



**RUIMTELIJKE VERKENNING
RIJNENBURG
DECEMBER 2019**

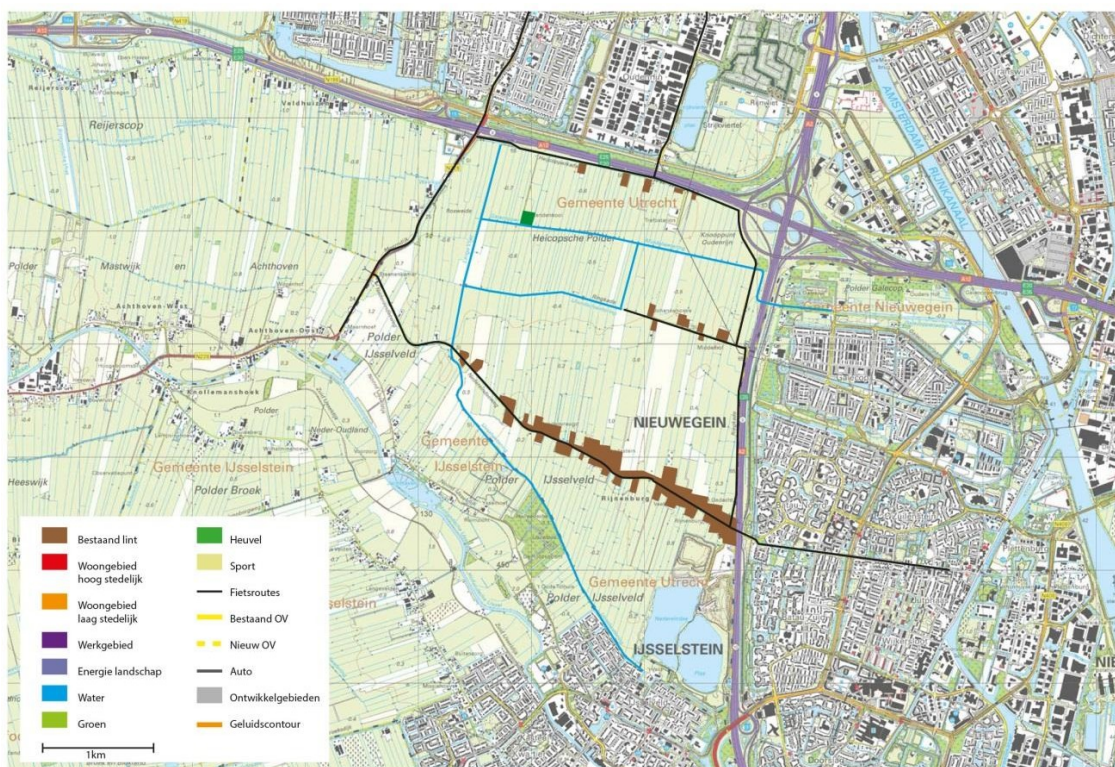
Inleiding

In deze Ruimtelijke verkenning worden de mogelijkheden onderzocht voor het ontwikkelen van een combinatie van een energielandschap en woningbouw in Rijnenburg. In de verkenning worden stap voor stap de ruimtelijke mogelijkheden in beeld gebracht en wordt een mogelijk 'eindbeeld' geschetst. Vervolgens wordt ingegaan op de mogelijke woonmilieus en fasering. Daarna wordt dieper ingegaan op de mogelijkheden voor de ontsluiting van het gebied met OV, fiets en auto.

Deze ruimtelijke verkenning is op verzoek van de Utrechtse VVD fractie gemaakt door de Gemeente Utrecht binnen de geldende kaders voor ambtelijke ondersteuning van de gemeenteraad.

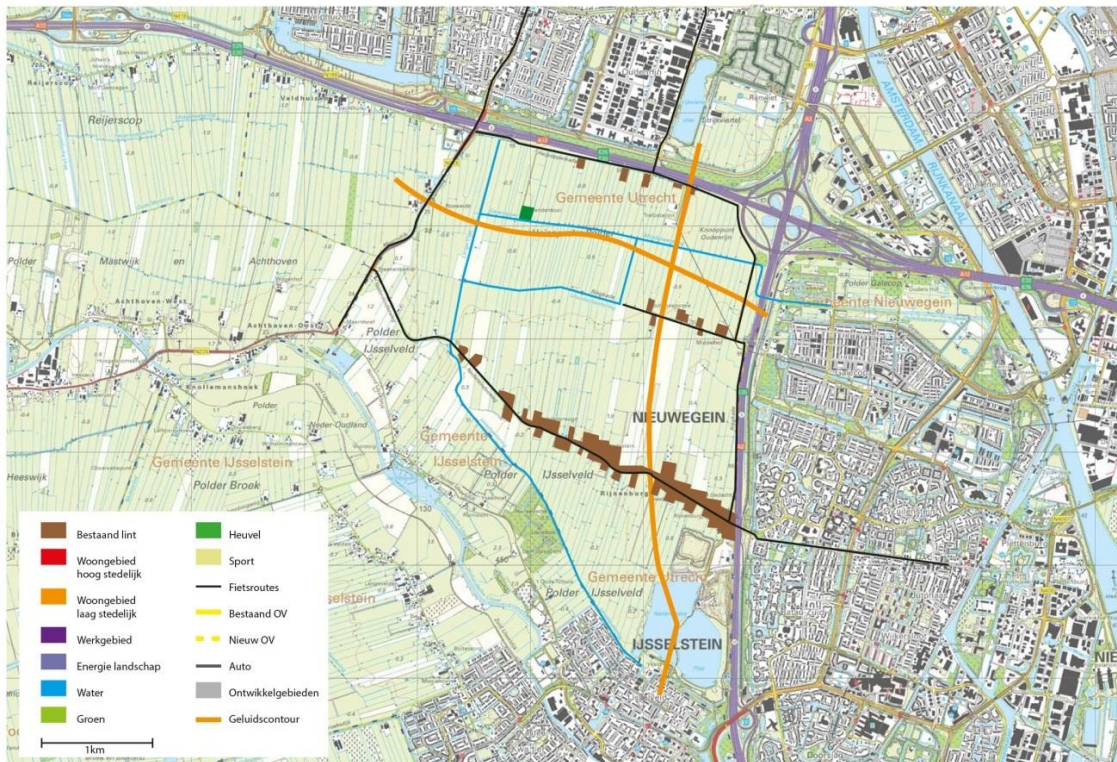
Bestaande situatie Rijnenburg

- Aan de noord en oostzijde liggen de snelwegen A12 en A2.
- Aan de westzijde ligt de Meerndijk, met een viaduct onder de A12 is deze weg verbonden met de kern van De Meern.
- In het zuidelijke deel van Rijnenburg loopt de Nedereindseweg. De Nedereindseweg is met een viaduct onder de A2 verbonden met Nieuwegein. Langs deze weg staat veel bebouwing, een groot deel van deze bebouwing is monumentaal.
- Langs de Heycopperkade en de Ringkade is beperkt woningbouw aanwezig.
- Ter hoogte van Strijkviertel is een viaduct onder de A12.
- Aan de zuidzijde van Rijnenburg liggen IJsselstein, de Hollandse IJssel en de Nedereindse plassen.
- In de noordoosthoek van Rijnenburg loopt een hoogspanningsleiding.
- De rest van Rijnenburg is open weide gebied, met uitzondering van de bosschages van een eendenkooi.



Geluidscontouren

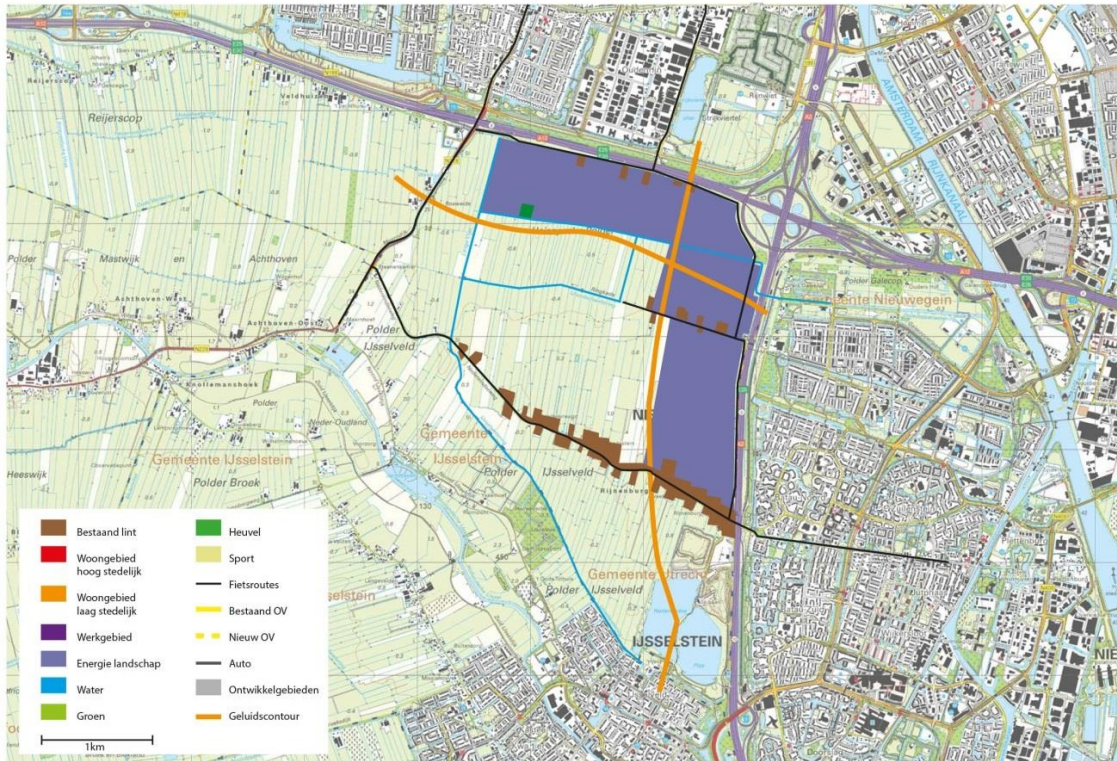
- Langs de A12 en de A2 is vanwege geluidscontouren zonder maatregelen geen woningbouw mogelijk.
- De getoonde geluidscontouren zijn overgenomen uit de Structuurvisie Rijnenburg.



Stapsgewijze opbouw ruimtelijk kader

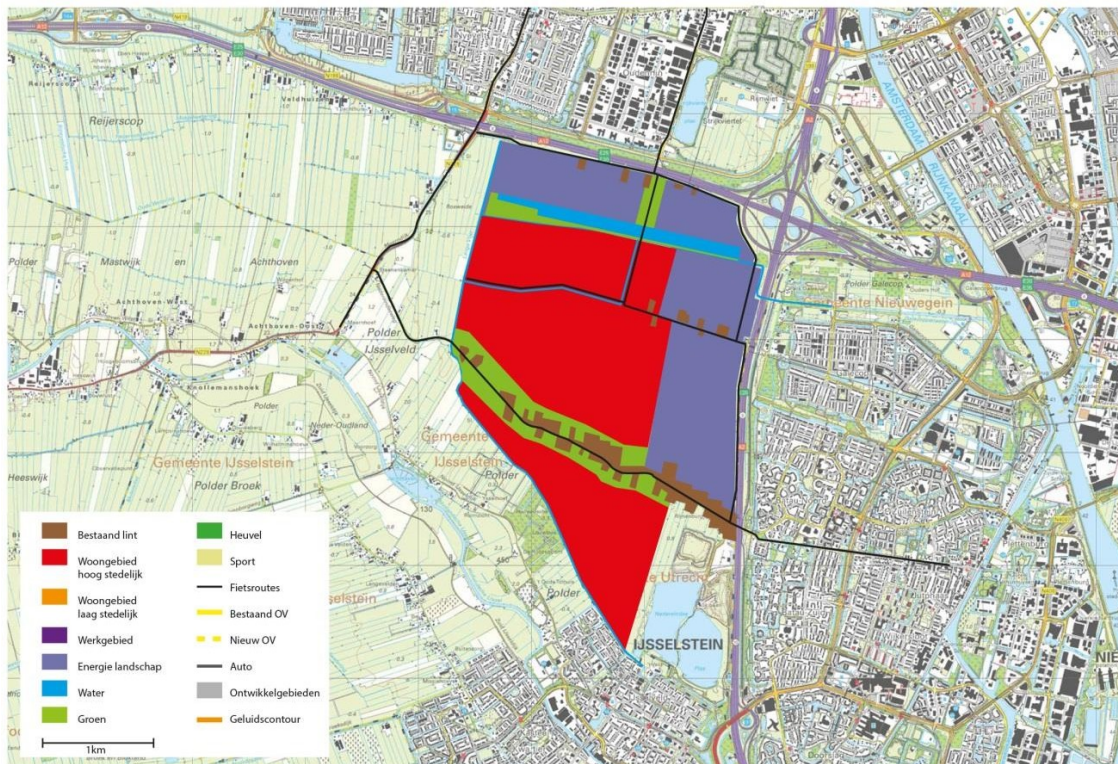
Stap 1. Benutten ruimte binnen geluidscontouren voor een (tijdelijk) energielandschap

- De ruimte binnen de geluidscontouren van de snelweg wordt het zoekgebied voor zonne-energie.
- In het zoekgebied liggen woningen, de eendenkooi, hoogspanningsleidingen en sloten.



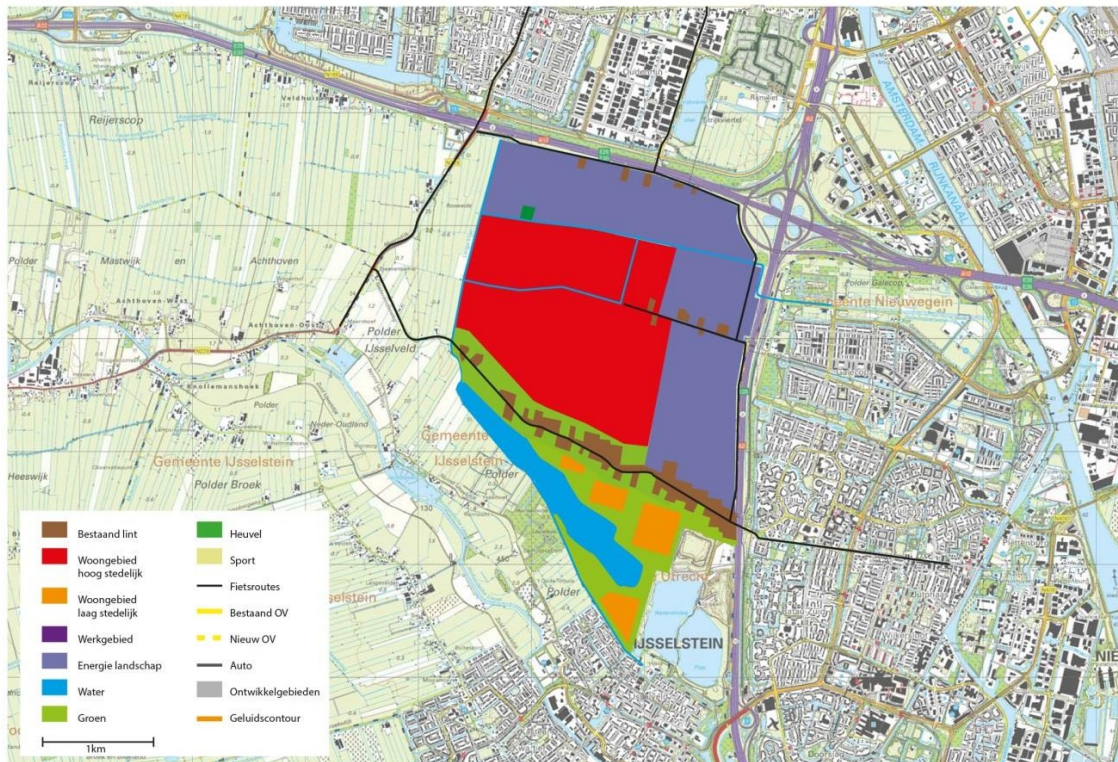
Stap 2A. Mogelijkheden voor wonen en een roeibaan aan de noordzijde

- De ruimte buiten de geluidscontouren kan gebruikt worden voor woningbouw.
- Een roeibaan kan ingepast worden aan de noordzijde.
- Om de woningen te verbinden met Leidsche Rijn is een brug over de roeibaan ingetekend.



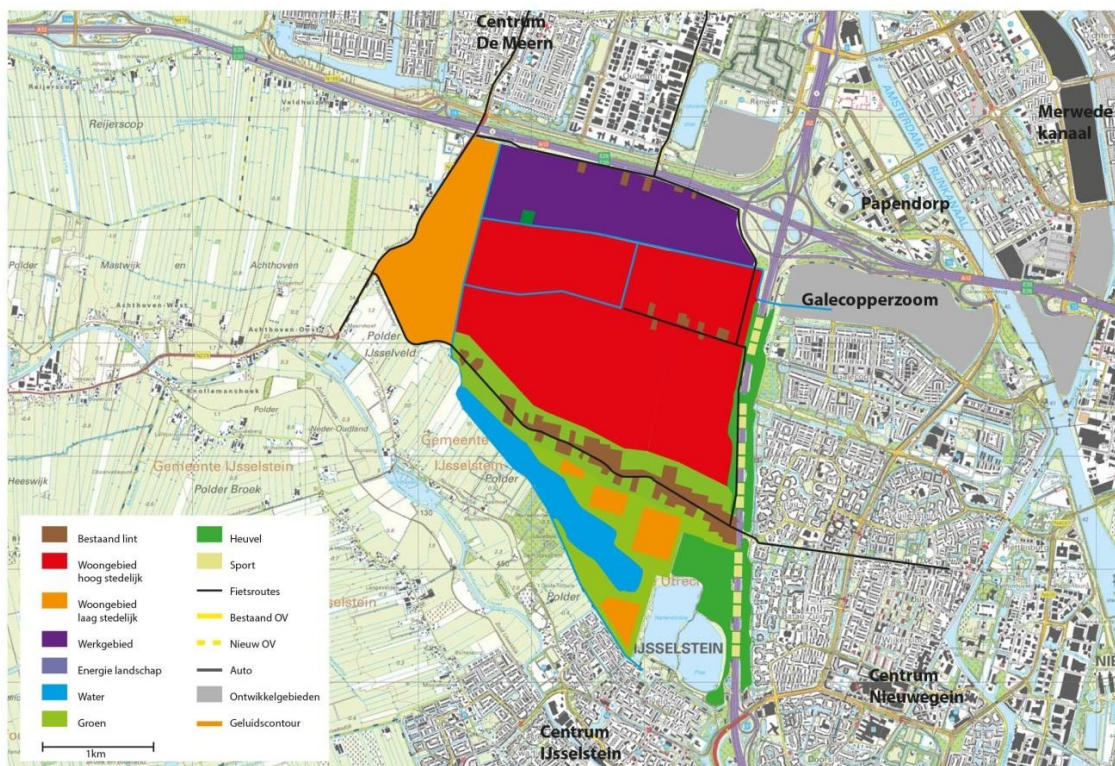
Stap 2B. Mogelijkheden voor wonen en een roeibaan aan de zuidzijde

- De ruimte buiten de geluidscontouren kan gebruikt worden voor woningbouw.
- Een roeibaan kan ingepast worden aan de zuidzijde in combinatie met woningen in een lage dichtheid rondom de roeibaan en in combinatie met groenvoorzieningen.



Stap 3. Lange termijn mogelijkheden

- Door een geluidswal aan te leggen langs de A2 kan het gebied daarachter worden gebruikt voor woningbouw.
- Van de geluidswal kan een dakpark worden gemaakt die de geluidswallen aan weerszijde van de A2 met elkaar verbindt. Op die manier kunnen gemakkelijk langzaamverkeer routes tussen Rijnenburg en Nieuwegein worden gemaakt. Ook is het mogelijk om de snelweg voor gedeeltes te overkluisen zodat de ruimte op het dak bijvoorbeeld kan worden gebruikt voor sportvelden.
- Langs de A12 kan het energie landschap langzaam verkleuren tot werkgebied. Afhankelijk van de behoefte naar ruimte voor werken kan het gebied langzamer of sneller van kleur verschieten. Bij de ontwikkeling naar werkgebied kan de zonne-energie opwekking verplaatst worden naar het dak van de bebouwing.
- Rond Rijnenburg liggen verschillende kernen die wat betreft voorzieningen van betekenis kunnen zijn voor Rijnenburg, zoals Hart van De Meern, centrum Nieuwegein en centrum IJsselstein.
- Op lange termijn liggen er in de omgeving van Rijnenburg verschillende gebieden die intensiever gebruikt kunnen worden of ontwikkeld kunnen worden, zoals Oudenrijn/Strijkviertel, de Galecopperzoom in Nieuwegein en Papendorp.
- De ruimte tot aan de Meerndijk kan worden ontwikkeld zodat Rijnenburg goed wordt verbonden met De Meern.



Woonmilieu

- Het woongebied dat in bovenstaande tekeningen is getekend zal ruimte moeten bieden aan alle bij een woongebied benodigde voorzieningen zoals: bebouwing, parken, voorzieningen, water, wegen etc.
- Voor het woonmilieu in Rijnenburg kan gedacht worden aan een dichtheid variërend van ca. 30 woningen/ha zoals de laagbouwbuurten in Leidsche Rijn (zoals bijvoorbeeld Langerak) tot ca. 50 woningen/ha zoals Leidsche Rijn Centrum.

		Energie Totaal (bruto)	Wonen Totaal (bruto)	Werken Totaal (bruto)
1.	Zonne-energie in geluidzones	ca. 250ha	-	-
2A.	Mogelijkheid wonen en roeibaan	ca. 200ha	Woongebied rood: ca. 400ha 30w/ha: 12.000 50w/ha: 20.000	Bij behoefte omzetten energie in werken met energie op dak.
2B.	Mogelijkheid wonen en roeibaan	ca. 250ha	Woongebied rood: ca. 270ha 30w/ha: 8.100 50w/ha: 13.500 Woongebied oranje: ca. 50ha 20w/ha: 1.000 30w/ha: 1.500	Bij behoefte omzetten energie in werken met energie op dak.
3.	Mogelijkheden lange termijn wonen, werken en energie	Op daken	Woongebied rood: ca. 400ha 30w/ha: 12.000 50w/ha: 20.000 Woongebied oranje: ca. 140ha 20w/ha: 2.800 30w/ha: 4.200	ca. 80 ha

Als vergelijkingsmateriaal voor de dichtheden

Hoge Weide: 21w/ha

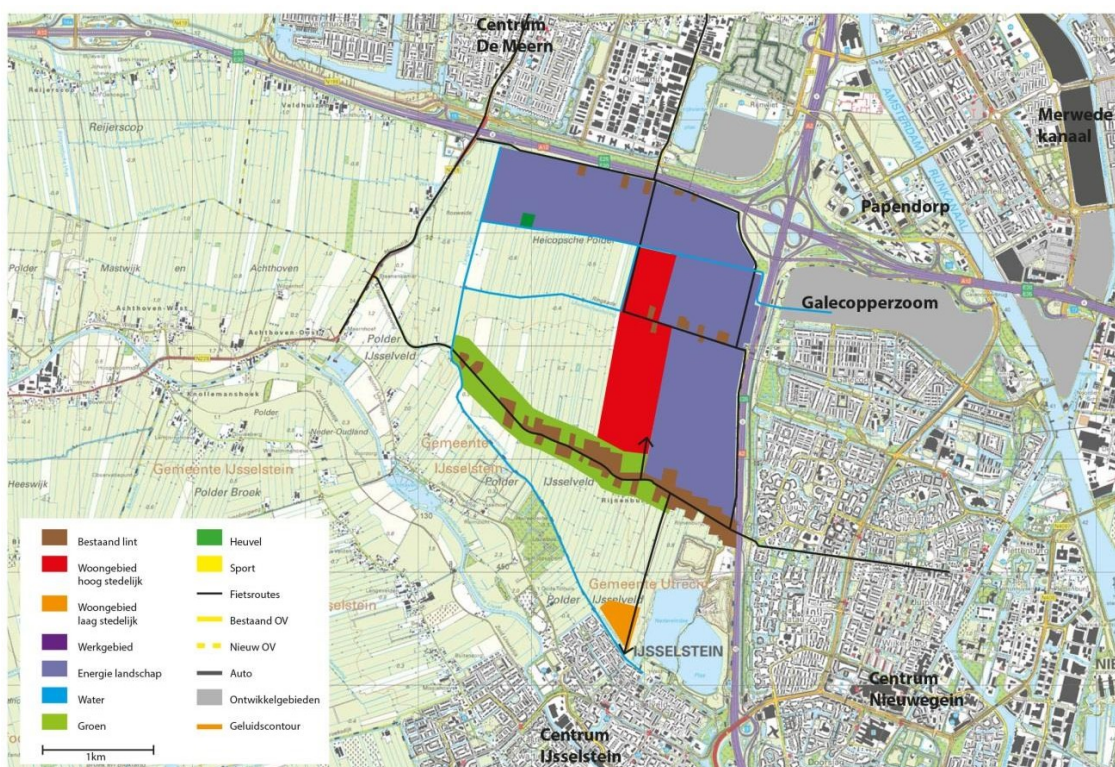
Oog in Al: 30w/ha

Dichterswijk: 51w/ha

Wittevrouwen: 80w/ha

Fasering

- Binnen het woongebied zijn verschillende faseringen mogelijk.
- In de eerste fase van de ontwikkeling van Rijnenburg zal het aantal woningen te laag zijn voor eigen voorzieningen. In die fase kan gedacht worden aan het realiseren van beperkte of tijdelijke voorzieningen aan bijvoorbeeld de Nedereindseweg. Je zou kunnen denken aan een boerderijwinkel, een theetuin, stadsstrand, kinderopvang waarvoor bestaande stallen worden omgebouwd. Ook voor openbaar vervoer is de massa nog beperkt. De wens is hier wel direct te voorzien in een hoogwaardige voorziening, eventueel met lagere capaciteit bussen.
- Het ligt voor de hand om te starten met woningbouw aan de noordzijde van de Nedereindseweg en dan zo oostelijk mogelijk. Op die manier bied je de eerste bewoners een sociaal veilige en aantrekkelijke route richting Nieuwegein met haar voorzieningen. Als ook een nieuwe route wordt gerealiseerd in het verlengde van het viaduct bij Strijkviertel kan het nieuwe woongebied ook worden verbonden voor fietsers en Openbaar vervoer met het Utrecht.
- Een tweede locatie waar kan worden gestart met woningbouw is aan de zijde van Nieuwegein. Deze nieuwe woningen kunnen in de eerste fase met name gericht zijn op de voorzieningen in Nieuwegein en daarnaast verbonden worden met de Nedereindseweg, bijvoorbeeld door een doorgaande fietsroute die ook een recreatieve betekenis kan hebben.
- Bij het groeien van het aantal woningen zal ook het draagvlak voor voorzieningen groter worden. Voor een deel zal Rijnenburg eigen voorzieningen nodig hebben, maar voor een deel kan Rijnenburg ook gebruik maken van omliggende voorzieningen centra zoals hart van De Meern, IJsselstein en Nieuwegein.



Ontsluiting en aansluiting van Rijnenburg

Naast de ruimtelijke verkenning is ook gekeken naar de wijze waarop Rijnenburg kan worden ontsloten en aangesloten op de bestaande stedelijke gebieden in de omgeving.

Openbaar vervoer

Kaart 1 Gewenste aansluitingen

Rijnenburg verbinden met:

- Station Utrecht Centraal gaat via een 'Spaak' over de Prins Clausbrug.
- Station Utrecht Leidsche Rijn gaat via het 'Wiel West' over de tunnelbak A2.
- Station Lunetten/Koningsweg gaat via het 'Wiel Zuid' door de A12-zone.



Kaart 2 Wiel of spaak

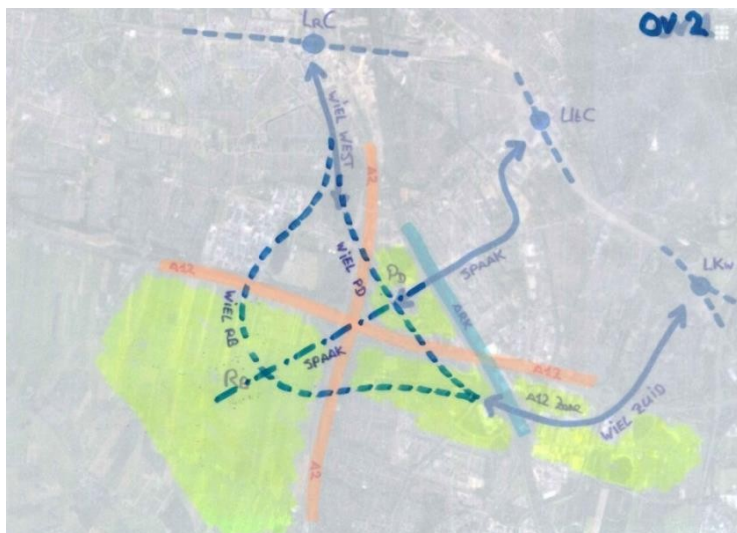
Het 'Wiel West' verbindt Westraven met Station Utrecht Leidsche Rijn via:

- Papendorp.
- Rijnenburg.

Wenselijk voor Rijnenburg is echter (ook) een verbinding via een spaak met station Utrecht Centraal en het Centrum.

Voorkeursvariant is daarom:

- Rijnenburg koppelen aan een spaak.
- Het 'Wiel West' aanleggen via Papendorp (en daar een goede koppeling aan de spaak vanuit Leidsche Rijn en Rijnenburg, naar station Utrecht Centraal en het Centrum).



Kaart 2 Verkenning HOV verbindingen reeds aanwezig

Beschikbare hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen in de omgeving van Rijnenburg zijn:

- Busbaan vanuit Leidsche Rijn via Papendorp en Kanaleneiland naar Utrecht Centraal en het Centrum.
- Sneltramlijn vanuit IJsselstein/Nieuwegein naar station Utrecht Centraal (en doorkoppeling via de Uithoflijn naar het USP).



Kaart 2 Scenario's OV

Diverse opties zijn mogelijk/nodig om Rijnenburg goed te bedienen met openbaar vervoer.

Dit kan gefaseerd worden ingevoerd door aanleg van:

- I. Ten noorden van Strijkviertel een **nieuwe busverbinding** af te takken vanaf de busbaan Leidsche Rijn. Deze busverbinding kan via de bestaande onderdoorgang A12/Strijkviertel (zie foto 1) worden verbonden met Rijnenburg.
 - a. **Bij oplevering van de eerste woningen** kan begonnen worden met bussen met een lage capaciteit via het reguliere wegennet. Het is vóóral van belang dat deze busverbinding met grote regelmaat rijdt én een direct verbinding vormt met station Utrecht Centraal en het Centrum (dus geen pendelbusje tot bijvoorbeeld OV-knooppunt De Meern Oost!).

- b. **Op termijn** kan vrijliggende bus-infrastructuur (HOV-baan) worden gerealiseerd langs hetzelfde tracé.
- II. Een volgende stap kan zijn een **directe OV-verbinding** te realiseren vanaf Papendorp, door knooppunt Oudenrijn, naar Rijnenburg (zie foto 2).
 - a. Dit kan een **busbaan** zijn, die aansluit op de busbaan over de Prins Clausbrug, via Kanaleneiland, naar station Utrecht Centraal.
 - b. Een andere optie is een **tramverbinding** vanuit Rijnenburg, via Papendorp en de Prins Clausbrug, naar Kanaleneiland.
 1. Vervolgens kan bij het 5 Mei-plein worden aangesloten op de **SUNIJ-lijn**, óf
 2. Via een tramtracé over de Koningin Wilhelminalaan, Balijelaan en een nieuw te bouwen onderdoorgang bij de Bleekstraat, worden aangesloten op de Uithoflijn. Gunstige bijkomstigheid bij deze laatste variant is dat hiermee de op termijn (mogelijk) gewenste tweede tramverbinding tussen west en oost onder de sporenbundel wordt gerealiseerd.
- III. Een alternatief voor de directe OV-verbinding kan zijn het realiseren van een **aftakking van de SUNIJ-lijn** in Nieuwegein. Deze tramverbinding kan dan vanaf de tramremise, via Galecop (zie foto 3) en een nieuwe onderdoorgang onder de A2 worden doorgetrokken naar Rijnenburg.

Aanvullend aan het OV-netwerk voor Rijnenburg, is het wenselijk:

- IV. Een directe OV-verbinding, eventueel via een vrijliggende HOV-baan, te realiseren richting IJsselstein.
- V. Een doorkoppeling te maken met de provinciale weg vanuit de richting Montfoort (zie foto 4). Via deze verbinding kan dan een substantieel deel van het OV uit die regio via Rijnenburg worden gevoerd. Hiermee wordt ook de dorpskern van De Meern ontlast.



Auto

Voor de ontsluitingsstructuur voor autoverkeer is het wenselijk om gebruik te maken van bestaande aansluitingen op de snelwegen A2, A12 en mogelijk zelfs A27. Het realiseren van een of meerdere extra nieuwe aansluiting op een van deze snelwegen lijkt gezien de huidige capaciteit en intensiteiten op deze snelwegen weinig realistisch.

Kaart Auto 1 en Auto 3 Aansluiting op het hoofdwegennet

De **aansluitingen tussen de snelwegen en het onderliggend wegennet** die in aanmerking komen voor koppeling met de ontsluitingsstructuur voor autoverkeer zijn:

- Hooggelegen (A2, afrit 8).
- Nieuwegein/IJsselstein (A2, afrit 9).
- Harmelen (A12, afrit 14a) [NIET OP DE KAART].
- De Meern (A12, afrit 15).
- Papendorp (A12, afrit 16).
- Europalaan (A12, afrit 17).
- Laagraven (A12, afrit 18).
- Houten (A27, afrit 29) [NIET OP DE KAART].

Om extra belasting van de Ring Utrecht en aanliggende knooppunten als Oudenrijn zoveel mogelijk te voorkomen, lijkt het wenselijk in eerste instantie te kijken of Rijnenburg ontsloten kan worden via de aansluitingen Harmelen, De Meern en/of Nieuwegein/IJsselstein.

Bij een min-of-meer gelijktijdige ontwikkeling van Rijnenburg en de A12-zone, komen ook aansluitingen verder naar het oosten, zoals Laagraven en mogelijk Houten, in beeld. Hiervoor is dan wel een combinatie van ontsluitende auto-infrastructuur nodig. Te denken valt aan een parallel ten zuiden van de A12 gelegen verkeersstructuur die ten westen van Rijnenburg aftakt van de A12 en dan via Rijnenburg en de A12-zone weer aansluit in de omgeving van Laagraven en/of de afrit Houten aan de A27.



Voor de ontsluiting aan de westzijde van Rijnenburg kunnen de volgende drie opties op termijn nader worden onderzocht:

- Koppelen van Rijnenburg aan de aansluiting A12 De Meern. Hiervoor zal aanpassing (lees: capaciteitsvergroting) van de aansluiting nodig zijn. Het is de vraag of dit nog kan binnen de huidige vormgeving en ligging van op- en afritten naar de snelweg.
- Koppelen van Rijnenburg aan de aansluiting A12 Harmelen. Het is in eerste instantie ongewenst om een verkeersstructuur ten zuiden van de A12 (Reijerscop) te realiseren. Een opwaardering en capaciteitsvergroting op de Veldhuizerweg (N198) kan uitkomst bieden.

- Koppelen van Rijnenburg aan de rotonde waar de Veldhuizerweg (N198) en de N419 richting de aansluiting A12 Harmelen samenkomen. Autoverkeer kan vervolgens gebruik maken van de aansluitingen A12 Harmelen en A12 De Meern.

Onderstaande afbeelding geeft een impressie van een ontwikkelrichting voor het aansluiten van Rijnenburg aan de bestaande op- en afrit A12 De Meern. Hierbij wordt het aantal kruisende verkeersstromen beperkt door de weg deels over de A12 naar de zuidkant te verleggen.



Kaart 2A, 2B, 2C Ontsluitingsstructuur in Rijnenburg

Voor de lokale ontsluitingsstructuur van Rijnenburg kan worden uitgegaan van twee basisprincipes, namelijk:

- A. Een **centraal gelegen ontsluitingsweg**, die de diverse (woon)gebieden aan weerszijden ontsluit.
 - Voordeel is dat er relatief lage realisatiekosten zijn, vanwege de beperkte lengte van deze hoofdinfrastructuur.
 - Nadeel is dat het relatief zwaar belaste infrastructuur betreft, die het gebied Rijnenburg in tweeën zal delen. Dit bevordert lopen en fietsen binnen Rijnenburg niet, zeker wanneer belangrijke voorzieningen als winkels en scholen niet aan beide zijden van deze infrastructuur worden gerealiseerd.
 - Nadeel is dat een centraal gelegen ontsluitingsstructuur kan gaan fungeren als route voor sluipverkeer om congestie op de omliggende snelwegen te ontlopen. Binnen een (woon)gebied als Rijnenburg is dit een ongewenste ontwikkeling.
- B. Een **rondweg langs de buitenrand** van het te ontwikkelen gebied (model Houten).
 - Nadeel zijn de relatief hoge realisatiekosten, vanwege de grote lengte van deze hoofdinfrastructuur.
 - Voordeel is dat de verkeersbelasting wordt gespreid en nergens het (woon)gebied doorsnijdt. Dit bevordert lopen en fietsen binnen Rijnenburg en maakt dat er niet direct dubbele voorzieningen als winkels en scholen nodig zijn.
 - Voordeel is dat er een onaantrekkelijke route ontstaat voor verkeer dat via Rijnenburg congestie op de omliggende snelwegen hoopt te ontlopen.
- C. Een **rondweg door het (woon)gebied** van het te ontwikkelen gebied (model Lunetten).
 - Nadeel zijn de toch nog hogere realisatiekosten, vanwege de grotere lengte van deze hoofdinfrastructuur t.o.v. een centraal gelegen hoofdweg.
 - Voordeel is dat de verkeersbelasting wordt gespreid wat lopen en fietsen binnen Rijnenburg bevordert.
 - Nadeel blijft dat nog steeds een deel van het (woon)gebied wordt doorsneden, wat lopen en fietsen binnen Rijnenburg minder bevordert.
 - Voordeel is dat er een onaantrekkelijke route ontstaat voor verkeer dat via Rijnenburg congestie op de omliggende snelwegen hoopt te ontlopen.



Voor het mogelijk eindbeeld is uitgegaan van optie C.

Fiets

KAART 1 EN 2

Om fietsen **naar en van Rijnenburg** te bevorderen, zijn goede fietsverbindingen nodig met alle (hoofd)bestemmingen in de directe omgeving. Dit betreft winkelcentra, maar ook werkgebieden als het Centrum en het USP.

Met uitzondering van de zuidwest zijde, ligt Rijnenburg momenteel geïsoleerd van al deze bestemming door de ligging van snelwegen (A2 en A12) en het Amsterdam-Rijnkanaal. De bestaande fietsbruggen en –tunnels zijn onvoldoende om alle gewenste fietsverbindingen te realiseren.

Binnen het (woon)gebied Rijnenburg is het nodig een goed en fijnmazig fietsnetwerk te realiseren, waarbij het gaat om veilige routes die goed ‘doorfietsen’. De gewenste ontsluitingen zijn in kaart 2 weergegeven, waarbij verbetering van de verbindingen naar de werkgebieden Strijkviertel en Papendorp prioriteit hebben evenals de verbindingen naar de voorzieningen in Nieuwegein.



Mogelijk eindbeeld

In onderstaande afbeelding zijn de bevindingen van de ruimtelijke verkenning en de mobiliteitsverkenning gecombineerd. Hiermee wordt een eindbeeld geschets van Rijnenburg verbonden met de kernen van Utrecht, De Meern, Nieuwegein en IJsselstein.

