowel grote retaileigenaren als particulieren.

Merwedekanaalzone Deelgebied 6

Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone is onderdeel van Stadseiland-Zuid, maar ook onderdeel van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Het gebied is verdeeld in 2 fasen, een oostelijk en westelijk deel. De Eendrachtlaan vormt de scheiding tussen deze fasen. Voor het oostelijke deel (fase 1) is op 17 juli 2025 een Omgevingsplan vastgesteld voor de ontwikkeling van o.a. 2.050 woningen. Voor dit deel worden geen nieuwe ruimtelijke uitwerkingen gedaan in deze Programmatische Verkenning, wel wordt het programma (uit het Omgevingsplan) meegerekend. Het westelijke deel, tussen de Europalaan en Eendrachtlaan maakt wel deel uit van deze studie. Hier staan verschillende kantoren, en is de grootste startup-hub van Utrecht gevestigd, met zo'n 250 startups en scale-ups.

Westraven

Westraven ligt aan de zuidzijde van de A12 en is circa 37 hectare groot. Direct naast de afslag van de A12 ligt P+R Transferium Westraven, een overdekte parkeergarage met plaats voor meer dan 1.300 auto's. Langs het water staan mooie bomenrijen.

Westraven is grotendeels een bedrijventerrein. De bedrijven dragen met diensten en/of werkgelegenheid bij aan (het functioneren van) de stad en regio. De bedrijven hebben een zeer uiteenlopend profiel, variërend in medewerkersdichtheid en sectoren (kantoren, hotel, distributie en opslag, energy terminal). Een aantal bedrijven/functies laat zich niet mengen met een hoogstedelijk milieu.

De gebiedskenmerken staan hieronder thematisch beschreven en zijn bedoeld om een algemeen beeld te schetsen.

Water en klimaat

Het plangebied wordt aan weerszijden begrensd door het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) en het Merwedekanaal. De twee kanalen hebben ieder hun eigen waterniveau. Aan de zuidoostzijde van Stadseiland-Zuid ligt de Noordersluis. Scheepsverkeer naar de stad gaat hier door de sluis. De oevers van de kanalen worden grotendeels gebruikt voor wegen. Daarnaast is er een aanlegplaats, een gemaal van RWS op de punt, een aantal woonboten en de Liesboschhaven in Nieuwegein. Langs de kanalen liggen zones waarin belemmeringen voor de scheepvaart voorkomen moeten worden.

In het plangebied liggen verschillende watergangen die hoofdzakelijk een oost-west ligging hebben. Deze watergangen dienen voor aan- en afvoer van water. Een deel van de watergangen heeft een ecologische functie.

Een aantal plekken binnen het plangebied zijn zeer gevoelig voor hittestress. Dit geldt met name voor de Woonboulevard. Ook ten zuiden van de A12 loopt de gevoelstemperatuur hoger op dan wenselijk. Er is hier in de huidige situatie weinig tot geen schaduw op het heetst van de dag. Er zijn enkele koelere zones. Deze liggen langs de begroeide oevers van de kanalen en de watergangen.

Mobiliteit

De centrale ligging aan de A12 met de directie snelwegaansluiting tussen twee belangrijke snelwegknooppunten Lunetten (A12 en A27) en Oudenrijn (A12 en A2), maakt Stadseiland-Zuid met de auto, op nationaal niveau, in potentie goed ontsloten. Echter is dit deel van het snelwegennet nu al druk belast, waardoor de bereikbaarheid onder druk staat. Ook het onderliggende wegennetwerk, de stadswegen van Utrecht en Nieuwegein, staan al dermate onder druk dat er planologisch-juridisch gezien (na de realisatie van de Merwedekanaalzone) geen ruimte is voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Stadseiland-Zuid. Om de transformatie van Stadseiland-Zuid mogelijk te maken zijn dus mobiliteitsmaatregelen nodig.

De snelwegaansluiting op de A12 bij de Europalaan ontsluit niet alleen Stadseiland-Zuid, maar ook een groot deel van Utrecht Zuidwest. De Europalaan verbindt via de Jutfasebrug ook Utrecht en Nieuwegein. Via een brug over het Merwedekanaal is Stadseiland-Zuid ook verbonden met de Liesbosch en de Laaggravenseweg.



De kantoorgebouwen langs de Europalaan in MWKZ deelgebied 6

Op de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten is, als onderdeel van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht, een extra rijstrook op beide parallelbanen voorzien. In het MIRT Onderzoek is een verdergaande ontvlechting en uitbreiding van de A2 en A12 onderzocht. In deze Programmatische Verkenning is rekening gehouden met de ruimte die de verbreding als onderdeel van het Tracébesluit en het MIRT Onderzoek potentieel vraagt.

Door Stadseiland-Zuid rijden naast de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ-lijn) ook bussen. P+R Westraven vormt een belangrijk transferium voor de stad en is in de nabije toekomst ook de parkeer op afstand locatie voor de Merwedekanaalzone.

Voor fietsers is het gebied belangrijk in de verbinding tussen Utrecht en Nieuwegein. De bruggen, viaducten en de aanwezige grootschalige functies zoals bijvoorbeeld de busremise maken de fietsroute nu weinig aantrekkelijk en niet heel sociaal veilig. Wandelen in het gebied kan zeer beperkt. Alleen op het centrale pleintje van de Woonboulevard en rond de kantoren in deelgebied 6 is de openbare ruimte ingericht voor voetgangers.



De Europaan is moeilijk oversteekbaar



De bestaande Jutfasebrug over het Amsterdam-Rijnkanaal



In Westraven zijn veel grootschalige functies, er is weinig ruimte voor voetgangers

1.3 Kwaliteiten en uitdagingen

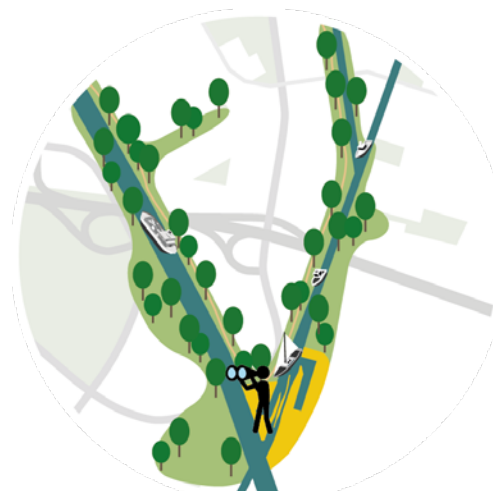
Kwaliteiten



Goed bereikbaar per auto en OV



Economische meerwaarde



Kanalen



Brug tussen
Nieuwegein en Utrecht

Uitdagingen



Ontoegankelijk voor voetgangers



Milieubeperkingen



Barrières



Niemandland

2. Beleid en daaruit volgende condities

2.1 Beleid

Beleidskaders groen-blauwe raamwerk

Actualisatie groenstructuurplan 2027-2030

Het geactualiseerde Groenstructuurplan 2017 kent vijf hoofdpogingen:

1. Vergroten van de ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteit van het bestaande stedelijk groen van Utrecht voor mensen, planten en dieren;
2. Verbeteren van de bereikbaarheid van de groengebieden rond Utrecht door recreatieve en ecologische verbindingen aan te leggen;
3. Uitbreiden van de groene buitenruimte door grootschalige groengebieden om de stad aan te leggen.
4. Gezonde verstedelijking
5. Klimaatadaptie

Al deze hoofdpogingen moeten landen in groen blauwe raamwerk en in de ontwikkeling van de Stadseiland-Zuid.

Ontwikkelkader en uitvoeringsprogramma Rondje Stadseiland

Utrecht krijgt er de komende jaren een nieuw park bij: het Rondje Stadseiland. Het park komt langs de oevers van het Amsterdam Rijnkanaal en het Merwedekanaal. Het hele park bestaat uit een recreatieve route voor fietsers en voetgangers van 12 kilometer en wordt ca. 45 hectare groot. Het park wordt in delen aangelegd en is gereed rond 2035. Ook in Stadseiland-Zuid kan het Rondje Stadseiland van belangrijke waarde zijn. De oevers van de kanalen kunnen ingezet worden om het gebied te verbinden met omliggende gebieden en als groengebied voor zowel gebruikers van het gebied zelf als vanuit de stad. De punt waar de twee kanalen samenkomen vormt daarin een plek met bijzondere kwaliteit vanwege het weidse uitzicht. In de plannen voor het Rondje is hier een stadspark voorzien.

Beleidskaders ruimtelijk

Ruimtelijk Strategie Utrecht 2040 en Visie Stedenbouw

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is Stadseiland-Zuid aangegeven als knooppunt. Rond openbaar vervoer knooppunten kan ruimte worden gemaakt voor het toevoegen van wonen, werken en voorzieningen. In de Visie Stedenbouw 2040 is Stadseiland-Zuid aangegeven als gebied waar hoogbouw mogelijk is. Het betreft een knoop L+ met bouwhoogte tot 70m/90m. Daarnaast geeft de visie spelregels voor stedelijke ontwikkeling. Hier is bij het ontwerp onderzoek in deze verkenning bij aangesloten.

Beleidskaders programma

Sociale Visie Utrecht 2040

Utrecht wil in 2040 een stad zijn waarin ongewenste verschillen tussen inwoners steeds kleiner zijn en steeds meer inwoners nog actiever bij elkaar betrokken zijn. In de Sociale Visie Utrecht 2040, waarin de koers voor Utrecht is vastgelegd, staat daarom de volgende ambitie centraal: we vormen een inclusieve, veerkrachtige en gezonde gemeenschap, waarin alle inwoners een eerlijke kans hebben om mee te doen en zich te ontwikkelen tot wie ze kunnen en willen zijn. Dit heeft ook in Stadseiland-Zuid prioriteit en krijgt vorm middels het voorzieningenaanbod, de inrichting van een sterk weefsel van welzijn, ondersteuning en zorg, en door stevig in te zetten op een gezonde leefomgeving.

De beleidsnota gezondheid 'Samen gezondheidsverschillen verkleinen' (2024-2027)

Deze nota is gericht op het verkleinen van de gezondheidsverschillen in Utrecht tussen de laagste en hoogste sociaaleconomische groepen met 30% in 2040. Dit doen we door onder andere een gezonde leefomgeving en een gezonde basis te bieden, in te grijpen waar de ongelijkheid groeit en maatwerk te bieden waar dat nodig en passend is. Een gezonde leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat Utrechters beschermd zijn tegen negatieve milieufactoren, de fysieke leefomgeving gezonde leefgewoonten ondersteunt en de fysieke leefomgeving sociale kracht versterkt. Voor Stadseiland Zuid is dit verder uitgewerkt in de condities “milieucontouren”.

Koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen (2020)

Vanuit het koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen (2020) hanteren we een aantal uitgangspunten voor leefbaarheid en passend voorzieningenaanbod: bewoners, toekomstige gebruikers en stakeholders worden actief betrokken bij het ontwerp en beheer van voorzieningen; voorzieningen en openbare ruimte moeten ontmoeting tussen bewoners stimuleren om sociale cohesie te bevorderen; ook voorzieningen met mogelijk maatschappelijke weerstand (zoals daklozenopvang) moeten eerlijk over de stad worden verdeeld; voorzieningen moeten

fysiek en sociaal toegankelijk zijn. De gemeente gebruikt normen als richtlijn om het voorzieningenaanbod in een nieuw te ontwikkelen gebied te bepalen. Hierbij gaat het om maatschappelijke voorzieningen voor o.a. onderwijs, welzijn, ondersteuning en zorg, sport en cultuur. Voor Stadseiland Zuid gebruiken wij deze normen in de berekening van het programma in de verschillende scenario's. We reserveren voldoende ruimte voor locaties, gaan uit van meervoudig ruimtegebruik (bijv. sporthal i.c.m. buurthuiskamer) en clustering van functies en zien een diversiteit aan gebouwen (oud en nieuwe) met verschillende type woningen als bijdrage aan de identiteit van het gebied.

Beleidsnota Sport en bewegen 2025-2032

Het doel is dat in 2032 alle Utrechters een leven lang kunnen sporten en bewegen. Sport en bewegen moeten dan een vanzelfsprekend onderdeel zijn van het dagelijks leven. Hiervoor is een vitaal en passend sport- en beweegaanbod nodig, dat aansluit bij zowel de groei van de stad als de behoeften van de inwoners. Utrecht staat echter voor een groeiend tekort aan sportvoorzieningen. Dit tekort neemt de komende jaren verder toe, waardoor de basis van de Utrechtse sportinfrastructuur onder druk komt te staan. Het is daarom essentieel dat sport en bewegen vroegtijdig en stevig worden meegenomen in gebiedsontwikkelingen om in balans te blijven groeien. Voor Stadseiland-Zuid zijn binnensport en het sportief en beweegvriendelijk inrichten van de openbare ruimte als minimale condities meegenomen. In het basisscenario is de opgave voor buitensport niet in het gebied zelf opgelost.

Nota Wonen (2025)

Het vertrekpunt in de Nota Wonen (2025) met 75% betaalbaar, verdeeld naar 40% sociaal en 35% middensegment (waarvan 25% middenhuur en 10% koop). De Woonwaaier is de gewenste richtlijn bij het bepalen van de woningoppervlaktes en het aantal kamers. In de wijkanalyse Zuidwest bij de Nota Wonen is aangegeven op welke doelgroepen in de wijk zou moeten worden ingezet. De prioriteit in Stadseiland-Zuid ligt op jongeren, gezinnen en kleine huishoudens. Daarnaast kan worden ingezet op studenten en ouderen: het is immers een grote ontwikkeling die in allerlei woonmilieus kan voorzien. Hiermee is rekening gehouden in de berekening van de programmaring.

Beleidsnota Werklocaties 2035

De Beleidsnota Werklocaties 2035 is in november 2025 vastgesteld. In deze beleidsnota wordt minder gefocust op de kwantitatieve opgave (meegroeien van het aantal banen met het aantal inwoners), maar meer op de kwalitatieve kant van werkgelegenheid. Zo stuurt de gemeente op de kleinschalige betaalbare kantorenvorraad; op het beter benutten van waterontsloten kavels en bedrijfskavels waar vestiging van bedrijven in een hogere milieucategorie mogelijk is, en op de ruimte op bedrijventerreinen (beter benutten en beschermen).

Specifiek voor Stadseiland-Zuid worden, in afwachting van alle onderzoeken, nog geen specifieke uitspraken gedaan in de nota. Wel is opgenomen dat de volgende op dit moment aanwezige vestigingsmilieus van belang zijn om mee te wegen in de invulling van het gebied:

- In hoeverre de betaalbare kantoren en mkb-bedrijvigheid kunnen worden ingepast.
- Versterken van de kern van de Woonboulevard.
- Inpassen van het onderwijscluster.
- In hoeverre de watergebonden bedrijvigheid met geen of een zeer beperkte milieuruimte in het gebied of regio kan worden behouden of versterkt.

Werken in de wijk, detailhandel, horeca

In een gemengd hoogstedelijk gebied wordt er ook gewerkt in de wijk en moet er ruimte zijn voor voorzieningen zoals winkels en horeca. Voor detailhandel (dagelijkse boodschappen en niet-dagelijkse artikelen) is het doel om vitale winkelgebieden te realiseren voor een toekomstbestendig voorzieningenniveau voor de inwoners en een optimaal vestigingsklimaat voor ondernemers. Belangrijke voorwaarde hiervoor is concentratie van detailhandel in de winkelgebieden die onderdeel zijn van de retailhoofdstructuur (vastgelegd in RSU 2040). Ook is het van belang om winkels te concentreren en te clusteren met passende andere publieksgerichte functies als horeca, dienstverlening, sport en maatschappelijke functies, om zo een sterk en aantrekkelijk winkelcluster te kunnen vormen. Vervolgonderzoek moet uitwijzen hoeveel behoefte er in Stadseiland-Zuid is aan detailhandel.

Horeca kan een gebied versterken en zelfs een gebiedsoverstijgende, aantrekkende werking hebben. Daarnaast kan horeca ook worden ingezet als placemaking om het gebied op de kaart te zetten. In het Ontwikkelkader Horeca Utrecht wordt ingezet op spreiding van horeca buiten de binnenstad. Ook voor de behoefte aan horeca in Stadseiland-Zuid is vervolgonderzoek nodig.

Utrecht Circulair 2030

In de in december 2024 vastgestelde beleidsnota Utrecht Circulair 2030 is opgenomen dat we als gemeente de fysieke en milieuruimte voor een aantal bedrijventerreinen, waaronder Westraven, willen optimaliseren ten behoeve van de circulaire economie, en dat we het behoud van de fysieke en milieuruimte van deze bedrijventerreinen zien als het absolute minimum. Ook moet er ruimte beschikbaar zijn waar vakmensen kunnen worden opgeleid om in de circulaire sectoren aan de slag te gaan. Daarnaast wordt er bij het bouwen of renoveren van gebouwen en openbare ruimte rekening gehouden met zo weinig mogelijk grondstoffenverlies en zo veel mogelijk gewerkt met circulaire materialen.

Beleidskaders mobiliteit

Mobiliteitsvisie 2040

Om een duurzaam, gezonde en goed bereikbare binnenstedelijke ontwikkeling mogelijk te maken kiest Utrecht voor duurzame en ruimte-efficiënte wijze van mobiliteit: lopen, fietsen, gedeeld gebruik van vervoersmiddelen en gebruik van het openbaar vervoer. Voor het ontwikkelen van Groot Merwede is de Merwedelijn dan ook randvoorwaardelijk.

Voor Stadseiland-Zuid is deze ambitie een enorme ommeezwaai voor bestaande bewoners en gebruikers, en voor de nieuwe bewoners. Daar bovenop speelt dat het huidige autonetwerk in Zuidwest al zwaar is belast, en ook zonder extra woningbouw al infrastructurele ingrepen nodig zijn (zie ook beschrijving bestaande situatie). Extra reden om voor Stadseiland-Zuid te zorgen voor een fijnmazige ruimtelijke structuur voor fietsers en voetgangers, hoogwaardig openbaar vervoer (Merwedelijn én bussen), laagdrempelige deelmobiliteit en vraaggericht beschikbaar, een eigen auto op afstand beschikbaar indien nodig, woon-, werk- en publieke functies nabij haltes van het openbaar vervoer, en dagelijkse voorzieningen op wandel- of fietsafstand van de woning. Dit is verder uitgewerkt onder condities “mobiliteit”.

2.2 Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid

Langs de A12, de kanalen, tramlijnen, wegen en bedrijven liggen zones waarin rekening moet worden gehouden met geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en trillingen bij het bouwen van nieuwe ontwikkelingen.

Geluid

De ligging dichtbij de snelweg maakt dat er (zware en dure) maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de wettelijke grenswaarden en de aanvullende voorwaarden uit het gemeentelijke beleid zoals het hebben van een geluidluwe gevel en buitenruimte. De lokale ambitiewaarden voor geluid is 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen. Dit betekent dat dichtbij de snelweg de gebouwen zo moeten worden ontworpen dat ze voldoen aan de geluidseisen (en niet door vormgeving, architectuur of gebruikswensen).

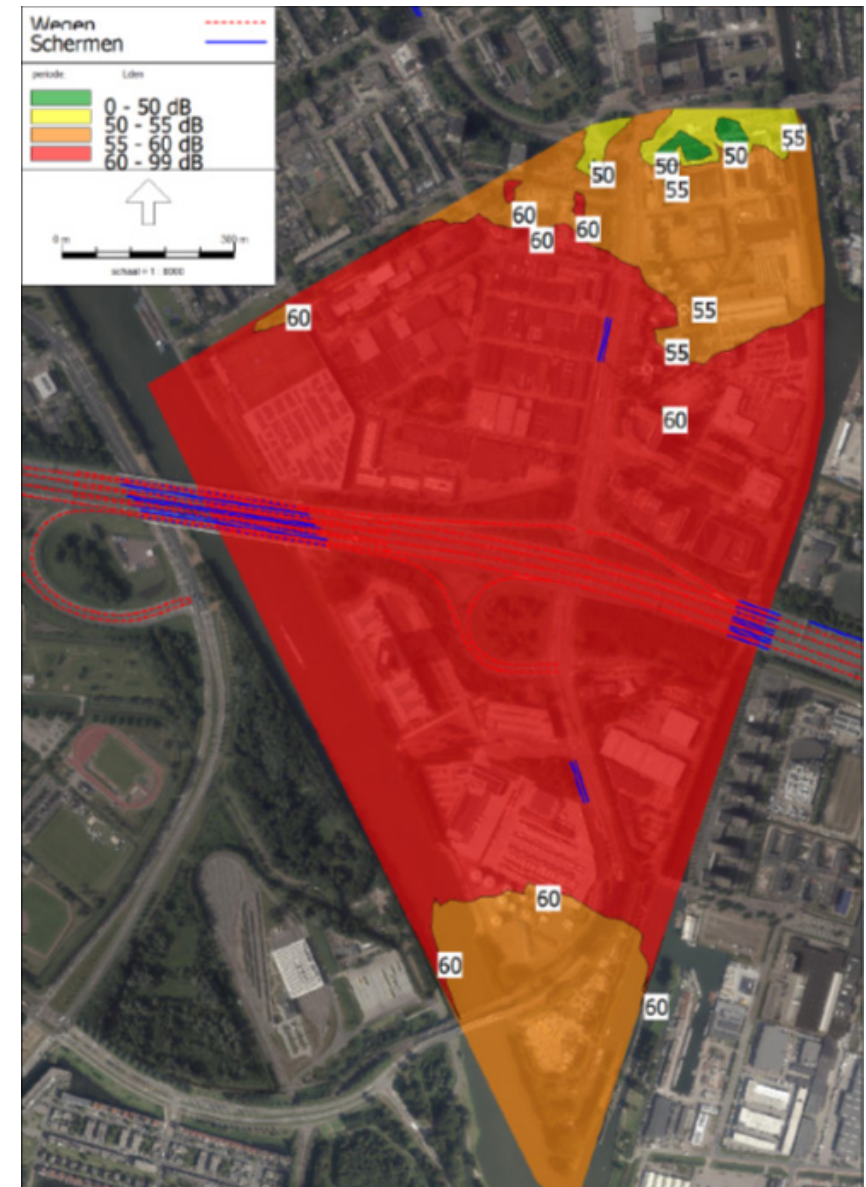
Zonder extra maatregelen om het geluid van de A12 te weren is geen woningbouw op grote schaal mogelijk.

Mogelijke maatregelen om woningbouw mogelijk te maken:

- Inpakken van de A12 met een overkapping. Zoals het plan De Duurzame Weg van Movares (glazen dak over de A27). In hoeverre dit realistisch is gezien de rijksweg en hoge kosten, is buiten beschouwing gelaten.
- Afschermen met bebouwing (niet zijnde woningen), bijvoorbeeld een groot aaneengesloten superblok - met dove gevels aan één zijde.

Mogelijk maatregel die voor nu niet wordt onderzocht:

- De snelheid op de A12 beperken naar 80km/uur op de A12, dit betreft een rijksweg dus de maatregel zou in samenwerking met Rijkswaterstaat verder onderzocht moeten worden.



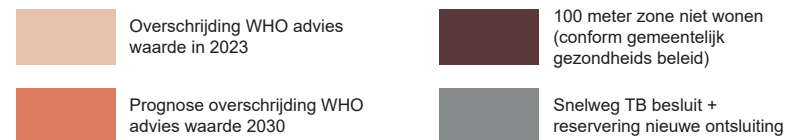
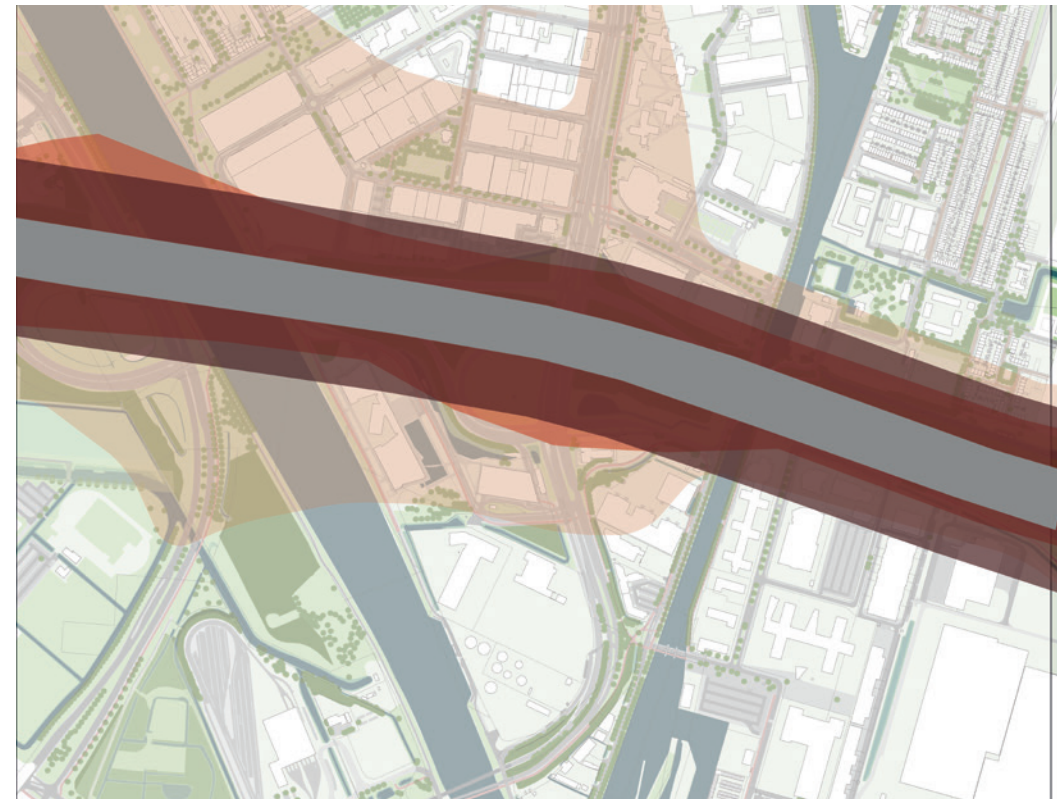
Zonering geluid in relatie tot woningbouwontwikkeling

Luchtverontreiniging

- Om woningbouw mogelijk te maken moet worden voldaan aan de Europese grenswaarden (vanaf eind 2026 verplicht) op met name NO₂. De huidige prognose voor 2030 voor NO₂ is een overschrijding van de nieuwe EU-grenswaarde. Dit betekent concreet dat aan de zuidzijde van de A12 tot minstens 100 meter geen woningen mogen worden gebouwd.
- Groepen die gevoelig zijn voor luchtverontreiniging en/of groepen met (een risico op) gezondheidsachterstanden beschermen we extra door plekken waar deze groepen langdurig verblijven, niet binnen 300 meter van snelwegen en 50 meter tot drukke binnenstedelijke wegen (meer dan 10.000 voertuigen per etmaal) te realiseren.
- Voor woningen is de ambitie om binnen 100 meter van een snelweg geen nieuwe woningen te bouwen. Dit geldt met name voor sociale huurwoningen.

Externe veiligheid

- Vanwege scheepvaart dient er 50m afstand van kanaal tot woningbouw gehouden te worden. Hier wordt aan voldaan met Rondje Stadseiland.
- Op de kruising van de kanalen dient een zichtlijn behouden te blijven voor de scheepvaart.



Zonering luchtkwaliteit in relatie tot woningbouwontwikkeling

2.3 Bodem en ondergrond

Bodem

Voor de transformatie van Stadseiland-Zuid is onderzoek nodig naar de fysieke, biologische en chemische bodemkwaliteit.

- Fysische bodemkwaliteit: de opbouw van de bodem moet door middel van onderzoek worden vastgesteld om de draagkracht van de bodem te bepalen.
- De biologische bodemkwaliteit: is in het gebied door de huidige verstedelijking al grootschalig aangetast. Bij werkzaamheden dient de bodemkwaliteit vastgesteld te worden, tevens biedt ontwikkeling een kans om groen toe te voegen en bestaande gezonde bodems minder af te dekken. Gebruik van gebiedseigen grond kan kosten besparen en de uitstoot van CO2 beperken. En het kan bijdragen aan het behoud van het oorspronkelijke natuurlijke bodemsysteem en bodemleven.
- Chemische bodemkwaliteit:
 - Er is een aantal grootschalige (industriële) verontreinigingen bekend binnen het plangebied. Bij dergelijke grootschalige verontreinigingen moet bij de herinrichting van het gebied rekening worden gehouden met hoge kosten voor saneringen. Deze kosten zijn vrijwel altijd gerelateerd aan de reinigings- en/of afvoerkosten van sterk verontreinigde grond of grondwater. Hierbij geldt dat de kosten toenemen bij een grotere afvoer / reiniging.
 - Ten noorden van de A12 is een groot deel van het gebied verontreinigd met VOCL (Vluchtige Organische Chloorverbindingen) in het grondwater. Bij de realisatie van diepe ondergrondse objecten (bijvoorbeeld meerlaagse ondergrondse parkeerkelders) en grootschalige grondwateronttrekkingen zijn maatregelen voor deze verontreiniging nodig.
 - Terreinen van de hoge milieucategorie bedrijven en de busremise hebben een hoger risico voor bodemverontreiniging. Op de locatie Gelderlantlaan 9 en 10 is de inschatting dat er ca. 10.000 m3 verontreinigde grond en grondwater aanwezig is. De verontreiniging in het grondwater wordt periodiek gemonitord ter bevestiging dat de verontreiniging niet in omvang toeneemt. Omdat de verontreiniging is afgedekt met een duurzame verharding is er op dit moment

geen sprake van risico's en is sanering bij het huidige gebruik niet noodzakelijk. Als de functie van het terrein in de toekomst verandert, is sanering mogelijk wél noodzakelijk waarbij rekening gehouden moet worden met hoge kosten.

Kabels en leidingen

Er is een buisleiding met kerosine van Defensie aanwezig. De ligging van de buisleiding van Defensie valt onder de 'eis voorzorgsmaatregel': als er binnen deze zone (met buffer) grondroerende werkzaamheden plaatsvinden, dan mag dat niet zonder afstemming. De ligging van de buisleiding kan gevolgen hebben voor de ontwikkeling en de te realiseren woningbouw.

Archeologie

Het grootste deel van het plangebied heeft een lage archeologische verwachting. Er zijn enkele gebieden met een hoge archeologische waarde, hoge archeologische verwachting, middelhoge archeologische verwachting en lage archeologische verwachting.

2.4 Energie

In Stadseiland-Zuid is geen ruimte voor zonnepanelen en windmolens. Daar waar het kan zullen wij in Stadseiland-Zuid inzetten op lokale en collectieve warmtenetten (vijfde generatie). Deze warmtenetten werken op lage temperatuur en de nieuwbouw in Stadseiland-Zuid zal hierop zijn ontworpen. In Merwede deelgebied 6 en Westraven lijken collectieve bodemenergiesystemen in combinatie met warmte uit oppervlaktewater kansrijk. Voor de Woonboulevard geldt hetzelfde, maar hier kan mogelijk ook een koppeling gemaakt worden met het stadswarmtenet dat al in het gebied ligt.

Zowel boven als onder de grond moet voor energie voldoende ruimte gereserveerd worden. Bovengronds zijn tientallen elektriciteitshuisjes (trafohuisjes) extra nodig zijn om hoogstedelijk te bouwen. Bij voorkeur komen deze inpandig of op eigen terrein van de nieuwbouw. De netbeheerder voorziet in Stadseiland-Zuid mogelijk ook een nieuw MS station (200-4.000 m²). Daarnaast dient rekening te worden gehouden met een warmtecentrale die warmte uit het ARK haalt (warmte uit oppervlaktewater). Andere ruimteclaims voor energie-opslag zoals batterijen en warmtebuffers worden zoveel mogelijk inpandig opgelost.

Ondergronds komt de voornaamste ruimteclaim van bodemenergiesystemen. Deze ondiepe bodemsystemen (tot 50 meter) concurreren met ruimte die nodig is voor o.a. ondergrondse parkeergarages. Voor Stadseiland-Zuid zou een integraal bodem(energie)plan moeten komen om de schaarse bodemcapaciteit eerlijk te verdelen over de kavels. Ondergronds voorzien wij verder extra kabels (elektra) & warmteleidingen. Deze energie-infrastructuur volgt in principe de routes van de weginfrastructuur.

Beleidskaders energie

Beleidsnota Warmte 2025-2035

Utrecht werkt aan een toekomstig energiesysteem van en voor iedereen dat betaalbaar, duurzaam en betrouwbaar is en minder afhankelijk is van geopolitieke ontwikkelingen. We moeten daarvoor (i) lokale duurzame bronnen gaan ontwikkelen, (ii) onze energieinfrastructuur aanpassen zodat we deze lokale bronnen kunnen gebruiken en (iii) omdat lokale bronnen schaars zijn, inwoners en ondernemers helpen met energie besparen. In de Beleidsnota Warmte beschrijven we de afwegingen en de kaders waarbinnen we werken aan een CO₂-vrije warmtevoorziening. We zetten in op gezamenlijke (collectieve) warmte-oplossingen en op het slim gebruiken en eerlijk verdelen van duurzame warmtebronnen. Voor Stadseiland-Zuid is dit vertaald in:

- Netbewust: elektriciteitsverbruik wordt zo gelijk mogelijk verdeeld over de dag en het jaar, waarbij vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd; hierdoor kan de (overmatige) zonne-energie goed benut worden en is de nieuwbouw minder afhankelijk van het elektriciteitsnet.
- Geïntegreerd: warmte, koude, elektriciteit en mobiliteit worden in een samenhangend systeem gezien; hierdoor ontstaan meer mogelijkheden op vraag en aanbod op elkaar af te stemmen en de opslagcapaciteit van (auto)batterijen te benutten.
- Lokaal: energie wordt zoveel mogelijk lokaal opgewekt, opgeslagen en gebruikt; hierdoor is een wijk minder afhankelijk van (kwetsbare) nationale infrastructuur.

2.5 Water en klimaatadaptatie

Bij transformatie van Stadseiland-Zuid is op het gebied van water en klimaatadaptatie het volgende van belang.

- Een fijnmazig netwerk in het openbare gebied voor berging en transport van hemelwater is onderdeel van het groen-blauwe raamwerk. Binnen dit raamwerk hebben water en waterberging boven en ondergronds voldoende ruimte nodig. Door middel van onderzoek moet worden vastgesteld welk ruimtebeslag nodig is.
- Behoud en verbeteren van de bestaande watergangen. De ontwikkeling biedt de kans om watergangen te verbreden met natuurvriendelijke oevers en ecologisch in te richten. Daarnaast kan de doorstroming worden verbeterd, doodlopende watergangen worden verbonden en duikers worden vervangen door open water. Voor de bestaande primaire watergang midden in Westraven is onderzoek nodig zodat deze een betere bijdrage levert aan verkoeling, klimaatadaptatie en de biodiversiteit. Voor de watergang direct ten noorden van de A12 is onderzoek nodig hoe hier een corridor voor met name flora en fauna te maken door de watergang te verbinden met het Merwedekanaal. In het noordelijk deel is onderzoek nodig naar de haalbaarheid voor een extra watergang oost-west die kan dienen als centrale drager voor verkoeling, water en klimaatadaptatie
- Hergebruik en infiltratie en/of vasthouden van regenbuien in het groen is het uitgangspunt. Om water daar te houden waar het valt of om vertraagd af te voeren is berging noodzakelijk. Deze waterberging zal in de vorm van waterberging in het groen of oppervlaktewater in het plan terugkomen. Alleen bij hevige neerslag vindt afvoer (via een buis) plaats.
- Het gebied is op dit moment niet goed bestand tegen periodes van langere droogte en hitte en heviger piekbuien. De transformatie tot woningbouw stelt daaraan bovendien extra eisen. De benodigde waterbergingseisen voor het openbaar gebied en de ontwikkelingsgebieden worden in overleg met het waterschap bepaald. Verwacht wordt dat dit leidt tot een bergingsopgave van minimaal 71 mm over de totale verharding. In overleg met het waterschap is nader onderzoek nodig wat de bergingsopgave wordt en hoe hier een robuuste invulling aan te geven in openbaar gebied en uitgeefbaar terrein. Voor het openbaar gebied wordt daarbij de structuur

volgens het groen-blauwe netwerk gevolgd.

- Aandachtspunt is de afwatering van het deelgebied Woonboulevard. Hiervoor is slechts één optie mogelijk: het park tussen de Woonboulevard en Kanaleneiland. Hiervoor dient nu al rekening gehouden te worden met voldoende ondergrondse ruimte.
- Uit onderzoek, gebaseerd op de overstromingskaarten van HDSR, blijkt dat vanuit waterveiligheid geen onoverkomelijke hindernissen zijn. Er bestaat geen noodzaak of wens om peilgebieden aan te passen. Onderzoek is nodig om te bepalen welke mitigerende waterveiligheidsmaatregelen nodig zijn om woningbouw te faciliteren.
- De transformatie naar een woon-werkgebied leidt er toe dat het huidige rioolstelsel niet meer voldoet. Onderzoek is nodig naar het toekomstige afvalwateraanbod en welke inzamel- en transportsystemen hier het beste bij passen. Vooralsnog is het uitgangspunt om het huishoudelijke en industrieel afvalwater richting de nieuwe zuivering in Nieuwegein te transporteren. Dit maakt aanvullend onderzoek nodig naar de nieuwe infrastructuur in de vorm van persleiding en gemaal.

Beleidskaders water en klimaatadaptatie

Visie klimaatadaptatie

We maken de stad geschikt om de gevolgen van klimaatverandering aan te kunnen. Dit noemen we klimaatbestendig. We willen vanaf nu dat Utrecht rekening houdt met het veranderende klimaat als we iets in de stad veranderen. Bijvoorbeeld bij bouwprojecten. Ook betrekken we inwoners, ondernemers en organisaties daarbij. Zo'n 60% van de grond in de stad is namelijk van hen. Het beleid zet in op een stad met genoeg verkoeling en een temperatuur in de stad die niet meer dan 5 graden warmer voelt dan buiten de stad. Voor Stadseiland-Zuid is in de tegelmethode (zie bladzijde 58) daarom rekening gehouden met: in buurten is minimaal 40% van het oppervlak groen; iedereen heeft op maximaal 200 meter afstand van een gebouw of woning een koele, groene plek in de openbare ruimte (en deze plek is minimaal 200 m²); er is minimaal 30% schaduw op straat op het heetst van de dag (en op belangrijke loop- en fietsroutes minstens 40% schaduw); er is genoeg en gezond (zwem)water in de stad voor mensen, dieren en planten; en we willen regenwater opvangen en nuttig gebruiken. Overige condities zijn verwerkt onder “water en klimaatadaptatie”.

Visie Water en riolering

Voor water en riolering is het beleid vastgelegd in de Visie Water en Riolering. Hierin zijn vanuit duurzaamheid en klimaatadaptatie de beleidsdoelen vastgelegd zowel vanuit de gemeente zelf als het waterschap. Denk bijvoorbeeld aan voorkomen van schade aan woningen en schade of onbereikbaarheid aan belangrijke infrastructuur bij extreme neerslag; hemelwater zoveel mogelijk vasthouden waar het valt rekening houdend met de voorkeursvolgorde zoals in het beleid is opgenomen; of huishoudelijk- en industrieel afvalwater en hemelwater bij nieuwbouw gescheiden te verwerken. Dit beleid is voor Stadseiland-Zuid uitgewerkt in de condities “water en klimaatadaptatie”.

3. Basisscenario

3.1 Introductie

“Het basisscenario is een uitwerking van de hoofdvraag van deze Programmatische Verkenning, waarbij ontwerpend onderzoek is gedaan volgens de “tegelmethode” (zie p.38 voor uitleg). In het hoogstedelijk scenario kunnen in potentie 10.150 woningen, 87.700m2 aan voorzieningen (1.800 banen), 306.600m2 aan groen, en 355.400m2 aan werken (7.100 banen) worden toegevoegd. Dit is inclusief Merwedekanaalzone Deelgebied 6 fase, waarvan de Nota van Uitgangspunten al is vastgesteld.

In dit hoofdstuk lichten we toe hoe dit programma tot stand is gekomen.

- Als eerste lichten we het groen-blauwe raamwerk voor Stadseiland-Zuid verder toe (zie paragraaf 3.2). Dit groen-blauwe raamwerk is een voorwaarde om een hoogstedelijk woonmilieu te creëren.
- Vervolgens geven we aan welke mobiliteitsingrepen nodig zijn om hoogstedelijk te kunnen ontwikkelen, en welke variant Merwedelijn we als basis hebben genomen (zie paragraaf 3.3).
- Ditzelfde doen we vervolgens voor de milieucontouren (zie paragraaf 3.4). Om hoogstedelijk wonen en werken mogelijk te maken moeten de luchtvervuiling en de geluidsniveaus omlaag.
- Tot slot geven we aan hoe en waarom we tot een hoogstedelijke programmamix voor wonen, werken en voorzieningen zijn gekomen (paragraaf 3.5).



Impressie vanaf de zuidzijde



Impressie van het hoogstedelijke woon- en werkmilieu in het basisscenario



Impressie van de Stadslaan



3.2 Groen-blauwe raamwerk

Het groen-blauwe raamwerk is een belangrijke conditie en zelfs een voorwaarde voor de ontwikkeling van Stadseiland-Zuid tot hoogstedelijk gebied. Het raamwerk is robuust en is onafhankelijk van de precieze programmatische invulling. Het raamwerk van Stadseiland-Zuid verbindt de bestaande groen-blauwe structuren in de stad en omgeving. In het groen-blauwe raamwerk is ruimte voor ecologie, sport- en spel, waterberging en fiets- en wandelroutes.

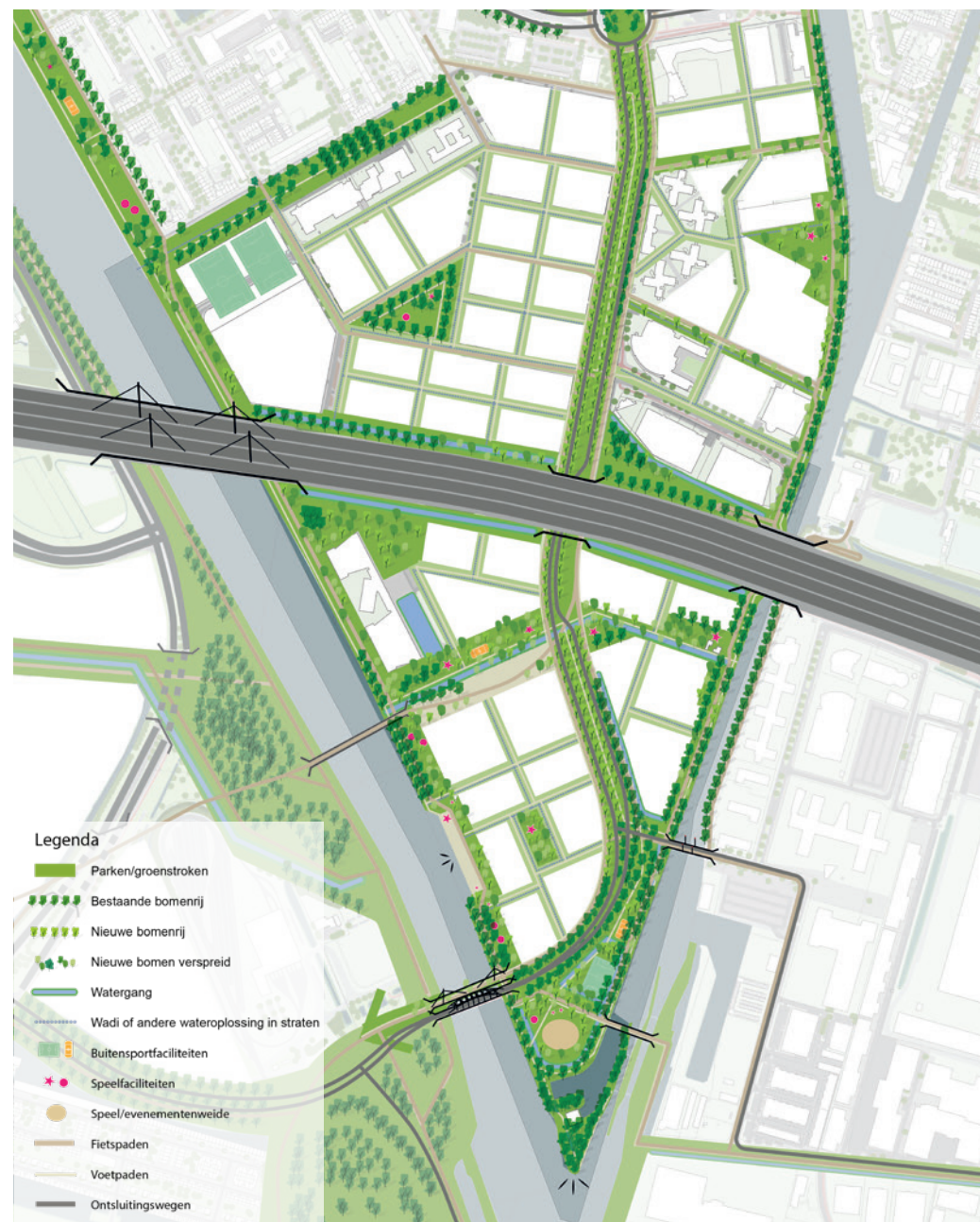
Het groen-blauwe raamwerk van Stadseiland-Zuid staat in verbinding met het groen-blauwe raamwerk van Galecopperzoom, Rijnenburg en Laagraven-oost. Al deze verschillende routes en structuren zorgen voor één groot stedelijk en zelfs regionaal groen-blauw raamwerk. Aan dit groen-blauwe raamwerk zijn ook de doorgaande langzaamverkeersroutes verbonden, zodat je door een groene omgeving van Utrecht naar Nieuwegein en Rijnenburg loopt of fietst. Het grote groen-blauwe raamwerk is op de volgende pagina te zien.

Woningbouw in Stadseiland-zuid moet samen opgaan met de ontwikkeling van landschapspark Laagraven-oost, onderdeel van het Kromme Rijn Linie Landschap. Laagraven-oost staat onder druk door de grote verstedelijkingsopgaven in de regio en kampt met urgente uitdagingen rond biodiversiteit, stikstof, landbouw en water. We moeten er rekening mee houden dat zonder Laagraven er te weinig bovenwijks groen is om Stadseiland-Zuid hoogstedelijk te kunnen ontwikkelen. Hiervoor moeten we nog verder onderzoeken hoe -samen met Nieuwegein en Houten- de toekomstige verbindingen naar Laagraven-oost verbeterd kunnen worden, én tegelijkertijd een kwaliteitsimpuls geven.

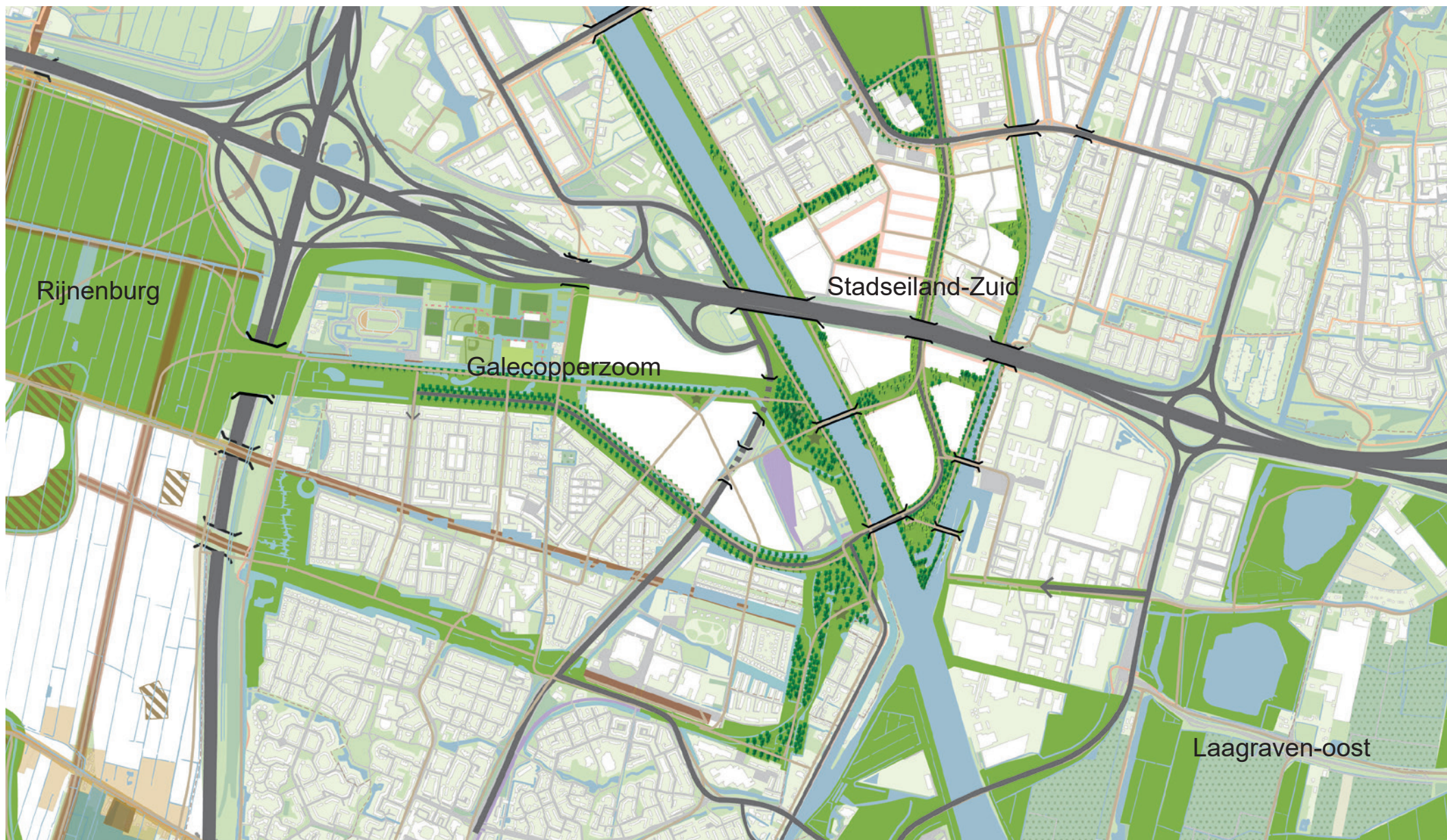
Het groen-blauwe raamwerk in Stadseiland-Zuid bestaat uit drie grotere structuren:

- het oeverpark en het stadspark in de zuidpunt (onderdeel van rondje Stadseiland);
- de groene stadslaan;
- de groene-blauwe haarvaten (groene straten en buurtparken).

Deze structuren worden op de volgende pagina's apart toegelicht.



Kaart van het groen-blauwe raamwerk voor Stadseiland-Zuid (tramlijnen zijn niet ingetekend).



Kaart van het groen-blauwe raamwerk van Stadseiland-Zuid, Galecopperzoom, Rijnenburg en Laagraven (de tramlijnen zijn niet ingetekend)

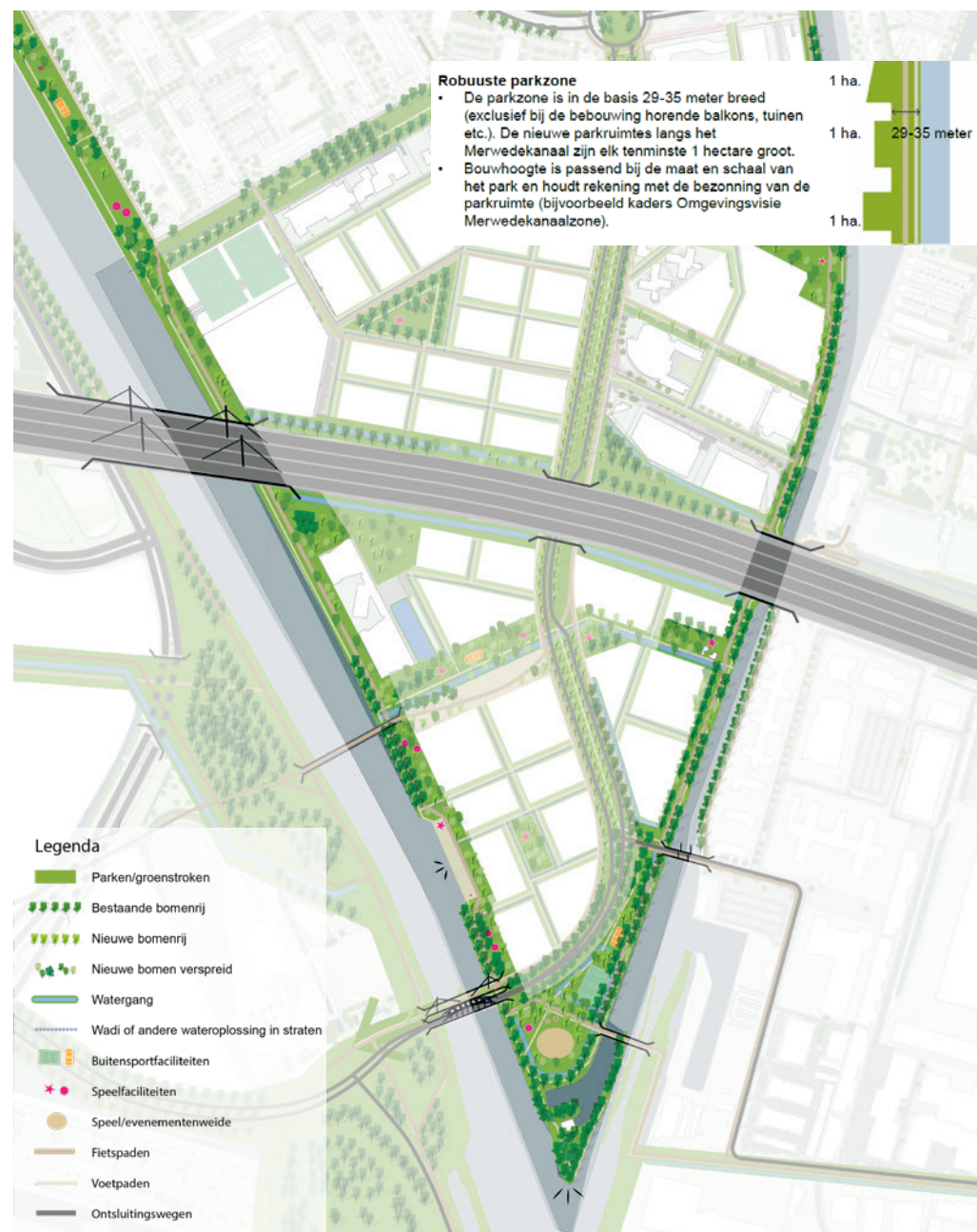
Oeverpark en park zuidpunt (onderdeel Rondje Stadseiland)

Het open water van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal is een enorme kwaliteit in een drukker wordende stad. Voor bewoners en werknemers van Stadseiland-Zuid wordt het oeverpark straks de plek om te spelen, te sporten, te bewegen en te ontspannen. Het oeverpark is onderdeel van de stedelijke hoofdgroenstructuur die buurten, wijken en buitengebieden met elkaar verbindt.

Het oeverpark langs het Amsterdam-Rijnkanaal krijgt een ander karakter en breedte dan het Merwedekanaal. Het oeverpark langs Amsterdam-Rijnkanaal is mede door de hindercontouren breder dan het deel langs het Merwedekanaal. Op een aantal plekken langs het oeverpark komen parkruimtes van minimaal 1 ha waarin o.a. diverse speel- en sportfuncties een plek krijgen.

Op de zuidpunt, ruwweg het gebied tussen het talud van de Europalaan en de beide kanalen, wordt een stadspark voorgesteld. Het park wordt de grootste groene ruimte voor de bewoners van Stadseiland-Zuid. In het stadspark is er ruimte voor groen en ecologie. Er worden inheemse bomen aangeplant en de bestaande watergangen en bomen worden zorgvuldig in het nieuwe park ingepast. In het park is ruimte voor recreatieve functies zoals een groot multifunctioneel sportveld en een natuurlijke speeltuin. In het hart van het park kan eventueel een middelgrote evenementenweide komen waar in de toekomst kleine festivals gehouden kunnen worden. In het park kan horeca een plek krijgen, zowel dag- als avondhoreca.

Het stadspark is ook dé plek voor een culturele voorziening en bijzondere stedelijke functie (zoals een museum voor beeldende kunst) met aantrekkingskracht voor stad en regio. Dit zorgt voor reuring op die plek en draagt bij aan de identiteit van de plek.



Kaart van het oeverpark langs de kanalen

Centrale groene stadslaan

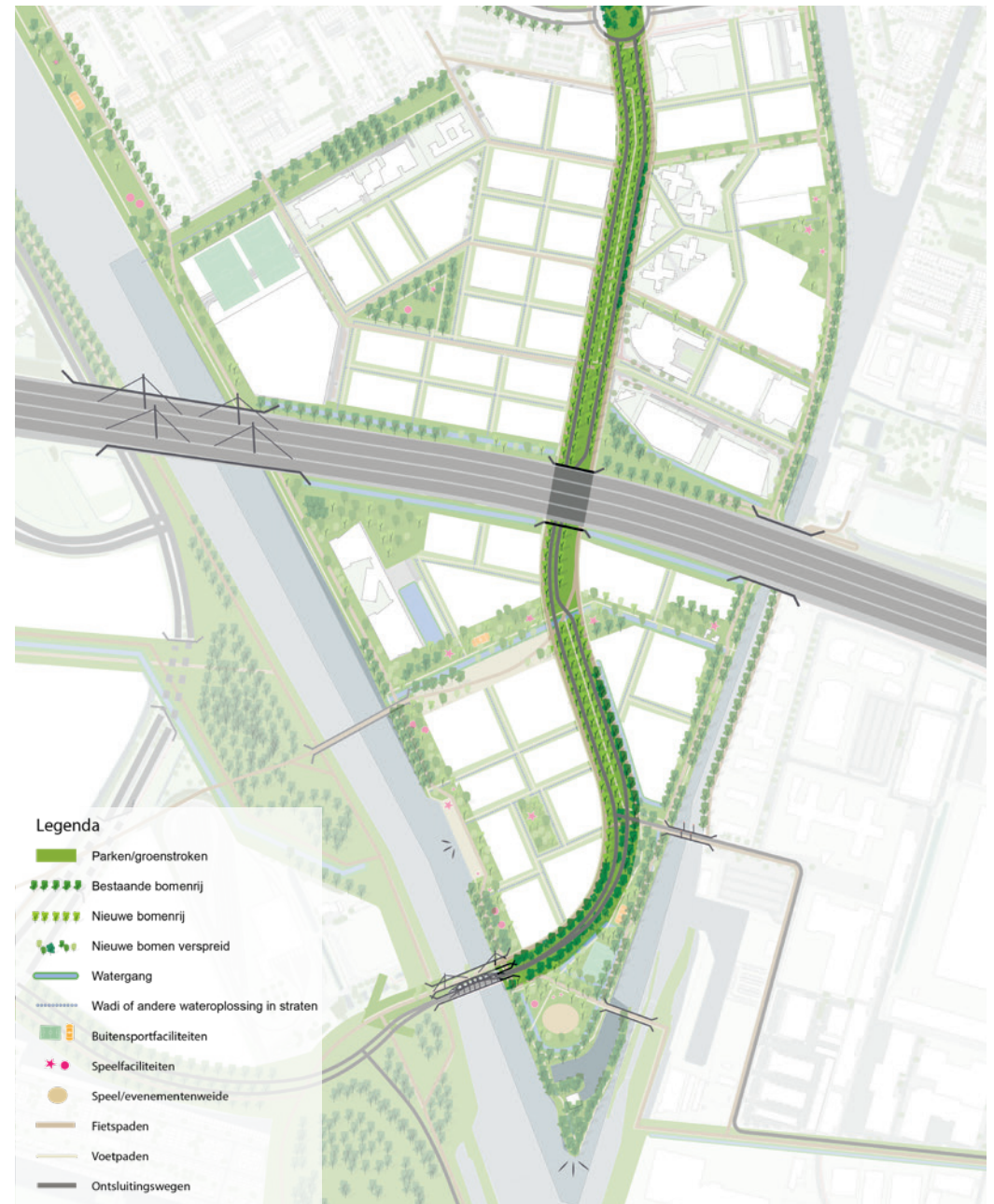
Centraal door Stadseiland-Zuid loopt een groene levendige stadslaan, met het profiel vergelijkbaar met die van Europalaan-Noord. Dit wordt een straat waar het alle uren van de dag fijn fietsten en wandelen is. Waar je komt om mensen te ontmoeten en te ontspannen. Maar ook een plek waar je merkt dat je in een gemengd woon- en werkgebied bent. Er rijden auto's, de logistiek voor de kleine bedrijfjes en bewoners vindt hier plaats en de lokale bus rijdt mee met het overige autoverkeer.

Langs de gevels zijn ruime voet- en fietspaden met ruimte voor uitstallingen van winkels en terrassen. Ook zijn er langs de fiets en voetpaden aantrekkelijke groenstroken met robuust groen. In het midden loopt een groene loper met ruimte voor groen en wandelen. De groene loper wordt omzoomd met bomenrijen, zodat de stadslaan een groene en stoere uitstraling krijgt. De bestaande bomenrijen en watergangen langs de Europalaan-Zuid worden zoveel als mogelijk geïntegreerd in het profiel van de stadslaan.

Tussen het fietspad en de groene loper liggen de rijbanen voor auto's met langs de rijbanen ruimte voor langsparkeren en laden en lossen. In de gebouwen langs de stadslaan wordt gewoond en gewerkt.

De onderdoorgang onder de A12 kan niet groen worden vormgegeven. Ook komt hier de tram van de Merwedelijn omhoog. De onderdoorgang wordt zo ruim, veilig en aantrekkelijk als mogelijk vormgegeven, zodat de A12 minder als een barrière gaat voelen. Goede verlichting is een belangrijk uitgangspunt. De bestaande trambrug wordt omgevormd tot een groene brug waardoor de groene loper kan worden doorgezet naar de groengebieden in Nieuwegein en verder. Op de voormalige trambrug komt ook een breed fiets- en wandelpad.

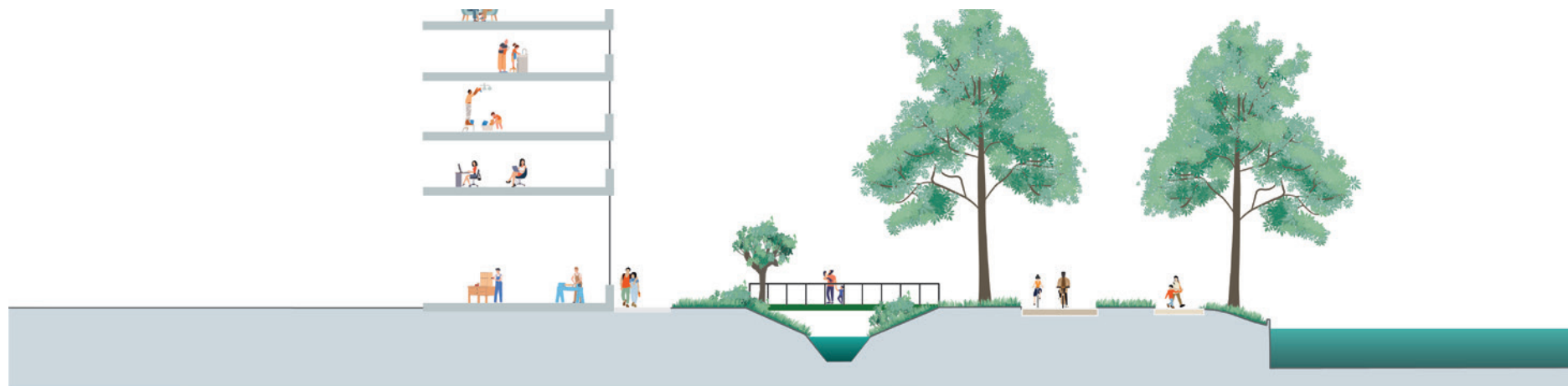
Het omvormen van de Europalaan tot een aantrekkelijke, veilige en goed oversteekbare laan is een belangrijke voorwaarde voor het maken van een hoogstedelijk woon-werkgebied. De huidige auto gedomineerde weg is een grote barrière. Niet alleen voor het gebied zelf, maar ook tussen Utrecht en Nieuwegein.



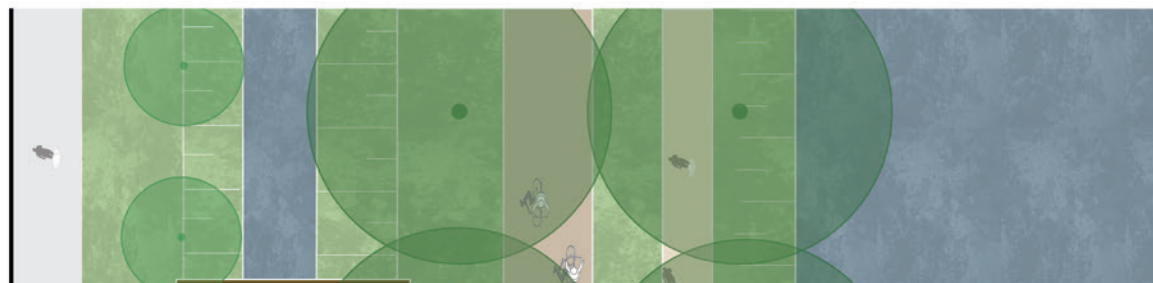
Kaart van de centrale groene stadslaan in het midden van Stadseiland-Zuid



Huidige situatie van de zone langs het Merwedekanaal



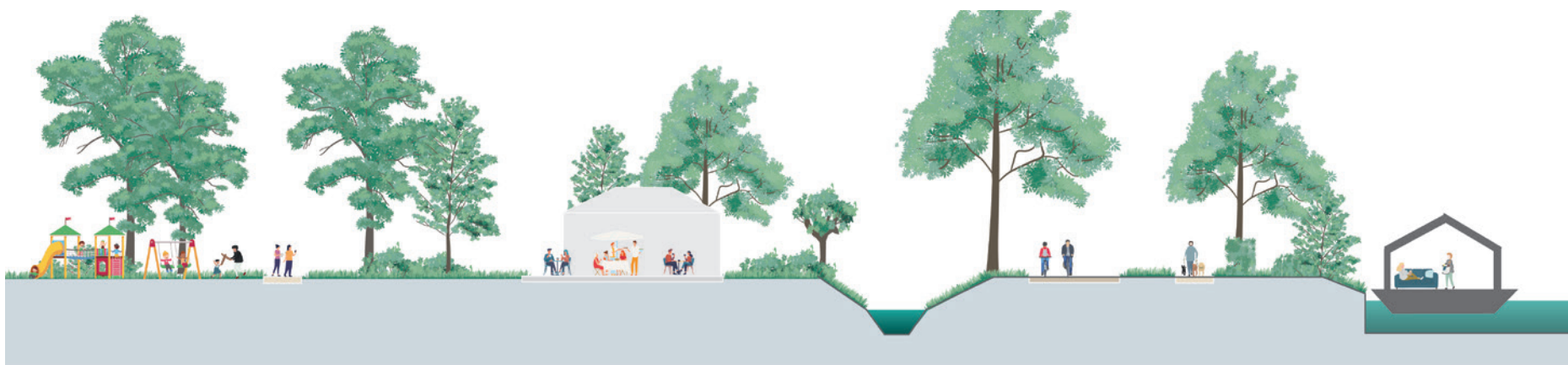
← ±35m →



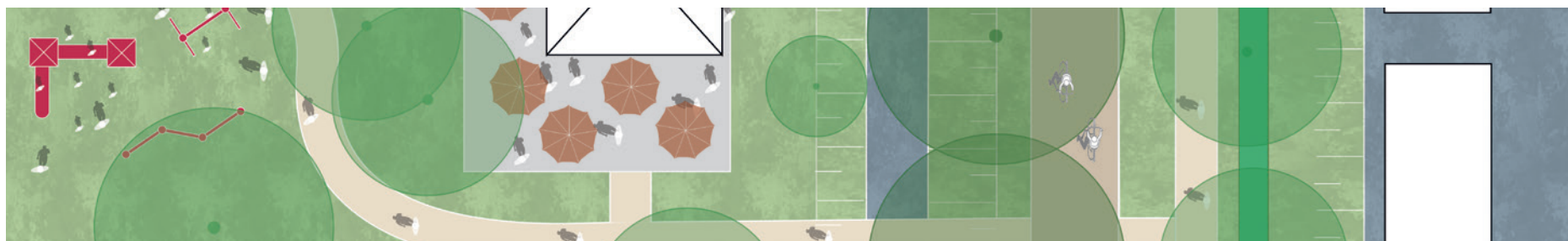
Mogelijk nieuwe situatie van het Oeverpark langs het Merwedekanaal



Huidige situatie van de zuidpunt bij de Noordersluis



← 40-120m →



Mogelijke toekomstige situatie van het stadspark op de zuidpunt, met ruimte voor sport en spel, nieuwe horeca en bovendien veel divers groen



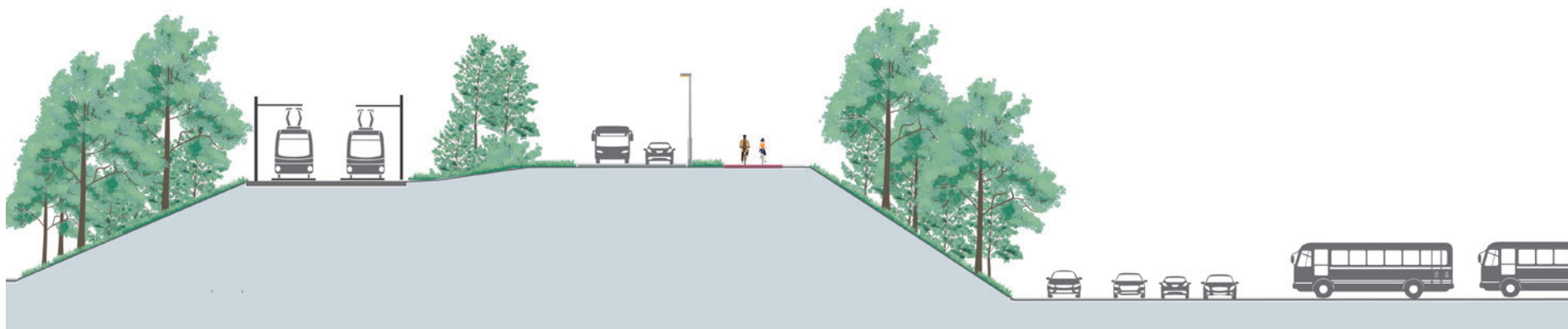
Huidige situatie van de Europalaan-zuid ten noorden van de A12



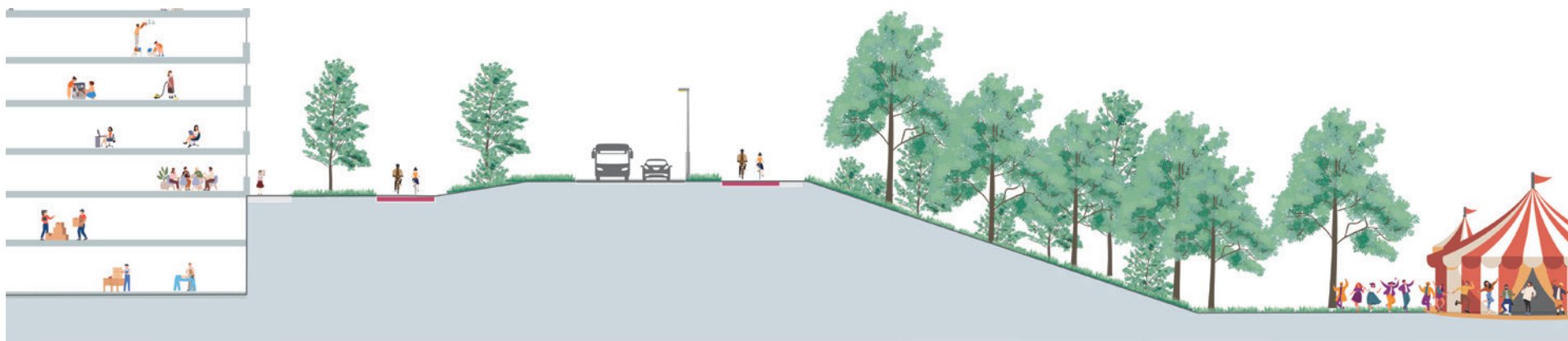
← ± 65m →



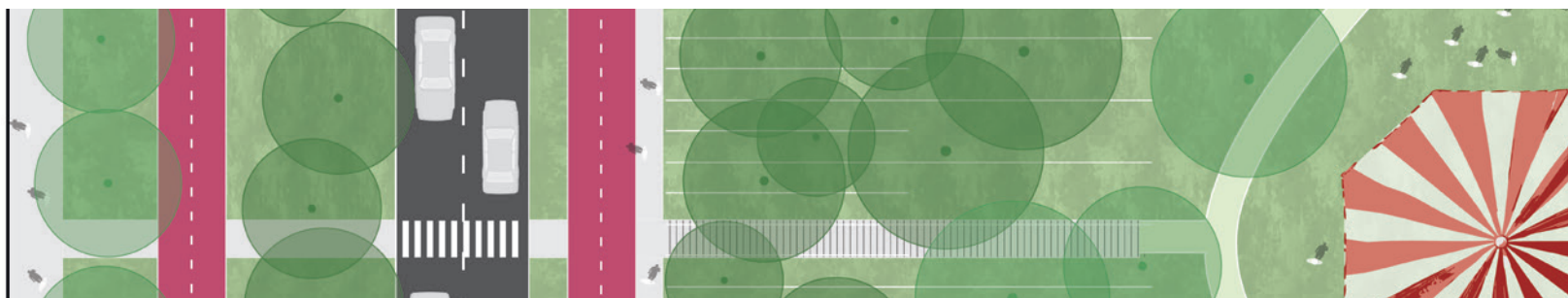
Mogelijke toekomstige situatie van de Europalaan-zuid ten noorden van de A12. De laan wordt ingericht als een stadslaan met veel ruimte voor langzaam verkeer en groen.



Huidige situatie van het dijklichaam bij de Jutfasebrug.



← 90-200m →



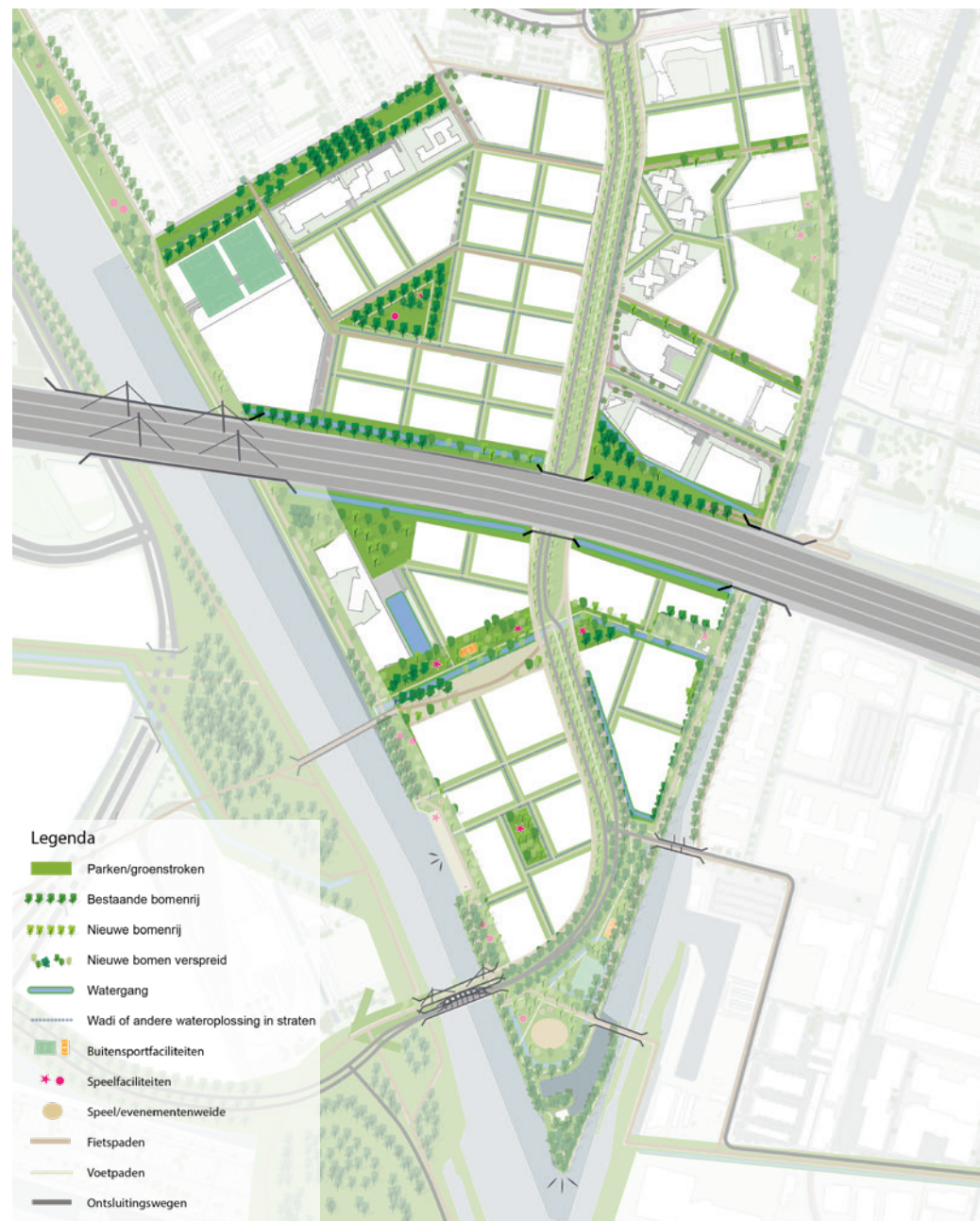
Mogelijke toekomstige situatie waarin het dijklichaam is bebouwd en omgevormd is tot een park

De groen-blauwe haarvaten (groene straten en buurtparken)

De groenblauwe haarvaten van de wijk zijn straten en buurtparken met o.a. gevelgroen, plantsoenen, wadi's en waterlopen die de wijk doorkruisen en met elkaar verbonden zijn. Deze elementen vormen samen een duurzaam systeem dat bijdraagt aan een prettige en gezonde leefomgeving. De groenblauwe haarvaten kennen twee schaalniveaus.

Het netwerk van fijne haarvaten begint bij de voordeur en brengt je via koele groene straten naar de grotere groene haarvaten zoals de buurtparken. De fijne haarvaten zijn voornamelijk lijnvormig; hier wordt water geborgen en afgevoerd en zorgt blauw en groen voor een prettige omgeving dicht bij huis en ruimte voor plant en dier. Beplanting past bij eisen vanuit bodem en watergesteldheid en de identiteit van de wijk.

De grotere haarvaten bestaan uit nieuwe en reeds aanwezige watergangen en nieuw aan te leggen buurtparken. De grotere haarvaten dienen meerdere doelen. Bij hevige neerslag kan hier water worden geborgen. Verder is er ruimte voor recreatie en ontspanning, zoals wandelen, fietsen, spelen, en het genieten van de natuur. Bij de watergangen staat de ecologie voorop; de biodiversiteit wordt ondersteund door ecologische inrichting en verdere vergroening. In de buurtparken wordt waterberging indien mogelijk gecombineerd met natuurlijk spelen.



Kaart van de groen-blauwe haarvaten in Stadseiland-Zuid

3.3 Mobiliteitskeuzes

In het basisscenario is een keuze gemaakt voor een combinatie van verkeersingrepen, die zoveel mogelijk ruimte, zowel in ruimte als in kwaliteit, bieden aan een hoogstedelijke verdichting van het gebied. Hieronder staan mobiliteitsmaatregelen die in het basisscenario zijn voorgesteld.

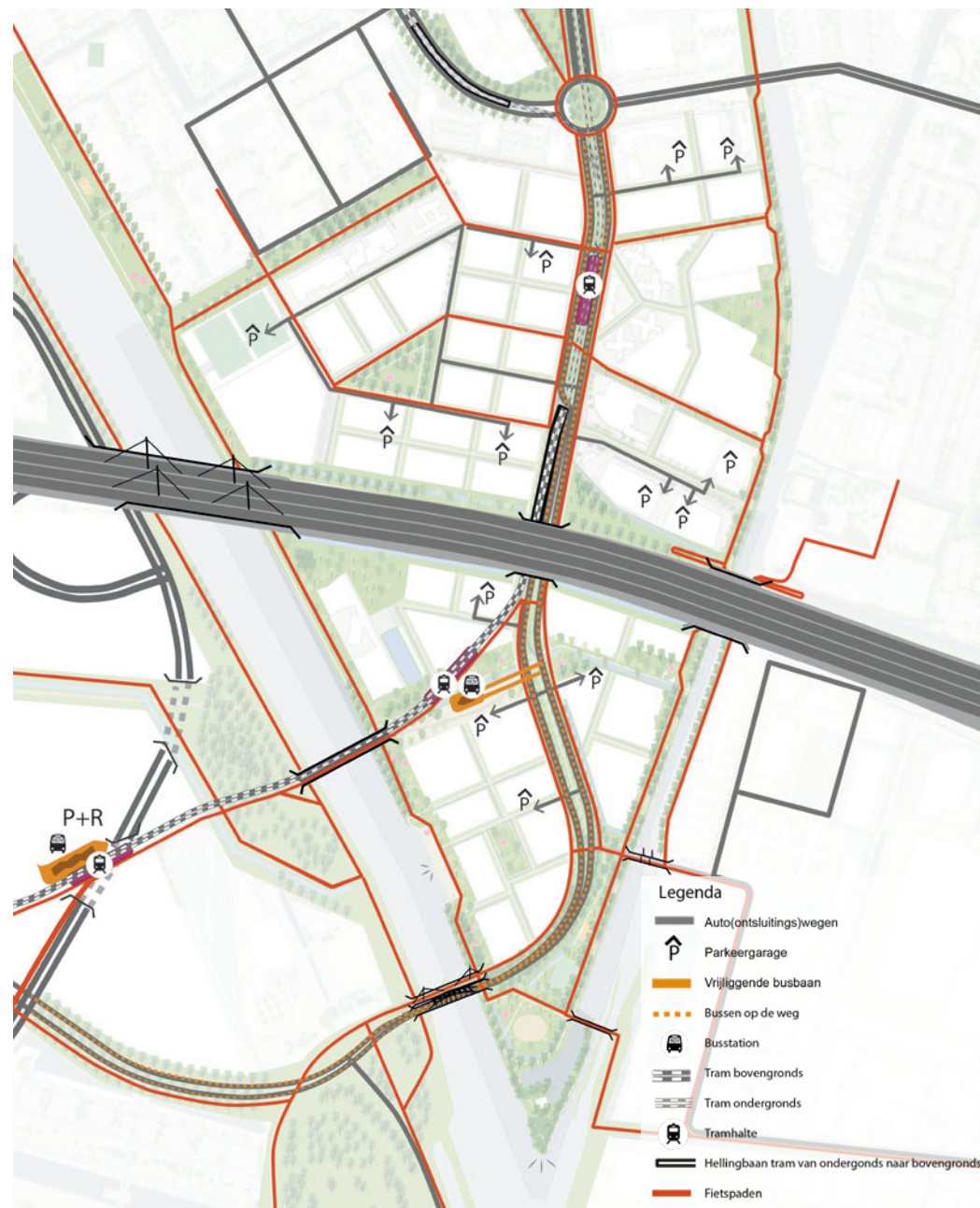
Loop- en fietsroutes

Essentieel voor de ontwikkeling van Stadseiland-zuid zijn aantrekkelijke en fijnmazige loop- en fietsverbindingen. Dit maakt het makkelijk om je te bewegen tussen bestaande wijken, Stadseiland-Zuid en Galecopperzoom. In noord-zuid richting langs de Europalaan en in oost-west richting door de Woonboulevard, deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone, langs de Merwedelijn op de nieuwe brug en over de bestaande Jutfasebrug zijn de belangrijkste loop- en fietsverbindingen.

Openbaar vervoer en knoop Westraven

De belangrijkste openbaar vervoer ontsluiting van Stadseiland-Zuid is de Merwedelijn, met haar frequente en snelle verbinding richting Utrecht CS, Galecopperzoom, Nieuwegein City en later ook Rijnenburg. In aansluiting op de MIRT-Verkenning gaan we in het basisscenario uit van een ondergrondse gegraven variant die bovenkomt t.h.v. de A12. Vervolgens stijgt deze en gaat via een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal naar Galecopperzoom. Met een centrale halte op +1 niveau in Westraven. Een tracé via de nieuwe brug biedt de beste kansen voor de ontwikkeling van Westraven tot een hoogstedelijk gebied. Een ondergrondse geboorde of gegraven oplossing via de bestaande Jutfasebrug blijft ook mogelijk, maar heeft meer gevolgen voor de ruimtelijke invulling. Deze gevolgen staan in hoofdstuk 4 beschreven.

In het basisscenario gaan we er van uit dat er in Stadseiland-Zuid geen grote overstap HUB komt. Wel houden we er rekening mee dat de huidige buslijnen ook in de toekomst halteren in Westraven. Hoe de precieze routing het beste kan worden ingepast, met het ruimtelijk raamwerk als uitgangspunt is voor een volgende fase. Een snelle route richting het Utrecht Science Park is hierbij nog een punt van uitwerking. Inpassing van de bushaltes is voorzien onder de tramhalte. Dit zorgt voor een korte en snelle overstap van tram op bus en omgekeerd.



Kaart van verkeerssysteem in Stadseiland-Zuid

Autoverkeer

Het uitgangspunt van het basisscenario is om zoveel mogelijk ruimte, in effectieve ruimte en kwaliteit, te bieden voor een hoogstedelijke ontwikkeling die aansluit op de kaders uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht voor dit gebied. Om dit zo goed mogelijk te kunnen doen is het opheffen van de aansluiting A12 Kanaleneiland een effectieve maatregel. Omdat dit veel ruimte vrijspeelt en zorgt voor een afname van de verkeersintensiteiten op de stedelijke wegen in Stadseiland-Zuid. Dit betekent dat ook de milieucontouren ten gevolgen van het auto- en vrachtverkeer verminderen en geluidsafscherming van de A12 makkelijker is. Tot slot zorgt het ervoor dat de Europalaan-zuid veiliger en oversteekbaar wordt. Kanttekening hierbij is wel dat het MIRT-onderzoek A12-zone i.s.m. Rijnenburg leert dat het opheffen van deze aansluiting zorgt voor een toename van autoverkeer op andere stedelijke routes. Aanvullende maatregelen zijn dan ook noodzakelijk om dit te voorkomen.

Stadseiland-Zuid is vanuit 2 richtingen en routes bereikbaar voor het autoverkeer: via de Jutfasebrug en vanaf het Europaplein. Op deze wijze is het gebied voor bestemmingsverkeer (bewoners, bezoekers, logistiek voor de bedrijvigheid) goed bereikbaar per auto.

Voor het hoofdwegennet, de A12, houden we, naast het Tracébesluit A12/A27 rekening met een mogelijke toekomstige extra verbreding van de A12 met één rijstrook in beide richtingen, vanwege de draaischijffunctie van de A12 in het landelijke wegennet.

N.B: Er zijn nog geen modelberekeningen uitgevoerd naar de effecten van de verkeersingrepen.

Parkeren

Door het verdwijnen van de aansluiting A12 Kanaleneiland is de P+R functie op de huidige locatie niet logisch. Voor bezoekers aan de stad is een P+R-voorziening alleen logisch indien deze gelegen is in de nabijheid van een aansluiting op de snelweg (A12) en is gekoppeld aan een frequente, snelle en directe OV-verbinding naar het centrum. In het basisscenario is dus geen P+R locatie in Stadseiland-Zuid. In dit scenario wordt deze in de Galecopperzoom bij de knoop opgelost. Een andere doelgroep die in de



Knoop met bus en metro (Referentie: Spijkenisse Centrum)



Plein nabij een halte op hoogte (Referentie: Spijkenisse Centrum)

toekomst gebruik maakt van de P+R Westraven zijn de bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone, ook die parkeervraag dient een passende nieuwe plek te krijgen, gekoppeld aan een snelle verbinding naar de Merwedekanaalzone. In een volgende fase dient, in samenhang met de ontwikkeling van geheel Groot Merwede, nader onderzocht te worden welke mogelijkheden hiervoor zijn.

Voor bewoners en werkers in Stadseiland-Zuid worden parkeervoorzieningen in het gebied gerealiseerd, zodanig dat de woningen en voorzieningen bereikbaar zijn voor bestemmingsverkeer en dit niet ten koste van de leefbaarheid gaat. Dat betekent dat het aantal parkeerplaatsen in het gebied relatief beperkt is en een deel van de parkeervraag op afstand opgelost moet worden. Dit is een vergelijkbaar concept als in de Merwedekanaalzone.

3.4 Milieu-oplossingen

Om te zorgen voor een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat is in het basisscenario de A12 overkapt. Dit zorgt voor de hoogste geluidsreductie en voor de meeste schone lucht langs de A12. Door de overkapping kunnen er nabij de snelweg hoge appartementencomplexen gebouwd worden. De overkapping van de snelweg is 750m lang en begint bij de Galecopperbrug tot aan de brug over het Merwedekanaal. Op de bruggen is geen overkapping mogelijk door de constructies van de brug. De overkapping is langer dan 250 meter, waardoor deze aan de duurdere tunneleisen moeten voldoen. Bij de monden van de overkapping is de luchtkwaliteit slechter doordat hier de vieze lucht wordt weggeblazen. Bij de mondingen van de overkapping kunnen geen woningen worden gerealiseerd. Er wordt uitgegaan van een lichte indien mogelijk transparante overkapping, waarbij het dak niet gebruikt kan worden als tweede maaiveld voor bijvoorbeeld sport.

Deze overkapping is een ambitie om een aantrekkelijk woon- en werkgebied te krijgen. De gewenste overkapping is nog niet technisch uitgewerkt en dient in een vervolgfase in nauwe samenspraak met Rijkswaterstaat te worden onderzocht.

N.B: Er zijn nog geen modelberekeningen uitgevoerd.

3.5 Programma

De Programmatische Verkenning is een eerste ruimtelijke verkenning, waarin in de methodiek voor het ontwerpend onderzoek verweven zit dat we volgens de richtlijnen uit de barcode zorgen voor een evenwichtige gebiedsontwikkeling. Belangrijk voor de uitwerking van de identiteit is namelijk dat de thema's wonen, werken, voorzieningen en groen in verhouding tot elkaar zijn uitgewerkt. Er is dus is een mix van functies opgenomen die leidt tot een levendige en vitale wijk, en die in dit hoofdstuk zijn toegelicht. Als basis voor de berekening van het programma is een tegelstudie uitgevoerd. De uitleg van de tegelstudie staat in een kader op pagina's 38-40.

Programma Basisscenario

Inclusief MWKZ deelgebied 6 fase 1

Wonen

 912.400 m²
10.150 woningen

Werken

 355.400 m²
7.100 banen

Voorzieningen

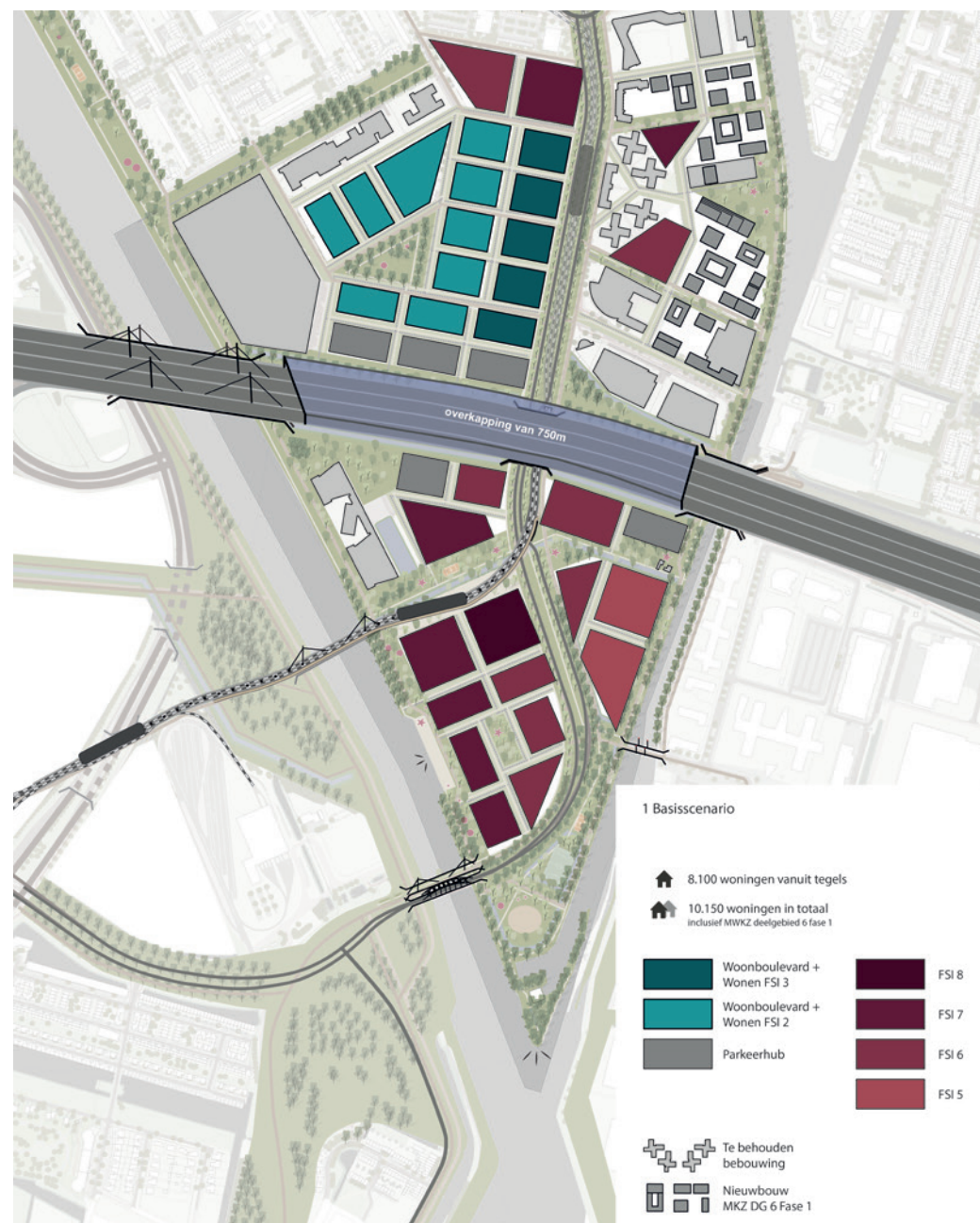
 87.700 m²
1.800 banen

Parkeren

 128.900 m²
5.200 pp

Groen

 306.600 m²
30m² per woning



Het basisscenario met programma invulling

Woonprogramma

We gaan uit van een gemiddelde netto bouwblok FSI van 5,5. Deze gemiddelde FSI (Floor Space Index) is vergelijkbaar met de bouwblokken aan de westzijde van de Merwedekanaalzone. De hoogste dichtheid is geprojecteerd aan het Amsterdam-Rijnkanaal en de tramhaltes, deze is vergelijkbaar met de dichtheden in het Beurskwartier. Bij de Woonboulevard en langs het Merwedekanaal is een lagere dichtheid aangehouden. Voor de MXI (aandeel wonen versus werken en andere functies) hebben we voor het gebied een gemiddelde aangehouden van 0,6 (van het totaal bebouwd vloeroppervlak bedraagt 57% wonen).

Met al deze randvoorwaarden komen we bij een gemiddelde netto bouwblok FSI van 5,5 op 8.100 woningen voor de Woonboulevard, fase 2 van MWKZ deelgebied 6 en Westraven. Met de 2.050 woningen die in fase 1 van MWKZ deelgebied 6 zijn gepland komt het totaal op 10.150 woningen.

Werkprogramma

Het basisscenario gaat uit van behoud van het huidige metrage voor werken, en streeft naar een optimale mix van wonen en werken in het gebied. Ongeveer 43% van het totale programma bestaat uit niet-woonfuncties.

De huidige werkfuncties in het gebied worden in het basisscenario slechter bereikbaar per auto. Voor de Woonboulevard betekent dit dat de regionale functie onder druk komt te staan. Voor klanten die uit de regio komen, zijn andere woonboulevards dichterbij. Dat heeft veel impact op de woonwinkels in het gebied. Het is onzeker of zij zich zullen aanpassen aan de nieuwe situatie en blijven, of ervoor kiezen zich elders te vestigen.

In het basisscenario is het aannemelijk dat het geplande werkprogramma wordt ingevuld door bedrijven die zich op een duurzame manier binnen de stad verplaatsen en voornamelijk lokaal opereren.

Voorzieningenprogramma

Het basisscenario gaat uit van een uitbreiding van voorzieningen, zodat deze mee-groeien met het aantal nieuwe inwoners in het gebied. Daarbij worden de bestaande functies behouden of gecompenseerd. Voor het bepalen van de benodigde extra vierkante meters voor o.a. 'cultuur', 'zorg' en 'onderwijs' zijn de Utrechtse barcodenormen gehanteerd. Er is onder andere rekening gehouden met een stedelijke culturele voorziening.



Robuuste woongebouwen in een hoge dichtheid.

Sportprogramma

In het basisscenario is rekening gehouden met sport en bewegen in de openbare ruimte, binnensport (zoals een sporthal) en een stedelijke sportfunctie (bijvoorbeeld een boulderhal). Daarmee voldoet het scenario aan deze norm. De norm voor sportvelden is in dit hoogstedelijk woon-werkmilieu echter lastig in te passen. Op basis van 10.000 woningen zou er 70.000 m² aan sportvelden nodig zijn. In hoofdstuk 4 is te zien wat de mogelijkheden zijn als alle sport in Stadseiland-Zuid zelf wordt opgelost. Uit de verkenning naar de ruimtelijke inpassing van een voetbalclub en een tennisclub blijkt dat deze opties slechts een deel van de totale sportopgave afdekken. Een voetbalclub vraagt circa 2,5 tegel aan ruimte en is daarmee gelijk aan ongeveer 1.000 woningen. Een tennisclub vraagt circa 1 tegel en is daarmee gelijk aan ongeveer 400 woningen. Het verplaatsen van sportvelden naar andere delen van de stad is geen reële optie. Gezien de al bestaande tekorten in de stad en de extra behoefte als gevolg van de woningbouwontwikkeling zoals Stadseiland Zuid, is hier wel een oplossing voor nodig. Binnen de gebiedsalliantie wordt de gezamenlijke sportopgave Groot Merwede Rijnenburg, inclusief Galecopperzoom in Nieuwegein, onderzocht en mogelijke oplossingsrichtingen opgesteld voor bestuurlijke afweging.

Parkeerprogramma

In het basisscenario is uitgegaan van lage parkeernormen, vergelijkbaar met deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone. Voor woningen rekenen we met een gemiddelde parkeernorm van 0,3. Voor de andere functies (werken en voorzieningen) zijn de normen uit regime A toegepast, dat aansluit bij een hoogstedelijk gebied. Voor het parkeren gaan we uit van dubbelgebruik, waarbij alle type parkeerders gebruik kunnen maken van dezelfde aanwezige parkeervoorzieningen. Op deze manier benutten we de parkeercapaciteit in het gebied zo goed mogelijk.

Groenprogramma

In paragraaf 3.2 is het groen-blauw raamwerk uitgebreid beschreven. Stadseiland-Zuid wordt een groen woon- en werkgebied, met veel ruimte voor groene straten, buurtparken, groen-blauwe routes en stadsparken. In het groen-blauwe raamwerk is ruimte voor 30m² groen per woning. Buiten het plangebied is vanuit de barcode nog 45 m² per woning groen nodig. Laagraven-Oost is het meest nabijgelegen groene gebied om de stad. Landschapspark Laagraven-Oost is ook in beeld voor groen en recreatieve ontwikkelingen van het nabijgelegen Nieuwegein en Houten. Dit vraagt om samenwerking met buurgemeenten.



Bebouwing in hoge dichtheid met verschillende functies (Referentie: Amsterdam)



Werken en wonen gecombineerd in één complex (Referentie Hamerkwartier Amsterdam, Projectontwikkelaar Steengoed, Prast & Hooft Architecten)

Tegel methode

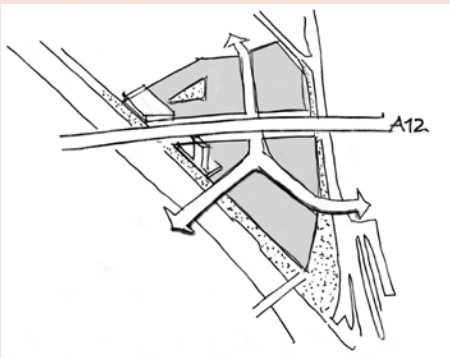
Om het ruimtelijke effect van programmatische keuzes inzichtelijk te maken, is gewerkt met zogeheten 'tegels'. Deze tegels hebben verschillende vormen, maar een vaste oppervlakte van 0,5 of 1 hectare. Elke tegel is gevuld met een specifiek programma of kent een bepaalde dichtheid, variërend van FSI 4 tot FSI 8.

Het groen-blauwe raamwerk vormt het kader waarin de tegels zich bevinden. De tegels zijn onderling op een afstand van 20 meter geplaatst om voldoende ruimte te reserveren voor een kwalitatieve openbare ruimte met bomen, verblijfsplekken, wateropvang, groen en verkeersruimte voor de voetganger, fietser en incidenteel een auto of verhuishuis. De tegel zelf zijn schetsmatig vormgegeven en geven een indruk van de stedenbouwkundige opzet, dichtheid en vierkante meters programma. Binnen de tegels is vaak ook ruimte gereserveerd voor vergroening, (collectieve) tuinen en loop- en fietspaden.

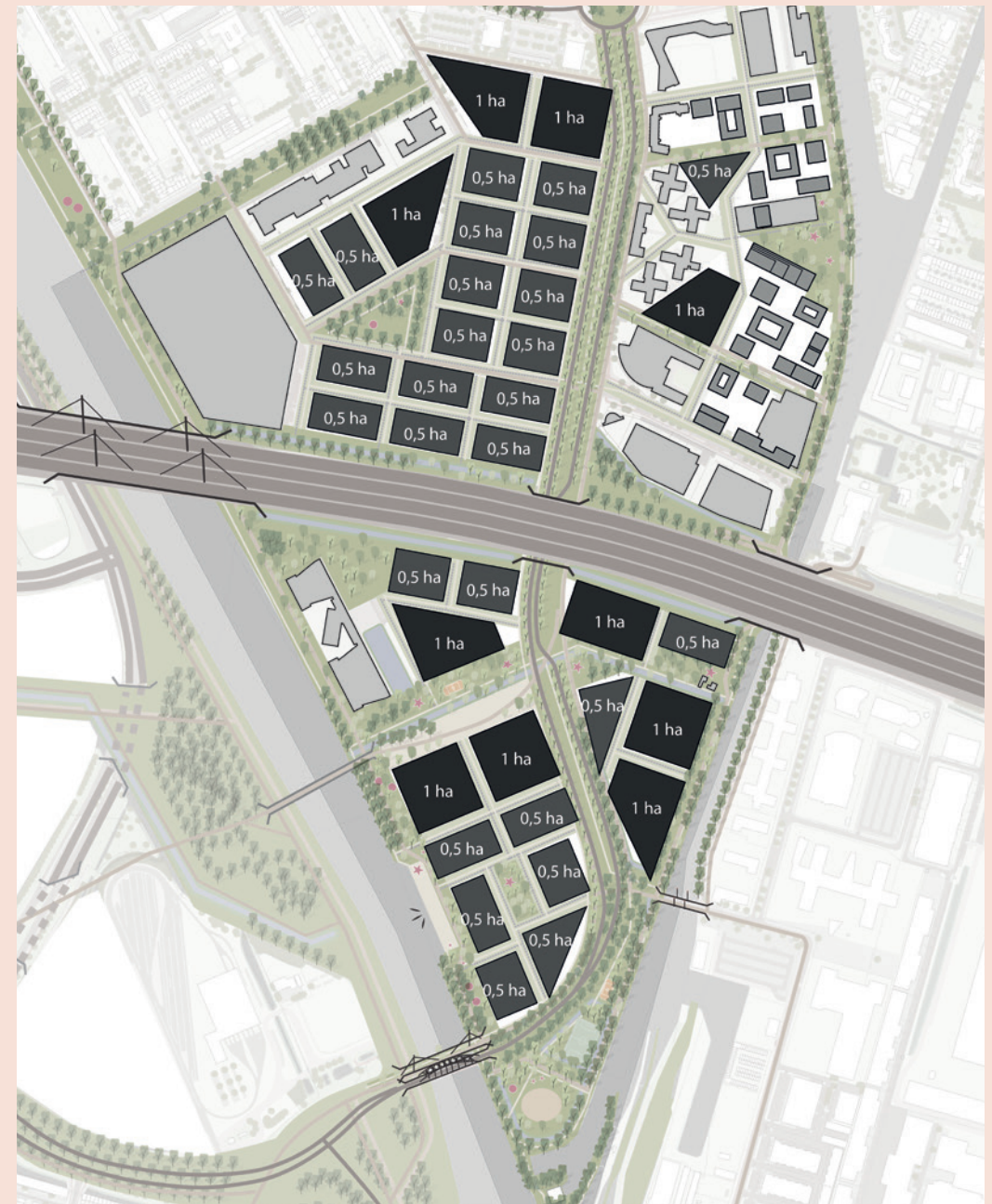
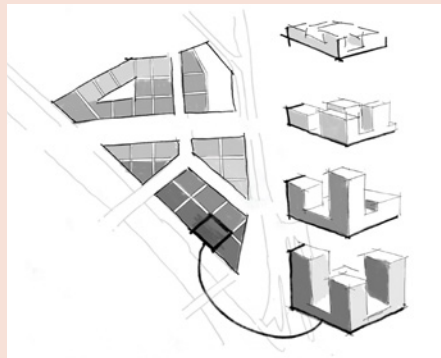
Er is een set tegels gemaakt met verschillend programma en verschillende hoogte. Zo is snel inzichtelijk hoeveel programma in het gebied een plek kan krijgen en hoe dat eruit kan zien. Het betreft een programmastudie en geen ruimtelijk ontwerp.

Voor Stadseiland-Zuid is er gewerkt met verschillende soorten tegels:

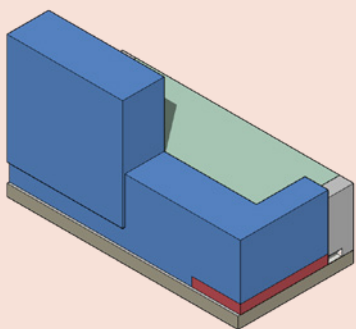
- Tegel Afschermende bebouwing langs de snelweg.
- Tegel Woonboulevard.
- Tegel Bebouwing in een bepaalde dichtheid met een mix van functies.
- Tegel Parkeerhub



Schema van de globale indeling van de tegels in Stadseiland-Zuid



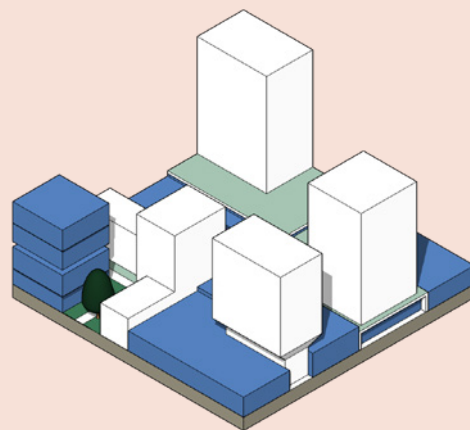
De oppervlaktes van de verschillende tegels in Stadseiland-Zuid.



Tegel: afschermende bebouwing langs de snelweg

De zone langs de snelweg heeft (als er geen overkapping in het scenario is voorzien) een specifieke tegel met afschermende bebouwing vanwege het geluid van de snelweg. Dit is altijd een halve tegel.

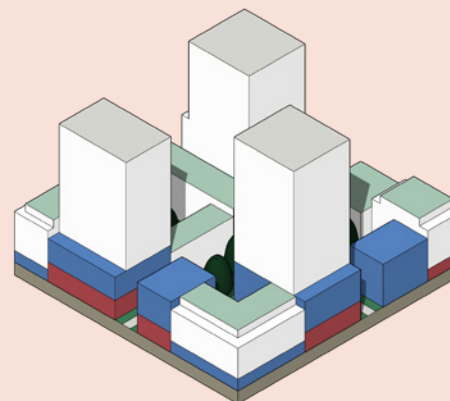
Netto FSI 8,9
22.600m² BVO Werken/Voorzieningen
Circa 900 parkeerplaatsen



Tegel: Verdichte Woonboulevard

Het werkoppervlakte op de Woonboulevard wordt behouden. Hier worden woongebouwen toegevoegd.

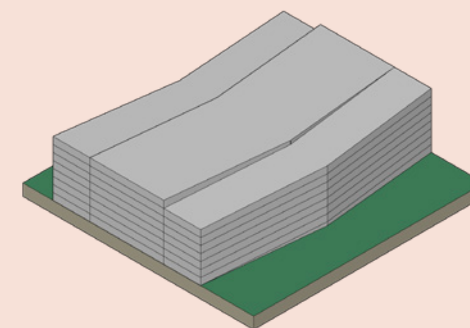
Netto FSI 4,3
12.600m² BVO Werken
30.000m² BVO Wonen



Tegel: Bebouwing in een bepaalde dichtheid

Een tegel met een gemengd programma van wonen, werken, voorzieningen en parkeren met een bepaalde dichtheid. De hoeveelheid en verdeling van functies wordt bepaald door de Utrechtse barcode en parkeernormen. Dit voorbeeld heeft een FSI van 6.

Netto FSI 6,0
flexibele onderverdeling van functies
60.000m² BVO totaal



Tegel: Parkeerhub

Een tegel met een grote parkeerhub ter grote van het Transferium USP.

Circa 2.000 parkeerplaatsen

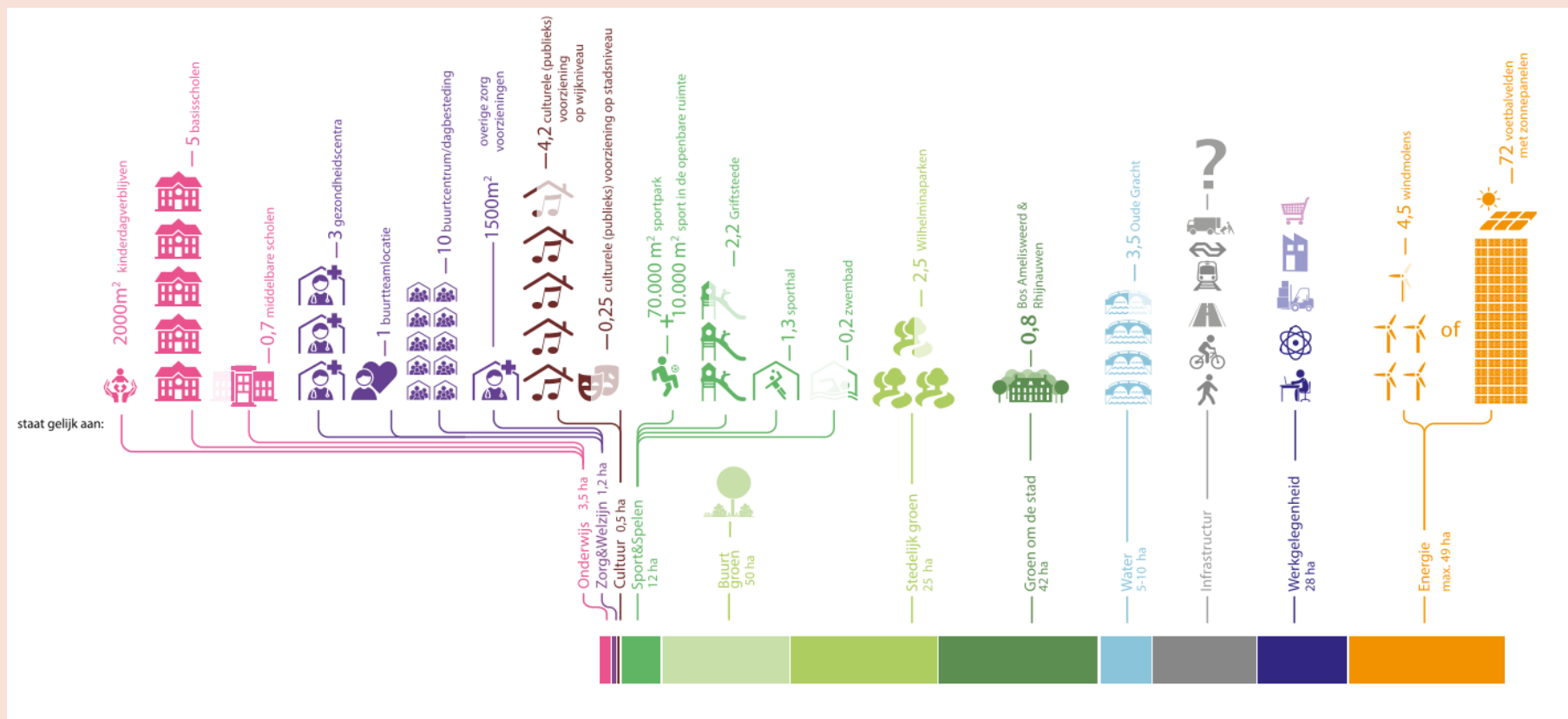
Barcode

De barcode is een stedelijk hulpmiddel en geeft een kwantitatief beeld van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor allerlei functies en voorzieningen als de stad groeit. Door op deze manier naar de ruimte te kijken, groeit de stad gebalanceerd en integraal en wordt voorkomen dat extra woningbouw zorgt voor te hoge druk op bijvoorbeeld scholen of groenvoorzieningen.

In de tegels van Stadseiland Zuid is rekening gehouden met het gebouwde programma uit de Utrechtse Barcode en ook een deel van het onbebouwde programma heeft daar een plek (zoals buurtgroen). In het gebouwde programma is onder andere rekening gehouden met 3-4 kindcentra (basisschool met

kinderopvang en BSO), een VO-school met sporthal, een culturele wijkvoorziening (bijv. wijkcultuurhuis) en een stedelijke cultuurvoorziening (bijv. beeldende kunst met nachtprogrammering), een buurtcentrum, 1-2 buurtkamers, een jongerenhuiskamer, 1-2 gezondheidscentra en andere welzijn zorg en ondersteuning.

Het onbebouwde programma wordt voor een deel worden opgenomen in het groen-blauwe raamwerk. Het betreft: sporten en spelen in de openbare ruimte, buurtgroen, wijkgroen, water en een gedeelte van het stedelijke groen. In het basisscenario is er geen ruimte om de barcode-onderdelen grootschalige energie-opwerking, veldsport en groen om de stad in te passen.



Barcode met de benodigde oppervlaktes als er ongeveer 10.000 woningen worden gerealiseerd.

4. Overige scenario's

We hebben voor de Programmatische Verkenning een basisscenario opgesteld met een hoogstedelijk woon- en werkprogramma. Maar wat gebeurt er als er één of meerdere van die mobiliteit en milieu-ingrepen niet haalbaar zijn? Of wat als je sport en groen meer ruimte geeft?

Om inzicht te geven in de bepalende keuzes voor de richting waarop wij als gemeente willen dat Stadseiland-Zuid, Utrecht Zuidwest én Groot Merwede zich ontwikkelt, zijn er daarom verschillende scenario's onderzocht. De scenario's zijn geordend per thema. Zo is inzichtelijk wat de effecten zijn van andere keuzes.

De scenario's zijn:

- 1 Basisscenario (zie hoofdstuk 5)
- 2A Milieuoplossing: overkapping korter dan 250m
- 2B Milieuoplossing: afschermen met bebouwing
- 3 Programma: gehele barcode toepassen
- 4A Mobiliteit: overstapknoop Westraven zonder P+R
- 4B Mobiliteit: geboorde MWL via huidige SUNIJ-lijn
- 4C Mobiliteit: behoud op- en afrit en overstapknoop Westraven met P+R
- 4D Mobiliteit: op- en afrit direct naar superknoop Westraven met P+R

Al deze scenario's en effecten op programma en identiteit zijn samengevat in de tabel op de volgende pagina. Naast de tabel worden de effecten per scenario kort toegelicht op de volgende pagina's.

		1 Basisscenario		2 Scenario's met andere milieuplossingen				3 Scenario met ander programma		4 Scenario's met andere mobiliteitsoplossingen							
		1 Basisscenario: Overkapping van circa 750m		2A Milieuplossing: Overkapping korter dan 250m		2B Milieuplossing: Afschermdere bebouwing		3 Programma: Gehele barcode		4A Mobiliteit: Overstapknop Westraven zonder P+R		4B Mobiliteit: Geboorde MWL via huidige SUNIJ-lijn		4C Mobiliteit: Behoud op- en afrit en overstapknop Westraven met P+R		4D Mobiliteit: op- en afrit direct naar overstap superknop Westraven met P+R	
		Aantal / m2 per woning	Oppervlakte in m2	Aantal / m2 per woning	Oppervlakte in m2	Aantal / m2 per woning	Oppervlakte in m2	Aantal / m2 per woning	Oppervlakte in m2	Aantal / m2 per woning	Oppervlakte in m2	Aantal / m2 per woning	Oppervlakte in m2	Aantal / m2 per woning	Oppervlakte in m2	Aantal / m2 per woning	Oppervlakte in m2
Effect	Programma (inclusief MWKZ deelgebied 6 fase 1- 2050 woningen)																
	Wonen	10.150	912.400	7.250	654.000	7.250	653.800	5.450	482.500	10.150	912.400	10.150	912.400	6.550	587.400	7.050	628.500
	Werken		355.400		236.400		236.300		224.200		355.400		355.400		221.500		37.400
	Voorzieningen		87.700		59.800		59.800		45.300		87.700		87.700		56.400		60.800
	Parkeren		128.900		83.400		83.400		78.800		128.900		128.900		139.400		149.100
	Groen	30	306.600	43	309.800	43	309.800	71	387.000	29	294.600	27	276.600	43	281.500	44	310.000
	Sport en spelen (buiten)	1	11.200	1	8.000	1	8.000	8	43.600	1	11.200	1	11.200	1	7.200	1	7.800
Effect	Identiteit totaal	Hoogstedelijk woon-werkgebied		Stedelijk woon-werkgebied		Stedelijk woon-werkgebied		Hoogstedelijk woon-werkgebied tot boven de snelweg, groen/sport parkontwikkeling ten zuiden van de snelweg.		Hoogstedelijk woon-werkgebied		Hoogstedelijk woon-werkgebied		Woon-Werkgebied met beperkt wonen (vooral ten noorden A12)		Woon-Werkgebied met beperkt wonen (vooral ten noorden A12)	
Effect	Identiteit Woonboulevard	Gemixte hoogstedelijke retailboulevard met woningen		Retailboulevard met beperkt wonen		Retailboulevard met beperkt wonen		Gemixte hoogstedelijke retailboulevard met woningen		Gemixte hoogstedelijke retailboulevard met woningen		Gemixte hoogstedelijke retailboulevard met woningen		Autogeorieerde retailboulevard met beperkt wonen		Autogeorieerde retailboulevard met beperkt wonen	
Effect	Identiteit MWKZ deelgebied 6	Behoud bestaande werkfuncties in fase 2 hoogstedelijk verdicht met woningen		Behoud bestaande werkfuncties in fase 2 hoogstedelijk verdicht met woningen		Behoud bestaande werkfuncties in fase 2 hoogstedelijk verdicht met woningen		Behoud bestaande werkfuncties in fase 2 hoogstedelijk verdicht met woningen		Behoud bestaande werkfuncties in fase 2 hoogstedelijk verdicht met woningen		Behoud bestaande werkfuncties in fase 2 hoogstedelijk verdicht met woningen		Behoud bestaande werkfuncties in fase 2 en toevoegen van woningen. Fase 1 wonen		Behoud bestaande werkfuncties in fase 2 en toevoegen van woningen. Fase 1 wonen	
Effect	Identiteit Westraven	Hoogstedelijk woon-werkgebied rond compacte knoop		Stedelijk woon-werkgebied rond compacte knoop met beperkt woonprogramma langs snelweg		Stedelijk woon-werkgebied rond compacte knoop met beperkt woonprogramma langs snelweg		Sport en groen in gebied (hele punt is nodig om te voldoen aan de sport en groen norm)		Hoogstedelijk werkgebied rond knoop, met in de punt woningen		Hoogstedelijk woon-werkgebied rond compacte knoop		P+R bij de knoop, met in de zuidpunt beperkt aantal woningen		P+R bij de knoop, met in de zuidpunt beperkt aantal woningen	
Effect	Galecopperzoom en Nieuwegein	Knoop met P+R in Galecopperzoom. Aansluitend op Westraven een hoogstedelijke ontwikkeling in Galecopperzoom.		Knoop met P+R in Galecopperzoom. Aansluitend op Westraven een stedelijke ontwikkeling in Galecopperzoom.		Knoop met P+R in Galecopperzoom. Aansluitend op Westraven een stedelijke ontwikkeling in Galecopperzoom.		Knoop met P+R in Galecopperzoom. Hoogstedelijke ontwikkeling in Galecopperzoom, onafhankelijk van Westraven.		Knoop met P+R in Galecopperzoom. Aansluitend op Westraven een hoogstedelijke ontwikkeling in Galecopperzoom.		Knoop met P+R in Zuid Galecopperzoom. In Galecopperzoom wordt niet Hoogstedelijk ontwikkeld vanwege de zuidelijke ongunstige ligging van de knoop en de aansluiting bij bestaande buurten van Nieuwegein.		Hoogstedelijke ontwikkeling in Galecopperzoom, onafhankelijk van Westraven.		Hoogstedelijke ontwikkeling in Galecopperzoom, onafhankelijk van Westraven.	
Effect	Stad & Regio	De grote aantallen wonen en werken zorgen voor behoefte aan ruimte voor groen en sport buiten het project gebied. Laagintensieve bedrijvigheid wordt verdrukt.		De grote aantallen wonen en werken zorgen voor behoefte aan ruimte voor groen en sport buiten het project gebied. Laagintensieve bedrijvigheid wordt verdrukt.		De grote aantallen wonen en werken zorgen voor behoefte aan ruimte voor groen en sport buiten het project gebied. Laagintensieve bedrijvigheid wordt verdrukt.		Ruimte nodig voor wonen en werken in de stad of regio. Laagintensieve bedrijvigheid wordt verdrukt.		De grote aantallen wonen en werken zorgen voor behoefte aan ruimte voor groen en sport buiten het project gebied. Laagintensieve bedrijvigheid wordt verdrukt.		De grote aantallen wonen en werken zorgen voor behoefte aan ruimte voor groen en sport buiten het project gebied. Laagintensieve bedrijvigheid wordt verdrukt.		Ruimte nodig voor wonen en werken in de stad of regio. Laagintensieve bedrijvigheid wordt verdrukt.		Ruimte nodig voor wonen en werken in de stad of regio. Laagintensieve bedrijvigheid wordt verdrukt.	
Effect	Kosten	Dure en grote investeringen zijn nodig om de noodzakelijke condities in te vullen. De opbrengsten kant is -in vergelijking met de andere scenario's- hoog.		Dure investeringen zijn nodig om de noodzakelijke condities in te vullen. De opbrengsten kant is -in vergelijking met de andere scenario's- middel.		Middel dure investeringen zijn nodig om de noodzakelijke condities in te vullen. De opbrengsten kant is -in vergelijking met de andere scenario's- middel.		Dure en grote investeringen zijn nodig om de noodzakelijke condities in te vullen. De opbrengsten kant is -in vergelijking met de andere scenario's- laag.		Dure en grote investeringen zijn nodig om de noodzakelijke condities in te vullen. De opbrengsten kant is -in vergelijking met de andere scenario's- hoog.		Dure en grote investeringen zijn nodig om de noodzakelijke condities in te vullen. De geboorde MWL is duurder dan de gegraven variant. Het scenario bespaard kosten door de jufphasespoorbrug te behouden als trambrug. De opbrengsten kant is -in vergelijking met de andere scenario's- hoog.		Middel dure investeringen zijn nodig om de noodzakelijke condities in te vullen. De opbrengsten kant is -in vergelijking met de andere scenario's- laag.		Dure en grote investeringen zijn nodig om de noodzakelijke condities in te vullen. De centrale Hub met de grootste parkeer garage van nederland boven de snelweg is een zeer dure investering. De opbrengsten kant is -in vergelijking met de andere scenario's- middel.	

2A. Milieuoplossing: overkapping korter dan 250m

Dit scenario verschilt van het basisscenario in de milieuoplossing die is toegepast. Er wordt een overkapping gemaakt van maximaal 250m; dus geen landtunnel. Deze overkapping komt ter hoogte van de Europalaan. Bij een overkapping van minder dan 250m hoeft de overkapping niet aan de strenge tuneleisen te voldoen, waardoor die goedkoper is. Aan weerszijden van de overkapping komt afschermende bebouwing en geluidsschermen. Dit alles heeft als gevolg dat de bouwhoogte tot 30m beperkt is, dat er een ander programma realiseerbaar is en daardoor een ander type gebied ontstaat.

Effecten op programma

De kleinere overkapping zorgt ervoor dat de geluidshinder en luchtkwaliteit onvoldoende verbeteren. Hierdoor is het niet mogelijk om direct bij de snelweg woningen te realiseren. Alleen op een beperkt gedeelte in het midden van de overkapping (bij de Europalaan) zouden eventueel een aantal woningen kunnen worden toegevoegd, mits deze voldoen aan de geldende luchtkwaliteitsnormen (dit moet nog worden onderzocht).

De dichtheden van de bestaande bouwblokken zijn lager dan het basisscenario, omdat er lager gebouwd moet worden dan de afschermende bebouwing langs de snelweg om aan de geluidsnormen te voldoen.

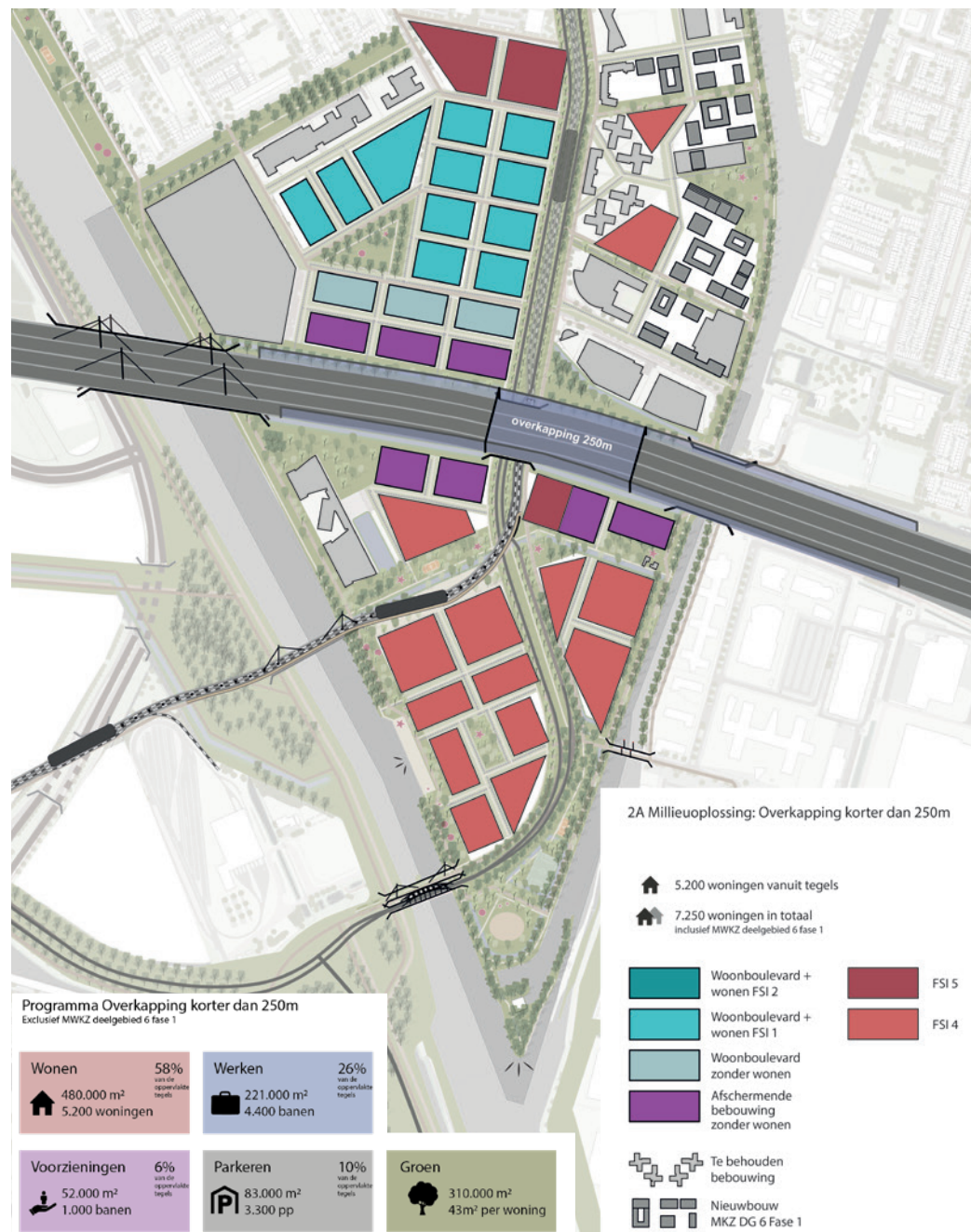
Concreet betekent dit dat een kleinere overkapping leidt tot circa 3.000 minder woningen ten opzichte van het basisscenario. Ook levert dit scenario niet meer woningen op dan scenario 2B met alleen afschermende bebouwing.

Effecten op identiteit

Op de Woonboulevard wordt minder wonen toegevoegd dan in het basisscenario. Het blijft met name retail met beperkt wonen. De Woonboulevard zou in deze opzet grotendeels haar functie kunnen behouden, zij het met minder auto bereikbaarheid.

Afschermende bebouwing bij de delen waar geen overkapping komt is kostbaar, maar biedt kansen voor functies die elders in het gebied niet zo goed mengen met wonen. In de zone langs de snelweg kunnen gestapelde bedrijfsruimtes komen. Het is echter wel lastig om hier een goede programma invulling voor te vinden aangezien het toevoegen van kantoren niet gewenst is.

Ondanks de realisatie van een kleine overkapping, die bovendien alsnog zeer kostbaar is, levert deze geen significante kwaliteitsverbetering op, aangezien wonen nabij de snelweg niet mogelijk is. Dit maakt het lastig om een hoogstedelijk woon- en werkmilieu te realiseren.



2B. Milieuoplossing: afschermen met bebouwing

Dit scenario verschilt van het basisscenario in de milieuoplossing die is toegepast. Het geluid wordt in dit scenario geweerd door afschermende bebouwing en geluidsschermen naast de snelweg. Dit heeft als gevolg dat de bouwhoogte tot 30m beperkt is, dat er een ander programma realiseerbaar is en daardoor een ander type gebied.

Effecten op programma

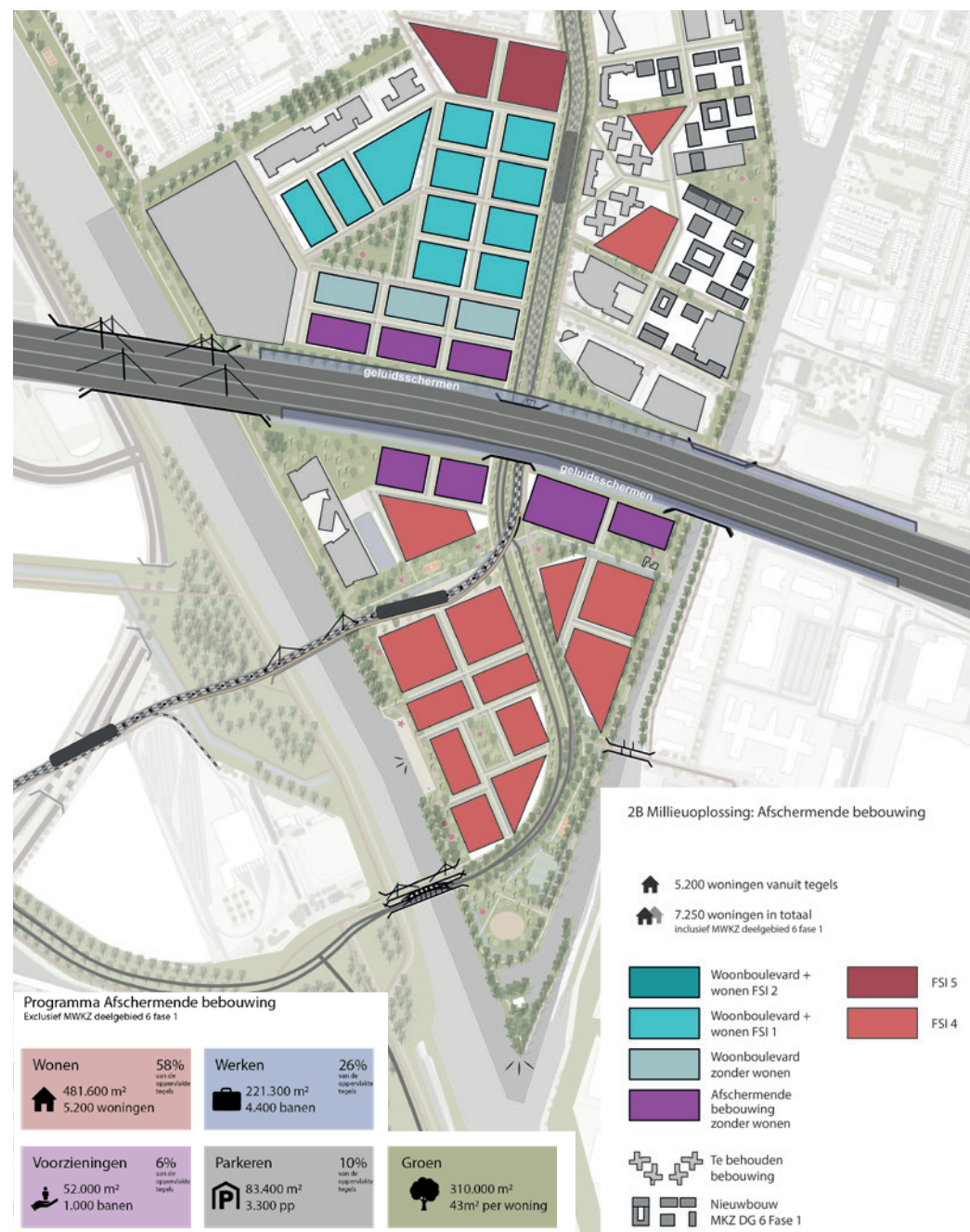
Zonder een overkapping verbetert de luchtkwaliteit in het gebied niet. Hierdoor is het niet mogelijk om direct bij de snelweg woningen te realiseren. Om het geluid van de snelweg te weren dienen hoge geluidsschermen en/of afschermende bebouwing te worden gebouwd. Dit heeft veel impact op de bouwmogelijkheden van de woonbuurt. De bebouwing met geluidhinder dient dove gevels te krijgen (gevels zonder openingen). Door geluidshinder is de bouwhoogte beperkt tot de hoogte van de geluidsschermen en de afschermende bebouwing. Dit betekent dat de bouwblokken altijd lager moeten zijn dan de geluidsschermen en de afschermende bebouwing. Dit zorgt ervoor dat er circa 3.000 minder woningen in Stadseiland-Zuid gerealiseerd kunnen worden ten opzichte van het basisscenario.

Voor de zone rond de snelweg is het lastig om passend programma te vinden in dit scenario. Wonen en onderwijs is vanwege luchtkwaliteit niet mogelijk. Het kantorenbeleid gaat uit van de concentratie rond stations (niet tramhaltes). Bedrijvigheid is lastig te stapelen. Startups zijn vooral succesvol in bestaande bebouwing, nieuwe bebouwing levert vaak hogere huren. Gedacht kan worden aan parkeergebouwen, leisure en sport, maar daarmee worden niet alle blokken gevuld.

Effecten op identiteit

Op de Woonboulevard wordt minder wonen toegevoegd dan in het basisscenario. Het blijft met name retail met beperkt wonen. De Woonboulevard zou in deze opzet grotendeels haar huidige functie kunnen behouden, zij het met een verminderde auto bereikbaarheid.

Afschermende bebouwing bij de delen waar geen overkapping komt is kostbaar, maar biedt kansen voor functies die elders in het gebied niet zo goed mengen met wonen. In de zone langs de snelweg kunnen gestapelde bedrijfsruimtes komen. Het is echter wel lastig om hier een goede programma invulling voor te vinden aangezien het toevoegen van kantoren niet gewenst is.





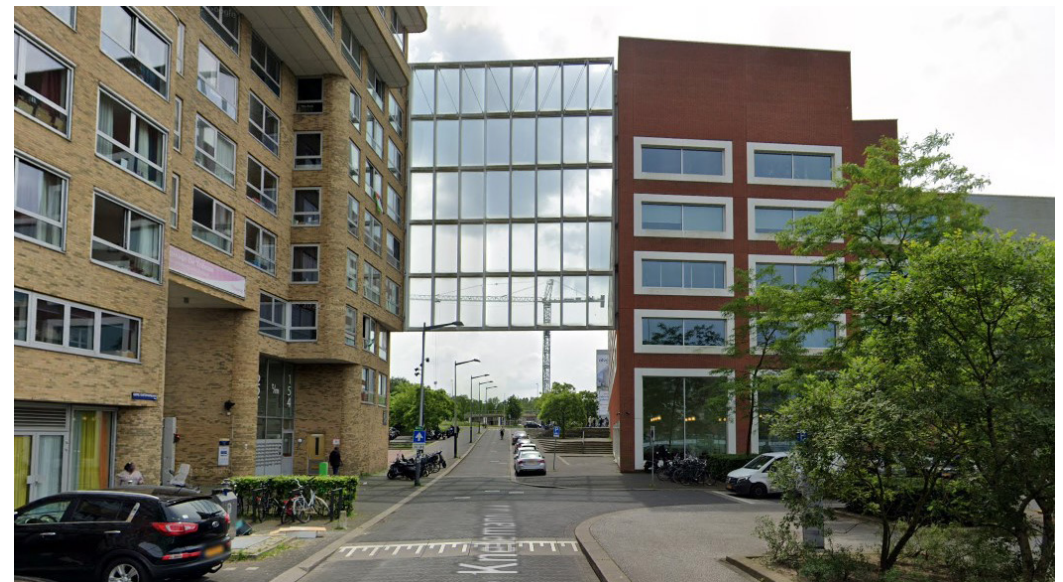
Impressie van het scenario met afschermende bebouwing langs de snelweg

Doordat de afschermende bebouwing als hoogtelimiet geldt kan er minder makkelijk een hoogstedelijk woon- en werkmilieu worden gerealiseerd. Ook zijn de buurten minder goed met elkaar verbonden door de barrière van de snelweg met zijn afschermende bebouwing.

Al met al is het moeilijk om een aantrekkelijke halteomgeving te maken in Westraven. In de zone rond de halte is het door geluid- en luchtkwaliteit lastig om een levendig hart te maken (zowel ruimtelijk als functioneel). Ook kunnen de benodigde geluidsmaatregelen ervoor zorgen dat de woonbuurt Westraven slecht verbonden is met de rest van het Stadseiland en verscholen ligt achter de snelweg en geluidsafschermende bebouwing/schermen.



Impressie van afschermende bebouwing langs de Ring in Amsterdam (bron: googlemaps)



Impressie van afschermende bebouwing langs de Ring in Amsterdam (bron: googlemaps)

3. Basisscenario met volledige barcode

Dit scenario verschilt van het basisscenario in het programma dat in de tegels is toegepast. In deze dit scenario is gehele barcode voor groen, werkruimte en veldsport opgelost binnen de grenzen van Stadseiland-Zuid.

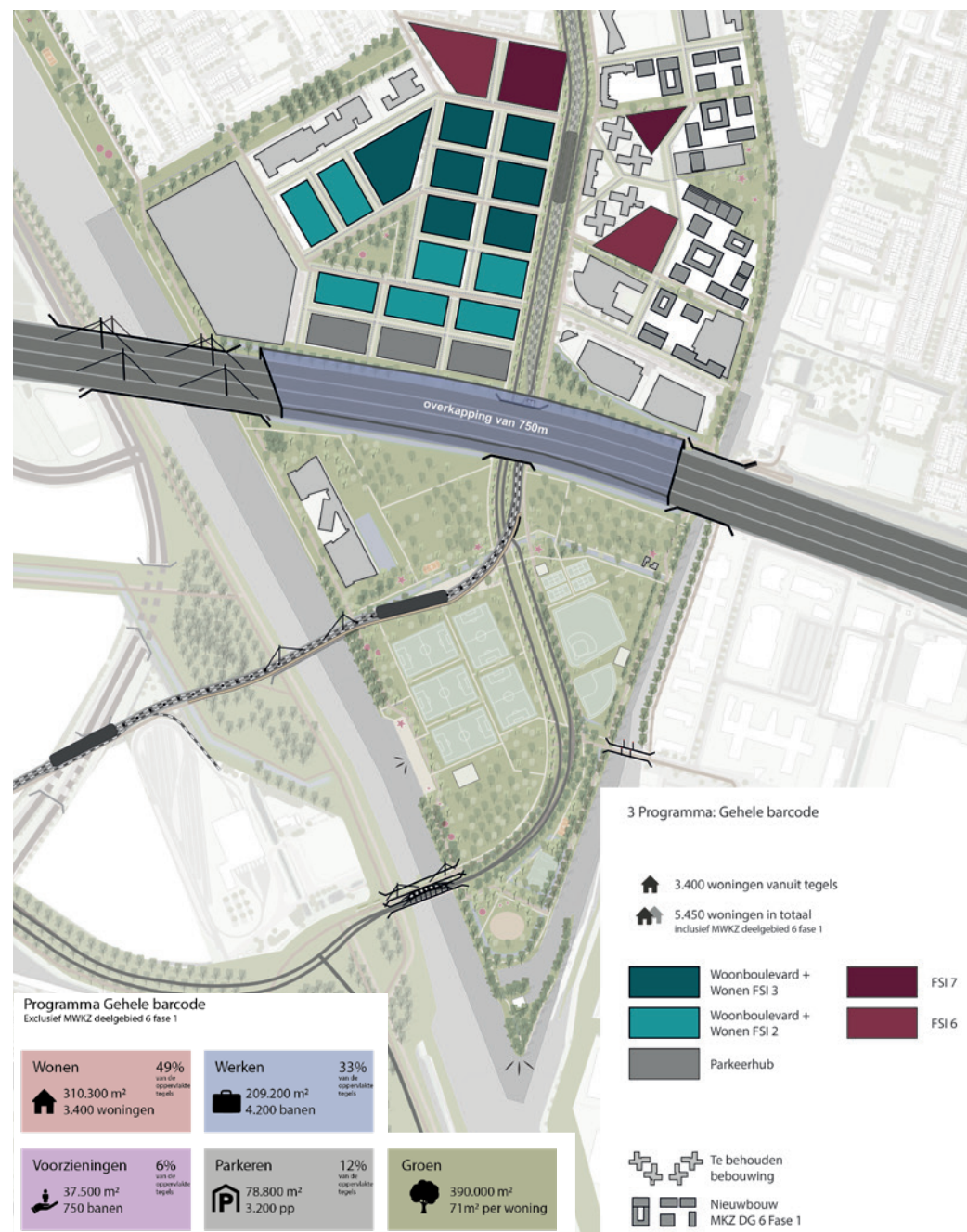
Effecten op programma

Om de volledige barcode binnen het plangebied te realiseren, moet een groot deel van het plangebied ingevuld worden met sportvelden en groen. In dit scenario is ervoor gekozen om dit hele sport en groen programma in Westraven een plek te geven. Er is daardoor geen ruimte meer voor het ontwikkelen van woningen rond de halte van de Merwedelijn. Het gebied ten noorden van de A12 (Woonboulevard en deelgebied 6) kan worden verdicht met voornamelijk woningen. Het betreft een denkmodel en geen ruimtelijk ontwerp, de verdeling zou ook anders over het plangebied kunnen worden gedaan.

Er kunnen ongeveer 5.450 woningen (dat is inclusief de vastgestelde aantal 2.050 woningen in MWKZ 6 deelgebied fase 1) gerealiseerd worden. Voor dit scenario is een overkapping noodzakelijk, omdat er hoogbouw en gevoelige functies dicht op de snelweg worden gepland. Het geluidseffect wordt echter alleen aan de noordzijde voor woningbouw benut. De vraag is of dit een financieel en uitvoerbare ontwikkeling oplevert, met grote kosten voor uitplaatsing van bedrijven, de tramlijn en realisatie van milieuplossingen en weinig woningen.

Effecten op identiteit

Er ontstaat een tweedeling in het gebied. Aan de noordzijde van de A12 een kleine hoogstedelijke wijk, aan de zuidzijde een groengebied tussen Utrecht en Nieuwegein. Dit zorgt dat Galecopperzoom en Stadseiland-Zuid nog meer van elkaar gescheiden zijn.



4A. Mobiliteit: overstapknoop Westraven zonder P+R

Dit scenario verschilt van het basisscenario in de mobiliteitsoplossing die is toegepast. In dit scenario wordt de overstapknoop (tramhalte MWL en bushaltes richting het USP en regio) opgelost in Stadeiland-Zuid. In Westraven ontstaat er een directere en snellere overstap tussen de tram en regiobussen. Dit heeft als gevolg dat op de Europalaan vrije busbanen ingepast moeten worden.

Effecten op programma

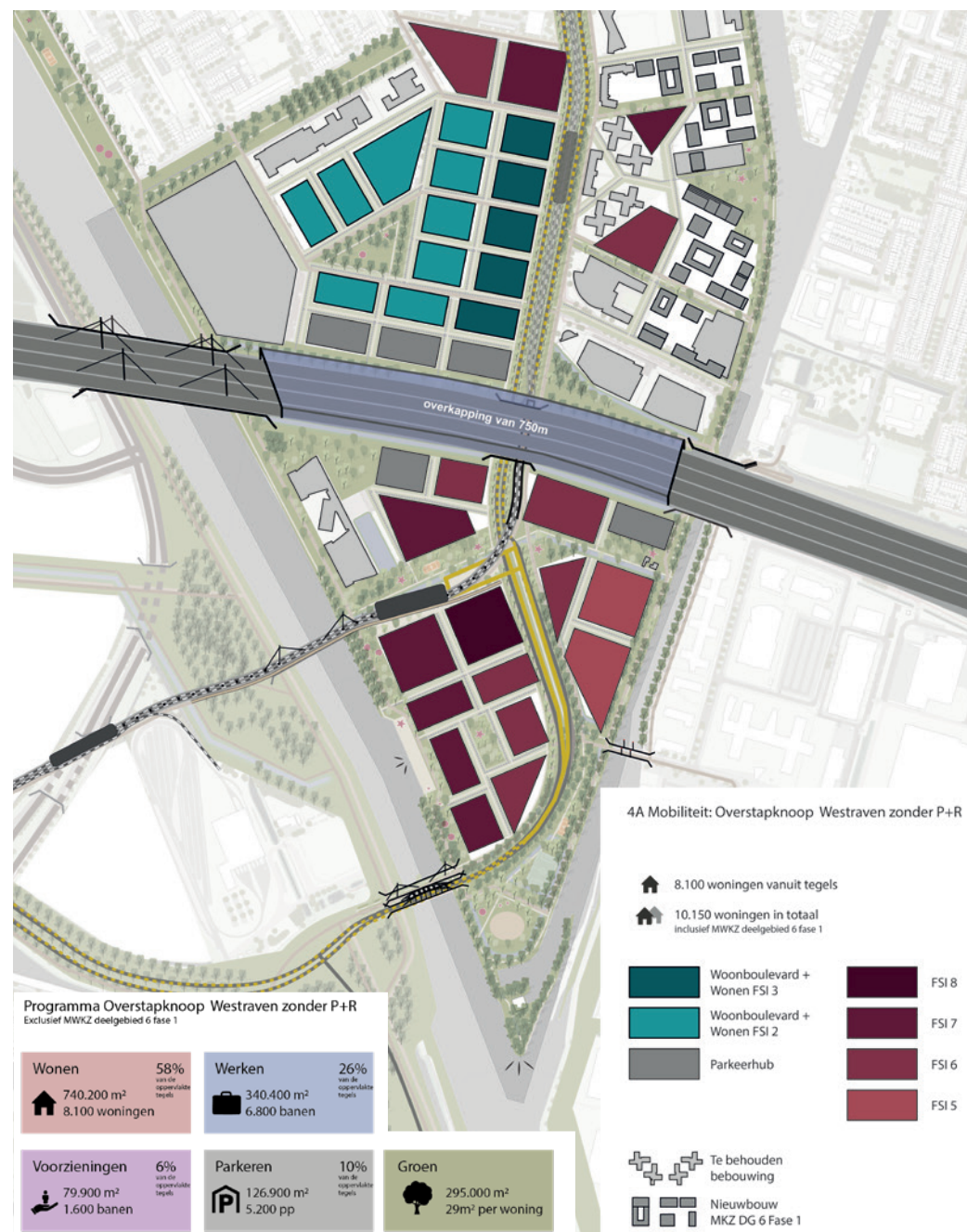
Er is geen verschil in het woon- en werk programma vergeleken met het basisscenario. Dit scenario gaat ook uit van het overkappen van de snelweg, waardoor er stedenbouwkundig geen hoogtebeperking geldt vanwege geluid. De dichtheid is verdeeld over het plangebied, met hogere dichtheden rond de tramhaltes en langs het Amsterdam-Rijnkanaal.

De busbanen hebben wel effect op de hoeveelheid groen en buitenruimte er gerealiseerd kan worden. Het betekent dat de centrale groene stadslaan vooral een verkeersweg zal worden.

Effecten op identiteit

Doordat één hub alle overstappen combineert kan er gemakkelijk worden overgestapt van de tram naar Utrecht CS, de bus naar USP en de regiobussen. Ook ligt de hub midden in Westraven, waardoor rond de hub de hoogste dichtheden worden gerealiseerd. De velen bussen centraal door het nieuwe woongebied in Westraven zorgen dat het minder goed lukt om hier een prettig leef- en woonklimaat te maken.

Als de SUNIJ-lijn en MWL worden gecombineerd met een nieuwe brug over het ARK heeft dat grote ruimtelijke impact op de omgeving rond de onderdoorgang. Dit wordt versterkt omdat ook de overstapknoop in dit geval op hoogte ligt (om de helling naar de nieuwe brug te kunnen halen). Dit zorgt dat de knoop veel ruimte in beslag neemt (zowel fysiek als visueel).



4B. Mobiliteit: Merwedelijk geboord, volgt in Westraven huidig tracé SUNIJ-lijn

Dit scenario verschilt van het basisscenario in de mobiliteitsoplossing die is toegepast. In dit scenario gaat de Merwedelijk door een geboorde tunnel. Hierdoor komt de lijn dieper te liggen dan bij een gegraven variant en komt deze zuidelijker bovengronds. Dit maakt het noodzakelijk om gebruik te maken van de bestaande Jutfasetrambrug. De SUNIJ-lijn blijft in deze variant op maaiveld liggen en volgt het huidige tracé. In Westraven worden de Merwedelijk en de SUNIJ-lijn op maaiveldniveau met elkaar vervlochten. De Europalaan kruist deze invlechting ongelijkvloers.

Effecten op programma

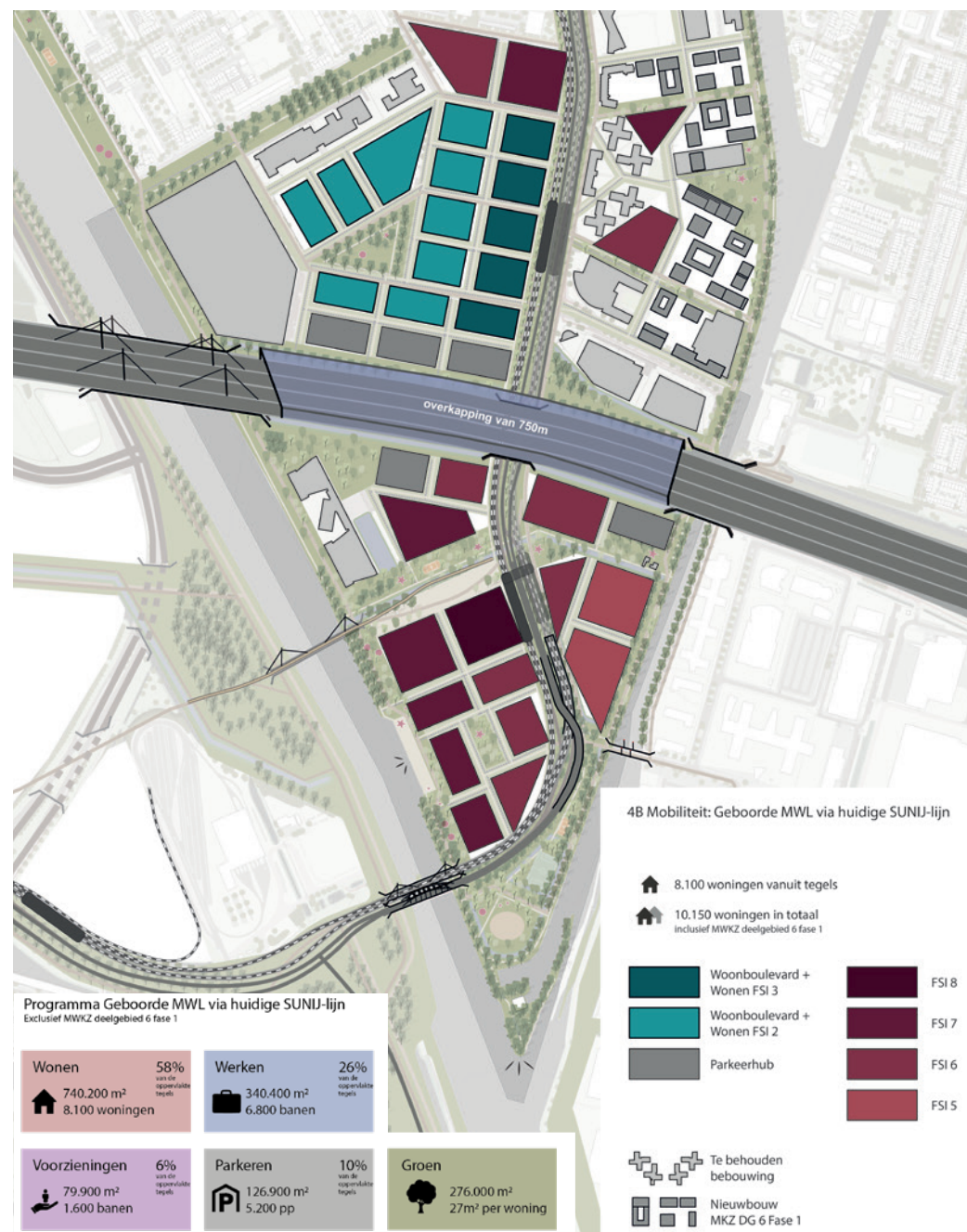
Het woon- en werkprogramma is gelijk aan het basisscenario, maar de ruimte voor groen neemt af. Dit komt vooral door de invlechting van de SUNIJ in Westraven. Deze oplossing vergroot de barrièrewerking en geluidshinder, wat de woonkwaliteit verlaagt en mogelijk invloed heeft op het aantal woningen.

Effecten op identiteit

De Europalaan-Zuid ten noorden van de A12 kan ingericht worden als een brede groene stadslaan met ruimte voor groen en langzaam verkeer. Door de geboorde tunnel kunnen er veel bomen op de tunnelbuis worden aangeplant.

De bestaande SUNIJ lijn gaat minder frequent en minder hard rijden doordat deze een meer stedelijke in plaats van regionale functie gaat vervullen na realisatie van de Merwedelijk. Dit biedt de mogelijkheid om de tramlijn beter in te passen in de groene stadslaan, bijvoorbeeld in een groene grasberm. Deze vormt dan minder een barrière in vergelijking met de huidige SUNIJ-lijn.

Ruimtelijk heeft deze variant een zeer grote negatieve impact op Westraven. Dit komt door de invlechting van de SUNIJ-lijn met de Merwedelijk, het bovengronds komen van de Merwedelijk, en de ongelijkvloerse kruising met de Europalaan. Centraal in Westraven ontstaat hierdoor een aanzienlijke ruimtelijke barrière, die ten koste gaat van de beschikbare ruimte voor het stadspark in de zuidpunt van het gebied en de mogelijkheden voor bebouwing. Een mogelijke oplossing is het overkluizen van de SUNIJ-lijn en de invlechting met de Merwedelijk. Een alternatief is om de SUNIJ-lijn eerder ondergronds te laten invlechten, bijvoorbeeld ter hoogte van het Europaplein. Beide opties kunnen de ruimtelijke barrière beperken, maar zijn enorm complex en brengen hoogstwaarschijnlijk meer kosten met zich mee.



4C. Mobiliteit: behoud op- en afrit en overstap-knoop Westraven met P+R

Dit scenario verschilt van het basisscenario in de mobiliteitsoplossing die is toegepast. In dit scenario worden de op- en afritten bij de A12 behouden. Daarmee blijft Westraven een logische locatie om de huidige P+R functie te blijven vervullen en het parkeren op afstand voor o.a. de Merwedekanaalzone te blijven faciliteren. Er kan een overstaphub komen waar reizigers kunnen overstappen van de auto op het OV, (deel)fiets en omgekeerd. Er komt een knip ten zuiden van het Europaplein, omdat het vanwege milieubeperkingen nog steeds noodzakelijk is om doorgaand verkeer te weren.

Effecten op programma

Op- en afritten beperken de ruimte voor een (hoog)stedelijke woon-werkontwikkeling doordat de auto dominant blijft in het gebied. Het overkappen van de snelweg is door de op- en afritten niet mogelijk. Als gevolg van geluidshinder zijn de bouwhoogtes in het gebied beperkt tot de hoogte van geluidsschermen en afschermende bebouwing.

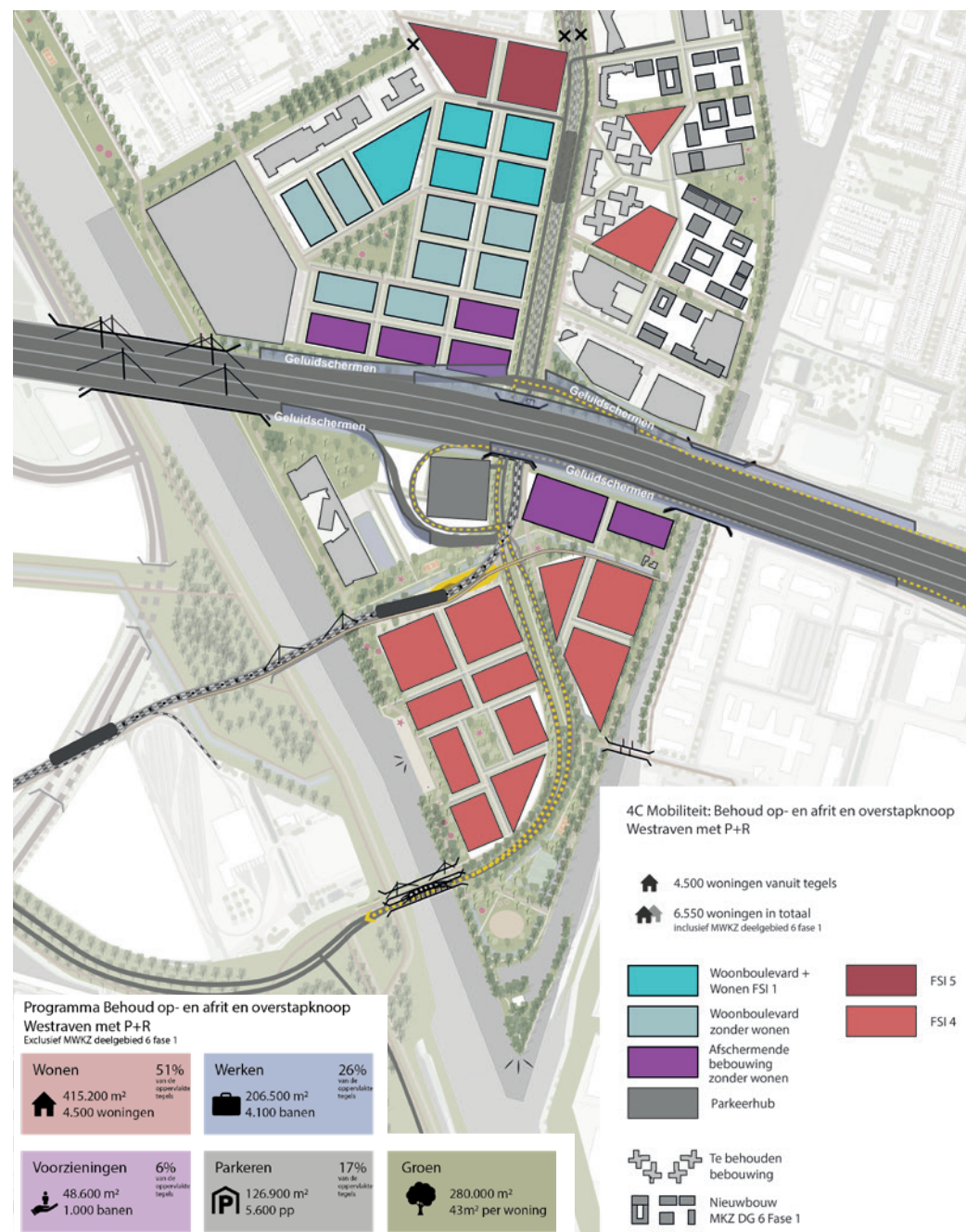
Het handhaven van de op- en afritten zorgt ervoor dat er ongeveer 4.500 woningen gerealiseerd kunnen worden. Voor het werkprogramma betekent het behoud van de op- en afritten dat het gebied vrijwel hetzelfde als nu kan blijven functioneren. De bedrijven zullen wel rekening moeten houden met de nabijheid van woningen, waardoor niet elk bedrijf de huidige bedrijfsvoering kan voortzetten.

Er zou gekozen kunnen worden om de kantoorfunctie van deelgebied 6 te verplaatsen naar de Woonboulevard, omdat kantoren en woonwinkels mogelijk beter samengaan op een locatie dicht bij de snelweg. In dit scenario is hier echter niet voor gekozen, omdat het leidt tot een zeer beperkte toename van woningen en de verplaatsing van kantoren naar nieuw vastgoed het werkprogramma minder betaalbaar maakt.

Effecten op identiteit

Er blijft voldoende ruimte voor (praktisch) werk in het gebied, en de Woonboulevard kan op eenzelfde wijze blijven functioneren. Er is dus ook geen ingewikkelde (kostbare) verplaatsingsbehoefte voor de Woonboulevard en/of e.v.t. andere bedrijven.

Met het behoud van de op- en afritten van de snelweg is het niet mogelijk een optimaal woonmilieu te maken en daarmee de ligging aan de Merwedelijn te benutten. Het autoverkeer zorgt voor veel geluid en een fysieke barrière vooral nabij de afritten. Bij de Europalaan is de barrièrewerking minder doordat veel auto's naar de Woonboulevard gaan of naar de parkeerhubs nabij de snelweg. Dit zorgt ervoor dat er een grote barrière blijft bestaan tussen Utrecht en Nieuwegein.



4D. Mobiliteit: op- en afrit direct naar superknoop Westraven met P+R

Dit scenario verschilt van het basisscenario door de toegepaste mobiliteitsoplossing. In dit scenario worden de op- en afritten geïntegreerd binnen een groot P+R-knoopgebouw, hierna superknoop genoemd. Dit gebouw faciliteert al het parkeren op afstand voor onder andere de Merwedekanaalzone, de woonboulevard en Stadseiland Zuid. Daarnaast is er een overstaphub gerealiseerd waar reizigers eenvoudig kunnen overstappen van auto naar openbaar vervoer, (deel)fiets en vice versa. Vanuit de snelweg is het via de superknoop niet mogelijk om met de auto de stad in te rijden. Hierdoor blijft de kwaliteit van de openbare ruimte in Stadseiland Zuid vergelijkbaar met die in het basisscenario.

Effecten op programma

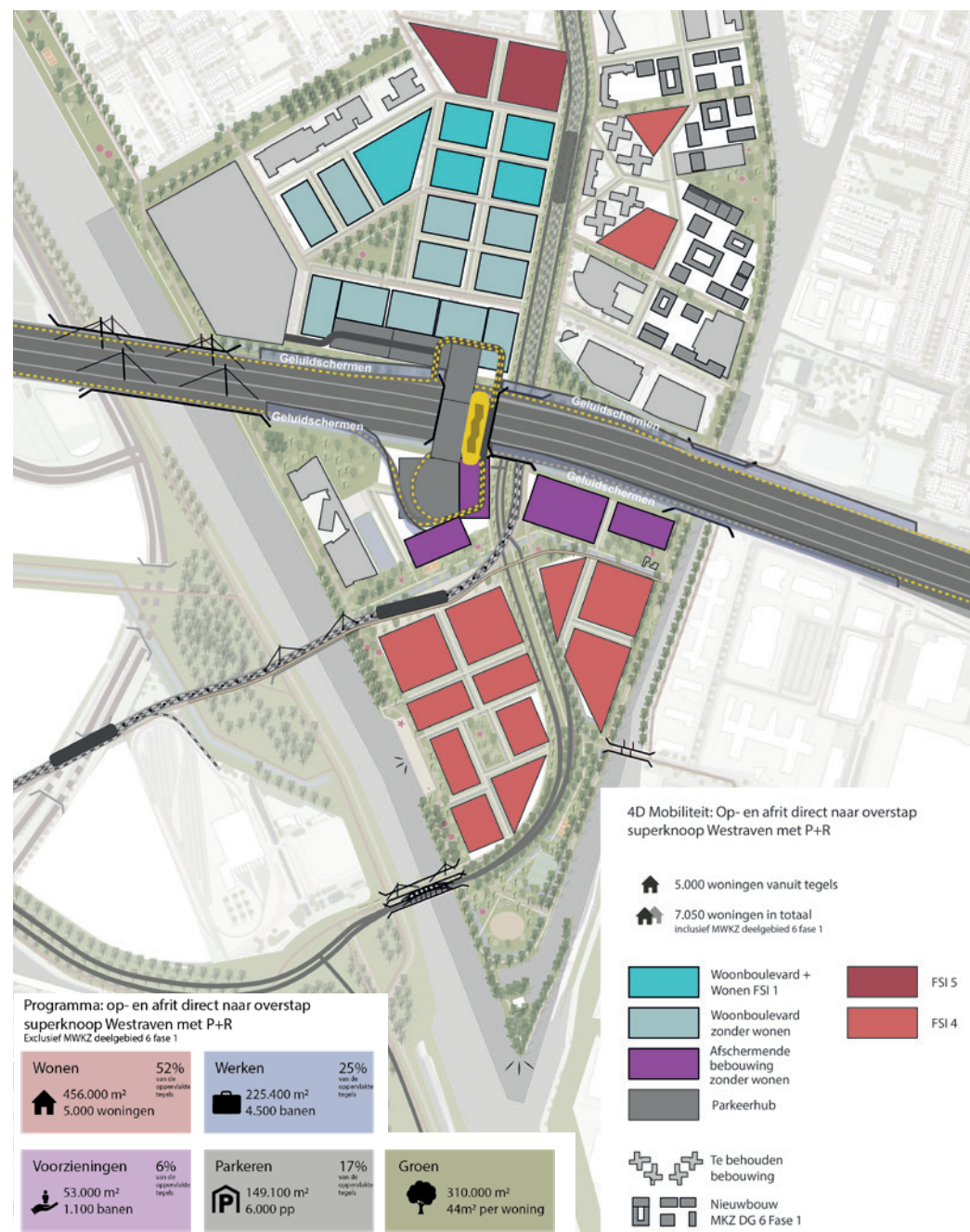
De superknoop beperkt de ruimte voor (hoog)stedelijke woon-werkontwikkeling door het grote benodigde oppervlak. Toch biedt dit scenario meer mogelijkheden dan enkel het behouden van de op- en afritten. In dit scenario kunnen circa 5.000 woningen worden gerealiseerd. Omdat de op- en afritten op de snelweg blijven bestaan, is het niet mogelijk om de snelweg te overkappen. Geluidshinder beperkt de bouwhoogtes in het gebied tot de hoogte van geluidsschermen en afschermende bebouwing.

Voor de woonboulevard blijft de bereikbaarheid per auto goed, maar bezoekers zullen waarschijnlijk meer moeten lopen omdat parkeren gecentraliseerd wordt. Een deel van de winkels van de woonboulevard zal zich verplaatsen nabij de superknoop. Rondom de knoop is er veel ruimte voor het werk- en voorzieningenprogramma. Gebieden die verder van de knoop liggen krijgen primair een woonmilieu. Hierdoor wordt er geen gemixt woon- en werkmilieu gerealiseerd.

Effecten op identiteit

De beoogde superknoop met zijn grote parkeergarage ligt straks in het midden van Stadseiland zuid en zorgt daarmee voor een nog grotere barrière dan de huidige snelweg. Vooral in Westraven wordt het daarom lastig om een aantrekkelijk woon- en werkgebied te realiseren dat verbonden is met de bestaande stad.

Omdat de afschermende bebouwing direct langs de snelweg als hoogtelimiet voor de rest van de bebouwing in Stadseiland-zuid geldt, is het realiseren van een hoogstedelijk woon- en werkmilieu in dit beperkt.





Impressie van het scenario op- en afrit direct naar overstap superknoop Westraven met P+R



Impressie van het hoogstedelijke woon- en werkmilieu in het basisscenario

Colofon



Gemeente Utrecht

Programmatische Verkenning Stadseiland-Zuid, 17 maart 2026

Bestuurlijk opdrachtgever

Susanne Schilderman

Ambtelijk opdrachtgever

Yvonne Droogendijk - Boer

Concept en vormgeving

Gemeente Utrecht

Projectteam

Reinier Balkema, Sebastiaan Bekker, Luuk van den Berg, Arjan Corten, Nikki van Erp, Sebastiaan van der Hijden, Margot Hols, Adriana Jeuring, Jeroen Koning, Martine van der Linde, Kilian Lode, Jaap Meijs, Daan Muijt, Lidwien van der Noll, Leon Peeters, Lione du Pied, Claar Talsma.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding.
Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.

