



Leidsche Rijn Centrum Kern

www.leidscherijn.nl



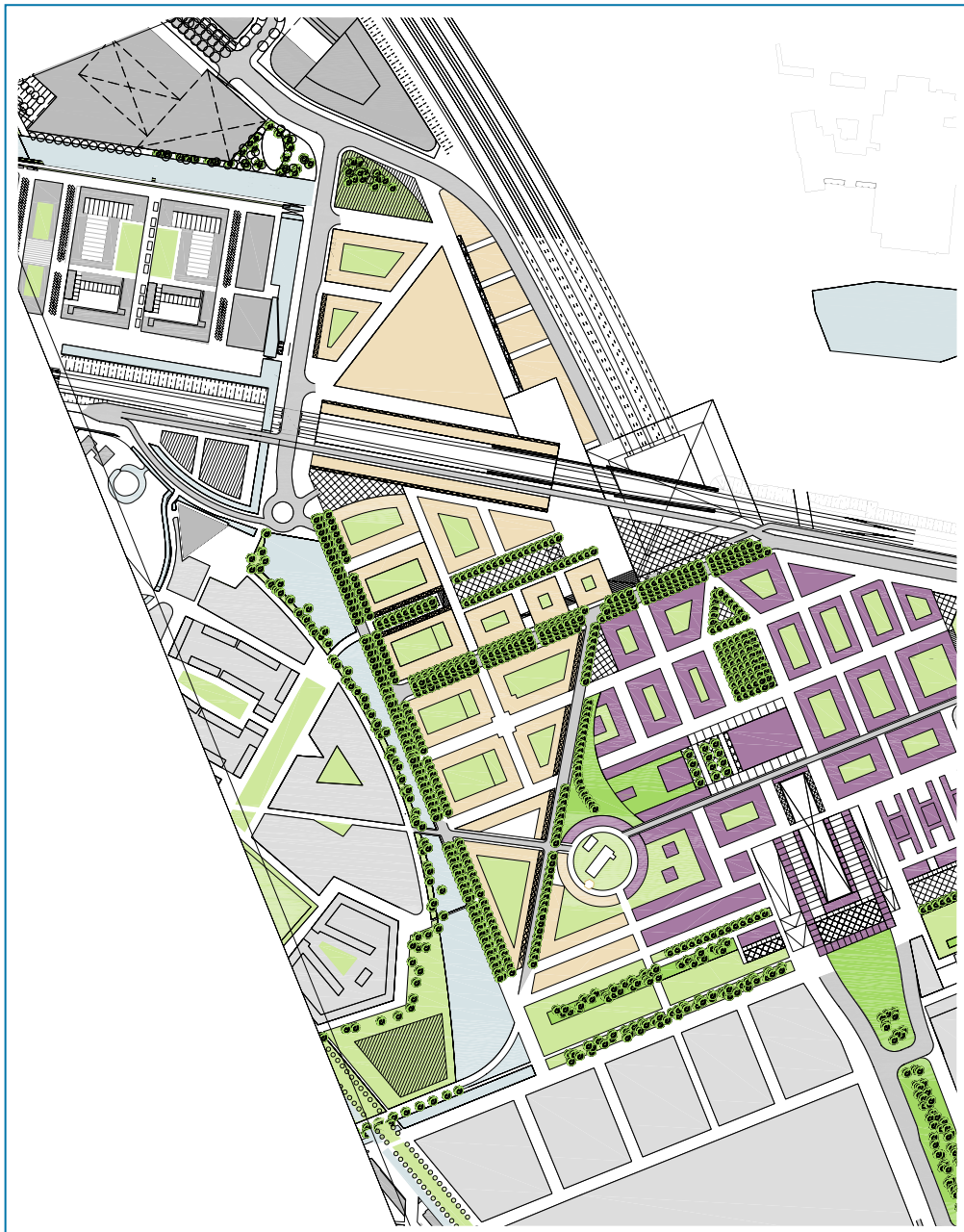
Stedenbouwkundig Plan

Vastgesteld door het college van B&W op 26 januari 2010

Inhoud

1	INLEIDING	5	6	VERKEER	53	14	BRANDSTOFVERKOOPPUNT	81
2	VISIE EN AMBITIE	7	6.1	Auto	53	15	MILIEU	83
2.1	Centraal en bereikbaar	7	6.2	Bevoorrading	55	15.1	Geluid	83
2.2	Tweede centrum van Utrecht	7	6.3	Openbaar vervoer	57	15.2	Luchtkwaliteit	85
2.3	Een levend centrum	7	6.4	Fietsverkeer	59	15.3	Bodem	87
3	BESCHRIJVING VAN HET GEBIED	9	6.5	Voetgangersgebied	61	15.4	Externe veiligheid	87
3.1	Context	9	6.6	Parkeren	63	15.5	Duurzaamheid en energie	87
3.2	Opbouw	11	7	OPBOUW VAN HET PROGRAMMA	65	15.6	Windhinder	87
3.3	Niveaueverschillen	13	8	DETAILHANDEL	67	16	CIVIELE TECHNIEK	89
4	STEDENBOUW EN ARCHITECTUUR	15	8.1	Algemeen	67	16.1	Waterhuishouding	89
4.1	Algemeen	15	8.2	Kernwinkelgebied	67	16.2	Bouwrijp maken	89
4.2	Opbouw van de bouwblokken	17	8.3	Warenmarkt	67	16.3	Riolering	89
4.3	Bijzondere plekken en straten	19	9	HORECA	69	16.4	Kabels en leidingen	91
4.3.1	De Grauwaartsingel	19	9.1	Toekomstbeeld	69	16.5	Afvalverwerking	91
4.3.2	De Vleutensebaan	21	9.2	Horeca invullingen	69	16.6	Woonrijp maken	91
4.3.3	Dirck Hoetstraat	23	10	WONINGBOUW	71	17	REGIE	93
4.3.4	Londenstraat	25	10.1	Inleiding	71	17.1	Uitgifte	93
4.3.5	Dublinstraat	27	10.2	Programma woningen	71	17.2	Communicatie	93
4.3.6	Hof van Amsterdam	29	10.3	Uitgangspunten woningen	73	17.3	Financiële Haalbaarheid	95
4.3.7	Het Brusselplein	31	11	KANTOREN	75	17.4	Planning en fasering	95
4.3.8	Kopenhagenstraat	33	11.1	Algemeen	75	17.5	Veiligheid en Leefbaarheid	97
4.3.9	Berlijnplein	35	11.2	Stationsgebouw	75	18	AFWIJKING MASTERPLAN	99
4.3.10	Parijsboulevard	37	12	COMMERCIËLE VOORZIENINGEN	77	18.1	Programma	99
4.3.11	Het Kernwinkelgebied	39	13	CULTURELE EN MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN	79	18.2	Stedenbouwkundige opzet	99
4.3.12	Vaduzdijk	41	13.1	Wijkbureau en Werkplein	79	18.3	Opgehoogd maaiveld	99
4.3.13	Plantsoen van Boedapest	43	13.2	Multicultureel centrum/onderwijs/ bibliotheek	79	BIJLAGEN	101	
4.3.14	Centrumboulevard	45	13.3	Activiteitencentrum	79	Bijlage 1: Branchepatroon, segmentering detailhandelsruimte	102	
5	OPENBARE RUIMTE	47				Bijlage 2: Horeca-categoriëen utrecht	104	
5.1	Verhoogd maaiveld	47				Bijlage 3: Woningtypen	105	
5.2	Inrichtingselementen, voorzieningen in de openbare ruimte	47				Bijlage 4: Straatnamenkaart Leidsche Rijn Centrum	los bijgevoegd	
5.3	Bomen	51				COLOFON	106	

Masterplan Leidsche Rijn Centrum 2006



Stand van zaken verkaveling Leidsche Rijn Centrum 2010

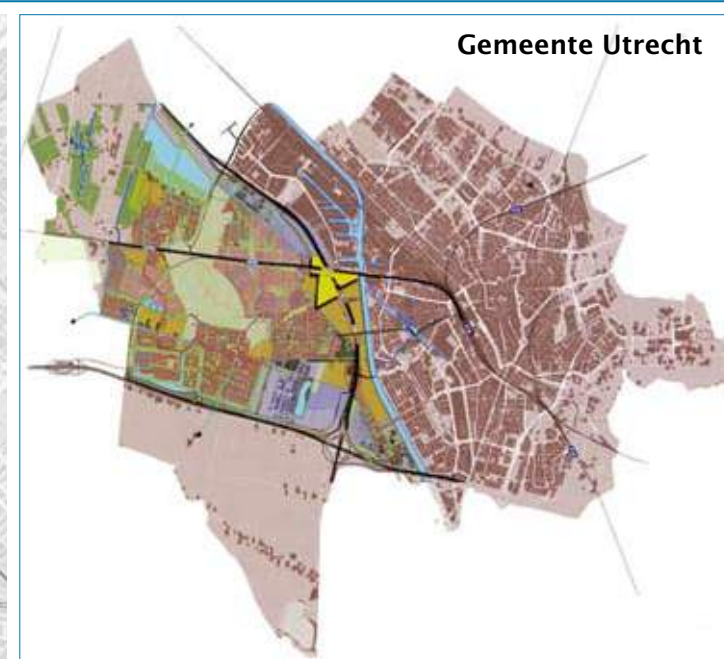
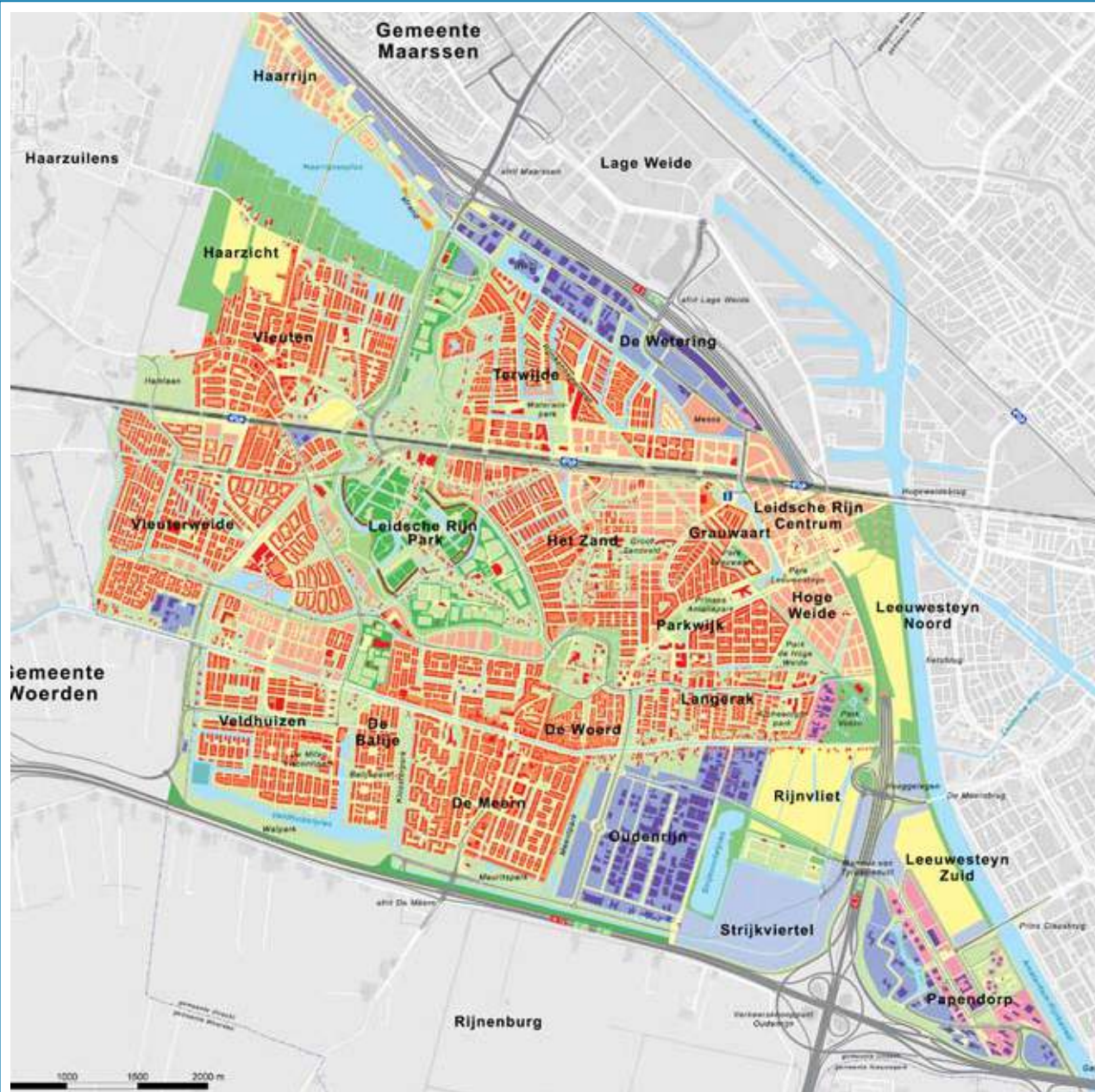


1 INLEIDING

De planontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum is gestart in 2003. In 2004 is de Visie Leidsche Rijn Centrum, 'Het Levende Centrum' en in 2006 het Masterplan Leidsche Rijn Centrum vastgesteld door de gemeenteraad. In het Masterplan (het Stedenbouwkundig Programma van Eisen) zijn de programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden voor geheel Leidsche Rijn Centrum uitgewerkt. Dit vormt het kader voor de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern. De Stedenbouwkundige plannen voor de deelgebieden van Leidsche Rijn Centrum Noord en Leidsche Rijn Centrum Zuid zijn in 2009 bestuurlijk vastgesteld. Later volgt nog de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan voor het deelgebied Leidsche Rijn Centrum Oost.

Voor u ligt het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern. Dit is voor deelgebied Kern de verdere uitwerking van het Masterplan uit 2006.

Dit Stedenbouwkundig Plan is het ontwikkelingskader voor de bouwplannen in het deelgebied. Het beschrijft de ambitie en (beeld)kwaliteit van het plangebied. Daarmee is het Stedenbouwkundig Plan het kader voor zowel de aanleg van de openbare ruimte door de gemeente, alsmede het toetsingskader voor de bouwplannen bij de uitgifte van de kavels.



2 VISIE EN AMBITIE

De visie op Leidsche Rijn Centrum is beschreven in 'Visie Leidsche Rijn Centrum: het levende centrum'. Resumerend zijn drie belangrijke kernwaarden voor Leidsche Rijn Centrum aan te geven:

- centraal en bereikbaar
- tweede centrum van Utrecht
- een levend centrum.

2.1 Centraal en bereikbaar

Leidsche Rijn Centrum ligt centraal tussen de bestaande stad Utrecht en Leidsche Rijn. Ook is Leidsche Rijn Centrum strategisch gelegen ten opzichte van de infrastructuur op het snijpunt van het spoor en de A2. In de visie is Leidsche Rijn Centrum aangewezen als meest stedelijke locatie van stadsdeel Leidsche Rijn.

2.2 Tweede centrum van Utrecht

Leidsche Rijn Centrum is van en voor de inwoners van Leidsche Rijn. Maar Leidsche Rijn Centrum is er ook voor alle andere Utrechters, de regio en zelfs voor de gehele Randstad. Het bestuur van de gemeente Utrecht heeft daarom besloten dat Leidsche Rijn Centrum in hiërarchie het tweede centrum van Utrecht wordt, een centrum dat complementair is aan het centrum in de binnenstad van Utrecht.

2.3 Een levend centrum

Het is de ambitie van de gemeente Utrecht om van Leidsche Rijn Centrum een 'levend centrum' te maken. De levendigheid wordt bevorderd door een zo gevarieerd mogelijk programma, met onder meer winkels, woningen, horeca, kantoren, maatschappelijke en culturele voorzieningen. Om de levendigheid op straat te bevorderen wordt geen overdekt winkelcentrum gerealiseerd en wordt een groot belang toegekend aan de openbare ruimte. Met de bovenstaande genoemde visie als uitgangspunt is het Masterplan Leidsche Rijn Centrum opgesteld.

In het Masterplan zijn de genoemde ambities uitgewerkt in:

- klassieke stedenbouw met veelal gesloten bouwblokken
- omringd door singel en parken
- een glooiend maaiveld
- hoge bebouwingsdichtheid
- sterke functiemenging
- hoogbouw als landmark ten noorden van het spoor.



3 BESCHRIJVING VAN HET GEBIED

3.1 Context

Leidsche Rijn Centrum vormt de schakel tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad die aan de oostzijde van het Amsterdam Rijnkanaal ligt. Eén ambitie is het uitgesproken stedelijke karakter, dat een contrast met de omliggende woonwijken vormt. De basis hiervoor wordt door een gridpatroon (ofwel dambord-patroon) gelegd met gesloten bouwblokken. De bouwblokken kennen een horizontale opbouw, met een publieke plint, waarboven veelal wordt gewoond in appartementen. De bouwblokken en openbare ruimte vullen elkaar aan en maken samen de stad tot een geheel met een eigen, sterke identiteit.

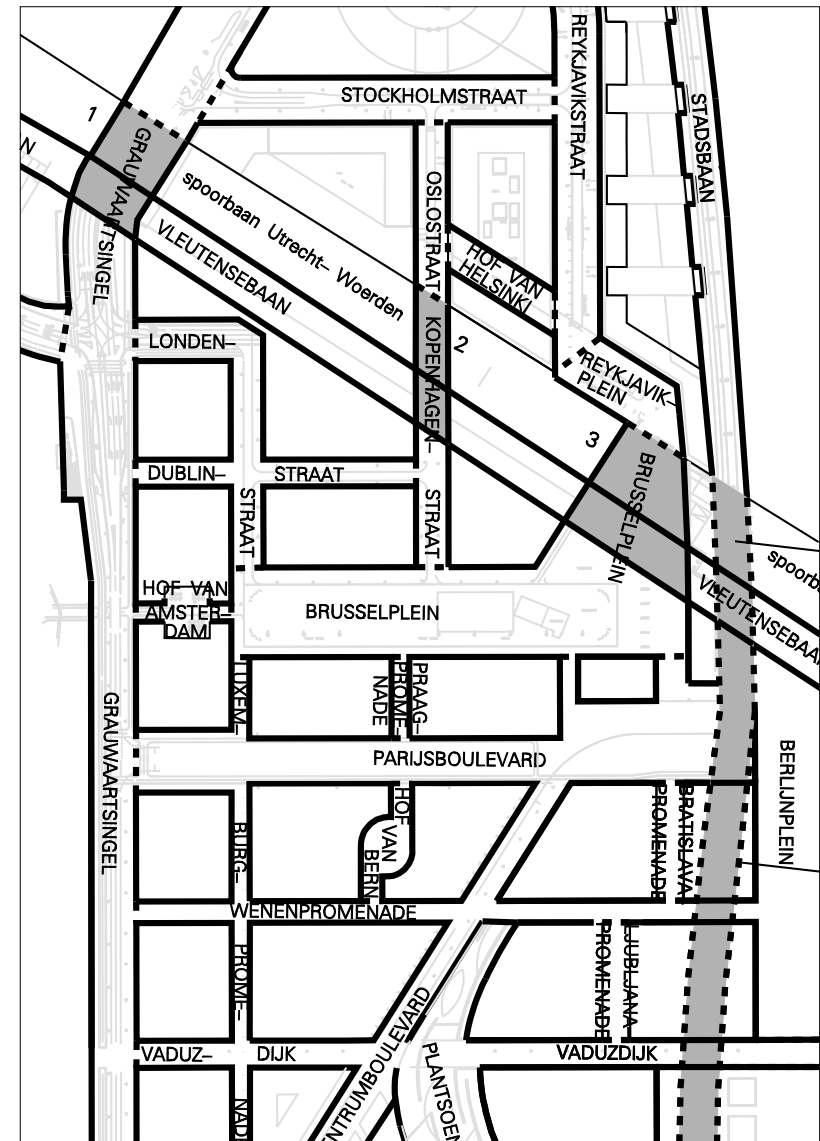
Het stedelijke karakter komt ook tot uiting door een relatief hoge en dichte bebouwing. Het centrum wordt omzoomd door randen, zoals een singel en parken. Op deze wijze wordt de identiteit en herkenbaarheid van Leidsche Rijn Centrum vergroot.

Leidsche Rijn Centrum Kern vormt, zoals de naam al suggereert, een centraal onderdeel van geheel Leidsche Rijn Centrum. Het plangebied omvat belangrijke stedelijke functies zoals het kernwinkelgebied, horeca, commerciële voorzieningen en woningen.

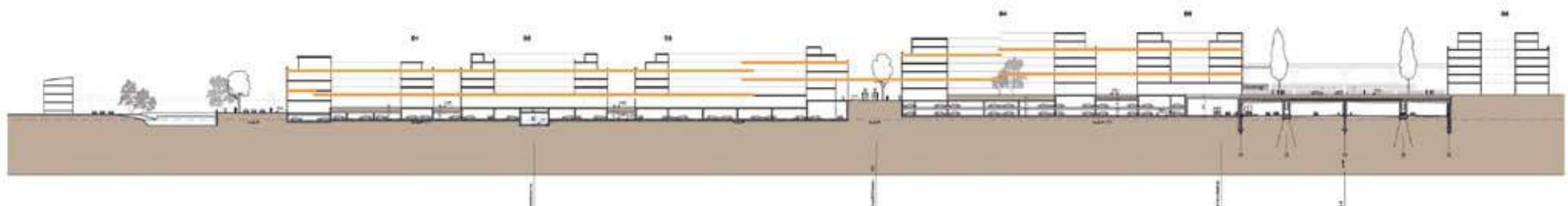
Het plangebied wordt begrensd door het spoor, waar onderdoor verbindingen zijn gedacht met het ten noorden van het spoor gelegen deel van Leidsche Rijn Centrum (Noord). De oostgrens wordt bepaald door de overkapping van de Stadsbaan, naast de overkapping van A2, een tunnelconstructie over de nieuwe tien rijstroken brede A2. De A2-overkapping is anderhalve kilometer lang en is ligt negen meter boven maaiveld, zodat een vanzelfsprekende verbinding ontstaat met het oostelijk kwadrant van Leidsche Rijn Centrum.

Ten westen van Leidsche Rijn Centrum Kern vormt een singel de begrenzing met de aangrenzende woonwijk Grauwaart. Ten zuiden van Kern wordt de aansluiting gezocht met het Plantsoen van Boedapest en de boerderij Hofstede ter Weide als bijzondere plekken in Leidsche Rijn Centrum Zuid, waar ook het centrum voor de dagelijkse boodschappen en het theater zijn gepland.

Een uitsnede van de straatnamen van Leidsche Rijn Centrum Kern is hiernaast weergegeven. De volledige straatnamenkaart is als los exemplaar achterin dit boekwerk bijgevoegd.



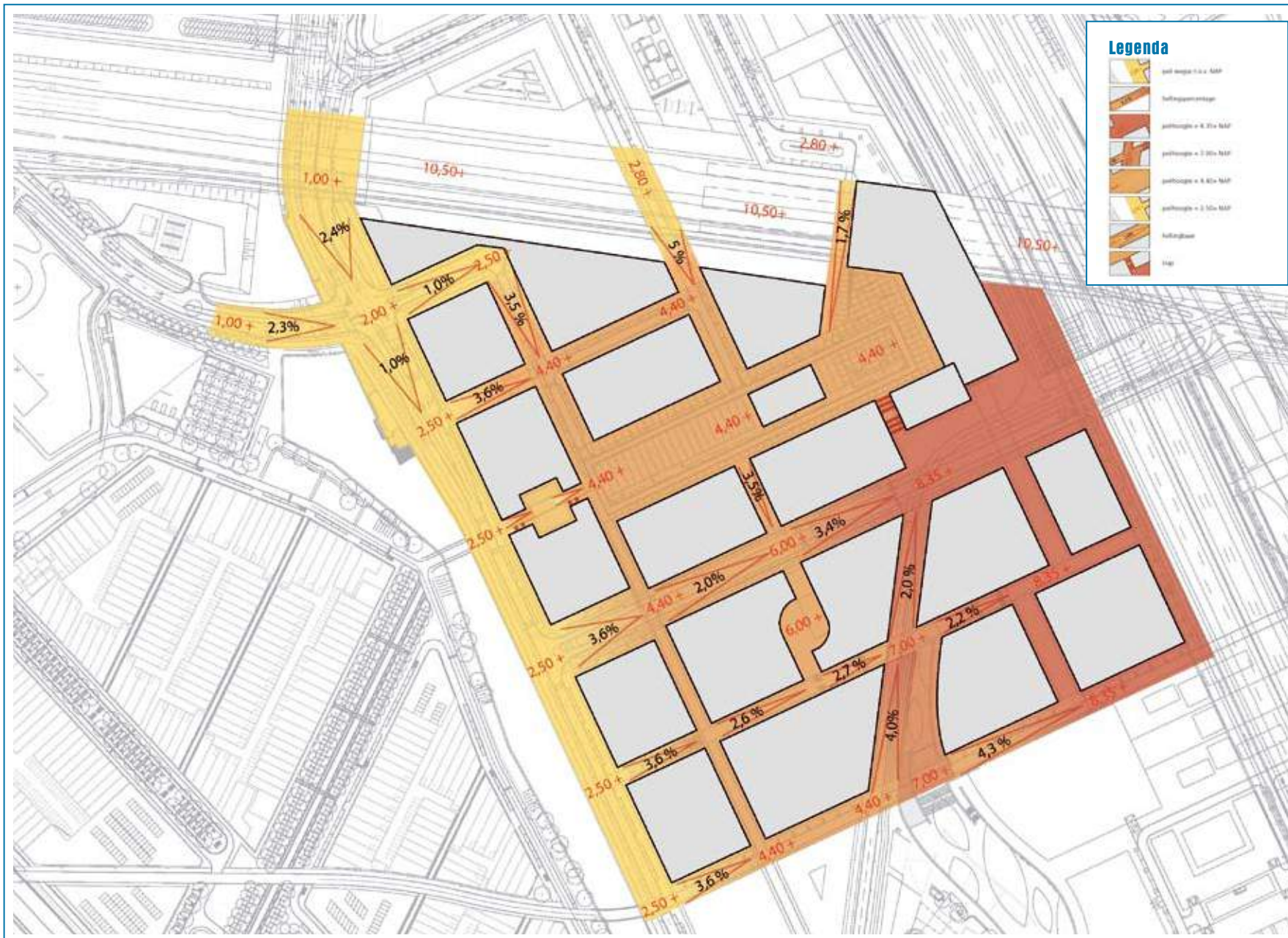
Referenties opbouw van de bouwblokken



3.2 Opbouw

De opbouw van Leidsche Rijn Centrum borduurt voort op de traditie van de West-Europese stad en bestaat uit de openbare ruimte die als het ware uitgesneden is uit gebouwen met gelijkmatige bouwhoogte: het centrum bestaat uit een netwerk van openbare stedelijke ruimten c.q. pleinen, met afwisselende sferen en belevingen. De pleinen en straten krijgen hun specifieke betekenis door afmeting, inrichting en beoogd gebruik. Dit wordt bereikt door de gevels van de bebouwing eromheen. Accenten in bouwhoogte en de programmatische invulling dragen hieraan bij. De gemiddelde bouwhoogte in het centrum is vier tot acht lagen. Bij de uitwerking van deze regel speelt de combinatie van geleidelijk toenemende maaiveldhoogte met een toenemende gemiddelde bouwhoogte een cruciale rol voor het karakter van dit stadsdeel.

Overzichtskaart hoogteverschillen Leidsche Rijn Centrum Kern

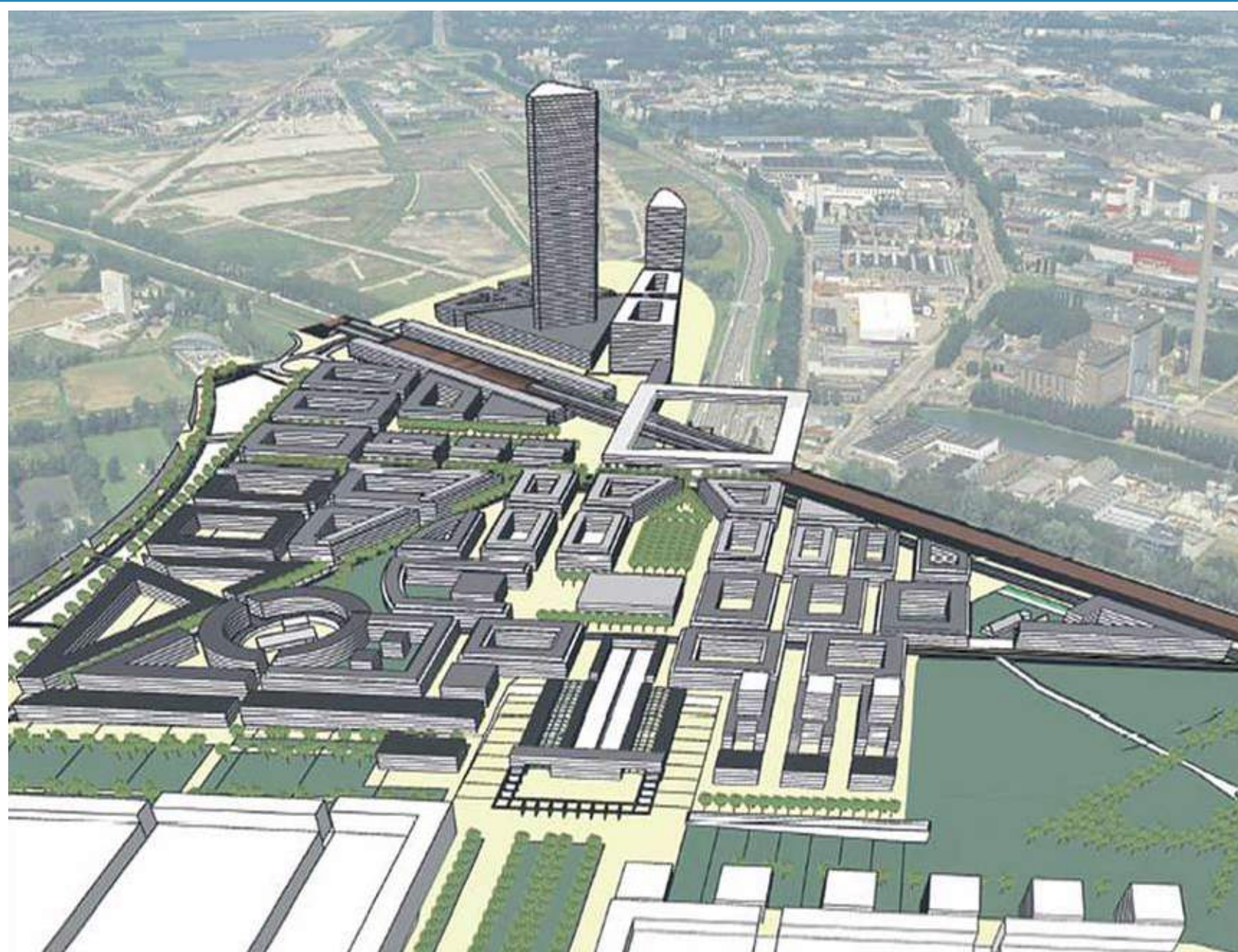


3.3 Niveauverschillen

Het hoogteverschil in het maaiveld is een belangrijke karakteristiek van het centrum. Om een verbinding in Leidsche Rijn Centrum te maken van de singel naar de A2-overkapping, dient een hoogteverschil van zeven meter te worden overbrugd. Hierdoor ontstaat een lager gelegen stadsdeel en een hoger gelegen stadsdeel. Dit hoogteverschil geeft het centrum een unieke identiteit. De overgangen tussen deze gebieden worden veelal gevormd door langzaam oplopende straten. Op bepaalde punten wordt bewust gekozen voor contrast middels zorgvuldig gedetailleerde elementen zoals keermuren en trappen, waardoor bijzondere plekken ontstaan.

Voor auto, bus, fiets en minder validen zijn de doorgaande verkeersbewegingen vloeiend van verloop, zoals de helling in de Parijsboulevard, de Centruboulevard en de entree naar het Brusselplein.

Op een aantal locaties zijn deze hoogteovergangen contrastrijker van aard door middel van bijvoorbeeld trappen.



4 STEDENBOUW EN ARCHITECTUUR

4.1 Algemeen

Zoals reeds verwoord in de Visie en het Masterplan, wordt er in Leidsche Rijn Centrum geen overdekt winkelcentrum gerealiseerd. Hiervoor is gekozen om het centrum zo levendig mogelijk te laten zijn met mensen in de openbare ruimte, op straat. Om dezelfde reden en vanwege de (sociale) veiligheid worden de toegangen tot de woningen boven de winkels alleen vanaf de straatzijde ontsloten en dus bijvoorbeeld niet aan de achterkant. Vanuit de wenselijkheid de winkelpuien niet te veel te onderbreken, worden de opgangen tot de woningen zoveel mogelijk geconcentreerd.

Om variatie en afwisseling in het straatbeeld te verkrijgen, wordt bijna elk bouwblok door verschillende architecten uitgewerkt. De opbouw van de bouwblokken is klassiek (zie 4.2), maar om de gewenste variatie te verkrijgen behoort een uitzondering hierop, bijvoorbeeld op een hoek, zeker tot de mogelijkheden.

De plannen van ASR Vastgoedontwikkeling en Vesteda voor het kernwinkelgebied uit maart 2008 sluiten aan op de uitgangspunten van de klassieke stad.

Maquette van kernwinkelgebied conform schetsontwerp ASR – Vesteda





4.2 Opbouw van de bouwblokken

Bouwbloknummering

De in dit hoofdstuk gehanteerde bouwbloknummering wordt op de afbeelding hier naast toegelicht.

Algemeen

Leidsche Rijn Centrum kent een klassieke opbouw wat betreft de gebouwen: een basis (plint), het midden en een dakbeëindiging. Deze opbouw moet terugkomen in de gevels van de bouwblokken, met als doel samenhang te bereiken. De opbouw van de gevel is daarmee consequent, goed in verhouding, rustig en toch gevarieerd: eenheid in verscheidenheid.

De basis c.q. plint

In het hele gebied kennen de bouwblokken op de begane grond een verdiepingshoogte van minimaal 4,5 meter. Uitzondering hierop zijn de verkeersassen, te weten de Parijsboulevard en de Centruboulevard. Langs de Parijsboulevard wordt de plint met een verdieping verlengd, zodat gemiddeld circa 7,5 meter hoge arcades kunnen worden gemaakt voor de voetgangers. Langs de Centruboulevard worden bij voorkeur gemiddeld circa 7,5 meter hoge overstekken gerealiseerd. Het voetgangersgebied onder de arcades c.q. overstekken is circa vier à vijf meter diep.

Ook de singel vormt een uitzondering, waar de plint (optisch) over twee lagen is af te lezen om een sterk stedelijk front te vormen. Ook in het hoger gelegen deel van Leidsche Rijn Centrum is de plint bij voorkeur optisch af te lezen over twee bouwlagen.

Midden

Het verschil in hoogte van het maaiveld wordt geaccentueerd door verschil in hoogtes van de bouwmassa's: in het lager gelegen deel van Leidsche Rijn Centrum is de gemiddelde bouwhoogte vier à vijf lagen plus één terugliggende laag of kap, terwijl in het hoger gelegen deel van Leidsche Rijn Centrum bouwblokken gemiddeld vijf à zes lagen plus één of twee terugliggende lagen of kappen hebben ten opzichte van het maaiveld. De grens tussen het lager en hoger gelegen deel ligt bij de Centruboulevard.

Uitzonderingen op dit principe zijn mogelijk, mits de stedenbouwkundige samenhang gewaarborgd blijft.

Dakbeëindiging c.q. top

De dakbeëindiging van de bouwblokken kan gevormd worden door één of twee terugliggende lagen danwel een kap. Met deze lagen en kappen wordt gevarieerd zodat er afwisselende dakbeëindigingen ontstaan die zich aftekenen als een oplopend en gevarieerd silhouet. Vanuit de duurzaamheidsambitie worden waar mogelijk de platte daken voorzien van een gras- of sedumdak.

Materialisatie

Qua materialisatie kenmerken de gevels zich door een massieve plint, bijvoorbeeld uitgevoerd in natuursteen. De gevel wordt door ornamenten verrijkt met rijke bakstenen tegelplateaus en tektoniek zodat een rustig maar divers beeld ontstaat. Bijzonder gedetailleerde hoge entreepartijen en hoekoplossingen verrijken dit beeld. Uitlogende materialen als zink, koper of lood zijn niet toegestaan.

Rooilijnen

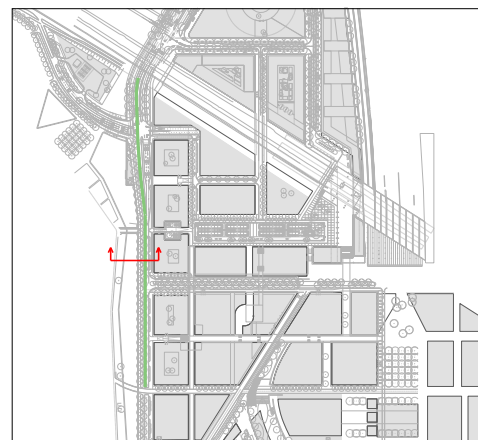
De rooilijnen langs de Grauwaartsingel, de Parijsboulevard en de Centruboulevard liggen vast. De overige rooilijnen liggen niet vast. Er kan gevarieerd worden in rooilijnen middels verspringende bouwblokken die bijdragen aan de ruimtelijke beleving, oriëntatie en herkenbaarheid.

Met name de rooilijnen van de bebouwing langs de Vleutensebaan, in de Kopenhagenstraat en rondom de Hof van Bern kunnen in de planuitwerking nog worden aangepast. Bij de Vleutensebaan gaat het om het meer zuidelijk plaatsen van de rooilijn om een ruimtelijke reservering voor meer rijstroken mogelijk te maken. Bij de Kopenhagenstraat wordt de mogelijkheid geboden om de rooilijn van bouwblokken A2 en B2 nog tot maximaal 2,5 meter oostwaarts te verplaatsen zodat de rooilijn aansluit op de westelijke wand van de extra spooronderdoorgang. Bij de Hof van Bern gaat het om het mogelijk recht trekken van het ronde pleintje zodat een betere bezonning en een directe zichtlijn tussen de Parijsboulevard en Wenenpromenade ontstaat.

De mogelijkheid wordt geboden om bouwblok A2 en B2 samen te voegen tot één groot bouwblok waarbij de Dublinstraat wordt omgezet in een (semi-openbare) langzaam verkeersroute.

De verkaveling van Leidsche Rijn Centrum Kern laat toe om niet enkel gesloten bouwblokken te maken. De op de plankaart aangegeven rooilijnen betreffen de uiterste grens van de bebouwing, die niet per definitie hoeven opgevuld te worden met bebouwing.

Principeprofiel Grauwaartsingel



Aanzicht bebouwing Grauwaartsingel conform schetsontwerp ASR- Vesteda



Erkers en balkons mogen buiten de rooilijn worden gerealiseerd, mits het gebruik van de openbare ruimte hierdoor niet wordt gehinderd.

De plaats van de rooilijnen van de gevels rondom de binnenterreinen is variabel en afhankelijk van de te kiezen bouwblokdiepte. Er worden op voorhand geen randvoorwaarden mee gegeven aan de vorm van de binnenterreinen.

4.3 Bijzondere plekken en straten

Leidsche Rijn Centrum Kern kenmerkt zich door een aantal bijzondere locaties, zoals de Grauwaartsingel, Hof van Amsterdam, het Brusselplein, het Berlijnplein, het kernwinkelgebied en het Plantsoen van Boedapest. Hierna volgt een korte omschrijving van de genoemde locaties en tevens van de straten Vleutensebaan, Dirck Hoetstraat, Londenstraat, Dublinstraat, Kopenhagenstraat, Parijsboulevard en Vaduzdijk (de Fietsboulevard). De verschillende karakters van deze bijzondere plekken en straten worden door middel van onderscheidende bebouwing geaccentueerd.

4.3.1 De Grauwaartsingel

Aan de Grauwaartsingel ligt het westelijk entreegebied van Leidsche Rijn Centrum Kern. Aan de zijde van de woonwijk Grauwaart heeft de Singel een sierlijke, glooiende, met bomen begroeide, groen talud. Aan de zijde van Leidsche Rijn Centrum heeft de singel een kademuur van steen.

Op drie punten is een doorsteek mogelijk: bij het verkeersknooppunt Dirck Hoetstraat- Grauwaartsingel, waar voor al het verkeer de hoofdentree via de Londenstraat naar het Brusselplein ligt en waar tevens via de Londenstraat de hoofdingang voor de openbare parkeergarage onder het Brusselplein ligt. Ten zuiden hiervan takt middels een brug Grauwaart aan op het Hof van Amsterdam, dat naar het Brusselplein leidt. De derde doorsteek vanuit Grauwaart wordt gevormd door de Vaduzdijk, een verbinding voor fietsers en voetgangers die via het Plantsoen van Boedapest naar de brug over het Amsterdam - Rijnkanaal (Hogeweidebrug) leidt. De singel zelf is opgesplitst in drie zones: een middenzone voor (auto)verkeer, een ruimte met een groene uitstraling langs de kade en een met bestrating verharde stadszijde. De wandelzone aan de kade is een ruimte om te slenteren langs de kade-wand, die zich op sommige plekken verbijzondert middels een zitplek of opening, waardoor het water bereikbaar is.

De centrumzijde wordt gevormd door stedelijke bebouwing met een diversiteit aan functies. Aan de centrumkant is langs de straat ruimte om te parkeren.

Opbouw bouwblokken A1, B1, C1, D1, E1 en paviljoens

De bebouwing aan de singel vormt een stedelijk front van minimaal vijf lagen. De dakopbouwen zijn gezichtsbepalend voor Leidsche Rijn Centrum. De plint aan de singel is (optisch) twee lagen hoog.

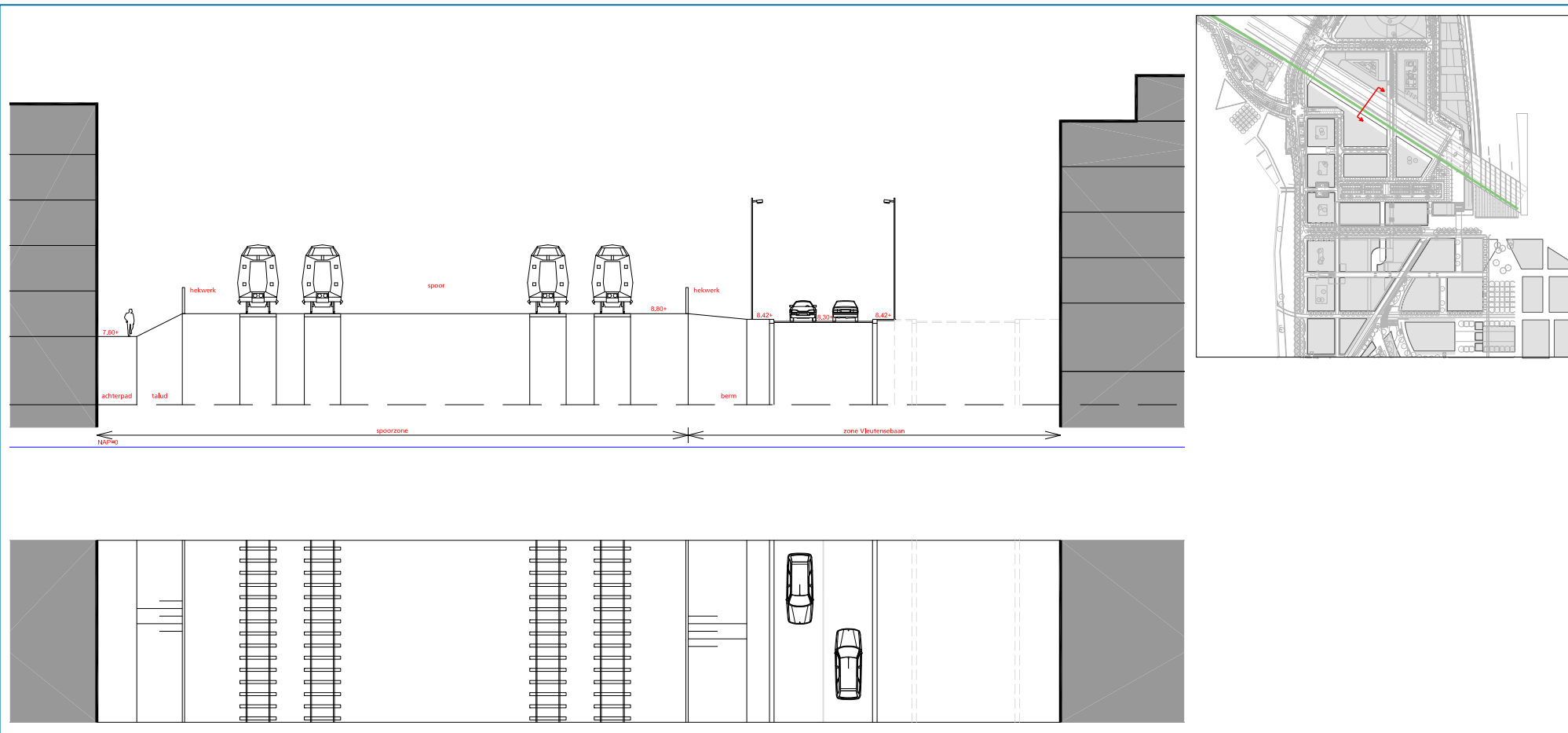
Grenzend direct aan het water wordt een paviljoen gerealiseerd van maximaal twee lagen.

Onder het Grauwaartviaduct is een smal en langgerekt kavel aanwezig waar een paviljoen kan worden gerealiseerd dat de plinten van de bebouwing van Leidsche Rijn Centrum Noord en Leidsche Rijn Centrum Kern met elkaar verbindt. Dit versterkt de levendigheid en sociale veiligheid van deze belangrijke onderdoorgang in Leidsche Rijn Centrum.

Maaiveldhoogte

Ca. 1 - 2,5 meter + NAP.

Principeprofiel Vleutensebaan



4.3.2 De Vleutensebaan

Deze weg die langs het spoor ligt, fungeert als een van de belangrijkste ontsluitingswegen tussen Leidsche Rijn en de stad Utrecht ten oosten van het Amsterdam - Rijnkanaal. De weg beslaat 2 rijstroken en heeft een ruimtelijke reservering voor meer rijstroken die te zijner tijd aangelegd kunnen worden als dit voor de verkeersstructuur van Leidsche Rijn en de stad Utrecht wenselijk is.

De Vleutensebaan wordt ingericht voor doorgaand verkeer en wordt niet geschikt gemaakt voor verblijf.

Opbouw bouwblokken A1, A2 en A3

De bebouwing langs de Vleutensebaan moet qua massa opbouw een samenhangend geheel vormen en kan variëren tussen de vier en acht bouwlagen (t.o.v. het maaiveld van de Vleutensebaan). Deze bebouwing kent geen entrees aan de Vleutensebaan.

De bouwblokken langs de Vleutensebaan sluiten zoveel mogelijk op elkaar aan om geluidsoverlast van het spoor en de Vleutensebaan voor het achterliggende centrumgebied zoveel mogelijk te beperken.

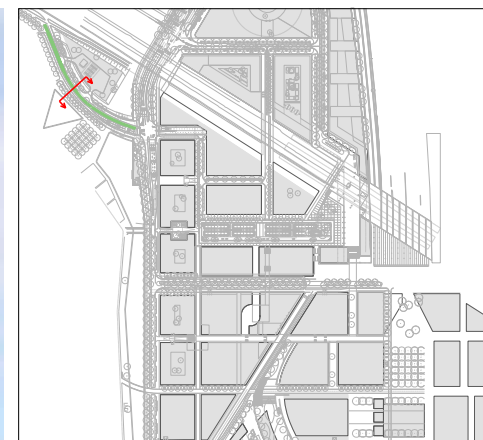
Maaiveldhoogte

Ca. 8,5 meter +NAP.

Principeprofiel Dirck Hoetstraat



17,4 m



4.3.3 Dirck Hoetstraat

Het stuk weg tussen boerderij Den Hoet en het huidige Informatiecentrum Leidsche Rijn wordt zodanig verbreed dat zowel het verkeer vanuit deelgebieden Het Zand en Terwijde richting de A2 en richting Leidsche Rijn Centrum en vice versa, goed kan worden afgewikkeld.

Aan de zuidzijde van de weg worden zoveel mogelijk bestaande bomen ingepast.

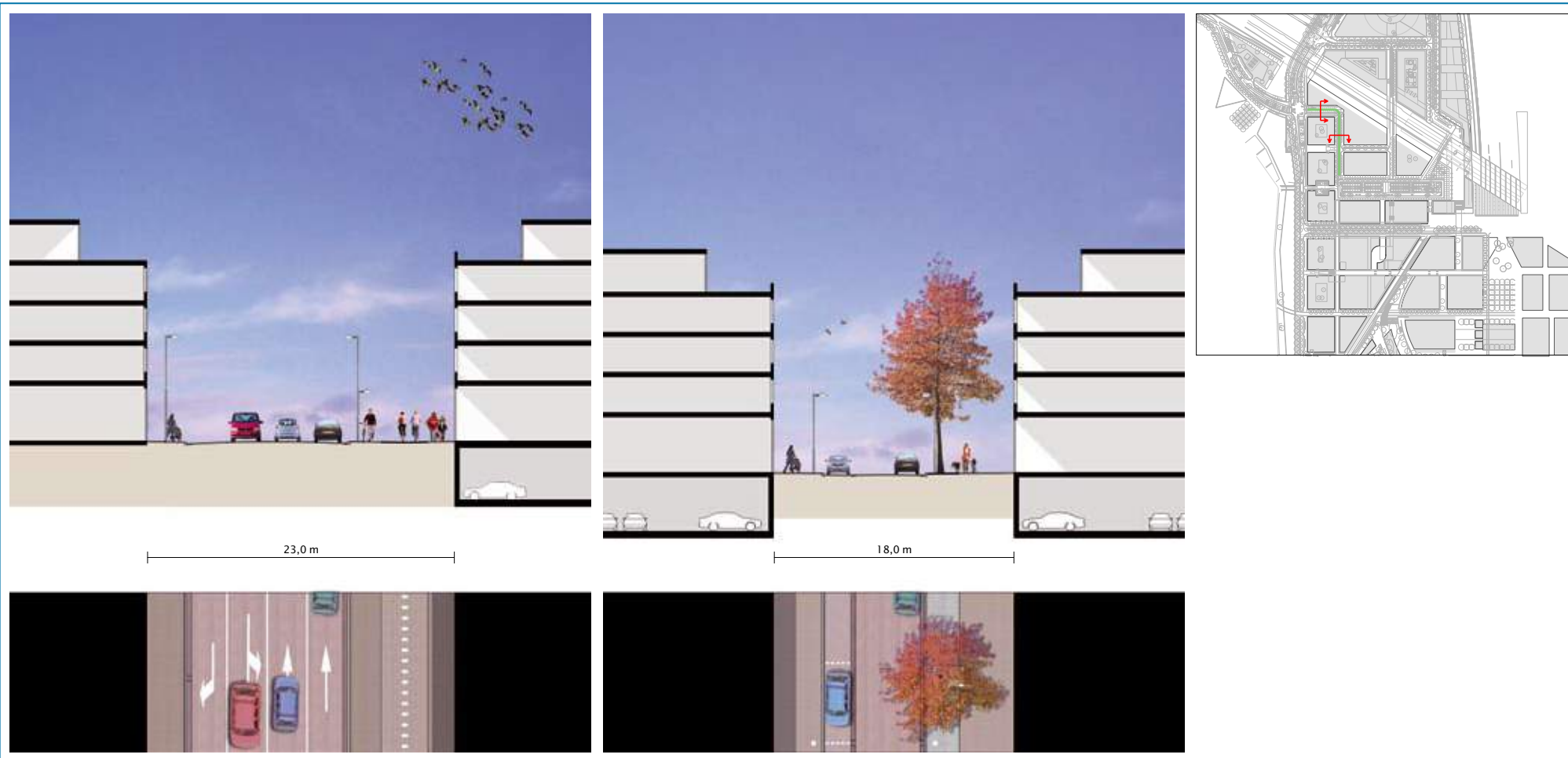
Perceel voor een brandstofverkooppunt

De Dirck Hoetstraat ontsluit het terrein voor een brandstofverkooppunt dat ten zuiden ligt van de Vleutensebaan. De bovenkant van het dak van het -verkooppunt mag maximaal negen meter bedragen.

Maaiveldhoogte

Ca. 1-2 meter +NAP.

Principeprofiel Londenstraat



4.3.4 Londenstraat

Vanuit de kruising Dirck Hoetstraat- Grauwaartsingel is de Londenstraat de hoofdroute naar het Brusselplein en de zuidelijke entree van het treinstation 'Utrecht Leidsche Rijn'. De rijweg is vier banen breed ten behoeve van de verkeersafwikkeling tussen verkeersknoop en de parkeergarage. Voor de aansluiting van het fietsverkeer op het hoofdfietsnet is er ruimte gecreëerd door de aanleg van een vrijliggend twee-richtingsfietspad, dat van de rijweg wordt gescheiden door het trottoir. Ook hier loopt langs de gebouwen een trottoir voor de voetgangers.

Tussen de entree van de parkeergarage en het Brusselplein is de Londenstraat ca. 18 meter breed en heeft de rijweg in het midden liggen. Aan één zijde bevinden zich langspaarkeerplaatsen. Aan de andere zijde ontstaat zo een breed trottoir waarin een markante bomenrij komt te staan.

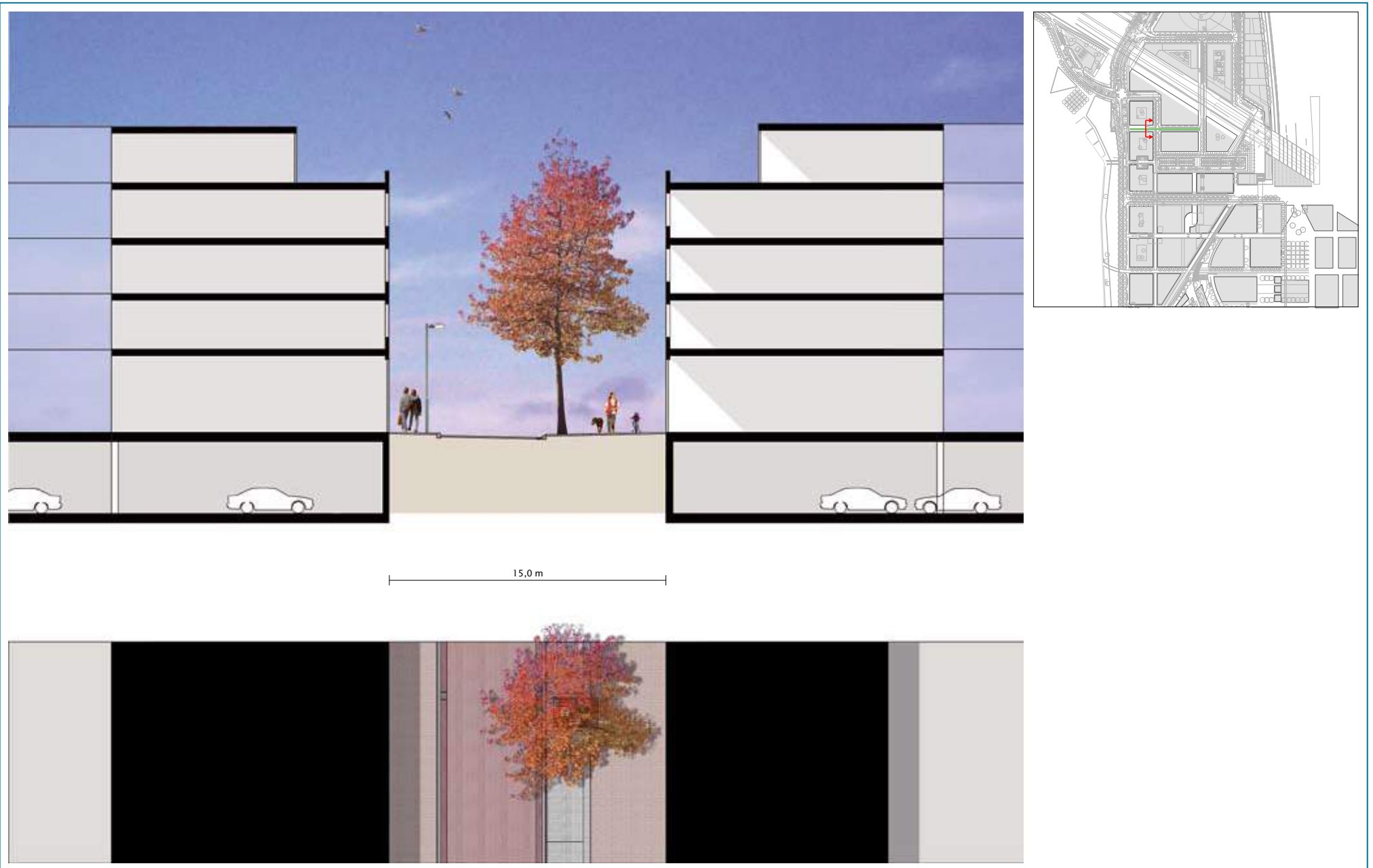
Opbouw bouwblokken A1, A2, B1, B2, C1

De bebouwing aan de Londenstraat vormt de overgang van de singel naar het Brusselplein. De bebouwing op de hoek van de singel vormt een stedelijk front van minimaal vijf lagen. De plint vormt op de hoeken met de singel een overgang van twee lagen aan de singel tot één laag aan de Londenstraat. De bebouwing langs de Londenstraat bestaat uit minimaal vier lagen plus een dakbeëindiging (totaal minimaal vijf lagen).

Maaiveldhoogte

Oplopend van ca. 2,0 meter + NAP aan de singel tot ca. 4,4 meter + NAP op het Brusselplein.

Principeprofiel Dublinstraat



4.3.5 Dublinstraat

De Dublinstraat loopt van de Grauwaartsingel naar de Kopenhagenstraat.

Afhankelijk van de uitwerking van de bouwblokken A2 en B2 kan deze straat een semi-openbaar karakter krijgen als voet-/ fietsverbinding danwel een rustig straatje worden dat ook voor de auto's toegankelijk is. Het deel van de Dublinstraat dat ligt tussen bouwblok B1 en C1 loopt voor het autoverkeer dood en wordt gebruikt om de parkeergarage van bouwblok B1 te ontsluiten.

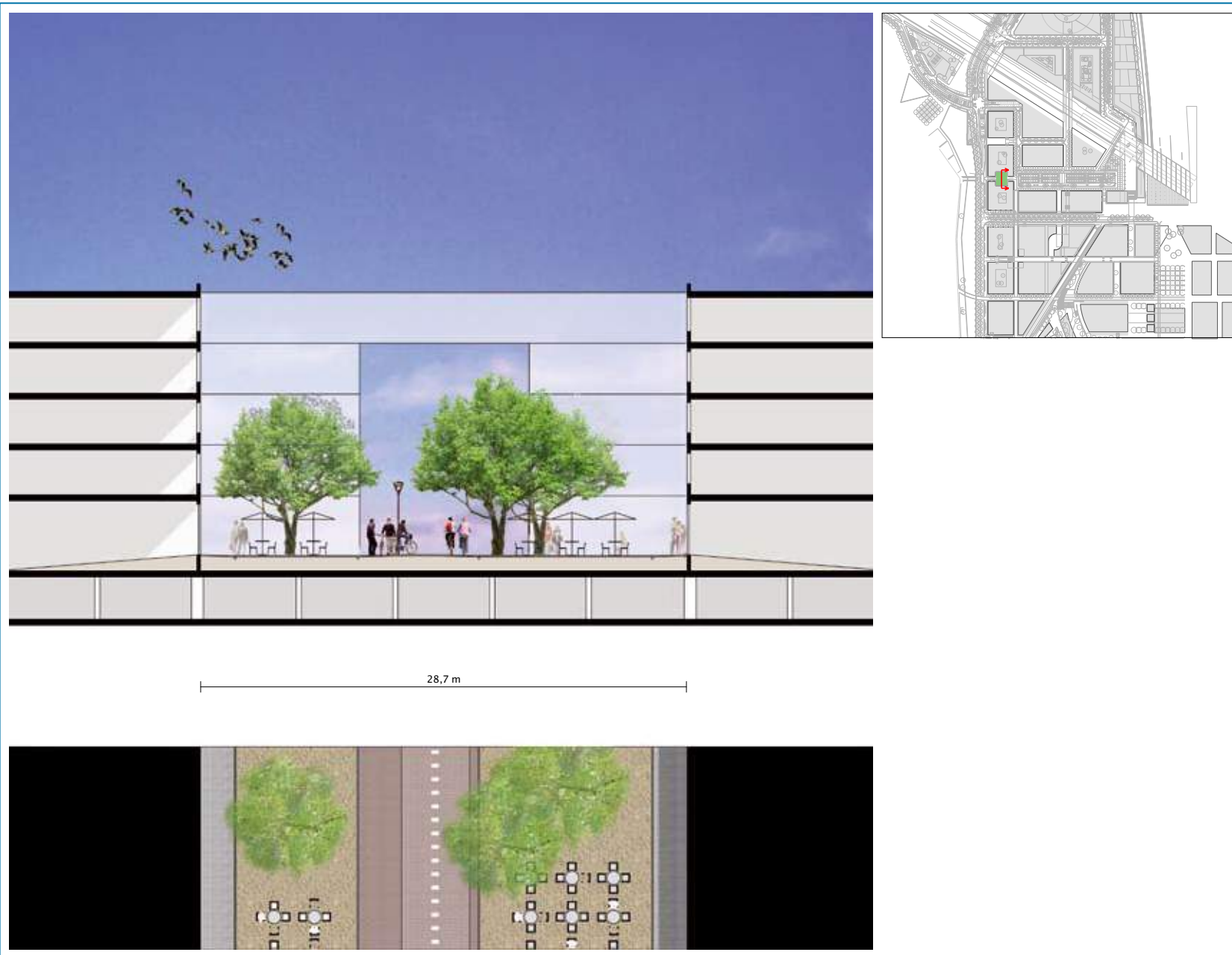
Opbouw bouwblokken A2, B1, B2 en C1

De bebouwing op de hoek van de singel vormt een stedelijk front van minimaal vijf lagen. De plint vormt op de hoeken met de singel een overgang van twee lagen aan de singel tot één laag aan de Dublinstraat. De bebouwing langs de Dublinstraat bestaat uit minimaal vier lagen plus een dakbeëindiging (totaal minimaal vijf lagen).

Maaiveldhoogte

Varierend tussen de 2,5 meter + NAP en 4,4 meter + NAP.

Principeprofiel Hof van Amsterdam



4.3.6 Hof van Amsterdam

Op de overgang van het Brusselplein naar de Grauwaartsingel is een, door bebouwing omsloten, hofje voorzien. Dit Hof van Amsterdam kenmerkt zich door intimiteit. Door middel van bijvoorbeeld een poort kan een monumentale opening gemaakt worden aan de Grauwaartsingel. Door functies in de plint te realiseren wordt een verbinding gemaakt tussen de Grauwaartsingel en het Brusselplein.

Clustering van horecafuncties zorgt voor een aantrekkingskracht die uitstijgt boven die van de individuele vestigingen. De ligging aan een fietsroute werkt daarbij versterkend.

De overgangen van maaiveldniveau maken het hofje aantrekkelijk. Het Hof van Amsterdam duidt de overgang aan tussen het Brusselplein en de singel, het is een entreegebied voor het centrum. Het huiselijke karakter van dit kleine plein wordt benadrukt door de keuze voor een opvallende boomsoort.

Bij de uitwerking van de bebouwing dient rekening te worden gehouden met de beoogde horeca, in het bijzonder met de bezonning van de terrassen.

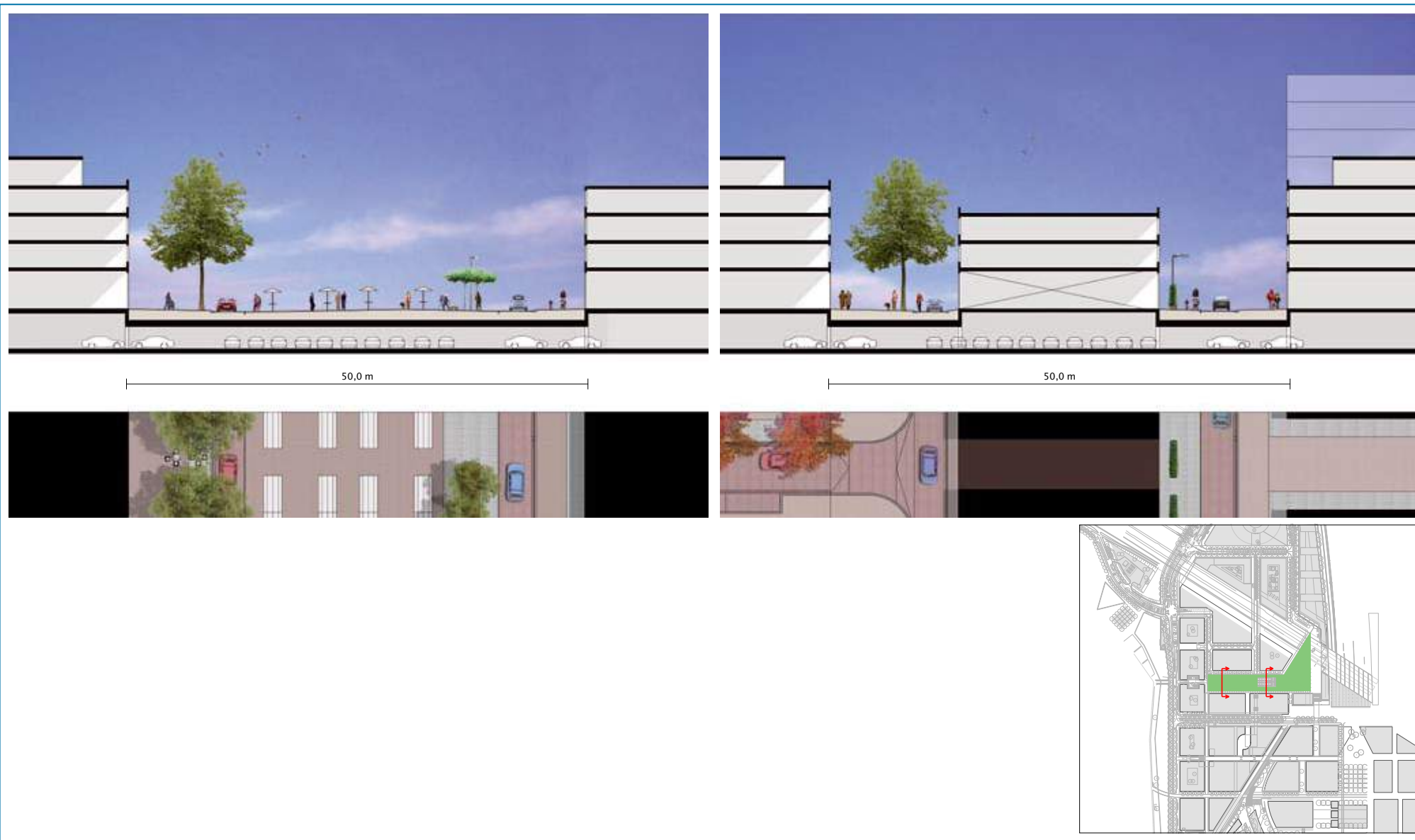
Opbouw bouwblok C1

De bebouwing rondom dit hofje is minimaal twee lagen hoog.

Maaiveldhoogte

Ca. 3,5 meter + NAP.

Principeprofielen Brusselplein



4.3.7 Het Brusselplein

Vanaf de singel wordt men via het Hof van Amsterdam naar het Brusselplein geleid. De vorm van het plein is zodanig dat er een sterke en duidelijke visuele relatie is tussen het kernwinkelgebied en het station. Door de ruimtelijke opbouw kent het plein zowel lange zichtlijnen - belangrijk voor het overzicht en het gevoel van grandeur - als beslotenheid, prettig voor het comfort en de gezelligheid. Een forse bomenrij geeft beschutting aan de zijde van het plein waar de verblijffunctie centraal staat.

Het Brusselplein ligt op een tussenniveau (4,4 meter + NAP) en is naast een oost-west-verbinding, ook de verbinding tussen Leidsche Rijn Centrum Noord - via twee tunnels onder het spoor - en het kernwinkelgebied.

Een bijzonder gebouw begeleidt de centrale ruimte van het Brusselplein en deelt deze in tweeën. Qua functie is het een openbaar gebouw met een open en toegankelijke uitstraling waar maatschappelijke voorzieningen zoals het Wijkbureau en het Werkplein in worden gehuisvest. Mogelijk wordt één van de drie centrale bezoekersentrees van de Brusselpleingarage nabij het gebouw gesitueerd zodat het gebouw een herkenbaar en aantrekkelijk bronpunt voor de bezoekers van het kernwinkelgebied wordt. Het gebouw moet een goede wisselwerking hebben met de omliggende openbare ruimte. Het is dan ook belangrijk dat de plint van het gebouw is gevuld met functies die een relatie hebben met de omringende openbare ruimte zoals het opnemen van een grand café of vergelijkbare horeca. De uitstraling van het gebouw is markant, goed herkenbaar, opvallend en afwijkend van de omliggende bebouwing, kortom: een 'landmark'.

Opbouw bouwblokken A3, B2, B3, C1, C2, C3 en C4

Het plein krijgt rondom bebouwing met een variërende hoogte tussen de vier en zes lagen. Uitzondering hierop is een markante toren bij het station dat deel uitmaakt van het Stationsgebouw (C4). De plint aan het plein is één laag hoog.

Bouwblok B3 dat centraal op het Brusselplein staat mag maximaal vijf lagen hoog worden. Het stationsgebouw op de oostelijke kop van het Brusselplein vormt een belangrijke schakel in de verbinding van alle deelgebieden aan weerszijden van de kruising A2-spoor. Dit gebouw zorgt voor de ruimtelijke verbinding van het Brusselplein met het busplein op de A2-kap, het station en het Reykjavikplein in Leidsche Rijn Centrum Noord. Het bouwvolume van de Stationsknoop is maximaal 12 lagen hoog ten opzichte van het maaiveld van de Parijsboulevard en het Berlijnplein.

Maaiveldhoogte

Brusselplein: 4,4 meter + NAP.

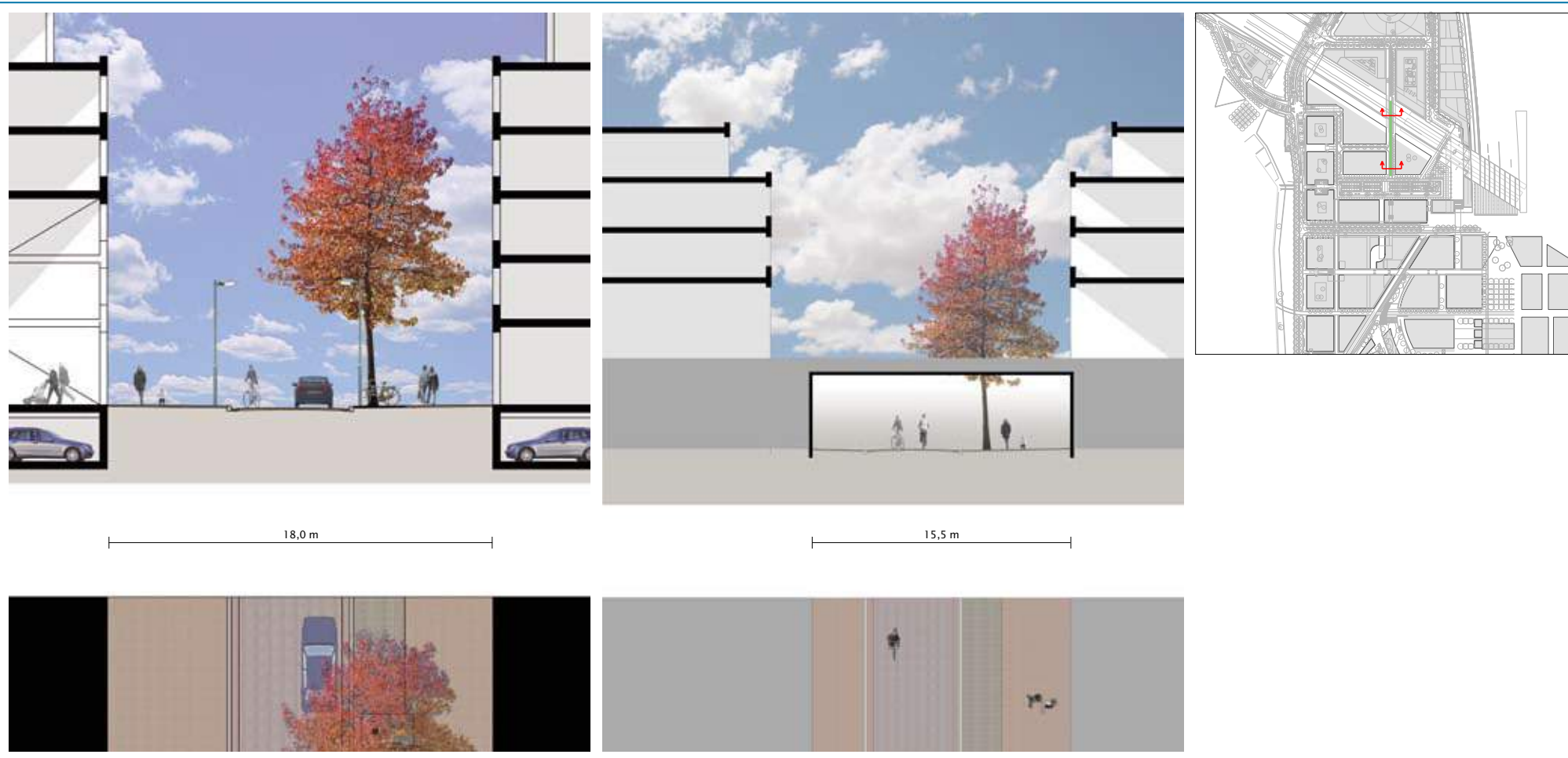
Maquette van Brusselplein conform schetsontwerp ASR- Vesteda



Aanzicht bebouwing Brusselplein conform schetsontwerp ASR- Vesteda



Principeprofiel Kopenhagenstraat



4.3.8 Kopenhagenstraat

De Kopenhagenstraat vormt de belangrijkste verbinding voor fietsers en voetgangers tussen het kernwinkelgebied en Leidsche Rijn Centrum Noord.

Opbouw bouwblokken A2, A3 en B2

De bebouwing langs de Kopenhagenstraat bestaat uit minimaal vier lagen plus een dakbeëindiging (totaal minimaal vijf lagen). De plint langs deze straat is één laag hoog.

Maaiveldhoogte

Variërend tussen 2,8 meter +NAP (onder spoor) tot 4,4 meter + NAP (Brusselplein).

Luchtfoto Zagreb als referentie voor het Berlijnplein



4.3.9 Berlijnplein

Het Berlijnplein dat op de A2-kap ligt, valt grotendeels buiten het plangebied van Leidsche Rijn Centrum Kern. Het deel dat wel binnen het plangebied van Kern valt, betreft het busplein ten oosten van het Stationsgebouw.

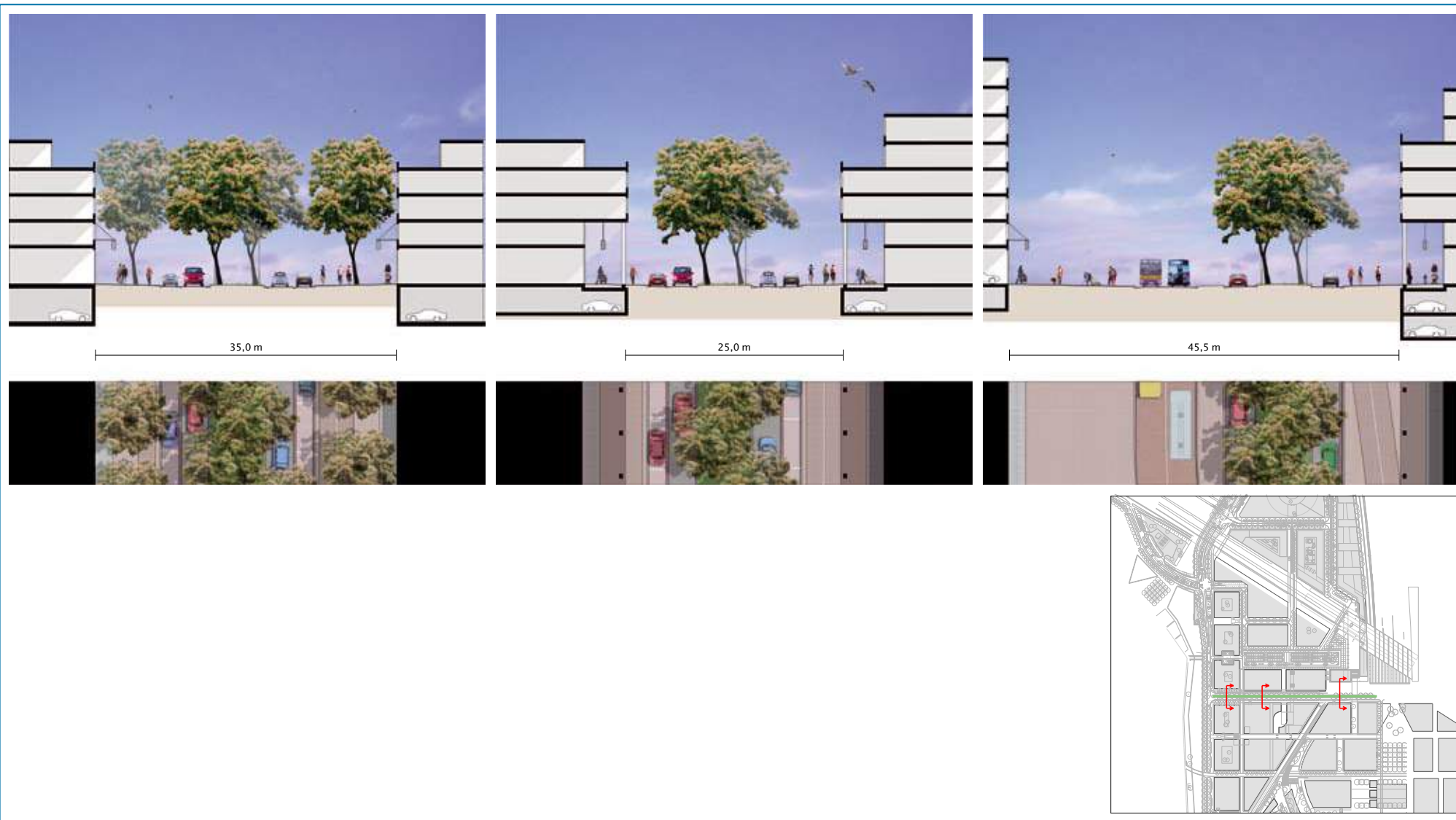
Opbouw bouwblokken C4, D5 en E5

Het stationsgebouw is aan de zijde van het Berlijnplein maximaal 12 lagen hoog. De bouwblokken D5 en E5 zijn maximaal 8 lagen hoog met een plint van 2 lagen.

Maaiveldhoogte

Circa 8,35 meter + NAP.

Principeprofiel Parijsboulevard



4.3.10 Parijsboulevard

De Parijsboulevard is voor alle verkeer de verbindende as van het lager gelegen deel naar het hoger gelegen deel van Leidsche Rijn Centrum. De Parijsboulevard wordt 35 meter breed, vernauwt zich in het kernwinkelgebied tussen de arcades tot 25 meter en is symmetrisch: een middenberm met aan weerszijden éénrichtingsverkeer-rijwegen met de mogelijkheid tot langsparkeren. Beeldbepalend is de middenberm met een dubbele bomenrij en de flankerende bebouwing waar de brede trottoirs door middel van arcades als een beschutte voetgangerszone worden ontworpen. Aan de zuidzijde van de Parijsboulevard komt in twee richtingen een vrijliggend fietspad van het hoofdnetwerk en aan de noordzijde een éénrichting-fietspad. Ter hoogte van de Grauwaartsingel vormt de middenstrook een groene entree van het centrumgebied. Het wegdek van de Parijsboulevard wordt aangepast ten behoeve van beperking van de geluidsbelasting op de gevels van de aanliggende woningen en ter beperking van de geluidsoverlast voor het winkelend publiek.

Opbouw bouwblokken C1, C2, C3, D1, D2, D3, D4 en D5

De Parijsboulevard kenmerkt zich aan beide zijden door hoge arcades die de voetganger een aangenaam gebied maakt en het kernwinkelgebied aan elkaar rijgt. De bebouwing langs de Parijsboulevard heeft een verspringende daklijn die oploopt naar het hoger gelegen deel. De minimale hoogte bedraagt vijf bouwlagen. Ten behoeve van een stedelijke allure is het uitgangspunt dat de plint twee lagen beslaat tenzij stedenbouwkundige overwegingen ertoe leiden dat hiervan af kan worden geweken.

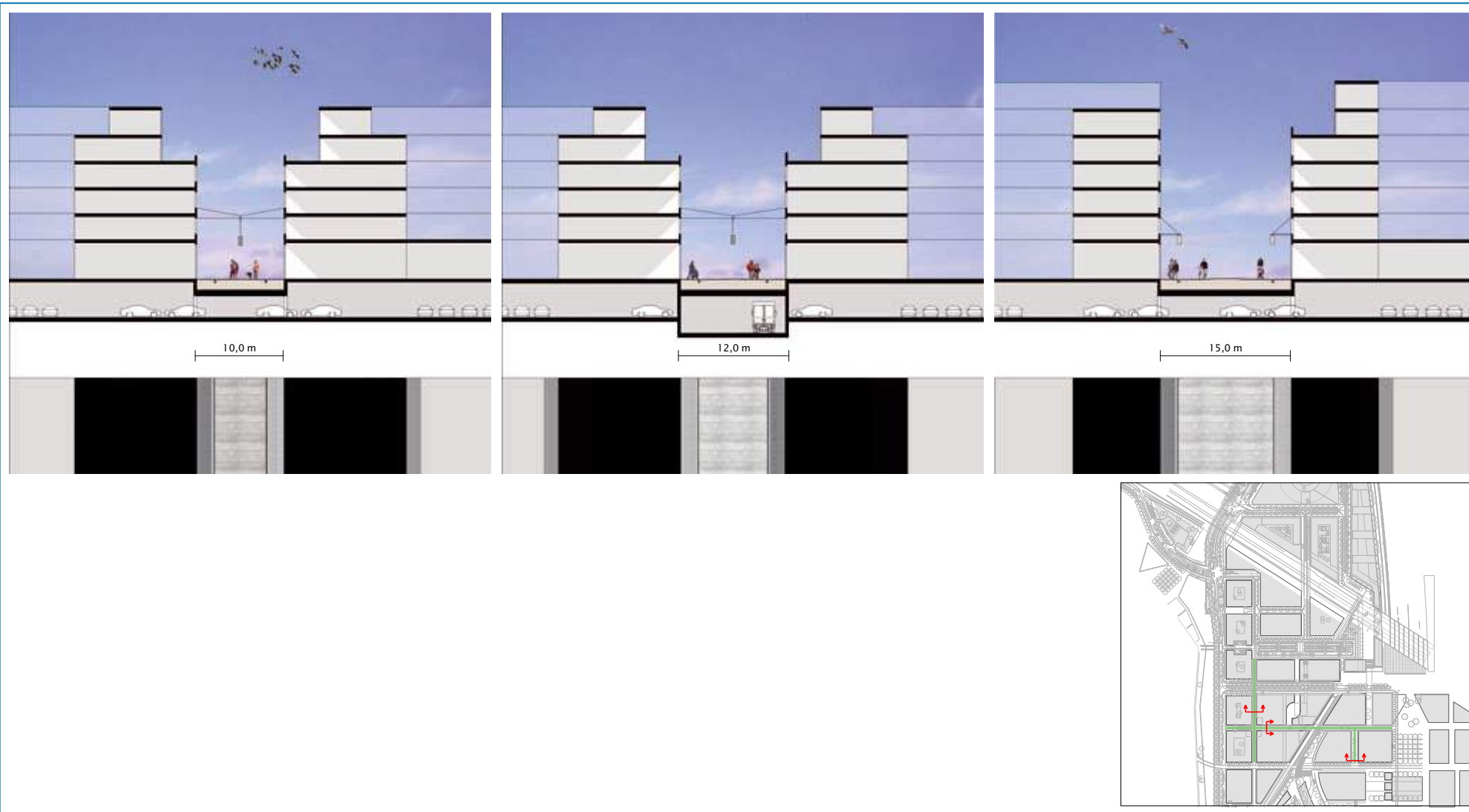
Maaiveldhoogte

Variërend van 2,5 meter + NAP aan de singel tot 8,35 meter + NAP bij het station.

Maquette van Parijsboulevard conform schetsontwerp ASR- Vesteda



Prinzipprofil Kernwinkelstraten



4.3.11 Het Kernwinkelgebied

Het kernwinkelgebied beslaat qua functie het grootste deel van Leidsche Rijn Centrum Kern en ligt zowel in het lager als het hoger gelegen deel van Leidsche Rijn Centrum, waardoor een afwisselend winkelgebied ontstaat. Het kernwinkelgebied wordt globaal begrensd door het Brusselplein, de Grauwaartsingel, de Vaduzdijk en het Berlijnplein. De Wenenpromenade is een belangrijke winkelstraat die wordt gevormd door een circa twaalf meter brede voetgangerszone die oploopt vanaf de singel naar de overkapping van de A2. Dwars hierop liggen circa tien meter brede straten waarvan een aantal op het Brusselplein uitkomt. Deze winkelstraten zijn voetgangersgebied. Van oost naar west gaat het hier om de Praagpromenade, het Hof van Bern en de Luxemburgpromenade.

In het kernwinkelgebied zijn verschillende routes te bewandelen, met aan twee zijden winkels. In het hoger gelegen deel is de bebouwing hoger en zijn de winkelstraten daarom iets breder, circa vijftien meter. Het gaat hierbij om de Bratislavapromenade en de Ljubljana-promenade.

Het kernwinkelgebied wordt afgewisseld met ruimtes om te verpozen, zoals het Plantsoen van Boedapest, het Brusselplein, het Hof van Amsterdam en het Hof van Bern. Dit laatste Hof fungeert zowel als verblijfsruimte als onderdeel van het kernwinkelgebied. Waar het winkelgebied doorsneden wordt door doorgaand verkeer, worden voetgangerszones beschut gemaakt, soms door middel van arcades. De bebouwing accentueert de verschillende maaiveldhoogtes tussen de lager en hoger gelegen delen van Leidsche Rijn Centrum, in een sterke continuïteit zowel in de plint als in het silhouet.

De indeling en de materialen zijn, ter verhoging van de herkenbaarheid en het comfort, voor alle straten in het winkelgebied overeenkomstig. De straten zijn vrij van obstakels. De verlichting hangt aan spandraden tussen de gevels.

Bij het levendige milieu van het winkelen passen smalle straten en zijn bomen afwezig. Door de gestrektheid van het stratenpatroon is dikwijls het groen van een boomkroon in het verlengde zichtbaar.

Opbouw bouwblokken kernwinkelgebied (D1, D2, D3, D4, D5, E1, E2/E3, E4 en E5)

De bouwblokken in het lager gelegen deel van het kernwinkelgebied beslaan gemiddeld vijf à zes bouwlagen met een plintheogte van één laag terwijl de bouwlagen in het hoger gelegen deel gemiddeld zeven à acht bouwlagen beslaan met bij

voorkeur een plintheogte van twee lagen. De bouwmassa van deze bouwblokken is zodanig dat een gevarieerd stadssilhouet ontstaat.

Maaiveldhoogte

Variërend tussen 2,5 meter +NAP en 8,35 meter +NAP.

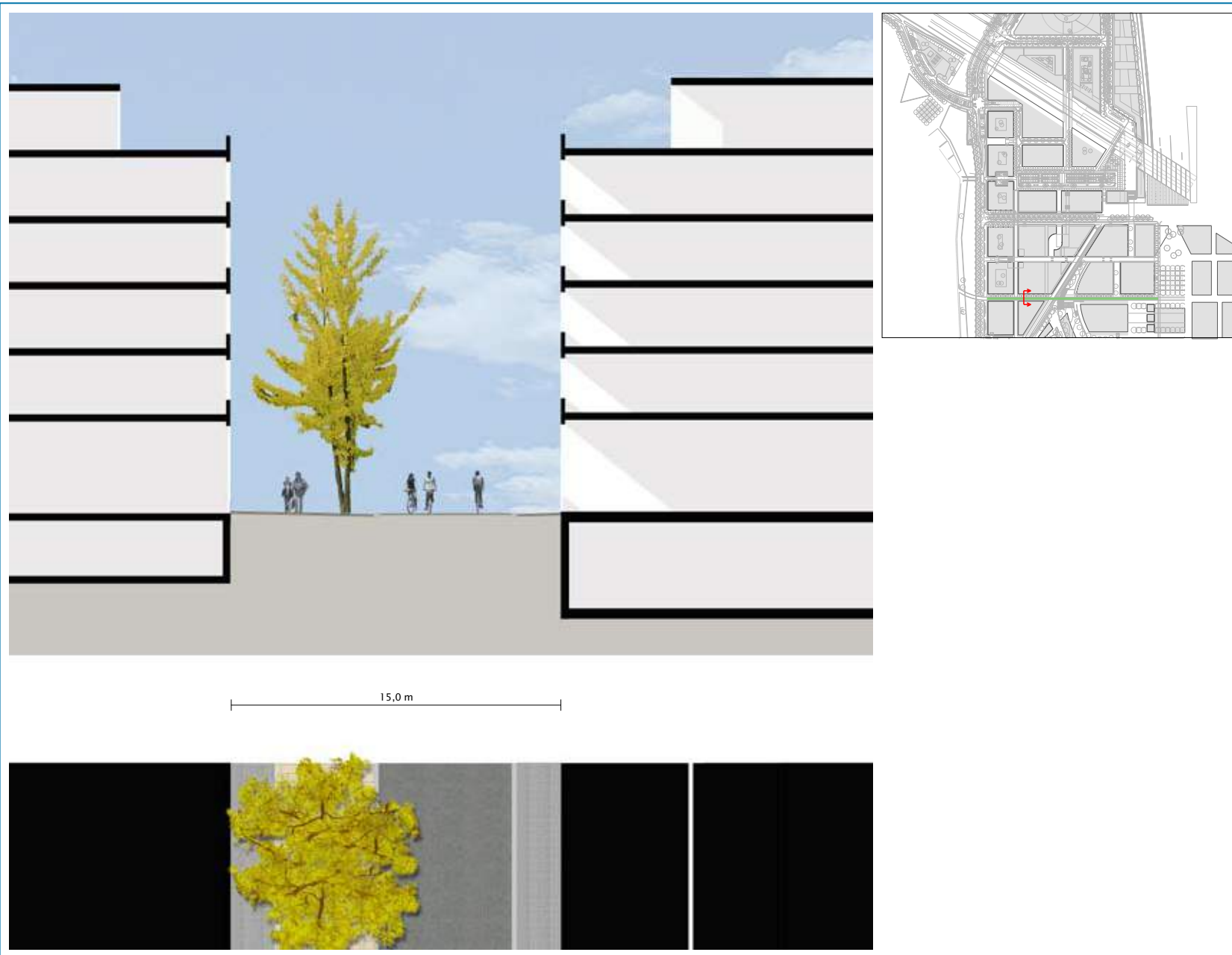
Maquette van kernwinkelgebied conform schetsontwerp ASR- Vesteda



Aanzicht bebouwing Wenenpromenade conform schetsontwerp ASR- Vesteda



Principeprofiel Vaduzdijk



4.3.12 Vaduzdijk

De Vaduzdijk maakt deel uit van de zogenaamde Fietsboulevard die de Hogeweide-brug over het Amsterdam-Rijnkanaal via Leidsche Rijn Centrum, de woonwijken Graauwaart en Het Zand verbindt met het Leidsche Rijn Park.

Opbouw bouwblokken kernwinkelgebied (E1, E2/ E3, E4 en E5)

De bouwblokken in het lager gelegen deel van het kernwinkelgebied beslaan gemiddeld vijf à zes bouwlagen met een plintheogte van één laag terwijl de bouwlagen in het hoger gelegen deel gemiddeld zeven à acht bouwlagen beslaan met bij voorkeur een plintheogte van twee lagen. De bouwmassa van deze bouwblokken is zodanig dat een gevarieerd stadssilhouet ontstaat.

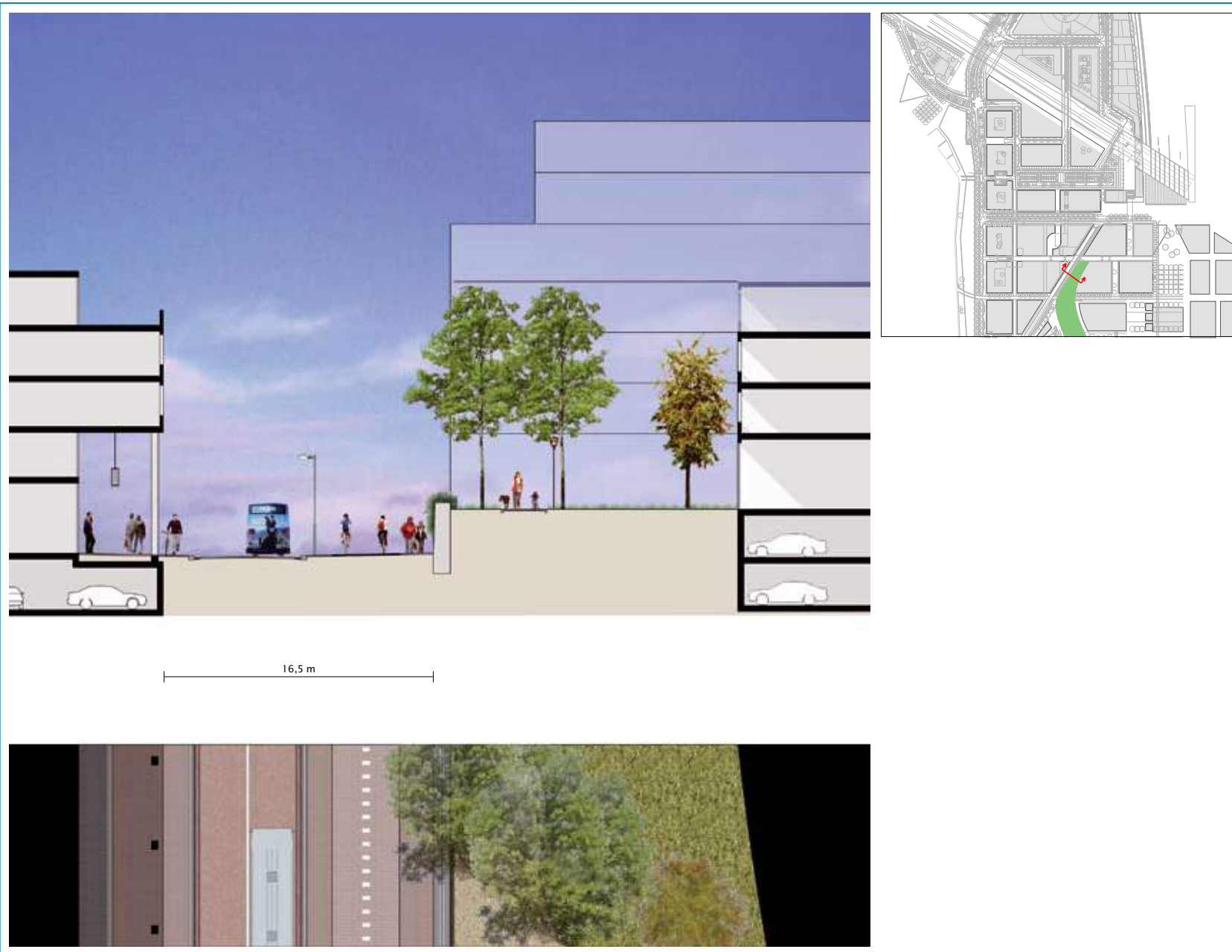
Maaiveldhoogte

Variërend tussen 2,5 meter +NAP en 8,35 meter +NAP.

Referentie Vaduzdijk



Principeprofiel Plantsoen van Boedapest



4.3.13 Plantsoen van Boedapest

Het langgerekte, zwierige, deels door Leidsche Rijn Centrum Kern lopende Plantsoen van Boedapest neemt een bijzondere plek in als contrast met het levendige kernwinkelgebied: de groene ruimte prikt als het ware in het stedelijk gebied en vormt met overhangend groen, de Centruboulevard en omliggende bebouwing een prachtig geheel. Door de gekozen hoogteverschillen krijgt het Plantsoen van Boedapest een terrasachtige opbouw, begrensd door muren.

Opbouw bouwblok E4

Dit bouwblok moet aansluiten bij zowel het park aan de ene zijde als het stedelijke kernwinkelgebied richting de A2- kap aan de andere zijde. Dit bouwblok is maximaal acht lagen hoog.

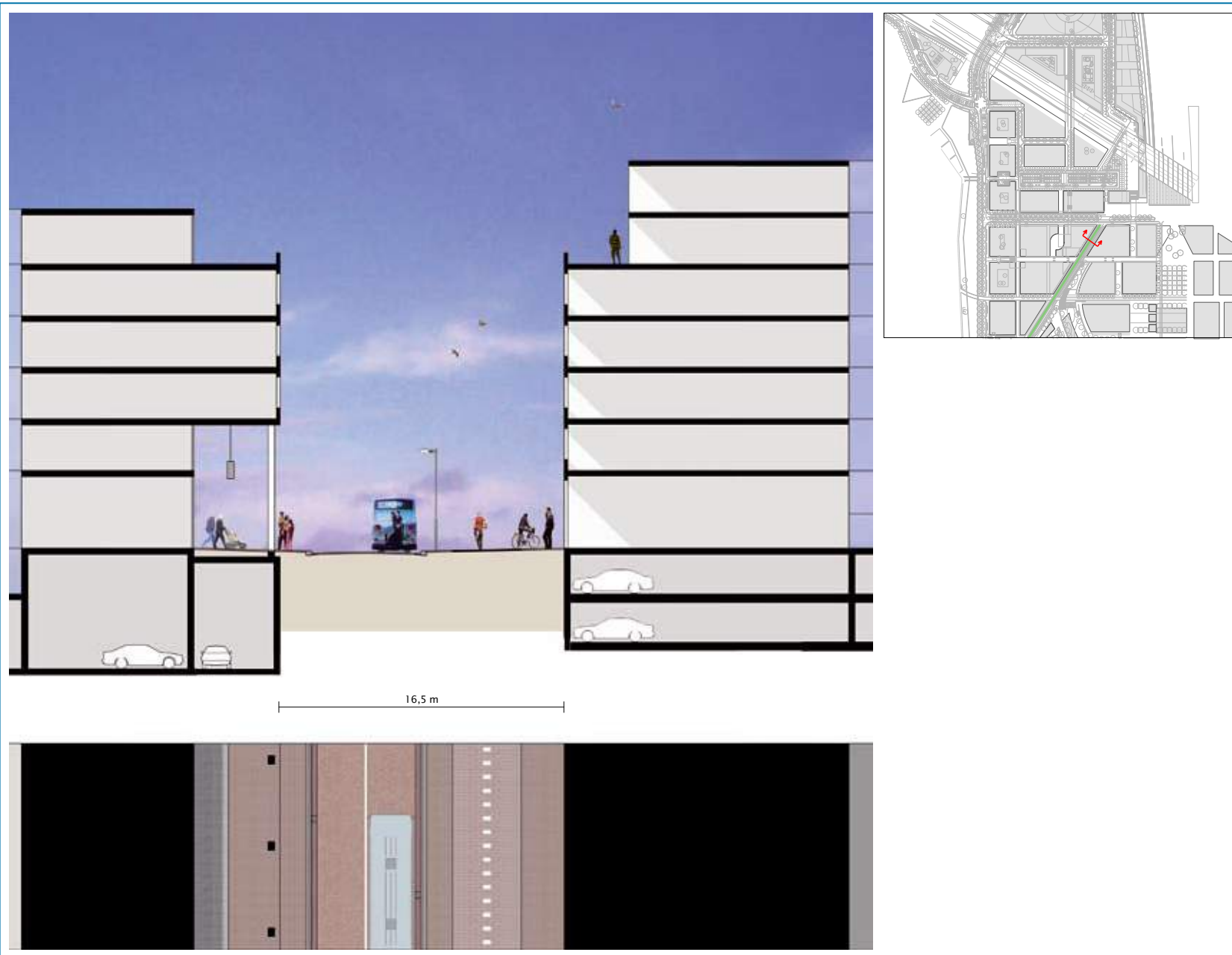
Maaiveldhoogte

Ca. 7,0 meter + NAP.

Referentie Plantsoen van Boedapest



Principeprofiel Centruboulevard



4.3.14 Centruboulevard

De Centruboulevard doorsnijdt het raster van het centrum. Het is een directe doorsteek voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en fiets naar het station. De lijn doet een reeks van bijzondere plekken aan.

De westkant wordt begrensd door een beschutte zone, bijvoorbeeld een arcade of overstek, en de oostzijde door een rechte gevel.

Verder naar het zuiden zakken de Centruboulevard en de aanliggende bebouwing aan de westkant geleidelijk. Aan de oostkant blijft de stad op hoogte. De bebouwing wijkt terug en er komt ruimte voor een parkstrook: het Plantsoen van Boedapest.

Het hoogteverschil wordt met een gemetselde muur opgevangen. Metselwerk geeft de muur een duurzame, tijdloze en vriendelijke uitstraling. Aan de bovenzijde steekt de muur door als borstwering voor de daar gelegen promenade.

Opbouw bouwblokken D3, D4 en E2/ E3

De bouwblokken in het lager gelegen deel van het kernwinkelgebied beslaan gemiddeld vijf à zes bouwlagen met een plintheogte van één laag terwijl de bouwlagen in het hoger gelegen deel gemiddeld zeven à acht bouwlagen beslaan met bij voorkeur een plintheogte van twee lagen. Om een gevarieerd stadssilhouet te realiseren is het mogelijk om deze bouwblokken op te hogen met terugspringende lagen en/ of kappen. Bouwblokken D3 en E2/ E3 hebben langs de Centruboulevard bij voorkeur gemiddeld circa 7,5 meter hoge overstekken.

Maaiveldhoogte

Variërend tussen 4,4 meter +NAP en 8,35 meter +NAP.



5 OPENBARE RUIMTE

De opbouw van het centrumgebied bestaat uit een openbare ruimte die is uitgesneden uit een massa met gelijkmatige bouwhoogte. De ruimte wordt gevormd door bouwblokken. Bepalend voor het beeld en de beleving van het centrum zijn de straten en de reeksen van plein- of parkruimten.

De kwaliteit van de inrichting dient te worden getoetst op belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. Deze waarden worden in de inrichting van de openbare ruimte nagestreefd, door het vinden van een boeiende vorm, door de functies doelmatig te organiseren, door ruimte te scheppen voor flexibiliteit en te zorgen voor een duurzame materialisering. Voor de gebruiker van de pleinen geldt dat de ruimte mooi, veilig en schoon moet zijn. Evenementen zoals die in de binnenstad van Utrecht plaats vinden, krijgen ook de ruimte in Leidsche Rijn Centrum zoals een kermis, kleinschalige concerten en festivals.

Naast het voorliggende Stedenbouwkundig Plan is ook een Concept Voorlopig Ontwerp Inrichtingsplan opgesteld (met daarin nog de verouderde verkaveling van Leidsche Rijn Centrum Kern). Daarin staat uitgebreide informatie over de kwaliteit, ambitie en inrichting van de openbare ruimte. Onderstaande paragrafen zijn gebaseerd op dit Concept Voorlopig Ontwerp. Het Masterplan Leidsche Rijn Centrum en het Concept Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern vormen de basis voor dit document.

5.1 Verhoogd maaiveld

Het maaiveld van Leidsche Rijn Centrum wordt bepaald door kunstmatige hoogteverschillen die nodig zijn om de A2 te overbruggen.

Het hoogteverschil in het maaiveld is een belangrijke karakteristiek van het Centrum. Meestal gaat dit via langzaam oplopende straten, soms juist compact met trappen. Deze bijzondere elementen, zoals keermuren, trappen, hellingbanen, ontlener hun kracht aan de onderlinge samenhang en de aansluiting op de bebouwing. Voor auto, bus, fiets en mindervaliden zijn de doorgaande verkeersbewegingen vloeiend van verloop, zoals de stijging in de Parijsboulevard, de Centruboulevard en de entree naar het Brusselplein. Op een aantal punten zijn deze overgangen contrastrijker van aard en ontstaan trappartijen. Deze trappartijen zijn indicatief aangegeven en worden definitief bepaald bij de uitwerking van het Inrichtingsplan.

Het niveauverschil tussen de singel en de A2-kap bedraagt gemiddeld zeven meter. De singel stijgt in een vloeiend verloop van 1,3 meter + NAP aan de Grauwaartsingel, via 2,0 meter + NAP ter plaatse van de kruising met de Londenstraat tot 2,5 meter + NAP meter ter plaatse van de Parijsboulevard. Een groot deel van Leidsche Rijn Centrum Kern ligt op een tussenniveau op 4,4 meter + NAP. Hier bevindt zich het Brusselplein en een deel van het kernwinkelgebied. Ten zuiden van de Parijsboulevard loopt het maaiveld geleidelijk op van 2,5 meter + NAP aan de Singel, vervolgens 4,4 meter + NAP in het kernwinkelgebied, 7,0 meter + NAP ter plaatse van het Plantsoen van Boedapest tot 8.35 meter + NAP aan de rand van de A2-kap (en maximaal 9,0 meter + NAP op het midden van de A2-kap). Overgangen naar Leidsche Rijn Centrum Noord bevinden zich bij het station, bij de Grauwaartsingel en in de extra spooronderdoorgang ter plaatse van de Kopenhagenstraat die de rasterstructuur van het centrum vervolmaakt.

5.2 Inrichtingselementen, voorzieningen in de openbare ruimte

Beplantingsplan overig groen

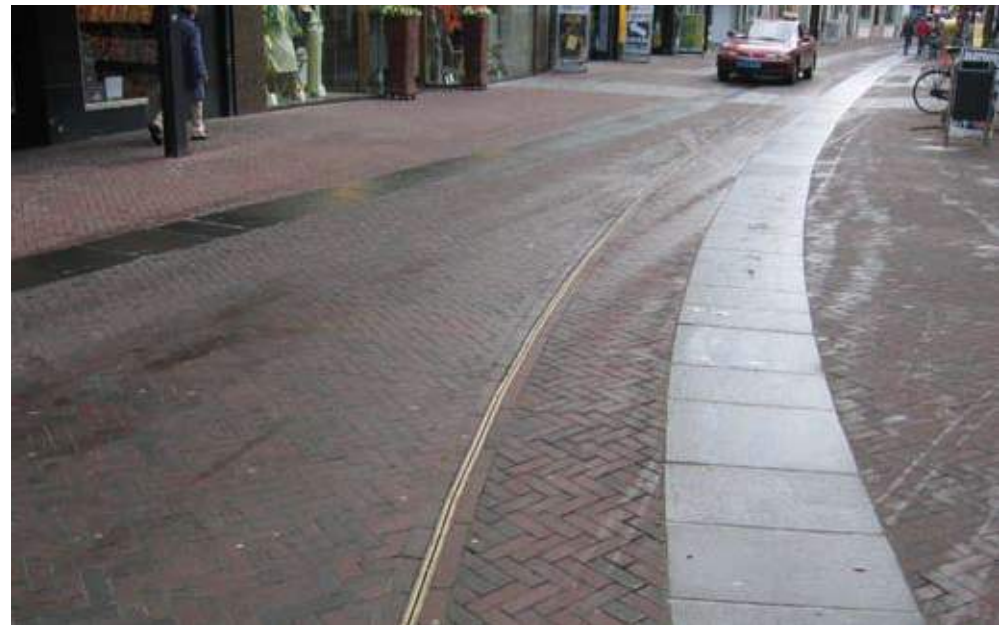
De straatbomen zijn het meest bepalend voor het groene beeld van de openbare ruimte. Daarnaast zijn enkele specifieke beplantingen voorzien die enkele plekken in het plan een bijzonder karakter verlenen.

De hoven die op hetzelfde niveau liggen als de aangrenzende openbare ruimte zijn overdag openbaar toegankelijk en zijn daarmee een waardevolle aanvulling op het stadsmilieu. Door de hoven lopen diagonale voetgangersverbindingen. Deze binnentuinen hebben een intensieve inrichting en, overeenkomstig, intensief beheer. De sfeer van de plekken straalt rust uit. De beplanting speelt daarbij een hoofdrol, door de toevoeging van groen, kleur, seizoensbeleving en dergelijke.

Erfafscheidingen

In het stedelijk milieu grenst de bebouwing doorgaans direct aan de openbare ruimte. De overgang naar het privé domein is van invloed op de ervaring van het stadsbeeld. Daarom is hier extra aandacht nodig voor de kwaliteit.

Referenties voorzieningen in de openbare ruimte



De entrees tot de hoven zijn hoog en breed, zodat een uitnodigend geheel ontstaat. Een verzorgde vormgeving van de hekken sluit hierop aan.

Infiltratievoorzieningen

De dichtheid van de bebouwing leidt tot een hoge mate van verharding. Dat zorgt voor een sterke beperking van de infiltratiemogelijkheden. De aangegeven groene vlakken dragen enigszins bij aan de opvang van regenwater, maar doordat ze meestal onderkelderde zijn, kan het water niet direct in de ondergrond doordringen. Wel zorgt de vegetatie voor reiniging, verdamping en vertraging.

Openbare verlichting

Langs de Grauwaartsingel wordt gebruik gemaakt van de standaardmast Leidsche Rijn (van NPK Industrial Design) met een dubbel armatuur. Deze worden geplaatst op een tien meter hoge mast.

De woonstraten in het noordelijk deel van Leidsche Rijn Centrum Kern worden voorzien van de enkele standaard masten van zes meter hoog. Deze masten worden ook toegepast langs het fietspad op de Centrumboulevard.

De hoven, de arcades en de kernwinkelstraten worden voorzien van projectverlichting. Langs de Parijsboulevard en Centrumboulevard wordt gevelverlichting, indien van toepassing in de arcades, toegepast. In de kernwinkelstraten wordt de verlichting bevestigd aan spandraden.

Het Brusselplein vraagt om een alternatief, op de context gericht, armatuur. In het Definitief Ontwerp Inrichtingsplan wordt hier een voorstel voor gedaan.

Afvalvoorzieningen

De afvalinzameling vindt voor winkels, horeca en commerciële voorzieningen in principe plaats via de ondergrondse laad- en losgang en via de parkeergarages. Op deze wijze wordt voor een groot deel voorkomen dat vuilniszakken of afvalcontainers in de openbare ruimte terecht komen en vuilniswagens door de straten rijden.

Straatmeubilair

De centrumfunctie van het gebied wordt benadrukt door het integreren van bijzondere elementen in de openbare ruimte. In het straatprofiel wordt daarom extra aandacht besteed aan de vormgeving van de boomroosters en eventuele boombakken. De auto dient uiteraard op de straat te blijven en de langspaarkeervakken zorgen doorgaans voor een goede afscherming van de trottoirs. Mogelijk is, door combi-

natie van fietsnietjes, hoge trottoirbanden, zitranden, traptreden en zitbanken, het gebruik van paaltjes in de openbare ruimte te voorkomen.

Hondentoiletten

Het gemeentelijk beleid voor hondenvoorzieningen in de binnenstad van Utrecht wordt ook gevolgd in Leidsche Rijn Centrum Kern gezien het centrumstedelijke gebruik. Er wordt geen ruimte gereserveerd voor hondentoiletten in dit deelgebied. Alternatieven zijn op korte afstand afwezig net buiten het plangebied te weten aan de overzijde van de Grauwaartsingel en in Park Leeuwesteyn, die beiden deel uitmaken van de parkstructuur rondom Leidsche Rijn Centrum.

Speelvoorzieningen

Voor speelplaatsen wordt het kader gegeven door de Atlas Openbare Ruimte. Aangezien deze Atlas zich richt op de woonwijken is in Leidsche Rijn Centrum een aangepaste uitwerking gekozen. Er zijn grote, ruimtelijke beperkingen en door de afwijkende woningtypologie zal de bevolkingssamenstelling sterk verschillen van de rest van Leidsche Rijn.

Om te voldoen aan de Jantje Betonnorm wordt de directe omgeving bij Leidsche Rijn Centrum Kern betrokken. Gedacht kan worden aan het realiseren van speelvoorzieningen aan de overzijde van de Grauwaartsingel, op het Berlijnplein (A2-plein), in Plantsoen van Boedapest en in Park Leeuwesteyn die grenzen aan Leidsche Rijn Centrum Kern, danwel zich op korte afstand van Kern bevinden.

Er wordt gestreefd naar een hoogwaardige inrichting van de semi-openbare ruimte (de hoven in de bouwblokken), waarbij ook ruimte wordt gecreëerd voor het spel van (jongere) kinderen. De toegankelijkheid overdag moet dan wel gewaarborgd worden.

Voor oudere kinderen (12-18) zal aansluiting bij voorzieningen in omliggende gebieden worden gezocht. Daarbij moet de bereikbaarheid in acht worden genomen. Daarnaast wordt bij de uitwerking van bovengenoemde parken en plein gezien of een specifieke speelvoorziening kan worden opgenomen die aansluit bij de stedelijkheid van Leidsche Rijn Centrum.

Kunst

De percentage opdrachten beeldende kunst in de openbare ruimte zijn gekoppeld aan gemeentelijke bouwbudgetten. Het is wenselijk om deze budgetten te bundelen en in de openbare ruimte van Leidsche Rijn Centrum op te nemen.

Overzicht bestaande bomen



Beplantingsplan toekomstige situatie



5.3 Bomen

Tijdens de Stedenbouwkundig Planfase zijn alle bomen en bosvakken in het plangebied van Leidsche Rijn Centrum Kern geïnventariseerd.

Om het hoogteverschil te kunnen overbruggen, tussen de Graauwaartsingel en de A2 kap, moeten grote delen van het plangebied worden opgehoogd. Het gevolg is dat het grootste gedeelte van de aanwezige bomen niet kan worden ingepast.

Te handhaven/ in te passen bomen

Een aantal bomen langs de Verlengde Vleutense weg tegenover het Informatiecentrum Leidsche Rijn kan gehandhaafd blijven en wordt ingepast. Het gaat hierbij onder meer om een rij essen en een solitaire eik.

Verplanten van bomen

In het bomendepot langs de Verlengde Vleutenseweg stonden ruim 20 lindes. Deze lindes zijn verplant naar het toekomstige Park Leeuwesteyn, op de grens met het Amaliapark (Parkwijk).

Beplantingsplan Bomen

In het concept Voorlopig Inrichtingsplan is een eerste voorzet gedaan van de beplantingskeuze.

De open kroon van de hemelboom, de Ailanthus altissima, laat voldoende licht door voor een aangenaam verblijf in de middenstrook van de Parijsboulevard. De boom verdraagt verharding goed en groeit snel in de jeugdfase. Een hemelboom heeft op oude leeftijd grillige takken in de kroon.

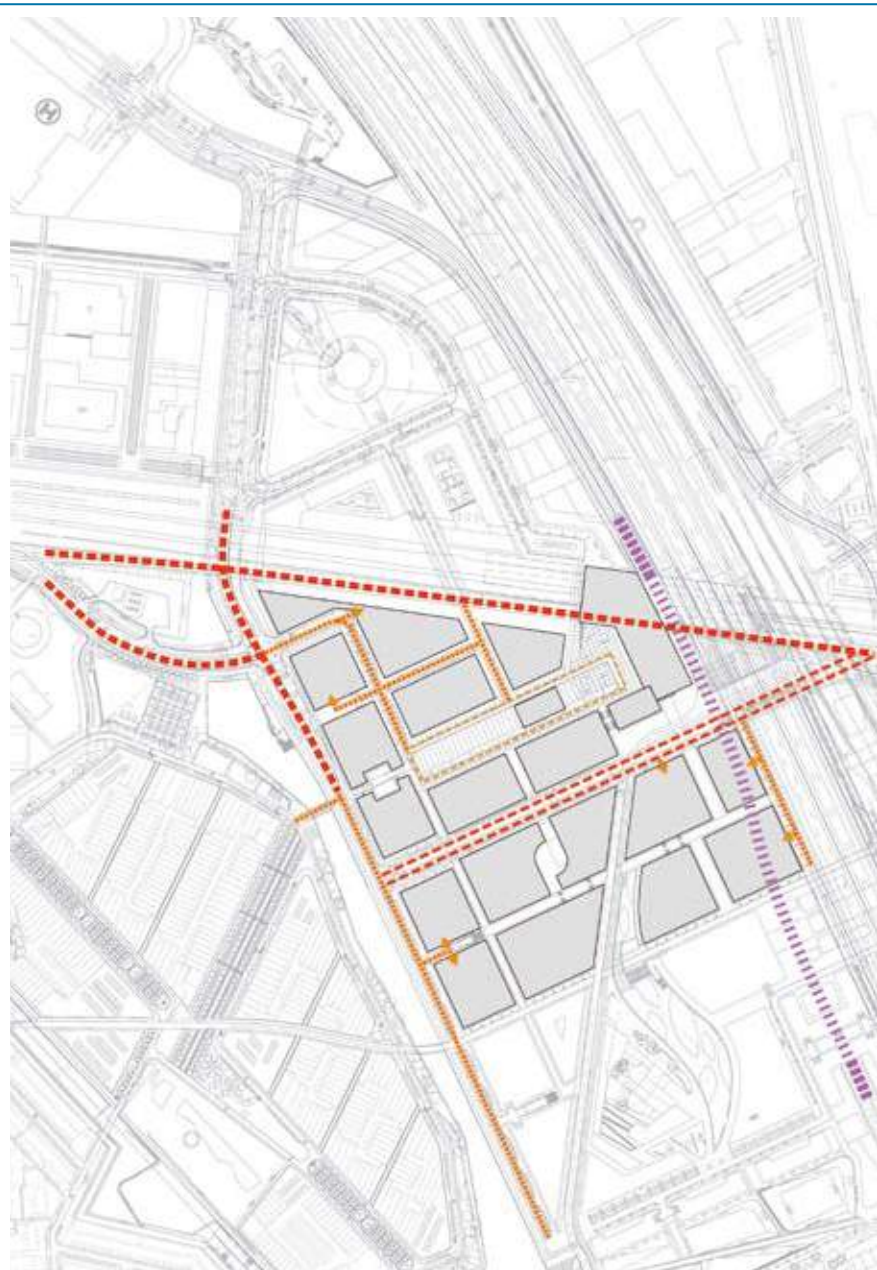
De horizontaal afstaande takken van de moeraseik, Quercus palustris, vormen een bladerdak boven de wandelaars en fietsers van het Brusselplein. De bladeren hebben een opvallend mooie, dieprode herfstkleur. De boom groeit matig snel, wordt in Nederland tot 20 meter hoog en heeft een kegelvormige kroon. De horizontaal geplaatste takken hebben korte, scherpe twijgen. De boom loopt in het voorjaar uit met rode scheuten, die na een maand verkleuren naar donkergroen.

De ruimte langs het water maakt aanplant van breeduitgaande bomen mogelijk. De Sophora japonica - Honingboom - maakt een brede losse kroon die goed toont langs het water. Eronder is de schaduw beperkt, waardoor het een aangename plek is om te wandelen. De soort loopt door naar de Terwijdesingel en de Soestwetering en volgt dus de waterloop.

Liquidambar styraciflua heeft een smal piramidale kroon met een doorgaande, rechte stam, wat hem voor gebruik in een aantal relatief smalle straten van Leidsche Rijn Centrum Kern geschikt maakt. De grijze stam is diep gegroefd. Jonge twijgen zijn geelgroen en kleuren roodbruin. Het blad is vijflobbig en de bladrand is gezaagd. De intense herfstkleur is gevarieerd: wijnrood met geel, oranje en violet en allerlei schakeringen.

Voor de Vaduzdijk wordt gezocht naar een ijle, afwijkende boomsoort. Een goede mogelijkheid is de Japanse tempelboom, de Gingko biloba. Het mooiste van deze boom is het waaiervormige blad, dat in het najaar verkleurt naar schitterend goudgeel. De Ginkgo is te gebruiken als park- en straatboom, wordt circa twintig meter hoog en is uitermate goed bestand tegen luchtvervuiling. Het is een heel gezond blijvende boom met nauwelijks ziekten of aantastingen.

Overzichtsk kaart autoverkeer



Legenda



rijweg, gescheiden rijbanen



rijweg, gescheiden rijbanen met middenberm



rijweg, tweerichtingsverkeer



rijweg, éénrichtingsverkeer



in-/uitrit parkeergarage



Stadsbaan, grotendeels ondertunneld

6 VERKEER

6.1 Auto

Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor het functioneren van het centrum. Dat geldt voor de auto, de fiets, de voetganger, het openbaar vervoer en het laad- en losverkeer. Doordat een groot deel van de auto's onder het maaiveld wordt geparkeerd en ook het laad- en losverkeer grotendeels onder maaiveld wordt afgewikkeld, is het bestemmingsverkeer op straatniveau beperkt. Dat komt de kwaliteit van het leefmilieu ten goede.

Gemotoriseerd verkeer

De hoofdontsluiting van Leidsche Rijn Centrum bestaat uit de volgende wegen:

- de Stadsbaan
- de Vleutensebaan
- Terwijdesingel
- Grauwaartsingel
- Parijsboulevard

Stadsbaan

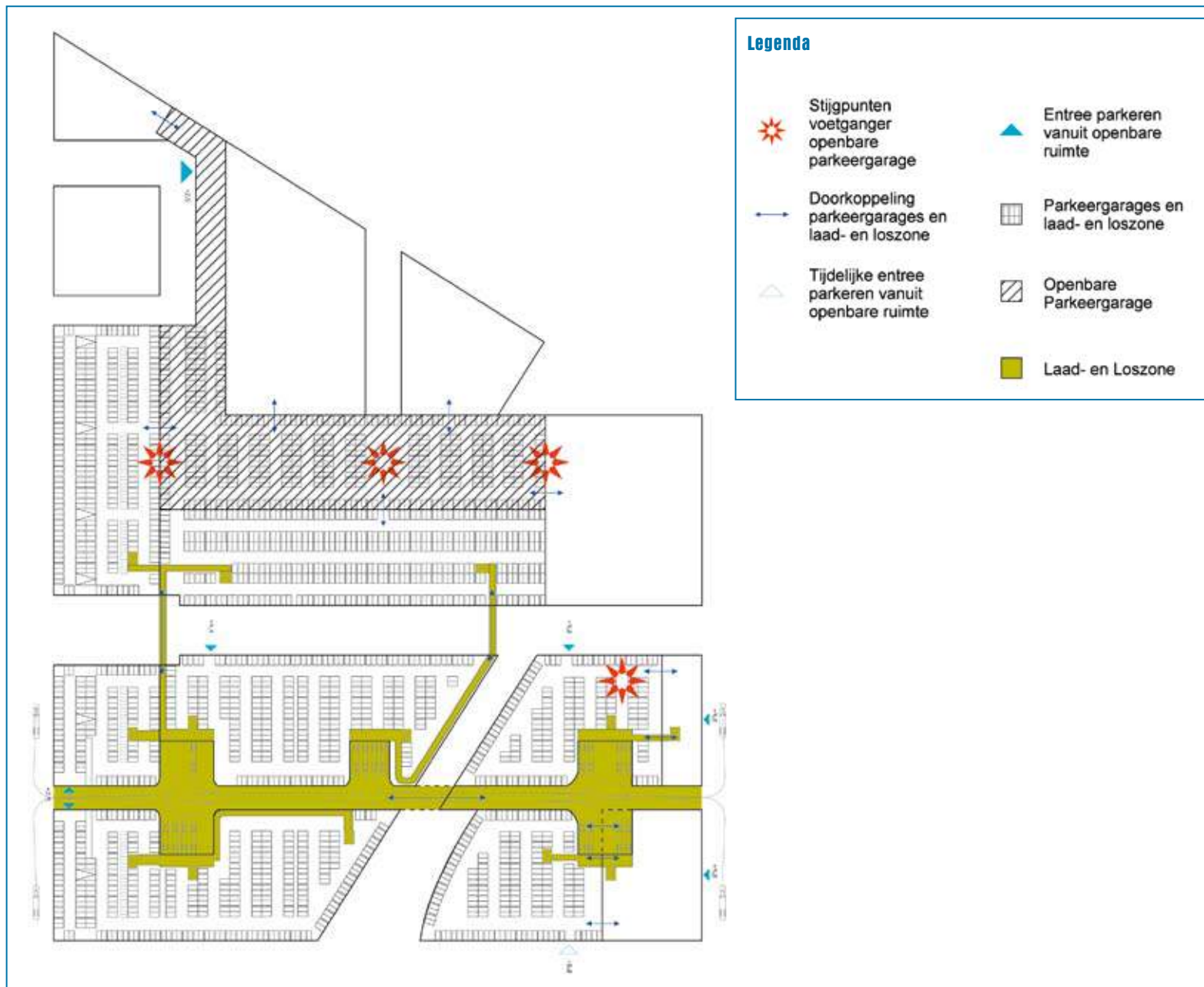
De Stadsbaan vormt één van de belangrijkste noord-zuid autoverbindingen van Leidsche Rijn. Ter plaatse van Leidsche Rijn Centrum Kern en Leidsche Rijn Centrum Zuid wordt de Stadsbaan in een tunnel gelegd naast de A2-tunnel waarbij het nieuwe maaiveld van Leidsche Rijn Centrum over deze nieuwe tunnels wordt aangelegd. Bouwblokken D5 en E5 worden boven de Stadsbaantunnel gerealiseerd. Het tracé van de Stadsbaantunnel kan invloed hebben op de vorm en het programma van deze bouwblokken. Voor de Stadsbaan geldt 50 km/ uur als maximumsnelheid.

Grauwaartsingel

De Grauwaartsingel heeft één rijstrook per rijrichting en er geldt 50 km/uur als maximum-snelheid tot aan de kruising met de Hof van Amsterdam. Ten zuiden van deze kruising gaat de maximumsnelheid over in 30 km/uur.

Parijsboulevard

De Parijsboulevard en de Grauwaartsingel hebben een ontsluitende functie voor Leidsche Rijn Centrum Kern. De Grauwaartsingel is aan de westkant van het Leidsche Rijn Centrum Kern aangesloten op de Vleutensebaan/ Terwijdesingel. De Parijsboulevard met een maximumsnelheid van 30 km/uur is aan de oostkant aangesloten op de Vleutensebaan. Deze wegen zijn bestemd voor het bestemmingsverkeer en via deze wegen zijn de parkeervoorzieningen ontsloten. Tegelijk loopt de Parijsboulevard dwars door het kernwinkelgebied met als gevolg relatief veel overstekende voetgangers. De inrichting van de Parijsboulevard is zodanig gekozen dat deze zo min mogelijk een barrière gaat vormen voor het winkelend publiek.



6.2 Bevoorrading

Het kernwinkelgebied krijgt een grote ondergrondse laad- en loszone. In eerste instantie wordt ingezet op een directe eenzijdige ontsluiting vanaf de Stadsbaan, en wel in de Stadsbaantunnel. Dit betekent dat bevoorradend verkeer vanaf het noorden over de Stadsbaan dient te komen om in de tunnel rechtsaf te slaan naar de laad- en loszone. Vanuit de laad- en loszone kan autoverkeer alleen weer rechtsaf slaan richting het zuiden.

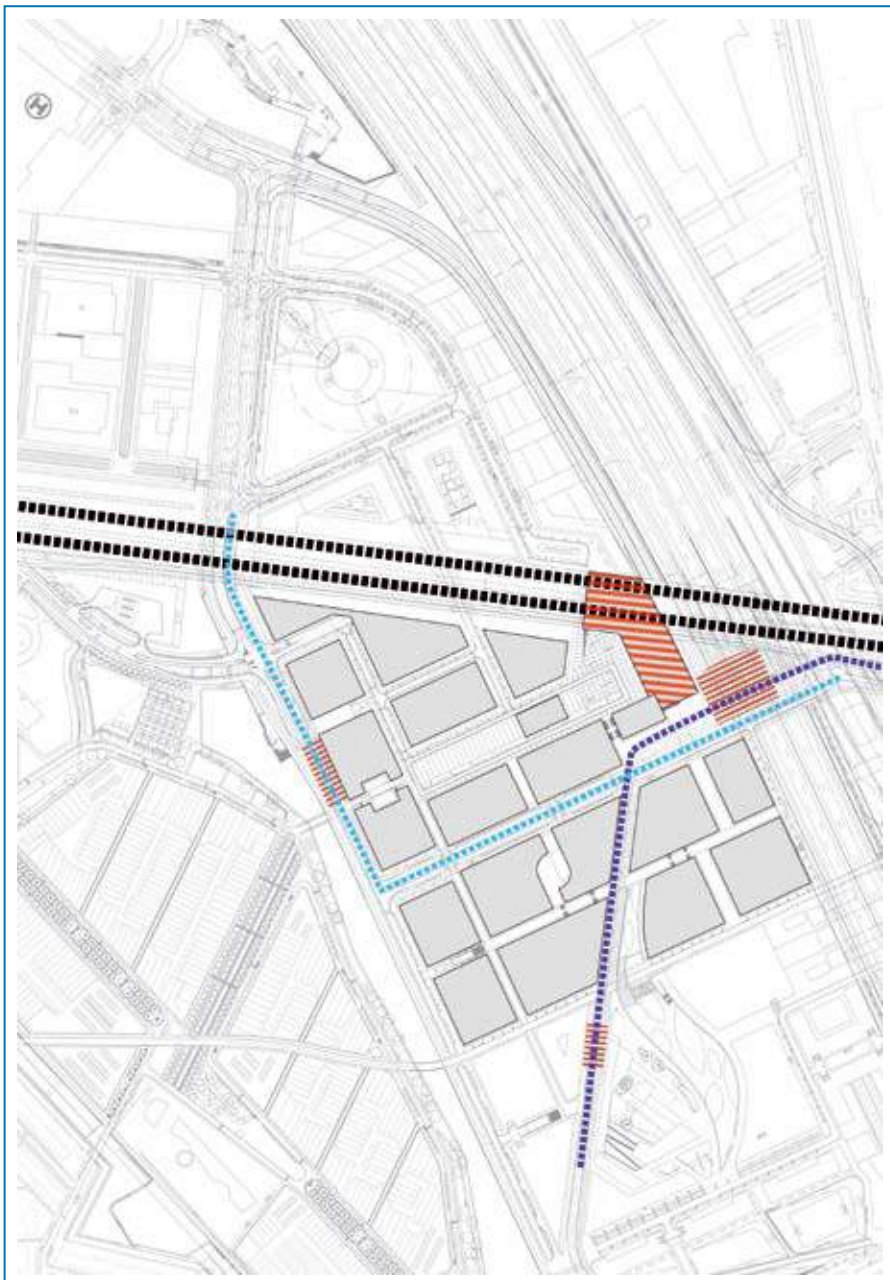
Er wordt uitgegaan van circa 20 laad- en losdocks die bestemd zijn voor laad- en losverkeer. De laad- en loszone bestaat uit één hoofdstraat met meerdere laad- en losperrons. Vanaf deze laad- en losperron(s) zijn laad- en losgangen bereikbaar. Via deze straten worden de individuele winkels van het kern-winkelgebied bevoorraad.

Andere uitgangspunten zijn:

- de winkels, commerciële voorzieningen en horeca in het kernwinkelgebied worden grotendeels ondergronds bevoorraad en het afval wordt grotendeels ondergronds afgevoerd;
- het heeft de grote voorkeur om ondergrondse magazijnruimte in de laad- en loszone op te nemen;
- het heeft de grote voorkeur om voor warenhuizen en andere detailhandel met een groot aantal leveranciers, een eigen expeditieruimte te realiseren;
- het vrachtverkeer keert in de laad- en loszone via de expeditiehoven;
- naar aanleiding van (verkeers-)veiligheid in de Stadsbaantunnel, kunnen aanvullende eisen met betrekking tot het ontwerp of het beheer van de laad- en loszone worden gesteld.

Wanneer de laad- en loszone wordt opgeleverd en de Stadsbaantunnel nog niet is opgeleverd, vindt de ontsluiting in eerste instantie plaats via de Grauwaartsingel. Bij oplevering van de Stadsbaantunnel wordt de ontsluiting vanaf de Grauwaartsingel in principe opgeheven. Het laad- en losverkeer voor het buurtwinkelcentrum dat ten zuiden van het kernwinkelgebied komt, maakt te zijner tijd wel gebruik van de Grauwaartsingel. Mocht bij de planuitwerking van de Stadsbaantunnel blijken dat het niet mogelijk is om het laden en lossen via de Stadsbaantunnel plaats te laten vinden, dan blijft de ontsluiting via de Grauwaartsingel bestaan.

Overzichtskaart openbaar vervoer



Legenda



spoorweg



openbaar vervoer, medegebruik rijweg



openbaar vervoer, vrijiggend



halte openbaar vervoer



station

6.3 Openbaar vervoer

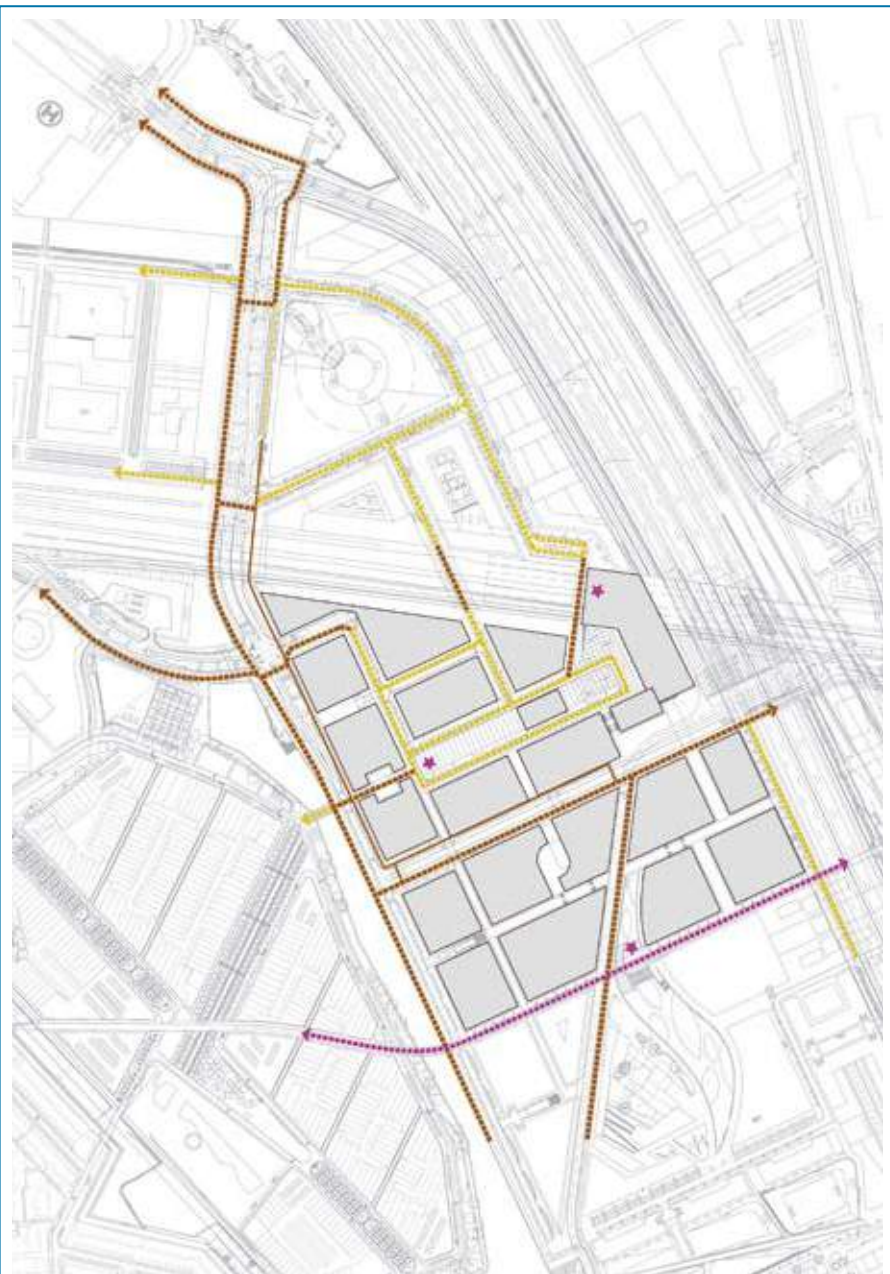
Leidsche Rijn Centrum Kern sluit aan op station 'Utrecht Leidsche Rijn'. Dit station ligt aan het spoor Utrecht – Den Haag en heeft een Randstadspoorstatus. Het streven is gericht op een Intercitystatus. Ten zuiden van het spoor op de overkapping van de A2 is een busstation gepland. Op dit Berlijnplein halteert de HOV-buslijn (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en een aantal stads- en streekbuslijnen. Het gaat in de eindsituatie om minimaal vijf buslijnen.

De HOV-baan die door het centrum heen loopt, verbindt Utrecht Centraal Station met Leidsche Rijn. De HOV-baan loopt vanaf de Hogeweidebrug door Leidsche Rijn Centrum richting Vleuterweide. De HOV-baan loopt in Leidsche Rijn Centrum Kern over de Centrumboulevard.

In het kernwinkelgebied van Leidsche Rijn Centrum komt een aantal halte-plaatsen:

- op het Berlijnplein als onderdeel van de Stationsknoop;
- aan de Grauwaartsingel, ten zuiden van de knoop Dirck Hoetstraat/ Terwijdesingel/ Grauwaartsingel;
- aan de Centrumboulevard (HOV-baan) ter hoogte van het buurtwinkelcentrum in Leidsche Rijn Centrum Zuid.

Overzichtskaat fietsverkeer



Legenda

-  fietsverkeer medegebruik rijweg
-  fietsverkeer éénrichting vrijliggend
-  fietsverkeer tweerichting vrijliggend
-  fietsboulevard
-  fietsenstalling

6.4 Fietsverkeer

Een aantal wegen in het plangebied maakt onderdeel uit van het netwerk van hoofd-fietsroutes. Deze routes vormen ook belangrijke doorgaande fietsroutes tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad en tussen verschillende buurten in Leidsche Rijn onderling.

Het gaat hierbij om de volgende routes:

- de route langs de Parijsboulevard;
- de route langs de Grauwaartsingel;
- de route langs de Centruboulevard;
- de route tussen de Stationsknoop via het Brusselplein naar de Vleutensebaan;
- route vanaf het Brusselplein, onder het spoor langs de Terwijdesingel.
- de Vaduzdijk die deel uitmaakt van de Fietsboulevard.

Langs de Parijsboulevard, de Grauwaartsingel, de Dirck Hoetstraat en de Centrumboulevard worden vrij liggende fietspaden aangelegd, zowel in twee- als in éénrichting.

Fietsparkeren

In het plangebied wordt rekening gehouden worden met het stallen van fietsen die ruimschoots voldoen aan de CROW eisen. Op basis van de richtlijnen van het CROW wordt vijf tot zeven fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo voor de detailhandel aangehouden. Er blijken dan minimaal 1.500 fietsparkeerplaatsen nodig te zijn.

In Leidsche Rijn Centrum Kern worden drie bewaakte fietsenstallingen gerealiseerd, te weten de fietsenstalling onder treinstation 'Utrecht Leidsche Rijn', een fietsenstalling in de parkeergarage onder het Brusselplein en een fietsenstalling onder het Plantsoen van Boedapest die vanaf de Vaduzdijk (Fietsboulevard) wordt ontsloten. Daarnaast worden verspreid in de openbare ruimte de nodige fietsvoorzieningen aangelegd, in de vorm van zogenaamde fietsnietjes.

Voor de woningen en kantoren geldt dat de mogelijkheid moet worden gecreëerd om de fiets inpandig te stallen. Dit kan in bergingen of collectieve voorzieningen in of onder het gebouw. Voor kantoren geldt een fietsnorm van 1 op 50 m² bvo.

Overzichtskaart voetgangersgebied



Legenda



voetgangersgebied



voetgangersoversteekvoorziening

6.5 Voetgangersgebied

Behoudens de Stadsbaan en de Vleutensebaan zijn alle wegen in Leidsche Rijn Centrum Kern ook toegankelijk voor voetgangers. Langs deze wegen liggen trottoirs.

In het kernwinkelgebied hebben de voetgangers prioriteit: een groot deel van het kernwinkelgebied wordt gekenmerkt door straten die uitsluitend zijn bestemd voor de voetganger en na sluitingstijd worden opengesteld voor fietsers in verband met de sociale veiligheid.

Omdat het kernwinkelgebied ten noorden en ten zuiden van de Parijsboulevard is gelegen, is er extra aandacht besteed aan de oversteekbaarheid van de Parijsboulevard. Daarnaast er een belangrijke looproute tussen de stationsknoop en het kernwinkelgebied; ook deze kruist de Parijsboulevard.

Alle winkelstraten dienen bereikbaar te zijn voor mindervaliden. Gezien de aanwezigheid van enkele trappen dan wel keerwanden, zijn bepaalde plekken voor mindervaliden niet direct toegankelijk, maar wel bereikbaar via een (kleine) omweg.



6.6 Parkeren

Het parkeren wordt in het plangebied voor het overgrote deel opgelost door gebouwd parkeren. Deze gebouwde parkeervoorzieningen liggen (half verdiept) onder de bouwblokken.

Er is sprake van een aantal geconcentreerde gebouwde parkeervoorzieningen. Onder het Brusselplein en omgeving wordt één grote parkeergarage gerealiseerd met circa 800 tot 1000 parkeerplaatsen.

De private garages worden ontsloten via de openbare parkeergarage. De ingang van deze parkeergarage is ter hoogte van de Londenstraat, met uitzondering van de parkeerplaatsen onder bouwblok A1 die direct vanaf de Londenstraat worden ontsloten en de parkeerplaatsen onder bouwblok B1 die worden ontsloten via de Dublinstraat. Ten zuiden van de Parijsboulevard worden de private parkeergarages onder de bouwblokken ontsloten vanaf de Grauwaartsingel en vanaf de Parijsboulevard.

Parkeren op straat vindt slechts in beperkte mate plaats. Waar noodzakelijk is daartoe in straten ruimte voor langs parkeren ingericht; in de meeste straten enkelzijdig en aan de Parijsboulevard dubbelzijdig. In totaal zijn er in Leidsche Rijn Centrum Kern zo'n 100 parkeerplaatsen op maaiveldniveau, gericht op kort parkeren. Het levert eenvoudige en overzichtelijke straatprofielen op die goed aansluiten op het stedelijke karakter van Leidsche Rijn Centrum.

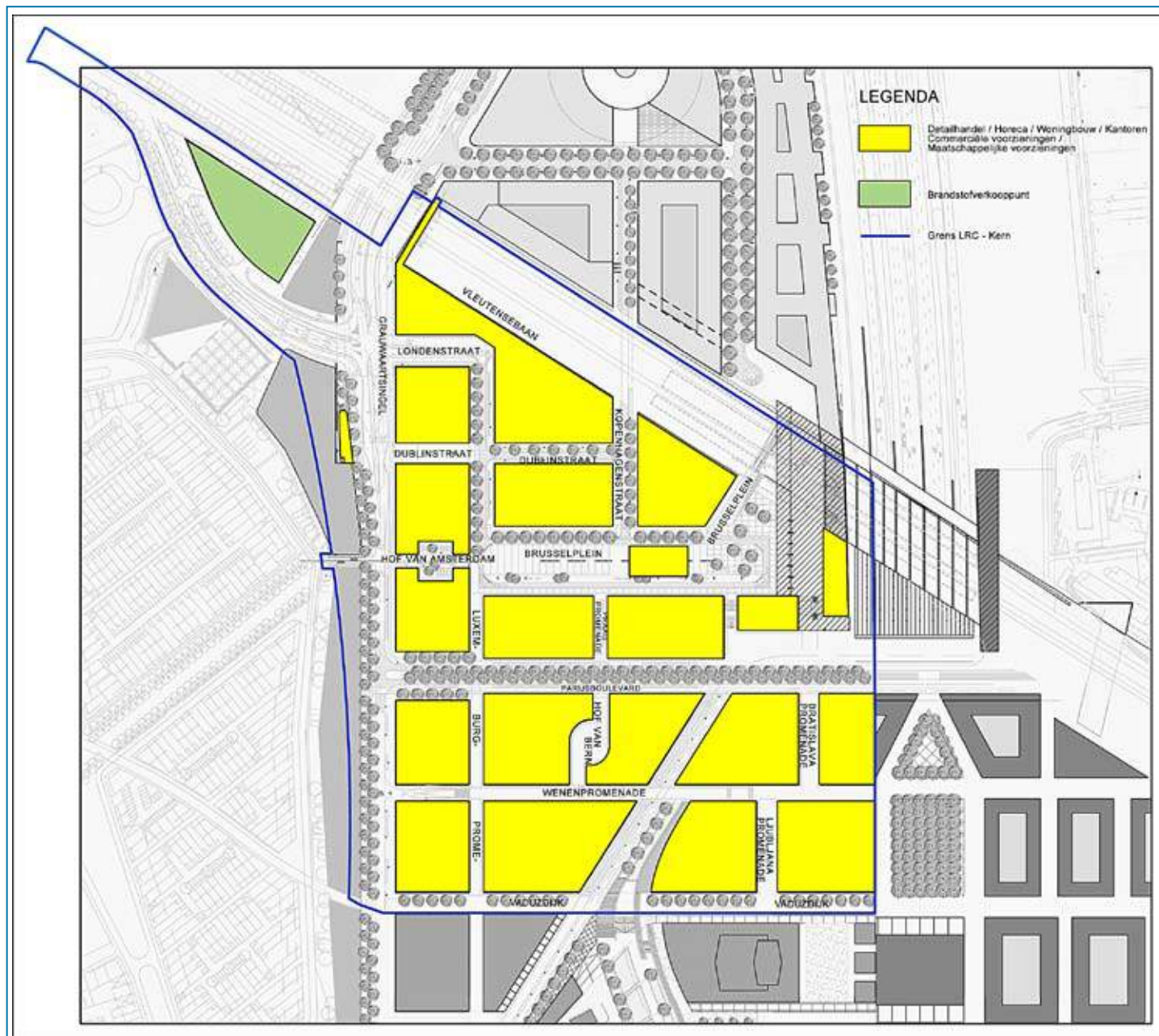
Maatwerk wordt in Leidsche Rijn Centrum geleverd door nadrukkelijk te kijken in de parkeerbalans naar de mogelijkheden van dubbelgebruik.

De volgende parkeernormen gelden voor Leidsche Rijn Centrum en zijn gebaseerd op de Partiële Herijking Parkeernormen 2008:

functie	aantal parkeerplaatsen	eenheid
woningen (goedkoop)	1,2-1,4	woning
woningen (middelduur)	1,35- 1,6	woning
woningen (duur)	1,5- 1,75	woning
kantoor	1,0	66 m ² bvo
winkels	2,5 - 5	100 m ² bvo
horeca	4 - 10	100 m ² bvo
cultuur	1 - 3	100 m ² bvo
commerciële voorziening	2 - 2,5	100 m ² bvo
maatschappelijke voorzieningen	0,5 - 3	100 m ² bvo
voortgezet onderwijs	0,5 - 7	klaslokaal

Voor de kantoren wordt uitgegaan van de gemeentelijke parkeernorm. Deze parkeerplaatsen kunnen in de openbare parkeergarage worden gerealiseerd.

Voor de woningen wordt uitgegaan van exclusieve parkeergelegenheid. Voor de woningen geldt dat minimaal één parkeerplaats exclusief aan de woning wordt toebedeeld. Het aantal normatief benodigde aantal parkeerplaatsen boven de één (0,2-0,75 parkeerplaats per woning) wordt deels opgevangen in het privédeel en deels in het openbare deel. Voor het privédeel gaat het om de parkeerplaatsen voor de tweede auto. Het openbare deel is bedoeld voor het bezoek voor woningen en kantoren. Ook de overige functies maken in principe gebruik van openbaar toegankelijke parkeergarages.



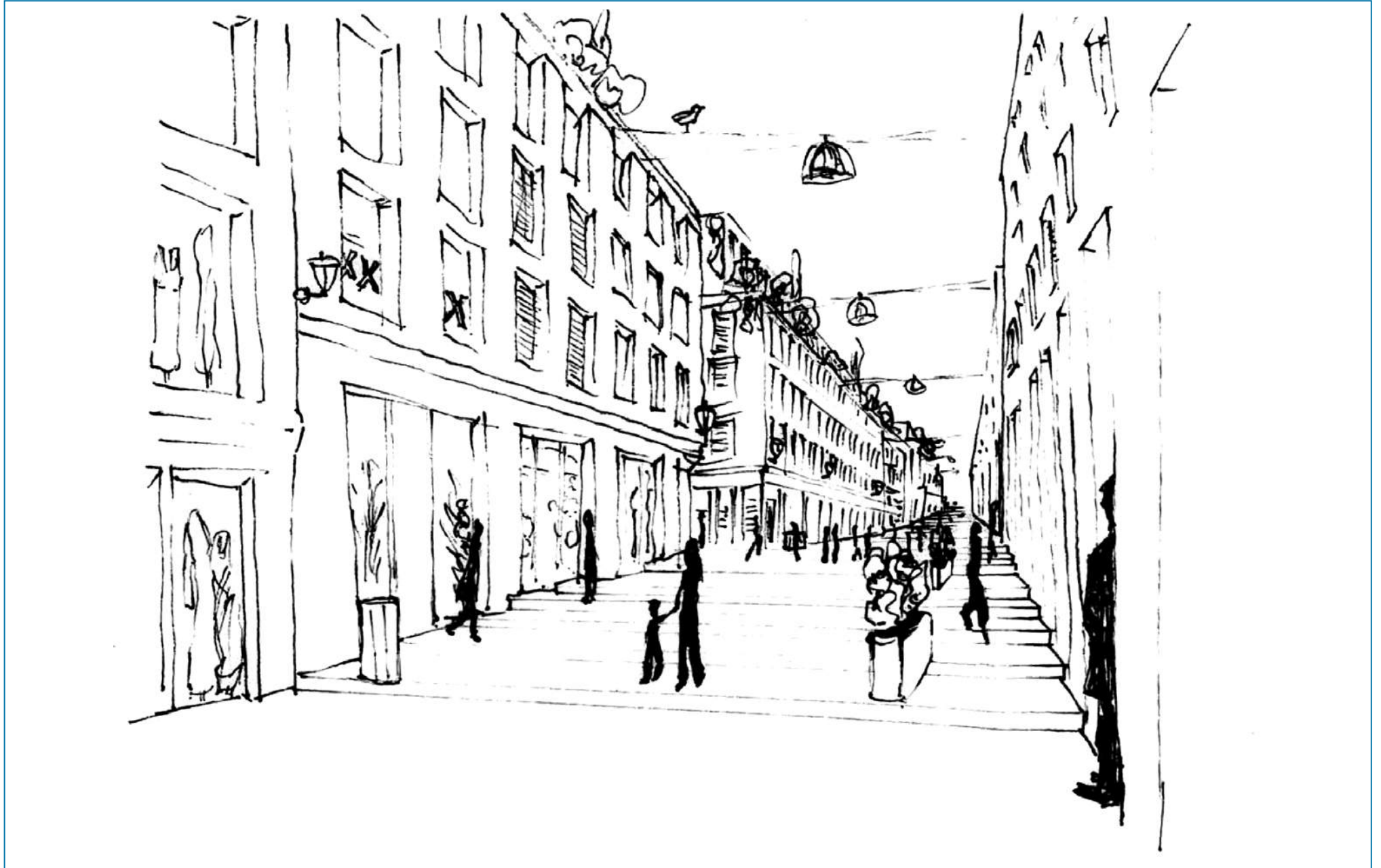
7 OPBOUW VAN HET PROGRAMMA

Met uitzondering van het brandstofverkooppunt is het in alle bouwblokken van Leidsche Rijn Centrum Kern mogelijk om detailhandel, horeca, woningbouw, kantoren en commerciële en maatschappelijke voorzieningen te realiseren. In de loop van de tijd is het mogelijk dat de bouwblokken 'van kleur verschieten', met andere woorden dat de bouwblokken van functie kunnen veranderen. De minimale eis van een 4,5 meter hoge plint maakt dit mede mogelijk.

Hieronder is het programma-overzicht van Leidsche Rijn Centrum Kern weergegeven:

In m ² bruto vloeroppervlak	Stedenbouwkundig Plan
Detailhandel	37.000
Horeca	6.000
Woningbouw	146.000
Kantoren	50.500
Commerciële voorzieningen	6.000
Maatschappelijke voorzieningen	14.100
Leisure	0
Brandstofverkooppunt	Ja
Overcapaciteit, programma nader te bepalen	-
Totaal	259.600

Bovenstaand programma vormt een inschatting van de programmatische ruimte in Leidsche Rijn Centrum Kern. Dit programma kan in de toekomst nog naar boven of beneden afwijken, maar blijft binnen de bijgestelde programmatische kaders van het totaal-programma van Leidsche Rijn Centrum. Zie verder paragraaf 18.1.



8 DETAILHANDEL

8.1 Algemeen

Uitgangspunt voor het kernwinkelgebied is een aangenaam verblijfsklimaat met een rijke keuze aan winkels voor bezoekers vanuit Leidsche Rijn, de Utrechtse regio en daarbuiten. Door een gevarieerd en afwisselende vormgeving en uitstraling wordt een duurzaam en levend centrum gecreëerd. Diversiteit en kwaliteit zorgen voor onderscheid, waardoor een eigen plek in de detailhandelsstructuur van de Utrechtse regio wordt verworven. Zoals reeds vastgesteld in de Visie en het Masterplan, wordt er in Leidsche Rijn Centrum geen overdekt winkelcentrum gerealiseerd.

Het totaal winkelprogramma voor Leidsche Rijn Centrum omvat 47.000 m² bvo. Daarbinnen ligt de nadruk op recreatief winkelen. De segmentering zoals verwoord in bijlage 1: 'Branchepatroon, segmentering detailhandelsruimte', is leidend. Daarnaast krijgen op locaties, zoals rondom het station en langs looproutes tussen werklocaties en openbaar vervoerspunten op passanten gerichte winkels en dienstverleners een plek.

Ten zuiden van het Leidsche Rijn Centrum Kern is een centrum voor dagelijkse boodschappen gepland (5.500 m² bvo), met name gericht op de centrumbewoners en de omliggende buurten; strategisch gelegen ten opzichte van het verzorgingsgebied in samenhang met maatschappelijke voorzieningen. Dit boodschappen-cluster wordt gerealiseerd aan de rand van het kernwinkelgebied.

8.2 Kernwinkelgebied

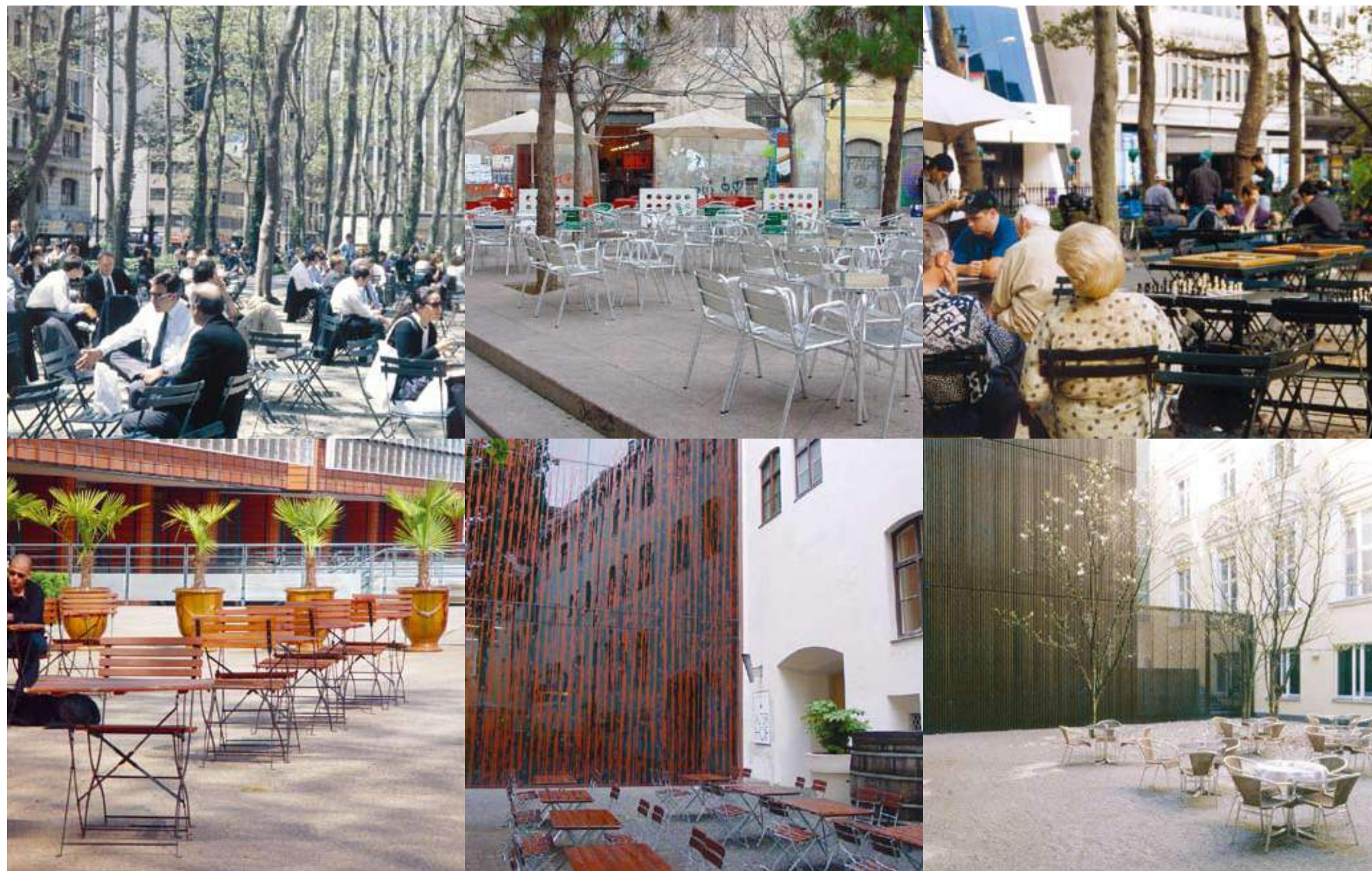
Het kernwinkelgebied biedt een attractief winkelmilieu met veelal dubbelzijdige bewinkeling en met zowel ruimte voor kleine winkels als units voor grootschalige vestigingen op strategische locaties.

Een duidelijk winkelcircuit met zoveel mogelijk tweezijdige bewinkeling vormt de basis voor dit deel van de winkelvoorzieningen. In het kernwinkelgebied hebben voetgangers het primaat, hier wordt zoveel mogelijk uitgegaan van verkeersvrije zones. Autobereikbaarheid wordt zeker gesteld door voldoende openbaar parkeergarages. Ook goede fietsbereikbaarheid inclusief stallingvoorzieningen voor de fiets maken een onmisbaar deel uit van het voorzieningenniveau.

8.3 Warenmarkt

Niet in het plangebied, maar wel nabij is een warenmarkt gedacht, namelijk op het Berlijnplein. De markt vormt een verbreding en verrijking van het winkelaanbod en krijgt naar verwachting een verzorgingsbereik dat in ieder geval heel Leidsche Rijn omvat. Deze locatie sluit goed aan op het kernwinkelgebied.

Zolang de Stadsbaantunnel nog niet is gebouwd en het Berlijnplein daardoor nog niet geschikt is om de markt te houden, kan de markt op het Brusselplein plaats vinden.



9 HORECA

9.1 Toekomstbeeld

Leidsche Rijn Centrum biedt de bewoners en (zakelijke) bezoekers straks een complete mix van voorzieningen met winkels, horeca, diensten en vermaak. Tijdens zakenlunches of na het winkelen is het aangenaam vertoeven in één van de nieuwe, eigentijdse café-restaurants. 's Avonds wordt voor uitgaanspubliek een breed palet aan uitgaansvoorzieningen geboden.

Clustering van horecafuncties in Leidsche Rijn Centrum (plein met terrasjes, restaurant--boulevard, uitgaanscentrum, etc.) heeft geresulteerd in attractieve deelgebieden met elk zijn eigen aantrekkingskracht die uitstijgt boven die van de individuele vestigingen. Utrecht kent relatief weinig pleinen met een ruim aanbod aan terrassen; Leidsche Rijn Centrum onderscheidt zich daar mee.

9.2 Horeca invullingen

De horeca in Leidsche Rijn Centrum wordt grotendeels geclusterd aan de noord- en zuidzijde van het Brusselplein en in het Hof van Amsterdam richting het woongebied Grauwaart. Door een goede afstemming met de overige functies, in het bijzonder wonen, wordt daar de mogelijkheid gecreëerd voor cafés en restaurants in de categorieën B en D1 (*zie bijlage 2, Horeca-categorieën Utrecht*), met terrassen die tot in de avonduren open kunnen blijven.

De meerwaarde van horeca als ondersteuning is met name aan de orde bij het kernwinkelgebied. Lunchrooms, koffiezaken en ijssalons maken een winkelgebied tot een aangenaam verblijfsgebied. De aparte bestemmingsplancategorie D2 maakt deze functie binnen winkelstraten mogelijk. Aan de randen van het winkelgebied vormen restaurants en fastfoodrestaurants een welkome aanvulling op het voorzieningen.

Om zoveel mogelijk in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen en innovatieve concepten gaat de voorkeur uit naar een flexibele maatvoering waarbij ook grote units beschikbaar zijn voor horecavestigingen.



10 WONINGBOUW

10.1 Inleiding

In Leidsche Rijn Centrum worden circa 2.600 woningen gerealiseerd. Daarmee neemt de woonfunctie in het centrumgebied een belangrijke plaats in. Het woonprogramma is kwalitatief uitgewerkt in een aantal categorieën, die weer zijn afgestemd op de verwachte vraag.

Voor een goede afstemming van de woonvraag op het woonaanbod, werkt de gemeente Utrecht met zeven zogenaamde woonbelevingsgroepen. Het centrumstedelijke woonmilieu dat in Leidsche Rijn Centrum wordt gerealiseerd, komt tegemoet aan de wensen van een aantal van deze woonbelevingsgroepen. Dat wil niet zeggen dat er voor andere groepen geen plaats zou zijn in Leidsche Rijn Centrum, het gaat om accenten.

Een woonbelevingsgroep die bij uitstek geschikt is voor wonen *in de dynamiek* van een centrummilieu zijn de *actieve individualisten*. Veelal gaat het hierbij om jonge mensen die starten op de woningmarkt. Ze ondernemen veel buitenshuis, zoals sporten of horecabezoek. Ze vinden het belangrijk dat het uitgaansleven dichtbij huis is. Appartementen in de beleggershuur of sociale en middeldure koop boven horeca of winkels zijn aantrekkelijk voor deze groep. Actieve individualisten staan midden in deze tijd en hebben interesse in andere culturen en reizen. Met hun woning willen zij zich onderscheiden van anderen en hun status bevestigd zien. Daarnaast zijn ze in voor vernieuwende woonconcepten in bijvoorbeeld een modern ontworpen wijk. De nabije ligging van het station en de snelweg zijn interessante locatiefactoren voor deze groep. Hun woonvoorkeur gaat uit naar goed onderhouden appartementen, in de duurdere huur of goedkope en middeldure koop.

De *gesettelde idealisten* vormen ook een belangrijke doelgroep. Het gaat hierbij veelal om mensen vanaf 50 jaar. Deze groep vindt een modern zakelijk woonmilieu aantrekkelijk, op directe loopafstand van het centrum. Het woonprogramma bestaat vooral uit groot, duur en luxe. De grotere en meer luxe penthouses passen bij de woonwensen van deze groep.

Relatief kleinere doelgroepen zijn tolerante socializers en gehaaste middenklassers. *Tolerante socializers* zien hun woningen meer als verblijfs- en ontmoetingsplaats waarbij een levendige buurt heel belangrijk is. Deze groep is bij uitstek geschikt

voor het wonen in een stedelijke hof of 'gemeenschappelijke' woonvormen. Contacten met burens zijn belangrijk. De voorkeur in een stedelijk centrum gaat uit naar een huur- of koopappartement (middeldure en duur) met voldoende buitenruimte en een woonomgeving die is ingericht op elkaar ontmoeten.

Gehaaste middenklassers zijn rond de 35 jaar oud. Voor Leidsche Rijn Centrum Kern bestaat deze groep uit een en twee persoonshuishoudens. Vanwege hun drukke leven zijn ze gericht op luxe en gemak (alle voorzieningen in de buurt) en daar hoort een bepaalde levensstijl bij. Ze zijn meer gericht op privacy. Een homogene buurt met status heeft hun voorkeur, met de auto in een parkeergarage en voorzieningen bij de hand. De voorkeur in een stedelijk centrum gaat uit naar een ruim nieuwbouw-appartement in het koopsegment in een veilige buurt aangrenzend aan het winkelgebied met hoogwaardige openbare ruimte. De woning en het gebouw moet een luxe uitstraling hebben en van alle gemakken zijn voorzien.

10.2 Programma woningen

Het woonprogramma in Leidsche Rijn Centrum Kern ziet er als volgt uit:

Woning categorieën	Prijsgrenzen (prijspeil 2009*)	Aantal woningen	Percentage van het totaal aantal woningen
Sociale huur	Tot € 648 per maand (huursubsidiegrens 1-7-07)	192	15%
Sociale koop	Tot € 181.512	174	14%
Beleggershuur	vanaf € 648,- per maand	278	22%
Middeldure koop	van € 188.000 - € 260.000	443	35%
Dure koop	vanaf € 260.000	166	13%
Totaal		1253	100%

* De grens voor sociale koop betreft een vrij-op-naamprijs en wordt niet geïndexeerd maar per 1-1-2010 verhoogd naar € 200.000.

De verdeling over de prijscategorieën is afgestemd op de programma's in de overige deelgebieden in Leidsche Rijn Centrum en andere projecten in de stad waar



veel appartementen gelijktijdig worden opgeleverd. Enige flexibiliteit is mogelijk, maar afwijkingen groter dan 10% zijn niet toegestaan.

10.3 Uitgangspunten woningen

- De verdeling van het programma over de blokken is naar vrije keuze, waarbij een mix van de verschillende prijscategorieën per blok wenselijk is;
- Het sociale woningbouwprogramma zal zich met name richten op de starters op de woningmarkt (actieve individualisten);
- Het heeft de sterke voorkeur om niet uit te gaan van de bouw van standaard-appartementen, maar bijzondere producten te realiseren, die op andere plekken in de stad nog weinig worden aangeboden, zoals een loft of condo (*zie bijlage 3: 'Woningtypen'*);
- Aandacht wordt tevens gevraagd voor grote en kwalitatief hoogwaardige buitenruimtes zoals balkons en terrassen;
- 60 sociale huurwoningen worden ingezet voor de bouw van Leidsche Rijn Hof, met eenheden voor oudere dak- en thuislozen;
- 23 van de marktwoningen zijn bestemd voor ouderen of mindervaliden en moet komen in de nabijheid van de Woonservicezone rondom Hofstede ter Weide. Deze woningen moeten geschikt zijn voor rolstoelgebruikers, d.w.z. gelijkvloers, brede deuren en gangen (min. 90 cm) en geen drempels. Ook moet de woning makkelijk aanpasbaar zijn met WMO-voorzieningen (verhoogde toiletpot, handsteunen e.d.) en moet de woning apart worden toegewezen. Ook alle sociale huurwoningen (m.u.v. de eenheden in Leidsche Rijn Hof) moeten voldoen aan de eisen van levensloopgeschiktheid, zoals met de STUW overeengekomen is.

Opmerkingen en toelichting bij het woningbouwprogramma

Het Masterplan gaat voor Leidsche Rijn Centrum Kern uit van 820 woningen, waarvan 250 (30%) in de sociale sector en 570 (70%) in de marktsector. Er zijn nu in het Stedenbouwkundig Plan van Leidsche Rijn Centrum Kern ongeveer 430 woningen meer gedacht. Voor de beleving van Leidsche Rijn Centrum Kern is het niet slecht als er meer woningen worden gebouwd en dus meer mensen wonen die de levendigheid bevorderen, mits de appartementen van hoge kwaliteit zijn er sprake is van een goede segmentering.

Flexibiliteit in het programma

De woningaantallen zijn indicatief en moeten niet als wetmatigheid worden beschouwd. Flexibiliteit is nodig om te zijner tijd goed in te kunnen spelen op de actuele vraag van de consument qua grootte en type. In de beoordeling van de plannen zal de kwaliteit steeds op blokniveau worden bekeken.

Sociaal programma

Het percentage sociaal programma (huur < € 648,- en koop < € 181.512,-) in Leidsche Rijn Centrum Kern is 29%, inclusief het Leidsche Rijn Hof.

Bijzondere woonvormen

Woonwerkwoningen

De plint van de bouwblokken heeft een plafondhoogte van 4,5 meter. Woningen op de begane grond worden hiermee uitermate geschikt als woon-werkwoning. Zowel de woonfunctie als de woon-werkfunctie wordt in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Qua prijsniveau vallen deze woningen in de categorie middeldure en dure koop, afhankelijk van het aantal m².

Extra ontwerpogave: geen standaard appartementen

De extra ontwerpogave in Leidsche Rijn Centrum is om wat anders te bouwen dan het standaardappartement met standaardplattegrond. Liever niet in grote hoeveelheden het bouwen van het standaard drie kamer appartement van circa 85 m², met de standaard indeling waardoor een laag afzetrisico ontstaat. Met een op de woonconsumenten afgestemd pakket aan ontwerpensen wordt dat standaardappartement een penthouse, loft, studio of condominium (*zie bijlage 3*).

Kwaliteit

Vanwege de afzetbaarheid van de appartementen is het van groot belang dat er sterk wordt gericht op de kwaliteit en dat de wensen van de beoogde doelgroepen worden vervuld. Zoals eerder aangegeven, is het de uitdaging om af te wijken van het standaardappartement. Het gemeentelijk beleid over woonkwaliteit is geformuleerd in de Integrale kwaliteitswijzer (IWK). In het kort houdt dit de volgende zes kwaliteitseisen in:

- 1 Het politiekeurmerk veilig wonen;
- 2 De plaatsing van een personenlift bij woongebouwen die hoger zijn dan drie meter en twintig of meer woningen omvatten;
- 3 Een bergruimte van tenminste 1.80 meter breed en een oppervlakte van minstens 5 m²; in gestapelde bouw mag 4 m² in de woningen en 1 m² middels een gemeenschappelijke fietsenstalling worden gerealiseerd;
- 4 Een buitenruimte van tenminste 4 m² of een gemeenschappelijke buitenruimte;
- 5 Indien hout wordt toegepast, pas dan gecertificeerd (FSC of Keurhout keurmerk) hout toe;
- 6 Gevelbekleding, dakbedekkingen, kiezelbakken, uitlopen e.d. van producten met een beperkte emissie naar water volgens eisen waterbeheerder (HDSR). Zink of koper al dan niet gecoat is niet toegestaan.

Referenties kantoren



11 KANTOREN

11.1 Algemeen

Leidsche Rijn Centrum biedt een uitstekend vestigingsmilieu voor een brede doelgroep kantoorgebruikers. Vanaf de nieuwe afslag aan de A2 is Leidsche Rijn Centrum uitstekend bereikbaar. Daarnaast is voor veel kantoorgebruikers het nieuwe NS station, Utrecht Leidsche Rijn een belangrijke vestigingsfactor. Voldoende en goed parkeren is naast bereikbaarheid een basisvoorwaarde. Aan al deze voorwaarden kan Leidsche Rijn Centrum voldoen. De combinatie van een zeer goede bereikbaarheid en ligging in een levendig centrumgebied met woningen, horeca, winkels en cultuur maakt dat Leidsche Rijn Centrum als vestigingslocatie bovenaan de shortlist staat van veel kantoorvestigers. Uitgangspunt is de zichtbaarheid, het individuele karakter en herkenbaarheid van kantoorgebouwen binnen een heldere, stedenbouwkundige structuur.

De kantoren zijn met name gesitueerd in de directe omgeving van het station en aan de doorgaande routes zoals de Grauwaartsingel en de Parijsboulevard.

In Leidsche Rijn Centrum Kern is het mogelijk om zowel kleinschalige kantoorgebouwen (tussen ca. 400 - 1.000 m² bvo) als middelgrote kantoorpanden (tussen ca. 2.000 - 8.000 m² bvo) te betrekken.

Hierbij wordt zowel gemikt op kleinere en grotere gebruikers die uit zijn op een goede bereikbaarheid en een herkenbaar 'pand' of 'vloer' in een grootstedelijke milieu. De mogelijkheid is aanwezig om in Leidsche Rijn Centrum Kern een kantoorverzamelgebouw te realiseren.

11.2 Stationsgebouw

In het Stationsgebouw is het mogelijk om ruim 16.000 m² bvo te realiseren. Dit gebouw profiteert door zijn directe ligging aan het trein- en busstation van een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en zijn goede autobereikbaarheid met de mogelijkheid tot realisatie van een grote, private parkeergarage.

In de plint van dit gebouw is ruimte gereserveerd voor kleinschalige detailhandel, horeca en commerciële voorzieningen.

Deze locatie biedt mogelijkheden voor een grootschalige kantoorgebruiker. Verzekeraars/ banken, overheid c.q. non-profitorganisaties en bedrijven in de zakelijke dienstverlening vormen de primaire doelgroep voor deze locatie.

Referenties kernwinkelgebied

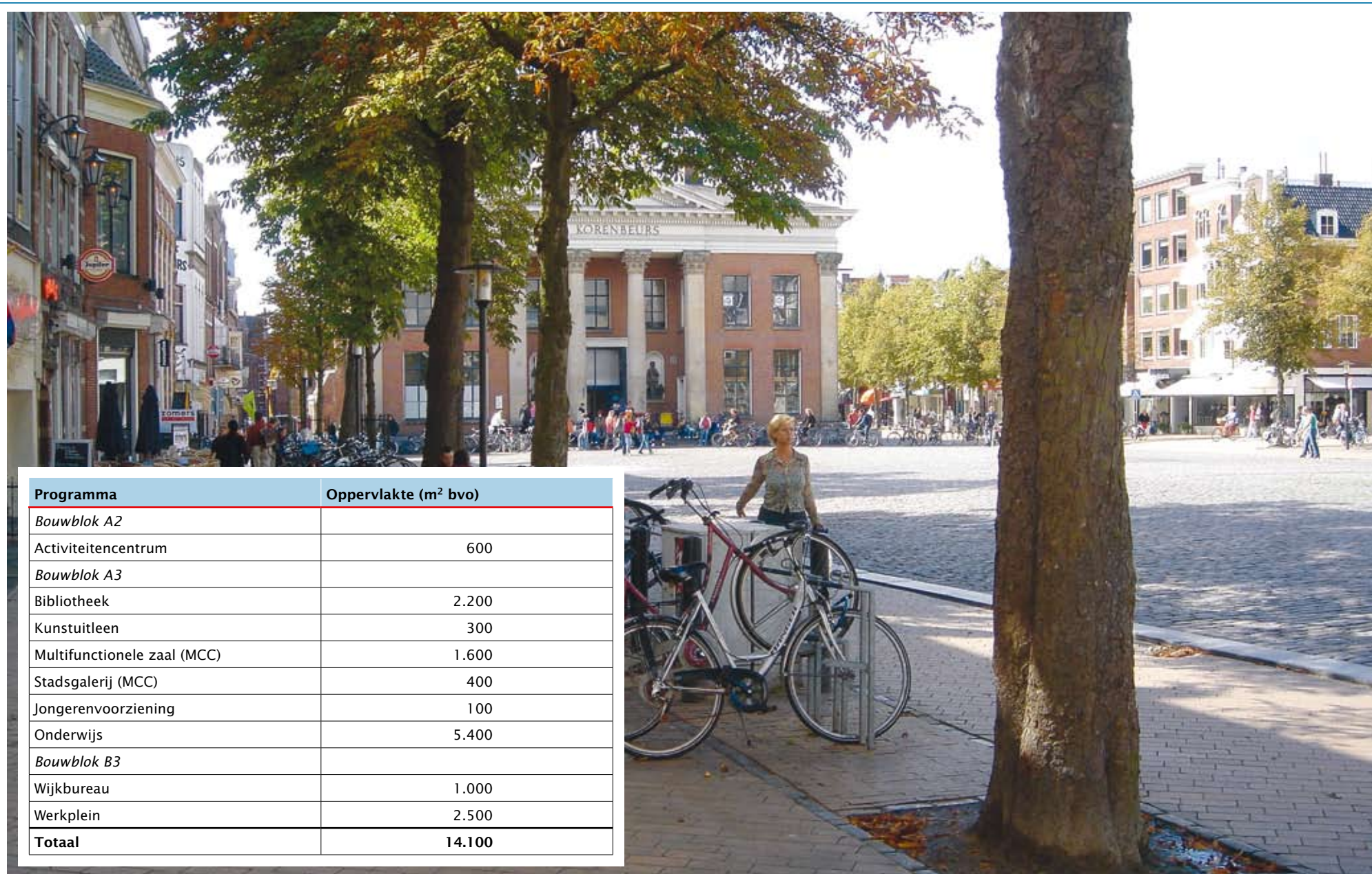


12 COMMERCIEËLE VOORZIENINGEN

Commerciële functies zijn belangrijk voor de compleetheid van het centrum en creëren meerwaarde voor uiteenlopende groepen gebruikers.

Het programmaonderdeel 'commerciële voorzieningen' bestaat uit een categorie van diverse functies. Daarbij kan globaal een onderscheid worden gemaakt naar publieksfuncties en naar meer besloten functies. Bij publieksfuncties kan worden gedacht aan baliefuncties zoals uitzendbureaus en reisbureaus, en verder aan internetcafés, kapsalons, beautycentra, stomerijen, kinderopvang en kunstgalerieën. Het merendeel is vooral consumentgericht, een deel heeft een gemengde doelgroep en richt zich ook op de zakelijke markt (bijvoorbeeld kopieer / printshops).

Een voorbeeld van besloten functies zijn ateliers voor kunstenaars en creatieve ondernemers.



Programma	Oppervlakte (m² bvo)
<i>Bouwblok A2</i>	
Activiteitscentrum	600
<i>Bouwblok A3</i>	
Bibliotheek	2.200
Kunstuitleen	300
Multifunctionele zaal (MCC)	1.600
Stadsgalerij (MCC)	400
Jongerenvoorziening	100
Onderwijs	5.400
<i>Bouwblok B3</i>	
Wijkbureau	1.000
Werkplein	2.500
Totaal	14.100

13 CULTURELE EN MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

De realisatie van culturele en maatschappelijke voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum vormt een belangrijk voorwaarde voor het realiseren van een dynamisch en veelzijdig centrum en zijn voor Leidsche Rijn Centrum essentieel om uit te groeien tot het tweede centrum van Utrecht.

De hiernaast weergegeven tabel geeft een overzicht van geplande voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum Kern met de bijbehorende verwachte maximale oppervlaktes.

13.1 Wijkbureau en Werkplein

Het Wijkbureau en het Werkplein worden opgenomen in een vrijstaand gebouw op het Brusselplein. Het gebouw moet een goede wisselwerking hebben met de omliggende openbare ruimte. Het is dan ook belangrijk dat de plint van het gebouw is gevuld met functies die een relatie hebben met de omringende openbare ruimte zoals het opnemen van een grand café of vergelijkbare horeca. De uitstraling van het gebouw is markant, goed herkenbaar, opvallend en afwijkend van de omliggende bebouwing, kortom: een 'landmark'.

Wijkbureau

Wijkbureau Leidsche Rijn is het aanspreekpunt van de gemeente Utrecht in de wijk Leidsche Rijn. Zij maakt plannen voor de wijk en onderhoudt contacten met inwoners. Een wijkbureau beantwoordt vragen van burgers over de wijk en over gemeentelijke dienstverlening en verwijst door waar nodig. De mogelijkheid is aanwezig om in de toekomst het wijkbureau –indien gewenst- uit te breiden tot een wijkservicecentrum met bijvoorbeeld extra diensten van Burgerzaken, Sociale Zaken en/of Bouwbeheer.

In de eerste jaren kan het Informatiecentrum Leidsche Rijn meeverhuizen en tevens gevestigd zijn in dit gebouw op het Brusselplein. Ook een samenwerking met de VVV behoort tot de mogelijkheden. Het wijkbureau moet een plek worden waar bewoners uit de wijk graag binnenkomen voor informatie en dienstverlening. Het pand moet qua fysieke ruimte, gelegenheid geven tot ontmoeting.

Werkplein (voorheen CWI)

Het Werkplein is een samenwerking van de gemeente Utrecht, Maarssen en Woerden met het UWV en het jongerenloket waarbij een integrale publieksdienst-

verlening op het terrein van Werk en Inkomen centraal staat. De (fysieke) nabijheid van andere loketten van de Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling zoals het WMO-loket, Inburgering en Onderwijs is belangrijk om de klanten zo goed en efficiënt mogelijk van dienst te kunnen zijn.

Naast huisvesting van het Werkplein in het nieuwe Stadskantoor in het Stationsgebied zorgt huisvesting in Leidsche Rijn Centrum voor een optimale geografische spreiding van de twee Werkpleinen voor werkzoekenden en werkgevers in Utrecht en is tevens de nabijheid ten opzichte van Maarssen en Woerden gewaarborgd.

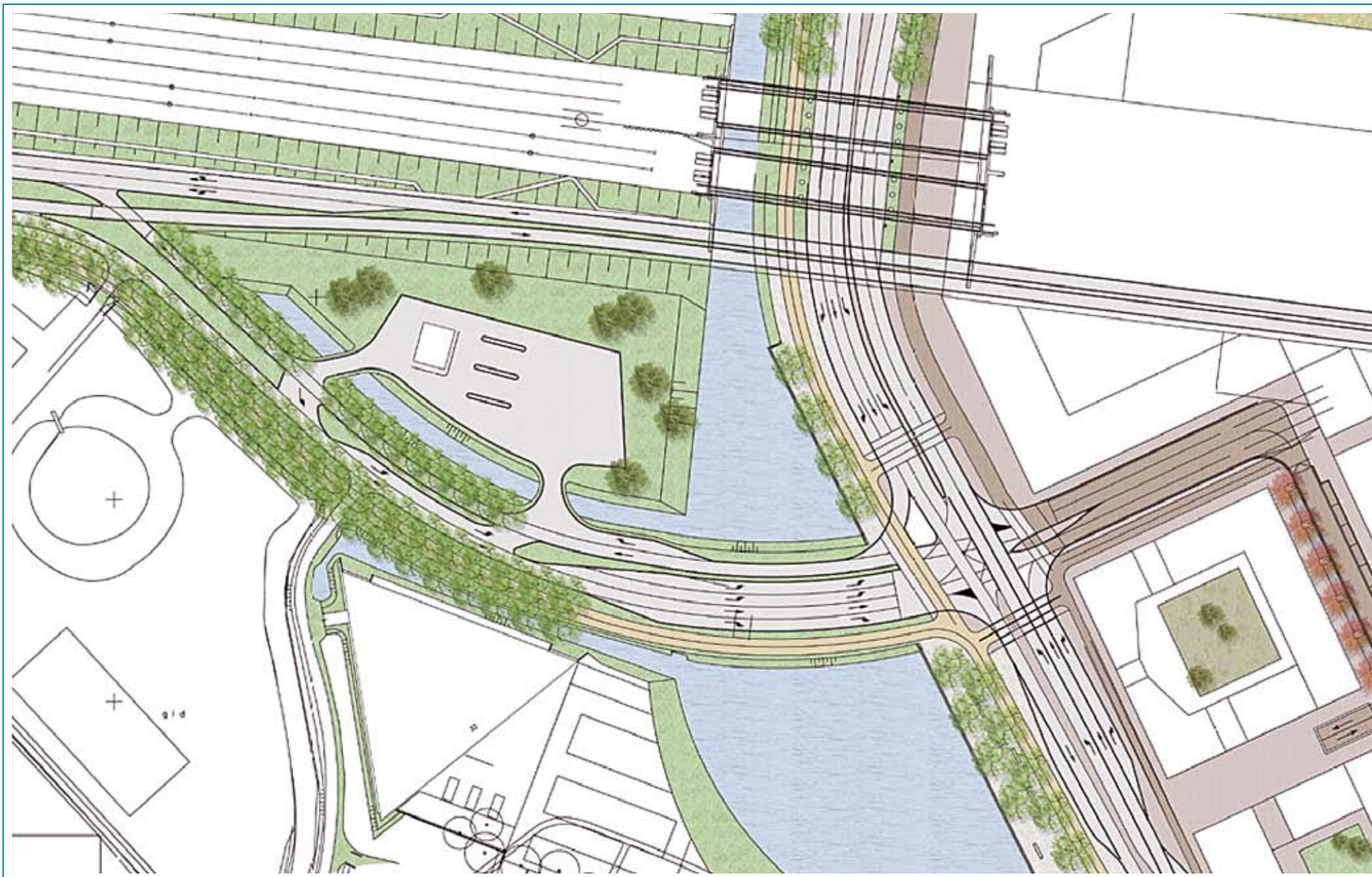
Het Werkplein profiteert tevens van de directe nabijheid van het trein- en busstation. Veel bezoekers van het Werkplein zijn van deze OV-bereikbaarheid afhankelijk. Daarnaast profiteert het Werkplein van de grote concentratie aan kantoren en winkels en voorzieningen in de directe omgeving; van belang voor de dienstverlening aan werkgevers.

13.2 Multicultureel centrum/onderwijs/ bibliotheek

In bouwblok A3 is ruimte gereserveerd voor met name maatschappelijke en deels commerciële voorzieningen. In dit bouwblok is ruimte gereserveerd voor de bouw van een bibliotheek (inclusief kunstuitleen), een onderwijsinstelling (bijvoorbeeld een ROC of VMBO), een jongerenvoorziening en een cultuurcluster. Een interessante mogelijkheid is om deze afzonderlijke initiatieven op te nemen in een integrale accommodatie in de vorm van een Multifunctioneel Cultureel Centrum (MCC) en/of een Centrum voor Jongerencultuur.

13.3 Activiteitencentrum

In het activiteitencentrum kunnen activiteiten van activering, begeleiding tot dagbesteding en/of spreekuren plaatsvinden. In eerste instantie zullen de activiteiten zich richten op doelgroepen uit de Maatschappelijke Opvang. Het kan ook wenselijk zijn dat op enig moment aan andere maatschappelijke groepen aanbod van activiteiten zal plaatsvinden. Met Leidsche Rijn Hof (een woonvorm voor oudere personen uit de Maatschappelijke Opvang) kan een inhoudelijke samenwerking plaatsvinden.



14 BRANDSTOFVERKOOPPUNT

Op het knooppunt van de Vleutensebaan met de Grauwaartsingel is tegenover het huidige Informatiecentrum ruimte gereserveerd voor een brandstofverkoop punt met eventueel een wasstraat. Een aardgaspunt en een oplaadpunt voor elektrische auto's behoort tot de mogelijkheden. Bij de vormgeving van het station wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om vrachtauto's te bedienen.

Dit brandstofverkoop punt is goed zichtbaar vanaf het lage maaiveld van de Dirck Hoetstraat en de Grauwaartsingel als het hoge maaiveld van de Vleutensebaan. Om die reden moet op architectonisch niveau veel aandacht zijn voor de vormgeving van de kap (de 5e gevel) van het brandstofverkoop punt dat vanaf diverse plekken op hoog en laag maaiveldniveau als meest beeldbepalend onderdeel van het brandstofverkoop punt wordt ervaren.

Daarnaast moet aandacht worden besteed aan de groene setting van het brandstofverkoop punt. Deze plek maakt immers deel uit van de groene setting van boerderijcomplex Den Hoet en het huidige Informatiecentrum Leidsche Rijn die op hun beurt deel uitmaken van de singel- en parkstructuur rondom Leidsche Rijn Centrum. Tevens vormt de locatie een onderdeel van de ecologische verbinding van de Grauwaartsingel.

De gevels van het brandstofverkoop punt worden dan ook getoetst op de architectonische kwaliteit in samenhang met het inrichtingsplan voor de kavel.

Een bijzonder aspect bij brandstofverkoop punten is de 'corporate identity' die wordt voorgeschreven door het, meestal internationale, moederbedrijf. Behalve op de reclame-uiting hebben deze regels vaak ook invloed op de architectuur, dat vaak leidt tot eenzelfde verschijningsvorm.

Uitgangspunt voor deze kavel is dat de 'corporate identity' niet wordt ontkend maar dat het brandstofverkoop punt wel wordt ontworpen op zijn specifieke setting.

Vogelvlucht van concept verkaveling van Leidsche Rijn Centrum Kern



	wegverkeer - binnenstedelijk	wegverkeer auto(snel)wegen (buitenstedelijk) ¹	railverkeer	wegen met 30 km/uur status
voorkeurs-grenswaarde	50 dB(A)	50 dB(A)	60 dB(A)	-
maximale ontheffingswaarde	60 dB(A)	55 dB(A)	73 dB(A)	-

¹ Een auto(snel)weg die gelegen is binnen de bebouwde kom wordt binnen de Wet geluidhinder aangemerkt als een buitenstedelijke situatie.

15 MILIEU

15.1 Geluid

Leidsche Rijn Centrum Kern heeft te maken met een knooppunt van infrastructuur, bestaande uit de A2, het spoor, de Stadsbaan, de Vleutensebaan, de Parijsboulevard en de Centruboulevard. Deze infrastructuur zorgt voor een zeer goede bereikbaarheid van Leidsche Rijn Centrum, maar veroorzaakt ook de nodige geluidsproductie.

Geluidsgevoelige bestemmingen, met name de woningen, moeten zodanig worden ontworpen en zodanige voorzieningen krijgen dat zij hiervan minimale geluidshinder ondervinden. Dit geldt zowel voor de eindsituatie als geheel Leidsche Rijn Centrum is gebouwd, als voor de tijdelijke situatie waarbij nog niet alle geluidswerende bebouwing is gerealiseerd.

De Wet Geluidhinder geeft grenzen aan de toegestane geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van wegverkeer en railverkeer. De wet kent een voorkeursgrenswaarde en een maximale ontheffingswaarde. De hoogte van deze waarden zijn afhankelijk van het soort weg.

De Wet Geluidhinder geeft de volgende normen voor toegestane geluidsbelasting op de gevels van woningen. Voor Leidsche Rijn Centrum wordt uitgegaan van de 'oude' Wet Geluidhinder zoals die voor 1-1-2007 gold. Realiseren van de bebouwing gebeurt immers onder het regiem van het Bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999. Daarbij zijn ook ontheffingen verleend voor Leidsche Rijn Centrum.

Op de hiernaast weergegeven tabel geeft de Wet Geluidhinder de volgende normen voor toegestane geluidsbelasting op de gevels van woningen, waarbij de randvoorwaarden zowel in de eindsituatie als voor de tijdelijke situatie gelden:

Met name de woningen zijn geluidsgevoelig. De kantoren, winkels en dienstverlening zijn niet geluidsgevoelig en daarvoor gelden dus geen normen met betrekking tot de toegestane geluidsbelasting op de gevel vanuit de Wet Geluidhinder.

Voor woningen geldt:

- Bij een geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde: geen randvoorwaarde of belemmeringen.
- Bij een geluidsbelasting tussen voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde dient er ontheffing² te worden gevraagd bij het College van B&W. Aan het verlenen van ontheffingen worden de voorwaarde gesteld, dat elke woning minimaal één geluidsluwe buitengevel dient te hebben.
- Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde is woningbouw alleen mogelijk met een dove- of vliesgevel.
- Daarnaast is het van belang de woningen gedacht nabij de (mogelijk tijdelijke) ingang voor het laden en lossen aan de Grauwaartsingel zodanig te situeren, dat zij niet een te hoge geluidsbelasting ondervinden.

Rijksweg A2

Door de overkapping van de A2 is het plangebied voor een groot deel afgeschermd van het geluid van deze weg. Dit levert een groot voordeel voor de milieukwaliteit.

De invloed van de A2 is echter nog wel merkbaar in het noordoostelijk gedeelte van Leidsche Rijn Centrum Kern, bij de monding van de tunnel. Wanneer dit geluid is afgeschermd door middel van geluidswerende bebouwing in Leidsche Rijn Centrum Noord, is er geen geluidhinder meer van de A2.

Interne wegen

Voor interne wegen gelden de normen met een voorkeursgrenswaarde 50 dB en een maximale ontheffingswaarde van 60 dB. De verwachte verkeersintensiteit langs de Grauwaartsingel en de Parijsboulevard wordt waarschijnlijk dusdanig hoog dat hier de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Woningen zijn mogelijk onder de voorwaarden dat elke woning een geluidsluwe gevel krijgt. De voorgestelde stedenbouwkundige opzet met gesloten bouwblokken maakt dit voor de meeste woningen mogelijk. De woningen op de hoeken van de bouwblokken vragen wel extra aandacht. De verkeersintensiteit van de Parijsboulevard is relatief hoog voor een interneweg. Vanwege de ligging in het winkelgebied en de gevraagde overstekbaarheid daarbij wordt de weg ingericht als een 30 km weg. Vanwege de relatief hoge verkeersintensiteit is het wel noodzakelijk hier een stil wegdek te leggen.

² De inzet van ontheffingen wordt afgestemd op de geluidsbelasting in de eindsituatie. De geluidsisolatie en de randvoorwaarden omtrent indeling wordt gebaseerd op de hoogste geluidsbelasting in de eindsituatie en de tijdelijke situatie.



Spoor

Langs het spoor is voor een groot deel afschermende bebouwing gepland, deels kantoren deels maatschappelijke voorzieningen, deels woningbouw met aan de achterzijde dove gevels. De voorzijde van deze woningen moet een geluidsluwe gevel krijgen. Wanneer de bouwblokken langs het spoor zijn gerealiseerd en er geluidswerende voorzieningen tussen zijn geplaatst, is er geen geluidshinder meer van het spoor.

(Entree) parkeergarage

Voor een goede ruimtelijke ordening en vanuit de Wet Milieubeheer geldt dat er grenzen worden gesteld aan de geluidsbelasting veroorzaakt door bedrijven (waaronder parkeergarages) op de woningen in hun directe omgeving. De hoogte van de toegestane gemiddelde geluidsbelasting is afhankelijk van de tijdsperiode: dag (7.00 - 19.00) maximaal 50 dB(A), avond (19.00 - 23.00 uur) maximaal 45 dB(A) en 's nachts (23.00 uur - 7.00 uur) maximaal 40 dB(A). Voor het maximale geluidsniveau (pieken) gelden normen van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A) in de genoemde etmaalperiodes. De ingang van de parkeergarage aan de Londenstraat danwel de bovengelige appartementen moeten hierop aangepast worden.

Daarnaast kunnen de geluidsniveaus van de aan- en afvoerroutes worden getoetst aan de circulaire die hiervoor door het ministerie van VROM is opgesteld. Hieruit kunnen ook randvoorwaarden ten aanzien van de woningsisolatie komen.

Vorenstaande is alleen van belang voor de openbare parkeergarages. Bij woningen bij of boven een ingang van een openbare parkeergarage moet hiermee dus rekening worden gehouden. Voor de private parkeergarages gelden deze geluidsnormen niet.

15.2 Luchtkwaliteit

Een zeer positief effect voor de luchtkwaliteit in dit plangebied heeft het overkappen van de A2 en de Stadsbaan. De noordelijke tunnelmond van de A2 ligt direct ten noorden van de verdubbelde spoorbaan die de noordelijke grens van Leidsche Rijn Centrum Kern markeert. De directe invloed van de A2 op het plangebied is daardoor gering zoals reeds aangetoond door windtunnelonderzoek. De zuidelijke tunnelmond van de Stadsbaan komt uit in het niet tot Leidsche Rijn Centrum Kern behorende deelplan, namelijk Leidsche Rijn Centrum Zuid en zal reeds vanwege het aspect luchtkwaliteit belangrijke aandacht krijgen bij de desbetreffende nadere planvorming. Het deelplan Leidsche Rijn Centrum Zuid grenst direct aan het deelplan Kern.

Het plangebied Leidsche Rijn Centrum Kern moet bij de eerste RO-procedure worden getoetst aan de dan vigerende wetgeving voor luchtkwaliteit. Sinds november 2007 is de Wet luchtkwaliteit van kracht als onderdeel van de Wet Milieubeheer. In artikel 5.16 lid 2 Wm staat een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Daarbij is niet genoemd een uitvoeringsbesluit als bedoeld in artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening. Het voornemen is om bouwvergunningen voor dit gebied te verlenen door middel van zogeheten binnenplanse anticipatie waarvan de wettelijke grondslag is gelegen in hiervoor genoemd artikel 3.6 Wro. Strikt genomen hoeft derhalve, en dit wordt bevestigd door de meest recente jurisprudentie, geen toetsing aan de voorwaarden plaats te vinden die genoemd zijn in artikel 5.16 lid 1 sub a t/m d van de Wet milieubeheer. In het betrokken artikellid is bepaald dat luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een genoemde bevoegdheid vormen, als tenminste aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a De ontwikkelingen leiden niet tot een overschrijding van de grenswaarden;
- b Een project leidt - al dan niet per saldo - niet bij tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c Een project draagt 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de concentratie in de buitenlucht;
- d Een project is genoemd of is niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Er zal echter en dit is gelet op het voorgaande strikt genomen onverplicht, een luchtrapport worden opgemaakt om informatie te verschaffen in relatie tot de hiervoor genoemde voorwaarden sub a t/m d.

Gewijzigde wetgeving

Inmiddels zijn op 1 augustus 2009, de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Tevens is op die datum het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht geworden. In de wet is geen overgangsrecht opgenomen. Dit betekent dat voor alle lopende en nieuwe procedures de Implementatiewet en het Derogatiebesluit alsmede het NSL direct in werking zijn getreden.

Het NSL is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten, dat erop is gericht om in gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) de luchtkwaliteit te verbeteren. Nederland heeft van de Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Het NSL heeft ter onderbouwing



gediend van de derogatie. In juni 2011 moet aan de norm voor fijn stof (PM10) worden voldaan en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide (NO2).

Leidsche Rijn met alle (toekomstige) ontwikkelingen is opgenomen in het Utrechtse deel van het NSL (Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht).

15.3 Bodem

Binnen Leidsche Rijn Centrum bevinden zich, voor zover nu bekend, geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging. Alle gronden binnen het plangebied worden zodanig overgedragen dat zij qua geo-chemische kwaliteit geschikt zijn voor de bouw van de beoogde functies. Wanneer er vanwege bouwwerkzaamheden grondwater moet worden onttrokken, dan is het van belang vroegtijdig inzicht te krijgen in het invloedsgebied van de grondwateronttrekking en de eventueel aanwezige ernstige grondwaterverontreinigingen in de directe omgeving van het plangebied. Het is namelijk wettelijk niet toegestaan om ernstige grondwaterverontreinigingen actief te beïnvloeden, bijvoorbeeld door bemaling.

15.4 Externe veiligheid

Vanwege de overkapping van de A2 worden in dit plangebied geen normen overschreden. Bij de bouw van de tunnel zijn allerlei maatregelen getroffen om de veiligheid te waarborgen en calamiteiten te kunnen opvangen.

15.5 Duurzaamheid en energie

De algemene drie hoofdthema's voor kwaliteit van Leidsche Rijn zijn 'compactheid', 'identiteit' en 'duurzaamheid'.

Duurzaamheid en leefbaarheid hebben al een grote rol gespeeld bij het opstellen van het Masterplan en de stedenbouwkundige uitwerking van Leidsche Rijn Centrum (Kern). Bij de uitwerking van de bouwplannen dienen deze thema's verder gestalte te krijgen, te denken valt aan de materiaalkeuze en de energievoorziening. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet de leefbaarheid een belangrijke factor zijn. Zon en windhinder dienen hierbij belangrijke aandachtspunten te zijn.

Dit plangebied valt in het gedeelte van Leidsche Rijn waar stadsverwarming het uitgangspunt voor warmtelevering is. Door de hoge dichtheid en de mix van woningen, kantoren en winkels is hier het gebruik van warmte-koude opslag (gebruik van warmte en koude uit dieper grondwater) zeker ook te overwegen.

De gemeente Utrecht hecht belang aan een maximaal milieuvoordeel (in termen van CO2-uitstoot) en aan minimale energielasten voor gebruikers in het gebied. Warmte-koude-opslag, stadsverwarming en de combinatie van beiden behoren tot creatieve, innovatieve en betrouwbare oplossingen voor de energievoorziening. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat de verwarmingssystemen van de diverse vastgoedontwikkelingen geschikt moeten zijn voor lage- temperatuur-verwarming en de koelsystemen geschikt moeten zijn voor hoge- temperatuur-koeling.

De eventuele toepassing van warmte-koude-opslag dient in overleg met Eneco (de exploitant van stadverwarming) plaats te vinden. De gemeente Utrecht coördineert de plaatsbepaling van de boringen zodat de bodem onder Leidsche Rijn Centrum zo efficiënt mogelijk benut kan worden voor warmte-koude-opslag.

De penthouses die in het kernwinkelgebied worden gebouwd krijgen een extra duurzaamheidskwaliteit. Een EPC 25% lager dan wettelijk voorgeschreven wordt, is de ambitie. Er wordt in ieder geval uitgegaan van een extra isolatie van de schil van de woningen (glas, vloer, gevel). Ook wordt geprobeerd zo veel mogelijk groene daken te realiseren. Daarnaast zijn zeker ook zonnepanelen een optie ten behoeve van energie-opwekking.

15.6 Windhinder

Voor Leidsche Rijn Centrum Kern is een windtunnelonderzoek gedaan. Mede naar aanleiding van dit onderzoek is afgezien van de realisatie van een aantal hoogbouwtorens aan het Brusselplein en is een gebouw op het Brusselplein neergezet om de grote lengte van dit plein te breken. Beide ingrepen leveren een substantiële bijdrage aan een goed windklimaat.

Algemene conclusie van het windtunnelonderzoek is dat bijna overal sprake is van een goed windklimaat voor een winkelgebied.

16 CIVIELE TECHNIEK

Wat betreft de verschillende aspecten vanuit de civiele techniek gaat het hier om een ander gebied dan gebruikelijk in Leidsche Rijn. Dit is voornamelijk ingegeven door de landtunnel van de A2 waar Leidsche Rijn Centrum 'overheen' wordt gebouwd. Hierdoor wordt een oplopend maaiveld vanaf de Grauwaartsingel (ca. 2,50 meter + NAP) tot bovenop de kap van de A2 (ca. 8,35 meter + NAP ter plaatse van rand A2-kap) gerealiseerd. Daarnaast zijn grote delen van Leidsche Rijn Centrum Kern voorzien van geschakelde ondergrondse parkeergarages en een laad- en lostunnel, zowel onder uitgeefbaar als openbaar terrein.

16.1 Waterhuishouding

De Grauwaartsingel vormt de scheiding tussen Leidsche Rijn Centrum en woongebied Grauwaart en is één van de hoofdwatgangen van het Watersysteem Leidsche Rijn.

De functie die de Grauwaartsingel binnen het Watersysteem vervult, is tweeledig:

- de doorvoer van water vanuit Parkwijk naar Terwijde en Leidsche Rijn Centrum Noord en
- de buffering van het neerslagwater voor Leidsche Rijn Centrum en Grauwaart.

Het waterpeil van de Grauwaartsingel wordt een vrij fluctuerend peil tussen 0,15- en 0,15 meter + NAP.

16.2 Bouwrijp maken

Het bouwrijp maken verloopt in dit gebied anders dan gebruikelijk bij nieuwbouwlocaties. Dit komt omdat er oplopende wegen moeten worden gerealiseerd, zoals in de Parijsboulevard en Centruboulevard (van ca. 2,50 meter + NAP bij de Grauwaartsingel tot ca. 8,35 meter + NAP bij de overkapping van de A2). Daarnaast wordt onder vrijwel het gehele gebied verdiept parkeren ten opzichte van het nieuwe maaiveld gerealiseerd, in één of twee lagen.

- Onder de uit te geven kavels waar parkeerkelders, dan wel de laad- en loszone worden gerealiseerd, beperkt de gemeente zich tot het opschonen en vlak maken van de terreinen (kappen van bomen, verwijderen van opstallen, dempen van sloten) op het huidige maaiveld;

- Op (gedeeltes van) de wegen waar geen parkeerkelder onder komt, worden de profielen door de gemeente doorgegraven tot de vaste zandlaag, te weten de Grauwaartsingel, de Parijsboulevard, de Centruboulevard, het noordelijk deel van de Londenstraat, het westelijk deel van de Dublinstraat, de Kopenhagenstraat en tot slot de Vaduzdijk;
- Omdat het bouwrijp maken gefaseerd wordt uitgevoerd (eerst alleen Grauwaartsingel voor wat betreft nuts- en riolering) worden in het op te hogen deel in de bouwrijpfase geen nutsvoorzieningen of hemelwaterriolering aangelegd;
- Er is voor gekozen om - voorafgaand aan het op hoogte brengen van de oplopende wegen - eerst de bebouwing aan weerszijden van de wegen door de ontwikkelaar aan te brengen tot het gewenste maaiveld conform het Concept Voorlopig Ontwerp Inrichtingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern.

16.3 Riolering

Het Voorlopig Ontwerp Rioleringsplan is het uitgangspunt voor de rioolaansluitingen op de bouwblokken, waarbij de aansluiting per bouwblok op de riolering - in overleg met de ontwikkelaar - wordt bepaald door de gemeente.

In Leidsche Rijn Centrum is een Verbeterd Gescheiden Stelsel (VGS) het uitgangspunt. Dit betekent dat er twee leidingsystemen worden aangelegd: één voor vuilwater (DWA) en één voor hemelwater (HWA). Alle gebouwen én openbare ruimte worden hierop aangesloten. Beide leidingsystemen voeren via een rioolgemaal af naar de rioolwaterzuivering (RWZI).

In het Voorlopig Ontwerp Rioleringsplan wordt uitgegaan van de afvoer van de percelen A3 en A2/B2 (gedeeltelijk) via een riolering door de spooronderdoorgang naar Leidsche Rijn Centrum Noord.

Om een verhoogd milieurendement te halen voor de afvoer van hemelwater is een grote infiltratievoorziening ontworpen onder de straat van de Grauwaartsingel. Deze maakt onderdeel uit van het hemelwaterstelsel.



16.4 Kabels en leidingen

Alle gebouwde NUTS-ruimtes worden geïntegreerd in de bouwblokken. Afspraken omtrent nutsleidingen en gebouwde nutsvoorzieningen zijn vastgelegd in de Nutsatlas Leidsche Rijn.

Verwarming

In Leidsche Rijn Centrum wordt geen gas geleverd, maar alleen stadsverwarming en/ of warmte-koude-opslag aangelegd.

Bluswater

Voor de brandweer dient een bluswaternet te worden aangelegd. Streven hierbij is om deze zoveel mogelijk te integreren in het te ontwerpen drinkwaternet.

16.5 Afvalverwerking

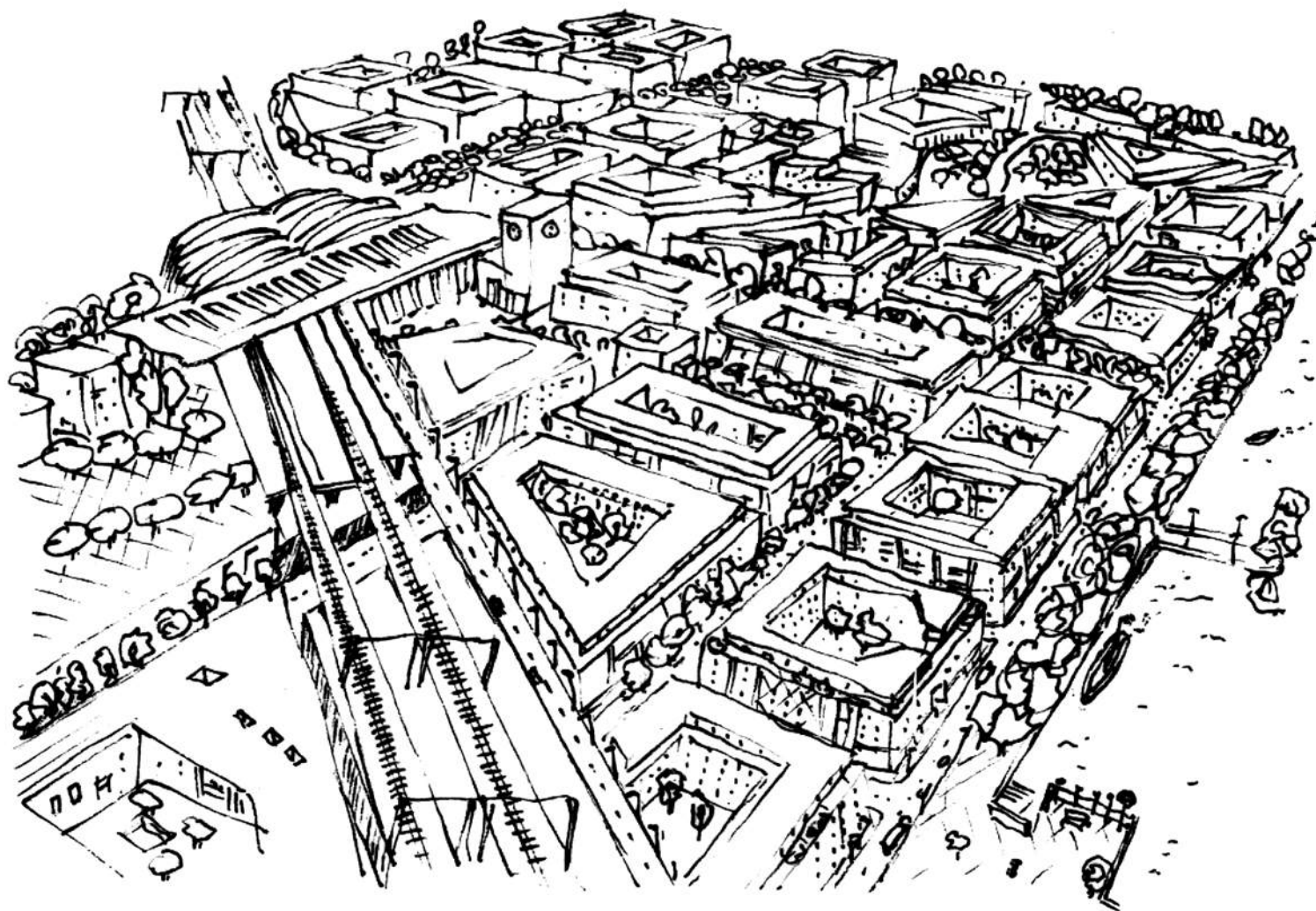
Afvalinzameling is in de openbare ruimte een factor die de nodige ruimte vraagt en die ook de nodige hinder kan geven vanwege het inzamelen van afval met grote auto's en de vervuiling van de straten.

Het afval van de winkels, horeca en commerciële voorzieningen in het kernwinkelgebied wordt grotendeels via het ondergrondse laad- en los systeem afgevoerd.

De voorkeur geniet om het afval van de woningen en kantoren via de parkeergarages op te halen.

16.6 Woonrijp maken

Alle elementen die betrekking hebben op de openbare ruimte worden ontworpen door de gemeente om de integraliteit van alle onderdelen te waarborgen. Het gaat hierbij om de schetsontwerpen, voorlopig ontwerpen en definitieve ontwerpen van respectievelijk het inrichtingsplan, het rioleringsplan, het bebodingsplan en het verlichtingsplan. De uitgangspunten hiervoor zijn vastgelegd in het 'Handboek Inrichting Openbare Ruimte Gemeente Utrecht' en in de 'Atlas voor de Openbare Ruimte, Leidsche Rijn Utrecht'



17 REGIE

De gemeente Utrecht voert de regie over de planontwikkelfase, de uitvoeringsfase, de uitgiftefase, met de begeleiding van bouwplannen, en de beheerfase. De start van het project ligt bij de afronding van de Visie in 2004 en de start bouw is vooralsnog gepland vanaf 2011.

Dit plan vormt straks de basis voor de uitgifte van gronden. Na de afronding van dit Stedenbouwkundig Plan moet vervolgens een aantal zaken worden afgewikkeld. Bepaalde delen van Leidsche Rijn Centrum Kern kunnen niet ontwikkeld worden zolang de autosloperij aan de Verlengde Vleutenseweg niet is vertrokken. Ook Sportpark Terweide moet worden overgeplaatst naar het nieuw aan te leggen sportpark Rijnvliet. Volgens planning is dit in de zomer van 2011 gereed.

17.1 Uitgifte

De grond is 100% in eigendom van de gemeente. Dit betekent dat de gemeente de gronden ook zelf in erfpacht uitgeeft aan ontwikkelende partijen. De gemeente beslist afhankelijk van de situatie op welke wijze zij een ontwikkelaar selecteert. Dat kan middels een tenderprocedure, maar ook onderhandse uitgifte is mogelijk. Alvorens de gemeente de gronden uitgeeft, doorloopt de gemeente in nauwe samenwerking met de ontwikkelaars de ontwerpfase. Hiertoe sluit zij met een ontwikkelende partij een intentie-overeenkomst, waarin naast de hiervoor genoemde werkwijze ook de organisatie (het werken met een planteam en ontwerpteam) en de essentialia voor de uitgifte worden vastgelegd (zoals de kavel, de kavelgrootte en de grondprijs). De ontwerpfase bestaat uit een Schetsontwerp, Voorlopig Ontwerp en een Definitief Ontwerp. Elke ontwerpfase wordt afgesloten met een goedkeuring van de Stedenbouwkundig Supervisor en Welstandcommissie.

17.2 Communicatie

Het bijzondere karakter van Leidsche Rijn Centrum Kern zorgt ervoor dat het aantal potentiële gebruikers voor het gebied groot is. Aangezien het kernwinkelgebied een belangrijk onderdeel is van het toekomstige tweede centrum van Utrecht, richt de communicatie van Leidsche Rijn Centrum Kern zich niet alleen op Leidsche Rijn, maar ook op de stad Utrecht en op de regio. Belangrijke communicatiemiddelen vormen lokale media en internet.

Er worden verschillende communicatiedoelgroepen onderscheiden:

Huidige gebruikers

De huidige gebruikers van het toekomstige Leidsche Rijn Centrum Kern zijn Sportpark Terweide, de autosloperij en de bouwkeet van Prorail. Deze gebruikers vertrekken naar verwachting in de periode 2010-2011.

Toekomstige gebruikers

Om de afzetbaarheid te vergroten zal, mogelijk in samenwerking met de ontwikkelaars, op de juiste momenten naar buiten getreden moeten worden over Leidsche Rijn Centrum Kern. Dit kan via vele kanalen, bijvoorbeeld via brochures en internet.

Omliggende bewoners

Bewoners van omliggende deelwijken zullen geïnteresseerd zijn in de plannen van Leidsche Rijn Centrum Kern. Op dit moment betreft dit voornamelijk mensen uit Parkwijk. Gaandeweg de ontwikkelingen van Leidsche Rijn Centrum Kern zullen ook bewoners en gebruikers van het toekomstige Leidsche Rijn Centrum Zuid en Noord en de omliggende woonwijken Terwijde, Het Zand, Grauwaart en Hoge Weide betrokken worden bij de plannen. Dit gebeurt via de wijkraad en verschillende communicatiemiddelen, zoals internet, brochures, wijkberichten en informatie-avonden. Uitinodigingen voor een dergelijke informatieavond worden in lokale media geplaatst.

Ontwikkelaars

Om de uitgifte van de locaties te bevorderen worden diverse communicatiemiddelen ingezet. Voorbeelden hiervan zijn brochures en internet. Deze communicatiemiddelen hebben als doel ontwikkelende partijen goed op de hoogte te brengen van de mogelijkheden. Door goed de randvoorwaarden en ambities te communiceren, verhoogt de gemeente de afzetbaarheid en de kwaliteit.

Overheden

Verschillende afdelingen van de gemeente Utrecht hebben actief geparticipeerd in de vervaardiging van het Stedenbouwkundig Plan. Het plan is daarnaast voorgelegd aan de verschillende toetsende organisaties.



17.3 Financiële Haalbaarheid

Inleiding

Op basis van het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern is een geactualiseerde raming van kosten en opbrengsten opgesteld.

Kosten

De totale kosten vallen binnen de financiële kaders van het Masterplan Leidsche Rijn Centrum.

Opbrengsten

Op basis van het Stedenbouwkundig Plan en het bijbehorende programma zijn de grondopbrengsten geraamd. Voor met name de woningbouw, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen betekent dit een toename van het programma (incl. bijbehorende opbrengst) t.o.v. het Masterplan. Het oorspronkelijk in Kern geplande leisureprogramma verschuift (inclusief opbrengsten) naar Leidsche Rijn Centrum Oost. Per saldo verbetert het resultaat van het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern ten opzichte van het Masterplan.

Conclusie

Het nominale saldo van kosten en opbrengsten is positief.

17.4 Planning en fasering

Fasering

Bij het opstellen van dit Stedenbouwkundig Plan, is uitgezocht hoe de realisatie van het programma het beste kan plaatsvinden en wanneer gestart kan worden met de bouw. De fasering van het gebied is onder andere afgestemd op de beschikbaarheid van de grond. Het zuidelijk deel moet wachten op de verplaatsing van de sportvelden en het oostelijk deel is afhankelijk van de tunnelbak over de A2 die in 2010 gereed is en de bouw van de Stadsbaantunnel die naar verwachting in 2014 wordt opgeleverd.

Extra spooronderdoorgang

Begin 2008 is een (Mini) Stedenbouwkundig Plan 'Extra spooronderdoorgang Leidsche Rijn Centrum' vastgesteld ten behoeve van de verlening van een bouwvergunning via de zogenaamde binnenplanse anticipatie voor een extra spooronderdoorgang tussen de deelgebieden Noord en Kern. Deze extra spooronderdoorgang

is in 2009 gerealiseerd. Het betreffende Mini Stedenbouwkundig Plan valt binnen de grenzen van dit Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern.

Planning

Een groot deel van Leidsche Rijn Centrum Kern wordt ontwikkeld door ASR-Vastgoedontwikkeling en Vesteda die na een Europese aanbestedingsprocedure zijn geselecteerd voor de ontwikkeling van het kernwinkelgebied. Naar verwachting kan vanaf 2011 het kernwinkelgebied worden gebouwd. Daarnaast zijn er gesprekken met diverse gemeentelijke diensten over de realisatie van een aantal maatschappelijke voorzieningen (zoals de bibliotheek, het wijkservicecentrum en een werkplein). Ook worden gesprekken gevoerd met de STUW-corporaties over realisatie van de sociale woningbouw in Leidsche Rijn Centrum Kern.

Voor het smalle en langgerekte gebouw onder het Grauwaartviaduct, de bouwblokken D5 en E5 boven de Stadsbaantunnel, het kantoorblok A2, het brandstofverkooppunt en het stationsgebouw moeten nog ontwikkelaars worden gezocht. Tegelijkertijd met de bouwplanuitwerking worden de aangrenzende inrichtingsplannen opgesteld.

Om de bouwplannen te kunnen realiseren is het voor het grootste deel van Leidsche Rijn Centrum Kern nodig, om een binnenplanse anticipatieprocedure te voeren in combinatie met de bouwvergunning. De anticipatieprocedure kan gestart worden op basis van een Voorlopig Ontwerp, waarbij het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan als toetsingskader zal dienen.

Voor de strook bebouwing boven en direct langs de Stadsbaantunnel geldt nu het Uitwerkingsplan voor de A2. Voor deze strook wordt een nieuw bestemmingsplan / uitwerkingsplan opgesteld. Na vaststelling van dit bestemmingsplan / uitwerkingsplan kan per bouwplan een bouwvergunning worden ingediend.



17.5 Veiligheid en Leefbaarheid

Voor het goed functioneren van Leidsche Rijn Centrum Kern, een gebied dat wordt gekenmerkt door een zeer grote verscheidenheid aan functies en voorzieningen, staat de veiligheid en leefbaarheid hoog in het vaandel, anders wordt het nooit het prettige, levendige, stedelijke gebied dat nu voor ogen staat. Goed beleid op de terreinen veiligheid en leefbaarheid kan problemen voorkomen.

De doelstelling is om mensen zich veilig en prettig te laten voelen in Leidsche Rijn Centrum Kern en om zoveel mogelijk overlast en criminaliteit te voorkomen.

De kwaliteit van de openbare ruimte en de beleving van veiligheid wordt bepaald door een combinatie van:

- ontwerp & inrichting
- gebruik
- beheer & toezicht.

In het Stedenbouwkundig Plan en in de latere planuitwerkingen worden alle drie de aspecten meegenomen.

- 1 In het hele plangebied wordt overlast door (geparkeerde) auto's voorkomen door het realiseren van openbare parkeerplaatsen onder de bouwblokken. Hierdoor ontstaat een overzichtelijk en verkeersveilig centrum;
- 2 De sociale veiligheid en leefbaarheid worden versterkt door geen overdekt winkelcentrum te realiseren en door de woningtoegangen aan de straatzijde te realiseren;
- 3 Uitgangspunt voor de hoofdfietsroutes en wandelroutes is de ligging langs winkels, voorzieningen en woningen waardoor altijd goed toezicht gegarandeerd is;
- 4 Bij eventuele calamiteiten zijn alle plekken voor hulpdiensten goed toegankelijk en snel te ontruimen;
- 5 Wat betreft de inrichting van het gebied is voor Leidsche Rijn Centrum Kern een hoog budget gereserveerd en wordt gebruikt gemaakt van hoogwaardige inrichtingselementen.

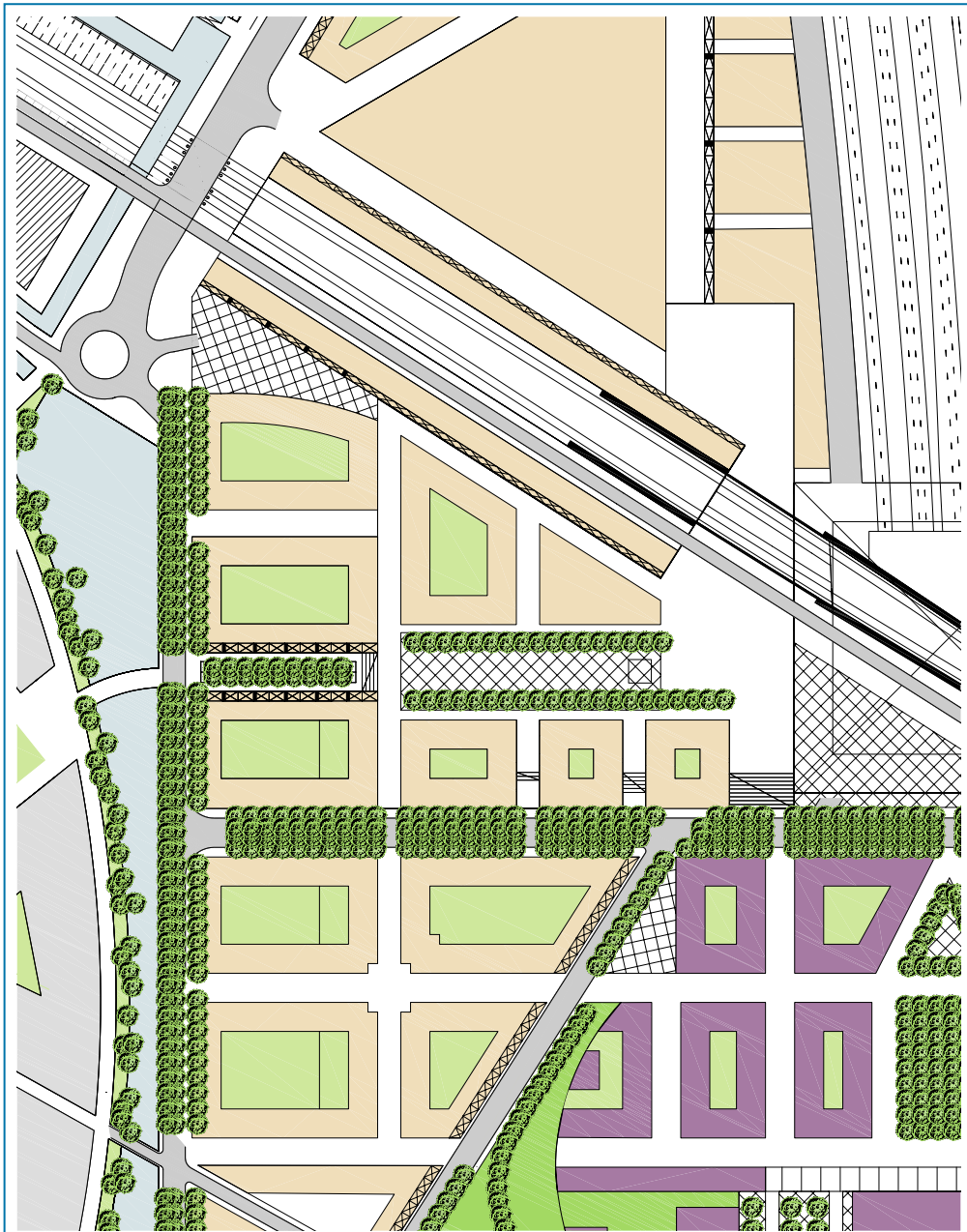
Plantoetsing

Veiligheid en leefbaarheid ontstaan niet automatisch: partijen moeten in de verdere planvorming, tijdens de bouw en ook daarna samen aan veiligheid blijven werken.

Belangenafweging en besluitvorming

Ongetwijfeld ontstaat in het planontwikkelingsproces spanning tussen bijvoorbeeld architectuur, functie en veiligheid of tussen investerings- en exploitatiekosten. Van belang is dat de afweging en besluitvorming transparant en expliciet verlopen.

Leidsche Rijn Centrum Kern, uitsnede uit Masterplan Leidsche Rijn Centrum



Leidsche Rijn Centrum Kern op basis van Stedenbouwkundig Plan



18 AFWIJKING MASTERPLAN

18.1 Programma

Onderstaande tabel maakt de programmatische verschillen in Leidsche Rijn Centrum Kern tussen het Masterplan en dit Stedenbouwkundig Plan, inzichtelijk.

In m ² bruto vloeroppervlak	Stedenbouwkundig Plan	Masterplan	Vershil
Detailhandel	37.000	32.500	+ 4.500
Horeca	6.000	4.000	+ 2.000
Woningbouw	146.000	102.500	+ 43.500
Kantoren	50.500	50.500	-
Commerciële voorzieningen	6.000	2.500	+ 3.500
Maatschappelijke voorzieningen	14.100	11.900	+ 2.200
Leisure	0	8.000	- 8.000
Brandstofverkoopspunt	Ja	Ja	-
Overcapaciteit, programma nader te bepalen	-	23.000	- 23.000
Totaal	259.600	234.900	+ 24.700

Ophoging programma

De belangrijkste ophogingen in het programma betreffen woningbouw (+ 43.500 m² bvo) en detailhandel (+ 4.500 m² bvo). Dit wordt grotendeels veroorzaakt door een grenswijziging tussen deelgebied Kern en deelgebied Oost waardoor de bouwblokken D5 en E5 nu binnen het plangebied van Leidsche Rijn Centrum Kern vallen. Ook biedt het Stedenbouwkundig Plan iets meer ruimte aan horeca (+ 2.000 m² bvo) en commerciële voorzieningen (+ 3.500 m² bvo) dan oorspronkelijk voorzien was. De laatste ophoging betreft de maatschappelijke voorzieningen (+ 2.200 m² bvo). Dit wordt grotendeels veroorzaakt door het toevoegen van het activiteitscentrum, de multifunctionele zaal/ stadsgalerij (Multi Cultureel Centrum), jongerenvoorziening en werkplein die in het Masterplan nog waren voorzien in Leidsche Rijn Centrum Zuid danwel in Leidsche Rijn Centrum Oost. Een deel van deze ophoging wordt teniet gedaan door het -ten opzichte van het Masterplan- verminderde oppervlak van de bibliotheek en wijkbureau.

Vermindering programma

Het leisureprogramma verschuift naar Leidsche Rijn Centrum Oost (- 8.000 m² bvo). De overcapaciteit die ten tijde van het Masterplan nog in Leidsche Rijn Centrum zat, is in dit Stedenbouwkundig Plan programmatisch gevuld (- 23.000 m² bvo).

Consequenties Masterplan

Het vaststellen van het programma zoals opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan van Leidsche Rijn Centrum Kern heeft als gevolg dat het Masterplanprogramma van geheel Leidsche Rijn Centrum voor detailhandel, horeca en commerciële voorzieningen iets wordt opgehoogd. Het gaat daarbij om de uitbreiding van detailhandel (+ 2.000 m² bvo naar 47.000 m² bvo), horeca (+ 2.500 m² bvo naar 11.000 m² bvo) en commerciële voorzieningen (+ 4.000 m² bvo naar 10.000 m² bvo).

18.2 Stedenbouwkundige opzet

De stedenbouwkundige hoofdstructuur is overeind gebleven bij de planuitwerking van Leidsche Rijn Centrum Kern. Ten behoeve van een beter functionerend kernwinkelgebied zijn de Londenstraat en de Luxemburgpromenade ten opzichte van het Masterplan iets meer westwaarts verschoven en is tussen de Parijsboulevard en de Wenenboulevard een extra dwarsstraat toegevoegd, de Hof van Bern.

Er loopt geen straat meer langs het spoor richting de Stationsknoop. Deze straat is ingekort en vormt nu de entree van de Brusselpleingarage. Het station is bereikbaar gemaakt via de Londenstraat en het Brusselplein.

De belangrijkste wijziging vormt de toevoeging van een extra spooronderdoorgang (de Kopenhagenstraat) waardoor het kernwinkelgebied een directe noord-zuidverbinding krijgt naar Leidsche Rijn Centrum Noord.

18.3 Opgehoogd maaiveld

Het principe van de opbouw van het maaiveld van 2,5 + NAP op de Graauwaartsingel naar maximaal 9,00 + NAP op de A2-kap is bij de uitwerking van Leidsche Rijn Centrum Kern overeind gebleven. De wijzigingen in de stedenbouwkundige structuur hebben ertoe geleid dat plaatselijk het maaiveld enkele decimeters kan afwijken van het Masterplan.

BIJLAGEN

Uitgangspunten Masterplan Leidsche Rijn Centrum

Het Masterplan Leidsche Rijn Centrum is bestuurlijk vastgesteld. In het Masterplan zijn de stedenbouwkundige principes en uitwerking op hoofdlijnen vastgelegd. Voor het winkelgebied geldt dat het geen overdekt en naar binnengekeerd winkelcentrum wordt. Winkels worden gevestigd direct aan de straat, met veelal tweezijdige bewinkeling. Sfeer, levendigheid op straat en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte zijn leidraad voor LRC en bepalen mede de kwaliteit van het winkelen. Om de levendigheid van het centrum te bevorderen, komen woningen onder meer boven de winkels. De ingang van de woningen bevinden zich aan de voorkant (straatzijde). Bewoners komen direct op winkelstraatniveau uit en kunnen gebruik maken van de diverse centrumvoorzieningen. Het beoogde ambitieniveau voor LRC rechtvaardigt een detailhandelsaanbod met ambitie.

Uitwerking voor het winkelgebied

Hiermee speelt LRC in op een belangrijke trend in de detailhandel. De grootte van winkelpanden in binnensteden is relatief gering. Vaak komen winkelpanden niet uit boven de 500 m² vvo. De trend naar grootschaligheid in de detailhandel van de afgelopen jaren heeft er toe geleid dat aan randen van steden grootschalige detailhandels initiatieven zijn ontstaan. Ook in de gemeente doet deze trend zich voor. Om grootschalige winkelpanden te kunnen faciliteren werkt de gemeente mee aan The Wall in De Wetering-zuid in Leidsche Rijn. Naast geluidsscherm worden hier grootschalige commerciële voorzieningen gerealiseerd waaronder grootschalige detailhandel. Vaak zijn het de landelijke ketens in het midden of lage segment die zich oriënteren op deze stadsrandlocaties. Een recent onderzoek van Jones Lang LaSalle bevestigt deze trend. Dit betekent geen verlies voor winkelcentra of binnensteden! Relatief kleinschalige winkels die gebaat zijn bij intensieve loopstromen en een hoogwaardige winkelomgeving blijven juist in winkelcentra en binnensteden. Deze winkels bevinden zich vaak in het midden-plus of hogere segment. Door de hierboven beschreven stedenbouwkundige opzet uit het Masterplan speelt LRC hierop in. Kleinschalige winkels maken het mogelijk dat er voldoende woningingangen op straat niveau gerealiseerd kunnen worden. Kleine en diverse winkelpanden, in plaats van enkele zeer lange winkelpanden, dragen bij aan sfeer en verblijfskwaliteit. Uiteraard is er ruimte voor enkele grotere winkelpanden, met name voor trekkers en op enkele strategische bronpunten. Maar het merendeel van de winkelpanden zal geschikt zijn voor relatief kleinschalige winkels vanaf het midden kwaliteitssegment.

Binnen Leidsche Rijn zal deelgebied de Centrale Zone (waarbinnen LRC valt) zich richten op starters, jongeren en kleine huishoudens waar zeker ook de ouderen als doelgroep onder valt. In het bijzonder LRC omdat deze groepen grotendeels gericht zijn op centrum milieus. Deze doelgroep is binnen het winkelaanbod ook vaak op zoek naar bijzondere winkels die aansluiten bij hun levensstijl. Ook voor dit segment winkels biedt LRC goede mogelijkheden.

Rekening houdend met deze uitgangspunten ontstaat het volgende beeld voor de kwaliteitssegmentering in LRC.

Segment	Verdeling Leidsche Rijn Centrum
Hoogwaardig en exclusief	20%
Midden-plus	25%
Gemiddeld	35%
Prijsvriendelijk en discount	10%
Bijzonder	10%

Alle segmenten met een afwijkende percentage van 2% naar boven en naar beneden. Als voorbeeld: 'Hoogwaardig en exclusief' tussen de 18% en 22%

Hoogwaardige en exclusieve segment

Voor LRC geeft dit als indicatief beeld dat circa 20% van het aanbod zit in het hoogwaardige en exclusieve segment. Dit komt neer op circa 8.000 m² bvo. Dit metrage zal met name te vinden zijn in de branches mode en luxe artikelen.

Referenties zijn (als richting):

- Mobach
- Dille & Kamille
- Oil & Vinegar
- Bijenkorf
- Klabbers (Mereveldplein in De Meern)
- diverse (mode) winkels aan het Oudkerkhof in Utrecht
- Schaap & Citroen (juwelier)
- Ici Paris (parfumerie)
- McGregor (mode)
- MaxMara (mode)
- Claudia Sträter (mode)
- Sphera (mode)
- Massimoto Dutti (mode)
- Brandstores (bijv. Apple, Nike, Sony, Philips)
- Thematische clustering rond antiek en kunst en juwelen en persoonlijke verzorging.

Midden plus segment

Wat betreft het midden plus segment (25% = circa 10.000 m² bvo) de volgende referenties:

- Paul van Dillen (Vredenburg)
- Gritt
- Simon Levelt
- Oillily
- Esprit
- Inwear
- Doek
- Bestsellers formules in mode: Jack & Jones, Vero Moda, Only)
- New Yorker (mode)
- Mephisto (schoeisel)
- Dr. Adams (schoeisel)
- Fred De la Bretoniere (schoenen & lederwaren)
- Douglas (parfumerie)

Gemiddelde segment

Wat betreft het gemiddelde segment (35% = circa 14.000 m² bvo) met de volgende referenties:

- Blokker
- Stafhorst
- V&D
- H&M etc.
- Mediamarkt/ Saturn (bruin- witgoed)
- We men/woman (mode)
- Vogeles (mode)
- Hunkemöller (lingerie)

Prijsvriendelijk en discount

Wat betreft prijsvriendelijk en discount: (10% = circa 4.000 m² bvo) met de volgende referenties:

- Wibra
- Action
- Zeeman
- Xenos
- Schlecker etc.

Bijzondere winkels

Wat betreft de bijzondere winkels beslaat het aanbod circa 10%. Dit komt neer op circa 4.000 m² bvo met de volgende referenties.

- Interglobe (Vinkeburgstraat)
- Grammofoonplatenwinkel en DaCapo (Oudegracht Weerdszijde)
- Catch (Domstraat)
- Soap Story
- Refill Ink
- Clarence Language
- Build a Bear
- Tschibo

LRC heeft (indicatief) de potentie voor circa 12.000 m² bvo voor zowel het hoogwaardig en exclusieve segment als het bijzondere segment. Met name de laatst genoemde groep omvat nauwelijks landelijke filiaalketens.

Om de stedenbouwkundige uitgangspunten voor LRC, en daar uit volgend de uitgangspunten voor het winkelgebied, te bewaken is een actieve rol van de gemeente noodzakelijk. Deze actieve rol wordt onder andere vorm gegeven door middel van:

- 1 De gemeente Utrecht, de ontwikkelende partijen en de belegger zitten gezamenlijk in een branche advies commissie waarin branchering alsmede kwaliteitssegmenten van het winkelgebied worden vastgesteld.
- 2 De gemeente Utrecht, de ontwikkelende partijen en de belegger zitten gezamenlijk in een selectie commissie waarin kandidaten, binnen de vastgestelde branches en kwaliteitssegmenten, worden geselecteerd. Uitgangspunt daarbij is een evenwichtige verdeling tussen landelijke filiaalbedrijven en lokale zelfstandige ondernemers, zodat wordt voldaan aan de uitgangspunten in het Masterplan Leidsche Rijn Centrum. Veel detaillisten, vooral lokale ondernemers, hebben zich bij de Bedrijvenwinkel van de gemeente Utrecht aangemeld met interesse voor vestiging in Leidsche Rijn Centrum. Voor de selectie van kandidaten wordt gebruik gemaakt van deze 'detailhandel ondernemerslijst' van de Bedrijvenwinkel.

Bijlage 2: Horeca-categoriën utrecht

Type	Inrichting	Activiteiten
Categorie A	- discotheek - bar-dancing - zaalverhuur/party-centra ¹	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van (alcoholhoudende) dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.
Categorie B	- café - bar - brasserie	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (alcoholhoudende) dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van kleine etenswaren. Het accent ligt op de verstrekking van drank.
Categorie C	- cafeteria - snackbar - grill-room - fastfood-restaurant - automatiek - snelbuffet	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. Het accent ligt op de verstrekking van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide, kleine etenswaren.
Categorie D.1	- restaurant - bistro - crêperie	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholhoudende en alcoholvrije dranken. Het accent ligt op de verstrekking van etenswaren voor consumptie ter plaatse.
Categorie D.2		Daghoreca is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regeling aangaande winkeltijden.
	- lunchroom - konditorei	Horeca, waarbij de bedrijfsactiviteit is gericht op het al dan niet voor gebruik ter plaatse verstrekken van al dan niet in dezelfde onderneming bereide of bewerkte etenswaren en dranken, en waarbij de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit past binnen een overwegend winkelgebied (centrumgebied) en geheel of overwegend is gebonden aan c.q. ondersteunend is voor de (winkel)functie van dat gebied, daarbij lettend op de aard en de ligging van de andere gebruiksvormen in en het karakter van het gebied.
	- koffie-/theehuis	Een winkelondersteunend / winkelgebonden horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van alcoholvrije dranken, met als nevenactiviteit het verstrekken van voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren. Het accent ligt op de verstrekking van alcoholvrije drank.
	- ijssalon	Een winkelondersteunend / winkelgebonden horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van consumptie-ijs voor gebruik ter plaatse.

¹ Het gaat hier om een regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen, in tegenstelling tot zaalverhuur ten behoeve van congressen en seminars

Woningtypen

Studio

Een klein appartement bestaande uit één kamer, die dienst doet als woon- en slaapkamer, meestal bedoeld voor één persoon. Er is ook een vaak vernuftig ingedeelde keukenhoek en afzonderlijke toilet/ doucheruimte. Kenmerken zijn klein, compact, vernuftig ontworpen plattegrond en inrichting, doelmatig. Een dergelijke studio wordt vaak gebruikt als goedkope woonplaats, als tweede woning dicht bij de werkplek om files te vermijden.

Loft

Een loft is een appartement dat doorgaans uit één grote hoge ruimte bestaat, die de bewoner naar eigen inzicht kan indelen. In die zin lijkt het principe op een studio met dien verstande dat een loft veel groter en ruimtelijker is. Lofts worden vaak multifunctioneel gebruikt door wonen en werken te combineren.

Er bestaat geen consensus over wat een loft precies is. Sommigen vinden dat het begrip alleen verwijst naar fabrieken en pakhuizen die zijn omgebouwd tot woningen. Karakteristiek zijn dan de hoge woonruimte met grote ramen, steunbalken of kolommen die de vloeren en het dak dragen en houten of betonnen vloeren. De voormalige functie van het gebouw is doorgaans nog zichtbaar. Lofts zijn te vinden in voormalige industriële gebouwen, fabriekshallen, pakhuizen, et cetera, die voor bewoning geschikt zijn gemaakt. Het is in oude centra van grote steden een populaire, zij het geen goedkope, manier van wonen.

Projectontwikkelaars menen echter dat loft slaat op alle appartementen die voldoen aan bepaalde ontwerpprincipes, zoals grote, hoge en open ruimte, grote ramen, karakteristieke uitstraling en een stedelijke omgeving. Dit kan net zo goed een nieuwbouwproject zijn als een oude fabriekshal.

Als deze discrepantie iets aantoont, dan is het wel dat lofts gewild zijn en dat een appartement meer kan opleveren als het het predikaat 'loft' kan dragen. Om de 'echte' lofts van de

'nep'-lofts te onderscheiden is een nieuwe, vooral in Amerika gangbare terminologie ontstaan: new loft, fake loft, soft loft, loft-inspired, true loft en loft-influenced.

Condominium of condo

Dit van oorsprong Amerikaanse fenomeen, is het bekijken waard voor nieuwe stedelijke concepten als dat van Leidsche Rijn Centrum. Deze eigendom- en beheerconstructie kan namelijk tegemoet komen aan de wens naar veiligheid die veel appartementbewoners hebben. Het is een vorm van gezamenlijk eigenaarschap van een gehele gebouw, waarbij elk appartement in het gebouw toekomt (wordt geleasd of wordt verhuurd) aan de individuele bewoner.

Het voordeel van deze manier van gezamenlijk eigenaarschap kan zijn, dat bewoners via een door hen gekozen bestuur, gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het zoeken van een nieuwe bewoner van een leeggekomen appartement. Bewoners voelen zich in hun gebouw veilig, omdat ze bij elkaar passen qua leefstijl en iedereen 'kennen'.

Penthouse

Penthouses vormen de geheime woonplekken op het dak van stedelijk centrum. Onzichtbaar vanaf de straat, worden ze geassocieerd met privacy, luxe, ruimte (zowel binnen als buiten) en exclusiviteit. Penthouses zijn niet voor iedereen. Exclusieve elementen kunnen zijn een privé-opgang met lift, veel metrage in de woning, een exclusief uitzicht en een groot privé dakterras door de terug liggende gevellijn van het appartement, ten opzicht van de rest van het gebouw. De penthouse omvat vaak de gehele bovenverdieping van een gebouw, waardoor een grote mate van privacy wordt verkregen. Een Penthouse is bij uitstek geschikt om in particulier opdrachtgeverschap met koper te worden ontworpen en gebouwd, bovenop appartementengebouw. Architecten kunnen zich geheel en al uitleven op het ontwerp van de penthouse, vanwege zijn status aparte binnen het appartementencomplex. De penthouse is een andere wereld.

Zolder

Zolders spreken aan omdat er een bepaalde romantische lading aan is verbonden. Regelmatig staan woon- en designbladen vol met voorbeelden van prachtige en benijdenswaardige zolderappartementen. Een zolderappartement kenmerkt zich door de zichtbaarheid van de constructie van het gebouw, open ruimte van voor naar achteren, (gedeeltelijk) schuine wanden, zichtbare dakspanten en balken, houten vloeren en trappen, zichtbaar metselwerk, ramen met afwijkende vormen. Lang niet altijd is het zo dat slechts de bovenste verdieping van een gebouw als 'zolder' wordt gekenmerkt. In de Amsterdamse voormalige pakhuizen heeft elke verdieping die sfeer. Een moderne vertaling van dit concept zou vele huurders en kopers aanspreken.

Woon-werk-unit

Een woon-werk-unit is een ruimte die als woonruimte, werkruimte of als beide tegelijkertijd gebruik kan worden, al naar gelang de wens van de gebruiker/eigenaar en/of de vraag vanuit de markt. Een woon-werk-unit is gelegen in de plint van een gebouw in een sterk verstedelijkt gebied. De VON-prijs gaat uit van gebruik als woning. Naarmate de stedelijke functies in het gebied toenemen en de behoefte aan bedrijfsruimte groeit, kan de woning worden omgezet naar woon-werkruimte of naar woon-bedrijfsruimte.

Door de begane grondlaag 4,5 meter hoog te maken en de eerste verdieping drie, wordt een ruimte gecreëerd die in de loop van de jaren kan worden aangepast naar de vraag in de markt.

De ruimte wordt nagenoeg casco opgeleverd, zodat de gebruiker c.q. eigenaar de ruimte kan indelen en gebruiken naar behoefte.

COLOFON

Projectmanagement planvoorbereiding Leidsche Rijn Centrum

Nora Hugenholtz	Projectmanager Leidsche Rijn Centrum; Projectbureau Leidsche Rijn (PBLR)
Jeen Kootstra	Senior Projectleider, PBLR
Erik Leisink	Projectleider, PBLR
Angelique Cosentino	Projectsecretaris, PBLR
Helen Kamu	Projectassistent, PBLR

Ontwerpers Leidsche Rijn Centrum

Jo Coenen	Stedenbouwkundig Supervisor, Jo Coenen & Co Architecten
Annebregje Snijders	Medewerker, Jo Coenen & Co Architecten
Lodewijk Baljon	Supervisor Openbare Ruimten, Lodewijk Baljon landschapsarchitecten
Karin van Essen	Medewerker, Lodewijk Baljon landschapsarchitecten

Adviseurs Leidsche Rijn Centrum

Reinier Balkema	Adviseur Geluid, StadsOntwikkeling
Sandra Beenen	Adviseur Wonen, StadsOntwikkeling
Klaas Beerda	Adviseur Kantoren, StadsOntwikkeling
Riet Bezemer	Adviseur Welzijn, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling
Manon den Blanken	Adviseur detailhandel, commerciële voorzieningen en horeca, StadsOntwikkeling
Jan Bont	Planner, Triode
Anouk Delsing	Adviseur Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling
Hans van Dijkhuizen	Adviseur Geluid, StadsOntwikkeling
Frank Hazeleger	Planeconoom, StadsOntwikkeling
Dymph Hoffmans	Accountmanager Milieu, StadsOntwikkeling
Bernadette Klein Douwel	Adviseur Cultuur, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling
John Korssen	Senior projectleider Realisatie, PBLR
Fon Maas	Senior Adviseur Uitgifte, StadsOntwikkeling
Saskia van Meerkerk	Accountmanager Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling

Stef Pessel	Planeconoom, StadsOntwikkeling
Nico van Selm	Planeconoom, StadsOntwikkeling
Cor Smit	Gemeente Bibliotheek Utrecht
Martine Smit	Planner, Triode
Cees Verbokkem	Adviseur Verkeer, StadsOntwikkeling
Elles Visser	Senior Communicatie adviseur, PBLR
Karin Visser	Stafmedewerker, Dienst Wijken
Matthijs de Vries	Adviseur Detailhandel, StadsOntwikkeling
Yvonne Wesselink	Wijkmanager Leidsche Rijn, PBLR
Edward Willems	Adviseur Civiele Techniek, Stadswerken
Anne Wittekamp	Hoofd Realisatie, PBLR

(Eind)redactie

Projectbureau Leidsche Rijn

Grafische vormgeving

Grif | grafisch ontwerp, Utrecht

Beeldmateriaal

Bureau Jo Coenen & Co Architecten
Lodewijk Baljon landschapsarchitecten
Aerophoto Schiphol
CAD-afdeling (PBLR)

Oplage

300 stuks

Projectbureau Leidsche Rijn

Gemeente Utrecht

Beneluxlaan 4

Postbus 8613

3503 RP Utrecht

Tel: 030-2864060

www.leidscherijn.nl





Gemeente Utrecht

StadsOntwikkeling
Sector Publiekediens
Afdeling Frontoffice & Vergunningen

Bijlage behorende bij besluit van
Burgemeester en Wethouders
van Utrecht

SO Nr. 09.035736

team RI tek.nr.B 233

■ begrenzing viaduct/tunnel

Vleutensebaan en spoorlijn
gaan over:
Grauwaartsingel
Kopenhagenstraat
Brusselplein
Stadsbaantunnel

- 1 GRAUWAARTVIADUCT
- 2 KOPENHAGENVIADUCT
- 3 BRUSSELVIADUCT
- 4 STADSBAANTUNNEL

