



Programmatische Verkenning Stadseiland-Zuid

17 maart 2026



Gemeente Utrecht

utrecht.nl

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Identiteit: een gebied met karakter	7
3.	Uitgangspunten	11
4.	Stadseiland-Zuid in 2050	13
5.	Het vervolg op de Programmatische Verkenning	21
	Colofon	25

Doorlopen proces verkenningfase

De Programmatische Verkenning bestaat uit twee documenten: het voorliggende compacte document met daarin de ambitie verbeeld en verteld; dit is het resultaat van een half jaar onderzoek met de belangrijkste conclusies die we trekken. Het gedane onderzoek staat verwoord in het “Bijlageboek”, en daarin staat onder andere: een analyse van de bestaande situatie, analyse van bestaand beleid, aanvullende uitgangspunten die als input dienen voor de vervolgfase, en de scenariostudie met toelichting hoe we tot een programmatische invulling gekomen zijn.



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. Inleiding

1.1 Verstedelijkingsopgave Groot Merwede Rijnenburg

De regio Utrecht is door haar centrale ligging in het land economisch krachtig en een gewilde plek om te wonen en werken. Om ruimte te bieden aan de bevolkingsgroei en de vraag naar (betaalbare) woningen, zal de regio de komende decennia aanzienlijk moeten kunnen groeien. Ook vanuit het Rijk wordt deze grote vraag naar nieuwe woningen en werklocaties gezien. Groot Merwede Rijnenburg is door het Rijk aangewezen als één van de 17 grootschalige NOVEX-gebieden. Vanaf 2030 kan hier een nieuw stedelijk gebied komen met veel woningen, werkgelegenheid, voorzieningen, groen, sport en uitstekend openbaar vervoer.

Groot Merwede Rijnenburg bestaat uit verschillende gebieden op de grens van Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein en Houten. In Utrecht is Groot Merwede een voortzetting van de nieuwe woongebieden aan het Merwedekanaal zoals de Nieuwe Defensie en Merwede. In het gebied liggen het (zuidelijk deel) van Papendorp en Stadseiland-Zuid (met de Woonboulevard, Westraven en deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone). Groot Merwede loopt door in Nieuwegein met Galecopperzoom en Liesbosch-West en sluit zo logisch aan op Rijnenburg. Naast verstedelijking biedt Groot Merwede Rijnenburg ook ruimte voor groei van groen en sport, bijvoorbeeld in Landschapspark Rijnenburg, Galcopperzoom en Laagraven-Oost.

1.2 Programmatische Verkenning Stadseiland-Zuid

De groei van de stad en het toenemende aantal inwoners vragen om een gerichte en weloverwogen visie op de ontwikkeling van het gebied. In deze Programmatische Verkenning gaan we uit van een ambitiescenario. De basis hiervoor ligt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het MIRT Onderzoek A12-zone ism Rijnenburg. In dit document staan de belangrijkste inzichten en wat er nodig zou zijn om het ambitiescenario te realiseren. Zo biedt deze Programmatische Verkenning de eerste stap naar een nieuwe gebiedsontwikkeling, een startpunt van een gesprek, maar is het nadrukkelijk nog geen besluitvormend document.

In hoofdstuk 2 zijn de gewenste identiteit en waarden van het gebied gedefinieerd: wat voor toekomstbeeld hebben we voor dit gebied? Hieruit volgen uitgangspunten voor een ruimtelijk raamwerk en programma (hoofdstuk 3). We voorzien een aantal ingrepen om het ambitiescenario en de condities die daarbij horen te realiseren (hoofdstuk 4). In hoofdstuk 5 is toegelicht welk aanvullend onderzoek nodig is om de ambities voor Stadseiland-Zuid te concretiseren en hoe het vervolgproces eruitziet. In 2026 en 2027 wordt er namelijk in verschillende studies verder onderzocht in hoeverre dit scenario mogelijk en wenselijk is. Het gaat onder andere om de impact op de bereikbaarheid van zuidwestelijk deel van Utrecht en de rest van de stad en regio. De uitkomsten van deze onderzoeken hebben consequenties voor de uitvoerbaarheid van het ambitiescenario.

Het Stadseiland-Zuid: een schakel in de regio

Waarom wil de gemeente Stadseiland-Zuid ontwikkelen tot een hoogstedelijk woon-werkgebied?

Een logische uitbreiding van het stedelijk gebied (de 'grote U'):

Stadseiland-Zuid bouwt voort op bestaande gebieden zoals de Merwedekanaalzone, Kanaleneiland en Beurskwartier. Deze uitbreiding is ook al benoemd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU).

Katalysator voor toekomstige gebieden en sociale opgaves:

Stadseiland-Zuid stimuleert de ontwikkeling van gebieden zoals Galecopperzoom, Tramremise, Liesbosch-West en Rijnenburg. Stadseiland-Zuid biedt ruimte om sociale opgaven, zoals inclusiviteit, betaalbaarheid en werkgelegenheid, te verbinden aan een duidelijke identiteit en gedeelde waarden, voor een nieuw stuk stad.

Aanhechting Utrecht en Nieuwegein:

Door de ontwikkeling van Stadseiland-Zuid ontstaat een samenhangend stedelijk gebied met een goede aansluiting op het landschap, waardoor Utrecht en Nieuwegein beter met elkaar verbonden zijn.

Merwedelijn en stedelijke ontwikkeling gaan hand in hand:

De Merwedelijn wordt de levenslijn van het openbaar vervoer in Utrecht Zuidwest en maakt een schaa sprong naar een hoogwaardig OV-netwerk mogelijk. Een betere verbinding van Utrecht CS naar de regio. Dit biedt de kans om hoogstedelijk te gaan verdichten volgens een innovatief mobiliteitsconcept.

Efficiënte inzet van mitigerende maatregelen:

Maatregelen op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en milieubeheer worden optimaal benut door deze toe te passen op zowel bestaande als nieuwe woningen.



Vogelvlucht perspectief van Groot Merwede en Rijnenburg met de verschillende ontwikkelgebieden langs de Merwedekanaal, waaronder Stadseiland-Zuid en Galecopperzoom. Deze visualisatie is bedoeld als conceptuele weergave en vormt geen vastgelegde ontwerpkeuze.

Bestaande situatie

Stadseiland-Zuid ligt ten zuiden van Kanaleneiland en Merwede. Het gebied bestaat uit de Woonboulevard, Merwedekanaalzone Deelgebied 6 en Westraven. Aan de westzijde ligt het Amsterdam Rijnkanaal, aan de oostzijde het Merwedekanaal. De kanalen zijn door de eeuwen heen belangrijk geweest voor bedrijvigheid. De Vaartsche Rijn (die hier deels samenloopt met het Merwedekanaal) is één van de oudste kanalen van Nederland. Hierlangs liggen sluizen, landgoederen en tal van vroege industrie. Later is langs het Amsterdam Rijnkanaal grootschaliger bedrijvigheid gekomen, en het kanaal vervult dus nog steeds een belangrijke functie.

Mede door de centrale ligging aan de A12, heeft het gebied de huidige invulling gekregen. Het is voor de auto goed ontsloten, en dat is terug te zien in het type bedrijvigheid. Woningen - en bijbehorende voorzieningen - zijn er nauwelijks, en de openbare ruimte is niet gericht op verblijven.

Woonboulevard

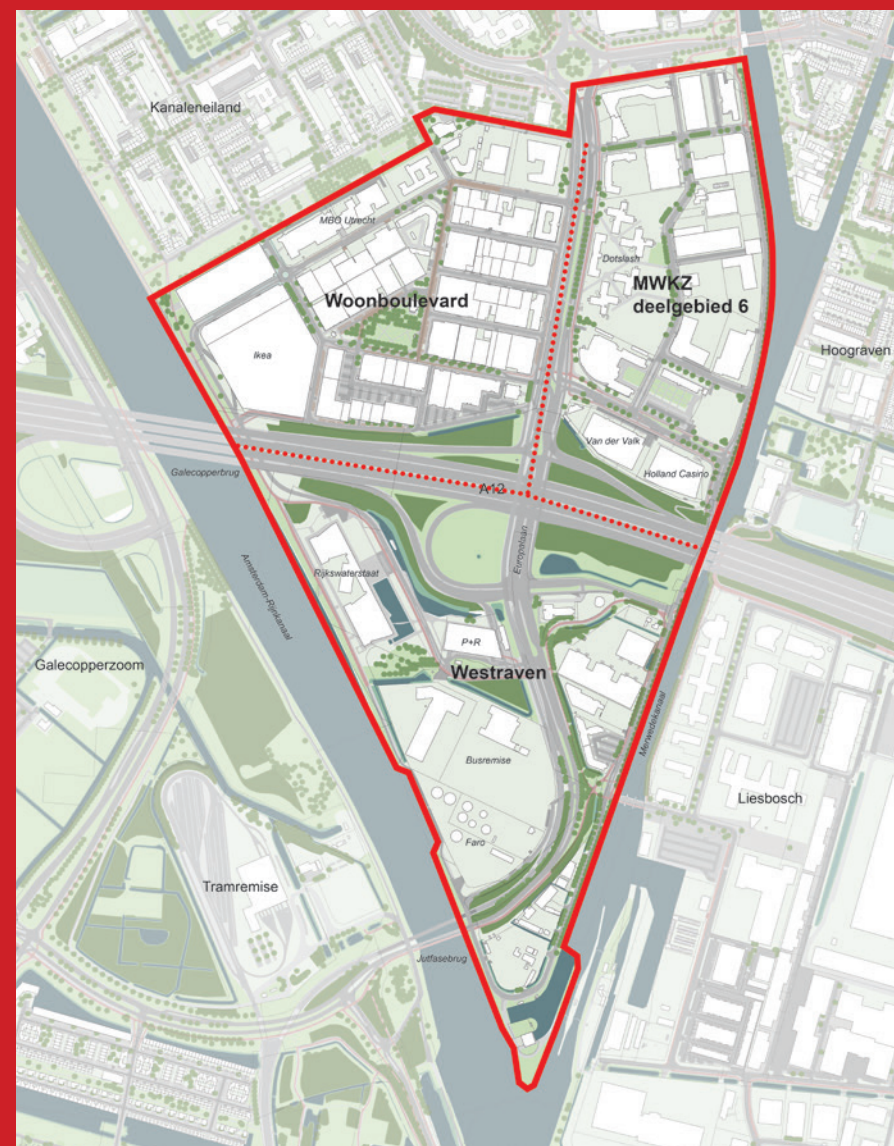
De Woonboulevard is het regionale centrum voor woonwinkels. Alleen al de IKEA heeft jaarlijks meer dan 2 miljoen bezoekers. Er werken zo'n 1.000 mensen, vooral op MBO-niveau, wat het gebied tot een betekenisvolle werkplek voor de regio maakt. Naast woonwinkels heeft de Woonboulevard een veelzijdige functiemix, met onder andere MBO- en speciaal onderwijs, MKB-bedrijvigheid, kantoren, start-ups en een boulderhal.

Merwedekanaalzone Deelgebied 6

Deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone is onderdeel van Stadseiland-Zuid, maar ook onderdeel van de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. Hier is al gestart met het realiseren van een gemengd woon-werkgebied. Voor het oostelijke deel (fase 1) is op 17 juli 2025 een Omgevingsplan vastgesteld voor de ontwikkeling van o.a. 2.050 woningen. Het programma (uit het Omgevingsplan) wordt in de aantallen van Stadseiland-Zuid meegerekend. In het westelijke deel, tussen Europalaan en Eendrachtlaan, staan verschillende kantoren, waaronder zo'n 250 startups en scale-ups in de grootste startup-hub van Utrecht.

Westraven

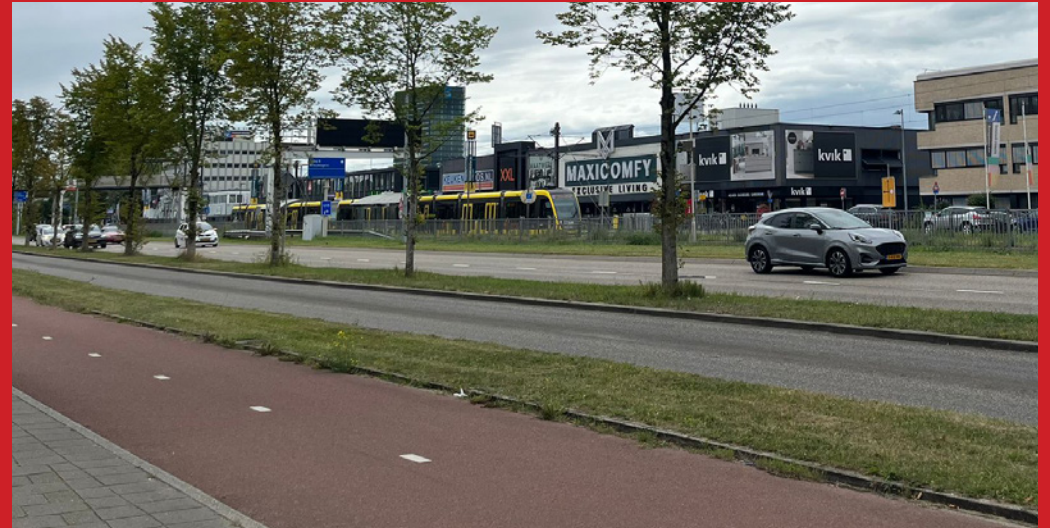
Westraven (ongeveer 37 hectare groot) is grotendeels een bedrijventerrein. Belangrijkste functies zijn: P+R Transferium Westraven (1.300 auto's), het kantoor van RWS en bedrijven (hotel, distributie en opslag, energy terminal). Voor fietsers is het gebied belangrijk in de verbinding tussen Utrecht en Nieuwegein. De bruggen, viaducten en de aanwezige grootschalige functies maken de fietsroute nu weinig aantrekkelijk en niet heel sociaal veilig.



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



De kantoorgebouwen langs de Europalaan in MWKZ deelgebied 6



De Europalaan is moeilijk oversteekbaar



De bestaande Jutfasebrug over het Amsterdam Rijnkanaal



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

2. Identiteit: een gebied met karakter

2.1 Toekomstbeeld: stoer, spannend, samen

Stadseiland-Zuid is nu een werkgebied dat gericht is op de A12. Met de komst van de Merwedelijn en het toevoegen van veel woningen krijgt het gebied een nieuw karakter. Dit nieuwe karakter wordt een combinatie van bestaand en nieuw, aanvullend op elkaar. Benutten en behouden wat er is en toevoegen wat nodig is. De waarden voor Stadseiland-Zuid voor de toekomst zijn: stoer, spannend en samen. Deze begrippen geven richting aan de uitstraling, beleving en toekomst van het gebied.

Stoer

Het is een gebied van grote gebaren: brede waterwegen, zichtbare infrastructuur en rauwe rafelranden die herinneren aan de industriële geschiedenis van de plek. Hier geen gepolijste perfectie, maar juist een robuuste stedelijkheid waar ruimte is voor expressie.

Spannend

Stadseiland-Zuid zit vol verrassingen: contrasten tussen oud en nieuw, rust en reuring. Dat maakt het gebied levendig en uniek. Het is een broedplaats voor creativiteit en cultuur, met ruimte voor makers, festivals, kunst en andere evenementen.

Samen

En bovenal is Stadseiland Zuid een schakel: de letterlijke verbinding tussen Utrecht en Nieuwegein. Een plek waar ontmoeting centraal staat, waar multifunctionele voorzieningen ruimte bieden aan een diversiteit van bewoners, ondernemers en initiatieven.



STOER

SPANNEND

SAMEN

De drie voorgestelde identiteiten voor Stadseiland-Zuid

2.2 Integrale thema's voor de ontwikkeling

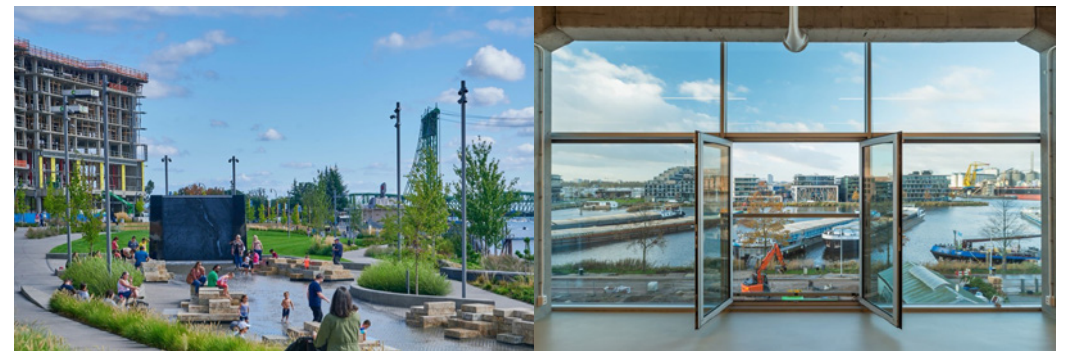
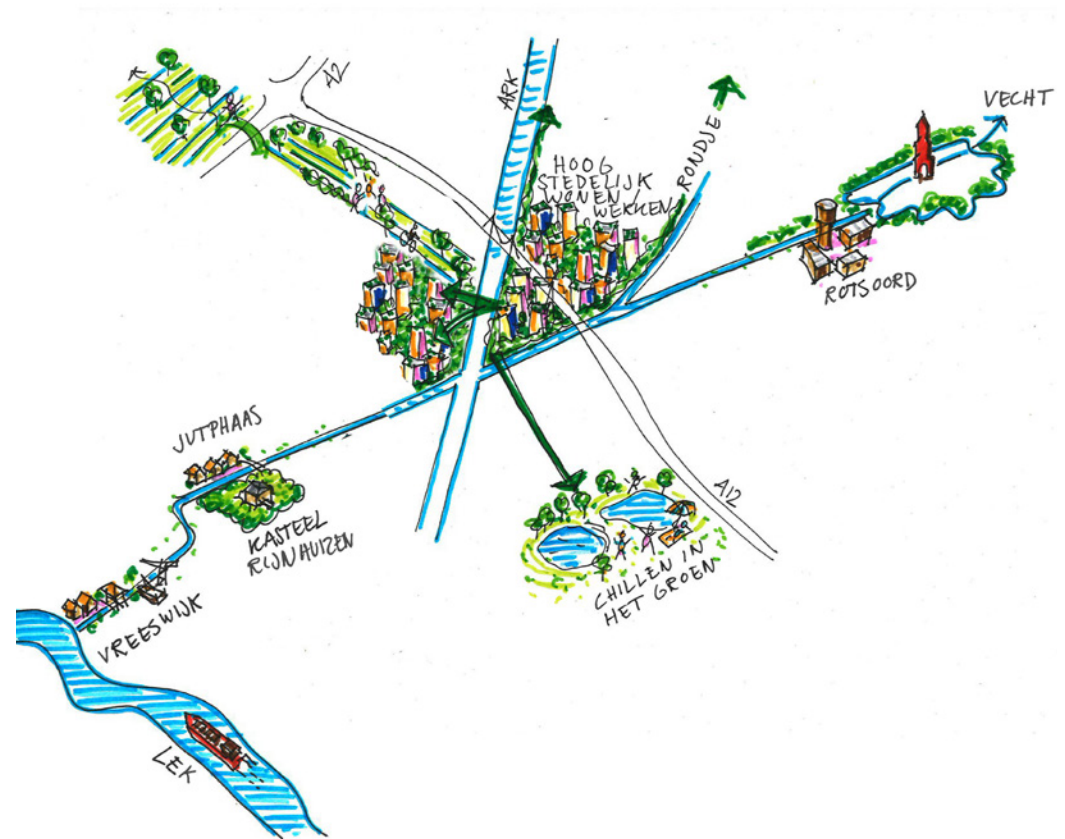
In Stadseiland-Zuid doen gemeentegrenzen er niet toe. Je bent verbonden door grootse gebaren, creatieve energie, bedrijvigheid en met elkaar. Om deze waarden in het gebied tot uiting te brengen, zijn er drie integrale thema's geformuleerd die leidend zijn in de verdere ontwikkelingen van het gebied.

Schakel tussen Utrecht en Nieuwegein

Het weidse water en de groene stadslaan zijn belangrijke verbindingen tussen Utrecht, Nieuwegein en Rijnenburg. De openheid van het water is uniek voor Utrecht: de royale maat van de kanalen maakt architectuur mogelijk die je elders in de stad niet ziet. Imposante gebouwen met uitzicht tot aan de horizon. Langs de groene oeverparken kun je straks uitwaaien, struinen of hardlopen met vrij zicht over het water. De kanalen en watergangen functioneren als levenslijnen van de stad. De Vaartsche Rijn, ooit een drukke handelsroute, krijgt nieuw leven: hier fiets je prettig langs en stap je af voor een kop koffie.

Dwars door het Stadseiland loopt een levendige, groene stadslaan die alle delen met elkaar verbindt. Van Park Transwijk tot de Jutfasebrug, van Utrecht tot Nieuwegein. Waar nu vooral auto's voorbij razen en oversteken lastig is, ontstaat straks dé plek waar alles samenkomt. Een stadslaan die je verbindt met de rest van de stad. Je wandelt of fietst straks moeiteloos van Merwede langs de startup hub en de Woonboulevard naar Westraven. Buurtbewoners maken een praatje, leerlingen gaan naar school, werklui zijn druk in de weer en fietsers haasten zich naar hun werk. Het is prettig om in de groene stadslaan te zijn. Soms is het er zelfs een beetje te vol: wanneer een bedrijf tijdelijk de stoep nodig heeft voor een levering, of wanneer een markt of buurt diner plaatsvindt. Juist die dynamiek maakt de groene stadslaan tot het kloppende hart van – hier voel je dat je stedeling bent.

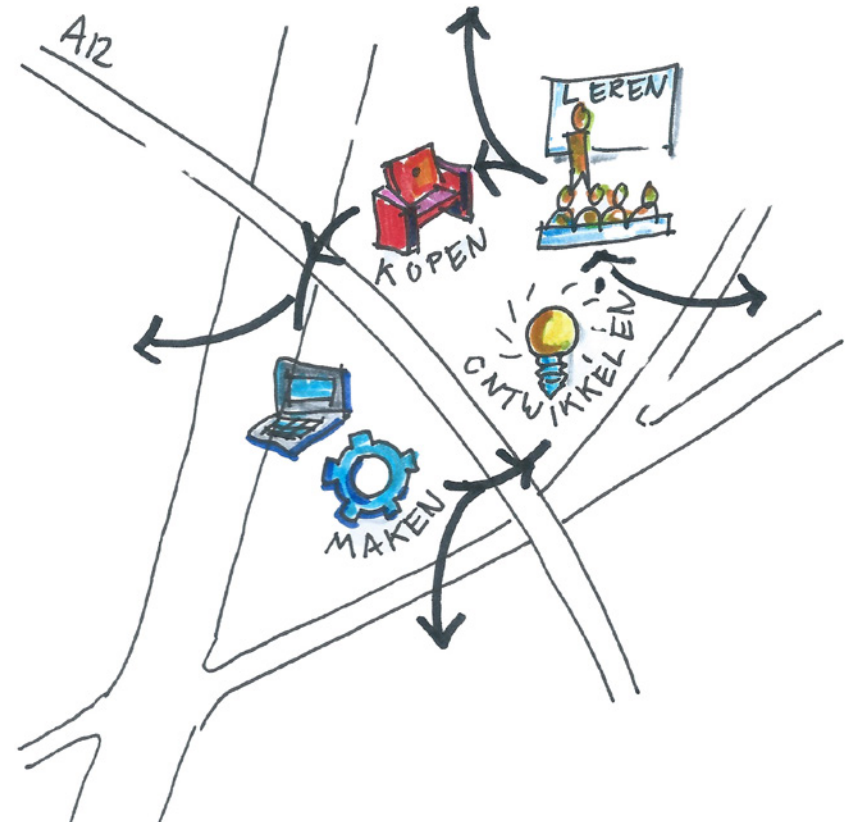
Ook de overkant lonkt. Bewoners van Stadseiland-Zuid voelen zich verbonden met Galecop en gaan graag even naar de overburen om te sporten of een boodschap te doen in Nieuwegein City. Door bijzondere bruggen is het een feestje om het Amsterdam Rijnkanaal over te gaan. Zo ontstaat er onderlinge wisselwerking en zijn Utrecht en Nieuwegein weer verbonden.



Maak(t)werk

In Stadseiland-Zuid staat maak(t)werk centraal. Het gebied kent van oorsprong al een sterke ondernemerszin en veel opleidingsmogelijkheden, die samen zorgen voor een krachtige wisselwerking tussen leren en werken. Er ontstaat ruimte voor een grote verscheidenheid aan beroepen en vakmensen: van monteurs, sportinstructeurs en zorgprofessionals tot consultants, horecaondernemers en muziekproducenten. In een logistieke hub worden pakketjes efficiënt door de wijk verspreid, op de Woonboulevard zoeken nieuwe bewoners hun interieur uit en via het water wordt de stad duurzaam bevoorraadt. In flexibele bedrijfsverzamelgebouwen is ruimte voor verschillende typen ondernemers die verschillende eisen stellen aan hun werkomgeving: van betaalbaar tot hoogwaardig(er), van grote tot kleine ruimtes, van kantoor- tot maakruimten.

Opleiding en doorgroei vormen daarbij een natuurlijke motor. Onderwijsinstellingen zoals het MBO en de Herman Brood Academie versterken het maak(t)werk met opleidingen in zorg, techniek, creativiteit, horeca en meer. Leerwerkplekken zijn verweven met het dagelijks leven in de wijk: studenten doen praktijkervaring op bij het MKB, op de Woonboulevard, in kinderdagverblijven, kapsalons of muziekstudio's. De nauwe samenhang tussen onderwijs en werk bevordert talentontwikkeling, versterkt de lokale economie en zorgt voor nieuwe vormen van leren die meebewegen met maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Door opleidingen te koppelen aan realistische werkruimtes ontstaat een duurzame structuur waarin jongeren kunnen doorgroeien tot de vakmensen van morgen. In Stadseiland-Zuid gaat leren en werken vanzelfsprekend hand in hand gaan.



Een trots thuis

In Stadseiland-Zuid voel je je thuis. Je kent je burens, maakt een praatje op straat en organiseert samen activiteiten. De menselijke maat is overal zichtbaar: in de opzet van de woningen, de voorzieningen en de openbare ruimte. Er is ruimte voor eigen initiatief en voor het leven van alledag. Buurtbewoners richten samen een moestuin in, houden een rommelmarkt of komen samen in het park. Ook bewoners met een meer kwetsbare achtergrond doen volop mee, ondersteund door een betrokken gemeenschap. Je woont hier niet anoniem, maar maakt deel uit van een diverse en hechte wijk waar mensen elkaar zien en voor elkaar klaarstaan.

Deze verbondenheid versterkt ook de relatie tussen bewoners, werk en ondernemerschap. Er wordt zichtbaar gewerkt en ondernomen in Stadseiland-Zuid, en werknemers zijn trots op hun bijdrage aan de stad. Bedrijven vinden hier gemakkelijker personeel, terwijl bewoners juist graag aan de slag gaan bij de ondernemingen in de buurt. Je kan wonen waar je werkt. Diversiteit is voelbaar én zichtbaar: in het straatbeeld, in de ontmoetingen en in de ruimte die iedereen krijgt om de wijk mee vorm te geven. Krachtige bewonersinitiatieven dragen bij aan het welzijn van de hele gemeenschap.

Die sterke basis maakt Stadseiland-Zuid ook aantrekkelijk voor mensen van buiten. Utrechters, Nieuwegeiners en bezoekers uit de regio wandelen ontspannen het Rondje Stadseiland, genieten van het uitzicht over het water of schuiven aan bij een foodtruckfestival, markt of optreden in een creatieve hotspot. De wijk voelt open en gastvrij, zonder massaliteit. De levendigheid is vanzelfsprekend verweven met het dagelijks leven: je loopt zomaar een expo binnen of belandt in een buurtinitiatief waar iedereen welkom is. Stadseiland-Zuid trekt aan door zijn eigen karakter, een plek waar je wilt zijn, niet alleen om te wonen, maar ook om te ontdekken, te ontmoeten en je te laten inspireren. Die aantrekkingskracht versterkt de wijk, brengt leven én verbindt bewoners en bezoekers.



3. Uitgangspunten

Nu we de identiteit van het gebied voor ons zien, weten we waar we naar toe willen werken. Het is een grote stap van de bestaande situatie naar dit toekomstbeeld. Om het gebied te transformeren naar een hoogstedelijk woon-werkgebied met bijpassende stedelijke voorzieningen voor een 'trots thuis' is er nog heel wat nodig. Voor vijf thema's hebben we de belangrijkste uitgangspunten voor deze transformatie op een rij gezet. In het bijlageboek zijn de uitgangspunten uitgebreider uitgewerkt en beschreven hoe dit aansluit bij het bestaande beleid.

Ruimtelijk

- Een robuust groen-blauw raamwerk als onderlegger voor de ontwikkeling van een hoogstedelijk woon-werk gebied. Het gaat hierin o.a. om het maken van groene, koele plekken om te ontmoeten, spelen, verblijven en bewegen voor mens en dier. Dit raamwerk is een klimaatbestendige structuur met plek voor natuur en water(opvang), zowel boven- als ondergronds, rekening houdend met verbeteren van bestaande watergangen; infiltratie en waterberging van regenwater in het groen.
- De weidsheid en grote schaal van het water benutten door in hoge dichtheid te bouwen. De Stedenbouwvisie maakt hoogteaccenten mogelijk.
- Een vriendelijke, inclusieve en uitnodigende uitstraling op straatniveau voor de menselijke maat.
- Benutten van de kwaliteiten van de deelgebieden (deelgebied 6, Woonboulevard en Westraven), zoals de bestaande bomenrijen, het park in de Woonboulevard, de innovatieve techcampus.
- Waar mogelijk inzetten op (her)gebruik van bestaande gebouwen voor een identiteit met eigen karakter en betaalbaarheid voor werken.

Programma

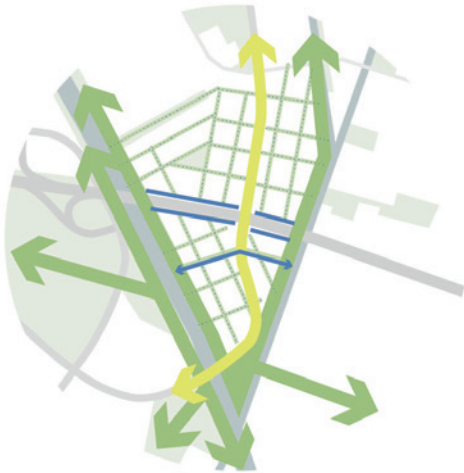
Voor een evenwichtig hoogstedelijk gebied is het belangrijk dat de thema's wonen, werken, voorzieningen en groen in verhouding tot elkaar zijn uitgewerkt. Daarom houden we aan dat in Stadseiland Zuid 35-50% van het aantal vierkante meters voor werken en voorzieningen bedoeld is. Op deze manier kunnen woningen én banen worden toegevoegd aan de al bestaande werkfuncties. Uitgangspunten zijn:

- Programma wordt slim en creatief gecombineerd in meervoudig ruimtegebruik.
- Er wordt ruimte gecreëerd voor bottom-up initiatieven met ruimte voor experiment, informele initiatieven en een zekere mate van 'rauwheid', aansluitend bij de identiteit van het gebied.
- Wonen:
 - woningtypes en segmenten die een diversiteit aan mensen en wensen weerspiegelt, inclusief coöperatieve woonvormen. Oftewel, een passende combinatie van huur- en koopwoningen op verschillende prijsniveaus. Daar waar mogelijk realiseren we woonconcepten waar wonen met werk gecombineerd worden, bijvoorbeeld atelierwoningen.
- Werken:
 - Het aantal vierkante meters voor werken en voorzieningen blijft minimaal behouden en groeit mee met de nieuwe woningen;
 - De werkfuncties van onderwijscluster, woonwinkelcluster en innovatieve techcampus blijven behouden;
 - Deze bestaande werkfuncties zijn een startpunt voor het nieuw te realiseren woon-werkgebied, zoals bedrijfsruimte, startups, scale-ups, onderwijs, kleine maakbedrijven en speciaalwinkels.
- Voorzieningen:
 - een (culturele) publiekstrekker, wijk-ondersteunende functies zoals primair en voortgezet onderwijs, gezondheidscentrum, (indoor)sport, buurtcentra, winkels, horeca en kleinschalige (wijk)logistiek, worden ingepast.
 - er is voldoende ruimte voor het dagelijkse onderhoud, schoonmaken en afvalverwerking door Stadsbedrijven.

Mobiliteit

Passend bij een hoogstedelijk woon-werkgebied worden lopen en fietsen de belangrijkste wijze van verplaatsing. Ook zijn betrouwbare en snelle OV-verbindingen essentieel. Het gebied blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer met de auto, maar de auto is niet meer dominant in het straatbeeld. We sturen op:

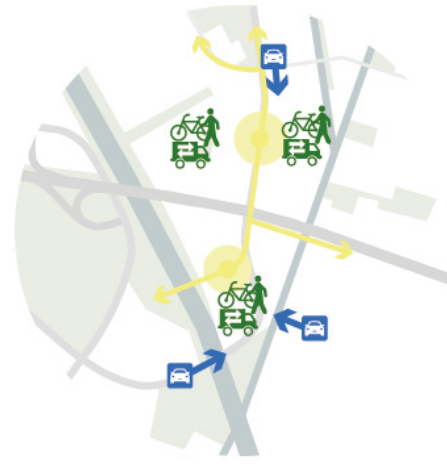
- Een onderliggend wegennet waarmee het gebied bereikbaar blijft voor bestemmingsverkeer met de auto, met voldoende kwaliteit van doorstroming, wat geen doorgaand (sluip)verkeer faciliteert en de auto niet meer dominant in het straatbeeld is.
- Een fijnmazig netwerk van aantrekkelijke wandel- en fietsverbindingen.
- Een mobiliteitsconcept dat past bij de hoogstedelijke dichtheden met OV als belangrijkste snelle verbinding, parkeren op afstand, lage parkeernormen, deelmobiliteit, en slimme logistiek. Onderdeel daarvan is de Merwedelijn met een prettige halteomgeving.
- Verkeersstromen die passen op het mobiliteitsnetwerk. Er zijn mobiliteitsmaatregelen nodig om ruimte te maken op het nu al drukke wegennetwerk van Utrecht Zuidwest. Het beperken van doorgaand verkeer op de Europalaan creëert het meeste ruimte.



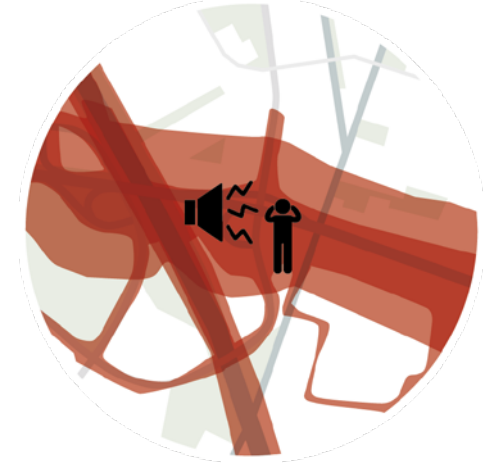
Ruimtelijk



Programma



Mobiliteit



Milieu

Milieu

- De lokale ambitiewaarde voor geluid is 63db voor nieuwe situaties langs (spoor) wegen. Afscherming van de snelweg is nodig om te zorgen voor een gezond leefklimaat (geluid én luchtkwaliteit) in het hele gebied.
- Terreinen van de hoge milieu categorie bedrijven en de busremise hebben een hoger risico op bodemverontreiniging. Er is een aantal grootschalige verontreinigingen bekend, waarmee rekening gehouden dient te worden bij verandering van functie.
- Energie: Daar waar het kan inzetten op lokale en collectieve warmtenetten (vijfde generatie) en hiervoor ondergronds ruimte vrijhouden.

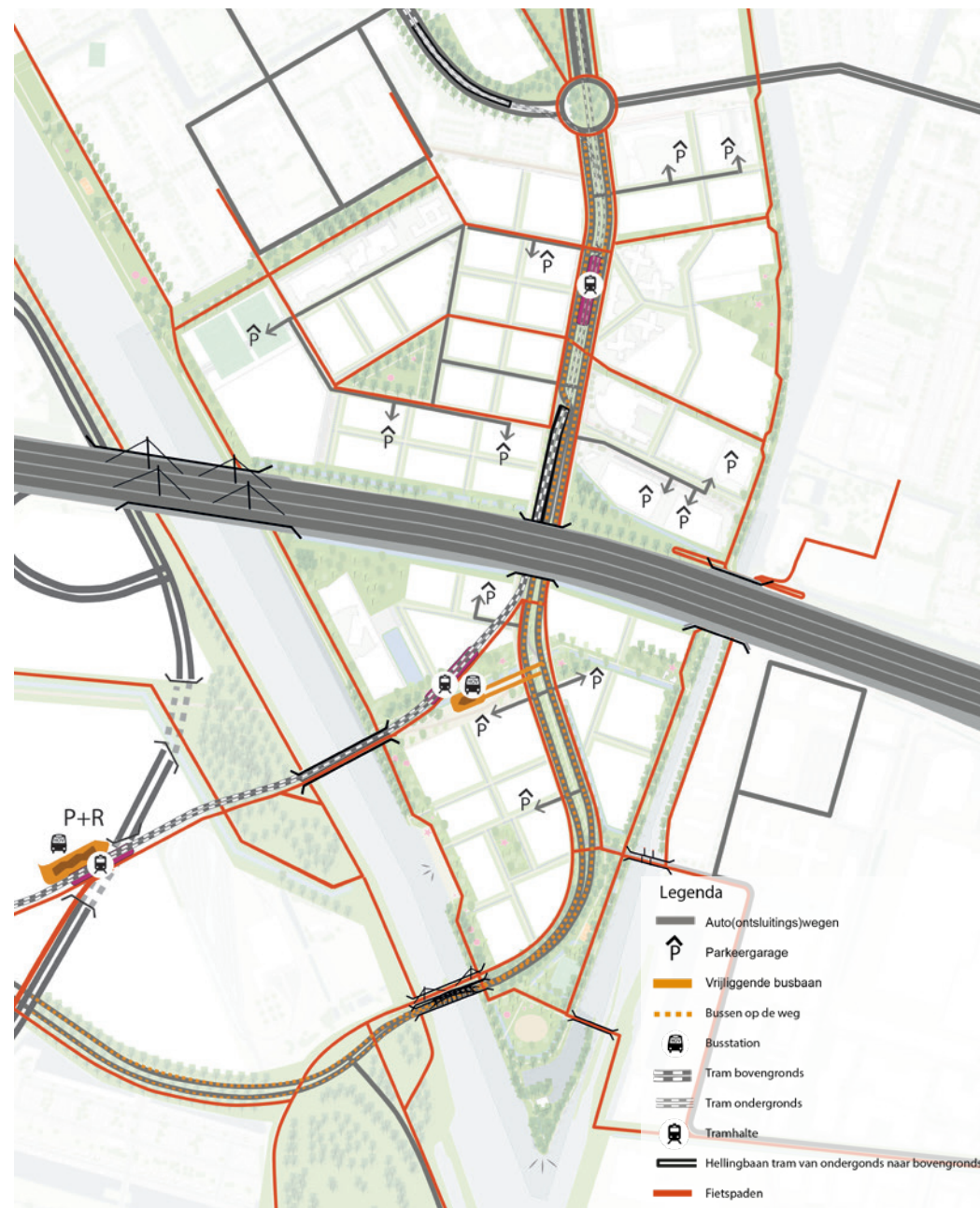
4. Stadseiland-Zuid in 2050

4.1 De basis voor de ontwikkeling

We kiezen voor een transformatie van Stadseiland-Zuid tot een hoogstedelijk, stoer en spannend woon-werkgebied. Stadseiland Zuid heeft het in zich om een nieuw en bruisend centrumgebied te worden, waarin balans tussen wonen, werken, voorzieningen en groen centraal staat. In potentie betekent dit 10.150 woningen, 87.700m² aan voorzieningen (1.800 banen), 306.600m² aan groen, en 355.400m² aan werken (7.100 banen). Om dit toekomstbeeld te realiseren is er een aantal grote ingrepen nodig. De Merwedelijn en een robuust groen-blauw netwerk zijn de basis voor de ontwikkeling van Stadseiland-Zuid.

De Merwedelijn als levenslijn

De Merwedelijn is de levenslijn voor Groot Merwede en Rijnenburg en daarmee ook voor Stadseiland-Zuid. De kwaliteit van OV, het tracé en de inpassing bepalen de mogelijke ontwikkelingen. Veel andere keuzes volgen hierop. Een tracé voor de Merwedelijn met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal biedt de beste kansen voor een goed verbonden hoogstedelijk Stadseiland-Zuid. Om de ligging aan de Merwedelijn en het water ten volle te benutten bouwen we in hoge dichtheid. Het wordt een mix van bestaande bedrijven, nieuwe werkruimtes en fijne woonplekken. De twee tramhaltes zijn de brandpunten. Rond de halte op de Europalaan ten noorden van de A12 borduren we voort op bestaande kwaliteiten, zoals onderwijs en startups. Daar voegen we nieuwe woningen, voorzieningen en maakbedrijven aan toe. Rond de halte in Westraven maken we een vrijwel geheel nieuw woon-werkgebied. Deze plek heeft de potentie om een stedelijke knoop te worden met een hoge dichtheid en goede bereikbaarheid met OV en fiets. Aandachtspunt is dat de Merwedelijn geen nieuwe barrière in het gebied moet worden en dus goed ingepast moet worden. Hiervoor is nader onderzoek nodig naar een goede inpassing.



Kaart van het mogelijke verkeerssysteem in Stadseiland-Zuid

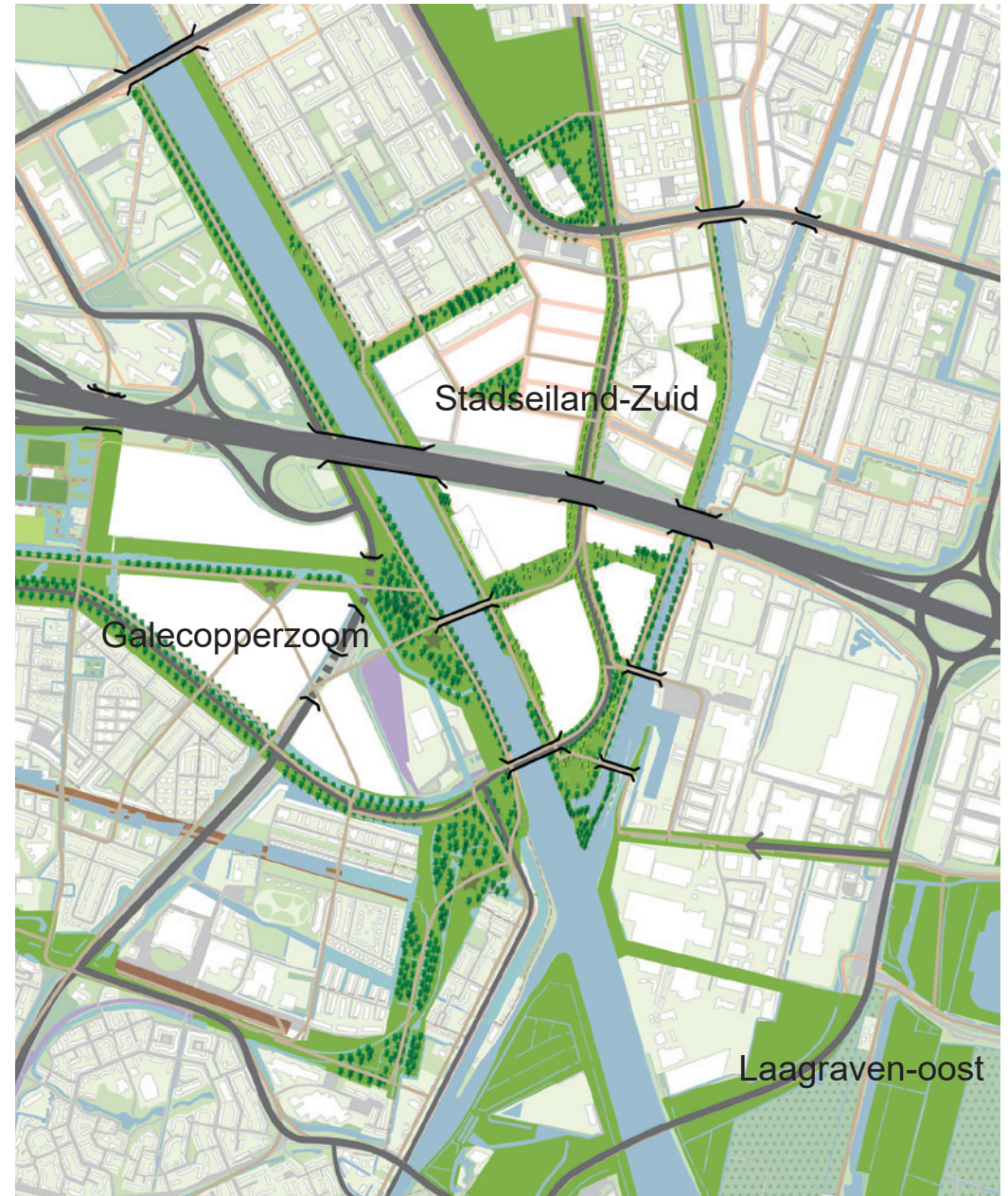
Een robuust groen-blauw raamwerk

Het groen-blauwe raamwerk is een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van Stadseiland-Zuid tot hoogstedelijk gebied. Het raamwerk is robuust en is onafhankelijk van de precieze programmatische invulling. 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.

Het groen-blauwe raamwerk bestaat uit drie grotere structuren:

- **Het oeverpark en het stadspark in de Zuidpunt** (onderdeel van rondje Stadseiland): Het Amsterdam Rijnkanaal en het Merwedekanaal zijn een enorme kwaliteit in een drukker wordende stad. Het Rondje Stadseiland biedt bewoners en werknemers een plek om te spelen, te sporten, te bewegen en te ontspannen. Op de zuidpunt is ruimte voor een nieuw stadspark.
- **De groene stadslaan:** Centraal door Stadseiland-Zuid verkleurt de Europalaan tot een groene stadslaan. Langs deze laan is het alle uren van de dag fijn fietsen en wandelen. Hier kom je om mensen te ontmoeten en te ontspannen. Maar ook logistiek voor de kleine bedrijven en bewoners is hier mogelijk en er rijden ook nog steeds auto's. 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 groene-blauwe haarvaten:** straten en buurtparken met o.a. gevelgroen, plantsoenen, wadi's en waterlopen die de wijk doorkruisen en met elkaar verbonden zijn. Samen vormen ze een duurzaam systeem voor een gezonde leefomgeving.



Kaart van het groen-blauwe raamwerk van Stadseiland-Zuid, Galecopperzoom en Laagraven

4.2 Grote ingrepen zijn nodig

Uit de scenariostudie is gebleken dat er grote ingrepen nodig zijn om in 2050 door een stoer en spannend hoogstedelijk woon-werk gebied met bijpassende voorzieningen te kunnen wandelen. De vier belangrijkste ingrepen zijn hier toegelicht.

A. Verwijderen op- en afritten A12 Kanaleneiland is nodig

Het huidige autonetwerk in het zuidwestelijke deel van Utrecht is al zwaar belast. Een middel is het verwijderen van de op- en afritten A12 Kanaleneiland. Dit geeft lucht op de Europalaan en maakt een hoogstedelijke ontwikkeling mogelijk. Een belangrijke randvoorwaarde om deze ingrijpende maatregel te kunnen treffen, is dat de bereikbaarheid van het gebied en de regio op peil blijft. De bestaande stad, zoals Papendorp en Kanaleneiland, mag er geen extra lasten van ondervinden doordat doorgaand verkeer andere routes vindt, en Stadseiland Zuid blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

Na de realisatie van de Merwedekanaalzone is er op het autowegennet geen ruimte meer voor hoogstedelijke ruimtelijke ontwikkelingen in Stadseiland-Zuid. Er zijn wijziging in het autonetwerk nodig, en aanvullende mobiliteitsmaatregelen. Het MIRT-onderzoek wijst bovendien uit dat er ook zonder de ontwikkeling van de A12-zone knelpunten zijn, die verder toenemen door autonome groei. Een systeemwijziging in het autonetwerk is dus noodzakelijk om nieuwe woningen te kunnen toevoegen. De meest effectieve maatregel om ruimte voor nieuwbouw te creëren is om het doorgaand verkeer op de Europalaan te weren, en enkel voor het bestemmingsverkeer toegankelijk te houden.

Het verwijderen van de op- en afritten bij Kanaleneiland levert ruimte op voor nieuwe woningen (ca. 3.000 gebaseerd op de scenariostudie) en werkplekken. Verkeerskundig wordt de middelste van drie zeer dicht op elkaar gelegen aansluitingen verwijderd, met een licht positief effect op de ring Utrecht. Ook zorgt dit ervoor dat er minder hinder is van de snelweg (geluid en lucht), waardoor er ook minder aanvullende maatregelen nodig zijn om die hinder te beperken. Deze ingreep is noodzakelijk voor het realiseren van een hoogstedelijk gebied met hoge dichtheid van woningen en een goede kwaliteit voor wonen, werken en recreëren. Daarnaast biedt het verwijderen van de aansluiting meer flexibiliteit en ontwerpvrijheid in de gebiedsontwikkeling en meer mogelijkheden voor de inpassing van de Merwedelijn (bijv. via een nieuwe brug).

Gevolg van het verwijderen van de op- en afritten is dat de autobereikbaarheid van functies in Stadseiland-Zuid en andere gebieden afneemt. Het grootste effect is op het onderliggende wegennet in het zuidwestelijk deel van Utrecht, Galecopperzoom en mogelijk breder in Nieuwegein. Het autoverkeer in Stadseiland-Zuid, waaronder de Europalaan, neemt af, maar op andere plekken neemt het autoverkeer juist toe, waaronder in het zuidwesten en oosten van Utrecht en in Nieuwegein. Het verwijderen van de op- en afritten heeft ook effect op bestaande functies in het gebied, zoals de Woonboulevard (zie ook C.), welke dan op een andere manier autobereikbaar blijft.

Dit vraagt om aanvullende maatregelen en een integrale aanpak van het netwerk. In 2026 wordt daarom vanuit U Ned onderzocht wat de effecten zijn van het verwijderen van de op- en afritten en welke maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid te waarborgen. Pas wanneer de randvoorwaarde is ingevuld dat de bestaande stad geen extra lasten ondervindt, en duidelijk is hoe het gebied dan autobereikbaar blijft, kan een definitief besluit worden genomen over het al dan niet verwijderen van de op- en afritten.

B. Maatregelen om geluid en luchtkwaliteit te verbeteren

De A12 is niet alleen een grote barrière in de stad, de snelweg zorgt ook voor geluid en heeft invloed op de luchtkwaliteit. Om te kunnen wonen in Stadseiland-Zuid zijn maatregelen nodig om het geluid tegen te gaan en te zorgen voor een goede luchtkwaliteit. Op basis van de scenariostudie weten we het volgende:

- Het inpakken van de A12 met een overkapping (gelijk aan een landtunnel) heeft het grootste positieve effect voor zowel geluid als luchtkwaliteit. Dit biedt ook de meeste kansen voor verstedelijking en het aaneenhechten van de stad. Tegelijkertijd is het een kostbare ingreep en is het technisch nog niet onderzocht. Het is dus nog niet duidelijk hoe realistisch deze ingreep is. Geluidsschermen alleen dragen onvoldoende bij voor een hoogstedelijk woon-werkmilieu.
- Het verlagen van de snelheid op de hoofdrijbaan naar 80km/u en de parallelrijbaan naar 50-70km/u op de A12 lijkt nu niet realistisch.
- Het afschermen van de A12 met bebouwing draagt bij aan beperking van het geluidsniveau aan weerszijden van de A12. Echter, de kantorenmarkt in dit deel van Utrecht is verzadigd. Er is onderzoek nodig naar de behoefte aan commercieel vastgoed en in hoeverre het haalbaar is om de A12 af te schermen met bebouwing.

In dit scenario is de dichtheid van woningen minder hoog vergeleken met het scenario met een overkapping door geluidslekken en gemeentelijk beleid voor luchtkwaliteit.

- De overkapping is niet voorwaardelijk voor het realiseren van woningen, maar wel voor de mate van dichtheid voor een hoogstedelijke ontwikkeling van Stadseiland Zuid. Ook is het verschil tussen een overkapping en afschermende bebouwing vooral zichtbaar in het programma (de vulling van de gebouwen), en de leefkwaliteit. Bij beide varianten is hier in de scenariostudie niet dieper op onderzocht, en we willen hier dus nog verder op studeren.

C. Sturen op een innovatief economisch profiel

Bij de ontwikkeling van Stadseiland-Zuid bouwen we zoveel mogelijk voort op de kwaliteiten van het gebied. Het is randvoorwaardelijk dat bestaande werkfuncties als innovatieve techcampus, woonwinkelcluster en het onderwijscluster straks ook nog floreren in het gebied. Er zijn echter ook werkfuncties die niet mengbaar zijn met wonen, bijvoorbeeld vanwege de hoge milieucategorie of vanwege de grote vervoersstromen over de weg. Kortom, transformatie naar een hoogstedelijk woon-werkgebied betekent ook inzetten op een transformatie van het economische profiel van het gebied.

Met de startupcommunity in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone is er in dat deel van Stadseiland-Zuid al een goed functionerende innovatielocatie. We willen hier graag meer samenhang in creëren met andere bedrijvigheid, en we willen maakwerk toevoegen in het gebied. Vooral voor maak(t)werk is de opgave om een ecosysteem te creëren waarin bedrijven en MBO-onderwijsinstellingen samenwerken.

In het deelgebied Woonboulevard heeft het functioneren van het woonwinkelcluster een sterke relatie met de op- en afritten. Eerst zal door het vervolgonderzoek naar het verwijderen van de op- en afritten eerst duidelijk moeten worden wat de effecten precies zijn. Daarna is het nodig -in samenwerking met de ondernemers in het gebied- een lange termijn visie op te stellen. Op die lange termijn kan ook worden nagedacht hoe de woonwinkels compacter (maar met hetzelfde vloeroppervlak) in het gebied een duurzame plek kunnen houden. Dit levert een levendigere Woonboulevard op.

In met name Westraven is een grote transformatie van type bedrijvigheid nodig, omdat sommige van de huidige bedrijvigheid niet kan samengaan een woon-werkmilieu. Als Westraven wegvalt als locatie voor vervoer over water, moet er elders een alternatief

beschikbaar zijn voor een toekomstbestendige multimodale stadshub aan het waterpeil van de binnenstad (Merwedekanaal en Vaartsche Rijn). Dit is noodzakelijk voor het bevoorraden en functioneren van de historische binnenstad van Utrecht (vanwege de kwetsbare werfkelders) en de ambitie om méér vervoer over water te doen. De nabij gelegen Liesboschhaven in de gemeente Nieuwegein kan een mogelijk alternatief zijn voor een deel van de overslag. Ook zien we het dilemma dat door veel nieuwbouw de betaalbaarheid van werkruimtes onder druk staat. Hierdoor worden werkfuncties mogelijk weggedrukt die op zich goed passen bij de ontwikkeling van een hoogstedelijk en de identiteit van maakwerk.

D. Verbeteren van 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. De belangrijkste loop- en fietsverbindingen zijn (1) noord-zuid richting langs de Europalaan en (2) oost-west richting door de Woonboulevard, deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone, langs de Merwedelijn op de nieuwe brug en over de bestaande Jutfasebrug. Bij voorkeur volgen de loop- en fietsroutes de structuur van het blauw-groene raamwerk en versterken deze elkaar. Goede verbindingen bij grote barrières als de A12 en kanalen dragen bij aan een goed fiets- en wandelnetwerk.

Een aantal belangrijke onderdelen voor een goed fiets- en wandelnetwerk zijn:

- Het verbeteren van de onderdoorgang van de A12 voor fietsers en voetgangers. De ligging van de Merwedelijn bepaalt hoeveel ruimte er is om hier, in het hart van het gebied, de fiets- en wandelverbinding te realiseren.
- De inrichting van de Europalaan als centrale as richting Merwede en de binnenstad te noorden en Nieuwegein in het zuiden. Een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal zorgt ervoor dat Galecopperzoom en Stadseiland-Zuid beter met elkaar verbonden zijn. Dat is belangrijk omdat deze gebieden elkaar functioneel aanvullen. Zo kan het zijn dat mensen straks wonen in het ene gebied en naar school gaan in het andere. Ook voor het bereiken van sportvoorzieningen is de nieuwe verbinding essentieel; En voor het groen in Galecopperzoom en Landschapspark Rijnenburg.
- Wanneer er voor het doortrekken van de Merwedelijn vanaf de A12 naar Rijnenburg blijkt dat er een nieuwe brug nodig is, is het ook logisch de brug te combineren met een fietsverbinding. Dit volgt uit het vervolg van het MIRT-onderzoek A12-zone in samenwerking met Rijnenburg.

Programma

Inclusief MWKZ 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

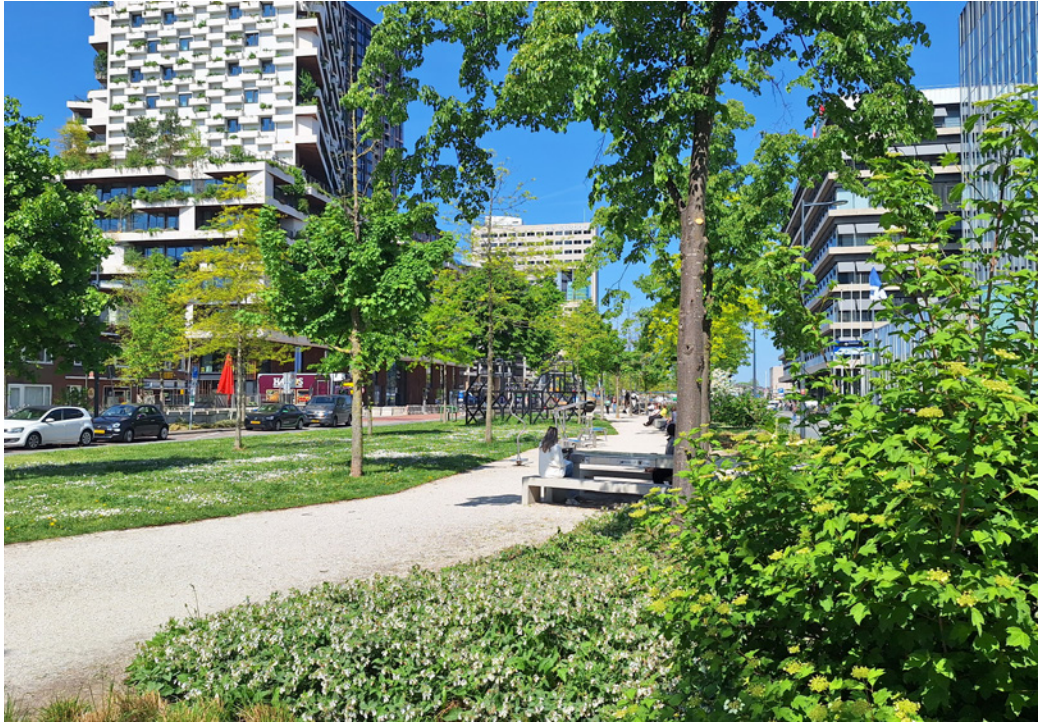
 128.900 m²
5.200 pp

Groen

 306.600 m²
30m² per woning



Impressie van het hoogstedelijke woon- en werkmilieu in het basisscenario





Impressie van het hoogstedelijke woon- en werkmilieu in het basisscenario



5. Het vervolg op de Programmatische Verkenning

5.1 De belangrijkste onderzoeksvragen

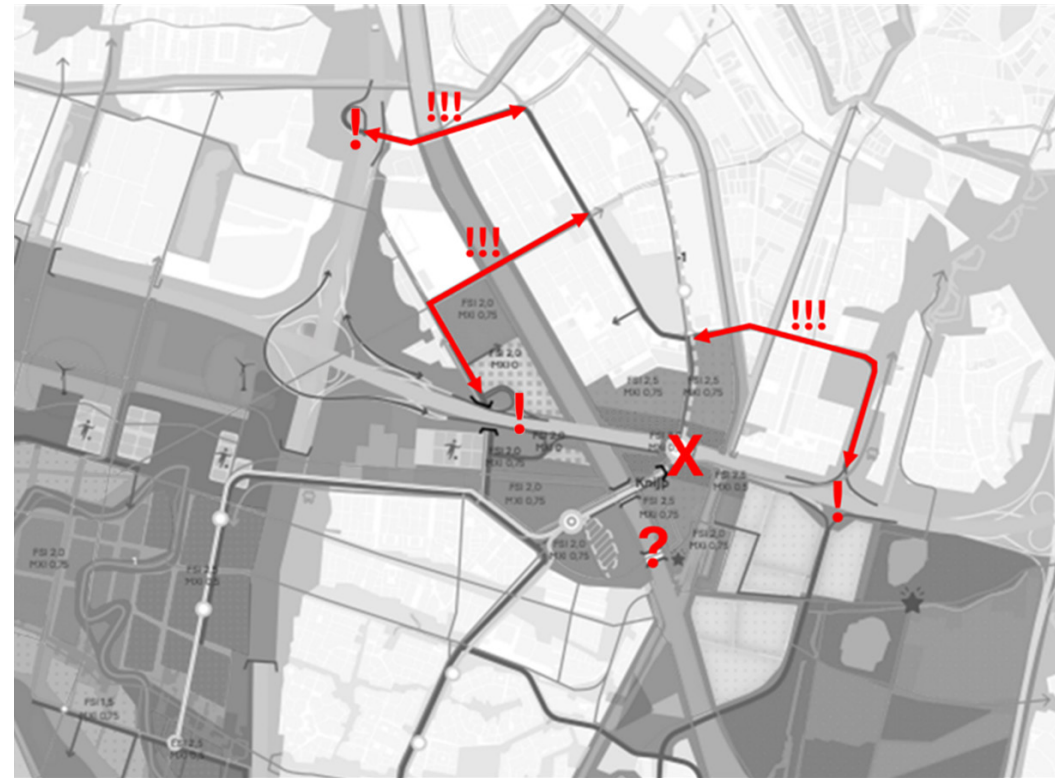
Om de ambitie voor Stadseiland-Zuid concreter te maken is onderzoek nodig op een aantal hoofdthema's. Als hier meer duidelijkheid over is, kan de volgende stap gezet worden met het uitwerken van de ambitie.

A. Mobiliteit

In het MIRT Onderzoek A12-zone i.s.m Rijnenburg is geconcludeerd dat het verwijderen van de op- en afritten Kanaleneiland nodig is om Stadseiland Zuid en Galecopperzoom hoogstedelijk te ontwikkelen. In opdracht van Uned onderzoeken de Rijk en regio samen op een groter schaalniveau wat de effecten zijn (zowel positief als negatief) op het onderliggend wegennet van Utrecht en Nieuwegein. Dit onderzoek biedt ook de kans om de ontsluiting van Stadseiland-Zuid per auto en fiets in samenwerking met Nieuwegein nader te onderzoeken (zie benodigde ingrepen “verbeteren loop- en fietsroutes”).

Het doel van het onderzoek is om met belanghebbende partijen twee besluiten te nemen:

1. Een principebesluit over het al dan niet verwijderen van de op- en afritten Kanaleneiland, en welke mitigerende maatregelen op onderliggend wegennet hiervoor nodig zijn, en welke aanvullende mobiliteitsmaatregelen.
2. Een besluit over een tracé via een nieuwe of de Jutfasebrug als uitgangspunt voor de Merwedelijn. Op groter schaalniveau de effecten (zowel positief als negatief) op het onderliggend wegennet in Utrecht en Nieuwegein in beeld brengen. Dit onderzoek biedt ook de kans om de ontsluiting van Stadseiland-Zuid per auto en fiets in samenwerking met Nieuwegein nader te onderzoeken.



Mitigerende maatregelen zijn noodzakelijk om ongewenste effecten te dempen/voorkomen.

B. Milieu en gezondheid

De meest prangende vraag is in hoeverre geluid gemitigeerd kan worden, en op welke manier. Geluid heeft namelijk impact op het gehele gebied. De maatregelen voor geluid hangen direct samen met de dichtheden waarmee gebouwd kan worden. Als we zonder maatregelen en verder van de snelwegweg af al eerder zouden bouwen, betekent dit dat we in lagere dichtheden moeten bouwen. Dat is vooralsnog niet wenselijk. Er is dus eerst verder onderzoek nodig in hoeverre de landtunnel, afschermende bebouwing en ook de andere mitigerende maatregelen (technisch) haalbaar zijn; en wat deze maatregelen opleveren (bijv. in woningaantallen of in commercieel en betaalbaar vastgoed).

Bij verdere planontwikkeling dient een uitgebreid geluidsonderzoek uitgevoerd te worden, omdat nu enkel de A12 (grootste bron) is onderzocht. Ook dient een uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd te worden, waarin op alle verblijfslocaties (wettelijke toetsafstand van wegen/op gevels van de woningen) binnen het plangebied getoetst dient te worden. Uitgebreid onderzoek moet aantonen op welke afstand en eventueel met welke maatregelen woningbouw wel mogelijk is. Belangrijk is met name in welke mate hoogstedelijk ontwikkelen mogelijk is.

C. Ontwikkelen economisch profiel

De opgave op dit thema is groot en complex. Het woonwinkelcluster heeft een regionaal verzorgingsgebied en heeft een goede bereikbaarheid nodig. Schuifruimte voor bedrijven (en daaraan gekoppelde middelen en procedures) is complex en kostbaar. Dat geldt zeker in Westraven, met watergebonden bedrijven, bedrijven met een hoge milieucategorie en de busremise. Betaalbare werklocaties staan onder druk en dus ook de kans om een innovatief ecosysteem te behouden en bedrijfsruimte voor maakwerk te creëren. Binnen de gebiedsalliantie (een samenwerking tussen provincie, HDSR, Nieuwegein, Houten en Utrecht) wordt komend jaar gewerkt aan een ontwikkelstrategie. Parallel daaraan onderzoekt de gemeente Utrecht zelf kansen en mogelijkheden om dit gebied tot een nieuw en aantrekkelijk economisch gebied te ontwikkelen.

D. Programma

De Programmatische Verkenning is een eerste ruimtelijke verkenning, waarin in de methodiek en de uitgangspunten voor het ontwerpend onderzoek verweven zit dat we zorgen voor een evenwichtige gebiedsontwikkeling. Dit betekent concreet: hoe meer woningen, hoe meer voorzieningen en meer werken en meer groen; en andersom. Daarom is het ambitie-scenario de maximum potentie van het gebied. Tegelijkertijd betekent dit ook dat bij verdere uitwerking van deze genoemde vervolgonderzoeken en -vragen, de verhouding tussen wonen, werken, voorzieningen en groen in het programma ook geborgd blijft.

5.2 Vervolgproces

De ontwikkeling van Stadseiland-Zuid gaat over een transformatie van bestaand gebied naar een hoogstedelijk woon-werkgebied. Dat proces neemt vele jaren, zo niet decennia, in beslag. Om uiteindelijk te komen tot een realiseerbaar plan moeten we verschillende stappen doorlopen. Met deze Programmatische Verkenning stellen we de ambitie vast, het toekomst waarnaar we streven. Deze ambitie -inclusief de benoemde uitgangspunten- zal de komende jaren in een planproces verder worden uitgewerkt, en worden vastgesteld in een Uitgangspuntennotitie, een Omgevingsvisie en uiteindelijk een Omgevingsplan.

Randvoorwaarden voor vervolg

Om daadwerkelijk met een planproces voor Stadseiland-Zuid te kunnen starten, is eerst besluitvorming nodig over belangrijke randvoorwaarden:

- Besluitvorming over het tracé van de Merwedelijn. Tot waar ligt de tramlijn verdiept, en waar komt deze boven: ten noorden, onder of ten zuiden van de A12? Waar komen de haltes, en op welk niveau: verdiept, maaiveld, verhoogd? Hoe loopt het tracé vanaf de A12 verder naar Rijnenburg: via de bestaande Jutfasebrug of via een nieuwe brug over het Amsterdam Rijnkanaal?
- Een principebesluit over het al dan niet verwijderen van de op- en afritten Kanaleneiland, en welke mitigerende maatregelen op onderliggend wegennet en aanvullende mobiliteitsmaatregelen hiervoor nodig zijn om de autobereikbaarheid van het gebied en de regio op peil te houden
- Comfort op de (financiële) haalbaarheid over de integrale ontwikkeling van Groot Merwede en de realisatie van bovenplanse maatregelen.

Om duidelijkheid te krijgen over deze randvoorwaarden, werken we samen met Rijk en Regio aan een gezamenlijk perspectief op Groot Merwede en Rijnenburg. In die samenwerking borgen we – onder het motto “samen wat moet, zelf wat kan”- de integraliteit tussen alle verschillende deelgebieden, en onderzoeken we gedeelde vraagstukken. Dat staat hieronder verder toegelicht.

Vervolg op MIRT-verkenning en MIRT-onderzoek

Op dit moment zijn er twee MIRT-trajecten die Stadseiland-Zuid raken:

- **MIRT-verkenning OV en Wonen** Rijk en regio onderzoeken samen de de schaalsprong OV om een gezonde groei van de regio Utrecht mogelijk te maken.

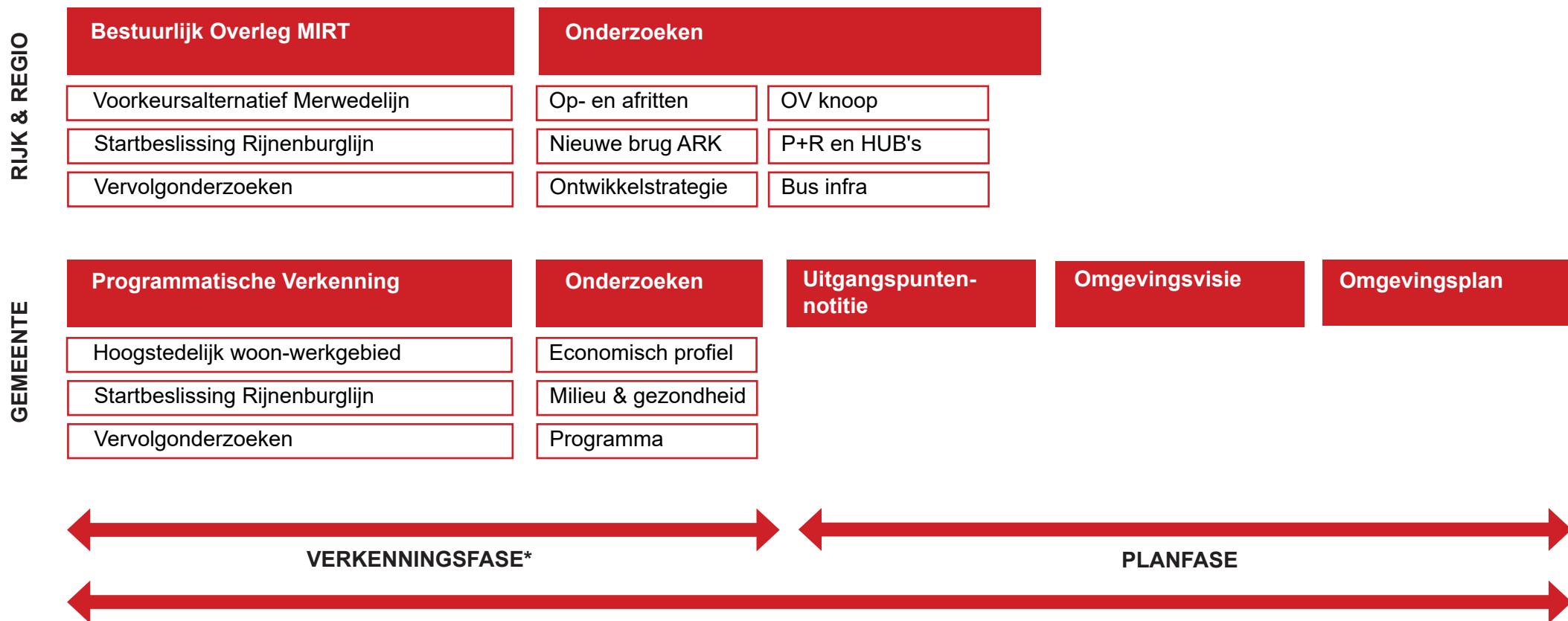
Voor het realiseren van Groot Merwede Rijnenburg zijn veel maatregelen nodig, maar de belangrijkste daarvan is de Merwedelijn: een snelle tramlijn tussen Utrecht Centraal en Groot Merwede. In het BO-MIRT (november 2025) is besloten over het concept voorkeursalternatief (VKA) van een gegraven en verdiepte tramlijn.

- **MIRT-onderzoek A12-zone i.s.m Rijnenburg** gedaan. Het MIRT-onderzoek richt zich op de ontwikkeling van de A12-zone in samenhang met Rijnenburg. Er is in onderzocht wat er nodig is om de A12-zone (Groot Merwede) en Rijnenburg te ontwikkelen tot nieuwe stadsdelen, waar het prettig en gezond wonen en werken is. Op Utrechts grondgebied gaat dit om de Merwedekanaalzone deelgebied 6, Woonboulevard, Westraven, Papendorp en Rijnenburg.

In het BO MIRT 2025 zijn afspraken gemaakt over het vervolg van de MIRT-verkenning en het MIRT-onderzoek. In een nieuwe (verkorte) MIRT Verkenning wordt de verbinding van de A12 tot en met Rijnenburg (de Rijnenburglijn) onderzocht. Rijk en regio werken hiervoor verder aan de financiering. Ook is er een vervolgonderzoek gestart naar het al dan niet verwijderen van de op- en afritten A12 Kanaleneiland en het passeren van het Amsterdam Rijnkanaal via een nieuwe trambrug of de bestaande trambrug (zoals eerder ook al benoemd onder vervolgonderzoeken mobiliteit).

Raakvlak en samenhang tussen Programmatische verkenning en MIRT-trajecten

De Programmatische Verkenning is parallel aan de MIRT trajecten uitgevoerd, en heeft een ander abstractieniveau. De gemeente Utrecht heeft met de samenwerkingspartners binnen U Ned afgestemd welke vragen binnen de MIRT trajecten werden opgepakt en welke de gemeente zelfstandig uitwerkte om vervolgens in te brengen in het MIRT Onderzoek of ruimtelijke beoordeling tijdens de Verkenning. De Programmatische Verkenning heeft als uitgangspunt “ondergronds” opgenomen en komt op dat vlak dus overeen met het MIRT-onderzoek. De Programmatische Verkenning en MIRT Onderzoek lopen uiteen op een aantal andere onderwerpen. Het maximale woningaantal in de Programmatische Verkenning ligt lager, omdat met grotere afstand tot de snelweg gerekend is, en inpassing van bestaande bebouwing en m2 bedrijvigheid. Ook is in de Programmatische Verkenning de overkapping/landtunnel nog benoemd in ons ambitiescenario, waar in de MIRT Onderzoek al een afweging zit dat dit onrealistisch zou zijn en te weinig opweegt tegen de extra woningaantallen. Dit loopt wel nog in pas met gemaakte afspraken in het BO MIRT en voor het vervolg.



*Proces en specifieke onderzoeken afhankelijk van besluitvorming over vervolg MIRT-Onderzoek

Ontwikkelstrategie bekostiging, samenwerking en fasering

Met de Rijksbijdrage voor de Merwedelijn, de ondertekening van het Akkoord van Rijnenburg en de oprichting van de Gebiedsalliantie Groot Merwede Rijnenburg (GMR), zijn de betrokken partijen – Gemeenten Utrecht en Nieuwegein, Provincie Utrecht, de ministeries van VRO en IenW, HDSR en het Consortium grondeigenaren Rijnenburg – een nieuwe fase van de gebiedsontwikkeling ingegaan. De uitdaging ligt in het ontwikkelen van een samenwerkingsvorm en een samenhangende en

effectieve ontwikkelstrategie voor het gehele gebied, waarbij de samenwerking tussen gemeenten, provincie, het rijk, private partners en andere stakeholders wordt versterkt. Dit is nodig om snelheid in het planproces te krijgen, en om te zoeken naar een innovatieve benadering van gebiedsbekostiging. De samenwerking en de ontwikkelstrategie hebben uiteindelijk als doel een goed functionerend, samenhangend en duurzaam stuk stad te realiseren waar mensen prettig (samen)leven en werken.

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 Linden, Kilian Lode, Jaap Meijs, Daan Muijt, Lidwien van der Noll, Leon Peeters, Lione du Pied, Claar Talsma.

Beelden van anderen

Pagina 10 Abel Jonker, Pagina 18 Referentie Hamerkwartier Amsterdam, Projectontwikkelaar Steengoed, Prast & Hooft Architecten

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

