

MIRT-VERKENNING OV EN WONEN TOETS VOORLOPIG VKA

EFFECTNOTITIE RUIMTELIJKE KWALITEIT

MAART 2026

DEFINITIEF



Autorisatieblad

MIRT verkenning OV en Wonen Regio Utrecht, Toets voorlopig VKA

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Arjan Freije	√	19-03-2026
Gecontroleerd door	Stef Brauers, Martin Wink	√	19-03-2026
Vrijgegeven door	Willem Snel	√	19-03-2026

Versiehistorie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
0.1	Arjan Freije	19-12-2025	Opstellen concept effectnotitie
1.0	Arjan Freije	04-02-2026	Tweede concept effectnotitie
2.0	Arjan Freije	18-02-2026	Definitieve versie effectnotitie na verwerking review opdrachtgevers
3.0	Arjan Freije	05-03-2026	Concept versie na toevoeging alternatieven 5 & 6
4.0	Arjan Freije	19-03-2026	Definitieve versie na toevoeging alternatieven 5 & 6

1 Doel rapportage	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Leeswijzer.....	5
2 Beleidskader	6
2.1 Beleid U Ned	6
2.1.1 Gezond groeien in nabijheid: Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort	6
2.1.2 Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij.....	7
2.1.3 Metropoolpoorten Utrecht Nabij: Gebiedsonderzoeken Metropoolregio Utrecht 2040.....	7
2.1.4 Mobiliteitsstrategie	7
2.2 Beleid U16	8
2.2.1 Integraal Ruimtelijk Perspectief 2021-2040	8
2.3 Beleid Spoorbouwmeester	8
2.3.1 Stationsconcept: omgevingsdomein	8
2.4 Provinciaal beleid	9
2.4.1 Omgevingsvisie.....	9
2.4.2 Mobiliteitsvisie. Verbinden, vernieuwen en versterken.....	10
2.4.3 Handreiking Nieuwe Woongebieden	10
2.4.4 Ringpark.....	11
2.5 Gezamenlijk beleid van Provincie Utrecht, gemeenten Nieuwegein en Utrecht en de U10.....	11
2.6 Beleid gemeente Utrecht.....	12
2.6.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht	12
2.6.2 Omgevingsvisie Utrecht.....	13
2.6.3 Stedenbouwvisie.....	17
2.6.4 Omgevingsvisies per deelgebied.....	17

2.6.5 Merwedelijk. Analyse van ruimtelijke kwaliteit.....	21
2.7 Beleid gemeente Nieuwegein.....	21
2.7.1 Omgevingsvisie Nieuwegein	21
2.7.2 Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030.....	22
2.7.3 Groenstructuurplan Nieuwegein	22
2.7.4 Koersdocument Groot Merwede.....	24
2.8 Niet vastgesteld beleid	25
2.8.1 Voetgangersbeleid.....	25
2.8.2 Omgevingsvisie Jaarbeurs	25
2.8.3 Stedenbouwkundig toekomstbeeld stationsgebied 2040	25
2.8.4 Programmatische verkenning Stadseiland-Zuid.....	26
3 Onderzoeksmethodiek en scoremethodiek	28
3.1 Onderzoeksmethodiek	28
3.2 Scoringsmethodiek.....	29
3.3 Referentiesituatie	29
3.4 Deelgebiedenaanpak beoordeling bouwstenen	31
4 Samenvatting effecten alternatieven Merwedelijk op de ruimtelijke kwaliteit	32
5 Stedenbouwkundige en landschappelijke context.....	37
5.1 Overzicht beoordeling Merwedelijk	37
5.2 Effecten op de stedenbouwkundige en landschappelijke context 37	
5.3 Beoordeling	44
5.4 Mitigerende maatregelen.....	45
6 Groene en blauwe structuren	46
6.1 Overzicht beoordeling Merwedelijk	46
6.2 Effecten op groene en blauwe structuren	46

6.3	Beoordeling	51
6.4	Mitigerende maatregelen	51
7	Lopen, verblijven en ontmoeten	53
7.1	Overzicht beoordeling Merwedelijn	53
7.2	Effecten op lopen, verblijven en ontmoeten	53
7.3	Beoordeling	58
7.4	Mitigerende maatregelen	58
8	Conclusie.....	59
Colofon		60

1 Doel rapportage

1.1 Inleiding

Voorliggend achtergrondrapport beschouwt de optredende effecten van de zes alternatieven van de MIRT-verkenning OV en Wonen voor het aspect ruimtelijke kwaliteit. Voor een uitgebreide beschrijving van de alternatieven wordt verwezen naar de bijbehorende oplegnotitie.

Deze rapportage maakt inzichtelijk hoe de alternatieven zich ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de (beleidsarme) referentiesituatie in 2040 verhouden. Dit geeft input om te komen tot een voorkeursalternatief.

1.2 Leeswijzer

Deze effectnotitie bestaat uit de volgende hoofdstukken:

- Een beschrijving van de relevante beleidskaders (hoofdstuk 2).
- Een beschrijving van de onderzoeksmethodiek en scoremethodiek (hoofdstuk 3)
- Een overzicht van de effecten van de Merwedelijn in de gemeente Utrecht op de ruimtelijke kwaliteit
- Beschrijving van de effecten van de alternatieven (hoofdstuk 5, 6 en 7)
- Conclusie met een samenvatting van de beoordelingen (hoofdstuk 8).

2 Beleidskader

In onderstaande paragrafen zijn de relevante beleidsdocumenten weergegeven. Dit omvat beleid van samenwerkingsverband U Ned, U16, de Spoorbouwmeester, de Provincie Utrecht en gemeentelijk beleid van de gemeentes Utrecht en Nieuwegein. Er is onderscheid gemaakt tussen vastgesteld en nog niet vastgesteld beleid. Dit wordt lopende het project of kort daarop vastgesteld en wordt daarom niet meegenomen. Dit wordt separaat benoemd.

De figuren die in dit hoofdstuk zijn opgenomen komen telkens uit het beleidsdocument dat in desbetreffende paragraaf centraal staat. Indien anders wordt de bron vermeld.¹

2.1 Beleid U Ned

Het samenwerkingsverband U Ned heeft als ambitie een gezonde groei van de regio Utrecht in balans met goede bereikbaarheid en leefbaarheid. Het rijksbeleid is binnen U Ned geborgd en opgesteld door een samenwerking van ministeries met Provincie Utrecht, gemeenten en ProRail en NS. Vanuit de partners zijn de volgende relevante U Ned-beleidsdocumenten aangedragen.

2.1.1 Gezond groeien in nabijheid: Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort

Het Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort is het overkoepelende beleid voor de regio Utrecht. In 2040 zijn in dit gebied 125.000 woningen en locaties voor ruim 80.000 banen nodig. Daarin staat nabijheid centraal. Het Ontwikkelperspectief is de 'koepel' over de Utrechtse (zie 2.1.2) en Amersfoortse ontwikkelperspectieven. Zo ontstaat een eenduidig document voor de regio voor de opgaven gezonde verstedelijking en mobiliteit, maar ook bepalende thema's voor de

verstedelijkingsopgave als water en bodem, groen, energie en klimaat. De drie overkoepelende uitgangspunten voor groeien in nabijheid zijn:

- Een robuust groenblauw raamwerk en een divers landschap dat meegroeit en goed bereikbaar is
- Verstedelijken in drie type milieus: metropoolpoorten, regiopoorten en vitale kernen
- Systeemsprong voor een samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem.

OV en Wonen heeft vooral impact op de laatste twee punten. Het nieuwe OV is nodig om nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken in de metropoolpoorten A12-zone en Utrecht Science Park – Lunetten Koningsweg. Maar ook op punt 1 wordt er invloed uitgeoefend. Zo biedt een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling kansen voor kwaliteitsverbetering in het fijnmazige groenblauwe raamwerk.

¹ Foto's komen ook uit desbetreffende bron of zijn gemaakt door de auteur van dit rapport.



Figuur 1: Verbeelding van het Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort, ingezoomd op Utrecht

Wat betreft de waarde van het groenblauwe netwerk benoemt het Ontwikkelperspectief het realiseren van een hoogwaardig groenblauw raamwerk door middel van groenblauwe scheggen², groene ringen en daarbinnen gelegen groene bestemmingen. Groen moet meegroeien met de verstedelijking van de metropoolpoorten.

2.1.2 Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij

In het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij is het toekomstbeeld geschetst voor de Metropoolregio Utrecht tot 2040, met een doorkijk naar 2050. Nabijheid is het leidende principe. Voorzieningen zijn vanuit huis zoveel mogelijk te voet, per fiets of met het openbaar vervoer goed bereikbaar. Daar komen nieuwe ontwikkelingen bij, dáár waar al veel mensen wonen of werken en waar het openbaar vervoer goed geregeld is of kan worden.

² Scheggen zijn stukken natuur die vanuit het landelijk gebied diep de stad in steken

Metropoolpoorten vormen belangrijke stedelijke ov-knooppunten binnen de Grote U. De Grote U is de binnenstedelijke tussenruimte tussen het stedelijk kerngebied van Utrecht en omliggende wijken of regiokernen. Dit zijn gebieden die zich verder ontwikkelen tot nieuwe stedelijke centra, de metropoolpoorten. Voor ruimtelijke kwaliteit is een zorgvuldige aansluiting van deze Metropoolpoorten op de stedelijke context van belang.

Een ander doel is het uitbouwen van de groene scheggen. Het kerndocument 'Metropoolpoorten Utrecht Nabij' benadrukt de aanleg van een ondergrondse Merwedelijn vanwege de bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit.

2.1.3 Metropoolpoorten Utrecht Nabij: Gebiedsonderzoeken Metropoolregio Utrecht 2040

De Gebiedsonderzoeken sluiten aan op het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij. Hierin wordt toegewerkt naar ruimtelijk-programmatische ingrediënten voor een integraal toekomstperspectief voor de verdere verstedelijking in en rond de Grote U na 2030. Tabel 1 toont de verstedelijkingsopgave met bandbreedte laag-hoog voor de metropoolpoorten binnen het projectgebied van OV en Wonen.

Tabel 1: Potentiële invulling woningen en banen A12-zone en USP – Lunetten Koningsweg (Gebiedsonderzoeken Metropoolregio Utrecht 2040, 2022)

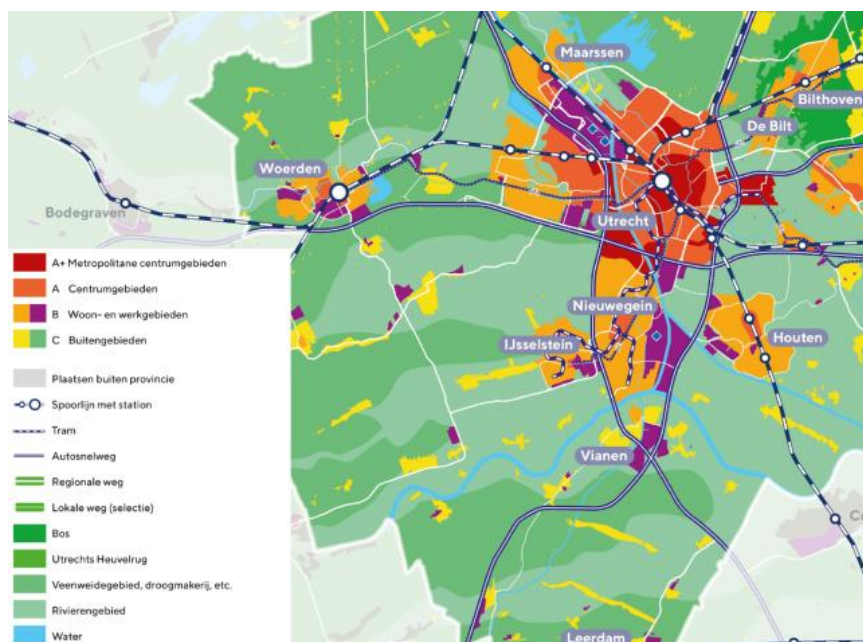
Gebied	Woningen	Banen
A12-zone	15.200 – 26.800	7.900 – 17.000
USP – Lunetten Koningsweg	5.400 – 16.400	5.400 – 18.000

2.1.4 Mobiliteitsstrategie

De mobiliteitsstrategie richt zich op een robuust, duurzaam en samenhangend regionaal en multimodaal mobiliteitssysteem. De strategie is gedragen door alle partners van U Ned, waarmee de

verwachte groei van de mobiliteit in de regio beheersbaar kan worden opgevangen, in combinatie met een betere leefkwaliteit.

De U Ned Mobiliteitsstrategie benoemt als subdoel het efficiënt omgaan met schaarse ruimte om door de mobiliteitstransitie extra ruimte te creëren. Het subdoel 'Gezonde en duurzame leefomgeving' benoemt de invloed van barrièrewerking en oversteekbaarheid vanwege hoge aantallen autokilometers in de totale modal split. Ruimtelijk ontwerp en mobiliteitsontwerp moeten in uitwerkingen gelijk oplopen. Hierbij worden A-, B- en C-gebieden onderscheiden (Figuur 2). Het merendeel van het projectgebied OV en Wonen ligt in A-gebieden, waar actieve mobiliteit en openbaar vervoer de hoofdgebruikers van de ruimte zijn.



Figuur 2: Zoning stedelijke gebieden

2.2 Beleid U16

2.2.1 Integraal Ruimtelijk Perspectief 2021-2040

Vanuit de U16-gemeenten is het Integraal Ruimtelijk Perspectief 2021-2040 (IRP) opgezet om concreet te maken hoe de regio op een gezonde en duurzame wijze groeit en daarbij omgaat met de grote maatschappelijke opgaven. Eén van de inhoudelijke hoofddoelen is het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit. Bij elke uitbreiding is het van belang dat deze bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van het landschap. In de A12-zone wordt de ruimtelijke kwaliteit volgens het IRP gedragen door de kanalen. De ruimtelijke kwaliteit moet worden geoptimaliseerd in integrale regionale samenhang.

2.3 Beleid Spoorbouwmeester

2.3.1 Stationsconcept: omgevingsdomein

Het omgevingsdomein is de plek waar de overgang tussen het station en de omgeving plaatsvindt. Hier vindt de reiziger de bus, taxi en/of de tram en informatie over de omgeving. Het primaat ligt hier bij de voetganger. De treinreiziger wordt hier voetganger in een omgeving waar reizigers zich moeten kunnen oriënteren. Ook voor reizigers die niet met de trein reizen is dit een knooppunt. De functionaliteit van de logistieke knoop is vaak maatgevend voor de ruimtelijke organisatie van de directe stationsomgeving.

Het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en het borgen van een goed eindresultaat van het omgevingsdomein begint al in het vroegste stadium van de planvorming. OV en Wonen heeft een sterke relatie met het omgevingsdomein van station Utrecht Centraal. De inrichting hiervan verandert en het omgevingsdomein is een belangrijk punt van aandacht voor de relatie tussen de logistieke knoop en de overstap op andere modaliteiten. Spoorbouwmeester benoemt enkele kenmerken van het omgevingsdomein die ook voor de ruimtelijke kwaliteit een belangrijke rol spelen; er is sprake van stedelijke openbaarheid, voldoende ruimte voor het onvoorspelbare (van straatmuzikanten tot demonstraties), de voetganger centraal en een lokale identiteit.

2.4 Provinciaal beleid

De Provincie heeft verschillende relevante beleidskaders opgesteld. Daarnaast is zij de eisen stellende partij wat betreft traminfrastructuur. Het wettelijk kader hiervoor is de Wet lokaal spoor, Wls. Het Provinciale beheerplan Wet lokaal spoor bepaalt wat wel en niet kan in en op de traminfrastructuur, inclusief halten. Voor de Wls geldt het overgangsrecht naar de Omgevingswet.

De volgende beleidsstukken vormen het provinciale kader van voorliggende effectnotitie.

2.4.1 Omgevingsvisie

Van het provinciaal beleid is de Omgevingsvisie richtinggevend. Het vormt het provinciale kader waarbinnen de effecten op de ruimtelijke kwaliteit moeten worden beschouwd. De Ontwerp Omgevingsvisie Provincie Utrecht van 16 december 2025 is de meest actuele versie, maar deze is nog niet vastgesteld. Op het moment van schrijven ligt deze ter inzage. Daarom is de bestaande Omgevingsvisie leidend. De uitvoering van het omgevingsbeleid wordt gestructureerd door de Omgevingsvisie.

De provincie zet in de Omgevingsvisie in op zeven hoofdlijnen, waarvan voor ruimtelijke kwaliteit de volgende drie van belang zijn:

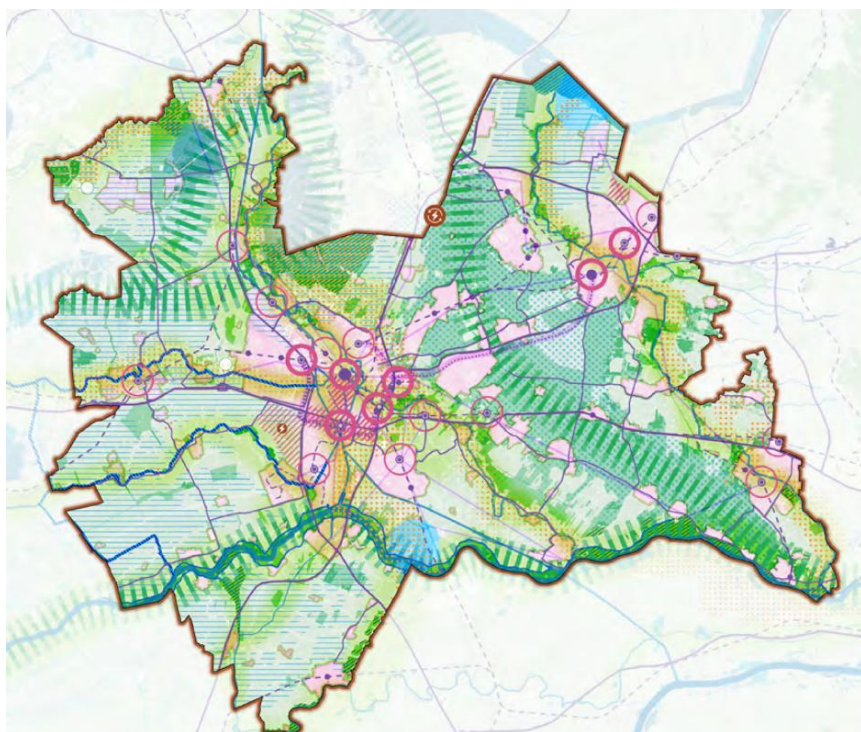
1. Stad en land gezond
 - Ontwikkelen van een groenblauwe en recreatieve structuur
 - Versterken verbindingen stad/land
2. Vitale steden en dorpen
 - Binnenstedelijke ontwikkeling
 - Integrale ontwikkeling wonen en werken rondom knooppunten
 - Zoekrichting grootschalige integrale ontwikkeling wonen-werken-bereikbaarheid in de A12-zone
3. Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar
 - Multimodale knooppunten ontwikkelen
 - Bestaande knooppunten aanvullen (spoor en hoogwaardig openbaar vervoer)

- Nieuwe knooppunten ontwikkelen (Lunetten-Koningsweg, Utrecht Science Park en Westraven)
- Hoogwaardige ov-verbindingen tussen knooppunten realiseren

De aan ruimtelijke kwaliteit rakende hoofdlijn 'levend landschap, erfgoed en cultuur' is onderdeel van de effectnotitie archeologie & cultuurhistorie.

De Provincie zet in op kwaliteit van de openbare ruimte: klimaatverandering en gezondheid vragen om een stedelijke omgeving waar tevens ruimte is voor groen, waaronder bomen en blauw, en een ruimte die uitnodigt tot bewegen. Tevens vraagt de provincie aandacht voor het op peil houden van het niveau, de beschikbaarheid en de bereikbaarheid van culturele en recreatieve voorzieningen. Speciale aandacht krijgt de A12-zone. Een van de ambities is dat deze zone de landschappelijke waarden en cultuurhistorie versterkt en ruimte biedt voor sport en recreatie.

Wat betreft de derde relevante hoofdlijn is de focus op het behoud en optimaal multimodaal benutten van infrastructuur een belangrijke ambitie. Doel is om één samenhangend mobiliteitssysteem te creëren. Aantrekkelijk verknopen en (ruimtelijke) aantrekkelijkheid van knooppunten staat centraal. Figuur 3 toont de Omgevingsvisie met nieuwe knooppunten omcirkeld en nadruk op onder andere de A12-zone.



Figuur 3: Omgevingsvisie Provincie Utrecht 2050

2.4.2 Mobiliteitsvisie. Verbinden, vernieuwen en versterken

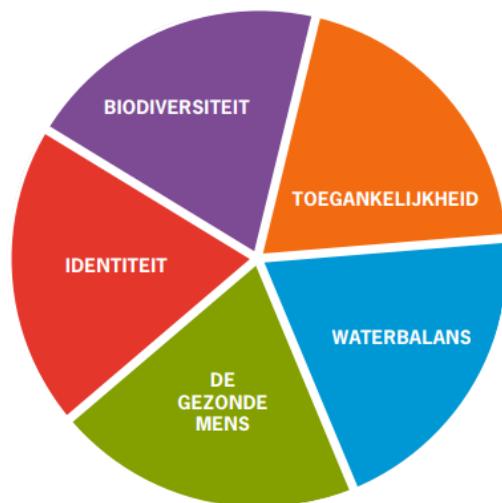
De Provinciale Mobiliteitsvisie gaat over het verbinden van gebieden op een veilige, efficiënte manier. De visie benoemt dat bij het versterken van bestaande netwerken moet worden ingezet op de ruimtelijke kwaliteit bij de inpassing van infrastructuur in de omgeving. Dit gebeurt door bijvoorbeeld een weg niet meer te beschouwen als verbinding tussen A en B, maar als een mobiliteitsvraagstuk in haar omgeving. Vernieuwen vindt plaats door de mobiliteitsdoelen steeds meer op basis van vertrouwen samen met partners te bereiken. Verbinden vindt plaats door

netwerken onderling, maar ook partijen met elkaar in verbinding te brengen.

2.4.3 Handreiking Nieuwe Woongebieden

De Handreiking Nieuwe Woongebieden (HNW) is opgesteld als deel van het programma Groen Groeit Mee. De HNW sluit aan op de IOV en het Groen Groeit Mee Pact. Het doel van het pact is “groen naar een hoger niveau te tillen en te zorgen dat groen een wezenlijk onderdeel wordt van de ruimtelijke programmering naast wonen, werken, mobiliteit en energie”³. De ‘schijf van vijf van de provincie Utrecht’ is de tool in het HNW waarmee waardecreatie ontwikkeld wordt. Toegankelijkheid, de gezonde mens en identiteit zijn de aspecten uit de ‘schijf van vijf’ die in deze effectnotitie ruimtelijke kwaliteit meegewogen worden. Een grote variëteit aan groene ‘ingrediënten’ draagt bij aan groene ontwikkeling bij grootschalige omgevingsprojecten binnen de Provincie Utrecht.

³ Provincie Utrecht et al. 2022. Groei Groeit Mee Pact.



Figuur 4: Schijf van vijf uit de HNW

2.4.4 Ringpark

Het concept Ringpark sluit aan op het Groen Groeit Mee pact. Het is een ruimtelijk concept van concentrische ringen aan groen in de provincie die perspectieven biedt en stimuleert voor de relatie tussen stad en land. Het Ringpark heeft een dubbele doelstelling:

1. Groene waarden verstevigen in een groeiende regio;
2. Ruimtelijke economische meerwaarde creëren bij transitie.

Daarnaast draagt het Ringpark bij aan de volgende subdoelen:

- Meervoudig ruimtegebruik mogelijk maken;
- Gebieden nieuwe betekenis geven;
- Aantrekkelijk landschap;
- Biodiversiteit verbeteren;
- Gezondheid bevorderen.

Voor deze effectbeoordeling ligt de focus op de effecten voor mensen (gebieden nieuwe betekenis geven, aantrekkelijk landschap en gezondheid bevorderen).



Figuur 5: Concept Ringpark Utrecht

2.5 Gezamenlijk beleid van Provincie Utrecht, gemeenten Nieuwegein en Utrecht en de U10

Door de Provincie en Gemeenten is een perspectief in ontwikkeling, wat een beeld geeft van de gewenste denkrichting voor de ontwikkelingen van de gebieden Groot Merwede en Rijnenburg. Dit stuk is niet vastgesteld en is daarmee nog geen deel van de beoordeling.

Groeien in het hart van Nederland

Groot Merwede Rijnenburg is de grootste verstedelijkingslocatie van Nederland en ligt strategisch tussen Utrecht en Nieuwegein. Met ruimte voor circa 63.000–75.000 woningen en 33.500–45.000 arbeidsplaatsen wordt hier gebouwd aan een vitaal, leefbaar en duurzaam stedelijk gebied. De ontwikkeling speelt in op de sterke bevolkingsgroei en woningvraag en versterkt de positie van de Metropoolregio Utrecht als economische motor, met name in kennis-, gezondheids- en innovatiesectoren.

Het landschap dichtbij

Het gebied ligt midden tussen waardevolle landschappen zoals het Groene Hart, de Utrechtse Heuvelrug en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De ontwikkeling benut deze ligging door stad en landschap sterker te verbinden en de landschappelijke, ecologische en recreatieve kwaliteit te vergroten via groenblauwe structuren en een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes.

Samenhang en regionale verbondenheid

Groot Merwede Rijnenburg bestaat uit meerdere deelgebieden met een eigen karakter:

- Het hoogstedelijke Beurskwartier en Merwede
- Een combinatie van werken en wonen in Stadseiland-Zuid
- Galecopperzoom met meer ruimte en een mix aan functies met onder meer sportvelden
- De transformatie van Papendorp van werken naar een levendig, gemengd gebied
- Rijnenburg als volledig nieuw woonmilieu, geïntegreerd in het landschap.

Samen vormen zij een samenhangend geheel, verbonden door hoogwaardige OV-verbindingen, langzaamverkeersroutes en de tram als 'levenslijn' door het hele gebied.

De levenslijn: wonen, werken, samenleven en ontmoeten hand in hand

Deze tramlijn vormt de centrale 'levenslijn' van het gebied en is cruciaal voor het realiseren van de woning- en werkambities. Zonder deze tramlijn is het niet mogelijk om de beoogde woningaantallen en arbeidsplaatsen in Groot Merwede Rijnenburg te realiseren. De tramlijn verlicht de druk op de bestaande infrastructuur en het hoofdwegenet, houdt station Utrecht Centraal bereikbaar en draagt bij aan duurzaam en toegankelijk vervoer voor inwoners van de regio.

De lijn verbindt Rijnenburg met Utrecht Centraal, Nieuwegein en sluit aan op verbindingen met Utrecht Science Park. Het draagt bij aan een

dynamisch stedelijk netwerk van wonen, werken en voorzieningen langs de route. Een kwalitatief hoogwaardige tram verhoogt de leefkwaliteit van de gehele regio.

Bouwen aan gemeenschappen

De ontwikkeling van Groot Merwede Rijnenburg gaat verder dan alleen het toevoegen van woningen en werklocaties. Door de plannen te combineren met thema's als groen, water, bereikbaarheid en sociale leefbaarheid, wordt een omgeving gecreëerd die naast werken en wonen uitnodigt tot samenleven, ontmoeten en ontspannen. Groot Merwede Rijnenburg wordt niet alleen een levendige en economisch sterke plek, maar draagt ook actief bij aan een regio waar mensen elkaar vinden en ontmoeten. Dit maakt de ontwikkeling tot een maatschappelijke investering van nu, met blijvende baten voor de toekomst.

2.6 Beleid gemeente Utrecht

2.6.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU), met als titel 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad' is een belangrijk gemeentelijk beleidsstuk dat richting geeft aan de toekomstige ambities van de stad. Hierin staan belangrijke thema's integraal verwoord en verbeeld, opgehangen aan het concept van de 10-minutenstad. De gemeente stelt twee hoofdstructuren voorop, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water zijn voorwaarden voor gezonde stedelijke ontwikkeling. De stedelijke gebieden weerspiegelen herkenbare stadsprofielen:

- De groene stad;
- De verbonden stad;
- De compacte stad;
- De inclusieve en betaalbare stad;
- De toekomstbestendige stad;
- De vertraagde stad.

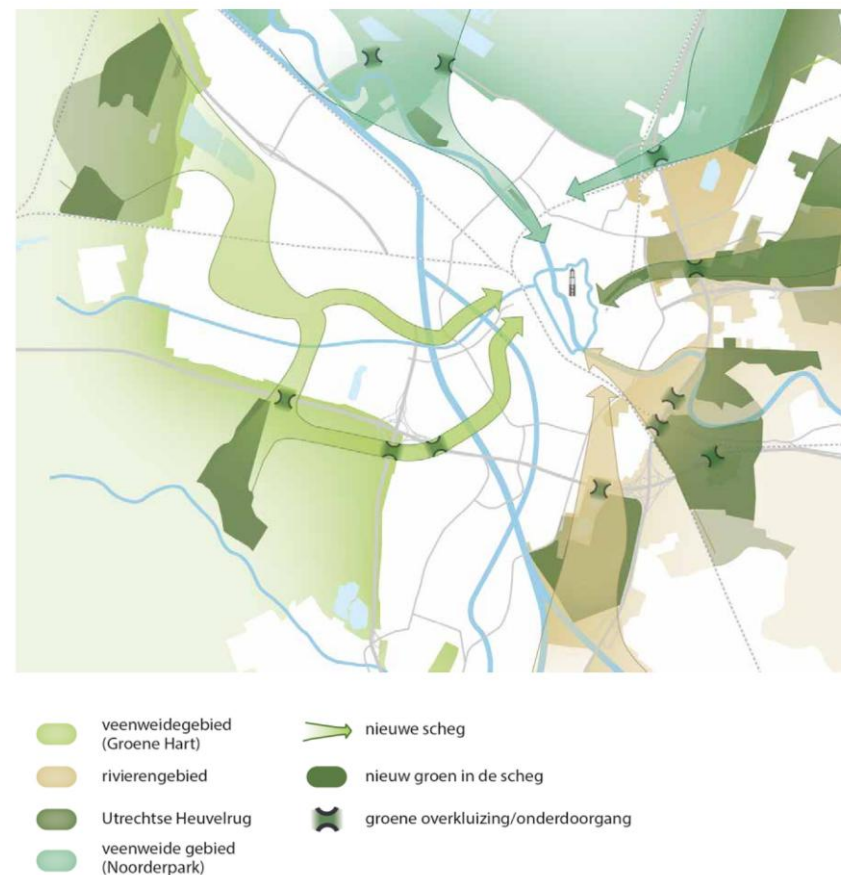
Deze stadsprofielen vormen mede de input voor de criteria binnen ruimtelijke kwaliteit en de beoordeling. Figuur 6 toont de verbeelding van

de RSU. Belangrijk hierin is de knopenontwikkeling op meerdere locaties buiten de binnenstad met een diverse samenstelling van wonen, werken en verblijven. Doel van zowel de RSU als de MIRT-verkenning OV en Wonen is om het knooppunt Utrecht Centraal te ontlasten door de ontwikkeling van nieuwe knopen. Deze knopen zijn zowel goed met het centrum, met elkaar als met het regionale/nationale netwerk verbonden.



Figuur 6: Verbeelding van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

De RSU benoemt de schaa sprong groen. De ambitie is om het groen kwalitatief te verbeteren. Groenblauwe routes worden versterkt; bijvoorbeeld in Utrecht-Zuidwest (Rondje Stadseiland), het centrum (groene oevers van de gereconstrueerde singel en te reconstrueren Leidse Rijn), maar ook rond de Koningsweg/Maarschalkerweerd, het Lunettenpark en op Utrecht Science Park. Op deze plekken is de ambitie nieuwe parkgebieden te ontwikkelen, en nieuwe scheggen. Hiervoor moeten infrastructurele barrières worden geslecht. De schaa sprong groen is randvoorwaardelijk voor gezond stedelijk leven en verdichting.



Figuur 7: Ambitie om groene scheggen te ontwikkelen die stad en platteland verbinden (RSU)

2.6.2 Omgevingsvisie Utrecht

In de Omgevingsvisie Utrecht is het beleid over de fysieke leefomgeving van de Gemeente Utrecht vastgelegd. De RSU is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Voortvloeiende uit de Omgevingsvisie zijn diverse beleidsdocumenten opgesteld, om het beleid

nader uit te werken. Drie beleidsdocumenten zijn als relevante input voor deze effectnotitie van de MIRT-verkenning aangewezen:

- Groenstructuurplan en groengebieden;
- Kwaliteit openbare ruimte;
- Mobiliteitsplan 2040.

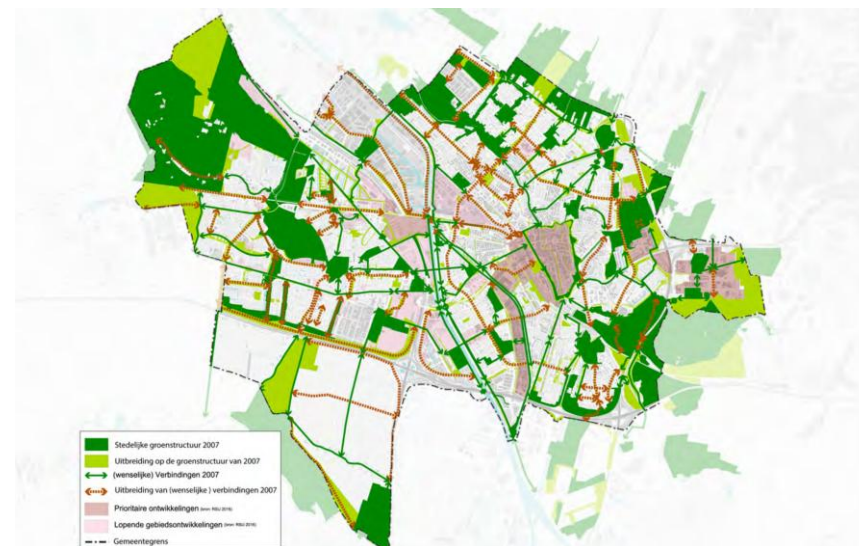
Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) staat dat de groei van de stad met binnenstedelijke verdichting wordt opgevangen. Groen wordt daardoor in de toekomst steeds intensiever gebruikt en komt onder druk te staan. Om de groene inrichting te sturen is een Groenstructuurplan (GSP) opgesteld, geactualiseerd en vastgesteld op 8 maart 2018⁴. Het GSP was input voor de RSU en heeft als doel om de potentie van groen en water optimaal te benutten. In het GSP zijn vijf ambities verwoord:

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

De ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteiten (eerste punt) hebben verschillende inrichtings- en beheerniveaus. De afspraken over de stedelijke groenstructuur worden bewaakt aan de hand van het afwegingskader voor groen en de Visiekaart stedelijke groenstructuur 2030 (Figuur 8). Op deze kaart zijn de (wenselijke) ecologische

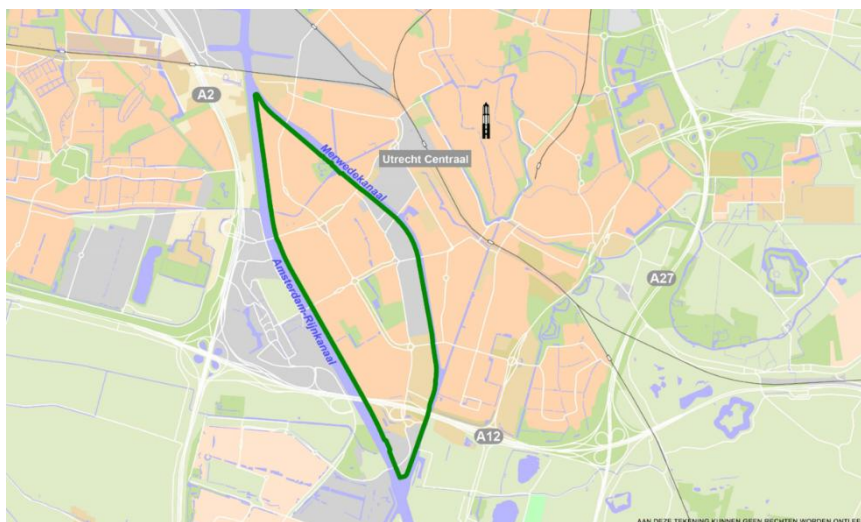
verbindingen, (te realiseren) groengebieden en nieuwbouwwontwikkelingen weergegeven.



Figuur 8: Actualisatiekaart visie Groenstructuur 2030 gemeente Utrecht.

Naast het GSP ontwikkelt de gemeente het Rondje Stadseiland, weergegeven in Figuur 9. Deze wordt ontwikkeld langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal. Om deze groenzone te ontwikkelen wordt aangesloten op lopende projecten, maar eveneens kunnen lopende projecten zelf ook aansluiten op de ontwikkeling van het Rondje.

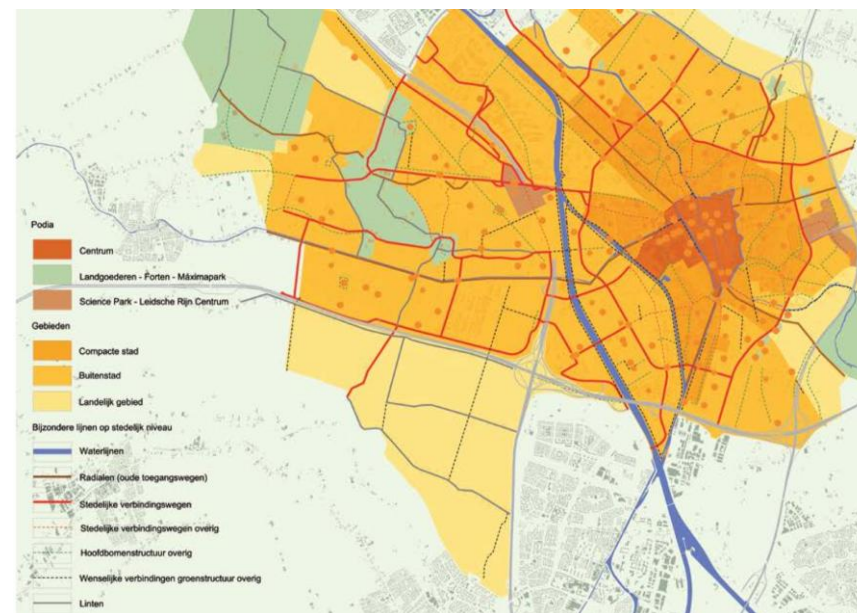
⁴ Gemeente Utrecht. 2018. Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030.



Figuur 9: Rondje Stadseiland

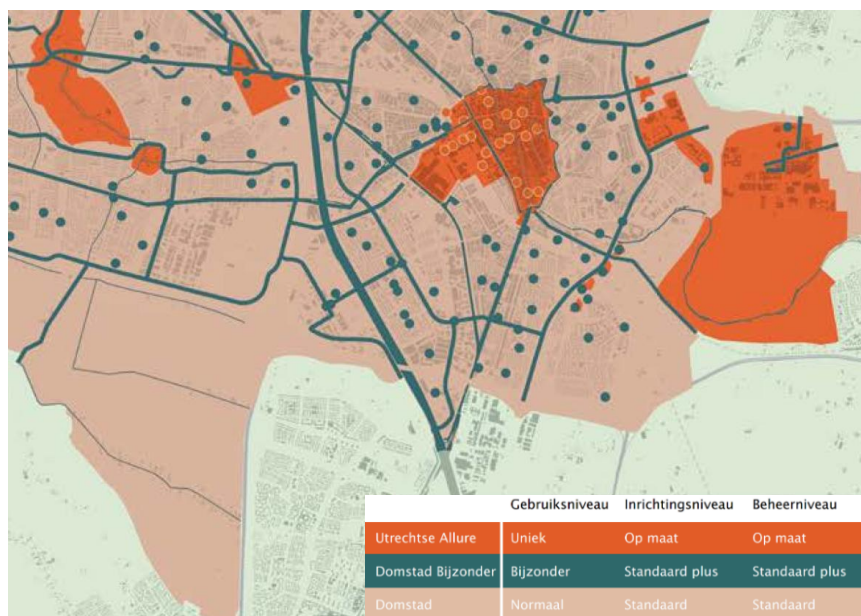
Kwaliteit Openbare Ruimte

In het beleidsdocument Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR) zijn per gebied, lijn en plek in de stad de ruimtelijke ambities opgenomen. De ambitie is om de openbare ruimte meer dan nu aan te sluiten op de kenmerkende stedenbouwkundige en historische kwaliteiten. Door meer te sturen op het toepassen van dezelfde uitgangspunten kan de openbare ruimte worden verbeterd – inclusief een goede balans tussen verkeer en verblijf. De lijnen in de Hoofdstructuur Openbare Ruimte (Figuur 10) bepalen met bijzondere plekken en podia de identiteit en herkenbaarheid van Utrecht. Het stimuleren van langzaam verkeer en de verblijfsfunctie krijgt op deze lijnen prioriteit.



Figuur 10: Hoofdstructuur Openbare Ruimte (KOR)

Het KOR spreekt over drie Utrechtse kwaliteiten: Utrechtse Allure, Domstadkwartier Bijzonder en Domstadkwaliteit. De kwaliteiten hebben ieder hun eigen richtlijnen voor de inrichting. Utrechtse Allure voldoet aan hoge, unieke inrichtingseisen. Ingerepen in deze zone vragen om maatwerk. Dit geldt bijvoorbeeld voor de het centrum en USP en omgeving. Domstadkwartier Bijzonder behelst bijzondere lijnen en plekken waar afwijken van standaardoplossingen mag, maar waar wel één ruimtelijke opgave is met de principes samenhang en herkenbaarheid. De stadslanden waarlangs de ov-lijnen in de alternatieven lopen zijn onderdeel van deze zone. Dat betekent dat er een hogere kwaliteit van de openbare ruimte wordt nagestreefd. Domstadkwaliteit zijn de gebieden waar vooral gewoond en gewerkt wordt en met een kwaliteitsniveau met standaardinrichting en basisonderhoud.



Figuur 11: Drie Utrechtse kwaliteiten (KOR)

Mobiliteitsplan 2040

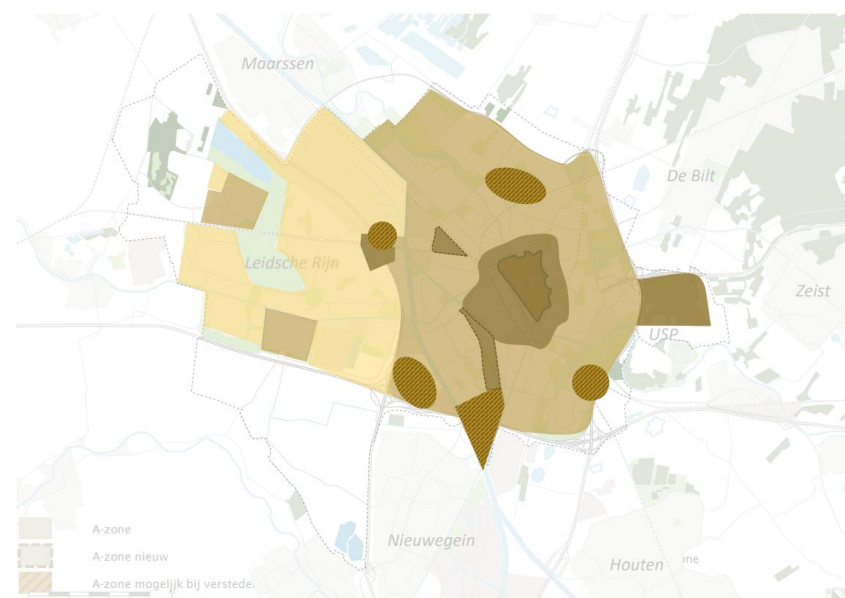
Volgens het Mobiliteitsplan 2040 bepaalt de kwaliteit en aard van gebieden in de stad (mede) op welke manier de mobiliteitsopgaven kan worden ingepast. Door de stad grofweg in te delen in drie zones, zijn in de stad drie typen gebieden onderscheiden die elk om een eigen omgang met mobiliteit vragen.

- In zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. Hieronder vallen binnen het studiegebied het centrum, Merwedekanaalzone, Westraven, een deel van Papendorp, Lunetten-Koningsweg en USP.
- In de B-zone is meer ruimte dan in de A-zone, maar ook hier is de ruimte algemeen schaars. Binnen de B-zone is onderscheid gemaakt in de vooroorlogse wijken die oorspronkelijk niet ontworpen zijn voor veel autoverkeer en de naoorlogse wijken die

ruimer zijn met meer plek voor de auto. Echter, in 2040 is door verdere ruimtelijke ontwikkeling ook in die wijken minder ruimte beschikbaar. Kanaleneiland en Utrecht-Oost liggen in deze zone.

- In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte om elke vervoerwijze zijn eigen plek te geven. De focus ligt vanuit leefbaarheid op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Goede banen, stations en fietsroutes zijn cruciaal.

Met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit is een goede aansluiting van het mobiliteitssysteem op de zones van belang. Het plangebied OV en Wonen ligt grotendeels in de A-zone en voor een kleiner deel in de B-zone. Figuur 12 toont zones uit 2016 met de uitbreiding in de Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie zijn de A-zones uitgebreid door de toevoeging van de Merwedekanaalzone en de knopen (waaronder Westraven).



Figuur 12: Kaart met A (donkerbruin), B (beige) en C-zones (lichtbruin)

Om Utrecht gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden zijn vijf stappen bepaald:

- Slim bestemmen;
- Anders reizen;
- Netwerken op orde;
- Slim parkeren;
- Slim sturen.

Met name 'Netwerken op orde' is relevant input voor deze effectnotitie. Basis is het concept 'Wiel met Spaken'. Enkele zones krijgen hoge prioriteit voor de voetganger, zoals het centrum, Westraven, Merwedekanaalzone, het gebied rond de Koningsweg en het USP. Ook wordt er ingezet op meer ruimte voor verblijven, bijvoorbeeld door het verkleinen en vergroenen van ruimte voor verkeer en parkeren.

Daarnaast beschrijft het mobiliteitsplan het belang van een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van 50 tot 100 meter. Dit stelt eisen aan de doorwaadbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook in de bestaande delen van de stad moet zo veel mogelijk worden aangesloten op de fijnmazigheid, ook rondom grootschalige infrastructuurbundels zoals snelwegen, sporen en waterwegen.

2.6.3 Stedenbouwvisie

De stedenbouwvisie (onderdeel van de Omgevingsvisie, vastgesteld mei 2025) beschrijft de visie op de ontwikkeling van de verdichtende stad met behoud en versterking van kwaliteit en leefbaarheid vanuit stedenbouwkundig perspectief. Deze visie werkt door in thematisch beleid (bijv. in het nog op te stellen Beleidsnota Omgevingskwaliteit), in gebiedsbeleid en in projecten.

De basis van de visie zijn twaalf stedenbouwkundige uitgangspunten die gezamenlijk de ingrediënten vormen om bij elke ruimtelijke ontwikkeling te sturen op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. De uitgangspunten komen voort uit, en dragen stuk voor stuk bij aan de vier waarden voor de stad Utrecht: de mens voorop, diversiteit en mening, ruimte voor ontmoeting en een aangename en groene leefomgeving.

Een van die twaalf uitgangspunten die van belang is voor de effectnotitie is dat buurten uitnodigen om te lopen. Om een uitnodigende buurt voor voetgangers te zijn moet de ruimte zo ingericht worden dat je er ook daadwerkelijk graag wilt en kunt lopen. Om te kunnen lopen is voldoende ruimte, verkeersveiligheid en sociale veiligheid randvoorwaardelijk. Hier gelden de volgende richtlijnen voor:

- Ontwerp gebouwen en buurten met de beleving voor voetgangers en fietsers centraal.
- Richt routes met kwaliteit en groen in. Wandelroutes lopen zo veel als mogelijk langs groen en onder de kronen van bomen.
- Stimuleer lopen door keuzevrijheid te bieden. Richt een fijnmazig netwerk in dat verschillende type plekken met elkaar verbindt. De maaswijdte van het stratenpatroon tussen bouwblokken is bij voorkeur niet groter dan 50 tot 100 meter.
- Zet in op het verbeteren van de verbinding tussen verschillende buurten en naar groenvoorzieningen door barrières te slechten. Creëer zo min mogelijk nieuwe barrières. Bij ongelijkvloerse kruisingen blijft het langzaam verkeer idealiter op maaiveld.
- Lopen in de buurten is inclusief. Ontwerp vanuit de meest kwetsbare doelgroepen, zodat de ruimte voor iedereen toegankelijk, comfortabel en sociaal veilig is.

2.6.4 Omgevingsvisies per deelgebied

Voor de Utrechtse deelgebieden zijn Omgevingsvisies op een lager schaalniveau uitgewerkt. Als input voor de effectbeoordeling zijn de Omgevingsvisie Utrecht Science Park, Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk, Omgevingsvisie Binnenstad, Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd meegenomen. De alternatieven worden beoordeeld ten opzichte van de ambities en vastgestelde plannen uit deze omgevingsvisies.

Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

In de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk (OKT) staat de volgende kernopgave: alle toekomstige ingrepen in Kanaleneiland en

Transwijk dienen in het teken te staan van de verbetering van de leefbaarheid. Hieronder vallen de voor deze notitie relevant aspecten:

1. Gezond, gemakkelijk en veilig, vooral voor voetgangers en fietsers;
2. Aaneengesloten groen en 'cool' groen;
3. Passende voorzieningen en werklocaties.

De OKT benoemt dat de wijken levendiger, maar ook drukker worden. Draggers van de wijken zijn de groenstructuur in combinatie met stempels (herhalende blokken van woningen), voorzieningstroken, een samenhangende inrichting, hoogbouw en een aantal hoofdwegen met ruime, groene opzet. Groen begint als men de deur uitloopt en krijgt voldoende ruimte in de wijkstructuur. Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de stadsboulevard (Beneluxlaan) en stadslanen (Europalaan) is een belangrijk onderdeel van de Omgevingsvisie (Figuur 13). De visie bevat een doorkijk naar het mogelijk opheffen van de SUNIJ-lijn. Hierdoor ontstaan er kansen de Beneluxlaan te vergroenen en de oversteekbaarheid te vergroten.



Figuur 13: Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone bestaat uit twee delen. Het eerste deel gaat in op de ruimtelijke agenda van het gebied. Deze is op 8 februari 2018 vastgesteld. Concreet gaat dit deel over de koers van de

wijk en de ambities en kaders die er bij horen. Hieruit volgt een visie voor de wijk die is vertaald in een ontwikkelstrategie. De kern van de visie is gebaseerd op het concept van nieuw stedelijk leven waarin de Merwedekanaalzone een stadswijk wordt waar stedelijk leven en een mix van functies hand in hand gaan met duurzaamheid en gezondheid in een vertrouwde en veilige leefomgeving.

De Merwedekanaalzone wordt straks een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer (fietsen en lopen) gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal.

De ontwikkeling van nieuw stedelijk leven in de Merwedekanaalzone wordt in een viertal kernwaarden uitgewerkt. Waarvan de eerste de belangrijkste is voor deze effectnotitie:

- **Kwaliteit van leven**

Er wordt op een toekomstgerichte wijze omgegaan met beweging en mobiliteit. Langzaam verkeer (fietsen lopen) krijgt een prominente plek in het gebied.

- **Bedrijvige mix.**

Er is een verrassende mix aan oude en nieuwe gebouwen, woningtypen en allerlei bijzondere functies.

- **Duurzaam en slim**

Een duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie gaan hand in hand met het aantrekkelijk maken van groen en water. Met circulair bouwen zorgen we er voor dat het milieu zo weinig mogelijk wordt belast.

- **Robuust en flexibel**

De grote omvang van het gebied en fasering in ontwikkeling vragen om een robuust en flexibel raamwerk dat in alle tijdsperiodes aantrekkelijk, bruikbaar en klimaatvast is.

De Omgevingsvisie deel 2 (2021) laat zien, als uitwerking van het eerder vastgestelde deel 1, welke kwaliteiten deze nieuwe stadswijk toevoegt aan de stad. In de Omgevingsvisie deel 2 formuleren we negen kerndoelen voor de gemeentelijke aanpak. Om te kunnen beoordelen of we deze kerndoelen daadwerkelijk realiseren, worden de komende jaren in lijn met het MER advies de doelen gemonitord. De kerndoelen zijn:

1. Raamwerk op stedelijk niveau
2. Duurzame mobiliteit, laag autogebruik
3. Gezonde mix
4. Levendige wijk
5. Gezond gedrag en groene omgeving
6. Gezonde en veilige omgeving
7. Klimaatbestendige wijk
8. Energieneutrale wijk
9. Kwaliteit woonomgeving.

Voor deze effectnotitie is het eerste kerndoel het meest bepalend. In dit raamwerk zijn de stedelijke verbindingen voor langzaam verkeer opgenomen. Ook is daar beschreven hoe de Europalaan als stedelijke verbindingsweg zou moeten functioneren in de toekomst.

Beide delen van de omgevingsvisie biedt het ontwikkelperspectief voor de deelgebieden 4, 5 en 6 van de Merwedekanaalzone en vormt daarmee de basis voor de verdere ontwikkeling van dit gebied.



Figuur 14: Visie op raamwerk Merwedekanaalzone (indicatief)

Omgevingsvisie Utrecht Science Park

De Omgevingsvisie Utrecht Science Park (OUSP) is opgesteld om de ambities en gewenste ontwikkelrichting tot aan 2040 te beschrijven om daarmee sturing te geven en ruimte te bieden aan te verwachten toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Door aantrekkelijke gebouwplinten en een goede aansluiting van gebouwen en gebouwclusters op het groenblauwe raamwerk wordt de ruimtelijke kwaliteit te verhoogd. Doel is dat de versterking van de ov-verbindingen niet ten koste gaat van de groene, leefbare en gezonde doelstellingen van het USP. Het verhogen van de groene kwaliteit en meer ruimte voor fiets, voetganger en openbaar vervoer is randvoorwaardelijk voor de

verdichting van het gebied. De tram is de ruggengraat van het gebied. Een zoekgebied naar een tweede ov-as langs de oksel A27/A28 is hierin schematisch ingetekend. Deze doorkruist een zoekgebied voor windenergie en groene verbindingen van het Campuspark (Figuur 15), een robuuste parkstructuur met cultuurhistorische, recreatieve en ecologische waarde.



Figuur 15: Visie USP 2040

Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein

De Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein beschrijft de transformatie van het gebied ten westen van Utrecht Centraal tot een hoogstedelijk, gemengd en groen stadsdeel. Het Beurskwartier is een uitbreiding van het centrum van Utrecht en biedt ruimte aan circa 3.600 woningen, werkplekken en stedelijke voorzieningen. Wonen, werken, cultuur, horeca en dagelijkse voorzieningen worden hier nadrukkelijk gemengd om een levendige stadswijk te creëren. De openbare ruimte krijgt een sterke rol, met parken, pleinen, water en een fijnmazig netwerk van routes voor langzaam verkeer. Duurzaamheid, gezondheid en klimaatadaptatie zijn leidende principes in het ontwerp. Het gebied wordt

autoluw, met prioriteit voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Hoogbouw wordt zorgvuldig ingepast, met variatie in bouwhoogtes en aandacht voor leefkwaliteit op straatniveau.

Omgevingsvisie Binnenstad Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd

In de vastgestelde beleidsdocumenten staan ambities voor desbetreffende gebieden. In de navolgende beoordeling wordt er verwezen naar en beoordeeld op de raakvlakken van de alternatieven met deze ambities.

2.6.5 Merwedelijn. Analyse van ruimtelijke kwaliteit

De inpassing van ov-infrastructuur heeft uiteenlopende effecten op de ruimtelijke kwaliteit. Zo kleven aan een tramlijn op +1-niveau (viaduct of andere constructie) negatieve effecten. Een ondergrondse inpassing heeft juist voordelen, bijvoorbeeld door, bij voldoende gronddekking, nieuwe beplanting boven de tunnel te plaatsen. Daarnaast wordt ook de oversteekbaarheid op maaiveld verbeterd. Bij ondergrondse haltes is sociale veiligheid een aandachtspunt. Daarnaast biedt een ondergrondse tramlijn ruimte voor langzaam verkeer en groen. Dit maakt levendige plinten kansrijk. Een tramlijn op maaiveld is het beste inpasbaar wanneer deze een lage snelheid heeft en een frequentie en schaal die passen bij de omgeving. De barrièrewerking is hierbij een aandachtspunt. Een Merwedelijn op -1 kan een hoge ruimtelijke kwaliteit krijgen en heeft vanuit dit beleidsdocument de voorkeur.

2.7 Beleid gemeente Nieuwegein

Alle Nieuwegeinse aangedragen beleidsstukken zijn vastgesteld.

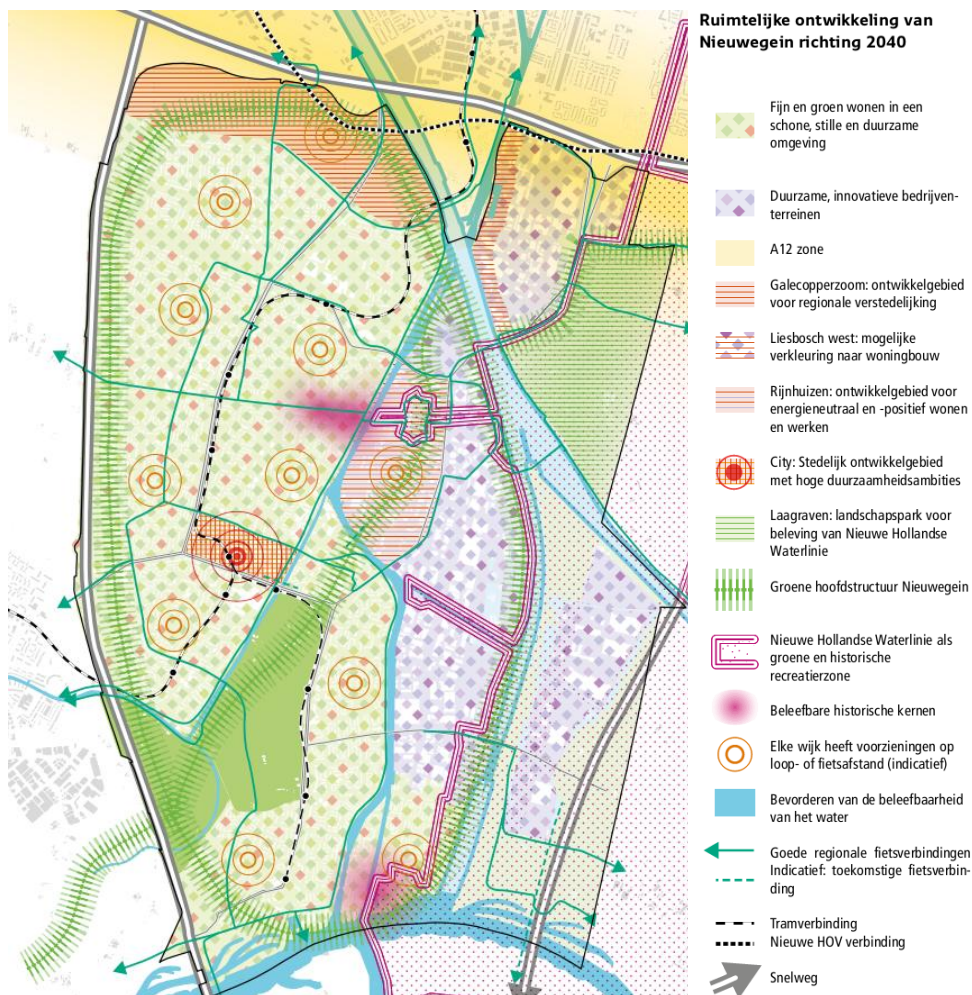
2.7.1 Omgevingsvisie Nieuwegein

De gemeente Nieuwegein kiest voor de ontwikkeling van de A12-zone als een van de belangrijkste verstedelijkingslocaties in de U16. Bij de ontwikkeling zet de gemeente in op stedelijke woonmilieus, die een aanvulling zijn op de bestaande woningvoorraad. Randvoorwaarden hierbij zijn onder meer, dat de ontwikkeling van de A12-zone een positieve

uitstraling heeft op de omliggende wijken en de rest van Nieuwegein en dat er goede mobiliteitsoplossingen komen.

De gemeente kiest voor een modal shift naar beweegvriendelijke en toekomstbestendige mobiliteit. Om bij te dragen aan een duurzaam en gezond Nieuwegein, maar ook omdat dit noodzakelijk is bij een verdere groei van de stad.

De gemeente investeert steviger in wandel- en (snel) fietswegen en het opheffen van de barrièrewerking van infrastructuur. De gemeente gaat de positie van het stadshart in de regio versterken met een gezond economisch klimaat en Cityplaza als belangrijk regionaal winkelcentrum. In het kader van de ontwikkeling van de A12-zone kiest de gemeente voor het behoud van de Liesbosch als sterk economisch kerngebied, waarbij menging en verdichting tot de mogelijkheden behoren.



Figuur 16: Omgevingsvisie Nieuwegein 2040

“In 2040 is Nieuwegein een stad met ruimtelijke kwaliteit. Het is een fijne en groene stad met een levendig centrum.” Dit is hoe Nieuwegein zich profileert in haar Omgevingsvisie. Met name groen en blauw dragen bij aan deze ruimtelijke kwaliteit. Bij nieuwe ontwikkelingen wil de gemeente de ruimtelijke kwaliteit versterken. De buitenruimte moet uitnodigen tot

ontmoeten, spelen en bewegen. Door ondersteunende functies aan ov-knooppunten toe te voegen, wordt de levendigheid hiervan vergroot. Figuur 16 toont de Nieuwegeinse Omgevingsvisie.

2.7.2 Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030

De Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 schetst de doelen en uitgangspunten voor mobiliteit. Deze Mobiliteitsvisie is verder uitgewerkt in een Mobiliteitsprogramma met een concreet pakket aan maatregelen. Als belangrijkste doelstellingen noemt de Mobiliteitsvisie:

- Lopen en fietsen hebben de voorkeur voor het verplaatsen binnen de stad;
- Openbaar vervoer moet een belangrijke rol spelen voor vervoer van, naar en binnen Nieuwegein;
- De openbare ruimte/verkeersruimte moet zo zijn ingericht, dat iedereen zich kan verplaatsen, met of zonder beperking (levensloopbestendig);
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid zijn uitgangspunt;
- Autoverkeer van en naar Nieuwegein en autoverkeer tussen wijken maakt gebruik van de hoofdstructuur (H-structuur).
- Bij alle maatregelen staat de verbetering van verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid altijd centraal.

In relatie tot het openbaar vervoer vraagt de gemeente aandacht voor de toegankelijkheid van haltes: kwalitatief goede wandelpaden tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen en de haltes. Daarbij gaat het onder meer ook om verbeteren van de oversteekbaarheid van de hoofdstructuur en de sociale veiligheid; gespecificeerd als overzichtelijk en goed verlicht.

2.7.3 Groenstructuurplan Nieuwegein

Het Groenstructuurplan geeft een overall visie op openbaar groen waarmee flexibel ingespeeld kan worden op ontwikkelingen, zoals ook OV en Wonen. De groene structuur is in kaart gebracht en te ontwikkelen zones zijn vastgesteld. Figuur 17 toont de bijbehorende kaart met

ontwikkelingsplannen in het plangebied van OV en Wonen in gemeente Nieuwegein.

Een ecologische verbinding (EV) vormt een belangrijke schakel tussen de gebieden met de functie natuur (kernegebieden) in de gemeente Nieuwegein en daarbuiten. Die verbinding is van belang om een gezond netwerk te krijgen.

De EV heeft binnen Nieuwegein grofweg de vorm van een Ø: Hiervan is een groot deel, zeg maar de U, al aanwezig, en wordt (vanaf het noordwesten) gevormd door de groenzone langs de A2, de uiterwaarden van de Lek en de groenzones aan weerszijden van het Lekkanaal. Langs het Amsterdam-Rijnkanaal (tussen de Plofsluis en de punt van Plettenburg) is wel een groene zone aanwezig, maar deze is met de huidige inrichting slechts beperkt geschikt als ecologische verbinding. De U moet aan de bovenkant worden gesloten tot een O door een ecologische verbinding aan te leggen in de Galecopperzoom. Dit kan worden gerealiseerd op het moment dat dit gebied ontwikkeld gaat worden. De EV is opgenomen in de Beheersverordening Galecopperzoom.



Figuur 17: Uitsnede uit de weergave van de woonwijken, de groenstructuur en het voorzieningennetwerk uit de Omgevingsvisie. Aan te leggen EV is met een groene stippellijn aangegeven

2.7.4 Koersdocument Groot Merwede

Het Koersdocument Groot Merwede (vastgesteld op 27 november 2025) vormt de basis voor de gebiedsontwikkeling van Nieuwegein. Nieuwegein wil vanaf 2030 6.000 tot 8.000 woningen realiseren in heel Groot Merwede. Binnen het concept ligt de nadruk op actief stedelijk leven; met aandacht voor een groene, gezonde en levendige stedelijke omgeving. De Merwedelijn is noodzakelijk voor de ontwikkeling van het gebied Galecopperzoom-Oost. Anders kunnen de beoogde dichtheden niet gerealiseerd worden. De ligging van een halte Galecopperzoom heeft grote invloed op de ontwikkelmogelijkheden. Hoe centraler de ligging, hoe beter de knoopwaarde van de halte benut kan worden voor de ontwikkeling waardoor meer woningen gerealiseerd kunnen worden. In het Koersdocument is een ambitievariant geschetst die uitgaat van een nieuwe brug met centrale halte in de Galecopperzoom-Oost.

De ontwikkeling van het Nieuwegeinse deel van Groot Merwede kan niet los gezien worden van de ontwikkeling van Stadseiland-Zuid. Dit is ook terug te zien in verbeelding met ontwikkeling aan beide zijden van het Amsterdam-Rijnkanaal in Figuur 18. De opgave is dat in ruimte en programma de verbinding en samenhang wordt gezocht tussen de verschillende delen van Groot Merwede. Een directe verbinding van OV maar ook groen en langzaam verkeer tussen Galecopperzoom en Stadseiland-Zuid is een voorwaarde voor de noodzakelijke integraliteit van de ontwikkeling.

Aantrekkelijke fiets-, wandelroutes en OV-verbindingen zijn essentieel voor de ontwikkeling. Zowel in Oost-West richting als in Noord-Zuid richting. Het koersdocument benoemt in dit kader dat een nieuwe tramlijn ook het risico van een extra barrière met zich meebrengt en zorgvuldig ingepast moet worden. Dit geldt in het gebied, maar ook daar waar het tramtracé tussen de nieuwe ontwikkeling en de bestaande stad komt te liggen.



Figuur 18: Impressie Groot Merwede na 2030

2.8 Niet vastgesteld beleid

De hieronder beknopt beschreven beleidsdocumenten zijn in ontwikkeling, maar nog niet vastgesteld op de datum van schrijven van deze effectnotitie. Echter, omdat deze wel aandachtspunten bevatten zijn ze hieronder ter informatie toegevoegd.

2.8.1 Voetgangersbeleid

Deze beleidsnota is niet alleen een uitwerking van het mobiliteitsbeleid. Het is onderdeel van de Omgevingsvisie en wordt waarschijnlijk eerste kwartaal 2026 vastgesteld door de gemeenteraad. In de voetgangersnota worden ook ambities uit ander bestaand beleid concreet: uit het ruimtelijk, sociaal en gezondheidsdomein. Veel opgaven zijn in samenhang verder gebracht. Denk aan het beter toegankelijk maken van de stad, het vergroenen, het verbeteren van wateropvang en het vergroten van de biodiversiteit. Maar ook aan het stimuleren van ontmoeting, het bespeelbaar maken en uitnodigen tot sportief en recreatief gebruik van de openbare ruimte. Juist door het combineren van opgaven maken we lopen aantrekkelijker.

We zetten met deze beleidsnota de stip op de horizon: we kijken vooruit naar de voetgangersstad die we in 2050 willen zijn. Met beleidsnota voetgangers werken we aan een toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen.

Dit is waar we voor gaan:

- **Utrecht is in 2050 een echte voetgangersstad met een loopcultuur:**
In een stad met een loopcultuur is het logisch dat je loopt. In 2050 waarden Utrechters lopen in de stad met ten minste een rapportcijfer 8.
- **We gaan voor een hoge kwaliteit voetgangersruimte:**
Uitnodigende voetgangersruimte zorgt ervoor dat mensen vaker (en verder) gaan lopen. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen passen we een hoge kwaliteit voetgangersruimte toe die voor iedereen toegankelijk en uitnodigend is. In de bestaande stad

verbeteren we voetgangers-ruimte en netwerken waar dat kan. Dit is afhankelijk van de beschikbare ruimte en geld.

- **We combineren voetgangersruimte met andere opgaven:**
We benoemen waar we lopen belangrijker vinden dan andere manieren van verplaatsen. In die (woon)straten zetten we ruimte om te lopen, ontmoeten, spelen, vergroenen (en fietsen) vanaf nu voorop. Daarmee draaien we onze werkwijze om

Er zijn vier doelstellingen beschreven in de nota:

- Een nieuwe kwaliteit voetgangersruimte voor alle nieuwe openbare ruimte die we maken of herinrichten
- Voetgangersnetwerken in de wijken, door de stad en naar buiten verbeteren
- Voorzieningen zijn lopend goed bereikbaar. Op een bestemming aangekomen voelen voetgangers zich welkom en geleid.
- Lopen vanuit de voordeur is voor iedereen vanzelfsprekend(er). Voor het verplaatsen van A naar B of het maken van een ommetje.

2.8.2 Omgevingsvisie Jaarbeurs

Gemeente Utrecht en Jaarbeurs werken momenteel volop aan een integrale Omgevingsvisie voor het Jaarbeursterrein. Deze visie zal richting geven aan de toekomstige ontwikkeling van het gebied en hoe Jaarbeurs meer onderdeel kan worden van de stad. De uitgangspunten hiervoor zijn opgeschreven in een uitgangspuntenbrief (oktober 2024).

2.8.3 Stedenbouwkundig toekomstbeeld stationsgebied 2040

In het toekomstbeeld Stationsgebied 2040 is de ruimtelijke samenhang in het stationsgebied geschetst. Het betreft hier een eerste stedenbouwkundig denkbeeld, gebaseerd op de doorvertaling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) richting stationsgebied 2040. Dit denkbeeld is richtinggevend, maar nog geen vastgesteld beleid. De kern vormt de doorontwikkeling van het Forum (de verhoogde openbare ruimte rondom station Utrecht Centraal) en de aansluiting van het Forum op

enerzijds de openbare ruimtes in de omgeving en anderzijds de aangrenzende gebouwde ontwikkelingen. Het toekomstbeeld laat zien dat aan het Forum verdichting kan plaatsvinden op een manier die de kwaliteit van het stationsgebied vergroot. Verdichten gaat met het toevoegen van bijbehorende kwalitatief hoogwaardige openbare ruimten.

De kernambities zijn:

Fijnmazig voetgangersnetwerk:

Het Forum kan worden ontwikkeld tot een aaneengesloten voetgangersdomein dat beide zijden van het spoor verbindt en kan worden uitgebreid naar:

- De zuidzijde (Matserterrein / Midnet).
- De westzijde vanaf de Moreelsebrug tot aan de Croeselaan.
- Deze structuur biedt aanknopingspunten voor logische nieuwe verbindingen over de sporen

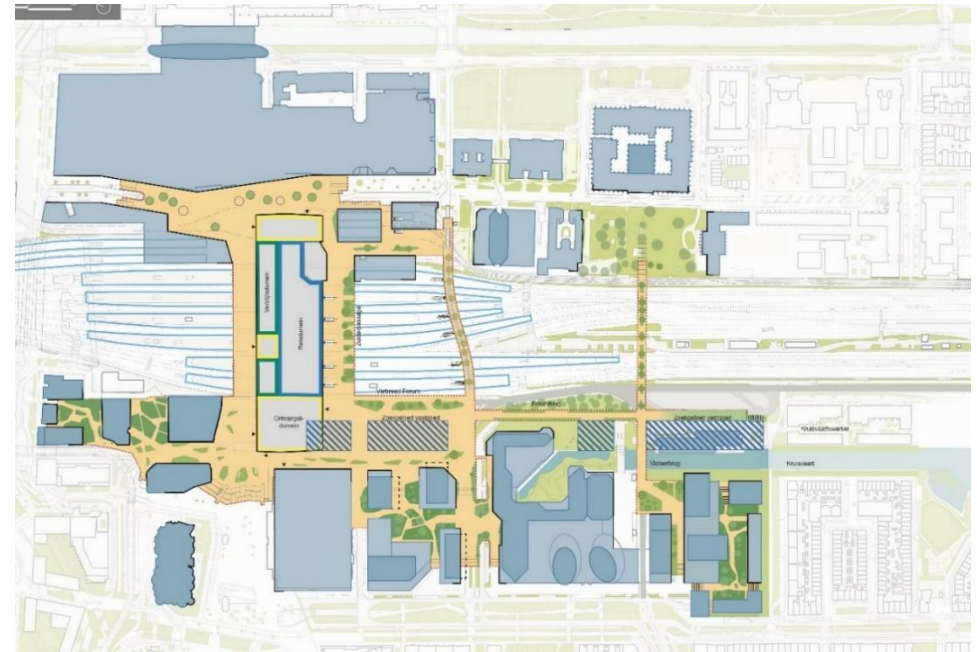
Levendige stationsomgeving

- Mix van wonen, werken, voorzieningen, en goede vindbaarheid van OV.
- Een prettig verblijfsklimaat en goede sociale veiligheid.
- Zicht op de sporen, station en de omringende stadswijken geven het gebied identiteit

Goede oriëntatiemogelijkheden op het station met de verschillende verkeersmodaliteiten en omliggend stedelijk gebied.

Kwalitatieve openbare ruimte:

- Hoogwaardig ingerichte groene verblijfsruimte.
- Een ontspannen voetgangersklimaat, ongehinderd door andere verkeersstromen.
- Actieve plinten en levendige functies langs routes.



Figuur 19: Stedenbouwkundig toekomstbeeld stationsgebied 2040

2.8.4 Programmatische verkenning Stadseiland-Zuid

De Merwedelijn vormt de ruggengraat voor de ontwikkeling van Stadseiland-Zuid: een vitale, groene en gezonde verbinding tussen deelgebieden met een uitgesproken eigen karakter. De programmatische verkenning is in ontwerp en nog niet vastgesteld door de gemeenteraad.

Stadseiland-Zuid wordt een nieuw knooppunt met meerwaarde voor de hele Utrechtse regio. Een hoogstedelijk gebied met een menging van wonen, werken en voorzieningen. Het gezamenlijk motto met Groot Merwede hierin wordt 'actief stedelijk leven'.

Stadseiland-Zuid wordt een wijk met karakter, ontstaan uit het bestaande landschap, de mensen en de manier waarop ze samenleven. De kern van Stadseiland-Zuid wordt gevormd door drie krachtige waarden: stoer,

spannend en samen. Deze begrippen geven richting aan de uitstraling, beleving en toekomst van het gebied.

De programmatische invulling van Stadseiland-Zuid is nog niet vastgesteld, maar zeker is dat een robuust groenblauw raamwerk met daarin een fijnmazig netwerk van langzaamverkeersverbindingen de basis vormt voor de ontwikkelingen in Stadseiland-Zuid. Het raamwerk is onafhankelijk van de mobiliteitsingrepen (zoals de Merwedelijn) en de programmatische invulling. Het groenblauwe raamwerk in Stadseiland-Zuid bestaat uit drie grote structuren:

- het oeverpark en het stadspark in de zuidpunt (Rondje Stadseiland);
- de groene stadslaan (Europalaan);
- de groene-blauwe haarvaten (groene straten en buurtparken).

Het raamwerk biedt plek aan mens, plant en dier (biodiversiteit, schone lucht, verkoeling, gezondheid en rust), stimuleert ontmoeting (aantrekkelijke verblijfsplekken, uitnodigende routes, weinig barrières, voldoende zitgelegenheid en ruimte voor informele en geplande ontmoetingen) en het biedt spannende contrasten (levendig en rustig).

In de verkenning is een beschouwing opgenomen van ontwerpend onderzoek naar verschillende ruimtelijke en programmatische aspecten, zoals geluidswering snelweg, ontsluiting en dichtheden.

3 Onderzoeksmethodiek en scoremethodiek

3.1 Onderzoeksmethodiek

De effectnotitie geeft een kwalitatieve beschouwing van de zes alternatieven op drie criteria om tot een gezamenlijke beoordeling ruimtelijke kwaliteit te komen. De drie criteria zijn:

- Stedenbouwkundige en landschappelijke context
- Groene en blauwe structuren
- Lopen, verblijven (inclusief barrièrewerking) en ontmoeten

Deze criteria zijn afgeleid uit de NRD en in samenhang met het beleidskader met de initiatiefnemers vastgesteld. Deze invulling vermijdt overlap met andere effectnotities zoals ecologie & natuur, archeologie & cultuurhistorie en bereikbaarheid & verkeersveiligheid. In het startoverleg zijn vijf criteria vastgesteld. Twee hiervan zijn lopende het proces vervallen uit deze notitie. Het criterium leefkwaliteit viel oorspronkelijk binnen deze effectnotitie, maar is wegens overlap binnen de notitie bereikbaarheid & veiligheid meegenomen. Het criterium lopen, verblijven en ontmoeten bestond van oorsprong uit twee criteria, namelijk bewegen en ontmoeten en het criterium lopen en verblijven. Vanwege een onduidelijk onderscheid zijn deze criteria samengevoegd. Vanwege de nadrukkelijke vraag door de betrokken partijen de oversteekbaarheid/barrièrewerking scherp te beoordelen is deze als sub-criterium toegevoegd. De beoordeling vindt niet per sub-criterium plaats. Tabel 2 toont de toegepaste beoordelingscriteria.

Tabel 2: Beoordelingscriteria ruimtelijke kwaliteit

Stedenbouwkundige en landschappelijke context	1. Aansluiting op stedenbouwkundige structuur en kwaliteit 2. Mate waarin alternatief kansen biedt de ruimtelijke kwaliteit te versterken 3. Aansluiting op gewenste gemeentelijke stedenbouwkundige kwaliteit op basis van onder andere de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, visie stedenbouw Gemeente Utrecht, koersdocument Groot Merwede Nieuwegein en Omgevingsvisie Nieuwegein	Kwalitatief
Groene en blauwe structuren	1. Impact op ruimtelijke kwaliteit langs groene en groenblauwe structuren. 2. Ruimte voor het verder 'vergroenen' van de routes. 3. Impact op het recreatief gebruik van de routes. Welke ruimte/ kwaliteit is er of ontstaat er na inpassing voor recreatie langs/op de routes. 4. Mogelijkheden tot verbeteren verbinding stad – omliggende landschappen	Kwalitatief
Lopen, verblijven (inclusief barrièrewerking) en ontmoeten	1. Is er een fijnmazig voetgangersvriendelijk voetgangersnetwerk mogelijk dat goed aansluit op het stedelijk weefsel en logisch aansluit op de stedenbouwkundige context en bereikbaarheid van bestemmingen? 2. Voldoende ruimte voor een aantrekkelijke omgeving met ruimte voor verblijven (kan de omgeving worden ingericht zodat deze uitnodigt tot sporten, spelen, bewegen en elkaar ontmoeten?) 3. Oversteekbaarheid (barrièrewerking)	Kwalitatief

3.2 Scoringsmethodiek

In de tabel is de scoringsmethodiek ten behoeve van de effectnotitie ruimtelijke kwaliteit weergegeven.

Tabel 3: scoringsmethodiek

Score	Verklaring	Kwalitatief
++	Zeer positieve effecten	Sterke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit
+	Positieve effecten	Enige versterking van de ruimtelijke kwaliteit
0	Geen of geringe effecten	Vrijwel geen verbetering van de ruimtelijke kwaliteit
-	Negatieve effecten	Vermindering van de ruimtelijke kwaliteit
--	Zeer negatieve effecten	Sterke aantasting van de ruimtelijke kwaliteit

De beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit is niet hetzelfde als het gemiddelde van de drie criteria. Soms kan het effect van een criterium bijvoorbeeld dusdanig sterk negatief zijn dat de eindscore ook negatief is.

3.3 Referentiesituatie

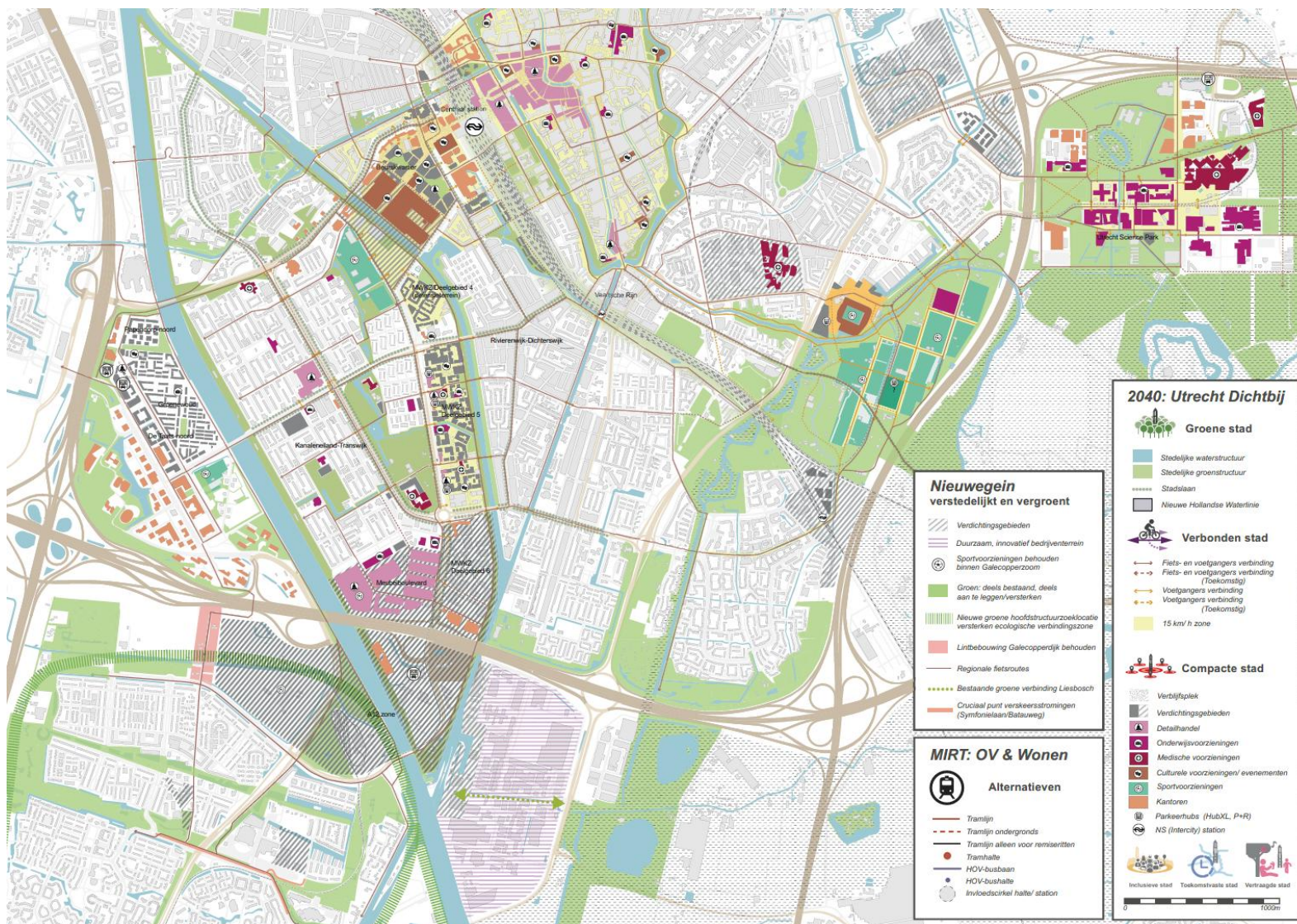
De beoordeling van de Alternatieven gebeurt in de methodiek ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de situatie in 2040 wanneer al het vastgestelde beleid uitgevoerd zou zijn; deze situatie is beschreven in de

oplegnotitie, hoofdstuk 2. Als ruimtelijke vertaling van deze referentiesituatie is een kaart met de context in 2040 opgesteld.

Op onderstaande kaart zijn alle voor de MIRT-verkenning relevante ruimtelijke beleidsstukken geïntegreerd. Hiermee is de impact van de verschillende alternatieven beter te beoordelen.



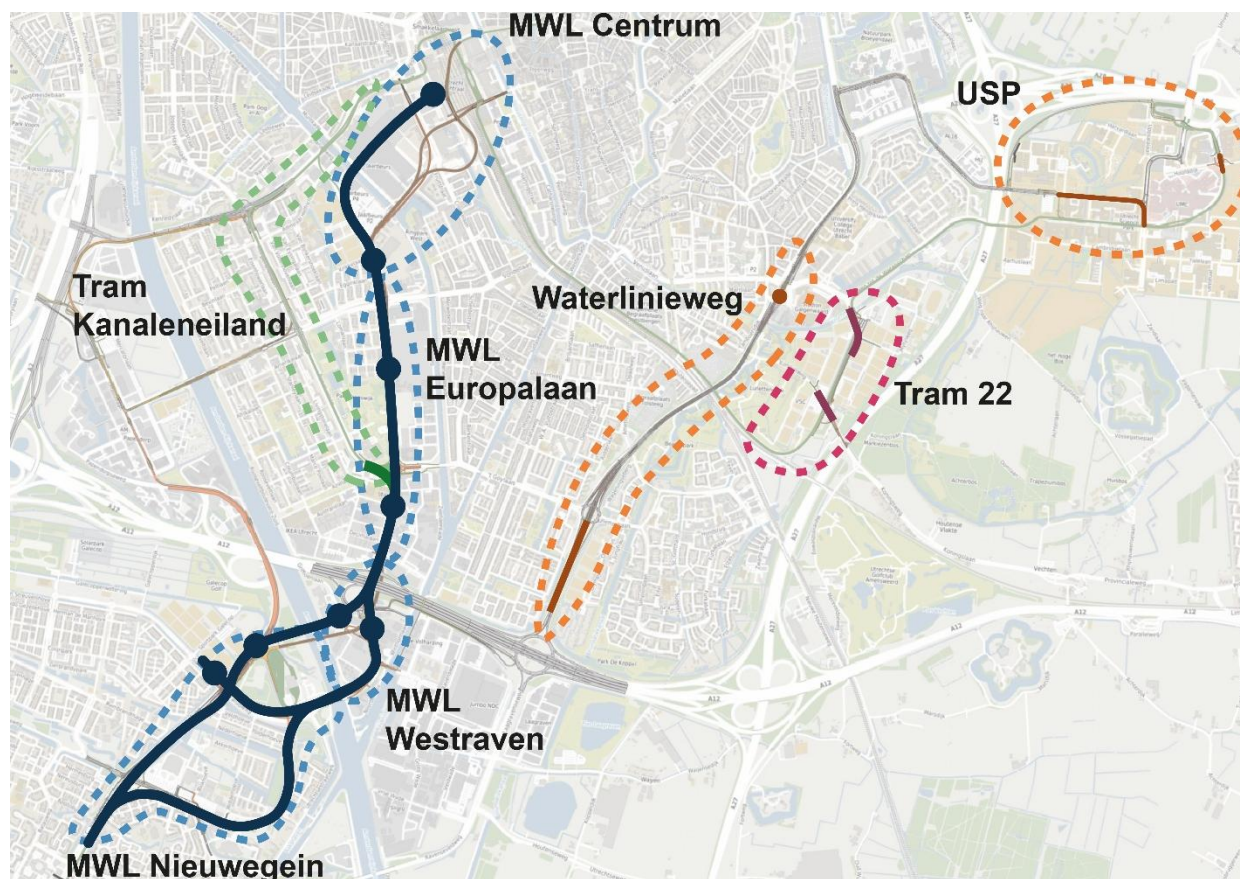
Figuur 20: Beeld van de busbaan Europalaan ter hoogte van park Transwijk in de referentiesituatie. (Bron: gemeente Utrecht)



Figuur 21: Context 2040

3.4 Deelgebiedenaanpak beoordeling bouwstenen

De hieronder weergegeven deelgebieden zijn allereerst afzonderlijk van elkaar beoordeeld op optredende effecten op de ruimtelijke kwaliteit. De indeling van de deelgebieden is gebaseerd op de mate waarin alternatieven lokaal onderscheidend zijn, maar ook op waar in het referentiescenario grote ruimtelijke ontwikkelingen plaats gaan vinden.



Figuur 22: Deelgebieden beoordeling bouwstenen, MWL = Merwedelijn

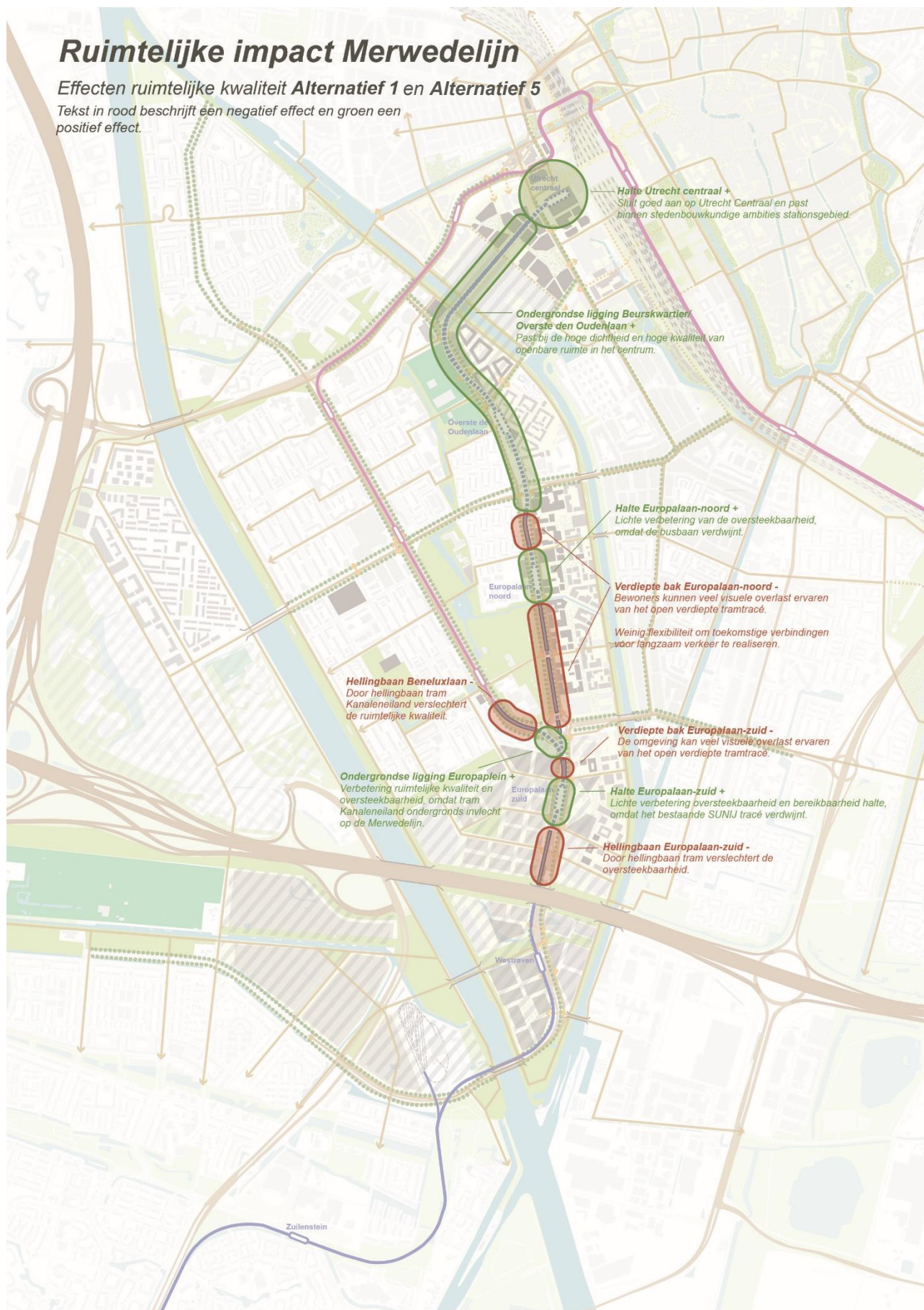
4 Samenvatting effecten alternatieven Merwedelijn op de ruimtelijke kwaliteit

De Merwedelijn heeft de grootste impact op de ruimtelijke kwaliteit, in positieve en in negatieve zin. De effecten zijn echter lokaal zeer verschillend. Daarom zijn vier zogeheten impactkaarten gemaakt, die voor elk alternatief de locaties aangeven waar positieve, negatieve of neutrale effecten optreden. De kaarten bevatten de belangrijkste accenten en geven onderscheidende effecten tussen de alternatieven weer.

Ruimtelijke impact Merwedelijn

Effecten ruimtelijke kwaliteit Alternatief 1 en Alternatief 5

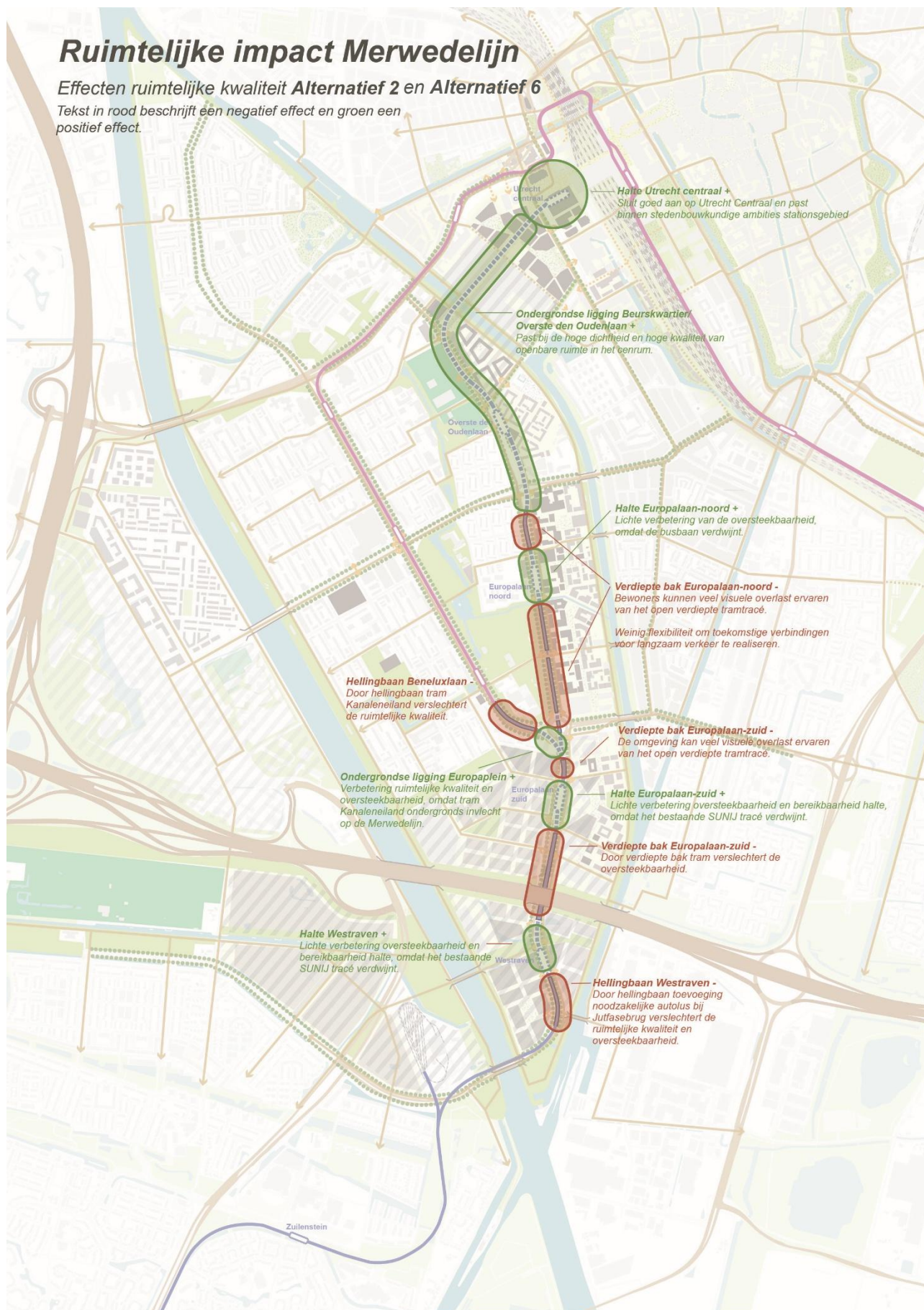
Tekst in rood beschrijft een negatief effect en groen een positief effect.



Ruimtelijke impact Merwedelijn

Effecten ruimtelijke kwaliteit Alternatief 2 en Alternatief 6

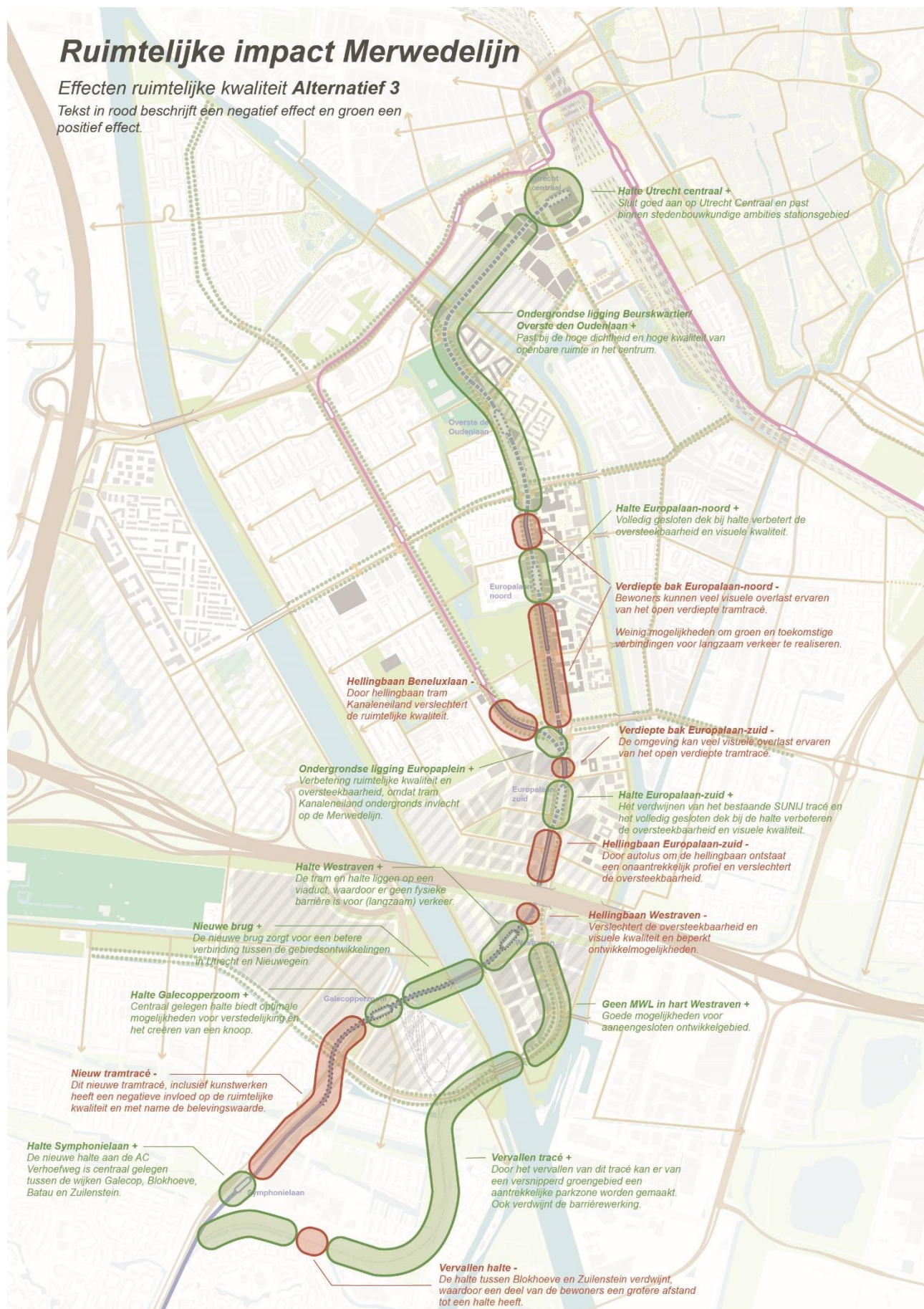
Tekst in rood beschrijft een negatief effect en groen een positief effect.



Ruimtelijke impact Merwedelijn

Effecten ruimtelijke kwaliteit Alternatief 3

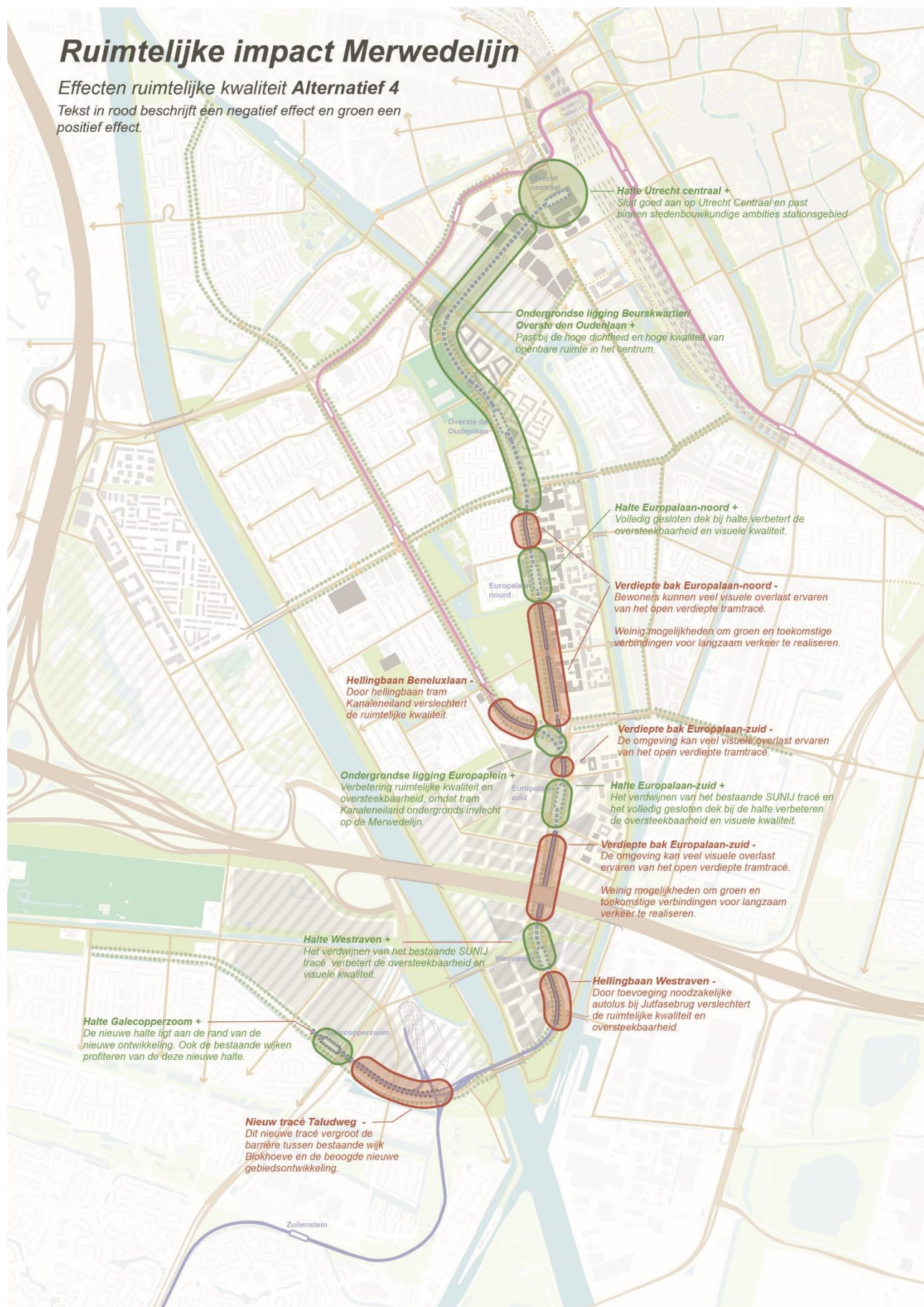
Tekst in rood beschrijft een negatief effect en groen een positief effect.



Ruimtelijke impact Merwedelijn

Effecten ruimtelijke kwaliteit Alternatief 4

Tekst in rood beschrijft een negatief effect en groen een positief effect.



5 Stedenbouwkundige en landschappelijke context

5.1 Overzicht beoordeling Merwedelijn

Per alternatief zijn in een gezamenlijke werksessie met experts van Gemeente Utrecht, Nieuwegein en Provincie Utrecht het tracé van de Merwedelijn en de verschillen daarbinnen tussen de alternatieven beoordeeld.

De belangrijkste aspecten voor de beoordeling van de Merwedelijn voor het criterium stedenbouwkundige en landschappelijke context zijn:

- De manier waarop de tramlijn invloed uitoefent op de ruimtelijke kwaliteit in de referentiesituatie 2040;
- Nieuwe haltes bieden positieve ontwikkelkansen voor de omgeving;
- Nieuwe hellingbanen hebben negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit;
- Verdiepte trambaan in open ligging heeft een negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving;
- Een verminderde aanwezigheid van de tram in haar omgeving door een verkorting van het tracé heeft een positief effect.

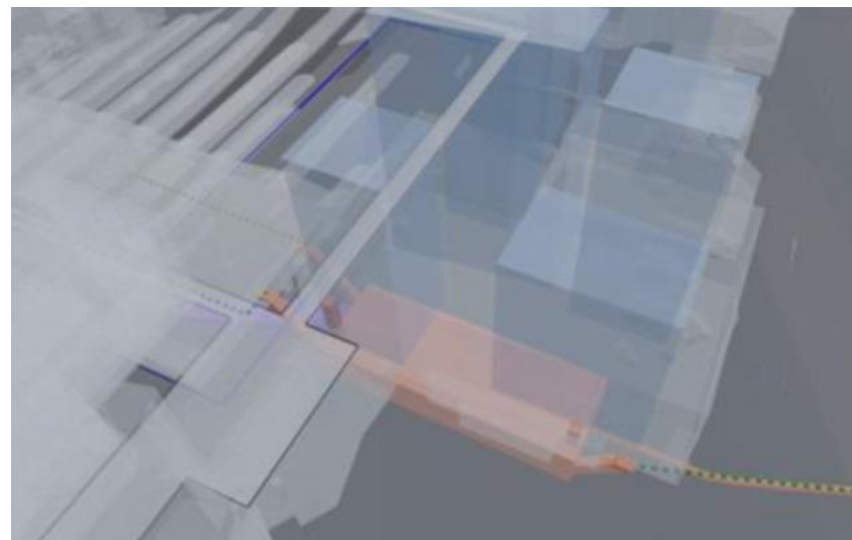
5.2 Effecten op de stedenbouwkundige en landschappelijke context

Merwedelijn Centrum

Alle alternatieven eindigen op dezelfde plek bij station Utrecht Centraal. De halte is goed inpasbaar en ligt dicht op het ontvangstdomein van het station. De locatie van de eindhalte van de Merwedelijn onder het Beatrixgebouw biedt de kans om halte en de, volledige of gedeeltelijke, herontwikkeling van het gebouw in één geïntegreerd ontwerp te kunnen samenbrengen. Een geïntegreerde ontwikkeling biedt kansen om de uitstraling richting het Jaarbeursplein en andere omliggende openbare

ruimten in zijn geheel te verbeteren. Door een hoogwaardige en samenhangende vormgeving verbetert de kwaliteit en beleving van het hele gebied. Door ingangen en uitgangen te combineren en logisch te positioneren kunnen loopstromen daarnaast beter worden verdeeld en neemt de sociale veiligheid toe.

De ondergrondse ligging van de Merwedelijn, in elk alternatief, heeft een positief effect op het stedenbouwkundig karakter, de identiteit en de ruimtelijke kwaliteit van de centrumzone. De afname van het aantal bussen heeft een positief effect op de beleving. Echter, de busbanen over bijvoorbeeld de Van Zijstweg blijven en bussen zullen hierover naar Utrecht CS blijven rijden.



Figuur 23: Indicatie ligging eindhalte met aansluiting op het station

Vervolgens volgt de Merwedelijn logisch de verbinding onder de Jaarbeursboulevard tot aan de Overste den Oudenlaan met de Jaarbeursboulevard als centrale as. De ontwikkeling van het tracé kan een extra impuls geven aan het bovengronds herontwikkelen van de zone. Met name voor het westelijke deel van de Jaarbeursboulevard is dat een kans. Het oostelijk deel is juist al recent heringericht.

Afhankelijk van de ontwikkelingen in dit gebied kan het aantrekkelijk zijn een halte te integreren in de plannen. De alternatieven hebben door hun ondergrondse ligging een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie.



Figuur 24: De Merwedelijn is beoogd op dezelfde locatie als de Jaarbeursbrug

Dit alles leidt voor dit deelgebied tot een **sterk positieve** beoordeling van dit criterium.

Merwedelijn Europalaan

De stedenbouwkundige structuur van Utrecht-Zuidwest kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan buurten, functies en architectuurstijlen. De Europalaan fungeert hier als een ruggengraat. De Merwedelijn sluit aan op een reeds intensief gebruikte ov-as in de stedenbouwkundige structuur. In die zin is de verbinding onder en in de

Europalaan goed aansluitend op de bestaande stedenbouwkundige structuur en kwaliteit.

In elk alternatief ontstaat een grotendeels open verdiepte bak tussen de Merwedekanaalzone en Transwijk. Deze is dan wel gesloten bij de belangrijkste oost-west verbindingen, maar biedt over het hele tracé van de Europalaan geen verbetering van de stedenbouwkundige structuur en kwaliteit. De verticale wanden bij de open gedeelten en de benodigde veiligheidsmaatregelen zijn een verslechtering van de ruimtelijke kwaliteit.

De haltes zelf liggen verdiept en zijn overdekt. Daarmee is de bereikbaarheid van de haltes zeer goed te noemen; en verbetert ter plaatse van de haltes ook de aansluiting tussen de wijken aan de westzijde en de oostzijde. De locaties van de haltes sluiten over het algemeen goed aan op de ontwikkeling van Merwedekanaalzone. Ter plaatse van de haltes kan de omgeving uitnodigend en mensvriendelijk worden ingericht.

De ligging van halte Kanaleneiland-Zuid is verdiept ten opzichte van de huidige situatie en sluit hierdoor beter aan op de stedenbouwkundige structuur. Door de verdiepte ligging ontstaan er meer mogelijkheden om de halte goed (ondergronds) aan te sluiten op de omgeving ten opzichte van de huidige positie van de halte tussen drukke wegen in.



Figuur 25: Huidige tramhalte Kanaleneiland-Zuid, gelegen tussen wegen in met minimale integratie in het stedelijk weefsel. Op de achtergrond is de voetgangersbrug over de Europalaan zichtbaar

Niet alleen een open tramtunnel zelf, maar met name de extra veiligheidsmaatregelen, bovenleidingsportalen en ander zichtbare infrastructuur resulteren in een afname van de ruimtelijke kwaliteit. Op het Europaplein zelf neemt de ruimtelijke kwaliteit af door de doorsnijding van de rotonde met een open tramtunnel.

De RSU benoemt dat de Merwedelijn zodanig moet worden ingepast dat het geen barrière vormt tussen omliggende gebieden. De alternatieven sluiten hier slechts gedeeltelijk op aan door de halfopen structuur. Wel sluiten alle alternatieven door de twee extra haltes goed aan op het 10-minutenstadconcept uit de RSU. Voor een groter deel van de bewoners van Merwede en omliggende wijken (Transwijk, Rivierenwijk, Kanaleneiland) is HOV binnen 10 minuten lopen/fietsen beschikbaar. Echter, dit effect is beperkt doordat de haltes in een gebied gesitueerd zijn waar veel OV-gebruikers alternatieven zullen gebruiken (bijvoorbeeld door direct naar CS door te fietsen i.p.v. halte Overste den Oudenlaan te gebruiken).

De Stedenbouwvisie zet ontwerpen met behoud en versterking van de kwaliteit centraal. Beleving van voetgangers en fietsers staat centraal. Bij de halfopen verdiepte tramlijn in dit deelgebied is dat niet het geval. Ook benoemt de visie de gewenste fijnmazigheid. Hier sluit een open tracé, soms zo'n 250 meter lang open, niet op aan. In de onderstaande impressie wordt een idee gegeven van de impact van een open verdiepte ligging. Dit is nadrukkelijk een concept-beeld op basis van een mogelijke uitwerking in vervolgfases; er zijn nog vele ontwerpkeuzes te maken.



Figuur 26: Concept Impressie van verdiepte tram in de Europalaan bij park Transwijk (Bron: gemeente Utrecht)

De in de referentiesituatie nog aanwezige busbaan vormt eveneens een barrière voor de oversteekbaarheid en fijnmazigheid, maar de verdiepte ligging van de tram is in dat opzicht nog een grotere barrière. Dit leidt voor dit deelgebied tot een **sterk negatieve** beoordeling van het criterium stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit.

Merwedelijn Westraven

De ontwikkeling en het creëren van goede ov-bereikbaarheid voor de A12-zone is een belangrijk doel van de MIRT-verkenning. Westraven is een A-gebied (op basis van de U Ned Mobiliteitsstrategie) waar wandelen en openbaar vervoer de hoofdgebruiker van de ruimte zijn.

In tegenstelling tot de voorgaande twee deelgebieden is hier wel onderscheid tussen de alternatieven. Elk alternatief biedt kansen voor herontwikkeling van Westraven, zeker als aanvullende maatregelen worden genomen om de aanleg van de Merwedelijn gezamenlijk met de ontwikkeling van het gebied op te laten gaan.

Alternatieven 1 en 5 zijn nagenoeg gelijk aan de referentie. In alternatieven 1 en 5 komt de Merwedelijn immers al op maaiveld na halte Kanaleneiland-Zuid. Daardoor is er geen samenhangende gebiedsontwikkeling mogelijk. De Europalaan in combinatie met een trambaan (zowel op maaiveld als verdiept in een open bak) blijft een sterke barrière.

Alternatieven 2, 4 en 6 hebben een langere ondergrondse ligging dan de referentie. Dit heeft voor het noordelijke deel van Westraven positieve effecten op de ruimtelijke kwaliteit. Ter hoogte van de afrit van de A12 is de meerwaarde beperkt. Ter hoogte van halte Westraven heeft de ondergrondse ligging wel een meerwaarde voor de ruimtelijke kwaliteit. Verder naar het zuiden heeft de nieuwe hellingbaan een negatief effect op de stedenbouwkundige kwaliteit, zeker omdat deze helling zich lang doorzet de Jutphasespoorbrug op. Ter plekke vormen zij een verslechtering ten opzichte van de referentie. Alternatieven 2, 4 en 6 hebben vanwege de hellingbaan een negatief effect op de ontwikkelmogelijkheden in het zuidelijke deel van Westraven.

Verder hebben de keerspoelen in alternatieven 1, 2, 5 en 6 geen onlogische ligging, maar wel een negatief effect op de leefomgeving.

Alternatief 3 sluit goed aan op de ontwikkeling van Westraven. De lange hellingbaan richting een nieuwe brug bevindt zich op een plek met veel bestaande infrastructuur en heeft daardoor relatief minder negatief effect op de stedenbouwkundige kwaliteit. De nieuwe lijn met een nieuwe brug heeft een positief effect op de ontwikkeling van één groot stedelijk gebied

van Westraven en Galecopperzoom-Oost. Alternatief 3 biedt veel kansen de ruimtelijke kwaliteit te versterken. Nadeel (ook voor alternatieven 1 en 5) is de extra weginfrastructuur, de slinger voor autoverkeer van het zuiden van de Europalaan richting het westen de A12 op. Hierdoor wordt Westraven minder met Kanaleneiland verbonden. De tramlijn en bijbehorende hellingbaan vormen een barrière naar het noordwestelijke deel van Westraven (tussen tram en A12). Voordeel van deze tramroute is dat het grootste deel van Westraven vrij van infrastructuur is en er daardoor een aaneengesloten ontwikkelgebied ontstaat. Hoewel een ontwikkelvisie gebaseerd op een tram op +1 nog ontbreekt, biedt de ruimte rondom de halte en tussen tramlijn en A12 een mooie mogelijkheid voor een nieuw stuk stad.

Verder speelt alleen alternatief 3 sterk in op de zoektocht naar een nieuwe verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal met Westraven, op basis van de RSU (zie Figuur 27). Voor de ontwikkeling van het gebied is het vooral van belang dat er nog veel ontwikkelruimte blijft. In alternatieven 1 en 5 blijft een toekomstige aansluiting met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal mogelijk. Dit kan samengaan met de ontwikkeling van een snelle verbinding naar Rijnenburg. In alternatieven 2 en 6 is een eventuele latere nieuwe aansluiting niet voor de hand liggend. In alternatief 4 wordt gekozen voor het huidige tracé.

Dit leidt voor dit deelgebied tot een **neutrale** beoordeling voor alternatieven 1, 2, 4, 5 en 6; en een **sterk positieve** beoordeling voor alternatief 3.



Figuur 27: Uitsnede Westraven uit RSU met zoektocht naar nieuwe verbinding

Merwedelijn Nieuwegein

Alternatieven 1, 2, 5 en 6 sluiten niet aan op de toekomstige ontwikkeling van Galecopperzoom, in deze alternatieven wordt de Galecopperzoom niet met de tram ontsloten. In Nieuwegein verandert niets en blijft het huidige SUNIJ-tracé liggen. Dit betekent dat halte Zuilenstein de dichtstbijzijnde halte is. Deze is gelegen op ca. 1 kilometer van de rand van het ontwikkelgebied (via bestaande paden). De essentiële samenhang tussen Galecopperzoom en Stadseiland-Zuid komt in deze varianten niet tot stand. In alternatieven 1 en 5 blijft de doorontwikkeling naar alternatief 3 met een nieuwe brug mogelijk. Dat is bij alternatieven 2 en 6 niet het geval.

Alternatief 3 sluit positief aan op de Nieuwegeinse stedenbouwkundige structuur in vergelijking met het huidige tracé. Daarnaast sluit het

alternatief exact aan op de ambitievariant uit het Koersdocument. De nieuwe halte Galecopperzoom biedt met haar centrale ligging veel kansen de ruimtelijke kwaliteit te versterken in de gebiedsontwikkeling. De ligging van de halte schept aanzienlijk betere voorwaarden voor de verdere verstedelijking van Galecopperzoom dan de referentie.

Een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is een sterk structurerend ruimtelijk element van een grote schaal dat past bij de grootschalige toekomstige stedelijke ontwikkeling en de grote structuren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal. Een nieuwe brug biedt potentieel voor nieuwe fiets- en voetgangersverbinding over het kanaal, waardoor het stedelijk weefsel van de ontwikkelingen aan beide zijden van het kanaal met elkaar verbonden wordt.

Het tracé door het noorden van Nieuwegein wordt in dit alternatief verplaatst van de groenzone bij Huis de Geer, naar de A.C. Verhoefweg. De hoeveelheid strekkende meter spoor door Nieuwegein neemt hiermee af. De bundeling van de tram aan de hoofdwegenstructuur van Nieuwegein is vrijwel overal in Nieuwegein het geval en past dus in de structuur van de stad.

Het vrijkomen van het huidige tracé van de SUNIJ-lijn biedt kansen de ruimtelijke kwaliteit te versterken, hier wordt een grote barrière weggenomen. Dat maakt dat de gebieden waar het huidige tracé loopt betekenisvol onderdeel kunnen worden van de stedenbouwkundige en landschappelijke structuur van Nieuwegein.

Het voorgestelde tracé betekent dat de tramlijn midden in de nieuwe verstedelijking moet worden ingepast. Ook betekent het dat civiele kunstwerken nodig zijn om het Amsterdam-Rijnkanaal en de kruising A.C. Verhoefweg – Galecopperlaan op hoogte te passeren. Deze inpassing heeft een negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Wel speelt dit alternatief in op een eventuele toekomstige ligging van de A.C. Verhoefweg in een tunnelbak. Dit zou veel negatieve omgevingseffecten van de weg mitigeren, maar is nu geen onderdeel van de referentie.

Alternatief 4 heeft, vergeleken met de referentiesituatie, een positief effect op de ontwikkeling van Galecopperzoom. Er wordt een tramhalte toegevoegd, waardoor de nieuwe woningen in het gebied bediend

worden. De ligging van de halte en het tracé heeft zowel voor- als nadelen. De ligging langs de Taludweg en de Galecopperlaan maakt dat negatieve effecten zoals barrièrewerking en geluidshinder niet binnen het ontwikkelgebied optreden. Wel ontstaat een extra ruimtelijke barrière tussen de bestaande stad en de Galecopperzoom. De halte komt naast de ontwikkeling te liggen, waardoor de halte voor veel plekken in de ontwikkeling op grotere afstand is gelegen. De 'stedenbouwkundige potentie' van een nieuwe halte in een grootschalige gebiedsontwikkeling wordt niet optimaal aangeboord.

Zonder toevoeging van nieuwe verbindingen over het kanaal ontstaat geen samenhangend stedelijk weefsel tussen Galecopperzoom-Oost en Stadseiland-Zuid. Dit is een voorwaarde uit het Koersdocument om (met hoge dichtheden) te verstedelijken in Galecopperzoom-Oost.

Een toekomstige uitbreiding richting Rijnenburg is in alle alternatieven mogelijk. Dit wordt meegewogen in de effectnotitie toekomstvastheid. Wel behouden alleen alternatief 1 en 5 de mogelijkheid dit nog zowel via een nieuwe brug als via de huidige brug over het Amsterdam-Rijnkanaal te doen. In alternatieven 2, 4 en 6 zal vrij zeker niet meer gekozen worden voor een nieuwe brug richting Galecop. Alternatief 3 maakt gebruik van een nieuwe brug.

Alles afgewogen leidt dit tot een **neutrale** beoordeling voor alternatieven 1, 2, 5 en 6 en een **positieve** beoordeling voor alternatieven 3 en 4.

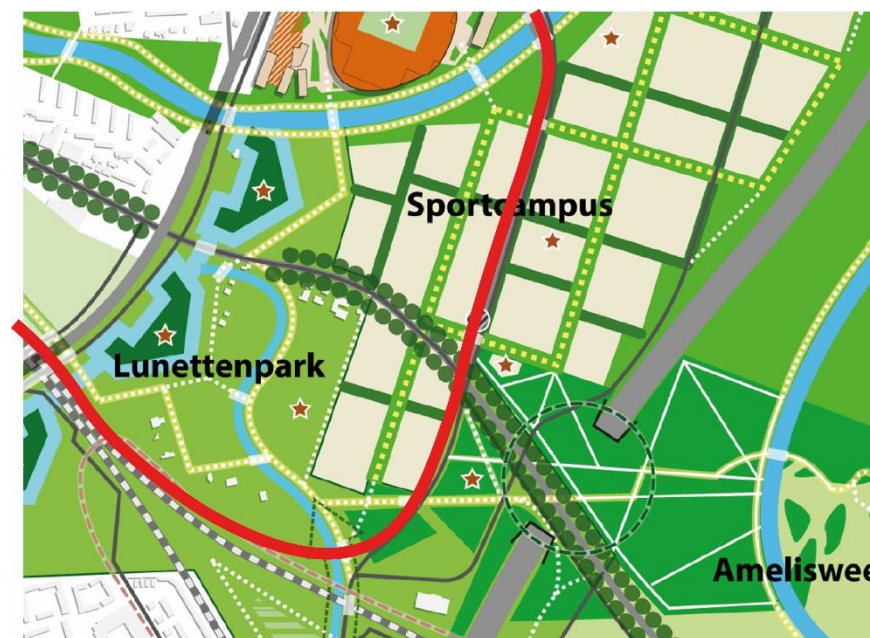
Tram Kanaleneiland

In dit deelgebied zijn de veranderingen beperkt. Enig effect heeft de nieuwe hellingbaan, de verdiepte aansluiting op de Merwedelijn bij het Europaplein. De hellingbaan tast de belevingswaarde aan. Dicht op het Europaplein verbetert de ruimtelijke kwaliteit door de ondergrondse ligging. Samen leidt dit tot een **neutrale** beoordeling.

Tram 22

Belangrijkste maatregel met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit van tram 22 is de frequentieverhoging en de daarbij benodigde ongelijkvloerse kruising van de Koningsweg. Dit is nodig omdat de dichtligtijden van de

tram anders veel negatieve effecten hebben. Een nieuwe onderdoorgang heeft een groot effect op de aansluiting op de stedenbouwkundige structuur en kwaliteit. Een ongelijkvloerse kruising sluit slecht aan op de visie voor het gebied (Omgevingsvisie Maarschalkerweerd, Figuur 28). De ambitie voor de versterking van de Koningsweg conflicteert met een fietsonderdoorgang. Met name de ruimte die de hellingbanen (circa 130 meter) innemen verminderen de ruimte om de Koningsweg te versterken. De ruimtelijke kwaliteit wordt aangetast.



Figuur 28: Ruimtelijke en programmatie visie uit het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd. Tram 22 hierop verduidelijkt met rood

De ongelijkvloerse kruising van de Laan van Maarschalkerweerd sluit slecht aan op de stedenbouwkundige structuur. De alternatieven hebben door een ongelijkvloerse autoverbinding onder de tramlijn ter hoogte van de Mytylweg een negatief effect op de ruimtelijke structuur van het gebied. Een ander nadeel is dat de ruimtelijke structuur aangepast moet worden. Zo worden voor de onderdoorgang van de Laan van Maarschalkerweerd

sportvelden geraakt. Hierdoor moet mogelijk het noordelijke voetbalveld van Kampong opgeheven worden. Dit is een sterk negatief effect op de ruimtelijke structuur.

Recent heeft gemeente Utrecht besloten de fietsroute langs het Lunettenpark/Waterlinieweg beperkt te verbeteren. Daarmee blijft de noord-zuidverbinding langs Kampong en dwars op de beoogde hellingbanen van de onderdoorgang van toenemend groot belang. Het aanleggen van kunstwerken (een onderdoorgang) is een grotere hindernis voor gebruikers van de omgeving, zowel praktisch vanwege het omrijden, als ook voor de beleving.

In alternatieven 5 en 6 vinden geen veranderingen in dit deelgebied plaats.

Dit tezamen leidt tot een **sterk negatieve** beoordeling voor alternatieven 1, 2, 3 en 4. Voor alternatieven 5 en 6 is de beoordeling **neutraal**.

Waterlinieweg

De voorgestelde ingrepen van alternatieven 1 tot en met 4 langs de Waterlinieweg beïnvloeden op een aantal locaties de ruimtelijke kwaliteit.

De nieuwe busstrook in het midden van de Waterlinieweg tussen 't Goyplein en verkeersplein Laagraven heeft minimaal effect op dit criterium. De baan komt in het midden van het huidige profiel en vormt geen nieuwe structuur.

Een nieuwe halte ter hoogte van de Galgenwaard sluit goed aan op de stedenbouwkundige structuur. Deze halte heeft een positief effect door haar locatie op het snijvlak van vier buurten. Wel moet de sociale veiligheid goed meegenomen worden in de inrichting van deze halte. De aanleg is een extra kans om tegelijk de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door een goede aansluiting op de omgeving.

In alternatieven 5 en 6 vinden geen veranderingen in dit deelgebied plaats.

Dit tezamen leidt tot een **positieve** beoordeling voor de alternatieven 1 tot en met 4. Alternatieven 5 en 6 scoren **neutraal**, omdat er geen wijzigingen optreden ten op zichten van de referentie.



Figuur 29: Ligging beoogde nieuwe busbaan Waterlinieweg tussen verkeersplein Laagraven en afrit 't Goyplein

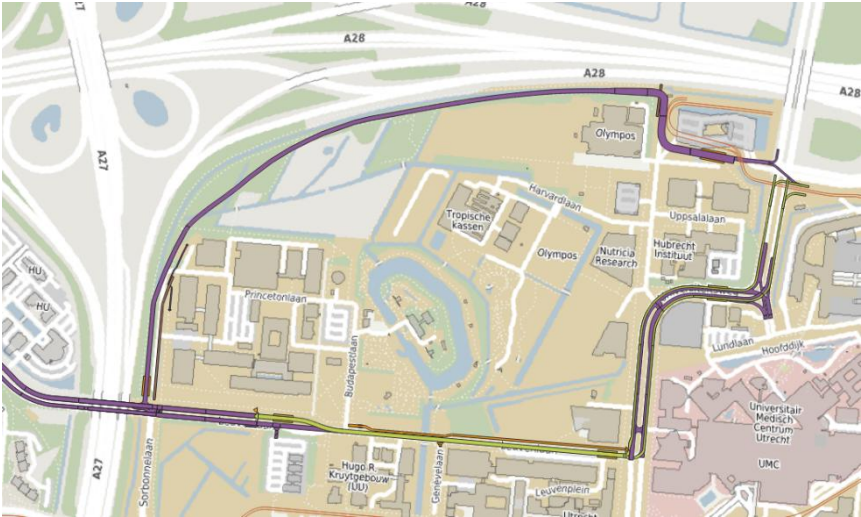
USP

Een busbaan over de Leuvenlaan (alternatieven 1 tot en met 4) sluit niet goed aan op de stedenbouwkundige structuur. Ook sluit dit niet aan op

de A-zone zoals vastgesteld in het Utrechtse Mobiliteitsplan. Er ontstaan dan twee hoogfrequent bereden ov-corridors parallel aan elkaar in een op voetgangers gerichte zone. Dit creëert barrièrewerking, zoals verder toegelicht in paragraaf 6.1.3. Ter hoogte van het kruispunt Uppsalalaan/Universiteitsweg ligt een herontwikkelingsopgave van het UMCU met als gevolg een forse reductie van de verkeersruimte door een verminderde bochtstraal om het ruimtelijk volume om de weg heen te vergroten. In de alternatieven 1, 2, 3, en 4 wordt het profiel van de Leuvenlaan zelf aangepast en sluit de busbaan ter hoogte van de Universiteitsweg/Heidelberglaan aan op de bestaande bus-/trambaan. Hierdoor verandert het noordelijke deel van de Universiteitsweg, ter hoogte van de herontwikkelingsopgave UMCU, niet. Het kruispunt Heidelberglaan-Universiteitsweg moet worden aangepast, met enige impact op de omgeving.

In alternatieven 5 en 6 vinden geen veranderingen in dit deelgebied plaats.

De ruimtelijke kwaliteit in het gebied neemt af, resulterend in een **negatieve** beoordeling voor alternatieven 1 tot en met 4. Alternatief 5 en 6 hebben een **neutrale** beoordeling.



Figuur 30: USP met een nieuwe busbaan over de Leuvenlaan. De bus rijdt over de Leuvenlaan en vervolgens onderlangs langs het UMC over de bestaande bus-/trambaan

5.3 Beoordeling

Door de sub-criteria samen te beschouwen is een eindbeoordeling voor per alternatief per deelgebied over de ruimtelijke kwaliteit te vormen. De aansluiting op de stedenbouwkundige structuur is voor de Merwedelijk het hoogst voor alternatief 3. De integrale beoordeling van alternatieven op de criteria wordt in de eindbeoordeling gedaan.

Tabel 4: Beoordeling effecten op stedenbouwkundige en landschappelijke context

Alternatief Deelgebied	1	2	3	4	5	6
MWL Centrum	++	++	++	++	++	++
MWL Europalaan	--	--	--	--	--	--
MWL Westraven	0	0	++	0	0	0
MWL Nieuwegein	0	0	+	+	0	0
Tram Kanaleneiland	0	0	0	0	0	0

Tram 22	--	--	--	--	0	0
Waterlinieweg	+	+	+	+	0	0
USP	-	-	-	-	0	0

5.4 Mitigerende maatregelen

Een aantal verdere versterkingen van positieve effecten en mitigering van een aantal negatief beoordeelde aspecten worden hieronder opgesomd als aanbeveling voor volgende planfasen:

- Verplaatsen van halte Overste den Oudenlaan tot direct onder de kruising met de Van Zijstweg. Hierdoor krijgt deze halte een betere knooppuntfunctie in de omgeving;
- Het volledig sluiten van het verdiepte tramtracé tot aan halte Kanaleneiland-Zuid. Hierdoor gaat de ruimtelijke kwaliteit er aanzienlijk op vooruit. Op dit moment is dit kostentechnisch niet mogelijk, maar een constructie die op een later moment relatief eenvoudig nog te sluiten is kan mogelijk van grote meerwaarde zijn;
- Het verleggen van de intakking tram Kanaleneiland op afstand van de woontoren Aziëlaan en iets naar het westen. Hierdoor bevindt de hellingbaan zich niet op een oversteeklocatie, maar te midden van de rijbanen van de Beneluxlaan;
- In alternatieven 1 en 3 is een autolus opgenomen op de Europalaan ten noorden van de A12. Deze heeft een negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit. Door de bereikbaarheid van dit gebied op een hoger schaalniveau te bezien (gedacht kan worden aan de aanpassing van rijrichtingen of het heroverwegen van parkeren), kunnen wellicht andere oplossingen worden gevonden waarbij de ruimtelijke kwaliteit kan worden verbeterd (boomstructuren doortrekken, profiel meer continu vormgeven)

6 Groene en blauwe structuren

6.1 Overzicht beoordeling Merwedelijn

De belangrijkste uitgangspunten voor de beoordeling van de Merwedelijn voor het criterium groene en blauwe structuren zijn:

- Ervan uitgaande dat de gesloten tunnelbak zodanig wordt geconstrueerd dat bomen kunnen worden (terug) geplant en de maaiveld-inrichting er op kan worden gecontinueerd, heeft de gesloten tunnelbak geen effect op de ruimtelijke kwaliteit. Daarom is dit effect voor deze delen neutraal;
- Een overdekte halte en een gesloten tunnelbak verbeteren de beleving van de groene en blauwe structuren (zoals Park Transwijk, het Amsterdam-Rijnkanaal of een toekomstige groene structuur in Westraven) op delen waar nu een open busbaan is;
- De nabijheid van een open tunnelbak tast groene en blauwe structuren aan, zowel fysiek als in de beleving van bijvoorbeeld een nabijgelegen park;
- Een open tunnelbak en een hellingbaan van de tram heeft een negatief effect op de beleving van groen en blauw;
- Nieuwe tramhaltes in een gebied dat nog volledig ontwikkeld moet worden hebben een neutraal effect, omdat ze enerzijds groen en blauw dichterbij brengen en het gezamenlijk ontwikkeld kan worden, maar ze anderzijds de beleving van bestaande groenstructuren aantasten.

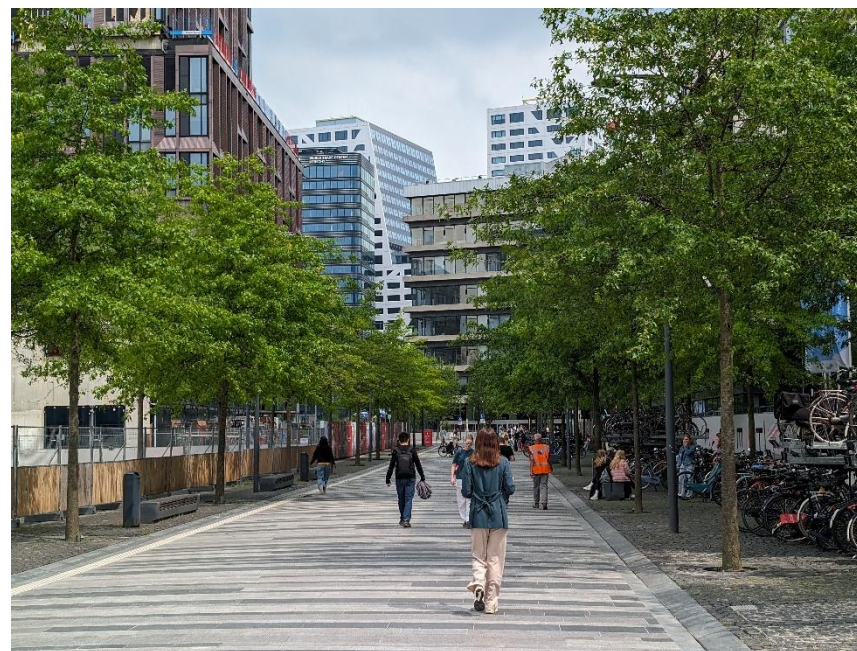
6.2 Effecten op groene en blauwe structuren

Wat betreft de groene en blauwe structuren is het belangrijk te benadrukken dat het hier gaat om de mensgerichte waarde van groen, met name de groenbeleving. Ecologische en cultuurhistorische waarden komen in andere effectnotities aan de orde.

Merwedelijn Centrum

De drukke omgeving van het Centraal Station heeft zeer beperkte ruimte voor groen en erg veel gebruikers. Hierdoor is het van bijzonder groot belang is dat daar zorgvuldig mee wordt omgegaan. Ten opzichte van de referentie verandert deze zone vrijwel niet door de ondergrondse ligging van de tram.

De beleving van groen en blauw langs de Jaarbeursboulevard zal in de bouwphase aanzienlijk verstoord worden, maar na de bouw zal de bestaande situatie weer geheel kunnen worden hersteld.



Figuur 31: Beeld van de Jaarbeursboulevard met bomenrijen (aangeleverd door gemeente Utrecht)

In het Integraal Ruimtelijk Perspectief wordt het water als belangrijke drager van de ruimtelijke kwaliteit genoemd. Het Merwedekanaal is ook een van deze dragers. Voor elk alternatief gaat de ruimtelijke kwaliteit van de bruggen over het Merwedekanaal er enigszins op vooruit doordat hier

minder invloed is van de vele bussen die hier nu passeren (afname met max. 12 bussen per uur in de spits).

Door de beperkte effecten op groene en blauwe structuren is de beoordeling van dit criterium **neutraal**.

Merwedelijn Europalaan

De verdiepte tunnelbak heeft een sterk negatief effect op de bomen langs de Europalaan. Deze kunnen ter plekke van de haltes niet gehandhaafd blijven en moeten daar gekapt of verplant worden. Het is een belangrijke opgave om de bestaande bomen in de Europalaan in te passen in de nieuwe situatie. Daarnaast kan de Europalaan in alle alternatieven worden vergroend ter hoogte van de overdekte doorsteken en haltes mits hiermee wordt rekening gehouden bij de uitwerking van de trambakconstructie. Hiernaast is een conceptuele impressie weergegeven van de verdiepte ligging. Dit is nadrukkelijk geen ontwerp maar een indicatieve weergave.

De alternatieven hebben een negatief effect op de beleving van de groenstructuur van het park Transwijk doordat nieuwe traminfrastructuur wordt ontwikkeld direct aangrenzend aan het park. Door de ligging tussen de autoinfrastructuur sluit de tram aan op een drukke infrabundel. Dit heeft wel een sterker negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit, doordat voor de tram niet alleen nieuw spoor, maar ook veiligheidsmaatregelen zoals hekwerken, bovenleiding en andere nieuwe technische elementen worden aangelegd. Mede daardoor is het profiel breder dan de bestaande busbaan. Dit is niet in lijn met het Groenstructuurplan Utrecht. Die benoemt het streven de verbinding tussen park Transwijk en het Merwedekanaal te versterken.

Dit resulteert in een **sterk negatieve** beoordeling voor dit deelgebied.



Figuur 32: Concept impressie verdiepte ligging op Europalaan (Bron: Gemeente Utrecht)



Figuur 33: Huidig profiel Europalaan met groen langs de busbanen. Bij een breder, verdiept tramprofiel is hier minder ruimte voor beplanting. Bij de overdekte delen is meer ruimte voor enige, lage beplanting

Merwedelijn Westraven

De groenstructuur van Westraven is momenteel gefragmenteerd en niet als geheel te ervaren. Bij de ontwikkeling van Westraven tot hoogstedelijk gebied wordt ook de kwaliteit van de groenstructuur vergroot. Met een verdiepte tram is zij beter te beleven, maar alleen nabij de haltes en voor de gesloten delen. Dit geldt voor alternatieven 2, 4 en 6.

Vigerend beleid geeft aan dat de oevers van de kanalen sterk vergroend en toegankelijk dienen te worden gemaakt voor fietsers en voetgangers voor een 'rondje Stadseiland', en de ontwikkeling van het 'Oeverpark Stadseiland'. Op deze doelstelling sluit alternatief 3 het beste aan. Dit alternatief heeft weliswaar impact op bestaande groene en blauwe structuren, maar biedt evenzo ruimte voor herontwikkeling in het gebied en het verder herinrichten van de waterkanten (5.2.2). De brug is een extra doorsnijding en beïnvloedt de beleving van groen en blauw langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit hoeft niet negatief te zijn en kan juist een goede passende invulling krijgen in een grootstedelijke context. De brug zelf kan ook een groene drager worden, aansluitend op de beleidsambities voor een groene verbinder tussen Laagraven en Rijnenburg. Ook de verbinding met het omliggende landschap wordt hierdoor versterkt.

Figuur 34 toont de huidige oever van het Amsterdam-Rijnkanaal. Hier is nu bij lange na nog geen sprake van een aantrekkelijke groenblauwe stadsboulevard. Dit zal in de referentie wel zo zijn ontwikkeld. Alternatief 3, met een nieuwe brug, betekent meer ontwikkeling langs/over het Amsterdam-Rijnkanaal en dus, vermoedelijk, een katalysator voor een snellere ontwikkeling van het rondje Stadseiland.



Figuur 34: Huidige oever rondje Stadseiland (bron: Cyclomedia)

In alternatieven 2, 4 en 6 kan het huidige tramtracé onder de A12 anders benut worden door haar ondergrondse ligging. Echter, zelfs als hier vergroening plaatsvindt, heeft dit minimaal effect op de belevingswaarde, omdat het gebied blijvend gedomineerd wordt door infrastructuur. Een nieuwe trambrug heeft een positieve impact op het recreatief gebruik van routes in het gebied. Deze trambrug kan gecombineerd worden met een nieuwe fiets- en wandelbrug en heeft zo een positieve impact op de recreatieve routes.

Dit leidt voor dit deelgebied tot een **neutrale** beoordeling voor alternatieven 1, 2, 4, 5 en 6 en **sterk positieve** beoordeling voor alternatief 3.

Merwedelijn Nieuwegein

In het Koersdocument Groot Merwede en de omgevingsvisie Nieuwegein wordt het belang van meer groen voor de grootschalige ontwikkelingen benadrukt.

De beoordeling van alternatief 1, 2, 5 en 6 is neutraal, omdat er in Nieuwegein niets veranderd ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 3 heeft grote positieve impact op de groene structuur van Nieuwegein. Over een lengte van ongeveer 2 kilometer veranderen losse groenstroken, die momenteel maar een zeer beperkte gebruikswaarde hebben door de barrièrewerking en het geluid van de tram, tot een aaneengesloten park.

Langs de A.C. Verhoefweg ontstaat een licht negatief effect. Een nieuw tramtracé vermindert de belevingswaarde van de groenblauwe zone langs de weg. Dit effect is klein omdat de belevingswaarde nu al niet hoog is, door de dominantie van de weg en groene inrichting die vooral uit berm bestaat.

De bestaande Jutphasespoorbrug komt vrij en kan worden ingezet als groene en recreatieve verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. Verder kan de nieuwe brug zelf een groen ingerichte verbinding worden tussen Westraven en Galecopperzoom. De nieuwe brug voert door een groen gebied aan het Papendorpsepad dat momenteel niet toegankelijk of beleefbaar is. Door de ontwikkeling van de brug verandert dit en ontstaat recreatieve waarde en belevingswaarde.

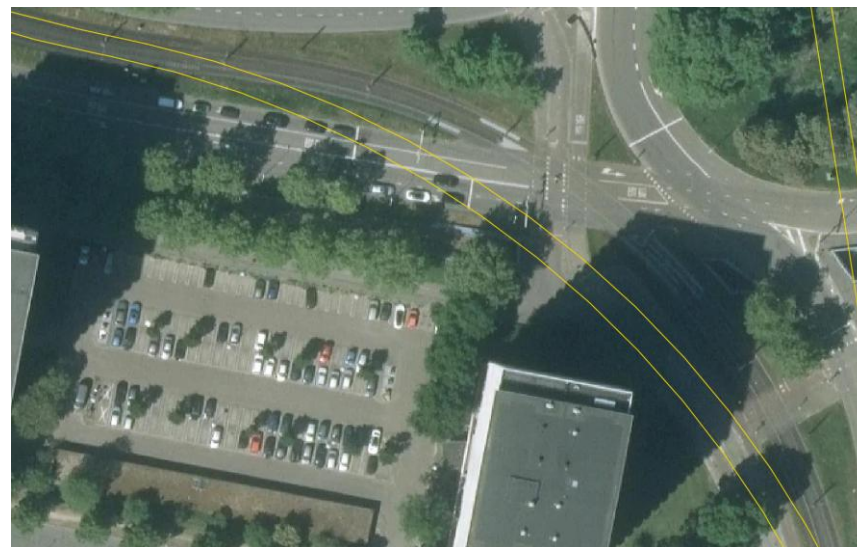
Alternatief 4 behoudt het huidige tracé en voegt een nieuw tracédeel toe. Het nieuwe tracédeel gaat door de groenzone (Dwelfsloot) net ten noorden van de Taludweg. De belevingswaarde van dit groen is minimaal; er zijn geen wandel- of fietspaden. Dit alternatief biedt weinig kansen voor het vergroenen of toevoegen van routes. De effectnotitie natuur gaat verder in op de aantasting van het groen. Het tracé betekent een vergrootte barrière tussen de bestaande stad en de groengebieden ten noorden van de Taludweg en Galecopperlaan. Ook de verbinding met de toekomstige ontwikkeling wordt moeilijker. De impact van alternatief 4 is hiermee negatief.

Alles afgewogen leidt dit voor dit deelgebied tot een **neutrale** beoordeling voor alternatieven 1, 2, 5 en 6, een **sterk positieve** beoordeling voor alternatief 3 en een **negatieve** beoordeling voor alternatief 4.

Tram Kanaleneiland

Bij de aansluiting op de Merwedelijn moeten door een nieuwe hellingbaan en een verplaatste ligging van de bocht bomen gekapt worden. Een deel

van de laanbeplanting langs de Beneluxlaan wordt aangetast. Hierdoor vermindert de belevingswaarde. Er ontstaat geen extra ruimte voor vergroening. Daarom hebben de alternatieven een **negatief** effect in dit deelgebied.



Figuur 35: Indicatie tracé tram Kanaleneiland. Deze komt zeer dicht op de bomen en zal de groenstructuur aantasten

Tram 22

In alternatieven 1 tot en met 4 vinden een aantal aanpassingen in dit deelgebied plaats. Voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising bij de Koningsweg moeten bomen worden gekapt en herplant, vanwege de inpassing van een tunnelbak. Ook de aanleg van een nieuwe zijtak doorsnijdt de bestaande groenstructuur (Figuur 36). Het autoluw maken van de Koningsweg heeft een licht positief effect op de beleving van de ruimtelijke kwaliteit van de groene zone, maar dit wordt tenietgedaan door de verhoogde tramfrequentie en de kap van bomen vanwege de onderdoorgang.

De onderdoorgang vermindert de barrièrewerking vanuit een mobiliteitsperspectief, maar verhoogt de barrièrewerking tussen

verschillende groenzones. Dit is in strijd met een doelstelling uit de Omgevingsvisie Maarschalkerweerd: het creëren van een aaneengesloten parklandschap met fijnmazige verbindingen. De Koningsweg is een belangrijke recreatieve verbinding tussen stad en omliggend landschap en kan niet verder ontwikkeld worden als groene verbindingszone.



Figuur 36: Indicatie profiel ongelijkvloerse kruising. Deze doorsnijdt de bestaande groenstructuur en de laanbeplanting van de Koningsweg wordt onderbroken

Het recreatief gebruik van routes richting Amelisweerd is hoog. De alternatieven hebben een negatief effect op de recreatieve route Platolaan – Weg naar Rhijnauwen, een van de weinige verbindingen tussen stad en landschap aan de oostrand van Utrecht. Ondanks dat recreanten niet meer hoeven te wachten, is een

onderdoorgang minder aantrekkelijk. Daarnaast is voor recreanten de wachttijd voor een overweg een relatief kleiner probleem dan voor forenzen vanwege een andere tijdsbeleving. De alternatieven hebben dus een negatief effect op het recreatieve gebruik van de routes.

De aanpassingen aan de Laan van Maarschalkerweerd ten behoeve van de auto hebben een negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit in de groene omliggende zone. Verbindingen vanuit de stad via wandelknooppunt 18 (Figuur 37) gaan achteruit.



Figuur 37: Recreatieve routes richting landgoed Amelisweerd

In alternatieven 5 en 6 vinden geen veranderingen in dit deelgebied plaats.

Dit resulteert in een **sterk negatieve** beoordeling van alternatieven 1 tot en met 4 en een **neutrale** beoordeling van alternatieven 5 en 6.

Waterlinieweg

De afname van groen in de Waterlinieweg voor de aanleg van een busbaan heeft een zeer beperkt effect op dit criterium. Door de nieuwe halte Galgenwaard zal het landgoed Amelisweerd beter bereikbaar zijn vanuit het zuiden en zal de verbinding tussen Nieuwegein en het landgoed verbeteren. Dit effect is beperkt en leidt tot een **neutrale** beoordeling van alternatieven 1 tot en met 4. Ook alternatieven 5 en 6 krijgen een **neutrale** beoordeling, omdat hier geen veranderingen plaatsvinden.

USP

Het groen op de campus wordt vrijwel niet aangetast omdat bestaande assen gevolgd worden. Wel hebben de alternatieven een negatieve impact op het recreatieve gebruik van routes tussen het centrum van USP en de Botanische Tuinen aan de noordwestzijde. De Leuvenlaan wordt een bredere asfaltstrook en is minder makkelijk te kruisen. Ook de verbinding met de Hoofddijk en verder (richting landgoed Oostbroek) wordt meer doorsneden en verslechtert.

In alternatieven 5 en 6 vinden geen veranderingen in dit deelgebied plaats.

Dit leidt tot een **negatieve** beoordeling voor alternatieven 1 tot en met 4 en een **neutrale** beoordeling van alternatieven 5 en 6.

6.3 Beoordeling

Alternatief 3 heeft veel positieve effecten. Dit komt voornamelijk door het alternatieve tracé in Nieuwegein waardoor veel ruimte voor vergroening ontstaat. De beoordeling van de effecten op groene en blauwe structuren is zichtbaar in Tabel 5.

Tabel 5: Beoordeling effecten op groene en blauwe structuren

Alternatief Deelgebied	1	2	3	4	5	6
MWL Centrum	0	0	0	0	0	0
MWL Europalaan	---	---	---	---	---	---

MWL Westraven	0	0	++	0	0	0
MWL Nieuwegein	0	0	++	-	0	0
Tram Kanaleneiland	-	-	-	-	-	-
Tram 22	---	---	---	---	0	0
Waterlinieweg	0	0	0	0	0	0
USP	-	-	-	-	0	0

6.4 Mitigerende maatregelen

Een aantal verdere versterkingen van positieve effecten en mitigering van een aantal negatief beoordeelde aspecten worden hieronder opgesomd als aanbeveling voor volgende planfasen:

- Bij de kruising van de Koningsweg en tram 22 is het van groot belang een aantrekkelijke ongelijkvloerse oversteek te realiseren die het verlies aan groen langs de Koningsweg vanuit recreatief oogpunt kan compenseren. Denk hierbij aan ruime, groene taluds en het duidelijk doorzetten van de lijn van de Koningsweg in de onderdoorgang;
- In aansluiting op het provinciale beleid Groen Groeit Mee en het Ringparkenconcept ligt er een onderbouwing om de vrij te komen ruimte daadwerkelijk groen in te richten. De lijnstructuren, zowel onder- als bovengronds, bieden goede aanknopingspunten om groen te compenseren, dan wel te versterken;
- Een nieuwe halte Galgenwaard biedt mogelijkheden om vanuit Westraven snel bij het groen langs de Kromme Rijn te komen, maar moet wel sociaal veilig ingepast worden om goed te functioneren.
- Met het aanpassen en realiseren van bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal zijn er veel kansen om recreatieve routes toe te voegen die de belevingswaarde van groenblauwe structuren versterken;
- Het wegnemen van barrières die worden opgelegd door bestaande en nieuwe infrastructuur is van groot belang. Veel groene gebieden in de Nieuwegeinse delen van de ontwikkeling

hebben weinig belevingswaarde en slechte toegankelijkheid. Goede oversteken van tramtracés, en wegen als de Taludweg en de A.C. Verhoefweg kunnen dit veranderen. Hiermee worden negatieve effecten van alternatief 3 en 4 gemitigeerd.

7 Lopen, verblijven en ontmoeten

7.1 Overzicht beoordeling Merwedelijn

De belangrijkste aspecten voor de beoordeling van de Merwedelijn voor het criterium lopen, verblijven en ontmoeten zijn:

- Verdiepte nieuwe haltes met aansluitingen zijn positief als verbinding tussen wijken. Deze kunnen de verbinding vormen tussen wijken en tussen verschillende zijden van verkeersassen, zoals de Europalaan;
- Daar waar een busbaan opgeheven wordt en verandert in een verdiepte trambaan gaat de verblijfskwaliteit erop achteruit (bij de open gedeelten van de trambaan), daar waar deze op maaiveld blijft (Anne Frankplein tot Tellegenlaan) blijft de situatie nagenoeg gelijk;
- Een vrijkomend tracé van de oude SUNIJ-lijn heeft een sterk positief effect door als promenade voor fietsers en voetgangers ingericht te worden. Dan ontstaat er een nieuwe fiets-/voetgangersverbinding tussen Nieuwegein en Utrecht en neemt de barrièrewerking af;
- Een verdiepte trambaan in open ligging vormt een barrière en heeft hierdoor een negatief effect op een aantrekkelijke omgeving om doorheen te verplaatsen of te verblijven. Dit komt niet alleen door het verdiepte tracé, maar ook door hekwerken en ander benodigde infrastructuur om de verdiepte trambaan;
- Bij nieuwe hellingbanen is de barrièrewerking sterker dan bij een verdiept tracé.

7.2 Effecten op lopen, verblijven en ontmoeten

Een fijnmazig voetgangersvriendelijk voetgangersnetwerk dat goed aansluit op het stadsweefsel en logisch aansluit op de stedenbouwkundige context en relevante bestemmingen, is van grote toegevoegde waarde voor de ruimtelijke kwaliteit.

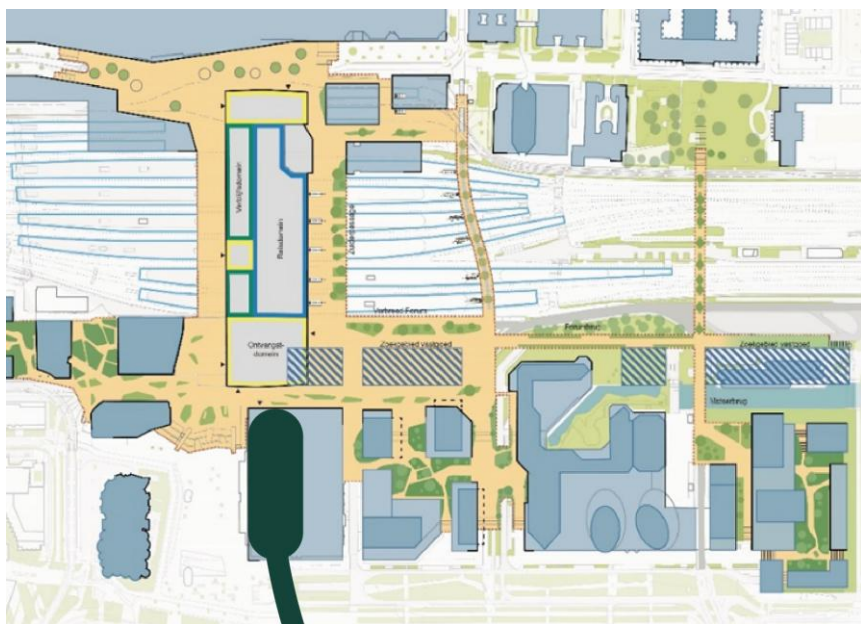
Op basis van het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040 ligt het Utrechtse deel van de Merwedelijn volledig in een zone A-gebied. Hier is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit.

Utrecht wil een loopcultuur versterken. Daarvoor is het opheffen van barrières en het ontwikkelen van een fijnmazig netwerk van groot belang.

Merwedelijn Centrum

In alle alternatieven sluit de eindhalte van de tram goed aan op het ontvangstdomein van station Utrecht Centraal. De locatie van de halte sluit daarnaast perfect aan op voetgangersroutes op de verschillende maaivelden van het stationsgebied. Ook andere grote ontwikkellocaties rondom het station zijn per voet goed bereikbaar vanaf de halte via het Forum, de verhoogde openbare ruimte op en om Utrecht Centraal. Figuur 38 toont de ligging geschetst op het Stedenbouwkundig Toekomstbeeld (Gemeente Utrecht).

De verdeelhal van de tram sluit middels roltrappen direct aan op het forumniveau recht tegenover de ingang van het Centraal Station. Een directe toegang van tram naar het busstation is ook opgenomen. De derde uitgang bevindt zich aan de Croeselaan voor een directe koppeling met de Jaarbeurs en het Beurskwartier.



Figuur 38: Ligging eindhalte in Stedenbouwkundig Toekomstbeeld Stationsgebied 2040 (nog niet vastgesteld)

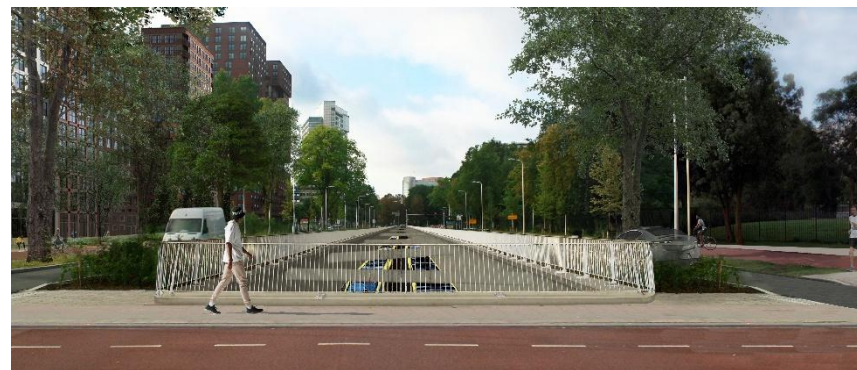
De ondergrondse lijn levert geen barrière op voor voetgangers of andere verkeersdeelnemers. Ten opzichte van de referentie neemt de barrièrewerking enigszins af doordat lijn 74 en 77 niet meer naar Utrecht CS rijden. Ook voor mindervaliden is een beperkte afstand van de tramhalte naar het station belangrijk en is de nieuwe halte een verbetering.

De beleidsbasis van station Utrecht CS beschrijft dat de voetganger in dit gebied centraal hoort te staan. Daarnaast zal door de ontwikkeling van Beurskwartier het aantal voetgangers sterk toenemen en is er des te meer behoefte aan open ruimte met hoge verblijfskwaliteit. Doordat de tram in het centrum in alle alternatieven volledig ondergronds ligt, is er afname van de hoeveelheid verkeer op maaiveld, is een fijnmazig voetgangersnetwerk mogelijk zonder barrières. Er is ruimte voor groen, verblijf en ontmoeting. Gezamenlijk resulteren bovenstaande aspecten in een **sterk positieve** beoordeling.

Merwedelijn Europalaan

Een verdiept gelegen trambaan maakt het mogelijk om een beter voetgangersnetwerk te realiseren tegenover een tram die in hoge frequentie op maaiveld rijdt, want over de tramtunnel kunnen voetgangersverbindingen worden gerealiseerd. Dit zorgt voor minder barrièrewerking. De locaties van de haltes zijn eveneens relevant. Haltes hebben tot circa 700 meter hemelsbreed (ca. 10 minuten) een acceptabele loopafstand. De haltes liggen gespreid langs de Europalaan en dekken het grootste deel van Merwedekanaalzone.

Hieronder is een conceptuele impressie weergegeven van de verdiepte ligging. Dit is nadrukkelijk geen ontwerp maar een indicatieve weergave.



Figuur 39: Concept impressie verdiepte ligging (Bron: Gemeente Utrecht)

De gesloten gedeelten liggen precies daar waar het van belang is voor het voetgangersnetwerk een goede oversteek te behouden, de oversteekbaarheid. Dat is positief, maar de open gedeelten verhinderen een toekomstige verdere verdichting van het netwerk en de afstand tussen de gesloten delen is, zeker bij het zuidelijk deel van de Europalaan, groot. De open gedeelten, inclusief hekwerken met afstanden tot circa 250 meter (zuidelijk deel Europalaan) sluiten niet aan op de gemeentelijke Stedenbouwvisie en de beschrijving van het gebied als A-zone in het Utrechts Mobiliteitsplan 2040. De Europalaan blijft een aanzienlijke, slechter weg te nemen barrière.

De visuele uitstraling van de open delen van de verdiepte tram maken de omgeving minder aantrekkelijk voor lopen, verblijven en ontmoeten dan de huidige busbaan. De gesloten delen zijn daarentegen aantrekkelijker dan de huidige busbaan. Voor tramreizigers is het uitzicht vanuit de verdiepte bak minder aantrekkelijk dan vanaf de huidige busbaan of de tram Kanaleneiland. Dit resulteert in een **negatieve** effectbeoordeling.

Merwedelijn Westraven

Een ondergrondse lijn sluit goed aan op het nog te ontwikkelen voetgangersnetwerk van Westraven.

Bij de ondergrondse haltes is sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking. Een voorbeeld van een goede inpassing is de tramtunnel in Den Haag, zie Figuur 41. De precieze inpassing gaat voorbij aan deze fase. De omgeving van een ondergrondse tramhalte wordt als aantrekkelijker beoordeeld dan de omgeving van een open verdiepte bak of een hoogfrequente bus op maaiveld.



Figuur 40: Ondergrondse tramhalte Grote Markt in Den Haag (COB)

Hellingbanen in het tramtracé hebben een negatief effect op oversteekbaarheid. Dit is in elk alternatief het geval, maar de locatie van de hellingbaan is wel onderscheidend. Zo komt in alternatieven 1, 3 en 5 de Merwedelijn boven in een gebied waar de barrièrewerking minder sterk is (nabij de A12) dan in alternatieven 2, 4 en 6 (midden in Westraven). In Alternatief 2, 4 en 6 vormt de hellingbaan een barrière tussen de twee zijden van de tramlijn.

Samenvattend hebben Alternatief 1 en 5 heeft een **neutraal** effect ten opzichte van de referentiesituatie. Alternatieven 2, 4 en 6 hebben enerzijds door hun langere verdiepte ligging een positief effect, maar anderzijds door de hellingbaan middenin Westraven een negatief effect. Gecombineerd leidt dit tot een **neutrale** beoordeling voor Alternatief 2, 4 en 6. Alternatief 3 heeft met name door het vrijkomen van het huidige tramtracé een **positief** effect.

Merwedelijn Nieuwegein

De beoordeling van alternatief 1, 2, 5 en 6 is neutraal, omdat er in Nieuwegein niets veranderd ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 3 biedt veel nieuwe kansen. De hoeveelheid strekkende meter tramtracé in Nieuwegein wordt teruggebracht, waardoor de barrièrewerking en de hoeveelheid plekken die belast worden door geluid en trillingen afneemt.

De recreatieve verbinding naar Galecopperzoom over het Amsterdam-Rijnkanaal is bovendien een belangrijke schakel in het voetgangers- en fietsnetwerk van zowel Utrecht als Nieuwegein. Alternatief 3 biedt grote kansen om dit te verbeteren. Dit geldt zowel voor de nieuwe als de bestaande brug. De nieuwe brug biedt kansen om niet alleen de tram, maar ook voetganger en fietsers te faciliteren.

De bestaande brug komt vrij en kan een nieuwe invulling krijgen voor voetgangers. Dit is zeer waardevol omdat in de huidige en referentiesituatie geen voetgangersverbinding tussen Stadseiland-Zuid en Galecopperzoom aanwezig is.

Ook de rest van het tracé dat in alternatief 3 komt te vervallen (tussen Blokhoeve, Huis de Geer en Zuilenstein) kan in alternatief 3 zo ingericht worden dat het aanwezige groen benut wordt en de omgeving uitnodigt tot sporten, spelen, bewegen en elkaar ontmoeten. De voormalige Oosterspoorbaan, nabij Utrecht (Figuur 40) toont hoe zo'n voormalige infrastructuurverbinding er uit kan zien.

Dit heeft ook positieve effecten op de wijk Blokhoeve. Deze wijk kent weinig voorzieningen en is omringd door barrières (wegen en tramtracés). Met het vervallen van het tramtracé kan Blokhoeve fijnmaziger verbonden worden met omliggende wijken.



Figuur 41: Oosterspoorbaan, een aantrekkelijke verblijfsomgeving op een voormalig spoortracé (Cyclomedia)

Alternatief 4 biedt net als alternatieven 1, 2, 5 en 6 geen evidente mogelijkheden voor nieuwe routes of ontsluiting van gebieden. Er wordt een nieuw tracé toegevoegd en het bestaande tracé blijft behouden. Deze variant leidt tot de grootste hoeveelheid strekkende meter tracé door Nieuwegein. Dat betekent meer plekken waar de hinder van de tram ervaren wordt. Dit uit zich in barrières die verblijfsgebieden verkleinen en de toegankelijkheid ervan beperken, maar ook in negatieve impact op het verblijfsklimaat door geluid en trillingen.

Alternatief 1, 2, 5 en 6 leiden tot een **neutrale** beoordeling. Alternatief 3 leidt tot een **sterk positieve** beoordeling. Alternatief 4 leidt tot **negatieve** beoordeling.

Tram Kanaleneiland

Alle alternatieven hebben een negatief effect op het recreatief gebruik van routes, omdat door de verlegging de oost-west fietstunnel onder het Europaplein aangepast moet worden. Op -1 kunnen hier niet zowel een fietstunnel als tramlijn liggen. De oost-westverbindingen zijn niet meer mogelijk, de barrièrewerking neemt toe.

Deze extra barrièrewerking leidt tot een **negatieve** beoordeling.

Tram 22

In alternatieven 1 tot en met 4 vinden wijzigingen plaats. Een ongelijkvloerse kruising van de Koningsweg en tram 22 kan gezien worden als een verbetering voor voetgangers in de richting van de Koningsweg, maar is een verslechtering voor de voetgangers die in de richting daar haaks op willen lopen, omdat zij gehinderd worden door de barrière van de hellingbaan en een onpraktische route moeten omlopen. Een onderdoorgang is minder sociaal veilig en normaliter geen aantrekkelijke plek om te verblijven. Het autoluw maken, in lijn met de gemeentelijke ambities en dus de referentie, van de Koningsweg heeft een positief effect ten westen van de kruising, maar dit effect is beperkt, omdat doorgaand autoverkeer via de Laan van Maarschalkerweerd mogelijk blijft. Ook zal het voetgangersnetwerk aan de noordzijde (Mytylweg) verslechteren door een nieuwe ongelijkvloerse oversteek met aanliggende hellingbanen. Hierdoor neemt de barrièrewerking toe, zie Figuur 42.

De frequentieverhoging van lijn 22 heeft een negatief effect op de oversteekbaarheid en staat haaks op de ambities uit het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd waarin de ambitie is benoemd om de barrièrewerking in het gebied te verminderen om een aangesloten parklandschap en sportcampus te realiseren. In alternatieven 5 en 6 vinden geen veranderingen in dit deelgebied plaats.

Dit alles leidt tot een **negatieve** beoordeling voor alternatieven 1 en tot en met 4 en een **neutrale** beoordeling van alternatieven 5 en 6.



Figuur 42: Indicatief ontwerp onderdoorgang Laan van Maarschalkerweerd ter hoogte van de Mytylweg (uit MIRT-verkenning fase 2)

Waterlinieweg

De aanleg van de busbaan in alternatieven 1 tot en met 4 heeft geen effect op dit criterium. Een halte bij de Galgenwaard in alternatieven 1 tot en met 4 biedt een betere aansluiting op het voetgangersnetwerk. Dit positieve effect is minimaal en daarom leidt dit tot een **neutrale** beoordeling voor alternatieven 1 tot en met 4. Daarnaast worden alternatief 5 en 6 eveneens **neutraal** beoordeeld.

USP

In alternatieven 1 tot en met 4 vinden wijzigingen plaats. De busbaan over de Leuvenlaan sluit slechter aan op het voetgangersnetwerk binnen USP dan de referentie. Bijvoorbeeld de HU is minder makkelijk te voet te bereiken vanaf een halte aan de Leuvenlaan; voetgangers zullen altijd door het noordelijke deel heen moeten waden en de bestaande trambaan oversteken. De doorwaadbaarheid van het gebied tussen de Leuvenlaan en de Heidelberglaan is beperkt. Hetzelfde geldt voor looproutes tussen

Olympos, bebouwingsclusters rondom de Sorbonnelaan, de Hoofddijk en het Campuspark. Daarnaast nemen de verblijfskwaliteit in het Campuspark en langs de Leuvenlaan af door een nieuwe busbaan. Deze vrijliggende busbaan gaat ten koste van ruimte voor voetgangers. De ambitie om van de Leuvenlaan een rustige, goed oversteekbare fietsstraat te maken staat haaks op de alternatieven met 120 bussen per uur. Op de Heidelberglaan zelf neemt de ruimtelijke kwaliteit iets door een afname van het aantal bussen, maar dit blijft ook een ov-as. In alternatieven 5 en 6 vinden geen veranderingen in dit deelgebied plaats.

De effecten in dit deelgebied leiden tot een **sterk negatieve** beoordeling van alternatieven 1 tot en met 4 en een **neutrale** beoordeling van alternatieven 5 en 6.

7.3 Beoordeling

Voor de Merwedelijn hebben de alternatieven een positief effect, met name door de toenemende oversteekbaarheid voor het noordelijke deel van het tracé. Negatieve effecten in de rest van het gebied zijn in kaart gebracht. Niet alleen de Merwedelijn moet de aandacht krijgen, ook effecten van tram 22 op de Koningsweg en op de Leuvenlaan binnen USP zijn beschreven. Hier neemt de kwaliteit van een aangename omgeving om doorheen te lopen, verblijven of elkaar te ontmoeten op locaties sterk af.

Tabel 6: Beoordeling effecten op lopen, verblijven en ontmoeten

Alternatief Deelgebied	1	2	3	4	5	6
MWL Centrum	++	++	++	++	++	++
MWL Europalaan	-	-	-	-	-	-
MWL Westraven	0	0	+	0	0	0
MWL Nieuwegein	0	0	++	-	0	0
Tram Kanaleneiland	-	-	-	-	-	-
Tram 22	-	-	-	-	0	0
Waterlinieweg	0	0	0	0	0	0
USP	--	--	--	--	0	0

7.4 Mitigerende maatregelen

Een aantal verdere versterkingen van positieve effecten en mitigering van een aantal negatief beoordeelde aspecten worden hieronder opgesomd als aanbeveling voor volgende planfasen:

- Voor alternatief 3 is het belangrijk in de gemeente Nieuwegein de barrièrewerking van de combinatie van de A.C. Verhoefweg en het beoogde tramtracé te minimaliseren. Een mogelijkheid hiervoor is een brug voor fietsers en/of voetgangers tussen de Akkerhoeve en Rembrandthage. Op deze manier kan het groen aan de westzijde van de A.C. Verhoefweg en het gebied van het voormalige tramtracé voor meer inwoners van toegevoegde waarde zijn;
- De vormgeving van (ondergrondse) haltes heeft grote invloed op de verblijfsomgeving van de ov-lijnen. Een passend ontwerp heeft een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit;
- Fietsparkeervoorzieningen met daaraan gekoppeld andere hubvoorzieningen in aansluiting op de haltes hebben een sterk positief effect op de aantrekkelijkheid van haltes en de lijnen. Meer voorzieningen komt ook de sociale veiligheid ten goede. In de fase van het ontwerp en de gebiedsuitwerking moet dit meegenomen worden;
- Onderzoek het werk met werk maken van ongelijkvloerse oversteeklocaties bij haltes. Voor een tramhalte (ondergronds), zoals langs de Merwedelijn, is sowieso een ongelijkvloerse voetgangersverbinding over/onder het spoor nodig. Ook kan gelijktijdig met het graafproces voor de tramtunnel relatief eenvoudig een andere ondergrondse verbinding gerealiseerd worden. Hier kan een algemene (fiets)onderdoorgang op aansluiten, zoals bijvoorbeeld bij tramhaltes Nieuwegein Fokkesteeg of Nieuwegein Wiersdijk gedaan is.

8 Conclusie

Om de impact op de ruimtelijke kwaliteit te beoordelen is het van belang om verschillende effecten in samenhang te bezien. Ten opzichte van de MIRT-verkenning in Zeef 2 is de complexiteit en diversiteit aan bouwstenen per alternatief sterk gereduceerd, wat een totaalbeoordeling van de alternatieven goed mogelijk maakt.

Waar de trambaan is overkapt vermindert de barrièrewerking ten opzichte van de busbaan in de referentiesituatie. Juist op de plekken waar de belangrijkste oost-west verbindingen zijn gelegen, verbetert de oversteekbaarheid doordat de bak hier is overkapt en de busbanen komen te vervallen.

Voor elk alternatief geldt dat op plekken waar de trambaan open is, er negatieve effecten optreden ten opzichte van de huidige busbaan. De barrièrewerking is groter bij de open delen en ter hoogte van hellingbanen, met name door benodigde afschermingen en technische elementen. Dit terwijl gebiedsvisies en ambities inzetten op het verminderen van barrièrewerking. Voor de delen waar de verdiepte bak open is ontstaat daarmee een scherpere fysieke barrière (zoals tussen Merwedekanaalzone en Transwijk). De verticale wanden en schaduwrijke bak hebben daarnaast een negatieve invloed op de beleving van de ruimtelijke kwaliteit van aanwonenden en passanten. De ruimtelijke kwaliteit gaat er bij de open delen daarmee op achteruit. Bij de grote toekomstige verdichting van dit deel zal de behoefte aan aantrekkelijke verbindingen tussen wijken onderling alleen verder toenemen. Dit vraagt extra aandacht in de uitwerking.

In Westraven en Galecopperzoom (het deel van de Merwedelijn waar de alternatieven van elkaar verschillen) is vanuit ruimtelijke kwaliteit beschouwd **alternatief 3 het best scorende alternatief**. Dit neemt niet weg dat ook dit alternatief lokaal negatieve consequenties voor de ruimtelijke kwaliteit met zich meebrengt, zoals een nieuwe hellingbaan en effect op de beleving van groen rondom het Amsterdam-Rijnkanaal.

Dit alternatief heeft echter veel positieve effecten. De ligging biedt meer aanknopingspunten om Westraven en Nieuwegein hoogstedelijk te ontwikkelen in vergelijking met de andere alternatieven. De huidige trambaan kan immers worden opgeheven en kan onderdeel worden van nieuwe ontwikkelingen en/of ingericht worden als nieuwe groene langzaamverkeersverbindingen. Daarnaast verbindt een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal voor tram, fietser en vooral voetganger twee grootschalige ontwikkelingen (Westraven en Galecopperzoom) aan elkaar. Daarnaast biedt dit alternatief veel mogelijkheden om Galecopperzoom te ontwikkelen met een nieuwe halte op een centrale plek.

Alternatieven 1 en 5 verschillen vrijwel niet met de huidige situatie. Alternatieven 2 en 6 hebben een positief effect op het noordelijk deel van Westraven, maar de tramlijn blijft een barrière voor het zuidelijke deel. Ook spelen zij niet in op de ontwikkeling van Galecopperzoom.

Voor alternatief 4 geldt hetzelfde als voor alternatieven 2 en 6 in Westraven. In Galecopperzoom is de situatie beter dan in het referentiescenario door de nieuwe halte; echter, deze ligt minder centraal in de gebiedsontwikkeling dan in alternatief 3.

Voor alternatieven 1, 2, 3 en 4 geldt dat de maatregel van een frequentieverhoging van tram 22 een negatief effect heeft op de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving van Maarschalkerweerd. De Koningsweg als belangrijke groene verbinding tussen het centrum en Amelisweerd wordt niet versterkt, maar aangetast met een ongelijkvloerse kruising van de tramlijn. Dit geldt niet voor alternatieven 5 en 6. Dan vindt er geen verandering plaats en is het effect neutraal.

De extra bushalte en busbaan in/langs de Waterlinieweg in alternatieven 1, 2, 3 en 4 past goed binnen het bestaande profiel en binnen de Utrechtse kaders op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Daarentegen hebben de busmaatregelen op het USP een negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit. Een extra ov-as in het gebied maakt USP minder aantrekkelijk om te verblijven en te voet te doorkruisen en sluit niet aan op de ontwikkelrichting van de campus. Dit geldt niet voor alternatieven 5 en 6. Dan vindt er geen verandering plaats en is het effect neutraal.

Colofon

Opdrachtgever	U Ned
Uitgave	Mott MacDonald en Movares
Ondertekenaar	Willem Snel
Projectteam	Yannick Angkotta, Roelefien Berendschot, Arjan Freije
Projectnummer	M0007542 / MM207100372
Versie	4.0
Datum	19-03-2026

© 2026, Movares Nederland B.V. en Mott MacDonald B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V. en Mott MacDonald B.V.