Programmatische verkenning Rijnenburg

Op weg naar een Uitgangspuntennotitie

september 2024

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/rijnenburg

Inhoud

	Voorwoord	3
	Samenvatting	5
1.	**Opgave en proces**	**11**
1.1	Verstedelijkingsopgave Groot Merwede en Rijnenburg	11
1.2	Opgave gebiedsontwikkeling Rijnenburg	12
1.3	Gezond stedelijk leven voor iedereen als leidraad voor ontwikkeling Rijnenburg	13
1.4	Proces en producten	15
1.5	Leeswijzer	18
2.	**Ruimtelijke inventarisatie**	**19**
2.1	Ligging	19
2.2	Gebiedskenmerken	20
2.3	Opgaven en ontwikkelingen in en om het gebied	26
3.	**Thematische uitgangspunten**	**28**
3.1	Mobiliteit	29
3.2	Programma	32
3.3	Gezonde leefomgeving	37
4.	**Groenblauw raamwerk als basis**	**43**
5.	**Rijnenburg: landschapsstad**	**49**
5.1	Schets van Rijnenburg	49
5.2	Vervolg richting Uitgangspuntennotitie	52
	Bijlagen	53
	Colofon	54

Figuur 1: Luchtfoto van de Nedereindseweg met op de achtergrond polder Rijnenburg en aan de horizon De Meern, bedrijventerrein Oudenrijn en Strijkviertel.

Voorwoord

Toekomstbestendig, aantrekkelijk en levendig Rijnenburg, het kan!

Terwijl er in de Merwedekanaalzone nog volop gebouwd wordt aan duizenden nieuwe Utrechtse woningen werken we samen met het Rijk en de regio aan nieuwe woningbouwplannen voor de toekomst. In het hart van het land, aan de zuidwestkant van Utrecht liggen Groot Merwede en Rijnenburg als unieke mogelijkheden om nieuwe, aantrekkelijke gebieden te ontwikkelen.

In Utrecht spreken we al jaren over het bouwen van woningen in Rijnenburg. Dat brengt ook uitdagingen met zich mee, maar dit document dat voor u ligt is de eerste zorgvuldige verkenning van de mogelijkheden. Het resultaat is een inventarisatie van bodem-, water-, archeologie-, flora- en fauna-onderzoeken, en onderzoeken naar mobiliteit en wonen, werken en voorzieningen. Hieruit blijkt wat er mogelijk kan zijn in Rijnenburg.

Er is hier de ruimte en kans om de broodnodige woonruimte te maken voor rond de 50.000 mensen. Daarnaast moet er ook gelegenheid zijn om te werken in het gebied, te sporten, naar school te gaan, te recreëren, uit te gaan, zorg te krijgen en samen te leven in een groene en waterrijke omgeving. Veel ambities moeten samenkomen door slim om te gaan met de beschikbare ruimte. Op deze grond, waar tweeduizend jaar geleden al mensen leefden, is plek voor een compacte, stadse wijk, waar mensen klimaatbestendig en duurzaam wonen. Met gebruik van duurzaam opgewekte energie, in een omgeving die inspireert tot gezond gedrag.

Rijnenburg wordt een gebied waarin landschap en stad onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Door de van oudsher aanwezige waterlopen te versterken en natuurlijk groen terug te brengen kan de biodiversiteit een waanzinnige groeispurt maken.

De ontwikkeling van Rijnenburg is een puzzelstuk in de mogelijke groei van de hele zuidwestkant van Utrecht. Rijnenburg kan alleen ontwikkeld worden als er een goede ontsluiting komt met hoogwaardig openbaar vervoer, waarmee andere delen van de stad en de regio dichtbij komen. Want als meer wonen leidt tot meer autoverkeer, dan loopt het verkeer rond Utrecht vast. Een investering in het openbaar vervoer door Rijk en regio is dan ook een voorwaarde voor de ontwikkeling van het gebied.

De ontwikkeling van Rijnenburg is een complexe opgave en een uitdaging die wij willen aangaan. Dat kan en moet in één keer goed. Dat lukt alleen als we het samen doen. Met onze samenwerkingspartners hebben we de kennis en innovatiekracht om hier een prachtige nieuwe wijk van te maken, die een geweldige meerwaarde gaat opleveren voor stad en regio.

Toekomstbestendig, aantrekkelijk en levendig Rijnenburg, het kan!

Eelco Eerenberg
Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling, Groot Merwede, Onderwijs en Volksgezondheid.

Figuur 2: Kaart van Rijnenburg en Reijerscop met enkele foto's van de huidige situatie

Samenvatting

Aan de zuidwestkant van Utrecht werken we samen met Rijk en regio aan een veelbelovende toekomst van nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit doen we door de transformatie van Groot Merwede en de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel Rijnenburg. Hiermee dragen we bij aan het opvangen van de groei in de Utrechtse regio. Op dit moment is de druk op de woningmarkt in Utrecht één van de grootste van Nederland. Om deze te verlichten worden tot en met 2030 alleen al in Utrecht Groot Merwede, het gebied tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein, ruim 25.000 woningen gebouwd samen met de gemeente Nieuwegein. Na 2030 gaat het om de bouw van mogelijk nog eens 15.000 tot 27.000 woningen in o.a. Westraven en Galecopperzoom en voor het nieuwe stadsdeel Rijnenburg wordt verkend om daar nog eens 22.000 tot 25.000 woningen te bouwen na 2035.

Om deze ambitie waar te maken, is een aanzienlijke investering nodig voor OV-verbindingen en fiets- en weginfrastructuur. Ons doel is in te zetten op een hoogwaardige OV-verbinding tussen het Centraal Station en Rijnenburg met het realiseren van een Merwedelijn en een daarop aansluitende Rijnenburglijn[1]. In Westraven ontstaat een knoop, waar bestaande bus- en tramlijnen naadloos op elkaar aansluiten. Daarmee versterken we het regionale OV systeem.

In de oplegger bij de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040) hebben wij de ambitie vastgelegd om Rijnenburg te ontwikkelen tot een compacte gemengde stedelijke wijk, met onder meer 22.000 tot 25.000 woningen, bijbehorende (groen) voorzieningen en ruimte voor werkgelegenheid. In het noordelijk deel komt een landschapspark met permanente energie.

De volgende stap is het opstellen van een Uitgangspuntennotitie waarin de uitgangspunten voor de ontwikkeling van Rijnenburg worden vastgelegd. Deze Programmatische Verkenning is een tussenproduct op weg naar deze Uitgangspuntennotitie en bedoeld om de gemeenteraad en overige geïnteresseerden mee te nemen in hoe het college uitwerking geeft aan de opgave uit de oplegger bij de RSU2040. De Programmatische Verkenning beschrijft de resultaten van uitgevoerde onderzoeken naar mobiliteit, werken en voorzieningen, en welke thematische uitgangspunten worden gehanteerd. De Programmatische Verkenning bevat geen onderlinge weging van de thema's en stelt geen nadere kaders vast voor de ontwikkeling van Rijnenburg; dit wordt onderdeel van de Uitgangspuntennotitie (zie ook hoofdstuk 1).

Uit de ruimtelijke inventarisatie (hoofdstuk 2) wordt duidelijk dat Rijnenburg een schakel is tussen het stedelijk gebied in Utrecht Zuidwest en de landschappelijke kwaliteiten van Reijerscop, het Hollandse IJsselgebied en het Groene Hart. Samen met het gebruik van de polder door de eeuwen heen (Romeinse nederzettingen op de stroomrug, het slagenlandschap van de 11e eeuw), biedt dit een uitgelezen kans om Rijnenburg te ontwikkelen op basis van een robuust groenblauw raamwerk. Tegelijk biedt de ligging van de polder ook de nodige uitdagingen voor het bodem- en watersysteem en de ontsluiting van het gebied.

Inhoudelijk bouwt de Programmatische Verkenning voort op de eerder uitgevoerde Ontwerpstudie Rijnenburg (2021). Zo laat het mobiliteitsonderzoek (hoofdstuk 3.1) zien dat een toekomstvast Rijnenburg een sturend mobiliteitsconcept nodig heeft om in een compact gebied 22.000 – 25.000 woningen te bouwen. Daarbij speelt dat Rijnenburg tegen de snelwegen A2 en A12 aan ligt en op deze snelwegen is het momenteel al erg druk. Het vergroten van de capaciteit van de A2, de A12 en de ring Utrecht vraagt om grote investeringen en heeft veel impact op de omgeving. Deze investeringen willen we zo veel mogelijk voorkomen, door onder meer in te zetten op nabijheid. De bandbreedte van 22.000-25.000 woningen is mede gebaseerd op het aantal woningen dat minimaal nodig is om hoogwaardig OV (lightrail) naar Rijnenburg mogelijk te maken.

De belangrijkste 'knoppen' in het sturende mobiliteitsconcept zijn:

- nabijheid van voorzieningen;
- aantrekkelijke, snelle en door programma begeleide fietsroutes in alle windrichtingen;
- hoogwaardig en robuust OV met o.a. een snelle verbinding naar Utrecht CS;
- auto op afstand en alleen voor extern gebruik.

[1] Met Rijnenburglijn wordt de aftakking van de Merwedelijn naar Rijnenburg bedoeld.

Figuur 3: Ligging van Rijnenburg gezien vanuit het zuidwesten.

De (kwantitatieve) programmatische opgave voor Rijnenburg (hoofdstuk 3.2) leidt samen met de beschikbare ruimte tot stedelijke dichtheden vergelijkbaar met Leidsche Rijn Centrum en Merwedekanaalzone. Rijnenburg kan een stadsdeel worden waar iedereen die zich bij dit ruimtelijk concept thuis voelt een plek kan vinden in duurzame, betaalbare en kwalitatief goede woningen. Een grootstedelijke ontwikkeling als Rijnenburg vraagt om een goed en volledig voorzieningenniveau voor de wijk, waar alle maatschappelijke en commerciële voorzieningen een plek hebben en binnen 10 minuten van de woning bereikbaar zijn. In Rijnenburg kan een levendig centrumgebied komen met een goede mix van wonen, stedelijke werkfuncties (zoals kleinschalige en creatieve bedrijvigheid) en maatschappelijke en commerciële voorzieningen (zoals retail en horeca). Het centrumgebied is gericht op de wijk Rijnenburg en daarmee qua omvang kleiner dan een centrum met stedelijke en/ of regionale uitstraling zoals Leidsche Rijn Centrum of Hoog Catharijne. Daarnaast zouden er één of meerdere satellieten kunnen komen waar wijkverzorgende functies zoals een buurthuis, gezondheidscentrum, onderwijs en kinderopvang een plek krijgen. Zowel het centrumgebied als de satellieten worden gerealiseerd rondom de HOV-haltes en worden ingericht als ontmoetings- en gemeenschapsplekken waar mensen samenkomen en sociale contacten onderhouden.

Het onderzoek naar werken en voorzieningen bevestigt dat realisatie van minimaal 12.500 arbeidsplaatsen in Rijnenburg reëel is. Dit betreft met name wijkgebonden werkgelegenheid. De stedelijke behoefte voor een bedrijventerrein voor kleinschalige en middelgrote bedrijfsruimtegebruikers is netto circa 39 tot 52 hectare. Ruimtelijk kan Rijnenburg een deel van deze behoefte inpassen; dit moet nader afgewogen worden in relatie tot bereikbaarheid en ruimtelijke inpassing. Omdat Rijnenburg niet in de nabijheid van een OV-(trein)knooppunt is gelegen, is er alleen beperkte behoefte aan vooral wijkgebonden kantoorruimte. Het verwachte aantal arbeidsplaatsen is ongeveer een kwart van het verwachte aantal bewoners. Voorkomen moet worden dat Rijnenburg zich tot een monofunctionele wijk ontwikkelt, zowel vanuit het oogpunt van leefbaarheid als vanuit OV-exploitatie.

Om een goed nieuw stadsdeel te realiseren is een gezonde leefomgeving randvoorwaardelijk (hoofdstuk 3.3). Het ruimtelijk borgen van thema's als gezonde natuur/biodiversiteit, een gezond klimaat, schone lucht, een gezonde bodem, gezonde beweging/mobiliteit, plekken voor rust en ontmoeting is minstens zo belangrijk als het gebouwde programma en mobiliteit. Daarom is een groenblauw raamwerk als hoofdstructuur van Rijnenburg ontwikkeld. Het groenblauw raamwerk is opgebouwd aan de hand van zeven uitgangspunten:

- Bodem en water zijn sturend in de ontwikkeling van Rijnenburg;
- Een groenblauw raamwerk op ieder schaalniveau brengt landschap en natuur tot aan de voordeur;
- Het groenblauwe raamwerk staat niet op zich maar is altijd verbonden met de omgeving;
- Compacte verstedelijking om ruimte vrij te spelen voor groen en landschap;
- Het groenblauwe raamwerk is van en voor iedereen: mens, plant en dier;
- Rust en ruimte krijgen hun plek in en om de wijk in het landschap;
- Rijnenburg levert zijn bijdrage aan de stad en regio.

Het groenblauwe raamwerk (hoofdstuk 4) is de vertaling van bovenstaande uitgangspunten en bestaat uit zeven bouwstenen die elk hun eigen specifieke waarde vertegenwoordigen in de gezonde leefomgeving van het Rijnenburg van de toekomst: Landschapspark Rijnenburg, het Stroomrugpark, Lange lijnen, Historische linten, Hollandse IJsselgebied, Nedereindse Park en Reijerscop. Dit raamwerk legt de basis voor de ontwikkeling van Rijnenburg. Het borgt de ruimtelijke kwaliteit van het gebied (gebruikerswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde) en draagt zorg voor (veelal zachte) waarden als identiteit, biodiversiteit, natuur, rust, gezondheid, klimaatbestendigheid, esthetiek, et cetera. Deze waarden zijn niet goed in euro's of exploitaties uit te drukken, maar zijn cruciaal voor het goed functioneren van een gebied en het welbevinden van de bewoners of bezoekers (mens, plant en dier) en daarmee het gezond stedelijk leven voor iedereen.

De thematische onderzoeken en uitgangspunten brengen het beeld naar voren van Rijnenburg als landschapsstad (hoofdstuk 5). Een landschapsstad waarbij stedelijkheid gecombineerd is met sterke landschappelijke waarden. Een landschapsstad waar alle dagelijkse voorzieningen te vinden zijn, maar die ook ruimtelijk en sociaal verbonden is met stad en regio. Een landschapsstad waar men bewust leeft, waar men rekening houdt met elkaar, met mens én natuur. Met de nabijheid van zowel stad als landschap kunnen we in Rijnenburg de landschapsstad van de toekomst vormgeven.

De ontwikkeling van Rijnenburg naar landschapsstad ontstaat niet zomaar. Er is nog veel onderzoek nodig om van de thematische uitgangspunten uit dit document te komen tot integraal afgewogen en haalbare uitgangspunten en daarmee een antwoord te geven op de uitdagingen waar we met elkaar voor staan om dit gebied succesvol tot ontwikkeling te brengen. Uitdagingen zoals het creëren van een aantrekkelijk en leefbaar woon- en werkmilieu in relatie tot het hierboven geschetste sturende mobiliteitsconcept, het maken van goede verbindingen met omliggend stedelijk gebied zodat beiden elkaar versterken en Rijnenburg geen eiland op zichzelf wordt. Daarbij is ontwikkeling alleen mogelijk als we samen met Rijk en provincie een aanzienlijke investering maken voor OV-verbindingen en fiets- en weginfrastructuur.

In de volgende stap richting de Uitgangspuntennotitie wordt daarom door middel van (ontwerpend) onderzoek inzichtelijk gemaakt hoe de belangrijkste thematische uitgangspunten (groenblauw raamwerk, dichtheid, mobiliteit en type programma (wonen, werken, recreëren)) zich tot elkaar en tot de omgeving (stad, landschap en regio) kunnen verhouden. Daarbij weten wij ook dat niet alle beschreven ruimteclaims ingepast kunnen worden. Het is nodig om in de vervolgfase onderzoek te doen naar duurzaam ruimtegebruik en daarbij naar oplossingen te zoeken zoals dubbelgebruik van functies en het uitwisselen van functies met omliggend bestaand en toekomstig gebied.

Dit onderzoek doen we niet alleen maar blijven wij doen in nauwe samenwerking en afstemming met het consortium van grondeigenaren, onze Rijks- en regiopartners (via het programma U Ned en het MIRT-onderzoek), het waterschap en netbeheerders. En met betrokkenheid van bewoners, ondernemers, gebruikers in en om het gebied en overige stakeholders zoals belangenorganisaties op het gebied van natuur en mobiliteit.

Figuur 4: Luchtfoto van Rijnenburg en Reijerscop gezien vanuit bedrijventerrein Oudenrijn

Wonen in Rijnenburg

- je woont in een wijk die is verbonden met het landschap, een combinatie van een stadse omgeving met veel appartementen, een autoluwe buurt en veel groen, water en natuur voor de deur en in de buurt.
- je woont in een wijk waar voor iedereen een plek is: van alleenstaand tot gezinnen, van kinderen en studenten tot ouderen; met veel verschillende woningtypes, beschikbaar voor alle prijsklassen. Je woont in duurzame en toekomstbestendige woningen die klaar zijn voor het veranderende klimaat en de behoefte aan schone energie.
- je kan werk vinden in de wijk, snel naar je werk reizen met fiets of OV of met de auto via de parkeerhubs aan de rand van de wijk.
- je vindt in de wijk alles wat je in het dagelijks leven nodig hebt: van supermarkt tot café en restaurant, van sportvelden tot gezondheidscentrum, van kinderopvang tot school.
- je komt overal in de wijk makkelijk lopend, fietsend of met het OV en via snelle fiets- en ov-verbindingen binnen een half uur naar het centrum van Utrecht, het station of andere centra. En als je de auto toch nodig hebt, maak je gebruik van een deelauto of haal je je auto op in een HUB aan de rand van de wijk.
- je hebt wandel- en fietsroutes in de buurt die je zo leiden naar de parken aan de stroomrug, het grote (noordelijk) landschapspark met veel water, natuur en sport, de prachtige Hollandse IJssel of het Nedereindse park
- je ervaart dat je woont in een gebied met rijke historie: van Romeinen tot middeleeuws landschap.

Kortom, je woont in een wijk die is verbonden met het landschap, waar men bewust leeft, waar men rekening houdt met elkaar, met mens én natuur.

Figuur 5: Sfeercollage van een mogelijke invulling van het nieuwe stadsdeel Rijnenburg ten noorden van de Nedereindseweg.

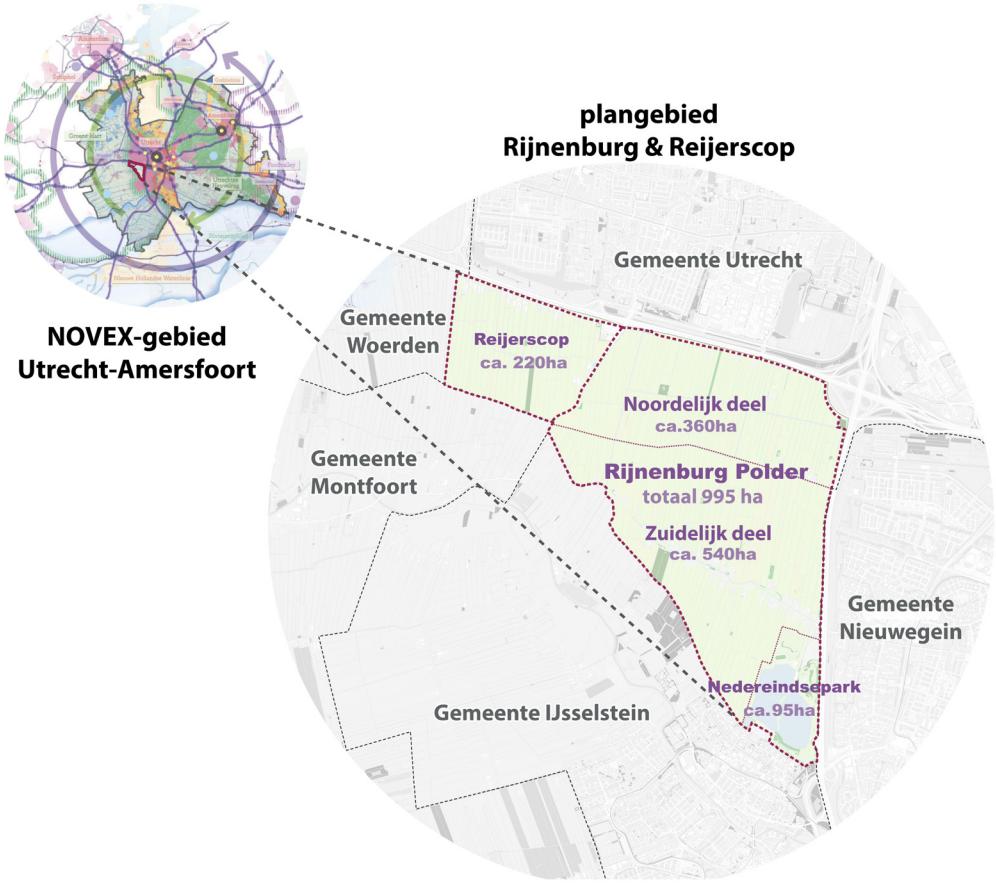
1. Opgave en proces

1.1 Verstedelijkingsopgave Groot Merwede en Rijnenburg

De regio Utrecht is door haar centrale ligging en aantrekkingskracht economisch krachtig en gewild als woonplek. Er is daarom een groot tekort aan woningen en werklocaties. Om te voorkomen dat nieuwe generaties en de middenklasse niet meer in Utrecht kunnen wonen en over grote afstanden van en naar hun werk moeten reizen zal de stadsregio de komende halve eeuw aanzienlijk moeten kunnen groeien. Ook vanuit het Rijk wordt deze grote vraag naar nieuwe woningen en werklocaties gezien.

Om de druk op de woningmarkt te verlichten worden tot en met 2030 alleen al in Utrecht Groot Merwede, het gebied tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein, ruim 25.000 woningen gebouwd samen met de gemeente Nieuwegein. Na 2030 gaat het om de bouw van mogelijk nog eens 15.000 tot 27.000 woningen in o.a. Westraven en Galecopperzoom (voorheen: A12-zone) en voor het nieuwe stadsdeel Rijnenburg wordt verkend om daar nog eens 22.000 tot 25.000 woningen te bouwen na 2035. Om deze ambitie waar te maken, is een aanzienlijke investering nodig voor OV-verbindingen en fiets- en weginfrastructuur. Het doel is in te zetten op een hoogwaardige OV-verbinding tussen het Centraal Station en Rijnenburg met het realiseren van een Merwedelijn en een daarop aansluitende Rijnenburglijn[2]. In Westraven ontstaat een knoop, waar bestaande bus- en tramlijnen naadloos op elkaar aansluiten. Daarmee versterken we het regionale OV systeem.

In de regio Utrecht is Groot Merwede en Rijnenburg, met potentie voor in totaal 60.000 tot 70.000 woningen, aangewezen als één van de 17 grootschalige NOVEX-gebieden. Rijnenburg maakt onderdeel uit van het Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort 'Gezond groeien in nabijheid' (zie figuur 6).



Figuur 6: De ligging van het plangebied in het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort

[2] Met Rijnenburglijn wordt de aftakking van de Merwedelijn naar Rijnenburg bedoeld.

1.2 Opgave gebiedsontwikkeling Rijnenburg

De ontwikkeling van Rijnenburg is een mooie kans om met goede betaalbare woningen in grote aantallen bij te dragen aan de woonopgave van de regio Utrecht. En tegelijk nieuwe natuur te ontwikkelen met onder andere een landschapspark voor stad en regio. Het is dan ook opgenomen als locatie waar groei kan plaatsvinden in het Coalitieakkoord 2022-2026 van de gemeente Utrecht. Vanuit het principe 'bodem en water sturend' kiest Utrecht voor een concentratie van de verstedelijking op de hoger gelegen delen van Rijnenburg. Deze keuze is tot stand gekomen na twee recente studies door de gemeente naar de ontwikkeling van Rijnenburg: de QuickScan Verstedelijking (2020) en de Ontwerpstudie Rijnenburg (2022). De gemeenteraad heeft de keuze om te bouwen in Rijnenburg vastgelegd in de Oplegger RSU2040 (maart 2023):

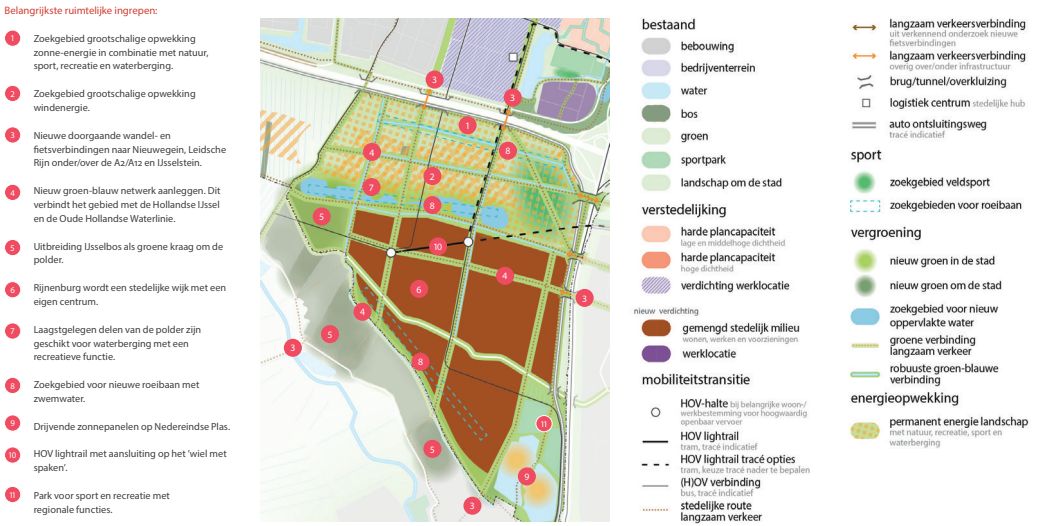
"Daarmee zetten we in op de ontwikkeling van Rijnenburg tot een compacte gemengde stedelijke wijk, met onder meer tussen de 22.000 en 25.000 woningen, bijbehorende (groen)voorzieningen en ruimte voor werkgelegenheid, waarbij de mogelijkheid om een bedrijventerrein toe te voegen wordt onderzocht. De wijk wordt bovendien circulair, klimaatneutraal, en natuurinclusief. Naast de keuze voor compacte verstedelijking in Rijnenburg, maakt de raad ook de keuze om het energielandschap in het noorden van Rijnenburg permanent te maken."

De opgave van 22.000 tot 25.000 woningen is niet alleen gekozen om grote aantallen aan de woningvoorraad toe te voegen. Het huidige wegennet rond Utrecht heeft slechts een beperkte restcapaciteit, dit geldt ook voor de snelwegen rondom Rijnenburg (A2 en A12). Als in Rijnenburg een traditionele woonwijk wordt ontwikkeld met veel autogebruik slibt het wegennet verder dicht en worden de op- en afritten overbelast. Het vergroten van de capaciteit van de A2, de A12 en de ring Utrecht vraagt om grote investeringen en heeft veel impact op de omgeving. Deze investeringen willen we zo veel mogelijk voorkomen, door onder meer in te zetten op nabijheid. Dit is conform onze Mobiliteitsstrategie U Ned die we als Rijk en regio hebben opgesteld. Mede daarom vraagt de ontwikkeling van Rijnenburg om Hoogwaardig Openbaar Vervoer (bijvoorbeeld in de vorm van een lightrail) als volwaardig alternatief voor de auto. Om het HOV goed te kunnen exploiteren zijn voldoende reizigers nodig. Volgens de Quickscan Rijnenburg (2020) gaat het om minimaal 25.000 woningen, waarbij dit aantal in samenhang met de ontwikkeling van Groot Merwede moet worden bezien (zie ook paragraaf 3.1). Bovenstaande tekst uit de Oplegger RSU 2040 is het kader voor de verdere uitwerking in deze Programmatische Verkenning. In figuur 7 is de kaart met indicatieve uitwerking gebiedskaart Rijnenburg uit de Oplegger RSU 2040 weergegeven.

In de Uitgangspuntennotitie en daarmee in deze Programmatische Verkenning wordt de polder Reijerscop meegenomen als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Rijnenburg. Op deze wijze borgen we op Utrechts grondgebied een integrale benadering van het hele gebied ten zuiden van de A12. Reijerscop, als onderdeel van het Groene Hart, is niet in beeld voor verstedelijking. In het gebied liggen wel kansen voor (stads)landbouw, recreatie, groen, energie, etc. gerelateerd aan de ontwikkeling van Rijnenburg.

Plangebied

Het plangebied beslaat het totale gebied van Rijnenburg inclusief Reijerscop (zie figuur 6). Het gebied heeft een omvang van circa 1.215 hectare en is onder te verdelen in: noordelijk deel Rijnenburg (360 hectare), midden en zuidelijk deel Rijnenburg (540 hectare), omgeving Nedereindse Park (95 hectare) en Reijerscop (220 hectare).



Figuur 7: Kaart Rijnenburg uit de Oplegger RSU 2040

1.3 Gezond stedelijk leven voor iedereen als leidraad voor ontwikkeling Rijnenburg

Utrecht wil gebalanceerd groeien met als doel een gezond stedelijk leven voor iedereen. Daarvoor gebruikt zij de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040, inclusief de Oplegger uit 2022). De RSU 2040 geeft een beeld hoe de gemeente de stad in de toekomst voor zich ziet met aandacht en ruimte voor groen, wonen, werken, mobiliteit, energie en voorzieningen. Utrecht kiest voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht dichtbij, de 10-minuten stad (zie figuur 8). De ambities uit de RSU2040 sluiten aan op de ambities zoals verwoord in de Nationale Omgevingsvisie, de Omgevingsvisie Provincie Utrecht en het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de Regio Utrecht.

Figuur 8: Het bouwen van een nieuwe wijk als Rijnenburg volgens de gedachte van de 10-minutenstad vraagt om meer dan alleen woningen: het hele palet aan functies is nodig in de nabijheid om het goed te laten functioneren (bron: RSU 2040)

Om Rijnenburg in balans te ontwikkelen gebruikt de gemeente de Utrechtse 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. Voor Rijnenburg betekent dit dat niet alleen de woningbouwopgave, maar het totale palet aan functies vanaf het begin wordt meegenomen: wonen, werken, voorzieningen, groen, water, energie, mobiliteit, et cetera. Voor dit document zijn voor de verschillende onderdelen van de barcode onderzoeken uitgevoerd en thematische uitgangspunten geformuleerd (zie hoofdstuk 3). In de volgende fase, wanneer we werken aan het maken van de Uitgangspuntennotitie, komen de samenhang, tegenstellingen en afhankelijkheden tussen de onderdelen van de barcode aan de orde. Zodat duidelijk wordt welke functies gecombineerd kunnen worden tot een ‘intelligente barcode’ (zie paragraaf 3.3 van de Oplegger RSU) en waar ruimtelijke keuzes gemaakt moeten worden, zowel voor Rijnenburg zelf als voor stedelijke en waar mogelijk regionale vraagstukken (zie ook pagina 40).

Om verder invulling te geven aan de barcode en de visie van ‘Utrecht dichtbij’, de 10-minuten stad heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen ontworpen die van toepassing zijn voor het Utrecht van 2040. Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. Die variatie behoudt en versterkt Utrecht, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan deze verschillende stadsprofielen en zo ook Rijnenburg. De stadsprofielen zijn:

De groene stad: een stad die innig verbonden is met het rijke landschap eromheen. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een randvoorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is het uitgangspunt dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking.

De verbonden stad: een stad waarin sprake is van goede sociale, mentale en fysieke verbindingen.

De compacte stad: een stad met meerdere kernen, die compact blijft door de ruimte multifunctioneel te benutten en door te zorgen dat wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid liggen.

De inclusieve en betaalbare stad: een stad waar economische waarde, groei en efficiëntie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen.

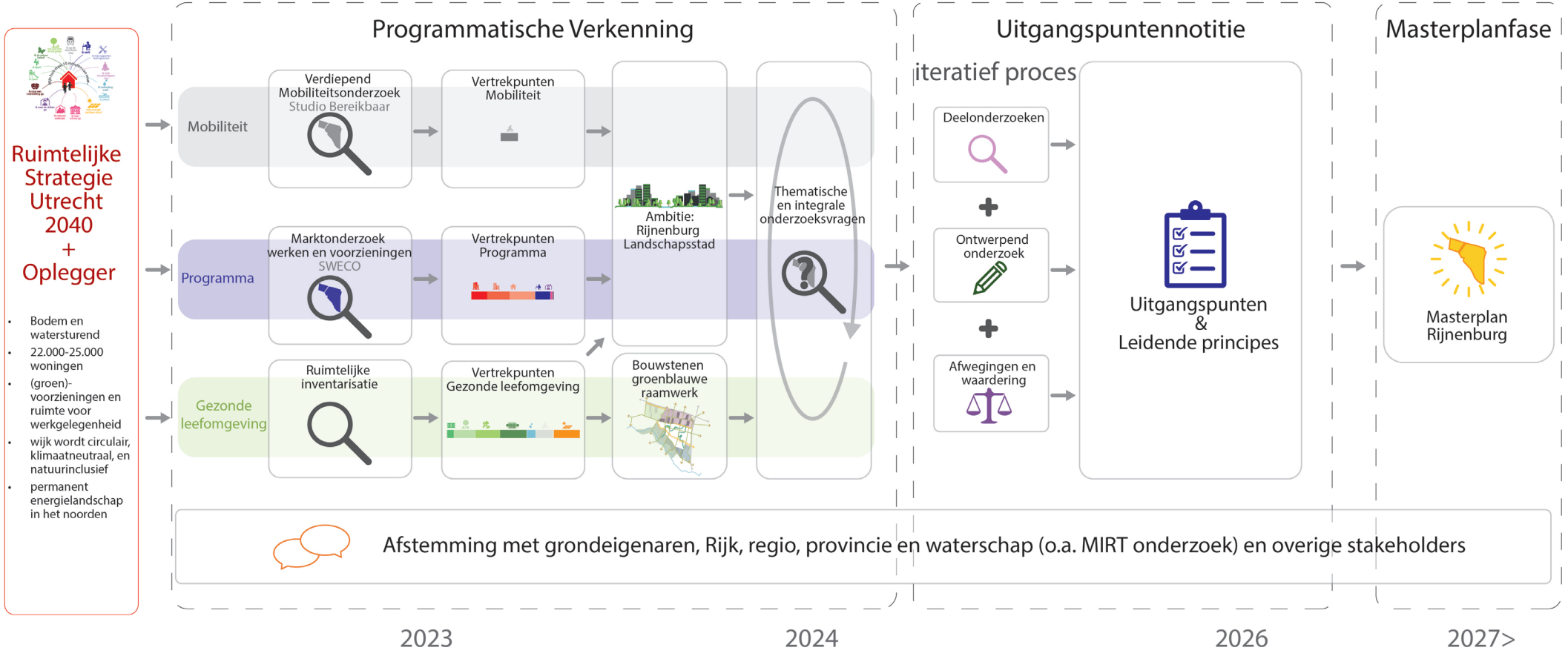
De toekomstbestendige stad: een stad waarin de ruimtelijke structuur robuust is en daarmee kan anticiperen op klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data. De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels houdt in het verleden en haar omgeving en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst.

De vertraagde stad: naast dynamische plekken met reuring, zijn ook voldoende plekken nodig waar mensen even in de luwte kunnen zijn.

1.4 Proces en producten

Uitgangspuntennotitie

Een integraal plan voor de gebiedsontwikkeling van Rijnenburg begint met het opstellen van een Uitgangspuntennotitie. Dit gebeurt in twee stappen (zie figuur 9). De eerste stap is de voorliggende Programmatische Verkenning. In de tweede stap komt de Uitgangspuntennotitie zelf tot stand. Het streven is om de Uitgangspuntennotitie te laten vaststellen door de gemeenteraad in 2026, in samenhang met besluitvorming over de uitkomsten van het MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg (najaar 2025). Uitgaande van positieve besluitvorming start naar verwachting vanaf 2027 de aanbesteding voor de Beleidsnota (deel)omgevingsvisie Rijnenburg en Reijerscop (vergelijkbaar met een Masterplan).



Figuur 9: Processchema gebiedsontwikkeling Rijnenburg

Programmatisch Verkenning

De Programmatische Verkenning heeft tot doel om thematische uitgangspunten voor de onderwerpen Programma, Mobiliteit en Gezonde leefomgeving te beschrijven als basis voor de uitwerking naar de Uitgangspuntennotitie. De thematische uitgangspunten zijn gebaseerd op de RSU2040, een ruimtelijke inventarisatie van het gebied, de uitkomsten van het 'Marktonderzoek werken en voorzieningen' (bijlage 2) en het 'Verdiepend mobiliteitsonderzoek' (bijlage 3). De thematische uitgangspunten zijn een beschrijving van de elementen die in Rijnenburg van belang zijn maar ze zijn nog niet ten opzichte van elkaar gewogen. De Programmatische Verkenning is dus een tussenproduct op weg naar de Uitgangspuntennotitie, bevat geen onderlinge weging van de thema's en stelt geen nadere kaders vast voor de ontwikkeling van Rijnenburg. Ook zijn de effecten op de omgeving nog niet onderzocht.

Voor het thema Mobiliteit is de uitwerking van Motie 105 (maart 2022) gebruikt om inzicht te krijgen in de keuzeruimte voor mobiliteit en de consequenties daarvan voor Rijnenburg en de mobiliteitsnetwerken (zie paragraaf 3.1).
In de Motie 223 Groen Rijnenburg (juli 2023) vraagt de gemeenteraad om in de Programmatische Verkenning expliciet de ambities en uitgangspunten vast te leggen voor natuur en landschap in de polder Rijnenburg en specifieke aandacht te schenken aan het noordelijk deel van de polder als gebied waar groen, energie en recreatie gecombineerd worden. Deze punten zijn meegenomen in paragraaf 3.3 en hoofdstuk 4.

In de volgende fase wordt de Uitgangspuntennotitie verder uitgewerkt. In deze fase geven wij door middel van ontwerpend onderzoek een antwoord op de onderzoeksvragen uit de Programmatische Verkenning waarbij de uitkomsten onderling worden afgewogen. Deze vertalen we vervolgens naar integrale leidende principes en uitgangspunten die daarmee de Uitgangspuntennotitie vormen.

Samenwerking met grondeigenaren

De Programmatische Verkenning is tot stand gekomen in samenwerking met het consortium van grondeigenaren. Het consortium is eigenaar van circa 70% van de grond in Rijnenburg. Zij heeft tijdens de totstandkoming van dit stuk een zogenaamd Groeidocument gemaakt. Doel hiervan is om enerzijds te inspireren en anderzijds om de ambities en uitgangspunten van het consortium voor een compacte gezonde stadswijk te bepalen. Leidende principes in het Groeidocument (zie bijlage 5) zijn:

- Gezond leefbaar en duurzaam voor iedereen
- Water en bodem sturend
- Bereikbaarheid en mobiliteit
- Programmamix en compacte buurten
- Ruimte voor sport, recreatie en natuur
- Klimaat, duurzaamheid en energie

Gemeente en het consortium delen bovenstaande leidende principes en veel inzichten daarbinnen over de ontwikkeling van het gebied. Voor de Programmatische Verkenning en het groeidocument van het consortium zijn door beide partijen onderzoeken uitgevoerd waar wederzijds in is geparticipeerd. Zo is bijvoorbeeld vanuit het consortium onderzoek gedaan op het thema bodem en water, in samenwerking met waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). De uitgangspunten voor het thema water zijn opgenomen in bijlage 1b van deze Programmatische Verkenning.

Afstemming met Rijk en regio

Met Rijk, regio (Provincie Utrecht, U10 en gemeenten Nieuwegein, IJsselstein, Montfoort en Woerden) en waterschap HDSR hebben we goede gesprekken gevoerd over de ontwikkeling van Rijnenburg en de samenhang tussen de Programmatische Verkenning en met andere onderzoeken. We blijven deze gesprekken voortzetten.

Relatie met MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg

Gelijktijdig met de Programmatische Verkenning loopt vanuit het Rijk-regioprogramma U Ned[3] het MIRT-onderzoek 'A12-zone in samenhang met Rijnenburg' (2023 – 2025). Het doel van het MIRT-onderzoek is uitvoering van een integraal onderzoek naar de condities voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de A12-zone in samenhang met Rijnenburg en de bereikbaarheidsopgave van de gebieden en de regio. De A12-zone beslaat het gebied aan beide zijden van de A12 tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten (zie figuur 10). Voor de A12-zone is vanuit de gebiedsonderzoeken (U Ned) een bandbreedte van 15.000 – 26.800 woningen meegegeven. Keuzes in Rijnenburg kunnen alleen gemaakt worden in samenhang met ruimtelijke keuzes voor de A12-zone op het gebied van wonen, werken, voorzieningen en de bereikbaarheid van beide gebieden (zie kader) zodat beide gebieden complementair aan elkaar ontwikkeld kunnen worden.

Figuur 10: Deelgebieden A12-zone en Rijnenburg

[3] In het programma U Ned werken Rijk en regio samen aan maatregelen voor de regio's Utrecht en Amersfoort op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Beschrijving A12-zone in Kerndocument Gebiedsonderzoeken U Ned (2022):

"Het sleutelgebied Westraven maakt kwalitatieve ontwikkelingen van de A12-zone en op termijn Rijnenburg mogelijk. Het gebied kent grote opgaven op het gebied van (auto)bereikbaarheid, milieucondities en leefkwaliteit. Door de ontwikkeling van Westraven worden Utrecht en Nieuwegein ruimtelijk én programmatisch veel beter met elkaar verbonden. Omliggende ontwikkelingen sluiten hierdoor fysiek (via OV, auto en fietsverbindingen) in programma en leefkwaliteit beter op elkaar aan. Het gebied karakteriseert zich door een mix van wonen en werken: zakelijke dienstverlening, kantoren, detailhandel en voorzieningen. Ontwikkeling van de A12-zone bouwt verder op bestaande ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone en de aanleg van de Merwedelijn. Een snelle Merwedelijn is nodig om de geplande woningen tot 2030 mogelijk te maken en programma in de A12-zone toe te voegen met een sterke OV-as als drager van het gebied. Westraven kan met een hoge dichtheid worden ontwikkeld vanwege de knoopwaarde in het OV-netwerk. Het gebied zal de verbinder worden van de groenstructuren aan de oostkant (Laagraven) en de westkant (Rijnenburg), waarbij de kanalen als groenblauwe dragers de scheg richting het centrum van Utrecht en de Nieuwe Hollandse Waterlinie vormen.

Op termijn maakt ontwikkeling van de A12-zone een ontwikkeling van Rijnenburg mogelijk. Rijnenburg kan zich als nieuw stuk stad complementair aan de A12-zone ontwikkelen met nadruk op stedelijk wonen en maatschappelijke voorzieningen. Belangrijkste ruimtelijke randvoorwaarde vanuit de A12-zone voor Rijnenburg is het doorlopen van de groenblauwe structuur inclusief langzaam verkeer verbindingen vanuit Galecopperzoom richting Rijnenburg waardoor een groene recreatieve verbinding met Hollandse IJssel ontstaat en ruimte voor waterberging. Andersom heeft Rijnenburg van de A12-zone nodig dat de OV-bereikbaarheid op orde is (doortrekken van de Merwedelijn lijkt kansrijk maar moet nog bevestigd worden in het vervolg op de Mobiliteitsstrategie). De ruimtelijke en programmatische samenhang tussen Rijnenburg en A12-zone, inclusief de rol van auto(infrastructuur) en effecten op nationale en regionale ontsluiting, is nader te onderzoeken."

In 2024 richt het MIRT-onderzoek zich op het voorleggen van structurerende keuzes in de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg, oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsopgave, en een eerste inschatting van de bijbehorende investeringsopgave. Besluitvorming over de eerste fase vindt plaats in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT 2024, dat in november 2024 plaatsvindt. In 2025 volgt een nadere uitwerking van de gemaakte structurerende keuzes en de afronding van het MIRT-onderzoek, zodat het BO MIRT 2025 besluiten kan nemen over de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg, de verdere uitwerking van mobiliteitsmaatregelen, en de benodigde investeringen.

De gemeente Utrecht studeert zelfstandig op Rijnenburg omdat zij middels ontwerpend onderzoek een beeld wil vormen over de mogelijkheden en randvoorwaarden van de gebiedsontwikkeling en relaties en afhankelijkheden die er zijn. Zo bereidt de gemeente Utrecht zich inhoudelijk voor op besluitvorming in het MIRT-onderzoek en kan zij antwoord geven op grote vraagstukken zoals de mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing van onder meer waterberging, energie, groen en recreatie. Ook helpt het om actuele opgaven in het gebied in te passen, zoals het windpark Rijnenburg en Reijerscop en een toekomstbestendige inpassing van het nieuwe hoogspanningsstation TenneT.

Het MIRT-onderzoek heeft een ander abstractieniveau dan de Programmatische Verkenning. Gemeente Utrecht stemt met U Ned af welke vragen binnen het MIRT-onderzoek worden opgepakt en welke de gemeente zelfstandig uitwerkt om vervolgens in te brengen in het MIRT-onderzoek. Er is nauwe verwevenheid en onderlinge afstemming.

Een ander raakvlak met U Ned is de MIRT-verkenning OV en Wonen. Hierin worden o.a. varianten onderzocht voor het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder. De keuzes in deze MIRT-verkenning zijn bepalend voor de mogelijkheden en kansrijkheid voor onder andere het doortrekken van OV-verbindingen naar Rijnenburg. Belangrijke stappen in de MIRT-verkenning, het MIRT-onderzoek en de planontwikkeling Rijnenburg worden daarom in samenhang bezien.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de ruimtelijke inventarisatie van Rijnenburg op het gebied van ligging, gebiedskenmerken en lopende opgaven in en om het gebied. Hoofdstuk 3 beschrijft de thematische uitgangspunten voor programma, mobiliteit en de gezonde leefomgeving. In hoofdstuk 4 is het groenblauw raamwerk beschreven als drager voor de verstedelijking en identiteit van Rijnenburg. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de eerste bevindingen beschreven: wat kan Rijnenburg zijn en welke vragen brengt dat met zich mee voor de uitwerking naar de Uitgangspuntennotitie.

De teksten in de ruimtelijke analyse, de thematische uitgangspunten en het groenblauwe raamwerk zijn gebaseerd op de informatie uit de bijlagen:

1. a) Themakaarten gezonde leefomgeving: water & klimaatadaptatie, archeologie & cultuurhistorie, energie, ecologie, recreatie, bodem & ondergrond, integrale duurzaamheid & circulariteit, sport en milieu;
   b) Uitgangspunten water;
2. Marktonderzoek werken en voorzieningen (Sweco);
3. Verdiepend mobiliteitsonderzoek (Studio Bereikbaar).
4. Onderzoeksvragen Uitgangspuntennotitie

Verder is in bijlage 5 het Groeidocument van de grondeigenaren opgenomen. Hieruit is ook geput voor het opstellen van de Programmatische Verkenning.

2. Ruimtelijke inventarisatie

De gebiedsontwikkeling van Rijnenburg vertrekt vanuit een bestaande context. Om deze in beeld te brengen komt in dit hoofdstuk het gebied aan aan de orde aan de hand van de ligging, de aanwezige gebiedskenmerken en lopende opgaven in en om het gebied.

2.1 Ligging

Rijnenburg en Reijerscop liggen in de zuidwesthoek van de Metropoolregio Utrecht (zie figuur 11). Aan de noordzijde van de polders liggen De Meern, de woonbuurt Veldhuizen en bedrijventerreinen Oudenrijn en Strijkviertel (in voorbereiding). De A12 ligt tussen de polders en dit stedelijk gebied en zorgt via de N228 en afrit De Meern voor een belangrijke ontsluiting van het gebied. Aan de oostzijde ligt de A2 tussen Rijnenburg en Nieuwegein. De Nedereindseweg is de enige doorlopende structuur en verbinding tussen beide gebieden. Aan de zuidzijde ligt de stad IJsselstein. IJsselstein heeft weinig verbindingen met Rijnenburg, alleen via een fietspad door het Nedereindse Park. Aan de zuidwestzijde ligt het stroomgebied van de Hollandse Ijssel die vanuit de Lek via de zuidwestkant van Rijnenburg het veenweidegebied van het Groene Hart instroomt. De polder Reijerscop ligt ten westen van Rijnenburg en ligt ook deels in de gemeente Woerden (geen onderdeel van het plangebied). Tussen beide polders ligt de Meerndijk (N228) die De Meern met onder andere Montfoort, Oudewater en Gouda verbindt.

In de provinciale omgevingsvisie is Rijnenburg benoemd als landelijk gebied met een optie voor verstedelijking op lange termijn. Rijnenburg en Reijerscop zijn in de omgevingsverordening op dit moment nog onderdeel van het landelijk gebied, specifiek het landschapsgebied Groene Hart.

Figuur 11: De ligging van Rijnenburg en Reijerscop

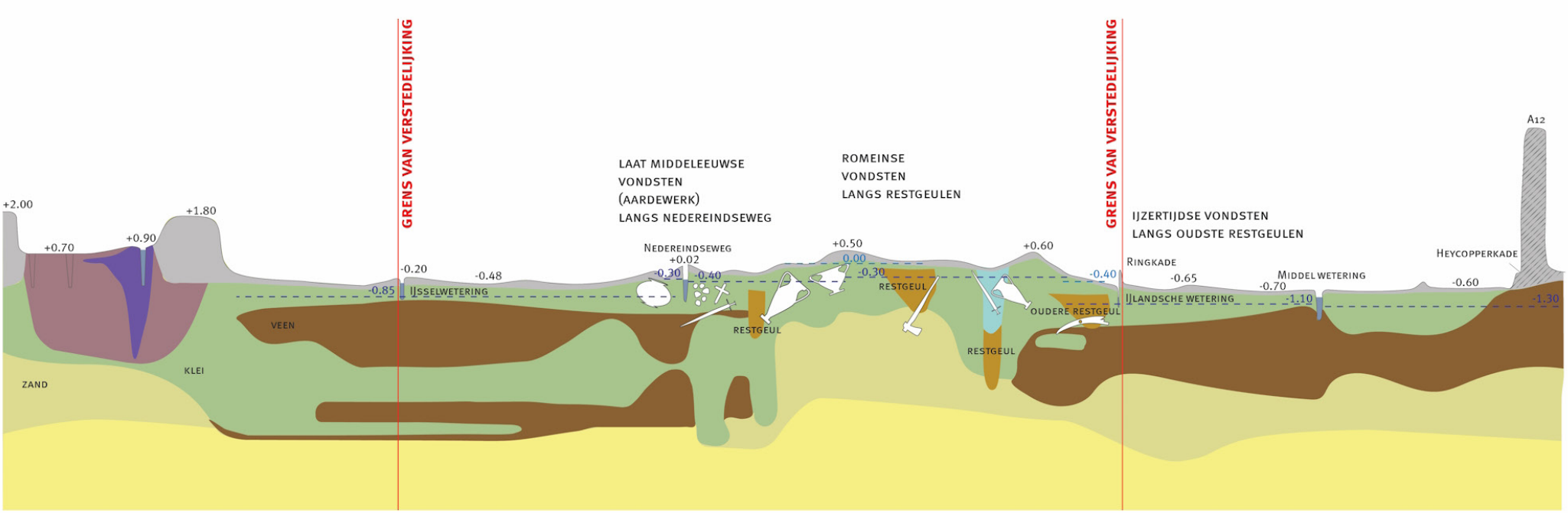
2.2 Gebiedskenmerken

De gebiedskenmerken staan hieronder thematisch beschreven. Onderstaande beschrijving is een selectie om een algemeen beeld te schetsen. Meer informatie over de diverse thema's staan in bijlage 1a: themakaarten gezonde leefomgeving.

Bodem

Rijnenburg en Reijerscop liggen op de overgang tussen het rivierengebied en het veenweidegebied van het Groene Hart. Rijnenburg ligt op de kom- en stroomrugafzettingen van de Hollandse IJssel en de Leidsche Rijn. Het noorden en zuidwesten van Rijnenburg en heel Reijerscop maken hierbij deel uit van de rivierkom (zie grijze arcering op de kaart Bodem in bijlage 1a). Deze komgronden hebben een pakket van 4,0-5,0 meter bestaande uit klei en veen met daaronder een doorlopende zandplaat (zie figuur 12). Deze zijn lager (ca. -1,0 m t.o.v. N.A.P.), natter en daarmee gevoeliger voor bodemdaling en hebben minder draagkracht om op te bouwen.
De stroomrug loopt midden door Rijnenburg. Deze rug ligt hoger (ca. +1,0 m t.o.v. N.A.P.) en bevat zand en klei, waardoor deze niet gevoelig is voor bodemdaling en draagkrachtig is om op te bouwen.

Speciale aandacht verdient de bodem onder en rondom de Nedereindse Plas. De lange geschiedenis van zandwinning (voor de snelweg), storten, en sanering heeft ertoe geleid dat er stortmateriaal aanwezig is in de plas en dat oevers instabiel zijn. Voor de plas geldt een nazorgplicht en zijn randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling van toepassing.

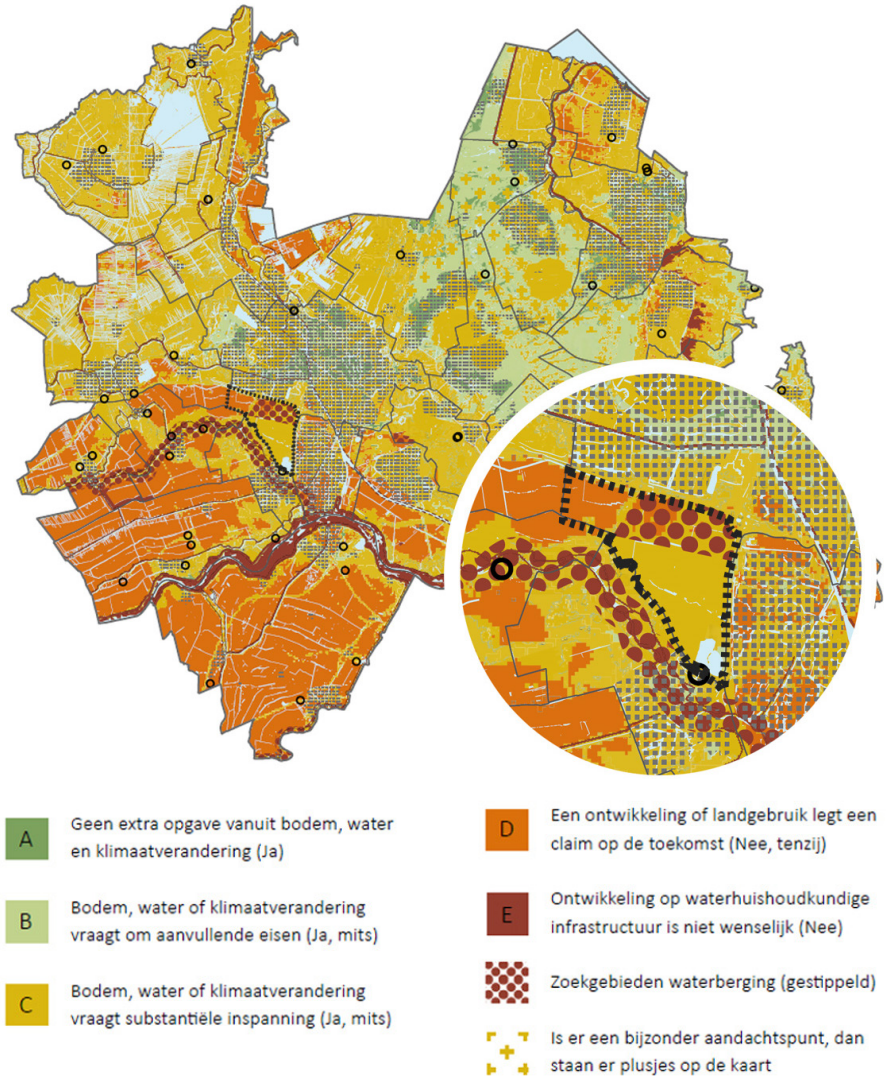


Figuur 12: Doorsnede van de huidige bodemopbouw van Rijnenburg. Bron: Aorta - Ontwerpen met erfgoed (2024)

Water

Het watersysteem van de polders is kenmerkend voor een veenweidegebied: een fijnmazig patroon van langgerekte sloten en weteringen. Deze voeren het water af in de diverse peilgebieden, waarvan twaalf in Rijnenburg en vier in het Utrechtse deel van Reijercop. De waterafvoer uit het gebied vindt plaats in westelijke richting naar gemaal Bijleveld (in Woerden) en in oostelijke richting naar gemaal Galecop (dat afvoert op het nabijgelegen Amsterdam-Rijnkanaal). Op twee locaties wordt water vanuit de omgeving afgevoerd naar Rijnenburg: het stedelijk gebied van Nieuwegein via de Nedereindse wetering en afvoer van stedelijk gebied van Leidsche Rijn (kern De Meern) via de Lange Vliet.

Volgens de geschiktheidskaart woon- & werklocaties van het HDSR vraagt de ontwikkeling van Rijnenburg in het te verstedelijken deel om een substantiële inspanning op het gebied van bodem, water en klimaatverandering (Ja, mits; zie figuur 13). Dit geldt met name voor het lager gelegen zuidwestelijk deel. Naast de bodemaspecten is de geschiktheidskaart gebaseerd op huidige wateroverlast (regenwater, kwel en grondwater) en binnendijks overstromingsrisico. Daarbij geldt voor Reijerscop en de noordwesthoek van Rijnenburg een extra risico, omdat hier het binnendijks overstromingsrisico groter is en de bodemgesteldheid minder dan de rest van de polder. In het noordelijk deel van polder Rijnenburg heeft HDSR de wens voor een waterbergingsgebied ten behoeve van piekwaterberging in het geval van een maalstop van het Amsterdam-Rijnkanaal.



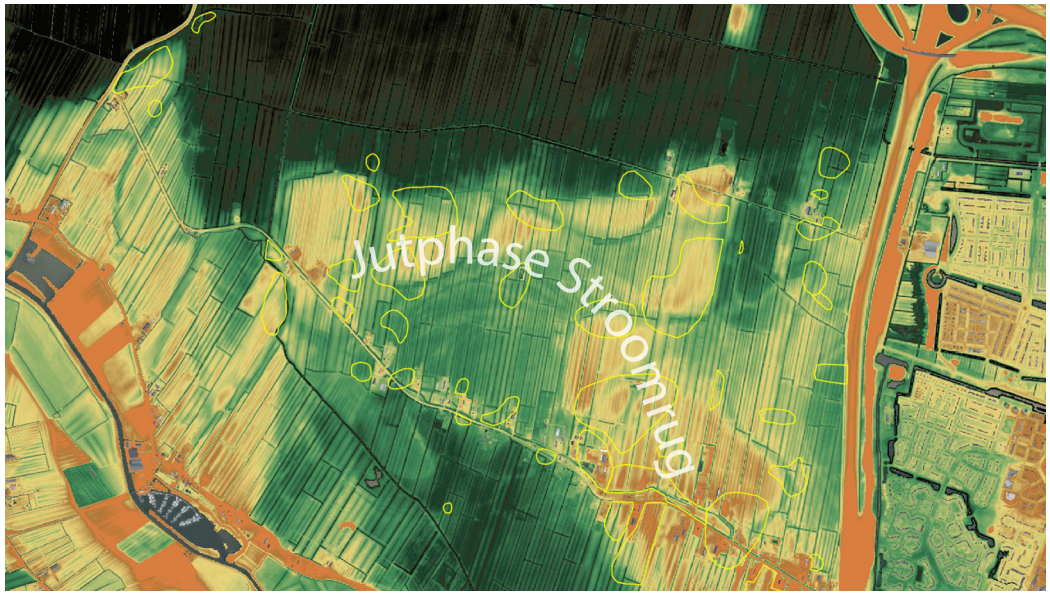
Figuur 13: Geschiktheidskaart Woon- & werklocaties van het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (2023)

Archeologie & Cultuurhistorie

Op de, nu niet zichtbare, Jutphase stroomrug woonden al sinds de Romeinse tijd mensen. Dit zorgt voor een rijkdom aan archeologie onder de grond (zie figuur 14). Sinds de ontginningen van de polders is er relatief weinig veranderd in Rijnenburg en Reijerscop. Het historische patroon van de ‘cope’ ontginningen[4] is nog erg gaaf en bepalend voor de huidige inrichting en uitstraling. De Ringkade, de Nedereindseweg, de Lange Vliet en de IJsselwetering zijn hoofdstructuren van waaruit in de middeleeuwen de grootschalige ontginning in gang is gezet. Deze ontginningen en het daaropvolgende agrarische gebruik zorgen ervoor dat openheid en vergezichten nu het landschappelijk beeld bepalen.

Daarnaast zijn er een paar bijzondere plekken in de open polder zoals een eendenkooi, een wiel, weteringen, enkele bomenrijen en bebouwingslinten met monumentale huizen en boerderijen.

Momenteel voert de gemeente in samenwerking met kennisinstellingen en het consortium van grondeigenaren archeologisch onderzoek in Rijnenburg uit waarbij zoveel mogelijk van de voorraad aan (landschaps-) elementen met archeologische waarde in beeld wordt gebracht. Zo kan er bij de planvorming voor gekozen worden om vindplaatsen te bewaren en plekken met een hoge dichtheid aan archeologische vondsten in te passen in de nieuwe wijk.



Figuur 14: Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN4) met de contouren (in geel) van archeologische vindplaatsen op grond van booronderzoek uit 2008. Bron: Afdeling Erfgoed

[4] Ontginning van een laagveengebied met een contract, men kreeg toestemming van een landheer om een bepaald gebied te ontginnen. Zo’n gebied was ongeveer 100 meter breed bij 1200 meter lang.

Flora & Fauna

De dieren en planten die al van oudsher in het gebied voorkomen hebben zich aangepast aan de verandering die het landschap heeft doorgemaakt, van moeras naar cultuurlandschap. De vochtige weilanden zijn leefgebied voor weidevogels als de grutto, tureluur en kievit. Zij broeden verspreid in het gebied, maar voornamelijk in het noordelijke gedeelte. In de winter zijn op en rond de vaarten en bredere sloten grote aantallen smienten en andere watervogels te zien. De heikikker en de grote modderkruiper zijn soorten die ooit leefden in de overstromingsvlakten van de rivier en zich nu stand weten te houden in het kilometerslange slotenstelsel. Op en rond de boerenerven zijn steenuilen, kerkuilen en ringmussen te vinden en op het boerenland de bunzing.

Agrarisch gebruik

Het grondgebruik in beide polders is voornamelijk agrarisch. Door de grondverwerving in afwachting van eventuele ontwikkeling van de polder wordt in Rijnenburg veel grond verpacht voor grasteelt voor de veehouderij en het uitrijden van mest. In Reijerscop heeft geen grondverwerving plaatsgevonden en is de grond nog in eigendom van en gebruik door agrariërs. Ook hier is het overgrote deel grasland. Vormen van gesubsidieerd agrarisch natuur- en landschapsbeheer zijn niet in beide polders aanwezig.

Recreatie

De polders worden weinig gebruikt door recreanten en voor zover dat het geval is zijn het fietsers. Een uitzondering hierop is de omgeving rondom de Nedereindse Plas. Hier liggen enkele regionale sportfuncties als een wieler- en skeelerbaan en een skipiste. De paden rondom de plas worden veel gebruikt door wandelaars en hardlopers. Niet direct onderdeel van het plangebied maar wel een recreatieve bestemming voor de Rijnenburgers van de toekomst is het stroomgebied van de Hollandse IJssel: de uiterwaarden, dijken, oeverwalletjes en het IJsselbos zorgen voor een divers en aantrekkelijk landschap.

Figuur 15: De weilanden van Rijnenburg

Figuur 16: Huidige argrarische gebruik van de Polder

Figuur 17: De skipiste nabij de Nedereindse Plas

Mobiliteit en bereikbaarheid

Rijnenburg ligt niet in de nabijheid van het spoorwegennet. Ook de afstanden tot stedelijke en regionale OV-verbindingen zijn relatief groot. Alleen aan de randen rijden nu bussen: de 107 van Gouda naar De Meern op de N228 en een aantal snelwegbussen op de A2. Langs het gebied liggen aan de Meerndijk twee bushaltes. De centrale ligging aan de kruising van twee belangrijke snelwegen (A2 en A12) maakt Rijnenburg 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. Dit gaat zowel om de aansluitingen en toeleidende routes (naar afslag De Meern en afslag Nieuwegein) als de snelwegen zelf en het knooppunt Oudenrijn.
Op lokaal niveau zorgen de snelwegen ervoor dat Rijnenburg en Reijerscop beperkt bereikbaar zijn. Onder de A12 (noordzijde) liggen op twee plekken onderdoorgangen en onder de A2 (oostzijde) slechts één (zie figuur 19). Ook vanuit IJsselstein is de polder beperkt ontsloten. IJsselstein ligt bovendien met haar 'achterkant' naar de polder toe. Het knooppunt Oudenrijn belemmert een goede, directe verbinding met de binnenstad van Utrecht. De snelwegen zorgen ervoor dat de polder voor veel inwoners vanuit de regio ver weg voelt terwijl het dat hemelsbreed gezien lang niet altijd zo is.

Zoals figuur 18 laat zien is Rijnenburg momenteel beperkt ontsloten. Zo is bijvoorbeeld het midden van de Nedereindseweg voor fietsers vanuit IJsselstein en Nieuwegein beter bereikbaar dan vanuit de binnenstad van Utrecht of Leidsche Rijn Centrum. Met het toevoegen van nieuwe verbindingen en onderdoorgangen kunnen deze afstanden worden teruggebracht, maar daarmee ligt Rijnenburg nog steeds op een vergelijkbare afstand ten opzichte van de Utrechtse binnenstad als Houten, Nieuwegein, De Meern en Maarssen.

Figuur 18: Reistijden over bestaande fietsroutes van de Nedereindseweg tot de (nieuwe) centra van nabijgelegen steden en dorpen

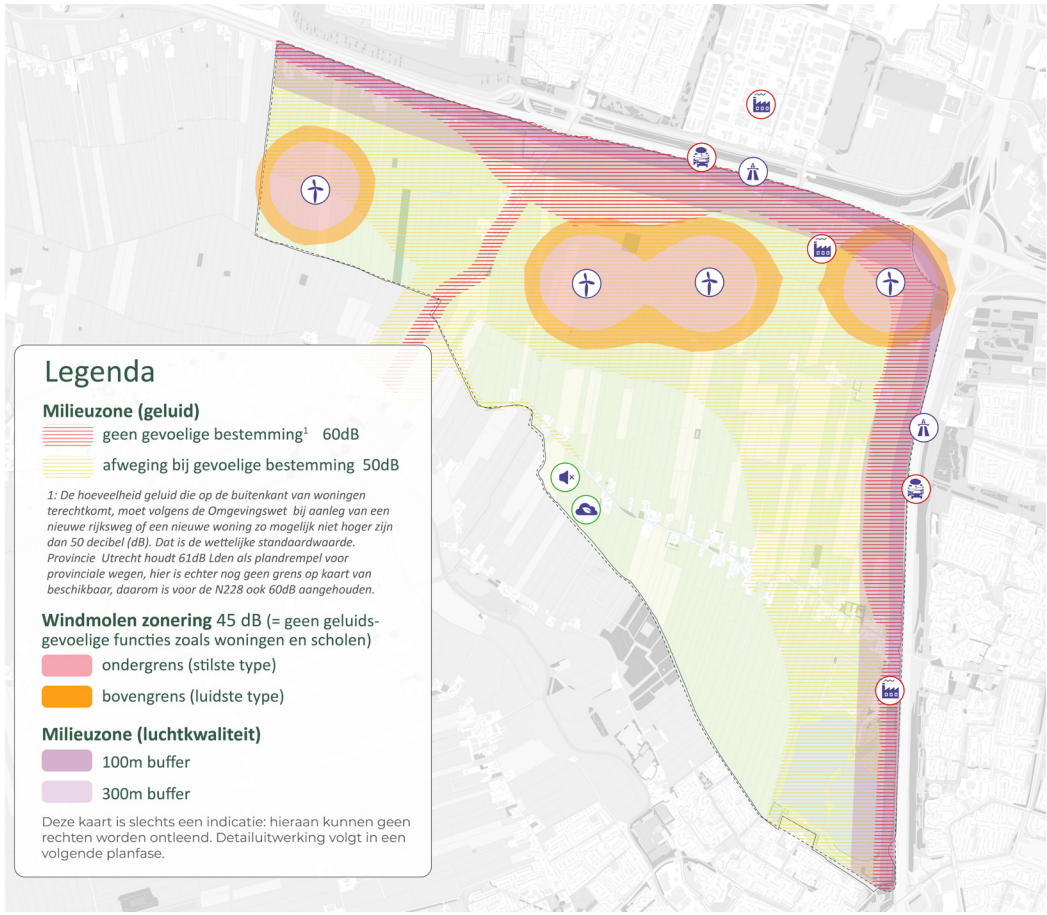
Figuur 19: De drie locaties waar verkeer op dit moment Rijnenburg in en uit kan kan onder de twee snelwegen door: de Nedereindseweg (A2), Strijkviertel en de Meerndijk (beiden A12)

Energie

Een andere belangrijke voorziening in het gebied zijn de hoogspanningsstations van Stedin en TenneT in het noorden van de polder die een groot deel van de gemeente Utrecht van stroom voorzien. Ook zijn in Rijnenburg en Reijerscop aardgasleidingen en een hoogspanningsleiding aanwezig met een belangrijke functie voor de distributie van gas en elektra in de regio. Samen met het hoogspanningsstation kunnen deze leidingen beperkingen opleggen aan de inrichting in de toekomst. Om eventuele beperkingen naar de toekomst te voorkomen wordt de situering van een nieuw hoogspanningsstation van TenneT en bijbehorende kabeltracés zoveel mogelijk vanuit de integrale gebiedsontwikkeling afgewogen.

Milieu

Langs de snelwegen ligt een zone waarin rekening moet worden gehouden met luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid bij het bouwen van nieuwe ontwikkelingen. In figuur 20 zijn de contouren weergegeven waarbij rekening is gehouden met de contouren van de 4 windturbines uit het bestemmingsplan voor het windpark Rijnenburg en Reijerscop.



Figuur 20: Themakaart milieu

2.3 Opgaven en ontwikkelingen in en om het gebied

In en om Rijnenburg zijn diverse opgaven die de ruimtelijke context en daarmee de planvorming voor de gebiedsontwikkeling in de komende jaren beïnvloeden.

Ruimtelijke initiatieven in Rijnenburg en Reijerscop

Zo wordt momenteel in het noordelijk deel invulling gegeven aan diverse energie-opgaven. Vanuit de netbeheerders wordt de energie-infrastructuur verzwaard zodat problemen met netcongestie worden opgelost. Stedin renoveert en breidt haar hoogspanningsstation uit en studeert op tracés voor nieuwe verbindingen van het hoogspanningsstation naar stations in de omgeving. TenneT is voornemens om een nieuw 150kV hoogspanningsstation aan te leggen en de bovengrondse hoogspanningslijn in het noordoosten van Rijnenburg ondergronds te brengen, hiervoor vindt locatieonderzoek plaats.

Voor Rijnenburg en Reijerscop is de Visie energielandschap Rijnenburg en Reijerscop vastgesteld met zoekgebieden voor wind en zon voor opwek van energie voor de stad. Voor de eerste vier windturbines is het bestemmingsplan vastgesteld. De locaties van deze vier windturbines zijn meegenomen in de Programmatische Verkenning. Verdere invulling van de opgave voor opwekken van energie wordt integraal onderdeel van de gebiedsafweging.

De gemeente Utrecht werkt bij de Nedereindse Plas aan de doorontwikkeling van het Nedereindse Park als bovenlokaal recreatiegebied. In samenwerking met de Provincie Utrecht, Recreatieschap Stichtse Groenlanden, HDSR en gemeenten IJsselstein en Nieuwegein wordt gezamenlijk gewerkt aan de toekomst van het park in de veranderende context van Rijnenburg. Op korte termijn worden quick wins op het gebied van recreatie en sport gerealiseerd en heeft de gemeente het voornemen om zonnepanelen te (laten) realiseren op de oostelijke plas. Momenteel worden de leidende principes voor de doorontwikkeling van het park opgesteld. Deze worden integraal onderdeel van het groenblauwe raamwerk voor de ontwikkeling van Rijnenburg (zie hoofdstuk 4).

Voor initiatieven in Rijnenburg en Reijerscop is het uitgangspunt dat permanent inpassen/vergunnen alleen mogelijk is als het initiatief vanuit stedelijk belang nodig is en ook goed aansluit op de integrale gebiedsontwikkeling. Als dit niet mogelijk is kan tijdelijke inpassing overwogen worden maar initiatieven mogen de permanente ontwikkeling niet in de weg zitten.

Ruimtelijke initiatieven om Rijnenburg en Reijerscop

Ten noorden van Rijnenburg (ten noorden van de A12) wordt de komende jaren het circulaire bedrijventerrein Strijkviertel ontwikkeld. Dit bedrijventerrein is gericht op kleinere (MKB) bedrijven. Vaststelling van het bestemmingsplan is voorzien medio 2024.

Ten zuidwesten van Rijnenburg werken Provincie, HDSR, Staatsbosbeheer en betrokken gemeenten in het kader van Groen Groeit Mee – Hollandse IJsselgebied aan het vergroenen van het gebied. Ook worden de verbindingen voor mens, water en natuur met de omliggende steden, dorpen en gebieden verbeterd en versterkt. Op korte termijn vinden diverse initiatieven plaats, voor de langere termijn is het noodzakelijk de relatie te leggen met de ontwikkeling van Rijnenburg (zie ook hoofdstuk 4).
De polder Reijerscop ten westen van Rijnenburg maakt onderdeel uit van het NOVEX-gebied Groene Hart[5]. Voor dit NOVEX-gebied wordt de komende periode door Rijk en regio een ontwikkelperspectief opgesteld. De ruimtelijke impact daarvan op de polder Reijerscop is nog onbekend.

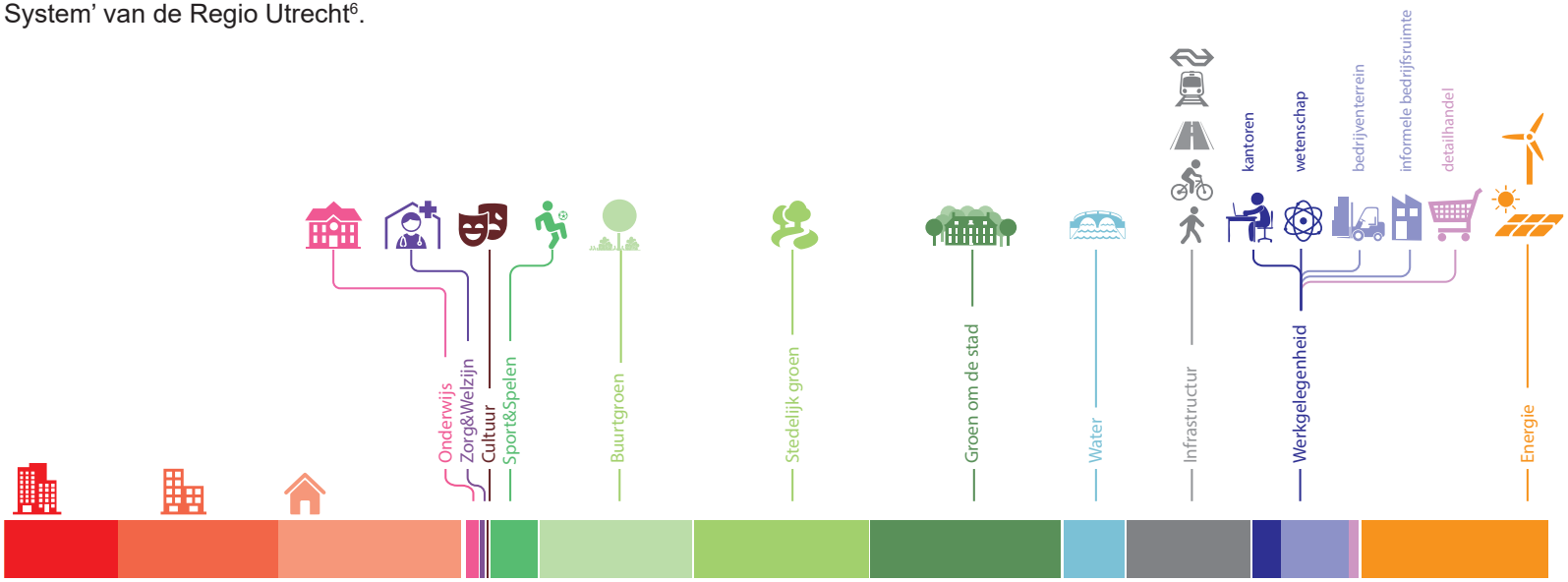
In een ruimere straal om Rijnenburg wordt het komende decennium gewerkt aan grote woningbouwlocaties uit het NOVEX-gebied Groot Merwede, onder andere in de Merwedekanaalzone, Papendorp/ Groenewoud en Nieuwegein City.

Voor alle bovenstaande opgaven geldt dat met betrokken partijen afstemming plaatsvindt over deze ontwikkelingen en de effecten daarvan op Rijnenburg.

[5] Het Groene Hart kent twee definities: in het NOVEX gebied Groene Hart maakt alleen de polder Reijerscop hier onderdeel vanuit en heeft deze polder daarmee een beschermde status. In de provinciale omgevingsvisie zijn de polders Rijnenburg en Reijerscop beiden onderdeel van het landelijk gebied, specifiek het landschapsgebied Groene Hart. Hierop is provinciaal beleid ten aanzien van landelijk gebied van toepassing.

3. Thematische uitgangspunten

Rijnenburg ligt op een relatief grote afstand van de bestaande kernen. In de huidige situatie zijn in het gebied nauwelijks voorzieningen aanwezig. Dat maakt dat voor een nieuwe wijk bijna de gehele barcode (zie onder) aan functies moet worden ontwikkeld om te voldoen aan de 10-minuten stad die Utrecht wil zijn (RSU 2040). Daarbij zijn verbindingen belangrijk en een goede balans met de al aanwezige voorzieningen in het omliggend stedelijk gebied zodat Rijnenburg gaat meedoen met het 'Daily Urban System' van de Regio Utrecht[6].



Figuur 21: De Utrechtse Barcode

In dit hoofdstuk staan de richtinggevende thematische uitgangspunten voor de hele barcode van de ontwikkeling van Rijnenburg en Reijerscop. Deze barcode onderdelen zijn in drie paragrafen gebundeld in de hoofdthema's Mobiliteit, Programma en Gezonde Leefomgeving. De uitgangspunten per hoofdthema zijn gebaseerd op huidig beleid en inzichten uit de ruimtelijke inventarisatie. Voor programma en mobiliteit zijn daarnaast externe onderzoeken uitgevoerd, waarvan de belangrijkste bevindingen in dit document staan.

[6] Een Daily Urban System is het gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen (woon- werk, studie, sport, etc.) zich afspelen.

3.1 Mobiliteit

In Motie 105 (maart 2022) worden verschillende mobiliteitsonderzoeken voor Rijnenburg gevraagd. Voor het eerste deel van de motie zijn de *Synthesestudie Mobiliteitseffecten Rijnenburg en Quickscan aanlegkosten OV-structuur van en naar Rijnenburg* uitgevoerd. Deze rapporten zijn bijgevoegd bij de raadsbrief 'Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' (oktober 2022). In het tweede deel van de motie wordt een Verdiepend Mobiliteitsonderzoek naar Rijnenburg gevraagd. Deze studie is uitgevoerd door Studio Bereikbaar in opdracht van de gemeente Utrecht.

Rijnenburg ligt tegen de snelwegen A2 en A12 aan. Op deze snelwegen is het momenteel al erg druk en het is de verwachting dat zonder de ontwikkeling van Rijnenburg, autonoom ten gevolge van economische groei, deze snelwegen de komende jaren hun maximale capaciteit al zullen bereiken. Als in Rijnenburg een traditionele woonwijk wordt ontwikkeld met veel autogebruik slibt het wegennet verder dicht en worden de op- en afritten overbelast. Het vergroten van de capaciteit van de A2, de A12 en de ring Utrecht vraagt om grote investeringen en heeft veel impact op de omgeving. Deze investeringen willen we zo veel mogelijk voorkomen, door onder meer in te zetten op nabijheid. Dit is conform onze Mobiliteitsstrategie U Ned die we als Rijk en regio hebben opgesteld[7]. Mede daarom is voor de ontwikkeling van Rijnenburg gekozen voor het sturen op duurzame mobiliteit. Door Studio Bereikbaar is onderzoek gedaan naar de gevolgen van het realiseren van Rijnenburg op de mobiliteitsnetwerken en de mogelijkheden om te sturen op (duurzame) mobiliteit over de volle breedte: ruimtelijke inrichting, mobiliteitsconcept (inclusief aspecten als parkeren, gedrag, beprijzing) en netwerkmaatregelen. De resultaten van het onderzoek met de belangrijkste bevindingen staan hieronder beschreven, voor het volledige rapport zie bijlage 3.

Rijnenburg is gezien vanuit mobiliteit een complexe ontwikkellocatie

Rijnenburg is met 25.000 woningen een forse locatie, vergelijkbaar met de omvang in aantallen woningen van Houten of Woerden. Die in omvang vergelijkbare plaatsen zorgen voor de volledige vulling van (per plaats) één-twee drukke snelwegaansluitingen, stations en volledige fietsinfrastructuur. Realisatie van Rijnenburg vanuit de traditionele benadering zoals Leidsche Rijn heeft een forse impact op het mobiliteitssysteem op een hoger schaalniveau dan de wijk. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van Rijnenburg is een duurzame mobiliteit met een laag aandeel autogebruik. De ontwikkellocatie vormt, zonder dit uitgangspunt, een risico voor het hoofdwegennet. Dit is een direct gevolg van de ligging: direct aan de twee snelwegen, grenzend aan gebieden met suburbane dichtheid en op enige afstand van Utrecht Centraal, binnenstad en de andere centra. De nabijheid van snelwegen maakt dat de bereikbaarheid per auto in de basis goed is. Rijnenburg zorgt met 25.000 woningen zonder een sturend mobiliteitsconcept voor een substantiële belasting van A2 en A12, op punten waar de wegcapaciteit al volledig benut wordt. De directe nabijheid van de snelweg zorgt er ook voor dat veel korte ritten op de snelweg terecht komen, waardoor de belasting van de snelweg per woning groter is dan elders. De huidige OV-bereikbaarheid is slecht en hiervoor zullen dus verbindingen aangelegd moeten worden. De bereikbaarheid met de fiets is door middel van diverse onderdoorgangen A12 en A2 redelijk te noemen. De doorwaardbaarheid van de polder Rijnenburg is echter slecht. Er zijn geen verbindende fietspaden door Rijnenburg en slechts langs de randen zijn fietspaden gesitueerd. De ligging van Rijnenburg leidt ertoe dat de reistijd vanaf de woning naar een station of het stedelijk centrum van Utrecht nooit onder de 20 minuten zal komen, zowel per fiets als OV. Alleen goede OV- en fietsverbindingen zijn dus onvoldoende om voor verplaatsingen buiten Utrecht de concurrentie met de auto te winnen. Daarvoor is ook een sturend mobiliteitsconcept nodig.

[7] In het 'MIRT Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg' wordt ondermeer onderzocht hoe de ring Utrecht kan blijven functioneren. Daarbij wordt ook onderzoek gedaan naar verschillende mobiliteitsconcepten en ook capaciteitsuitbreiding van de snelwegen.

Effect van het realiseren van Rijnenburg zonder sturend mobiliteitsconcept: 60% aandeel auto en knelpunt auto ontsluiting.

Wanneer Rijnenburg gerealiseerd wordt zonder sturend mobiliteitsconcept maar met hoogwaardige fietsverbindingen en een lightrail (vergelijkbaar met stedelijke uitleglocaties zoals Leidsche Rijn, Nesselande en de eerste fasen van IJburg) dan is het aandeel auto bijna 60%, lopen en fietsen bijna 40% en het OV ongeveer 5%. Het aandeel auto zal duidelijk hoger liggen dan in andere delen van de gemeente Utrecht en met name het aandeel OV (ondanks de lightrail) duidelijk lager. Dit komt door een ligging relatief ver van het stedelijk gebied, aanwezigheid van barrières (snelwegen, Amsterdam-Rijnkanaal en 'overgangsgebieden') en onmiddellijke nabijheid van de A2 en A12 terwijl treinstations juist op grotere afstand liggen.

Het externe autonetwerk kan de belasting zonder forse maatregelen niet verwerken. Rijnenburg leidt tot 68.000 externe autoritten (herkomst en vertrekken) waarvan 60% op de snelweg. Behalve door het aantal woningen komt die belasting ook door de ligging direct aan, en buiten, de Ring waardoor extra verkeer snel leidt tot hinder voor andere verkeersstromen én veel korte ritten op de snelweg terecht komen. Dit aantal past in ieder geval niet op de aansluitingen De Meern (A12) en Nieuwegein (A2) en ook niet op de Letschertweg richting Hooggelegen (A2). Op de hoofdstructuur van Nieuwegein neemt het verkeer met zo'n 20% toe. Op A2/A12 zorgt Rijnenburg voor 5% tot 10% meer verkeer op het totaal van alle verkeersstromen op die wegen. Die ruimte ontbreekt in alle prognoses voor 2030 en 2040. Om die belasting op te vangen met infrastructuur zijn bij aansluitingen, stedelijke wegen én rijbanen/parallelwegen van A12 en A2 substantiële en daarmee dure ingrepen nodig.

Figuur 21: Voorbeelden van shuttlevervoer in Rotterdam (links) en Abu Dhabi (rechts).
Bron: Verdiepend mobiliteitsonderzoek Rijnenburg - Studio Bereikbaar (2024)

Mogelijkheden om te sturen op duurzame mobiliteit

Er zijn twee sturende concepten onderzocht:

1. **Duurzame en actieve mobiliteit en volgen van het STOMP- principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS en Prive-auto)**. Er kan niet op straat worden geparkeerd, maar in buurthubs, geclusterde parkeervoorzieningen aan de rand van buurten. Straten zijn in eerste instantie voor lopen, fietsen en verblijven maar de wijk kent wel inprikkers en woonstraten zijn autotoegankelijk.
2. **Ambitieus en experimenteel**. In de intern autovrije wijk verplaatst men zich door te lopen, fietsen, het OV, zelfrijdende shuttles. De (deel)auto is alleen beschikbaar in enkele wijkhubs op verdere afstand van de woning.

De sterkste mate van sturing wordt bereikt met het 'ambitieus en experimenteel' concept. De modal split wordt bijna 60% lopen en fietsen, 25% OV (inclusief shuttle) en minder dan 20% auto. Het aantal autoritten is hiermee ongeveer twee derde minder dan zonder sturing en wordt vrijwel volledig met elektrische deelauto's gemaakt. Deze verdeling leidt ook tot een lagere belasting van het autonetwerk. Daardoor kan met alleen aanpassingen aan de aansluitingen volstaan worden. Voorwaarde is dan wel dat er rond 2040 enige ruimte is op A2/A12 ten opzichte van de 2040 basisprognose met hoge economische groei, bijvoorbeeld in de vorm van Betalen naar Gebruik en regionale vraagbeïnvloeding. Het OV-gebruik ligt juist hoger, waardoor er draagvlak komt voor een tweede lightrail (Papendorplijn én Merwedelijn aftakking[8]) en meerdere HOV-buslijnen naar Utrecht Science Park, Nieuwegein, IJsselstein, Leidsche Rijn Centrum en Vleuten die ook voordelen bieden voor de bestaande stad en buurgemeenten.

[8] We zetten ons op dit moment in op een sterke Merwedelijn en aansluitend daarop de Rijnenburglijn. De Merwedelijn is namelijk ook randvoorwaardelijk voor ontwikkelingen in Utrecht zuidwest en de A12-zone. In het 'MIRT Onderzoek A12zone in samenhang met Rijnenburg' wordt de mogelijkheid voor een tweede lightrailverbinding naar Rijnenburg onderzocht.

Dat betekent:
Belangrijkste ‘knoppen’ in een sterk sturend concept zijn:

- Hoge stedelijke nabijheid;
    - Rijnenburg ontwikkelen als onderdeel van het stedelijke weefsel van ‘zuidwest’ (bijvoorbeeld door een A2 overkluizing en verbinding met de A12-zone) en een hoog voorzieningenniveau in Rijnenburg zelf;
- Aantrekkelijke, snelle en geprogrammeerde fietsroutes in alle windrichtingen;
    - Met bij voorkeur een zo rechtstreeks mogelijke route naar Utrecht centrum (bijvoorbeeld over, onder of vlak langs knooppunt Oudenrijn);
- Hoogwaardig en robuust OV;
    - Een snelle Papendorplijn en/of afgetakte Merwedelijn met maximale reistijd van 15 minuten naar Utrecht CS;
- Auto op afstand en alleen voor extern gebruik;
    - Geclusterd parkeren in enkele hubs aan de rand van de wijk. Standaard deelauto’s en geen of weinig eigen autobezit, bijvoorbeeld alleen voor specifieke doelgroepen;
    - Een (zelfrijdend) shuttle concept om interne verplaatsingen te kunnen maken.

Dit is een integraal pakket waarin alle maatregelen nodig zijn om het concept te laten slagen. De strikte sturing op parkeren en autobezit is hierin het belangrijkste sturingsmiddel. De andere ingrediënten zijn noodzakelijk om in samenhang tot een goed functionerend mobiliteitsconcept te komen. Dit vraagt om investeringen in bijvoorbeeld OV-verbindingen (inclusief interne shuttle), verbindingen onder en over snelwegen, en realisatie van de mobiliteitshubs.

Met een minder sterk sturend concept worden de effecten van de vervoerswijzekeuze gehalveerd. Met name het verschil tussen buurthubs (op vrij korte afstand) en wijkhubs (aan de rand van de wijk) op het autogebruik is groot. Dit vertaalt zich ook in hogere ontwikkelkosten doordat relatief veel parkeren in kostbare gebouwde parkeervoorzieningen moet komen.

Zonder sturend mobiliteitsconcept leidt de ontwikkeling van Rijnenburg tot extra knelpunten op de snelweg. Inzetten op nabijheid, goede fiets- en OV-infrastructuur en parkeren op afstand zorgt ervoor dat deze extra knelpunten beheersbaar blijven. Bovendien wordt daarmee gezond stedelijk leven in Rijnenburg mogelijk gemaakt. Investeringen in alle mobiliteitsnetwerken, inclusief de snelwegaansluitingen, zijn in alle gevallen noodzakelijk. Afhankelijk van de uitwerking van een sturend mobiliteitsconcept kan het aantal extra autoritten tot wel tweederde worden beperkt en kunnen grootschalige netwerkingrepen in de Ring Utrecht worden voorkomen of uitgesteld.

Mobiliteitsconcept bepaalt mede ruimtelijk programma

Uit het ontwerpend onderzoek blijkt dat er een relatie is tussen het te realiseren programma en het mobiliteitsconcept. Zowel in benodigd voorzieningenniveau als in het aantal te realiseren woningen. Belangrijk onderdeel van een duurzaam mobiliteitsconcept is een hoge nabijheid. Dat betekent een hoog voorzieningenniveau (referentie Houten of Woerden) en sterke stedelijke verbinding naar Nieuwegein/A12-zone en/of De Meern/Leidsche Rijn. Het mobiliteitsconcept bepaalt ook de ruimte voor het woonprogramma.

Met parkeren grotendeels op maaiveld in een conventionele stedelijke uitleg zijn ongeveer 40 woningen per hectare haalbaar. Consequentie is dat de beoogde 25.000 woningen niet passen in de beschikbare ruimte. Ruimtelijk is het reële maximum dan ongeveer 16.000 woningen, waarbij grootschalige oplossingen nodig zijn op het hoofdwegennet. Met een autoluwe wijk met parkeren in hubs op grotere afstand van de woning is voldoende ruimte voor 25.000 woningen in stedelijke dichtheden (vergelijkbaar met Leidsche Rijn Centrum en Merwedekanaalzone) met bovendien volop ruimte voor aanvullend of extra programma.

3.2 Programma

Binnen de context van het mobiliteitsconcept en dichtheden uit de vorige paragraaf wordt Rijnenburg een gemengd stadsdeel, wat betreft functies en voorzieningen én bewoners- en huishoudenssamenstelling. Een diversiteit aan woningtypen, beschikbaar in verschillende segmenten – sociale huur, middenhuur, betaalbare koop en vrije sector woningen – zorgt dat iedereen die zich bij dit ruimtelijk concept thuis voelt hier een plek kan vinden. Maatschappelijke cohesie, gemeenschapszin en zorgzaamheid, diversiteit in woonvormen, burgerinitiatief en menselijke ontwikkeling zijn hierbij belangrijke randvoorwaarden.

Vanuit het Marktonderzoek wijkgebonden en stedelijke werkfuncties Rijnenburg (Sweco) is het ruimtelijk economisch advies om te komen tot een levendig centrumgebied met een goede mix van wonen, stedelijke werkfuncties (zoals kleinschalige en creatieve bedrijvigheid) en maatschappelijke en commerciële voorzieningen (zoals retail en horeca). Het centrumgebied is gericht op de wijk Rijnenburg en daarmee qua omvang kleiner dan een centrum met stedelijke en/of regionale uitstraling zoals Leidsche Rijn Centrum of Hoog Catharijne. Daarnaast zouden er één of meerdere satellieten moeten komen waar wijkverzorgende functies zoals een buurthuis, gezondheidscentrum, onderwijs en kinderopvang een plek kunnen krijgen. Zowel het centrumgebied als de satellieten worden gerealiseerd rondom de HOV-haltes en worden ingericht als ontmoetings- en gemeenschapsplekken waar mensen samenkomen en sociale contacten onderhouden. De gebouwde omgeving van Rijnenburg wordt circulair (Visie Utrecht Circulair 2050, 2023) en minimaal energieneutraal gerealiseerd.

Figuur 23: Sfeercollage van een mogelijke invulling van het nieuwe stadsdeel Rijnenburg ten noorden van de Nedereindseweg.

Een duurzame, betaalbare en kwalitatief goede woning voor iedereen

In de Woonvisie (2019) van de gemeente Utrecht is opgenomen dat we streven naar goede, betaalbare en duurzame woningen in gemengde wijken. Wijken waarin gemeenschappen kunnen ontstaan voor mensen om prettig en gezond (samen) te leven en waar plek is voor alle (inkomens)groepen, ook voor kwetsbare Utrechters. Daarom werken we aan kwalitatief goede en betaalbare woningen voor alle Utrechters in onze stad en daarmee dus ook in Rijnenburg.

Dat betekent:

- Goede mix aan woonvormen: appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten, passend binnen de beoogde stedelijke dichtheid;
- Levensloopbestendige woningen met woon-zorgcombinaties;
- Plek voor bijzondere doelgroepen;
- Een prijsklasseverdeling op basis van het Utrechtse Coalitieakkoord 2022-2026: sociaal 40%, midden 35%, duur 25%.

Gemeente Utrecht en het consortium van grondeigenaren voeren in 2024 een woningmarktonderzoek uit om de behoefte voor het woonmilieu / woonconcept voor Rijnenburg te inventariseren waarbij we grip willen krijgen op de vraag wat er nodig is om goed in Rijnenburg te kunnen wonen. Hierbij worden de uitgangspunten gebruikt zoals het aantal woningen van 22.000 – 25.000 in een compact stedelijk gebied. Dit doen we op basis van behoefte, lokaal en regionaal programma. De uitkomsten komen beschikbaar tijdens de fase van de Uitgangspuntennotitie en geven mede sturing aan woonconcept(en) voor Rijnenburg. De resultaten van het woningmarktonderzoek Rijnenburg worden ook getoetst aan de uitkomsten van het regionale woonbehoefteonderzoek (uitvoering door U10, eind 2024/begin 2025 gereed).

Aantrekkelijke wijk met publieksgerichte voorzieningen voor de wijk en regio

Met woningen alleen bouw je geen stad. Een leefbare en complete stad vraagt een divers en hoogwaardig voorzieningenniveau en prettige (buiten)ruimten die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) bewoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen te voorzien in hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen. De uitdaging is dit zó te doen, dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners (Koersdocument Leefbare stad & maatschappelijke voorzieningen, 2020). Een grootschalige ontwikkeling zoals Rijnenburg vraagt dus om een goed en volledig voorzieningenniveau voor de wijk, waar alle maatschappelijke en commerciële voorzieningen een plek hebben en binnen 10 minuten van de woning bereikbaar zijn. Vooral de wijkgerichte functies, zoals horeca, onderwijs, zorg& welzijn, cultuur, dagelijkse retail, spelen, sport, leisure en maatschappelijke voorzieningen zijn onmisbaar om te komen tot een goede gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde van Rijnenburg.

Op korte afstand van huis is het belangrijk dat inwoners worden voorzien in hun zorgbehoefte en onderwijs. Buurtcentra zorgen voor ontmoeting en het welbevinden van de inwoners. Naast de gebruikelijke maatschappelijke functies leert de ervaring dat in wijken behoefte is aan maatschappelijke functies die vooraf niet bepaald kunnen worden, zoals opvang van dak- en thuislozen of vluchtelingen. Het is belangrijk om zuinig te zijn op maatschappelijke ruimte en deze in te plannen op de groei. En bij de realisatie van voorzieningen rekening te houden met veiligheid, bereikbaarheid en klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen.

Op basis van het Marktonderzoek wijkgebonden en stedelijke werkfuncties Rijnenburg (Sweco) en aanvullende inventarisatie naar ruimteclaims is er behoefte aan 467.000 tot 626.000 m² bvo aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen (zie tabel 1). Daarbij bieden deze voorzieningen werkgelegenheid aan 2.600 tot 3.650 fte.
Dit is exclusief eventuele ruimte voor beroeps/vervolgonderwijs. In afstemming met buurgemeenten moet worden bekeken of Rijnenburg als locatie kan dienen voor een ROC of andersoortig beroeps/ vervolgonderwijs.

Uit het onderzoek blijkt dat in de omgeving voldoende aanbod is in bovenwijkse voorzieningen op het gebied van grootschalige en perifere detailhandel (zoals een Woonboulevard, City Nieuwegein, binnenstad IJsselstein). Sterker, deze voorzieningen kunnen profiteren van de ontwikkeling van Rijnenburg. De behoefte aan een publiekstrekker op het gebied van cultuur (zoals een theater of bioscoop) moet worden afgewogen in relatie tot bestaande voorzieningen in de omgeving. Voor nu is deze wel als strategische reservering meegenomen. Gelet op het beoogde mobiliteitsconcept vraagt de bereikbaarheid van deze voorzieningen, met name voor de bovenwijkse voorzieningen, om nader onderzoek naar condities en inpasbaarheid.

	Wijkgebonden		Wijkoverstijgend	
Functie	**omvang bvo in m²**	**werkgelegen-heid in FTE**	**omvang bvo in m²**	**werkgelegen-heid in FTE**
Maatschappelijk	91.000 - 191.000	1.450 - 2.100	9.000 - 19.000	150-200
Sport en leisure	242.500 - 276.500	165 - 260	87.500	35 - 50
Retail	21.500 - 27.500	530 - 670	n.v.t.	
Horeca	12.000 - 16.000	250 - 330	n.v.t.	
Hotels	3.500 - 8.000	20 - 40	n.v.t.	
Totaal	**370.000 - 519.000**	**2.415 - 3.400**	**96.500 - 106.500**	**185 - 250**

Tabel 1: Overzicht behoefte maatschappelijke en commerciële voorzieningen in Rijnenburg

Stedelijk werken vooral in bedrijfsruimtes en aan huis

Figuur 24: Mogelijkheden voor werken in de woonwijk

Voor Utrecht is het uitgangspunt dat de groei van de beroepsbevolking en de werkgelegenheid in de stad gelijk oploopt. Voor elke nieuwe inwoner die tot de beroepsbevolking hoort, moet ook plaats zijn voor werk. Daarbij streven we naar werk in of dicht bij de woonomgeving zodat het woon-werkverkeer beperkt blijft (RSU2040).

Sweco voorziet dat het werken vanuit de woning in Rijnenburg naar verwachting een groot aandeel heeft, met 5.400 - 6.200 banen is dat circa 40% van de totale werkgelegenheid in Rijnenburg. Met een hoog aandeel compacte woningen kan dat een uitdaging zijn. Daarom zijn er ook voorzieningen nodig in de wijk zoals flexwerkplekken en opslagruimte voor kleine ondernemers. Op beperkte schaal is er behoefte aan informele bedrijfsruimte in bedrijfsverzamelgebouwen en aan broedplaatsen voor creatieven en startups.

Het marktonderzoek laat een stedelijke behoefte zien van netto circa 39 tot 52 hectare aan bedrijventerrein voor kleinschalige en middelgrote bedrijfsruimtegebruikers. De meest kansrijke sectoren zijn stadsverzorgende bedrijvigheid, kleinschalige productie, circulaire bedrijvigheid en stadslogistiek. Ruimtelijk kan Rijnenburg een deel van deze behoefte inpassen. Het aantal hectares is nader te onderzoeken en vraagt om afstemming met ander gebouwd programma en de bereikbaarheid van een dergelijk terrein. Grote bedrijfsruimtegebruikers die zich richten op logistiek, groothandel of (zwaardere) industrie passen minder goed bij het (mobiliteits)profiel van Rijnenburg.

The Farm, Den Haag | Bedrijfslofts, Amsterdam-Diemen | Bedrijfscentrum De Nieuwe Vaart, Amsterdam

Figuur 25: Voorbeelden van meerlaagse bedrijfsruimten

Vanuit efficiënt ruimtegebruik is de insteek om de te realiseren bedrijfsruimte meerlaags te ontwikkelen (zie figuur 25). Sweco adviseert een bedrijventerrein langs de rand van het gebied te realiseren. Gelet op de verkeersbewegingen en milieucontouren zal een aanzienlijk deel van de bedrijfsruimte gelegen moeten zijn in de nabijheid van de snelwegen of uitvalswegen: aan de oostelijke rand langs de A2 of langs de Meerndijk. Een bedrijventerrein in het noordelijk deel langs de A12 is niet in beeld omdat hier een landschapspark wordt gerealiseerd wat zich slecht verhoudt tot intensief gebruik voor werken met bijbehorende verkeersstromen.

Omdat Rijnenburg niet in de nabijheid van een OV-(trein)knooppunt is gelegen, voorziet Sweco slechts een beperkte behoefte aan vooral wijkgebonden kantoorruimte.

Het verwachte aantal arbeidsplaatsen is ongeveer een kwart van het verwachte aantal bewoners. Voorkomen moet worden dat Rijnenburg zich tot een monofunctionele wijk ontwikkelt, zowel vanuit het oogpunt van leefbaarheid als vanuit OV-exploitatie (waarbij het OV in de ochtend- en avondspits slechts in één richting gevuld is). Welk type bedrijvigheid bij de beoogde mobiliteit(sconcept) past, is onderwerp van onderzoek voor de volgende fase.

In onderstaande tabel staat het overzicht van de behoefte aan stedelijke werkfuncties voor Rijnenburg.

Functie	Omvang bvo in m²	Werkgelegenheid in FTE
Kantoren	29.000 - 59.000	1.250 - 2.500
Creatieve bedrijvigheid	7.000 - 14.000	100 - 200
Informele werklocaties	7.000	90
Totaal	**43.000 - 80.000**	**1.450 - 2.800**
Bedrijventerrein	39 - 52 hectare	3.900 - 4.700
Banen vanuit woningen		5.400 - 6.200
Totaal		**10.750 - 13.700**

Tabel 2: Overzicht behoefte stedelijk werkfuncties in Rijnenburg.

Adaptieve ontwikkeling

De ontwikkeling van Rijnenburg zal lange tijd duren. Daarom is het nodig om flexibiliteit in de plannen te hebben zodat kan worden bijgestuurd op de inhoud en omvang van het gewenste programma.

Dat betekent:

- De juiste functie op de juiste plaats:
    - Functies die leefbaarheid en aantrekkelijkheid versterken: bij OV-knooppunten, centrumgebied Rijnenburg, satellieten (buurtcentra) of bijzondere locaties (zoals een park), met aantrekkelijke routes;
    - Meer extensieve en/of functies met hindercategorie aan rand van het gebied.
- Een juiste marktspanning is nodig voor optimale werking van de markt: de gemeente dient als marktmeester ervoor te zorgen dat er kwantitatief en kwalitatief de juiste hoeveelheid vastgoed (objecten) en (planologisch harde) ontwikkellocaties beschikbaar komen. Voor zowel de wijkgebonden als stedelijke werkfuncties.
- Creëer functionele samenhang en uitwisselbaarheid met bestaand en toekomstig omliggend stedelijk gebied: het is van belang dat samen met omliggende gemeenten voor de bovenwijkse voorzieningen en stedelijke werkfuncties de afweging wordt gemaakt welke functie waar het beste past. En hoe over het gehele gebied voorzieningen worden verdeeld zodat alle inwoners (en bedrijven/ werknemers) hier optimaal van profiteren. De gebieden moeten complementair zijn aan elkaar en elkaar niet beconcurreren.
- Sterke focus op zorgvuldig en intensief ruimtegebruik door:
    - De combinatie wonen met werkfuncties die vanuit het oogpunt van gezondheid en milieu (geluid, geur, stof, gevaar) mengbaar zijn;
    - Het ontwikkelen van meerlaagse bedrijfsruimte op bedrijventerreinen voor functies die stapelbaar zijn. Hierdoor wordt het mogelijk om een groter programma aan niet-woonfuncties te realiseren in Rijnenburg dan op het eerste oog ruimtelijk mogelijk lijkt.
- Optimaal mengen van functies vanuit rust, reuring en ruis: enerzijds door in te zetten op perspectiefrijke locaties met een attractieve mix van (publieks) voorzieningen (en eventueel andere lokale functies) en een aantrekkelijke uitstraling (sfeer en beleving); anderzijds conflicten tussen gebruikers (bewoners, bedrijven) voorkomen door slim zoneren, goed ontwerp en juiste compositie.
- De juiste fasering: eerdere ervaringen leren dat de volgorde van opleveren van grote invloed kan zijn op de ontwikkeling van de wijk. Voorzieningen als bijvoorbeeld een bibliotheek, kinderdagverblijf of supermarkt moeten beschikbaar zijn bij oplevering van de eerste woningen, zodat mensen hier niet voor hoeven te reizen en zich meteen al thuis kunnen voelen. Dit vraagt om een adequate ontwikkel- en faseringsstrategie. Aandachtspunt hierbij is de financiering van deze voorzieningen, zodat deze kunnen functioneren voordat het minimale draagvlak is bereikt;
- Adaptief programmeren: dit draait om het creëren van verschillende ontwikkelpaden die rekening houden met verschillende onzekerheden, met daarbij handvatten om op het juiste moment gericht bij te sturen. Door het frequent monitoren kan tijdig worden ingespeeld op veranderingen in de markt. Indicatoren zijn bijvoorbeeld leegstand, economische groei en plancapaciteit in de regio, in combinatie met het hanteren van bandbreedtes voor het programma (als basis voor de ‘ontwikkelpaden’).

3.3 Gezonde leefomgeving

Voor het onderdeel gezonde leefomgeving is een inventarisatie gemaakt op de thema's energie, archeologie & cultuurhistorie, bodem, water & klimaatadaptatie, ecologie, sport, recreatie en milieu. Hierbij zijn per thema de kwaliteiten, knelpunten, kansen en onderzoeksvragen voor Rijnenburg geïnventariseerd (zie bijlage 1a). Deze zijn samengebracht in deze paragraaf en uiteindelijk vormgegeven in een groenblauw raamwerk (hoofdstuk 4).

Om een goed nieuw stadsdeel te realiseren is een gezonde leefomgeving randvoorwaardelijk. Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is (RIVM 2023). Ontwikkelingen zoals klimaatverandering, verstedelijking, energietransitie, intensieve landbouw zorgen ervoor dat belangrijke onderdelen van een gezonde leefomgeving onder een toenemende druk komen te staan: gezonde natuur/biodiversiteit, een gezond klimaat, schone lucht, een gezonde bodem, gezonde beweging/mobiliteit, plekken voor rust en ontmoeting, etc. Dit zijn vaak thema's waarvan de baten lastig zijn om direct in geld uit te drukken, maar die er wel voor zorgen dat de woonwijk van de toekomst een gezonde en fijne leefomgeving wordt voor iedereen.

Het ruimtelijk borgen van deze thema's is minstens zo belangrijk als het gebouwde programma en mobiliteit. Daarom moet hier vanaf het begin voor gezorgd worden. In deze beginfase van de Programmatische Verkenning doen wij dit door het vastleggen van een groenblauw raamwerk als hoofdstructuur van Rijnenburg. Daarnaast zijn er in het nieuwe stedelijk gebied zelf ook nog uitwerkingen nodig van de gezonde leefomgeving, maar die volgen in een later stadium. Dit groenblauwe raamwerk is laag-dynamisch, verbindend (geografisch, ruimtelijk, sociaal en tijdslagen) en bouwt voort op wat er al is of ooit is geweest. Daarmee biedt het een solide basis voor de toekomst. Met het groenblauwe raamwerk worden de grotere structuren en grotere plekken met een betekenis voor het hele plangebied of zelfs daarbuiten bedoeld. Uiteraard zijn op een lager schaalniveau (buurten) ook nog allerlei netwerken die bijdragen aan een gezonde leefomgeving, maar deze zijn voor latere uitwerking.

Het groenblauw raamwerk is opgebouwd aan de hand van zeven uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn een doorvertaling van de stadsprofielen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (zie ook paragraaf 1.3).

Bodem en water zijn sturend in de ontwikkeling van Rijnenburg

Gebaseerd op stadsprofiel De toekomstbestendige stad uit de RSU 2040

Onder het maaiveld van de polders Rijnenburg en Reijerscop ligt het voormalige stroomgebied van de Hollandse IJssel verstopt. Hier werd al voor onze jaartelling gewoond op de hoge stroomruggen. Dit heeft gezorgd voor een rijke schat aan archeologische voorwerpen die nu nog onder de grond ligt. Bodem en water waren toen al sturend omdat mensen wilden overleven. De afwateringstechnieken hebben het echter overbodig gemaakt om deze natuurlijke systemen te volgen. De polder is hierdoor op een functionele manier ontgonnen voor de landbouw. Dit heeft eeuwenlang prima gewerkt maar is met het oog op de klimaatverandering in de toekomst niet langer vol te houden. Bodem en water moeten weer sturende elementen zijn, zeker als gaat over de ontwikkeling van nieuwe gebieden. Door water en bodem sturend te laten zijn, kunnen we ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat blijven leven, wonen en werken. In een veilige omgeving, met een gezonde bodem, en voldoende en schoon water[9].

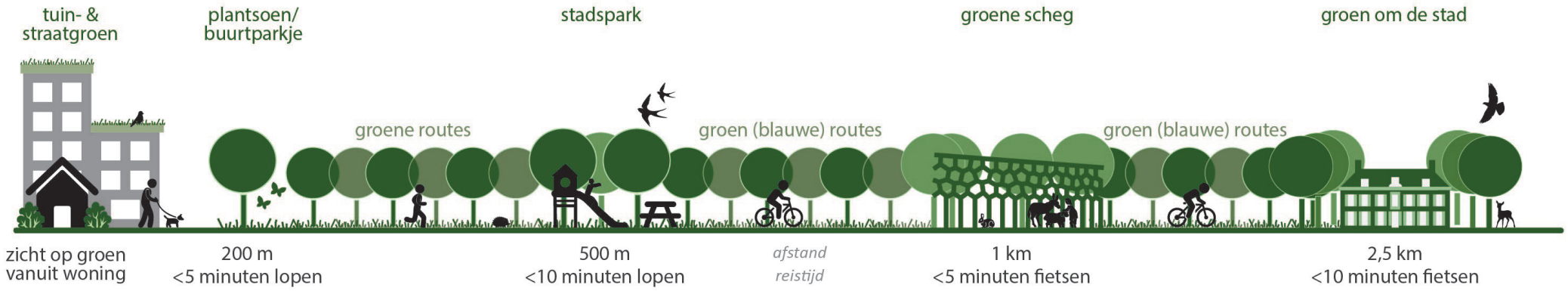
Figuur 26: Impressie van het Romeinse cultuurlandschap in het Nederlandse rivierengebied. Bron: Mikko Kriek, BCL Archaeological Support

Dat betekent:

- Natuurlijke processen van het water- en bodemsysteem zijn in sterke mate bepalend voor de ontwikkeling. Natuurlijke oplossingen gaan voor technische oplossingen;
- Archeologie en cultuurhistorie van het begin af aan mee laten sturen in de ontwikkeling;
- De historische gelaagdheid gebruiken en versterken als een identiteitsdrager voor het Rijnenburg van de toekomst;
- Bouwen in hoge dichtheid op de stroomrug. In de komgronden beperkt en bodemdalings- en klimaatbestendig bouwen op of aan het water;
- De bestaande hoofdwatergangen waar mogelijk intact houden;
- Inpassen van de oude Jutphase stroomgeul van de (voormalige) rivier en dit als groenblauwe verbinding te ontwikkelen in de nieuwe wijk;
- Water is in- en om de wijk zichtbaar en beleefbaar. Koppelkansen benutten met groen, recreatie, wonen, natuurontwikkeling, sport, etc;
- Een klimaatadaptieve inrichting zodat Rijnenburg ook bij extreem weer leefbaar blijft: veel ruimte voor waterberging en infiltratie in de bodem voor de wijk én de omgeving;
- Rijnenburg straalt uit dat het aan de Hollandse IJssel ligt;
- Ontwikkelen unieke natuurwaarden die samenhangen met de ontstaansgeschiedenis;
- Daarnaast is de wens om in het noordelijk deel ruimte te reserveren voor extra waterberging ter ontlasting van het Amsterdam-Rijnkanaal in het geval van een ‘maalstop’;
- Gedetailleerde uitgangspunten op het gebied van water zijn te vinden in bijlage 1b.

[9] Zie ook de Kamerbrief ‘Water en bodem sturend’, 25 november 2022, ministerie I&W

Een groenblauw raamwerk op ieder schaalniveau brengen landschap en natuur tot aan de voordeur
Gebaseerd op het stadsprofiel De groene stad uit de RSU 2040



Figuur 27: Doorsnede van een divers landschap op alle schaalniveaus, bron RSU 2040.

Groen Groeit Mee met de ontwikkeling van het aantal woningen in Rijnenburg. Een gezonde leefomgeving heeft voldoende groen nodig op alle niveaus: dichtbij huis voor een aantrekkelijke woonomgeving en verkoeling, in de buurt om een ommetje te maken en te sporten en spelen, in de wijk om elkaar te ontmoeten of tot rust te komen en om de wijk om van de natuur te genieten of een grote wandeling of fietstocht te maken. In Rijnenburg en haar omgeving (o.a. Reijerscop en IJsseloevers/IJsselbos) is daarom een samenhangend groen netwerk nodig volgens de groene strategie zoals beschreven in de RSU 2040 waarbij het groen en landschap letterlijk voor of zelfs boven de voordeur begint (zie figuur 27).

Dat betekent:

- Regionaal niveau: versterking groen om de stad in het noordelijke deel van Rijnenburg en het Nedereindse Park en buiten de plangrenzen het IJsselbos;
- Stedelijk niveau: een nieuw aaneengesloten natuurgebied (scheg) als ‘Groot groen gebaar’ in het noorden van Rijnenburg over de A2 naar de Galecopperzoom en Papendorp, met verbindingen die doorlopen in Leidsche Rijn, Nieuwegein, IJsselstein en het buitengebied;
- Wijkniveau: oude stroomgeul als groene slingerend park door de wijk met daaraan gekoppeld nieuwe stadparken;
- Buurtniveau: de verschillende buurten krijgen plantsoenen (koele plekken) gekoppeld door groene ommetjes met plekken die uitnodigen tot ontmoeting en verblijf;
- Straatniveau: groene straten met voldoende ruimte voor bomen;
- Perceel-/gebouwniveau: natuurinclusief bouwen en groene (gezamenlijke) tuinen, -gevels en -daken.

Het groenblauwe raamwerk staat niet op zich maar is altijd verbonden met de omgeving

Gebaseerd op stadsprofiel De verbonden stad uit de RSU 2040

Een raamwerk zorgt voor verbinding. Door ruimte te reserveren en deze verbindingen ononderbroken vast te leggen kunnen de diverse systemen en netwerken optimaal functioneren. Dit gaat om nutsvoorzieningen, maar ook om het watersysteem, het ecologische netwerk en natuurlijk ook de recreatieve en dagelijkse routes voor fietsers en wandelaars.

Dat betekent:

- De fiets- en wandelroutes sluiten via bestaande- en nieuwe bruggen/tunnels aan op het bestaande netwerk van de omgeving. De sociale veiligheid is hierbij een extra aandachtspunt voor de vervolguitwerking;
- Het ecologische netwerk wordt uitgebreid en verbonden met de bestaande (en nieuwe) natuurgebieden;
- Wegen zijn oversteekbaar voor fauna, de meeste oevers zijn natuurlijk en lopen door onder bruggen en viaducten zodat dieren vrij langs het water kunnen leven;
- Robuuste landschapsbruggen/ tunnels over/ onder de snelwegen naar Leidsche Rijn en Nieuwegein. Deze verkleinen de gevoelsmatige barrièrewerking en afstanden voor mensen en dieren (aantallen, locaties, afmetingen en vormgeving nader te bepalen);
- Investeringen in het recreatieve netwerk buiten Rijnenburg (bijv. in Leidsche Rijn, Galecop en Papendorp) om de afstand tussen Rijnenburg en Utrecht te verkleinen en de routes te verbeteren.

Compacte verstedelijking om ruimte vrij te spelen voor groen en landschap

Gebaseerd op stadsprofiel De compacte stad uit de RSU 2040

Door compact te bouwen zorgen we voor nabijheid volgens het principe van de 10-minuten stad en sparen wij het groene en onbebouwde landschap. Zo heeft iedere toekomstige bewoner het beste van twee werelden: de reuring van een stedelijke woonomgeving met alle voorzieningen en de rust en de natuur van het omliggende landschap dichtbij.

Dat betekent:

- Bouwen in hoge dichtheden;
- Veel gestapelde woningen;
- Contrast tussen rust, ruis en reuring dichtbij elkaar;
- Meer ruimte voor openbaar en gemeenschappelijk groen, minder voor privaat groen;
- Grote groengebieden dicht bij de woningen;
- Een hoge ruimtelijke kwaliteit door inpassing van het ruimtelijk ontwerp: de belevingswaarde (inclusief cultuurhistorische waarden), gebruikswaarde en de toekomstwaarde.

Het groenblauwe raamwerk is van en voor iedereen: mens, plant en dier

Gebaseerd op stadsprofiel De inclusieve stad uit de RSU 2040

Utrecht en daarmee ook Rijnenburg is voor iedereen. Het groenblauwe raamwerk biedt bij uitstek plekken voor ontmoeting en samenkomst. We trekken dit nog wat breder door niet alleen plek te bieden voor de mens, maar ook planten en dieren krijgen op een gelijkwaardige manier hun plek. Voor de natuur zelf maar ook voor de voordelen die ze ons dagelijks leveren zoals schone lucht, voedsel, verkoeling, gezondheid en rust.

Dat betekent:

- Publieksfuncties in het raamwerk zijn in principe openbaar toegankelijk;
- Rekening houdend met toegankelijkheid voor mindervaliden;
- Verwilderingszones waar de natuur haar gang kan gaan;
- Het raamwerk biedt openbare plekken voor ontmoeting, dynamiek en gezelligheid, maar ook ruimte voor rust, verkoeling en vertraging.
- Vanwege de naar verwachting grote druk op de (openbare) ruimte is intensief dubbelgebruik door slim zoneren en organiseren noodzakelijk om alle ‘gebruikers’ voldoende ruimte te bieden.

Rust en ruimte krijgen hun plek in- en om de wijk in het landschap

Gebaseerd op stadsprofiel De vertraagde stad uit de RSU 2040

Een compacte, drukke stad als Utrecht vraagt ook om plekken voor vertraging. Plekken waar je tot rust kan komen, ruimte ervaart en kan ontspannen. Het groenblauwe raamwerk van Rijnenburg en Reijerscop draagt hieraan bij: voor de wijk zelf en voor de bestaande stad.

Dat betekent:

- Contrasten tussen plekken met veel reuring en activiteit en plekken waar rust en ruimte worden geboden;
- Veel ruimte voor voetgangers en fietsers in en om de wijk;
- Naast snelle ook langzame netwerken (rondjes) voor recreatie, spelen, sport en ontmoeting;
- Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning;
- Ongeplande ruimtes voor flexibele invullingen, maatschappelijke initiatieven of verwildering.

Rijnenburg levert ook haar bijdrage aan de stad en regio

In Utrecht zijn de afgelopen jaren veel woningen bijgebouwd, met name in de bestaande stad. Ook de komende jaren worden hier nog duizenden woningen aan toegevoegd in bijvoorbeeld Leidsche Rijn, Cartesiusdriehoek, Beurskwartier en Merwedekanaalzone. Utrecht heeft in de RSU 2040 aangegeven om in balans te willen groeien volgens de Barcode (zie paragraaf 1.3). Dus sport, energie, groen, water, voorzieningen, infrastructuur: alles groeit mee met de groei van het aantal woningen. Alleen past een deel van deze opgaven niet meer in de stad zelf: energie, sport, zwem- en roeiwater, recreatie, stedelijk en regionaal groen kunnen niet altijd meer een plek vinden in de stad.

Rijnenburg heeft de potentie om naast het toevoegen van extra woningen met de bijbehorende barcode ook een aantal stedelijke functies te huisvesten die elders in de stad niet (meer) passen. Dit betekent niet dat Rijnenburg daarmee het ‘afvoerputje’ wordt van de stad waar alles kan. Het is van belang dat deze stedelijke functies passen bij de ambities van een gezonde, groene, duurzame leefomgeving die we in Rijnenburg willen ontwikkelen. Het noordelijke deel van de polder, mits goed ontsloten, leent zich hier goed voor. Daarnaast wordt door de provincie voor alle uitleglocaties, waar Rijnenburg er één van is, getoetst op het toepassen van de Handreiking Nieuwe Woongebieden met normering voor groen in de woonomgeving en landschappelijk groen in het kader van het provinciale programma Groen Groeit Mee.

Een gewenste stedelijke functie met een groot ruimtebeslag is het roeiwater. Hiervoor is het noordelijk deel van Rijnenburg in beeld, als koppelkans met waterberging. Roeiwater heeft een grote oppervlakte en specifieke vormgeving en eisen nodig. In de volgende fase wordt onderzocht of verstedelijking van Rijnenburg en de daarmee samenhangende wateropgave een kans biedt om het gewenste roeiwater daadwerkelijk ruimtelijk en financieel in te passen.

Dat betekent:

- Het noordelijk deel van de polder wordt een nieuwe groenblauwe scheg van Utrecht met plaats voor stedelijke en regionale functies als natuurontwikkeling, energieopwekking, (veld)sport, groene recreatieve ruimte en waterberging gecombineerd met zwemwater en eventueel recreatief roeiwater;
- Het geplande windpark in het noordelijk deel levert energie aan de stad en daarmee ook voor Rijnenburg. Voor verstedelijking in Rijnenburg is extra productie van energie nodig;
- We onderzoeken de mogelijkheid voor de toevoeging van een bedrijventerrein met kleinschalige en middelgrote bedrijfsruimtegebruikers binnen het plangebied van Rijnenburg;
- Verdere uitvoering van de ontwikkelvisie Nedereindse Park als regionaal groen om de stad;
- Een nieuwe plas in het noordelijk deel als waterberging voor Rijnenburg, maar dient daarnaast ook als recreatie- en natuurgebied met mogelijk ruimte voor roeiwater;
- Daarnaast is de wens om in het noordelijk deel ruimte te reserveren voor extra waterberging ter ontlasting van het Amsterdam-Rijnkanaal in het geval van een ‘maalstop’;
- Het groenblauwe raamwerk zorgt voor een directere recreatieve verbinding van het zuidwestelijke deel van Utrecht naar het buitengebied;
- Samen met de regio onderzoeken we welke stedelijke en regionale voorzieningen er verder een plek moeten krijgen.

4. Groenblauw raamwerk als basis

Het groenblauwe raamwerk is de vertaling van de uitgangspunten uit paragraaf 3.3 en bestaat uit zeven bouwstenen die elk hun eigen specifieke waarde vertegenwoordigen in de gezonde leefomgeving van het Rijnenburg van de toekomst:

Landschaps-
park
Rijnenburg

Stroomrug
park

Lange lijnen

Historische
linten

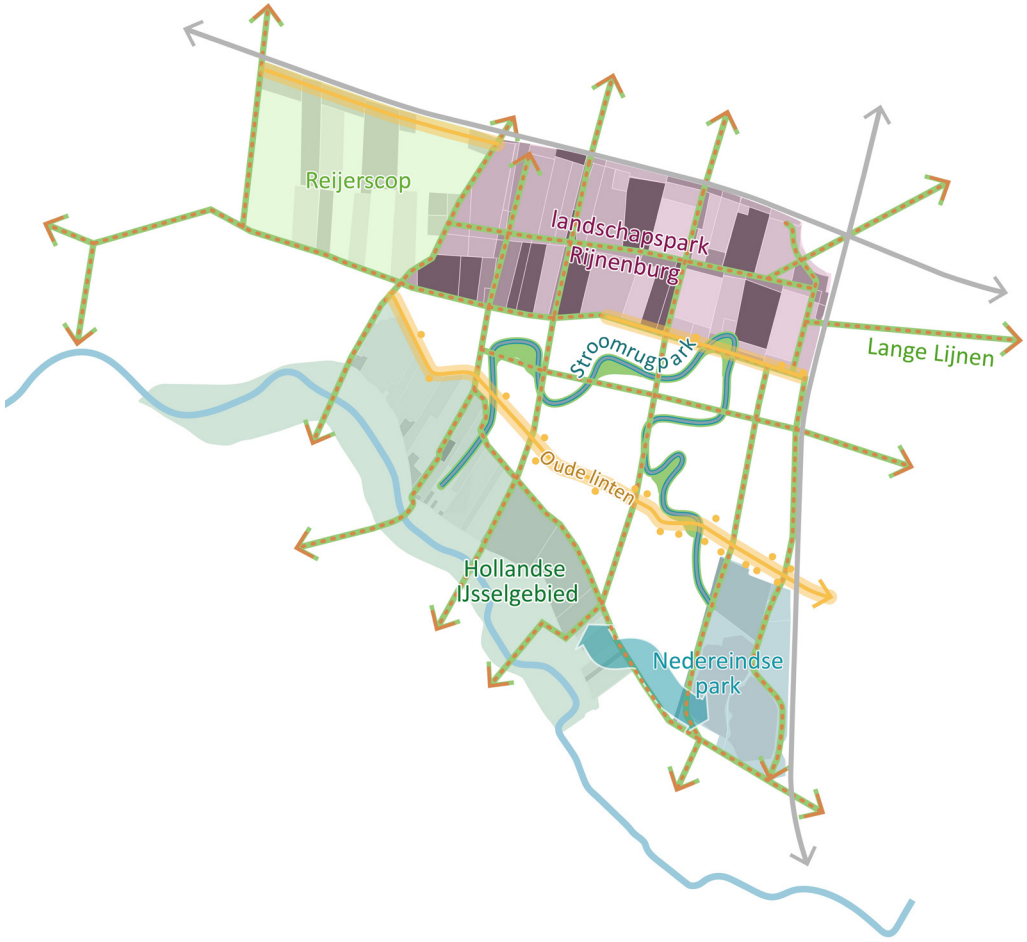
Hollandse
IJsselgebied

Nedereindse
Park

Reijerscop

Deze bouwstenen vormen samen het groenblauwe raamwerk (figuur 26). Dit raamwerk legt de basis voor de ontwikkeling van Rijnenburg. Het borgt de ruimtelijke kwaliteit van het gebied (gebruikerswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde). Het draagt zorg voor (veelal zachte) waarden als identiteit, biodiversiteit, natuur, rust, gezondheid, klimaatbestendigheid, esthetiek, et cetera. Deze zijn niet goed in euro's of exploitaties uit te drukken, maar zijn cruciaal voor het goed functioneren van een gebied en het welbevinden van de bewoners of bezoekers (mens, plant en dier). En daarmee het gezond stedelijk leven voor iedereen.

Op de volgende pagina's staan de bouwstenen op hoofdlijnen beschreven. De exacte ligging, functies, invulling en eisen worden in een later stadium bepaald.



Figuur 28: Kaart met de bouwstenen groenblauwe raamwerk

Landschapspark Rijnenburg

Het landschapspark Rijnenburg wordt een bestemming voor mensen uit Rijnenburg, maar ook voor bezoekers uit de omliggende regio. Dit landschapspark krijgt een grote diversiteit aan functies: natuur, recreatie, lokale voedselproductie, energieproductie en energiedistributie, sport en water. De structuur van het huidige slagenlandschap vormt de basis. Daartussen komt een afwisselende mix van functies waarin we de volgende lokale en bovenwijkse opgaven een plek willen geven:

- Nieuwe natuur in de vorm van natuurvriendelijke oevers, zegge- en moerasbosjes (waaronder de bestaande eendenkooi) en natte, bloemrijke graslanden (indicatief 100 hectare);
- Wens voor een grote plas voor regionale waterberging (opgave 1 miljoen m^3, zie ook paragraaf 2.2) gecombineerd met natuur, recreatie, zwemwater met overstroombare kavels aan de randen;
- Ruimte voor roeiwater, mits ruimtelijk en financieel inpasbaar;
- Grootschalige energieopwekking door drie of vier windturbines en circa 50 hectare zonnevelden;
- Uitbreiding van het bestaande hoogspanningsstation (Stedin) en toevoeging van nieuw hoogspanningsstation (TenneT);
- Sportparken voor de opgave vanuit Rijnenburg (circa 17,5 hectare) en voor de stedelijke opgave (circa 11 hectare hockey, tennis, honkbal, softbal en paardensport);
- Recreatieve groene routes/ ommetjes met attractiepunten/horeca, evenemententerrein en leisure voorzieningen;
- Prettige en (sociaal) veilige fietsroutes voor (fiets)bereikbaarheid van Rijnenburg vanuit Leidsche Rijn, De Meern, Woerden, Montfoort, Nieuwegein en Papendorp;
- Ruimte voor evenemententerrein (circa 3 hectare);
- Ruimte voor volkstuinen en stadslandbouw voor lokale voedselproductie.

Het is de vraag of alle bovenstaande ruimteclaims in het gebied kunnen landen. In de volgende fase onderzoeken we hoe deze functies als een soort van lappendeken met elkaar gecombineerd en ingepast in het bestaande landschap kunnen worden. Zo wordt dit een multifunctioneel gebied dat als groenblauwe vinger vanuit het Groene Hart tussen Leidsche Rijn, De Meern, Nieuwegein en Rijnenburg in komt te liggen. Geen barrière maar een bestemming waar iedereen kan ontspannen, sporten, spelen, zwemmen, varen, eten en van de natuur genieten. Het landschapspark is zo aantrekkelijk dat het een regionale functie heeft als groen om de stad gebied, dat tevens via Reijerscop de verbinding legt met het Groene Hart.

Figuur 29: Sfeercollage van een mogelijke invulling voor het landschapspark Rijnenburg

Stroomrugpark

Figuur 30: Sfeercollage van een mogelijke invulling voor het Stroomrugpark

In stadsdeel Rijnenburg zelf, gelegen op de stroomrug, wordt de herstelde stroomgeul de belangrijkste groenstructuur. Deze voormalige watergeul wordt teruggebracht als groenblauwe slinger/park door de wijk. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan een gemiddelde breedte van ongeveer 70 meter (breder of smaller naar gelang de context) met als doel continuïteit en robuustheid te waarborgen. De slinger zelf is een lijnvormig park dat afwisselende breedtes kent, mede afhankelijk van de plekken met de hoogste archeologische verwachting en kruisingen met de 'lange lijnen'. Deze slinger biedt de mogelijkheid om waterberging te realiseren, bijvoorbeeld in de vorm van een brede watergang of wadi met natuurvriendelijke oevers. Hierbij moet rekening gehouden worden met de archeologische vindplaatsen en welke keuzes (behouden, opgraven) hiervoor worden gemaakt. Daarnaast liggen groenstroken en een recreatief lint met plekken en routes voor ommetjes, sporten, spelen, hardlooprondjes, fietstochtjes en verblijf.

Lange lijnen

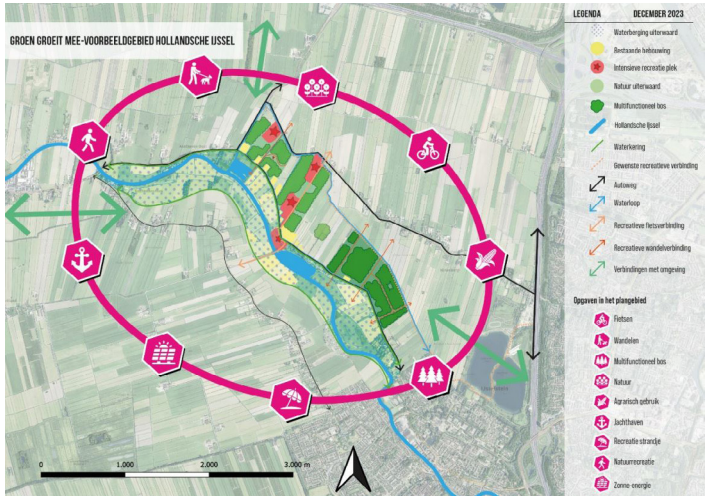
De lange lijnen verbinden Rijnenburg op een directe manier met de omgeving. Het zijn logische verbindingen die het rechtlijnige verkavelingspatroon volgen langs bestaande weteringen of sloten. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan een gemiddelde breedte van ongeveer 40 meter (breder of smaller naar gelang de context) met als doel continuïteit en robuustheid te waarborgen. De watergangen worden voorzien van natuurvriendelijke oevers en inheemse beplanting (soorten, typen en plantvormen afhankelijk van de context). In deze groenblauwe setting liggen langzame verkeersroutes die Rijnenburg direct verbinden met in het noorden Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern, in het oosten Nieuwegein, in het zuiden IJsselstein en in het westen het Hollandse IJsselgebied en het Groene Hart richting Montfoort en Woerden. De routes haken op een logische manier aan op het bestaande langzaam verkeersnetwerk van de omgeving. Ook voor dieren vormen de lange lijnen een belangrijke verbinding om zich langs te verplaatsen. Een belangrijk onderdeel van deze lange lijnen zijn de (landschaps-) bruggen of tunnels. Dit zijn brede verbindingen over of onder de snelwegen door zodat deze op een prettige en logische manier worden gepasseerd. Vaak vragen deze lange lijnen ook om ingrepen in het netwerk buiten het plangebied om de verbindingen optimaal te laten functioneren, bijvoorbeeld het verbreden van een fietspad of het maken van een brug of ondergang.

Historische linten

De Ringkade, Reijerscop en met name de Nedereindseweg zijn als historische bebouwingslinten belangrijke dragers van het gebied. Deze zijn voorzien van prachtige monumenten, lommerrijke erven, structurerende watergangen en begeleidende bomenlanen/bomenrijen. Deze lintstructuur met bijbehorende bebouwing, watergangen en beplanting worden in het toekomstige Rijnenburg behouden en versterkt. We behouden en ontwikkelen de kleinschaligheid en diversiteit van de linten. Het zwaartepunt van de verkeersfunctie verandert van auto naar fiets en voetganger, naar voorbeeld van inpassing van de oude linten in Leidsche Rijn.

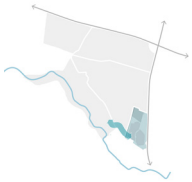
Hollandse IJssel gebied

Het Hollandse IJsselgebied ligt in de gemeente IJsselstein en grenst aan het zuidwestelijk deel van Rijnenburg, het ligt formeel buiten het plangebied. Tegelijk vormt het wel een belangrijke landschappelijke structuur. De komende tijd gaan met name de Provincie Utrecht, IJsselstein, Staatsbosbeheer en HDSR werken aan de verbetering van de waterveiligheid in combinatie met natuurontwikkeling, dit staat los van de ontwikkeling van Rijnenburg als woonlocatie. De ambitie voor het gebied is om ook extra waterrijk natuurbos en stroomdalnatuur te ontwikkelen met extra wandel- en fietspaden en zwemgelegenheid. Het bestaande IJsselbos is een deels uitgevoerd Recreatie om de Stadgebied (RodS) dat tot doel had extra groengebied aan te leggen voor de woningbouw in IJsselstein en Nieuwegein. Het nieuwe plan betreft zowel de noord- als de zuidzijde van de Hollandse IJssel. Dit plan is ook een pilot voor Groen Groeit Mee en beoogt het oude plan af te maken en om ook op de zuidoever natuur en recreatievoorzieningen uit te breiden in samenhang met de waterberging. Een onderzoeksvraag voor de volgende fase is wat de ontwikkeling van Rijnenburg vraagt aan extra verbindingen naar het Hollandse IJsselgebied en de vormgeving daarvan. De uitstraling en identiteit van het Hollandse IJsselgebied kan een goede basis vormen voor de ontwikkeling van het deel van Rijnenburg dat ten zuiden van de Nedereindseweg ligt.



Figuur 31: plangebied Hollandse IJssel met opgaven uit de omgeving (bron samenwerkings-overeenkomst Gebiedsgerichte samenwerking Voorbeeldgebied Hollandse IJssel - Groen Groeit mee (2024-2025)

Nedereindse Park



De Nedereindse Plas wordt de komende jaren doorontwikkeld tot het Nedereindse Park dat functioneert als bovenlokaal recreatiegebied. Hiervoor worden de bestaande recreatieve functies versterkt en nieuwe elementen toegevoegd, zoals een natuurspeeltuin. Regionale sportfuncties als de skipiste en het bikepark met de wieler- en skeelerbaan worden behouden en aangevuld tot een parkgebied waarin ook sporten, spelen en bewegen voor een breed publiek beter wordt gefaciliteerd. Daarnaast wordt het gebied beter bereikbaar en toegankelijk en komt er meer natuur/biodiversiteit (inclusief waterecologie). Omdat bij ontwikkeling van Rijnenburg de gebruiksdruk toe zal nemen in het gebied, vraagt dit ten opzichte van de huidige plannen om extra investeringen in het Nedereindse Park. Bijvoorbeeld in de vorm van extra recreatieve voorzieningen.

De oostelijke plas krijgt zonne-eilanden voor de opwekking van duurzame energie. De plassen zelf zijn in de huidige vorm niet geschikt voor zwemmen en andere vormen van waterrecreatie (vanwege onzekere waterkwaliteit, uitstekende obstakels en steile oevers). Andere beperkingen komen voort uit de functie die het gebied had als voormalige stortlocatie en de sanering die daaruit volgde. Ten westen van de plas komt een robuuste groene verbinding met het Hollandse IJsselgebied (zie blauwe pijl in figuur 28). In relatie tot de ontsluiting van Rijnenburg vanaf de A2 ligt hier mogelijk een opgave om deze in dit gebied in te passen.

Figuur 32: Sfeercollage versterking recreatieve netwerk Nedereindse Park Bron: Toekomstverkenning Nedereindse ParkOAK consultants en IMOSS (2024)

Reijerscop

Het Utrechtse deel van de polder Reijerscop maakt ook deel uit van het groenblauwe raamwerk. De belangrijkste toekomstige verandering hier is de komst van één en mogelijk twee windturbines, waarbij ook de gemeente Woerden de mogelijkheden verkent om in het Woerdense deel van Reijerscop windturbines te plaatsen. Als onderdeel van het Groene Hart is het belangrijk dat de openheid en de agrarische functie van het veenweidegebied behouden blijft. Voor dit polderlandschap unieke natuurwaarden worden in dit gebied behouden en ontwikkeld. Ook wordt het gebied beter ontsloten vanuit Rijnenburg door nieuwe fiets- en wandelroutes (in het kader van Groen Groeit Mee) en wordt gezocht naar meer natuurinclusieve vormen van landbouw.

Figuur 33: Sfeerbeeld mogelijke toekomst Reijerscop waarin natuurwaarden verder worden ontwikkeld in combinatie met behoud van openheid en agrarische functie. Bron: Provincie Groningen

5. Rijnenburg: landschapsstad

Rijnenburg heeft de potentie om voor stad en regio een mooi nieuw stadsdeel te worden. Rijnenburg kan flink bijdragen aan het terugdringen van het steeds maar toenemende woningtekort in de regio Utrecht. De ruimtelijke inventarisatie, de thematische uitgangspunten en het groenblauw raamwerk schetsen al de eerste contouren van dit toekomstige stadsdeel. Tegelijkertijd geven ze ook een beeld van de verschillende uitdagingen om dit mogelijk te maken. In dit hoofdstuk schetsen we welke identiteit Rijnenburg kan krijgen (paragraaf 5.1) en sluiten we af met een doorkijk naar het vervolg (paragraaf 5.2).

5.1 Schets van Rijnenburg

Met de ontwikkeling van circa 22.000 - 25.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en werkgelegenheid is Rijnenburg qua omvang vergelijkbaar met kernen als Woerden en Houten. Door de ligging ‘achter de snelwegen’ (vanuit Utrecht en Nieuwegein gezien) en beperkte auto-aansluitingen op deze snelwegen rijst de vraag waarom mensen hier willen (en kunnen) wonen en werken. Wat is hiervoor nodig en wat maakt Rijnenburg onderscheidend?

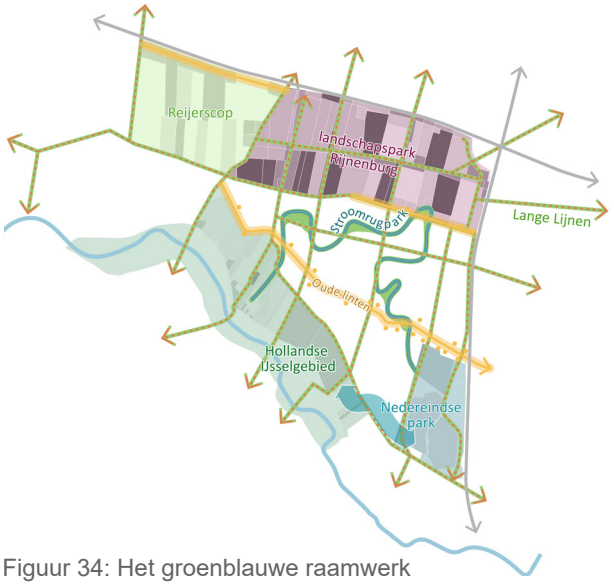
Het antwoord hierop is te vinden in de ligging van Rijnenburg op de overgang tussen de stad (met haar rijke aanbod aan voorzieningen en historische rijkdom) en het landschap met al zijn kwaliteiten, zoals de Hollandse IJssel met de uiterwaarden, dijken en vruchtbare oeverwallen en de (deels verborgen) rijke historie die teruggaat tot de Romeinse tijd.

Randvoorwaardelijk is in ieder geval een zeer snelle hoogwaardige OV-verbinding met Utrecht Centraal. Aanvullend hierop zijn nieuwe OV- en langzaam verkeer verbindingen met omliggende kernen en landschap, zoals (centrum) Leidsche Rijn, (centrum) Nieuwegein, IJsselstein en Hollandse IJssel nodig, voor wederzijds gebruik van voorzieningen, werkgelegenheid en recreatiemogelijkheden.

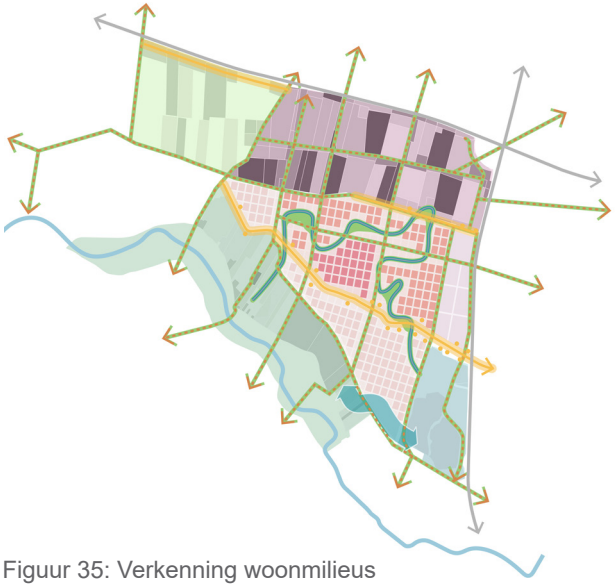
Aanvullend heeft Rijnenburg een eigen voorzieningenpakket nodig (sport, maatschappelijke functies, werkfuncties etc.) in de directe nabijheid van de woon-werkomgeving, dat voorziet in de dagelijkse behoeften zonder dat de auto hiervoor nodig is. Parkeervoorzieningen voor (deel)auto’s worden in parkeerhubs op afstand aangeboden.

Een autovrije of autoluwe leefomgeving schept ruimte om stad en landschap gelijkwaardig en in onderlinge samenhang te ontwikkelen. De basis voor deze leefomgeving vormt een robuust groenblauw raamwerk. Eeuwenoude stroomruggen en geulen die dwars door de polder lopen en het huidige verkavelingspatroon met sloten, weteringen en landschapselementen (bomen, eendenkooi, etc.) bieden een prachtige kans voor een groenblauwe structuur in en om het nieuwe stadsdeel, zeker in combinatie met het conserveren en beleefbaar maken van archeologische schatten.

Door de combinatie van een sterk groen, landschappelijk raamwerk en een bodem- en watersturende ontwikkeling (waaronder bouwen op de hoger gelegen stroomrug) is de ruimte waar gebouwd kan worden relatief beperkt in verhouding tot het gewenste (woning)bouwprogramma. Dit betekent dat compact en in hogere dichtheden gebouwd gaat worden, met naar verhouding veel gestapeld programma (appartementen). Het bouwen in deze dichtheden vraagt specifieke aandacht voor de menselijke maat en schaal, natuurinclusiviteit en hoogwaardige architectuur. Ook is het de opgave om maximale interactie met het landschap te realiseren, door de buitenruimte autoluw en groen in te richten, met veel ruimte voor sporten, spelen, ontmoeting en recreatie. Het meest stedelijke deel van Rijnenburg (hoge dichtheden aangevuld met werkfuncties en voorzieningen) concentreert zich voornamelijk nabij de nieuwe OV-haltes. Op grotere afstand van de OV haltes zal de bebouwingsdichtheid lager zijn. Zo ontstaat een diversiteit aan woonmilieus met variërende dichtheden.



Figuur 34: Het groenblauwe raamwerk



Figuur 35: Verkenning woonmilieus

Figuur 36: Sfeercollage van het groenblauwe raamwerk

Figuur 37: Sfeerbeelden van het Mobiliteitsconcept

Figuur 38: Sfeerbeelden van de diversiteit woonmilieus

Het lagergelegen veengebied in het noorden van Rijnenburg biedt ruimte voor allerlei barcode functies die gezond stedelijk leven mogelijk maken: natuurontwikkeling, waterberging, energieopwekking, sport, voedselproductie en recreatie.

Rijnenburg onderscheidt zich door de nabijheid van stad en landschap, ruimtelijk en sociaal goed verbonden met stad en regio maar waar ook alle voorzieningen te vinden zijn. Samen met een sterke integratie van stedelijkheid met landschappelijke waarden kan Rijnenburg zich ontwikkelen tot landschapsstad van de toekomst. Een landschapsstad waar men bewust leeft, waar men rekening houdt met elkaar, met mens én natuur. Een soortgelijke ontwikkeling van deze omvang kennen we nog niet in Nederland. Daarom zal veel onderzoek naar deze nieuwe leefomgeving moeten worden gedaan, op basis van innovatieve oplossingen. Hierbij gaat het niet alleen over innovatieve mobiliteit zoals het shuttle concept uit de mobiliteitsstudie maar ook ten aanzien van woonvormen, energieopwekking en -gebruik en klimaatadaptatie. De ontwikkeling van Rijnenburg zal jaren duren. Een tijd waarin maatschappelijke, technologische en klimatologische ontwikkelingen zullen plaatsvinden. De planontwikkeling van Rijnenburg is daarom niet statisch, maar zal gaan anticiperen op deze nieuwe inzichten. Daarmee kan Rijnenburg ook in de toekomst een vernieuwende en onderscheidende leefomgeving bieden die iets toevoegt aan de Metropool Regio Utrecht.

Figuur 39: Sfeercollage van een mogelijke invulling van het nieuwe stadsdeel ten zuiden van de Nedereindseweg.

5.2 Vervolg richting Uitgangspuntennotitie

De ontwikkeling van Rijnenburg naar de landschapsstad zoals hierboven beschreven ontstaat niet zomaar. Er is nog veel onderzoek nodig om van de thematische uitgangspunten uit dit document te komen tot integraal afgewogen en haalbare uitgangspunten. In de volgende stap richting de Uitgangspuntennotitie wil de gemeente door middel van (ontwerpend) onderzoek inzichtelijk maken hoe de belangrijkste thematische uitgangspunten (groenblauw raamwerk, dichtheid, mobiliteit en type programma (wonen, werken, recreëren)) zich tot elkaar en tot de omgeving (stad, landschap en regio) kunnen verhouden.

Bijvoorbeeld:

- Hoe verhouden het groenblauwe raamwerk, het gebouwde gebied, de woningaantallen en de woningtypologieën zich tot elkaar? Welke dichtheden zijn nodig voor een robuust groen raamwerk? Wat betekent bijvoorbeeld het toevoegen van lagere dichtheden voor de dichtheid in de rest van het gebied en/of voor het groenblauwe raamwerk?
- In hoeverre passen alle ruimteclaims voor Rijnenburg in het gebied die horen bij de ontwikkeling van 22.000 tot 25.000 woningen naast de ruimteclaims voor bovenwijkse voorzieningen?
- Hoe verhoudt het sturende mobiliteitsconcept zich tot de leefbaarheid in Rijnenburg en omliggend stedelijk gebied? Wat is bijvoorbeeld het effect van mobiliteitshubs in Rijnenburg voor de kwaliteit van het groenblauwe raamwerk?
- Hoe maken we goede verbindingen met het omliggend stedelijk gebied zodat beiden elkaar versterken en Rijnenburg geen eiland op zichzelf wordt?

De (relatief) hoge dichtheid, het groenblauwe raamwerk, het mobiliteitsconcept en het type programma beïnvloeden elkaar soms positief en soms negatief en hebben effecten op het omliggende gebied. Daarbij is het de vraag of alle ruimteclaims in Rijnenburg passen; er zullen dan keuzes gemaakt moeten worden. We zullen daarbij eerst de barcode voor Rijnenburg in het plangebied oplossen en daarna kijken we hoe we omgaan met de bovenwijkse wensen. Het is nodig om in de vervolgfase onderzoek te doen naar duurzaam ruimtegebruik en daarbij naar oplossingen te zoeken zoals dubbelgebruik van functies en het uitwisselen van barcode onderdelen met omliggend bestaand en toekomstig gebied, waaronder de A12-zone.

De antwoorden op de onderzoeksvragen uit bijlage 4 zullen we in de vervolgfase integraal wegen (ruimtelijk, programmatisch, financieel en kwalitatief) door middel van (ontwerpend) onderzoek, waarbij gekeken wordt hoe thematische ambities en uitgangspunten zich tot elkaar verhouden en bijdragen aan de overkoepelende visie van de landschapsstad. Het (ontwerpend) onderzoek in de volgende fase is dus nadrukkelijk een tussenstap om te komen tot een weloverwogen set aan leidende principes en uitgangspunten voor de Uitgangspuntennotitie, als basis voor het Masterplan c.q. de Omgevingsvisie.

Dit onderzoek doen we niet alleen maar blijven wij doen in nauwe samenwerking en afstemming met het consortium van grondeigenaren, onze Rijks- en regiopartners, het waterschap en netbeheerders.

Daarnaast organiseren wij een proces waarin de bewoners, ondernemers, gebruikers in en om het gebied en overige stakeholders zoals belangenorganisaties op het gebied van natuur en mobiliteit hun mening kunnen geven over de ontwikkeling van het gebied.

Bijlagen

1.a Themakaarten Gezonde Leefomgeving
1.b Uitgangspunten water

2. Marktonderzoek
werken en voorzieningen

3. Verdiepend
Mobiliteitsonderzoek Rijnenburg

4. Onderzoeksvragen
Uitgangspuntennotitie

5. Groeidocument Consortium van
grondeigenaren Rijnenburg

Colofon

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/rijnenburg
Programmatische Verkenning Rijnenburg, september 2024

Bestuurlijk opdrachtgever
Eelco Eerenberg

Ambtelijk opdrachtgever
Jeen Kootstra

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht

Projectteam
Viola Cornelisse-Harms, Leon de Graaf, Dion Koens, Renée Midavaine, Tom van Nieuwenhuijze, Ben Norg, Eric Rossen, Jorn Verboon, Karen Vlasblom.

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

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/rijnenburg