



www.leidscherijn.nl

Stedenbouwkundig Plan

Leidsche Rijn Centrum Noord fase 1

Mei 2011



Gemeente Utrecht

Stedenbouwkundig Plan

Leidsche Rijn Centrum Noord fase 1

Mei 2011

INHOUD

1	Inleiding	7
2	Leidsche Rijn Centrum	9
3	Leidsche Rijn Centrum Noord	11
4	Ruimtelijke Ordening	15
5	Stedenbouwkundige opzet Leidsche Rijn Centrum Noord	17
6	Architectonische vormgeving	19
7	Openbare ruimte	23
8	Verkeer	25
9	Milieu	27
10	Uitvoering	29



Schets uitwerking entreegevel Voorlopig Ontwerp Capgemini

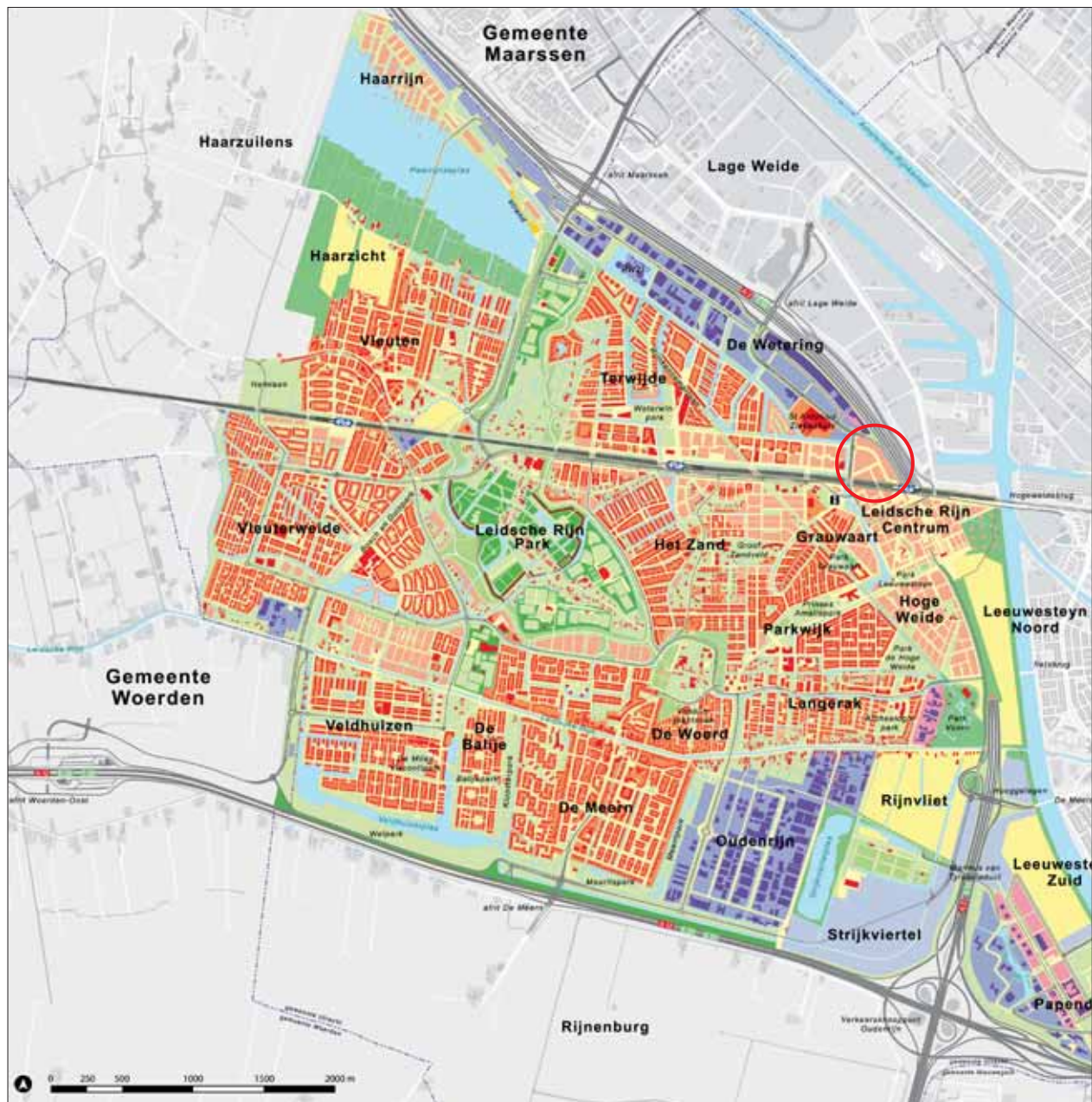
1 INLEIDING

In maart 2009 is het SP Leidsche Rijn Centrum Noord door college van B&W vastgesteld. Een kenmerkend onderdeel van het SP toen was een centraal in het gebied gelegen toren van ca 260 meter hoog, de Belle van Zuylen. In vervolg op het SP LRC Noord 2009 zijn toen ook een Milieu Effect Rapport (goedgekeurd door gemeenteraad juli 2009) en een Voorontwerp bestemmingsplan opgesteld (oktober 2009).

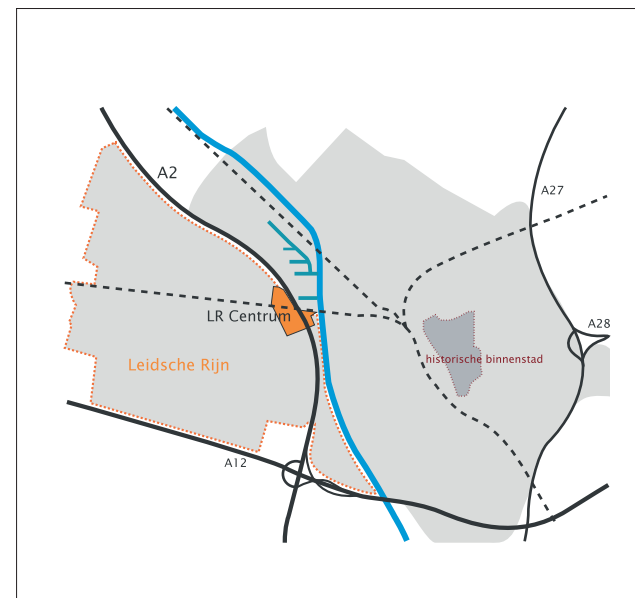
Als gevolg echter van de financieel-economische crisis is in januari 2010 door het college van B&W besloten om geen verdere uitwerking te geven aan de Belle van Zuylen. Gezien de centrale en beeldbepalende positie van de toren in het gebied, was het maken van een nieuw stedenbouwkundig plan noodzakelijk, gelet op de andere invulling van het middengebied door het wegvallen van de Belle van Zuylen. Om het stedenbouwkundig plan vorm te geven, is een participatietraject gestart om gezamenlijk met bewoners de spelregels voor het nieuwe stedenbouwkundig plan op te stellen. Inmiddels zijn 2 bijeenkomsten geweest, en werkt projectbureau Leidsche Rijn aan het uitwerken van een integraal stedenbouwkundig plan.

Vooruitlopend op het integraal stedenbouwkundig plan, heeft Capgemini Nederland BV aangegeven zich in Leidsche Rijn Centrum Noord te willen vestigen. Vanuit de gemeente is de medewerking toegezegd om deze wens te faciliteren in de krappe planning van Capgemini Nederland BV: start bouw januari 2012, ingebruikname mei 2013.

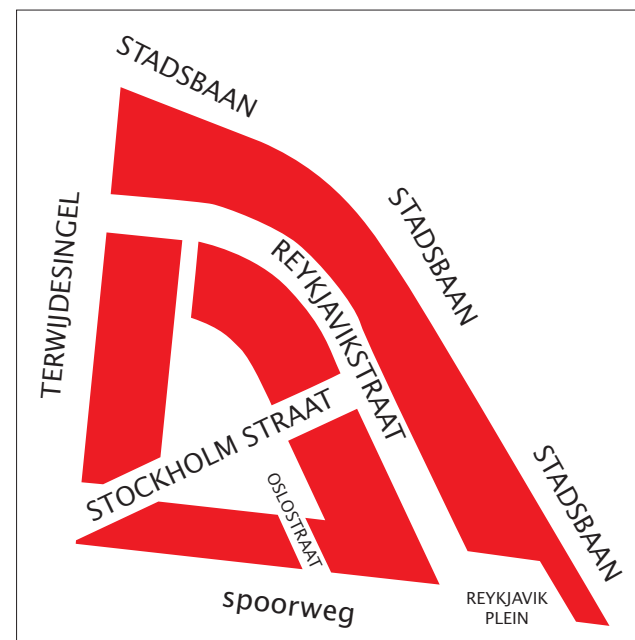
Om het bouwplan goed te kunnen toetsen rekening houdend met de toekomstige invulling en structuur Leidsche Rijn Centrum Noord is dit Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Noord, Fase 1 opgesteld. Dit beschrijft onder andere de stedenbouwkundige en architectonische uitgangspunten van de A2-zone in het plangebied.



Plankaart Leidsche Rijn & ligging Leidsche Rijn Centrum Noord



Ligging Leidsche Rijn Centrum



Straatnamenkaart

2 LEIDSCHER RIJN CENTRUM

Leidsche Rijn Centrum is een van de sluitstukken in de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Het vormt straks het nieuwe stadscentrum van Leidsche Rijn, en het tweede stadshart van Utrecht. Dit vertaalt zich in een voor Utrecht en Leidsche Rijn hoge mate van stedelijkheid, en een hoog multifunctioneel karakter waarin ondermeer horeca, winkels en cultuur een prominente plek innemen. Stedenbouwkundig en landschappelijk kenmerkt het gebied zich door hoge ambities waarbij enkele uitgangspunten zijn: gesloten bouwblokken met klassieke opbouw en waar mogelijk, formele lanen en straten afgewisseld met informele pleinen en een levendige plintinvulling.

De planvoorbereiding van Leidsche Rijn Centrum vordert gestaag, zowel in planvoorbereiding als uitvoering. Zo is ondermeer een groot deel van het kernwinkelgebied aanbesteed en gegund, en wordt dat nu uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp. De eerste opleveringen worden verwacht in 2015. Ook in Leidsche Rijn Centrum Zuid is de voorbereiding van de aanbesteding van het buurtwinkelcentrum in volle gang. Deze aanbesteding moet evenals in Leidsche Rijn Centrum Kern leiden tot de oplevering van de winkels in 2015.

Naast het planvoorbereidende werk, is ook in de uitvoering een en ander gestart. Zo is buiten ondermeer al de kademuur in uitvoering, die straks de westelijke grens van Leidsche Rijn Centrum vormt. Daarnaast zijn diverse grondwerkzaamheden in uitvoering genomen, zoals bijvoorbeeld ophogingen en voorbelastingen.



Impressies bebouwingsprincipes

3 LEIDSCHER RIJN CENTRUM NOORD

Leidsche Rijn Centrum Noord is het deelgebied ten noorden van het spoor. Het wordt aan de zuidkant en de oostkant begrensd door belangrijke infrastructuur: de rijksweg A2 en het spoortrace Utrecht-Woerden/Rotterdam. Opvallend aan dit gebied is de intensieve schaal van bebouwing en de geplande hoogbouw in het gebied. In onder andere de hoogbouwvisie van de gemeente Utrecht is Leidsche Rijn Centrum Noord aangewezen als de hoogbouwlocatie van Utrecht.

Het gebied kenmerkt zich verder door grootstedelijkheid met een mix aan functies: kantoren, wonen, winkels, horeca en hotel/congresruimte. In totaal krijgt straks ruim 230.000 m² BVO een plek in het deelgebied. Daarvan is een groot deel van het programma, circa 80.000 m² gepland in een gesloten kantorenwand grenzend aan de A2. Deze wand dient als geluidswerende voorziening om de woningbouw in Leidsche Rijn Centrum en delen van Terwijde mogelijk te maken. Tevens zijn er aan de spoorzijde ook bouwblokken voorzien, die een geluidswerende functie hebben. De realisatie van een doelgroepengarage is een van de geluidswerende voorzieningen.

Zones

Leidsche Rijn Centrum Noord bestaat uit drie deelgebieden/zones:

- A2 zone: kantoor
- Spoorzone: kantoor, parkeergarage & toekomstige commerciële voorzieningen
- Hoogbouw: hotel, wonen, detailhandel, horeca, commerciële voorzieningen en kantoor.

In dit Stedenbouwkundig Plan Fase 1 zullen de deelgebieden A2 zone en Spoorzone verder worden uitgewerkt in onder andere stedenbouwkundige en architectonische regels om toetsing van de bouwplannen mogelijk te maken. De uitwerking van het overig deel en de daarbijbehorende stedenbouwkundige en architectonische spelregels vindt op een later moment plaats. Een onderdeel van het stedenbouwkundig plan betreft een precisering van het voorgenomen bouwplan van Capgemini en de doelgroepengarage.

Capgemini

Capgemini is een van de grotere ICT dienstverleners ter wereld. Capgemini levert toegevoegde waarde aan de prestaties en veranderingsprocessen van zijn klanten in een groot aantal branches. Dit gebeurt met een compleet en innovatief aanbod van consulting-, technology- en outsourcingdiensten.

Het hoofdkantoor van Capgemini is gevestigd in Parijs. Zij zijn actief in meer dan dertig landen. Wereldwijd werken ca 100.000 medewerkers in Noord-Amerika, Europa en Azië. In Utrecht is Capgemini op dit moment gehuisvest op Papendorp. Daar werken op dit moment ca 5600 medewerkers, met ca 1700 werkplekken. Capgemini heeft aangegeven zich te willen vestigen in Leidsche Rijn, in de zichtlocatie langs de A2 in Leidsche Rijn Centrum Noord.

De aanleiding voor Capgemini om zich binnen Utrecht te verplaatsen naar andere kantoorruimte, is gelegen de ontwikkeling van 'het nieuwe werken'. Deze trend is bij recente kantoorontwikkelingen landelijk waarneembaar. Dit 'nieuwe werken' betekent ondermeer flexplekken en thuiswerken. Het betekent echter ook dat de kantoorgebruikers grote vloeren willen realiseren om ontmoeting tussen medewerkers te faciliteren en zo efficiënt mogelijk in te richten. Dit is met name van belang voor organisaties waar veel medewerkers in de buitendienst werken. Capgemini is daar een uitstekend voorbeeld van.

Kantoorgebouw Capgemini

Met de verhuizing van Capgemini blijft het aantal werkplekken overeind. Ook in Leidsche Rijn Centrum realiseert Capgemini 1700 werkplekken. Het aantal m² BVO dat daarvoor benodigd is bedraagt circa 23.000 m² BVO. Dit geheel wordt gerealiseerd in het 1e deel van de kantorenwand, aansluitend op het station Utrecht Leidsche Rijn. De verwachte oplevering is mei 2013.

Programma

	Functie	Omvang minimaal	Omvang maximaal
Spoorzone	Doelgroepengarage	700 parkeerplaatsen	770 parkeerplaatsen
	Kantoren	5000 m ² BVO	6000 m ² BVO
A2 zone	Kantoren	65.000 m ² BVO	80.000 m ² BVO



Schets uitwerking gevel Voorlopig Ontwerp Capgemini Reykjavikstraat

Doelgroepengarage

Gelijktijdig met de ontwikkeling van het kantorencomplex, zal ook een doelgroepengarage van circa 750 parkeerplaatsen in Leidsche Rijn Centrum Noord worden ontwikkeld, in deelgebied Spoorzone (één van de bouwblokken langs het spoor). Deze garage dient mede als geluidwerende voorziening voor spoorgeluid. Functioneel heeft de garage tot doel om de parkeerbehoefte van de toekomstige gebruikers in Leidsche Rijn Centrum Noord te ondersteunen. Dit zijn straks onder andere de bezoekers van de kantoren, winkels en woningen.



Schets uitwerking gevel A2 zijde Voorlopig Ontwerp Capgemini

4 RUIMTELIJKE ORDENING

Voor dit deelgebied, Leidsche Rijn Centrum Noord, is het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999, vigerend. Dit bestemmingsplan uit 1999 kent een uitwerkingsplicht. Dit betekent dat op basis van het globale bestemmingsplan 1999, geen bouwvergunning kan worden afgegeven voordat een uitwerkingsplan is vastgesteld. Dat betekent niet dat eerdere bouwaanvragen per se altijd moet wachten tot vaststelling van een uitwerkingsplan.

Binnenplanse anticipatie

Om vooruitlopend op een uitwerkingsplan bouwaanvragen te kunnen toetsen en verlenen, kan de gemeente ervoor kiezen de binnenplanse anticipatieprocedure te doorlopen. Deze procedure is mogelijk door de planvoorschriften uit het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999. Concreet betekent dat wel, dat er een stedenbouwkundig plan moet zijn dat inzicht geeft in de inpasbaarheid van het bouwplan in de toekomstige uitwerking. Dit stedenbouwkundig plan geeft dan inzicht in onder andere functies, programma, hoogte, bouwlagen, massa en verkeer. Zo mogelijk daarbinnen nog enige extra detaillering wat betreft het voorgenomen bouwplan. Dit stedenbouwkundig plan dient vervolgens als basis voor het kunnen toetsen van de bouwaanvraag.

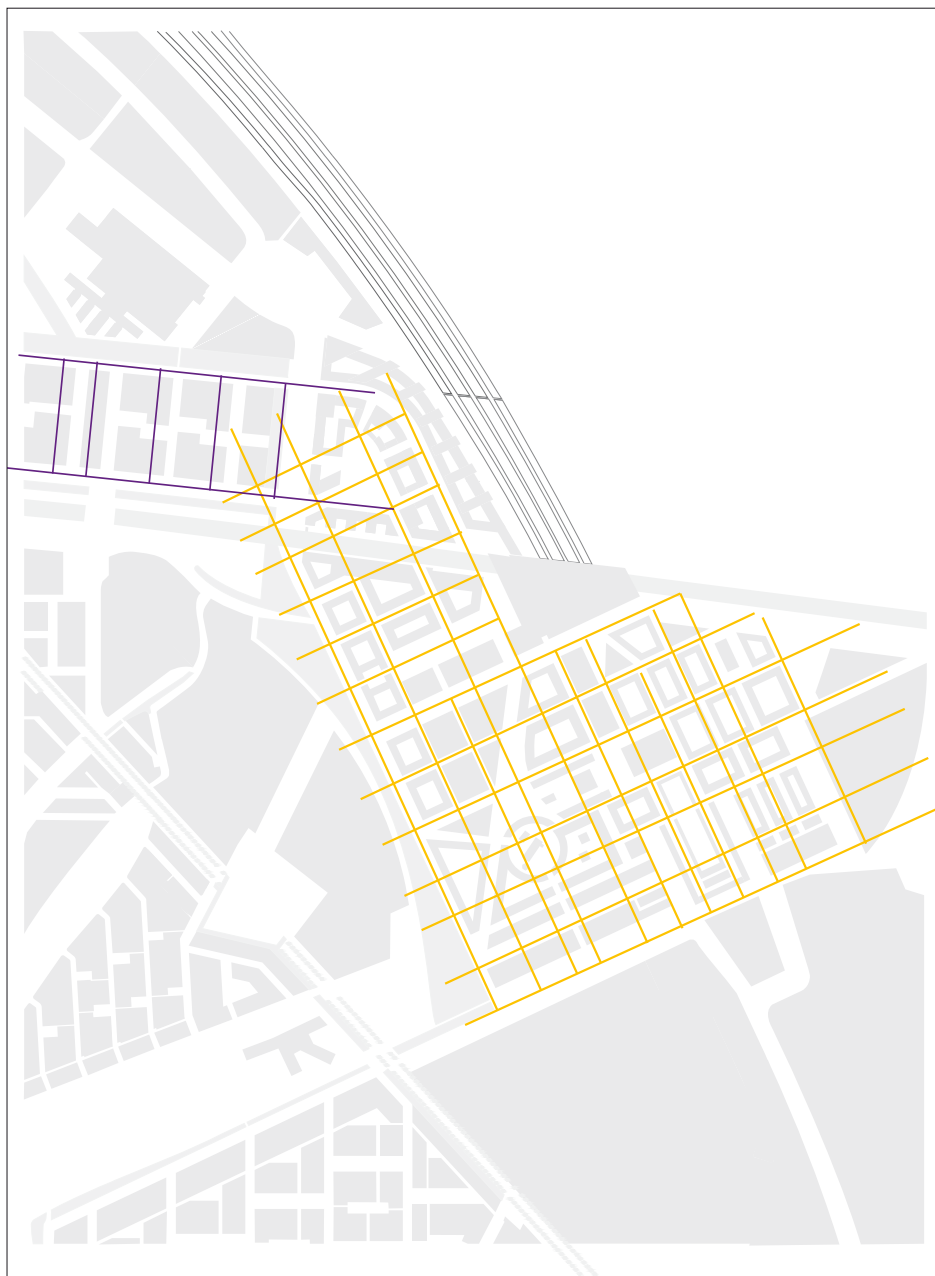
Bestuurlijk traject

Om een tijdige afgifte van de omgevingsvergunning mogelijk te maken, wordt dit SP samen met het Voorlopig Ontwerp (met andere woorden, het Voorgenomen Bouwplan) aangeboden aan college van B&W. Na vaststelling daarvan, wordt het Voorgenomen Ontwerp en het Stedenbouwkundig Plan ter inzage gelegd. Belanghebbenden krijgen de gelegenheid om eventuele zienswijzen tegen het voorgenomen bouwplan schriftelijk kenbaar te maken. De beantwoording daarop wordt meegenomen bij de schriftelijke afwikkeling van de definitieve aanvraag omgevingsvergunning.

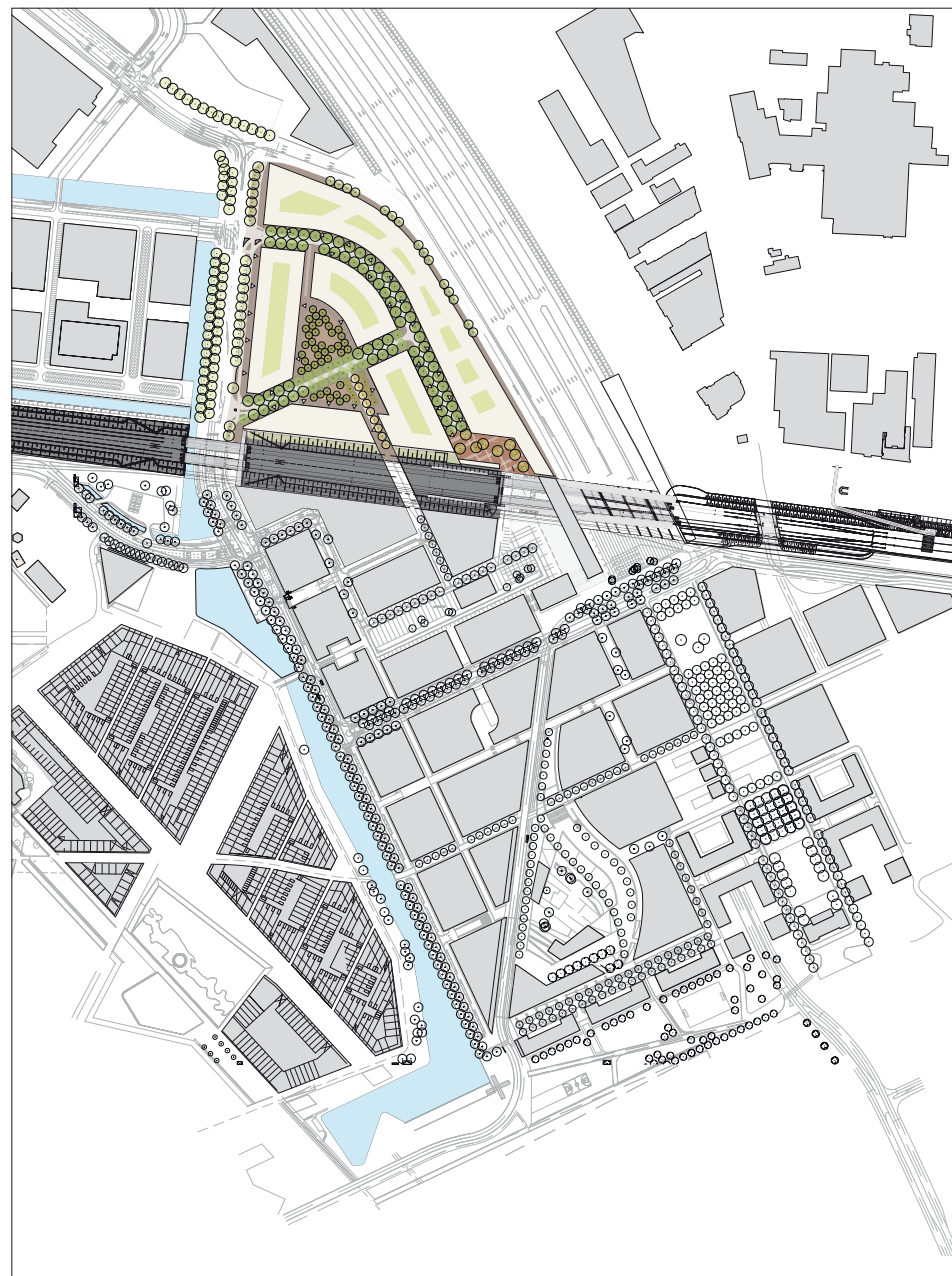
Intrekken Milieu Effect Rapport (MER) en Voorontwerp Bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Noord

Het oude SP Leidsche Rijn Centrum Noord kenmerkte zich door de Belle van Zuylen. Gezien de impact en (zeer bijzondere) schaal van dat gebouw, koos de gemeente Utrecht voor het vrijwillig doorlopen van een m.e.r.-procedure, om de effecten van de uitzonderlijke hoogbouw goed in kaart te brengen. Het MER vormde vervolgens een onderdeel van het op te stellen bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Noord. Deze laatste was in 2009 uitgewerkt tot het niveau van 'voorontwerp'.

Gezien het vervallen van de Belle van Zuylen, wordt het MER en het Voorontwerp bestemmingsplan ingetrokken. Dat maakt binnenplanse anticipatie en een snelle procedure weer mogelijk.



Gridstructuur



Overzichtskaart Leidsche Rijn Centrum

5 STEDENBOUWKUNDIGE OPZET LEIDSCHER RIJN CENTRUM NOORD

Een belangrijk uitgangspunt voor Leidsche Rijn Centrum Noord is de samenhang met Leidsche Rijn Centrum Kern. Ondanks de doorsnijding van het spoor moet het gebied als één centrum functioneren. Deze samenhang wordt gerealiseerd door het stratenpatroon van Leidsche Rijn Centrum Noord aan te laten sluiten op de gridstructuur van Leidsche Rijn Centrum Kern. De samenhang tussen Leidsche Rijn Centrum Noord en Leidsche Rijn Centrum Kern wordt verder versterkt door in beide gebieden de karakteristieken van de bouwblokken en openbare ruimte op elkaar af te stemmen.

De samenhang tussen Noord en Kern komt ook tot stand door de toegangsmogelijkheden van Noord naar Kern (en vice versa). Voor (langzaam) verkeer is op drie punten een verbinding tussen Noord en Kern aanwezig:

- via de Terwijdesingel
- via de Oslostraat
- via de onderdoorgang bij het station Utrecht Leidsche Rijn aan het Reykjavikplein.

Stedenbouwkundige uitgangspunten

Kenmerkende uitgangspunten voor de opzet van Leidsche Rijn Centrum Noord zijn:

- 1 Klassieke bouwblokken
- 2 Verticale geleding
- 3 Levendige plint (waar mogelijk)
- 4 Setbacks (dat wil zeggen, een terugliggende verdieping)/gevelbeëindiging.

Voor elk van de zones moeten aanvullende spelregels voor zowel stedenbouw als architectuur een nadere verfijning geven van de uitwerking van het gebied.

In dit Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Noord Fase 1 zal verder worden stilgestaan bij de stedenbouwkundige en architectonische regels van de A2 zone (het gebied langs de A2) en de Spoorzone (het aan het spoor gelegen westelijk bouwblok).

A2 Zone & Spoorzone

De A2 zone is de zone primair bedoeld voor de vestiging van kantoren. Deze wand is circa 300 meter lang, waarvan de voorkanten gelegen zijn aan de Reykjavikstraat. Evenals in de rest van de bouwblokken kenmerkt deze wand zich aan de Reykjavikstraat door verticale geleding en een klassieke opbouw van de blokken: plint van minimaal 4,5 meter, middendeel en een dakbeëindiging door middel van setback.

In de gehele A2 wand is circa 80.000 m² kantoor mogelijk. Deze wand wordt flexibel uitgegeven. De blokken bestaan uit een plint met daarbovenop nog minimaal 4 lagen (waaronder dus een setback). De gezamenlijke hoogte bedraagt daarmee minimaal 20 meter.

Aan de zijde van de A2 wordt in het bouwblok de ruimtelijkheid van de rijksweg A2 benadrukt, en profileren de gebruikers zich door middel van accenten en/of verbijzonderingen in de wand, die in ieder geval ook de installaties van de kantoren bevatten.

De Spoorzone wordt gevormd door de doelgroepengarage met aansluitend op de koppen twee kantoorgebouwen. Hoewel het eerste deel van dit blok gevormd wordt door de doelgroepengarage, vormt het gehele blok straks één integraal stadsblok met de kenmerken van een klassiek stadsblok. Ook de verticale geleding is op het niveau van het gehele blok zeker aanwezig, dit geldt in ieder geval voor de Spoorzone. Ook de hoogte van Spoorzone bedraagt circa 20 meter, in ieder geval niet hoger dan de wand aan de A2 zijde.





	plangrens SP (A2-zone en spoorblok)
	maximaal bouwvlak doelgroepengarage
	maximaal bouwvlak kantoorgebouw Capgemini
	indicatieve positie opbouw en architectonische verbijzondering
	indicatieve positie hoven en/of atrium
	verplichte rooilijn (minimaal 90%) met parcellering (15-45 m)
	setback stedelijke plint minimaal 2,5m t.o.v rooilijn
	verplichte gebouwhoeken
	parkeergarage op eigen kavel
	parkeergarage boven maaiveld/parkeergebouw
	minimale en maximale bouwhoogte stedelijke plint A2 zone
	minimale en maximale bouwhoogte stedelijke plint Spoorzone
	minimale en maximale bouwhoogte hoogteaccent
	maximale bouwhoogte opbouw
	minimale verdiepingshoogte beganegrondlaag
	positie hoogteaccent
	architectonisch accent
	ontsluiting parkeergarage
	hoofdentree kantoorgebouw

Legenda plankkaart

Plankaart Leidsche Rijn Centrum Noord

6 ARCHITECTONISCHE VORMGEVING

Leidsche Rijn Centrum is opgebouwd uit bouwblokken die gegroepeerd zijn in herkenbare stedenbouwkundige ruimten. Voor Leidsche Rijn Centrum Noord zijn dat de Reykjaviklaan, het Reykjavikplein, het centrale plein, de Terwijdesingel en de Stadsbaan. Voor alle ruimten geldt dat bebouwing de vorm van de ruimte ondersteunt met een duidelijke gevelbebouwing. Deze gevel is stedelijk, is gemaakt van stevige natuurlijke materialen. Ten behoeve van de versterking van de verticale geleding mag de setback in sommige gevallen (deels) op plaatsen achterwege gelaten worden, mits de setback in het gebouwontwerp wel duidelijk een plek heeft gekregen. De plint heeft een hoogte van minimaal 4,5 meter en het bouwblok heeft een verticale geleding.

De ontwikkeling van Capgemini vindt plaats in de A2 Zone. De voorgestelde kantoor nieuwbouw voor Capgemini vormt ongeveer een derde van de A2 zone van het plangebied. Het gebouw vormt twee gevels aan het Reykjavikplein en bijna 100 meter gevel aan de Reykjavikstraat. Het gebouw ligt over een lengte van ongeveer 180 meter aan de Stadsbaan, parallel aan de Rijksweg A2.

De ontwikkeling van de doelgroepengarage ligt langs het spoor, Spoorzone, en vormt de zuidelijke begrenzing van het centrale binnengebied. De westelijke grens van de doelgroepengarage wordt bepaald in de uitwerking naar het definitieve ontwerp. Deze westelijke grens kan circa 8 meter opschuiven, ongeveer ter hoogte van de op de plankaart aangegeven stippellijn.

Aangezien bij latere ontwikkeling in deze zones een integraal beeld moet ontstaan, zijn hier de integrale spelregels en referentiebeelden voor beide zones beschreven. Deze spelregels vormen tevens ook onderdeel van de uitwerking van de spelregels in het overig gebied in een later stadium.

A2 Zone

- Plint minimaal 4,5 meter
- Totale bouwhoogte minimaal circa 20 - maximaal 25 meter
- Bouwlagen minimaal 5 inclusief setback
- Setback minimaal circa 2,5 meter uit rooilijn
- Gevelgrens is gelegen op de rooilijn van het matenplan
- Verticale geleding in ontwerp
- Gevelbeeindiging in verschillende typen
- Opbouw bouwblok in drie delen: plint, massa en top

- Steenachtig materiaal vormt de basis voor de gevel, waarbij gekozen steenmateriaal niet slechts cosmetisch gedetailleerd mag worden
- Belangrijke plaatsen in het gebouw zoals hoeken en overgangen worden extra gedetailleerd en/of geaccentueerd
- Het daklandschap van het gebouw vormt onderdeel van het ontwerp met het oog op de toekomstige hoogbouw
- Naamsaanduiding geïntegreerd in het gebouw
- Aan de A2 zijde presenteert het gebouw zich met accenten en/of verbijzonderingen. Deze mogen een hoogte hebben van maximaal 8 meter bovenop de basishoogte



Sfeerimpressie Reykjavikplein

Spoorzone

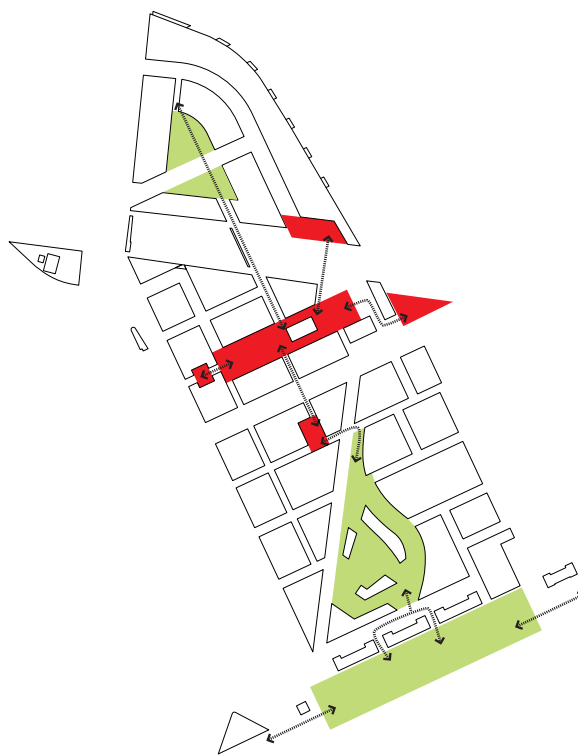
- Plint minimaal 4,5 meter
- Totale bouwhoogte circa 18-25 meter
- Bouwlagen 5 lagen inclusief setback
- Gevelgrens is gelegen op de rooilijn van het matenplan
- Waar mogelijk verticale geleding in ontwerp door middel van niet repeterende geveldelen
- Gevelbeeëindiging in verschillende typen
- Opbouw bouwblok in drie delen: plint, massa en top
- Transparantie in de gevel
- Steen vormt de basis voor de gevel, waarbij de gekozen steen niet slechts cosmetisch gedetailleerd mag worden
- Belangrijke plaatsen in het gebouw zoals hoeken en overgangen worden gedetailleerd en/of geaccentueerd
- Het daklandschap van het gebouw vormt onderdeel van het ontwerp met het oog op de toekomstige hoogbouw
- Naamsaanduiding geïntegreerd in gebouw.

Specifiek voor doelgroepengarage

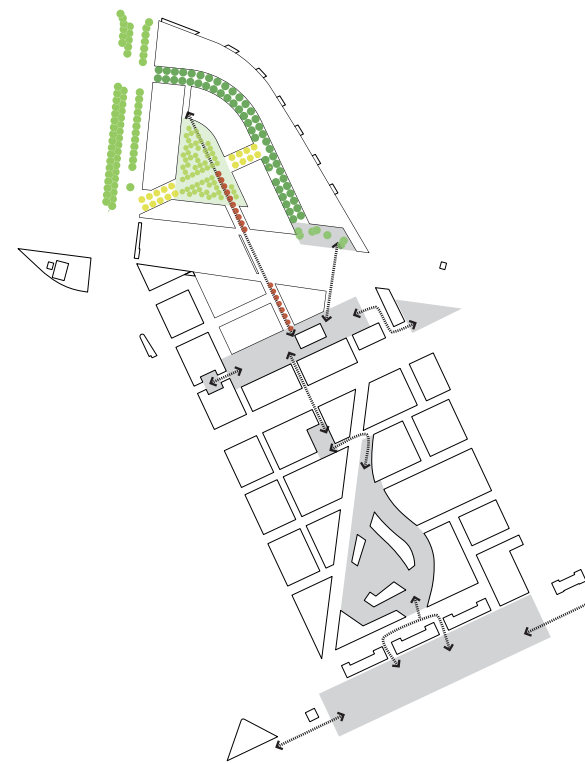
- De doelgroepengarage presenteert zich als 1 gebouw met duidelijke begeleiding van de aanliggende pleinruimte
- Auto's niet nadrukkelijk zichtbaar
- Plint geschikt voor toekomstige huisvesting van publieksgerichte voorzieningen
- Verlichtingsplan maakt onderdeel uit van ontwerp.
- Maximaal 14 bouwlagen, inclusief dakopbouwen, verkeersruimtes etc. De laatste laag mag ook (deels) open worden ontworpen.
- Setback niet noodzakelijk. Wel aandacht voor ontwerp daklandschap.
- Verticale geleding niet noodzakelijk.



LRC verkaveling maart



verhouding park - plein



bomenstructuur

Structuur openbare ruimte

7 OPENBARE RUIMTE

De openbare ruimte vormt een belangrijke kwaliteit in Leidsche Rijn Centrum. Evenals in Leidsche Rijn Centrum Kern is de openbare ruimte in Leidsche Rijn Centrum Noord een evenwicht van formele lanen, informele (semi)-openbare verblijfsplekken, pleinen en doorgangen. Eén en ander nog uit te werken in een definitief inrichtingsplan.

Elementen Openbare ruimte

In Leidsche Rijn Centrum Noord onderscheiden we in de openbare ruimte de volgende onderdelen:

- **Formele lanen met 25 meterprofiel** (Reykjavikstraat en Stockholmstraat)
deze lanen vormen de hoofdontsluiting voor Leidsche Rijn Centrum Noord.
- **Stedelijk (groen) plein**
Dit plein vormt het centrale hart van LRC Noord. Niet alleen een plaats voor ontmoeting, maar ook een kwaliteitsimpuls van de omringende woningen en hoogbouw. In bredere context rondt het de structuur van centrale pleinen en groene ruimtes in Leidsche Rijn Centrum af.
De stedelijke blokken rondom het plein vormen feitelijk de wanden van het plein. Dit betekent dat de wand van de doelgroepengarage deze functie in zich moet dragen. Het stelt daarmee eisen aan de vormgeving en architectuur van de doelgroepengarage
- **Reykjavikplein**
Het station Utrecht Leidsche Rijn kent bij opening 2 voorkanten. Het plein in Leidsche Rijn Centrum Noord, grenzend aan Capgemini, heeft dan ook de kwaliteit die bij een voorkant hoort. Het vormt een ruimte die primair voor voetgangers en fietsers bedoeld is. Om deze functie te ondersteunen, zijn langs het spoor ruimtes gereserveerd voor kiosachtige functies.
- **Binnenhoven**
deze bieden rust aan de rondom gelegen functies, voornamelijk voor de woningen. Mogelijk dat deze ook een functie krijgen voor speelgelegenheid voor jonge kinderen. In sommige blokken, bijvoorbeeld aan het spoor, zou een semi-openbare functie denkbaar zijn.

De materialisering van de openbare ruimte heeft een hoge kwaliteit: natuursteen, gebakken klinkers, mooi vormgegeven straatmeubilair en bomen die deze kwaliteit nog eens onderstrepen.

Om de openbare ruimte zo min mogelijk te verstoren wordt afval van de commerciële functies inpandig verzameld en aangeboden. Voor het laden en lossen zullen specifieke plekken in het gebied worden aangewezen, van waaruit de functies bevoorrad kunnen worden.

Om de kwaliteit en de levendigheid van de openbare ruimte te onderstrepen en te versterken, dient de architectuur van de gebouwen daaraan een bijdrage te leveren. In ieder geval dient de plint met de openbare ruimte te communiceren.



Hoofd verkeersstructuur

8 VERKEER

Het gebied heeft twee hoofdwegen ter afwikkeling van verkeer. Verder is er beperkt verkeer mogelijk op de twee pleinen in het gebied. Het verkeer op deze pleinen betreft met name bestemmingsverkeer ten behoeve van afzetten en/of ophalen van personen en goederen. Een evident voorbeeld daarvan natuurlijk het Reykjavikplein. Dit is een plein primair voor verblijf en langzaam verkeer, maar kent ook een Kiss and Ride functie voor het station Utrecht Leidsche Rijn.

Hoofdontsluiting

De hoofdontsluiting van het gebied verloopt primair via Rekjavikstraat en Stockholmstraat. Gezien het toekomstig programma zijn deze straten ruim opgezet om de verkeersafhandeling zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Dit komt met name tot uiting in de ruimte voor opstelstroken bij de kruispunten met de Terwijdesingel. Deze ruime opstelstroken voorkomen filevorming tijdens de ochtend en avondspits. Rekening is gehouden met circa 15.000 mvt per etmaal. De verkeersaantrekkende werking van het bouwplan Capgemini past binnen de verkeerskundige capaciteit.

Laden/Lossen

Laden en lossen ten behoeve van de publiekgerichte voorzieningen en de kantoren vindt plaats op de daartoe aangewezen zones in het gebied.

In ieder geval zal ter hoogte van de expeditieingang van Capgemini een laad/losplek in het definitieve inrichtingsplan worden opgenomen.

Aanbieden/ophalen afval

De commerciële voorzieningen bieden hun afval in pandig aan. Het streven is om dit voor de te realiseren woningen in het gebied ook te organiseren. In ieder geval zal ten behoeve van de woningen in het gebied een aantal ondergrondse afvalcontainers worden geplaatst.

In het ontwerp van Capgemini is in pandig verzamelen en aanbieden van afval in het ontwerp meegenomen.

Parkeren

Het uitgangspunt is dat elke functie parkeren op en/of onder de eigen kavel oplost. De maat van de bouwblokken is dan ook zo gekozen dat een efficiënte parkeeroplossing mogelijk is (ca 48,60 breed).

Ook in de openbare ruimte zijn parkeerplaatsen voorzien. Deze dienen slechts ten behoeve van kort parkeren en/of ophalen/afzetten.

Verder is een doelgroepengarage in het gebied opgenomen. Deze openbare garage wordt gelijktijdig met de bouw van Capgemini ontwikkeld. Deze garage staat primair tot doel van de parkeerbehoefte van de doelgroepen (gebruikers van de functies) in Leidsche Rijn Centrum Noord.

9 MILIEU

Het uitgangspunt is dat dit plan wordt gerealiseerd met een binnenplanse anticipatie (WRO art 3.6) binnen het vigerende bp LR 1999. Om de omgevingsvergunning te verkrijgen, dient de aanvrager een aantal milieuaspecten in kaart te hebben gebracht.

Geluid: wet geluidhinder & gemeentelijk geluidbeleid.

De kantorenwand gelegen aan de Reykjavikstraat en rijksweg A2 dient mede om de geluidsbelasting op achterliggende woningen (Leidsche Rijn Centrum & Terwijde) op een acceptabel niveau te krijgen. Verder zijn woningen aan de rijksweg A2 gezien de hoge geluidsbelasting niet mogelijk en/of wenselijk. Kantoren zelf zijn geen geluidsvoelige bestemming vanuit de wet geluidhinder en hiervoor zijn dan ook geen wettelijke voorschriften of eisen vanuit gemeentelijk beleid. Er is daarom geen akoestisch onderzoek en rapportage noodzakelijk. Wel dient het kantoor een minimale hoogte van 20 meter te hebben en direct aan te sluiten (of mogelijkheid hebben om aan te sluiten) op naastgelegen kantoren.

Wel is overigens gevelisolatie aan de zijde van de rijksweg A2 noodzakelijk t.b.v. het geluidsniveau binnen in het kantoor. Dit valt niet onder de milieuwetgeving.

Externe veiligheid

Eerder is voor het betreffende plangebied al een studie naar Externe Veiligheid uitgevoerd. Zo nodig wordt dit onderzoek voor het voorgenomen bouwplan geactualiseerd.

Luchtkwaliteit

De RO-procedure betreft een binnenplanse anticipatie en daarvoor hoeft geen toetsing aan de wet Luchtkwaliteit plaats te vinden. Daarnaast is het programma voor dit kantoor opgenomen in het totale geplande programma van Leidsche Rijn wat is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (Wm art 5.16 lid d). Aparte berekeningen t.a.v. de luchtkwaliteit zijn daarom niet noodzakelijk.

Bodemkwaliteit

Bij een aanvraag om omgevingsvergunning dient een bodemonderzoek conform de NEN 5740 te worden verricht. Uit eerdere onderzoeken blijkt dat er geen verontreinigingen aanwezig zijn.

Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met nabij gelegen grondwaterverontreinigingen. Als er in de invloedssfeer van de onttrekking een verontreiniging aanwezig is moeten hiervoor in een saneringsplan voldoende tegenmaatregelen worden beschreven.

Ecologie

Het plangebied is geen onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur of van de gemeentelijke groenstructuur. Uit de rapportage van bureau IJzerman van 2008 blijkt dat aanwezige Flora en Fauna niet leidt tot beperking van ontwikkelingsmogelijkheden, en ook geen aanvullende ontheffingen en/of vergunningen noodzakelijk zijn.

Duurzaamheid

Middels rapportage moet worden aangetoond of en hoe het plan een bijdrage levert aan het eigen beleid van de organisatie t.a.v. duurzaamheid en aan gemeentelijk beleid t.a.v. klimaat en duurzaamheid.

De gemeente Utrecht heeft in haar milieubeleidsplan (MBP) op energiegebied een duidelijke ambitie vastgelegd. In het MBP is opgenomen dat Utrecht in 2030 CO₂-neutraal is. Ontwikkel- en herstructureringslocaties bieden kansen om een bijdrage te leveren aan de realisatie van deze ambitie. De inzet van maatregelen om de CO₂-uitstoot vergaand te verminderen gaat in de volgorde: energiebehoefte verminderen, inzet van duurzame bronnen en, tenslotte, een zo efficiënt mogelijke omzetting van primaire energie in warmte en kracht. Die klimaatambities betekenen een fors lagere energieprestatie.

Gezien het eigen duurzaamheidsbeleid van Capgemini en de karakteristiek van de nieuwe locatie wordt verwacht dat het nieuwe kantoor een hoge Breeam-score (Breeam is een certificeringsmethode om de duurzaamheid van een ontwikkeling te kwantificeren, www.breeam.nl) verkrijgt. In ieder geval zal het moeten voldoen aan de score 'Good'. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag dient een daadwerkelijke berekening te worden gevoegd met inzicht in de verschillende maatregelen/installaties.

Windhinder & schaduw

In Leidsche Rijn Centrum Noord is als gevolg van de hoogbouw inzicht in windhinder van belang. Zoals eerder in dit SP beschreven, volgen de definitieve spelregels omtrent onder andere hoogbouw in het integraal SP Leidsche Rijn Centrum Noord.

Aangezien Capgemini gelegen is aan het Reykjavikplein is op basis van een indicatieve uitwerking de mogelijke windhinder in beeld gebracht. Op basis van deze resultaten zijn in ieder geval rondom Capgemini of als gevolg van Capgemini geen knelpunten waarneembaar.

Ook schaduw is bepalend voor de kwaliteit van een gebied. Met name natuurlijk de verblijfsgebieden als pleinen en parken dienen niet overwegend in de schaduw gelegen te zijn. Uit de bezonningsstudie blijkt dat op het Reykjavikplein een prima zon/schaduwklimaat is.



Luchtfoto plangebied en omgeving

10 UITVOERING

Om te komen tot de oplevering van het kantoorgebouw in medio 2013, wordt een strakke planning doorlopen. Deze planning is op hoofdlijnen:

2011

- Voorlopig Ontwerp Capgemini
- Definitief Ontwerp Capgemini
- bouwvoorbereiding

2012

- start bouw Capgemini

2013

- oplevering Capgemini

