

### 3. Stedenbouwkundig concept

Ruimtelijke drager van het Masterplan is het stedenbouwkundig concept, waarin de ambities voor Leidsche Rijn Centrum ruimtelijk zijn uitgewerkt. Het concept bestaat uit een stedenbouwkundige structuur (verkaveling) en richtlijnen voor de randen van het centrum, hoogteverschillen, de openbare ruimte & groen, bebouwing, publieke gebouwen en hoogbouw.

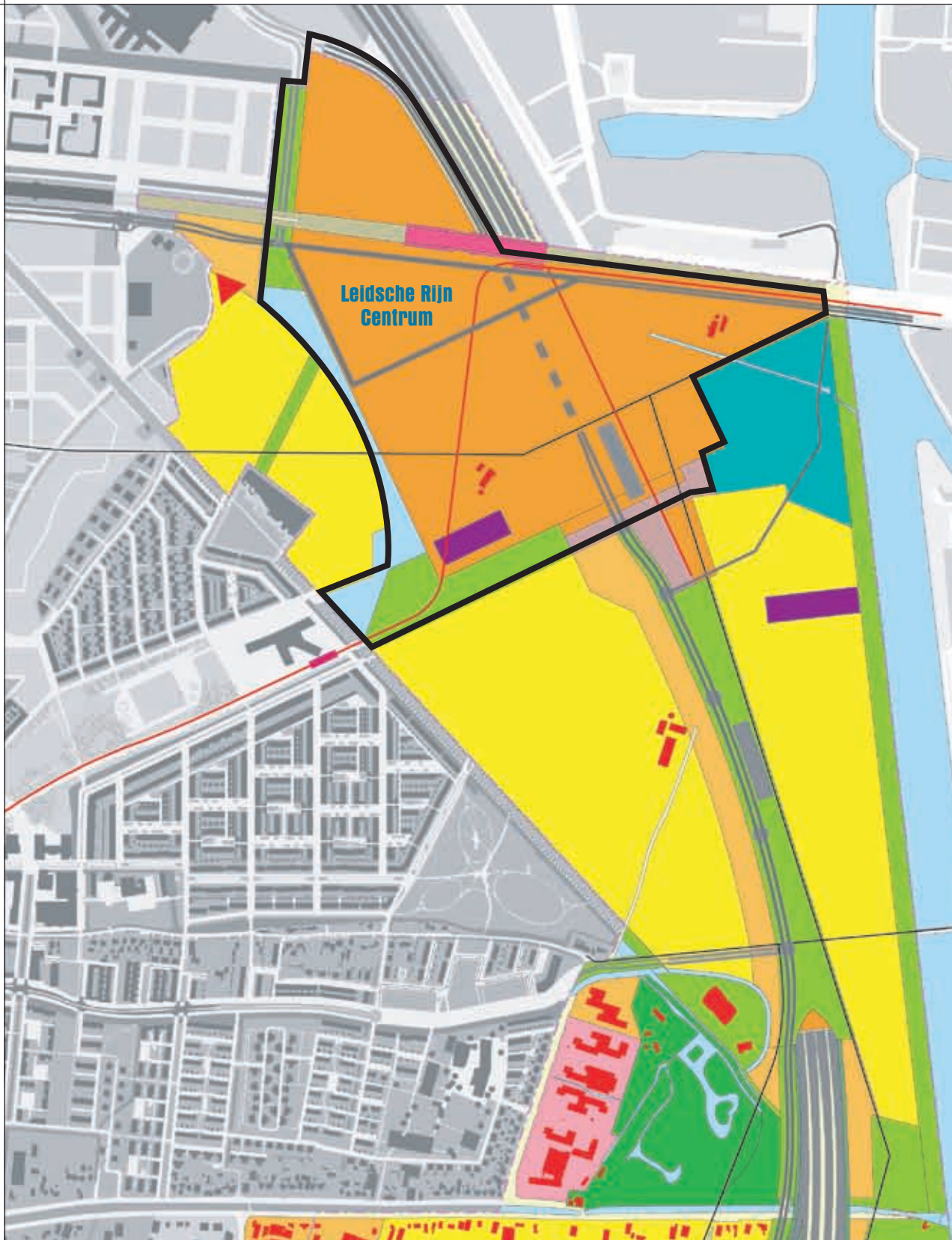
#### 3.1 Stedenbouwkundige ambities

In de visie 'Het Levende Centrum' zijn ruimtelijke uitgangspunten opgesteld die de input hebben gevormd voor het stedenbouwkundige concept in het Masterplan. Een belangrijke ambitie is dat Leidsche Rijn Centrum een uitgesproken stedelijk karakter krijgt en daarmee een contrast vormt met de wijken eromheen. Dit stedelijke karakter komt tot uiting in een relatief hoge en dichte bebouwing met duidelijke hoogteaccenten en hoogbouw ten noorden van het spoor. Op deze wijze wordt de herkenbaarheid van Leidsche Rijn Centrum vergroot. Daarnaast komt het stedelijke karakter ook tot uiting door de drukte op straat. Voorop staat de manier waarop de bezoeker het centrum beleeft. Dit kan vanuit stedenbouw positief worden beïnvloed door het centraal stellen van de openbare ruimte. Een netwerk van pleinen en andere publieke ruimtes is dan ook één van de belangrijkste onderleggers voor het stedenbouwkundige ontwerp.

Om de levendigheid verder te bevorderen komen entrees van gebouwen aan de straat te liggen en wordt de begane grond daar waar mogelijk met levendige functies ingevuld. De andere belangrijke ambitie is dat het centrum gebruikt gaat worden door uiteenlopende groepen mensen. Afwisseling is daarom essentieel. Leidsche Rijn Centrum krijgt een stelsel van plekken en routes die verschillend zijn in karakter, functie en omvang. In straten met overwegend woningen zal de sfeer anders zijn dan in het kernwinkelgebied, dat op zijn beurt weer anders is dan een stedelijk plein met uitgaansgelegenheden en terrassen. Dit soort verschillen en contrasten die een centrum aantrekkelijk maken, worden in Leidsche Rijn Centrum doelbewust ontworpen.



REFERENTIES OPENBARE RUIMTE LEIDSCHER RIJN CENTRUM



## LEGENDA

- WONEN  
(HOOFDFUNCTIE)
- CENTRUMVOORZIENINGEN
- OVERTUIN  
(WONEN + GROEN)
- KANTOREN  
(HOOFDFUNCTIE)
- BEDRIJVEN  
(HOOFDFUNCTIE)
- GEMENGD PROGRAMMA
- KINDERCLUSTER
- GROEN OPENBAAR
- GROEN PARTICULIER
- PLEIN
- STRAND
- WATER
- SPOOR + HALTE
- HOV + HALTE
- WEG INFRASTRUCTUUR
- FIETSVERBINDING
- BESTAANDE BEBOUWING
- PLANGRENS LEIDSCHER RIJN CENTRUM

UITSNEDE VAN FUNCTIEKAART UIT ONTWIKKELINGSVISIE CENTRALE ZONE 2005 MET PLANGRENS LEIDSCHER RIJN CENTRUM



### 3.2 Context

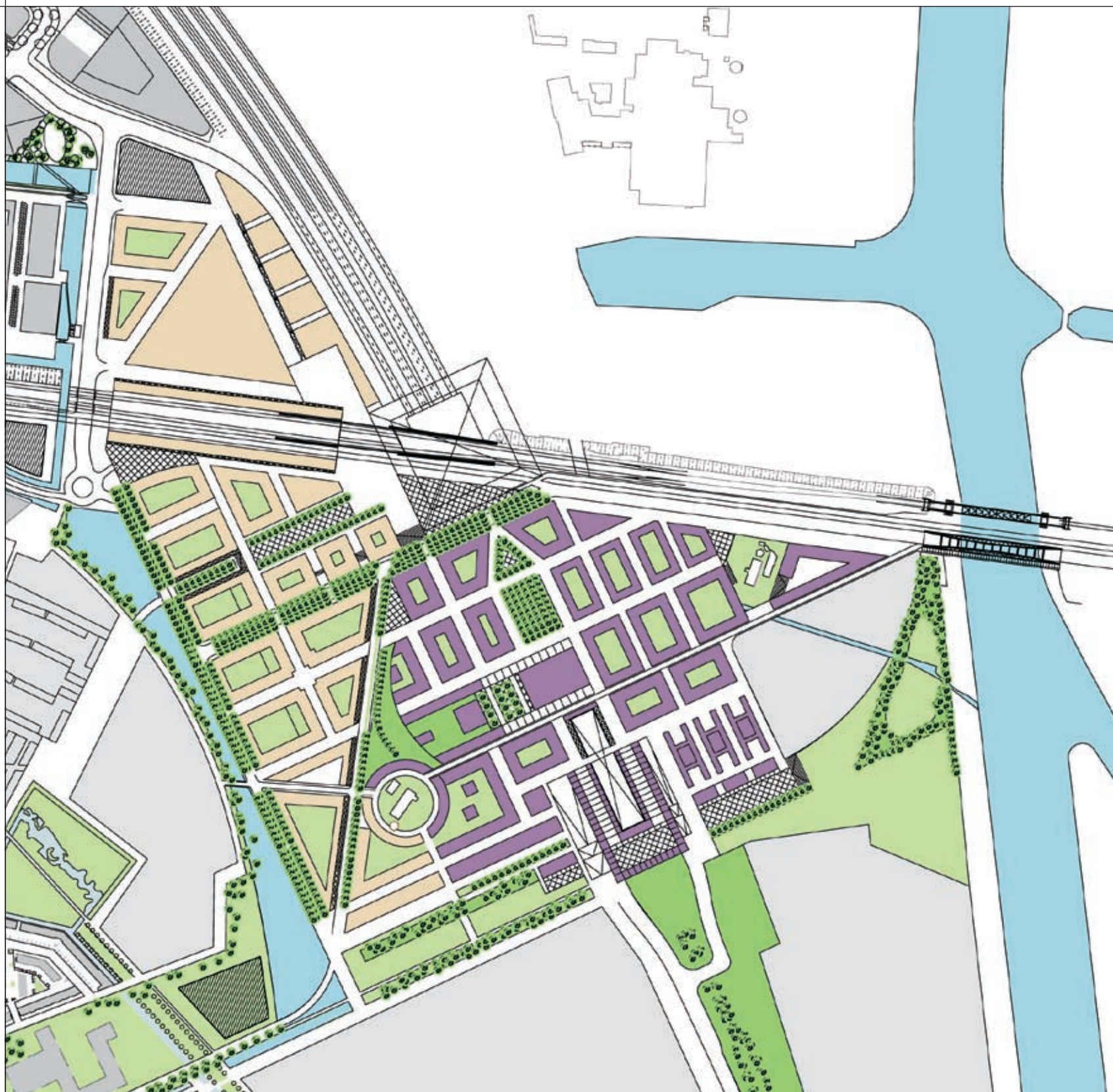
Het centrum wordt gerealiseerd in het oostelijke deel van Leidsche Rijn, op de plek waar letterlijk alle hoofdinfrastructuur elkaar kruist, waaronder de Rijksweg A2 en de spoorlijn Utrecht-Den Haag /Rotterdam. Bijzonder is dat hierdoor Leidsche Rijn Centrum, geografisch gezien, centraal in de stad komt te liggen. Door de directe aanwezigheid van de hoofdinfrastructuur is het centrum optimaal bereikbaar met de auto, trein, bus en fiets. Leidsche Rijn Centrum wordt aan de zuid- en westzijde begrensd door de woongebieden Parkwijk, Grauwaart, Hogeweide, Overtuin en Terwijde. Aan de noordzijde grenst het gebied aan De Wetering. Aan de oostzijde vormt het Amsterdam - Rijnkanaal de grens, waarachter de bestaande stad ligt. Belangrijke ruimtelijke en functionele relaties zijn er met de omliggende woonwijken, Mesos Medisch Centrum en The Wall in De Wetering-zuid. Anders dan in de omringende woonwijken betreft de doelgroep bij de sociale woningbouw zeker ook jongeren, starters en zorggerelateerde woonbehoefte.

Een belangrijk gegeven is dat de A2 grotendeels overkapt gaat worden. Tezamen met de aanleg van een nieuwe brede brug over het Amsterdam - Rijnkanaal zorgt deze overkapping voor het verdwijnen van de bestaande verkeersbarrières tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad. Leidsche Rijn Centrum krijgt een unieke ligging doordat het over de A2 wordt gesitueerd. Door het doortrekken van het Centrum over het dek van de A2 ontstaan hoogteverschillen, die bijdragen aan een onderscheidend karakter.



UITZICHT OVER HET AMSTERDAM - RIJNKANAAL





STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR LEIDSCHER RIJN CENTRUM

### 3.3 Structuur

Als basis voor de stedenbouwkundige structuur is gekozen voor een rechtlijnige verkaveling, een grid. Dit patroon van straten vormt het belangrijkste ordenende principe van het centrum. Voorts zijn afwijkingen aangebracht, zoals de Diagonaal, die het grid juist spannend maken. Hierbinnen bevindt zich een netwerk van openbare pleinen en parken, die de diverse deelgebieden karakter geven. De aanwezigheid van het hoger gelegen en langgerekt A2-dek heeft een structurerend effect voor de ligging van het grid. Mede daarom is ervoor gekozen om het stratenpatroon loodrecht op en evenwijdig aan het A2-dek te leggen.

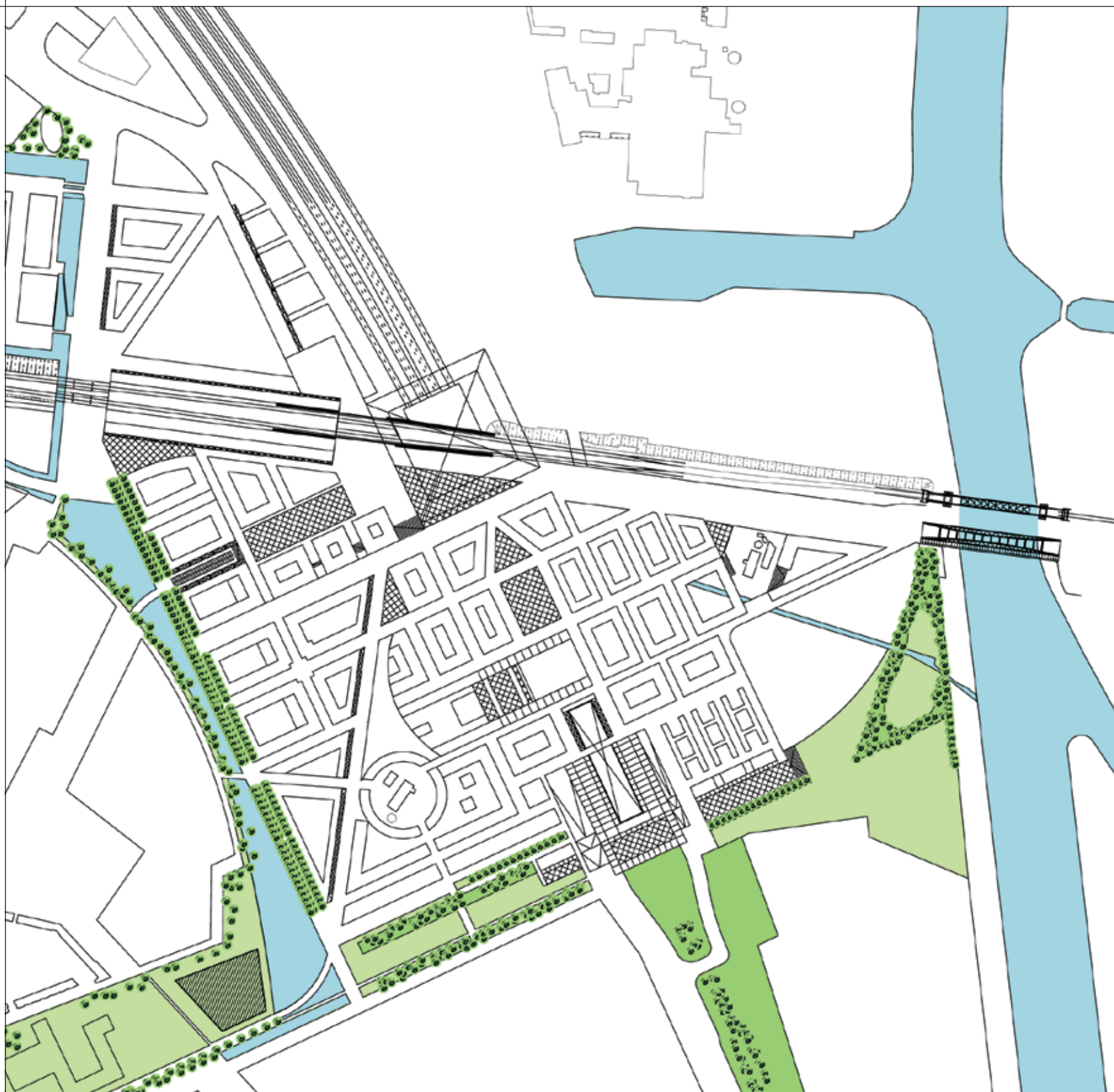
Een ander belangrijk element dat structuur geeft aan het stedenbouwkundig ontwerp, is de aanwezigheid van het hoogteverschil. Het A2-dek komt op 9,0 meter + NAP, terwijl het bestaande maaiveld op 1,3 meter + NAP ligt. Om dit hoogteverschil niet als barrière te laten werken, maar juist als kans te benutten, wordt het hoger gelegen deel aan weerszijden van het dek van de A2 uitgebreid. Zo ontstaat een hoger gelegen deel van Leidsche Rijn Centrum dat omvangrijk genoeg is om stedenbouwkundige samenhang te verkrijgen. Het hoger gelegen deel loopt aan de westzijde grotendeels geleidelijk en gevarieerd af naar het lager gelegen niveau, waardoor speelse hoogteverschillen ontstaan binnen het centrum. Aan de zijde van het Amsterdam - Rijnkanaal, grenzend aan Overtuin, is een scherpe overgang van hoog naar laag aangebracht. De doorgaande wegen naar de brug over het kanaal blijven wel op het hoge niveau gesitueerd.

Ook de begrenzing van het gebied geeft structuur. Vanwege de keuze om een duidelijk contrast tussen het centrum en de omliggende wijken aan te brengen, wordt het grid omzoomd door duidelijk zichtbare groene randen, zoals een singel of parkrand. Hierdoor wordt Leidsche Rijn Centrum een eigen entiteit.

Daarnaast geeft de aanwezigheid van een aantal ruimtelijke elementen structuur aan de stedenbouwkundige opzet.

- In de eerste plaats gaat het daarbij om de infrastructuur voor auto, trein, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en fiets. Diverse routes lopen door Leidsche Rijn Centrum. De ligging van het spoor en de rijksweg zijn een gegeven. De andere routes zijn in het stedenbouwkundig ontwerp opgenomen. Doorgaand autoverkeer dat niet in het centrum hoeft te zijn, wordt zoveel mogelijk geweerd. De Stadsweg wordt ter plaatse van Leidsche Rijn Centrum ook overkapt, gebundeld aan de A2. De Verbindingsweg krijgt zijn route langs de noordwestelijke grens van het plangebied met Terwijde. De Noordelijke Stadsas (NSA) krijgt een bundeling met het spoor. De doorgaande fietsboulevard van Leidsche Rijn naar de bestaande stad is opgenomen in het grid. Bestemmingsverkeer is eveneens opgenomen in de gridstructuur. De HOV-baan tenslotte loopt diagonaal door het plangebied. Deze diagonaal krijgt zo een belangrijke structurerende werking in de beleving van het centrum.
- In de tweede plaats is de aanwezigheid van cultuurhistorische elementen van belang. Twee monumentale boerderijen (Hofstede Ter Weide en Rood Noot) liggen in het plangebied en zijn opgenomen in de stedenbouwkundige structuur. Op hun beurt kunnen zij betekenis geven aan Leidsche Rijn Centrum. De Vleutense Wetering, een historische watergang, wordt ingepast.
- In de derde plaats gaat het om een aantal ruimtelijke elementen buiten het plangebied die belangrijke invloed hebben op het stedenbouwkundig ontwerp. Het Amaliapark wordt doorgetrokken en krijgt daarmee betekenis als groengebied aan de rand van het centrum. (Loop) routes van het station naar bestemmingen als Mesos Medisch Centrum, The Wall en het Leidsche Rijn College zijn belangrijk. De aanwezigheid van het Amsterdam - Rijnkanaal tenslotte heeft een belangrijke functie voor de oriëntatie en het uitzicht.





GROENE RANDEN LEIDSCH E RIJN CENTRUM

### 3.4 Randen

De randen van Leidsche Rijn Centrum ten zuiden van het spoor worden verschillend ingericht. Ze hebben met elkaar gemeen dat het gaat om duidelijk zichtbare groene grenzen, waardoor Leidsche Rijn Centrum wordt omrand door een groene gordel. De term groene gordel dateert uit de tijd dat steden hun vestingwerken ontmantelden en transformeerden tot singels met parken, waarmee het centrumgebied helder werd afgebakend van de omringende stedelijke uitbreidingen.

De groene gordels kregen een recreatieve functie voor de bewoners van de binnenstad en de omliggende wijken. De groene gordel van Leidsche Rijn Centrum omvat de volgende landschappelijke elementen:

#### singel

*1 gracht om een stad of dorp;*

*2 weg langs een gracht om stad of dorp*

De Utrechtse singel tussen Grauwaart en Leidsche Rijn Centrum is een ruimte van hoge landschappelijke kwaliteit en functioneert als grens en verkeersverdeling voor beide gebieden. De Singel is vanaf de westzijde de entree naar Leidsche Rijn Centrum.

#### park

*1 openbaar, onbebouwd terrein in stad of dorp met grasperken, bomen, struiken e.d. of rond een kasteel of landhuis*

Het Verlengde Amaliapark maakt onderdeel uit van de groene gordel aan de zuid-kant van Leidsche Rijn Centrum samen met het Amaliapark en deelgebied Overtuin aan het Amsterdam - Rijnkanaal. Het park manifesteert zich als parkzone met daarin losstaande bebouwing, zoals het Leidsche Rijn College, de atletiekbaan, andere maatschappelijke voorzieningen en een aantal woningen. Hier kunnen ook allerlei activiteiten plaatsvinden die je gewoonlijk in stadsparken aantreft. Utrechtse referenties zijn het Griftpark en het Lepelenburg.

#### esplanade

*1 plein voor gebouwen, om te wandelen*

De esplanade maakt deel uit van de Zuidknoop en bestaat uit een aaneenschakeling van drie verharde openbare ruimtes die het Verlengde Amaliapark verbinden, via het (met bijvoorbeeld pergola's omzoomde) A2-dek, met het groen van deelgebied Overtuin aan het Amsterdam - Rijnkanaal. De aanleg van deze esplanade zorgt voor een aantrekkelijke oversteek van de Stadsweg en de oversteek van de ontsluitingsweg van het oostelijk centrumdeel.

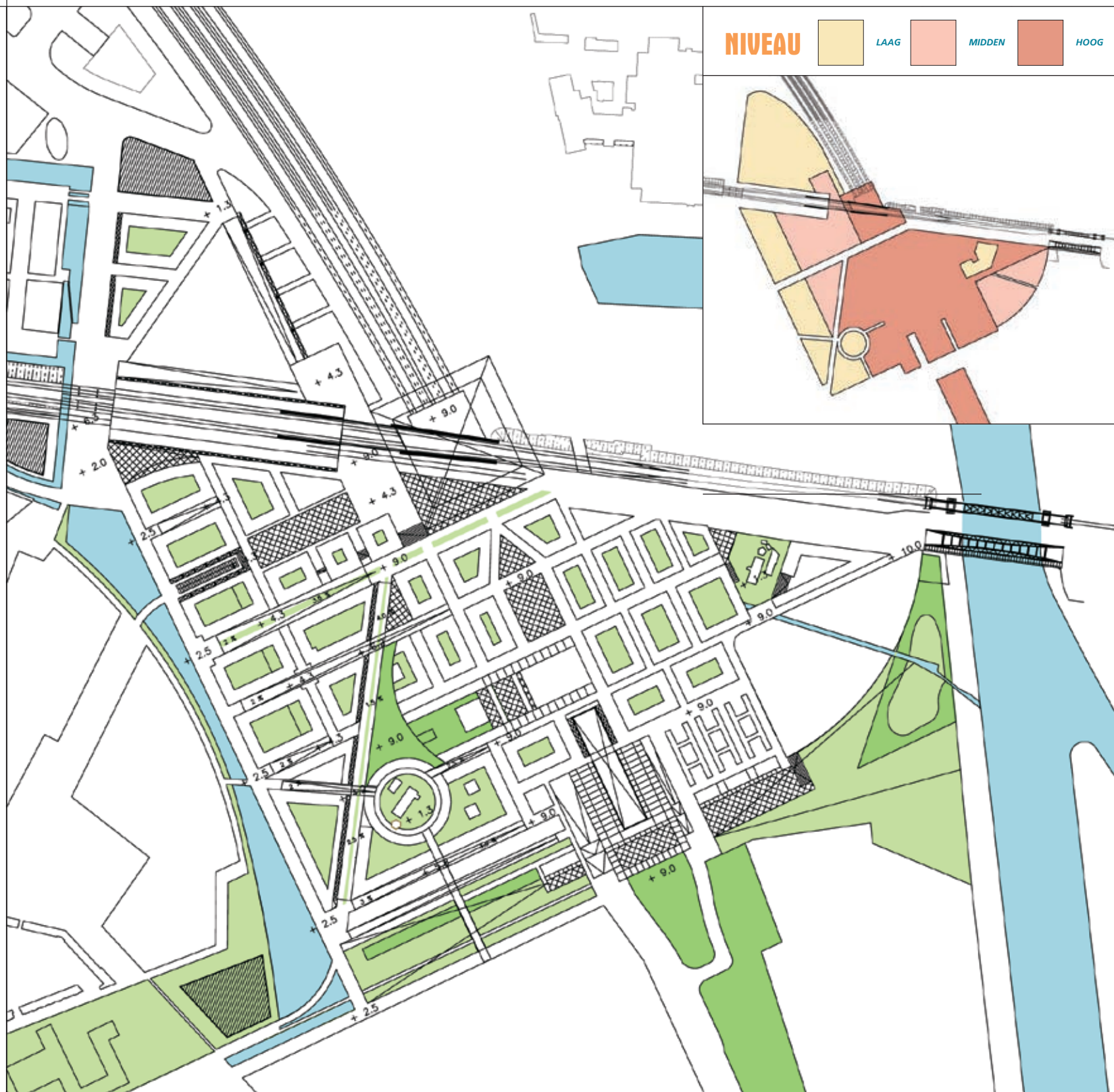
#### belvédère

*1 Uit het italiaans "bel vedere", "mooi zien". Plek waarvan men een mooi uitzicht ontdekt.*

De Belvédère vormt het balkon van Leidsche Rijn Centrum en biedt door het hoogteverschil uitzicht over het lagergelegen deelgebied Overtuin, het Amsterdam - Rijnkanaal en de bestaande stad.





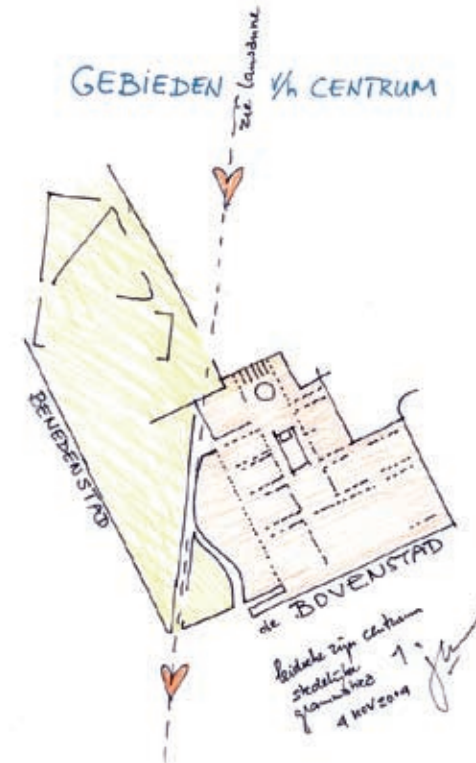


MAAIVELDHOOGTES EN HELLINGPERCENTAGES LEIDSCHERIJN CENTRUM



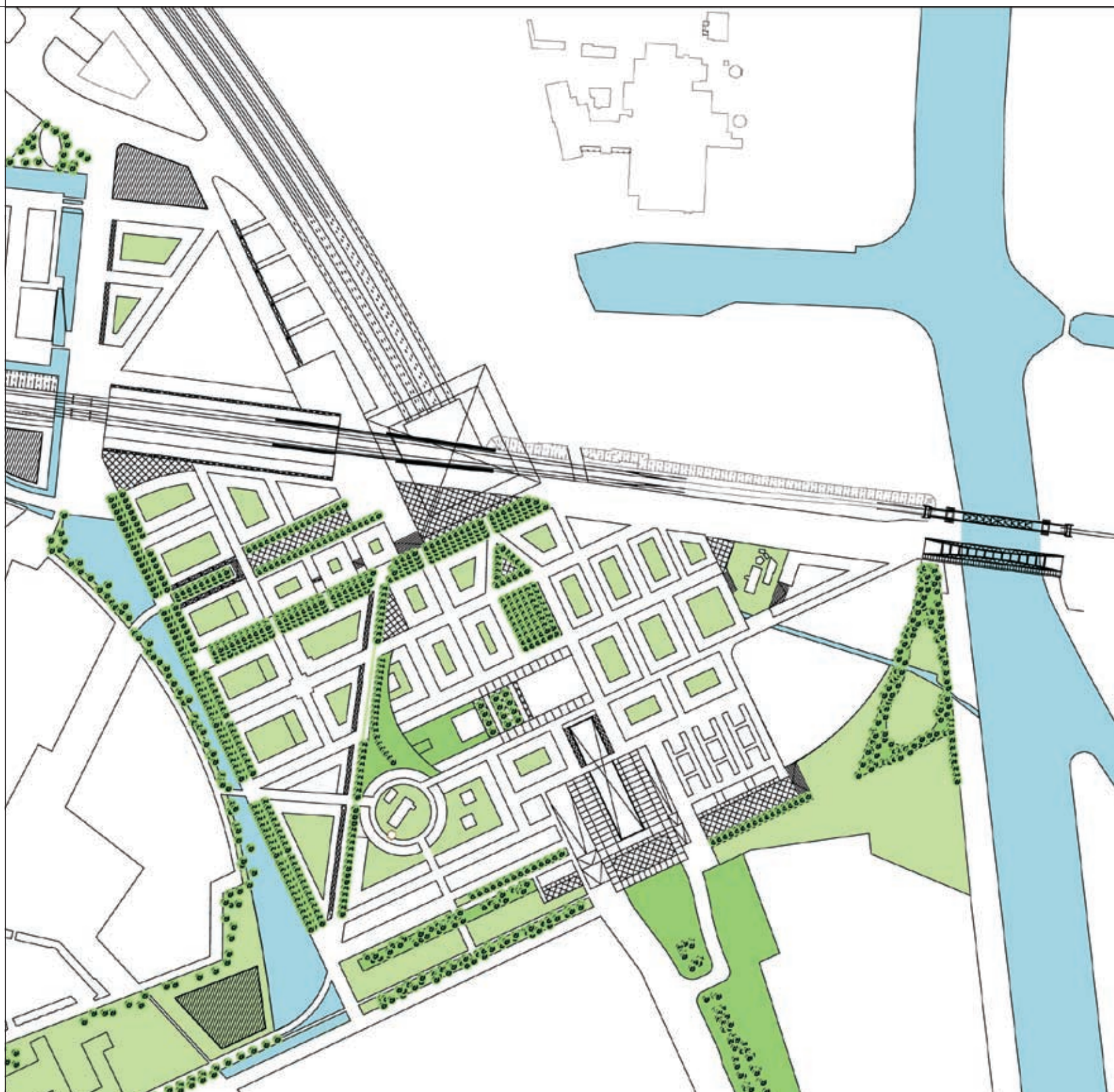
### 3.5 Hoogteverschillen

Het hoogteverschil tussen de A2-kap en het huidige maaiveld is van grote betekenis. Het hoogteverschil bedraagt circa acht meter. Er ontstaat daardoor een lager gelegen deel en een hoger gelegen deel. Het hoger gelegen deel is groter dan alleen het A2-dek en heeft aan weerszijden een uitbreiding. Onder deze uitbreidingen ontstaat daarbij een ondergronds niveau dat aan beide zijden van de A2 wordt gebruikt voor parkeren en bevoorrading. Op het hoger gelegen deel liggen de perrons van het NS-station. Het station krijgt entrees op zowel het lage als het hoge niveau. De overgangen tussen laag en hoog worden gevormd door langzaam oplopende hellingen, zodat het verkeer daarvan weinig hinder ondervindt. Op bepaalde punten wordt echter juist gekozen voor contrast. Het verschil in hoogte wordt uitgedrukt in zorgvuldig gedetailleerde elementen, zoals muren, trappen, hellingbanen e.d.



REFERENTIES HOOGTEVERSCHILLEN





OPENBARE RUIMTE LEIDSCH E RIJN CENTRUM



### 3.6 Openbare ruimte

Het stedenbouwkundige concept van Leidsche Rijn Centrum is ontworpen vanuit de openbare ruimte. Openbaar wil zeggen: 24 uur per dag voor iedereen vrij toegankelijk. De openbare ruimte bestaat uit een netwerk van straten, pleinen, parken en waterlopen. Deze ruimtes krijgen hun eigen specifieke betekenis door de afmeting, inrichting en het beoogde gebruik. De verdere betekenis wordt ontleend aan de gevels van de bouwblokken die eromheen staan en de functies die deze gebouwen herbergen.

Een belangrijk kenmerk van Leidsche Rijn Centrum is dat de ruimte tussen de gebouwen ook daadwerkelijk openbaar is, waarbij voetgangers en fietsers centraal staan. Dat wil niet zeggen dat er geen ruimte is voor auto's, de meeste plekken zijn met de auto te bereiken. Maar het ontwerp is zodanig dat voetgangers en fietsers overal prettig, overzichtelijk en veilig kunnen komen. In de verdere planuitwerking zal aandacht zijn voor sociale veiligheid in de openbare ruimte. De grid-verkaveling met zijn overzichtelijke stratenpatroon biedt daarvoor een goede basis. Daarnaast is in het programmatische ontwerp onder meer gelet op goed beloopbare afstanden tussen functies die in relatie tot elkaar staan. Verder zijn verblijfsplekken zodanig geschakeerd dat voetgangers eenvoudig van de één naar de andere plek kunnen wandelen.

De meeste bouwblokken hebben eigen binnengebieden c.q. hofjes. In het Masterplan is de eventuele toegankelijkheid daarvan nog niet bepaald. Deze binnengebieden kunnen (semi)publieke of private ruimten worden, afhankelijk van de bestemming.

#### Gebruik van openbare ruimte

Om de ambitie van een levendig centrum te bereiken, heeft met name de wijze van gebruik van de openbare ruimte een centrale rol gekregen in het Masterplan. Hier ligt een belangrijke relatie tussen stedenbouw en de functies. Immers, de aanliggende functies bepalen in hoge mate het gebruik van de openbare ruimte en hoe deze wordt benut. Daarom zijn op zorgvuldig gekozen plekken pleinen gemaakt. Deze krijgen een zodanige inrichting dat de omstandigheden voor een aangenaam verblijf is gewaarborgd. Daarnaast zijn er twee voetgangerspromenades gemaakt in het kernwinkelgebied, opdat daar in alle rust kan worden gewinkeld. Vanwege het hoogteverschil is er ook een aantal trappen bedacht. De functie van deze trappen is, naast het hoogteverschil overbruggen, tevens bedoeld als verblijfplek (zie de trap bij Arc de la Défense in Parijs).

#### plein

- 1 open, onbebouwde ruimte bij of tussen bouwwerken;*
- 2 open ruimte in een stad of dorp, soms met bomen beplant, met standbeelden en monumenten versierd.*

Eén van de belangrijkste elementen van de stad zijn pleinen. Het zijn de plekken die bij uitstek fungeren als ontmoetingsplaats. Daar ga je even op een bankje zitten om uit te rusten of spreek je af op een terras. Het zijn oriëntatiepunten in Leidsche Rijn Centrum. Ze bieden ruimte voor uiteenlopende activiteiten. Een aantal pleinen leent zich bij uitstek voor markten, kermis, festivals en manifestaties of een ijsbaan 's winters. In hoofdstuk 9 Deelgebieden/sferen worden de verschillende pleinen beschreven.



REFERENTIES BINNENGEBIEDEN





REFERENTIES OPENBARE GEBOUWEN

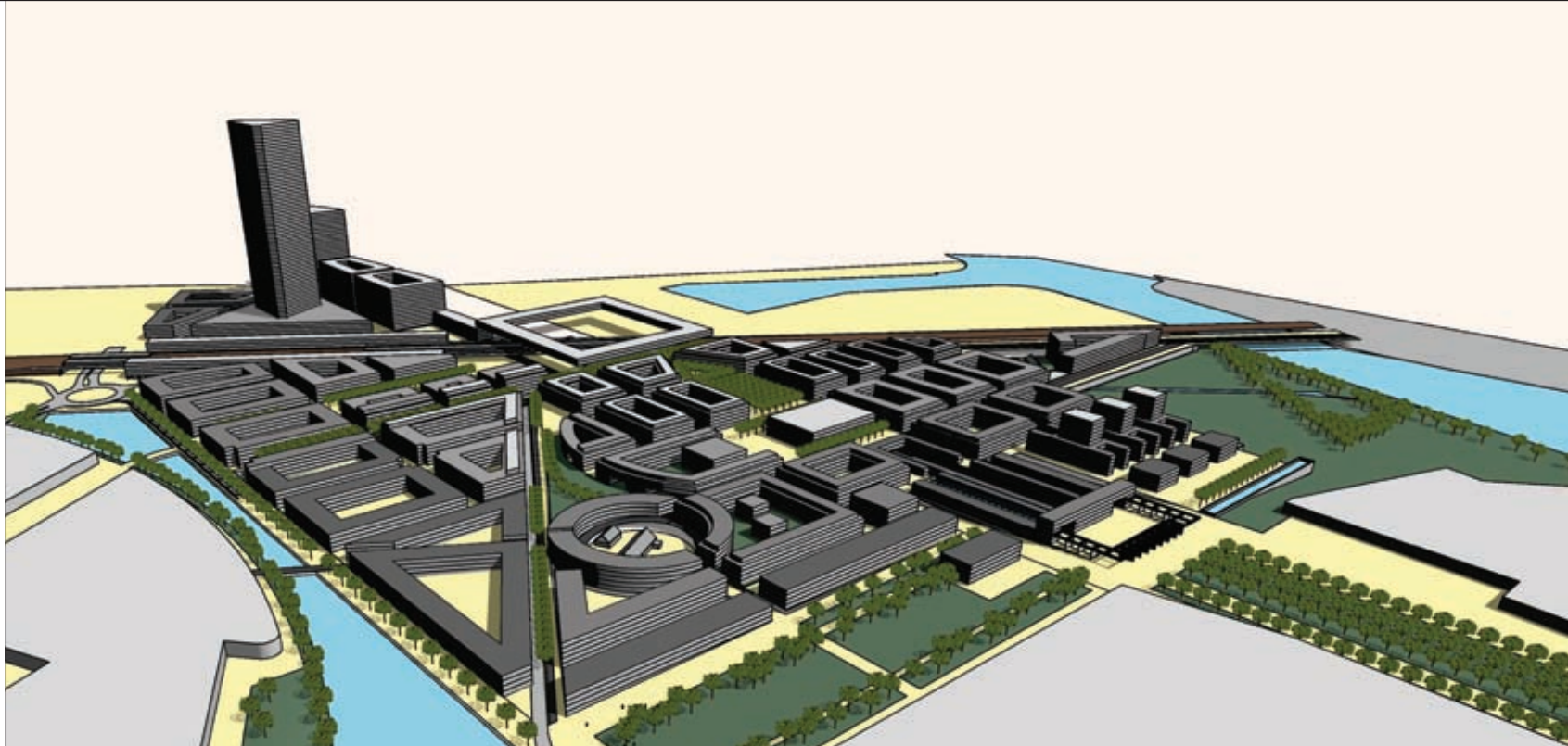
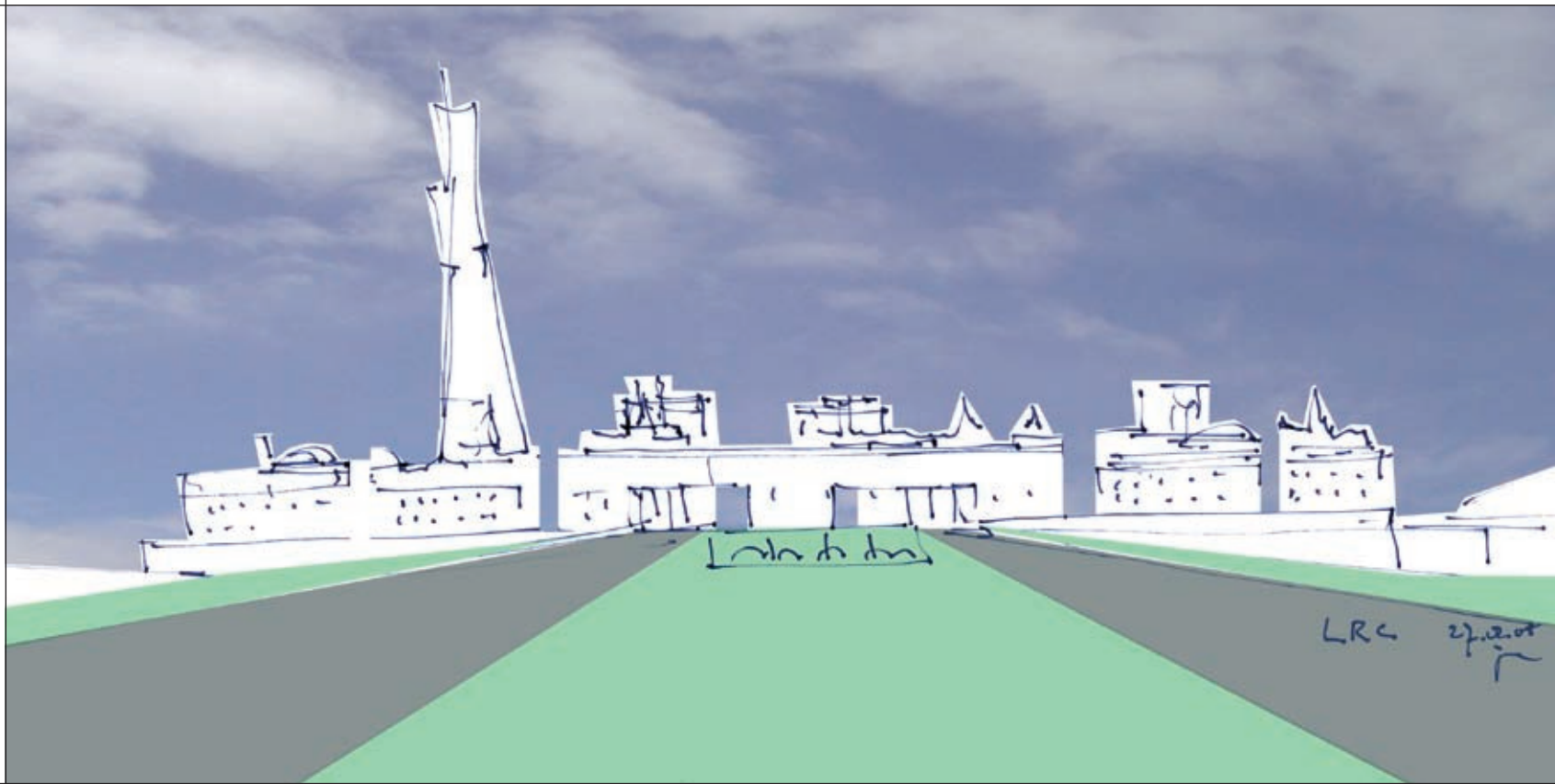


### 3.7 Openbare gebouwen

Zoals de openbare ruimten het centrum verschillende sferen en belevingen geven, spelen ook de publieke gebouwen die bij deze plekken horen een grote rol. Er is een directe relatie tussen de vorm, inrichting en betekenis van een plein en de functie van de gebouwen die daaraan staan. Gebouwen met een publieksfunctie spelen daarbij een cruciale rol. Zij vormen belangrijke structurerende elementen en dragen eveneens bij aan de oriëntatie in de stad. In Leidsche Rijn Centrum gaat het om de bijzondere culturele trekker aan het Cultuurplein, de bibliotheek en eventueel een tweede culturele voorziening aan het Stadsplein, de bioscoop en cafés aan het A2-plein, beide boerderijen en uiteraard om het station.



ARTIST IMPRESSION LEIDSCHER RIJN COLLEGE PARKWIJK



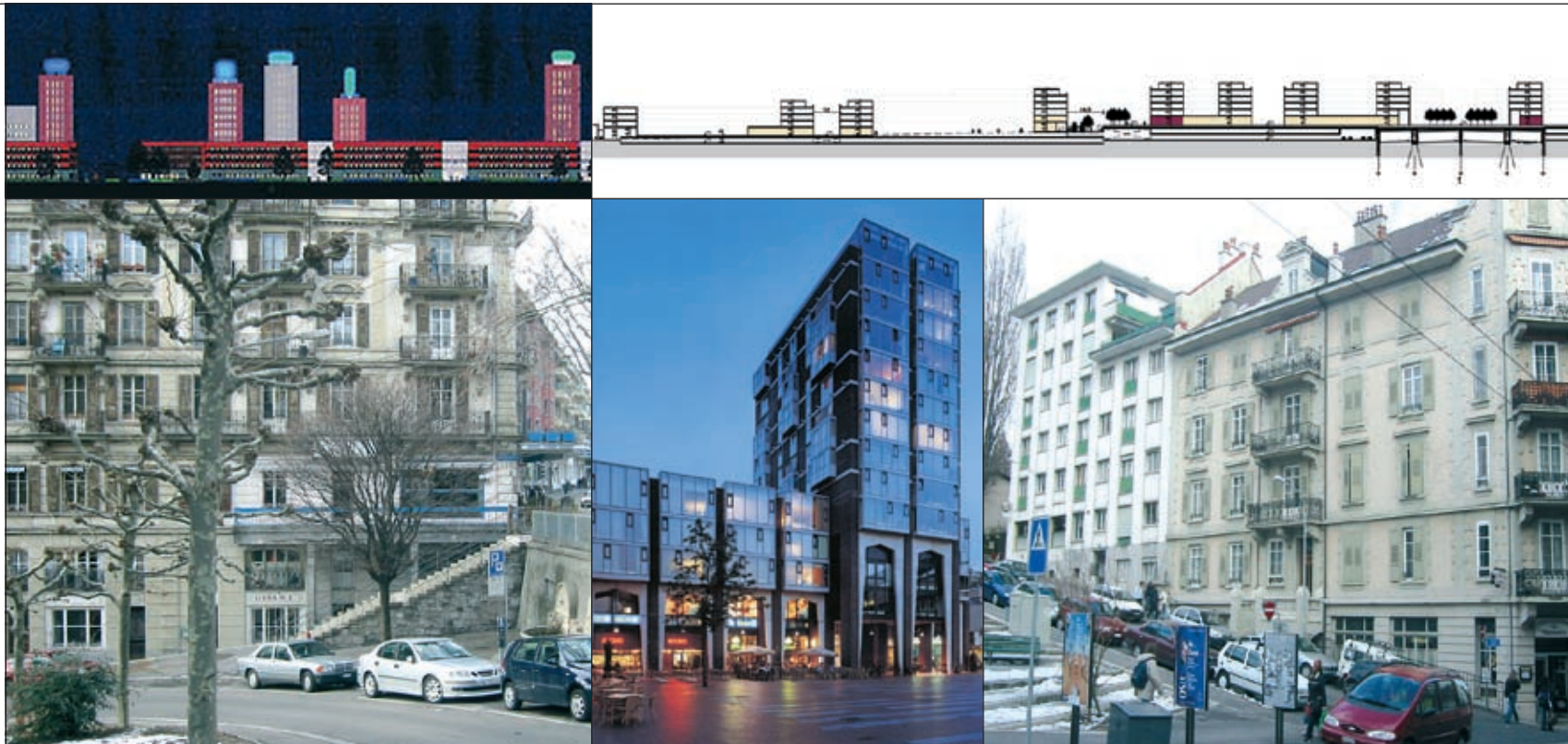
VOGELVLUCHT STEDENBOUWKUNDIG CONCEPT LEIDSCHER RIJN CENTRUM



### 3.8 Bebouwing

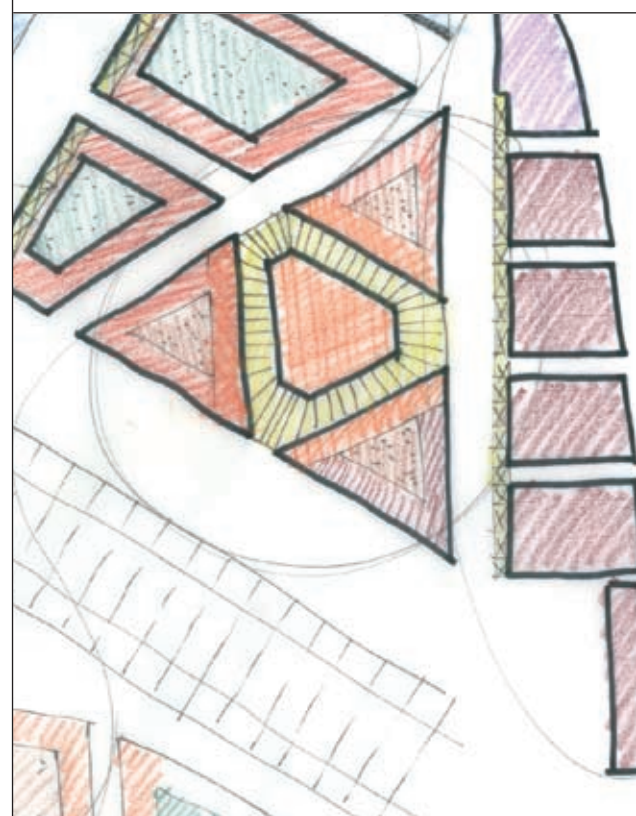
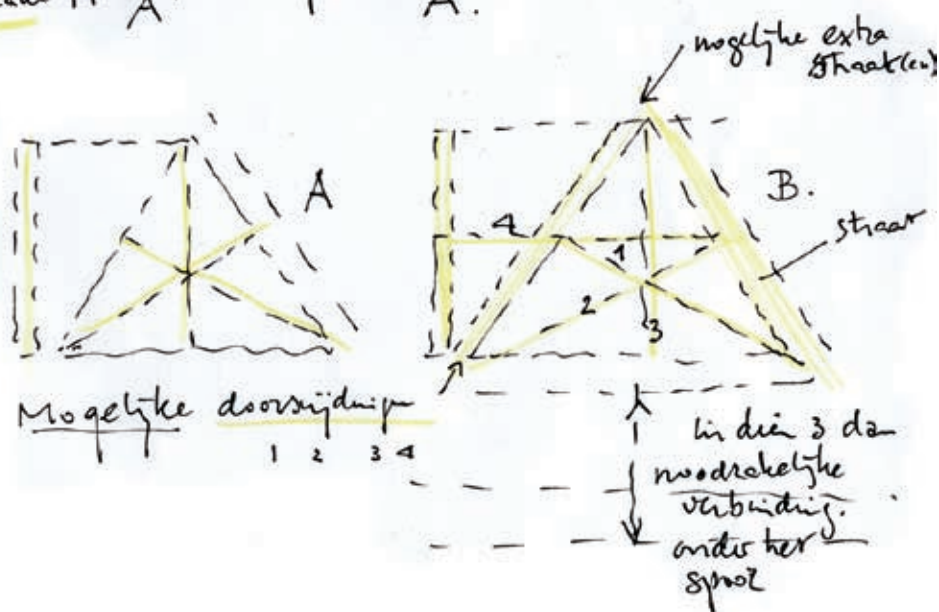
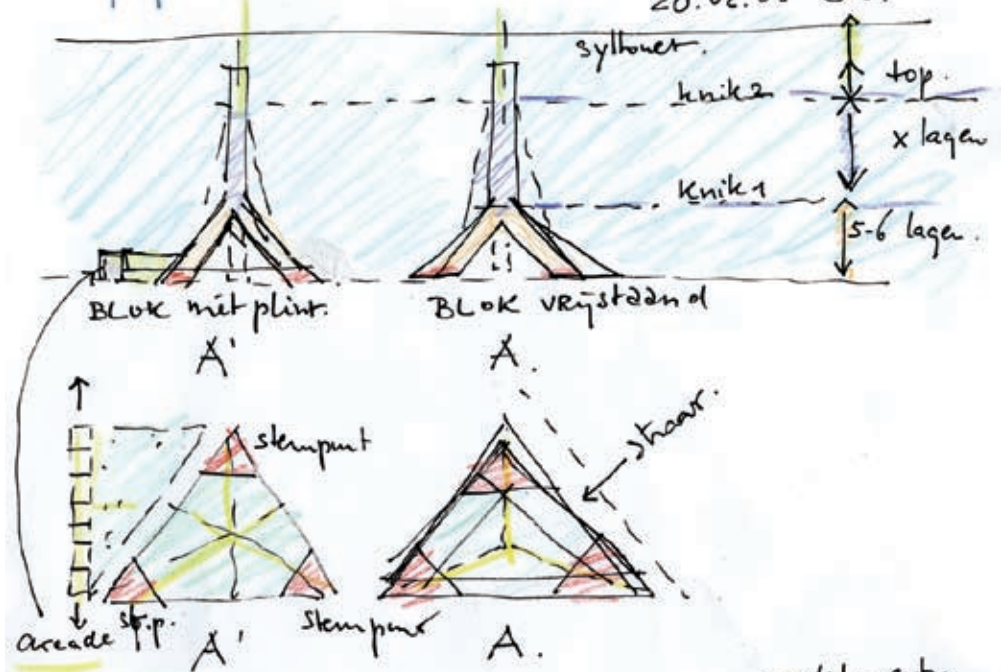
Binnen de verkaveling zijn de contouren vastgelegd waarbinnen het programma zich kan ontwikkelen. De bebouwde kavels geven met hun functies betekenis aan de verschillende deelgebieden. In hoofdstuk 9 worden de verschillende identiteiten en sferen van deze deelgebieden uitgewerkt. In de visie 'Het Levende Centrum' werd uitgegaan van een gemiddelde bouwhoogte van zes lagen. In het Masterplan wordt uitgegaan van een gemiddelde bouwhoogte van vijf lagen, met uitzondering van de hoogbouw ten noorden van het spoor. Door de bouwhoogte te variëren van bijvoorbeeld vier lagen aan de randen oplopend tot stedelijke bouwblokken van zes à zeven lagen in het hoger gelegen deel, wordt het oplopende maaiveld geaccentueerd.

In het gehele plangebied is ruimte voor het realiseren van hoogteaccenten bovenop de genoemde gemiddelde bouwhoogtes om zodoende een gevarieerd stadsbeeld te bereiken. Met gemiddeld vijf bouwlagen onderscheidt Leidsche Rijn Centrum zich hiermee duidelijk van de omringende gebieden en is voor Nederlandse, laat staan Utrechtse, begrippen tamelijk hoog. Hiermee wordt nadrukkelijk gekozen voor een stedelijke atmosfeer. Aangezien in Leidsche Rijn Centrum de flexibiliteit in functiewisseling een uitgangspunt is, worden de verdiepingen op de begane grond met extra hoge plafonds uitgevoerd met een verdiepingshoogte van 3,50 tot 4,50 meter. Het totaalvolume van het te bouwen programma is vastgesteld op 722.000 m<sup>2</sup> bvo. Dit is exclusief 10% extra te bouwen volume en exclusief de hoogbouw ten noorden van het spoor.



REFERENTIES BEBOUWING EN HOOGTEVERSCHILLEN

Mogelijke massa opbouw hoge treen 12p x 2  
28.02.03 JC.



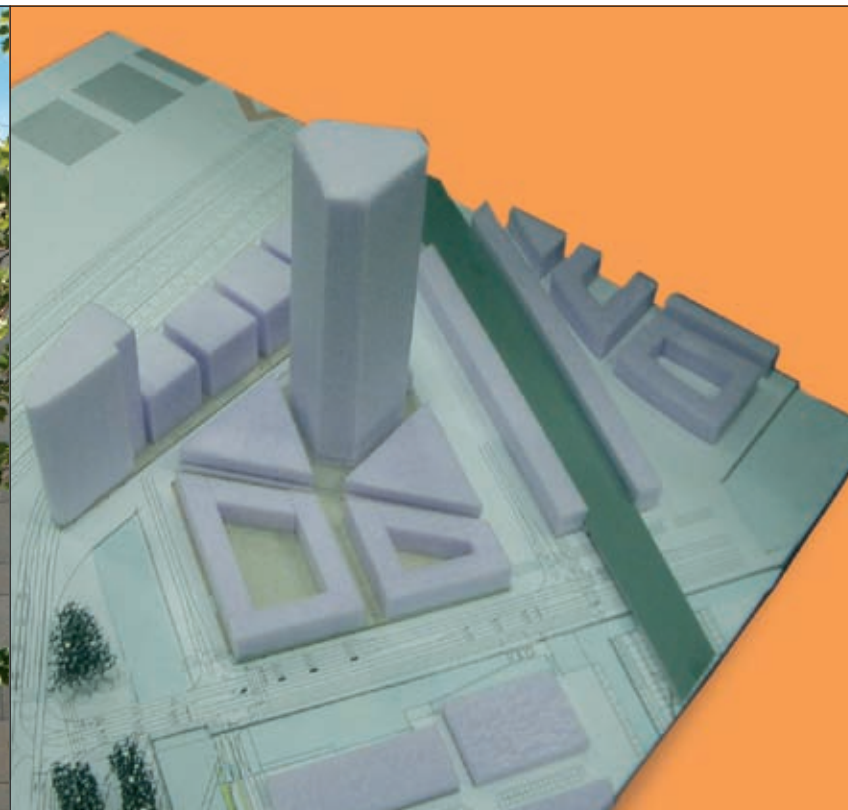


### 3.9 Hoogbouw

De visie Hoogbouw van de gemeente Utrecht is in 2004 bestuurlijk vastgesteld. Leidsche Rijn Centrum is aangemerkt als locatie in de stad waar het mogelijk is om hoger te bouwen dan de Dom (112 meter). Er is geen bovengrens aan de bouwhoogte meegegeven. In het Masterplan wordt nog geen uitspraak gedaan over de werkelijke hoogte. Dit is nog afhankelijk van velerlei factoren, waaronder milieu-aspecten en markttechnische en bouwkundige randvoorwaarden. In het Stedenbouwkundige Plan wordt dit nader uitgewerkt. Hierbij zal zeker veel aandacht moeten worden geschonken aan wind(hinder) en slagschaduw van de hoogbouw. Conform de visie 'Het Levende Centrum' is in het stedenbouwkundig ontwerp ervoor gekozen om hoogbouw te situeren in het deelgebied ten noorden van het spoor. Deze plek heeft de noodzakelijke ruimte en is programmatisch zeer geschikt. Daarnaast is de plek goed zichtbaar vanaf grote afstand, waardoor het een landmark op grote schaal wordt.

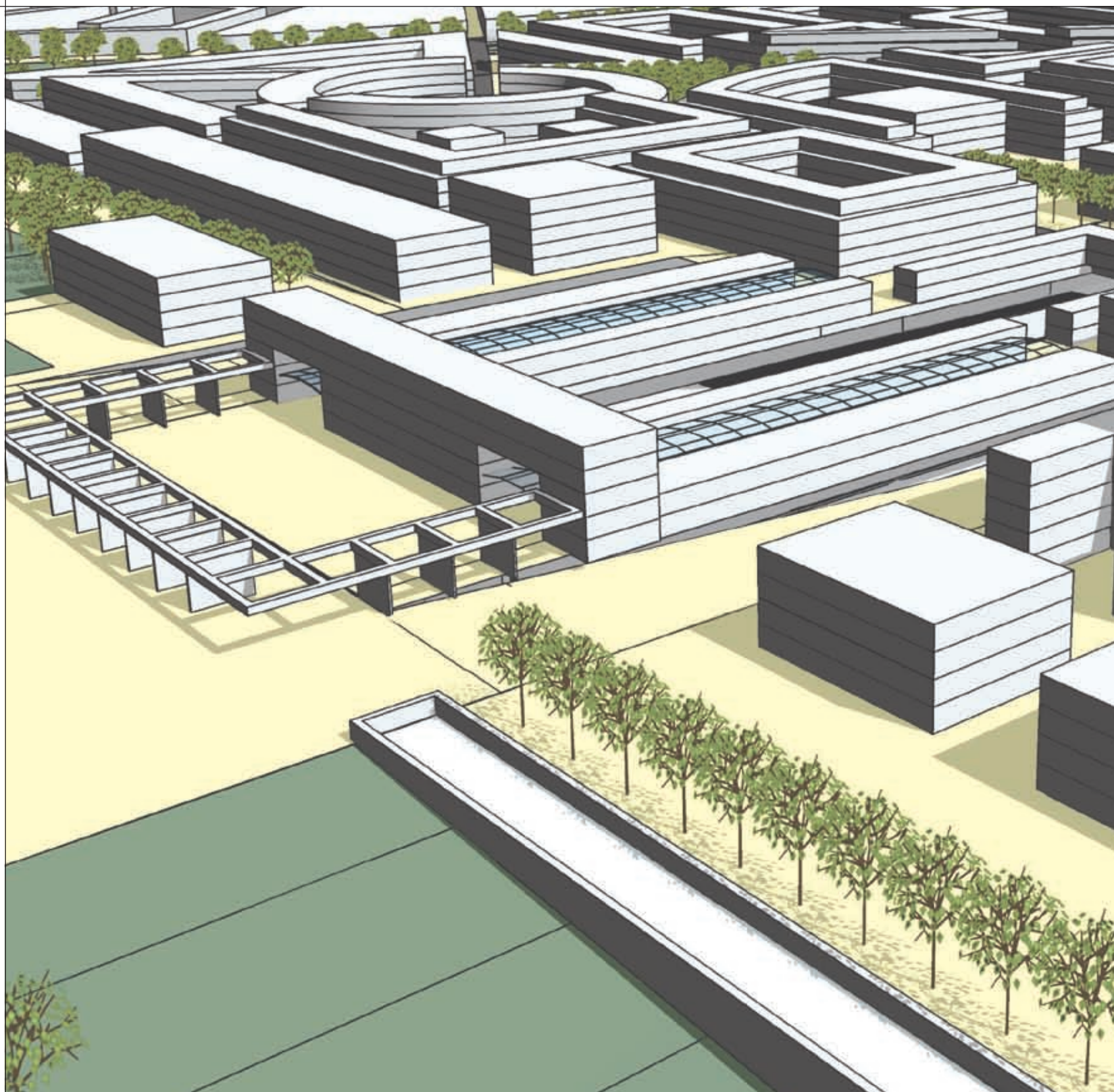


DE DOM



SCHETSMAQUETTE HOOGBOUW TEN NOORDEN VAN HET SPOOR





VOGELVLUCHT PRINCIPE-UITWERKING ZUID KNOOP



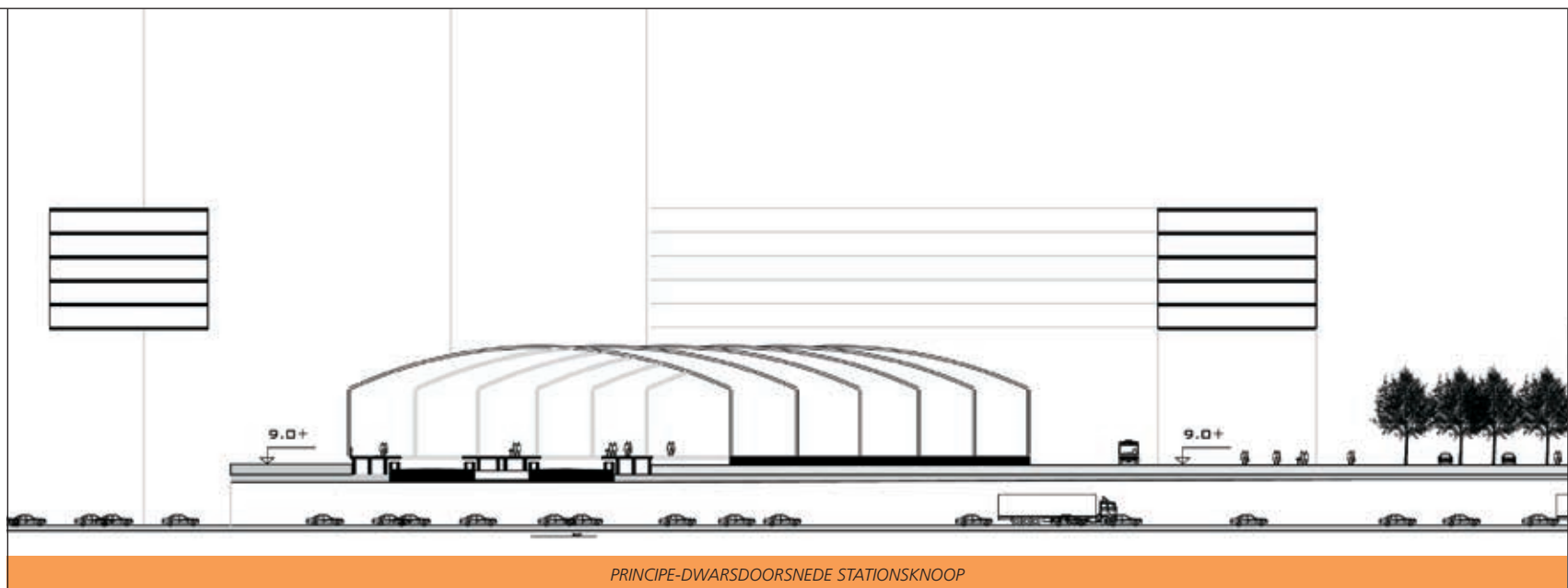
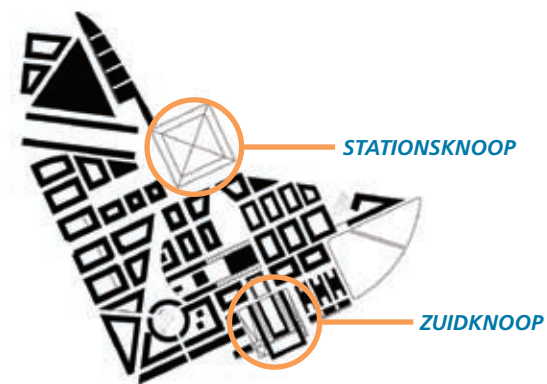
### 3.10 Stationsknoop en Zuidknoop

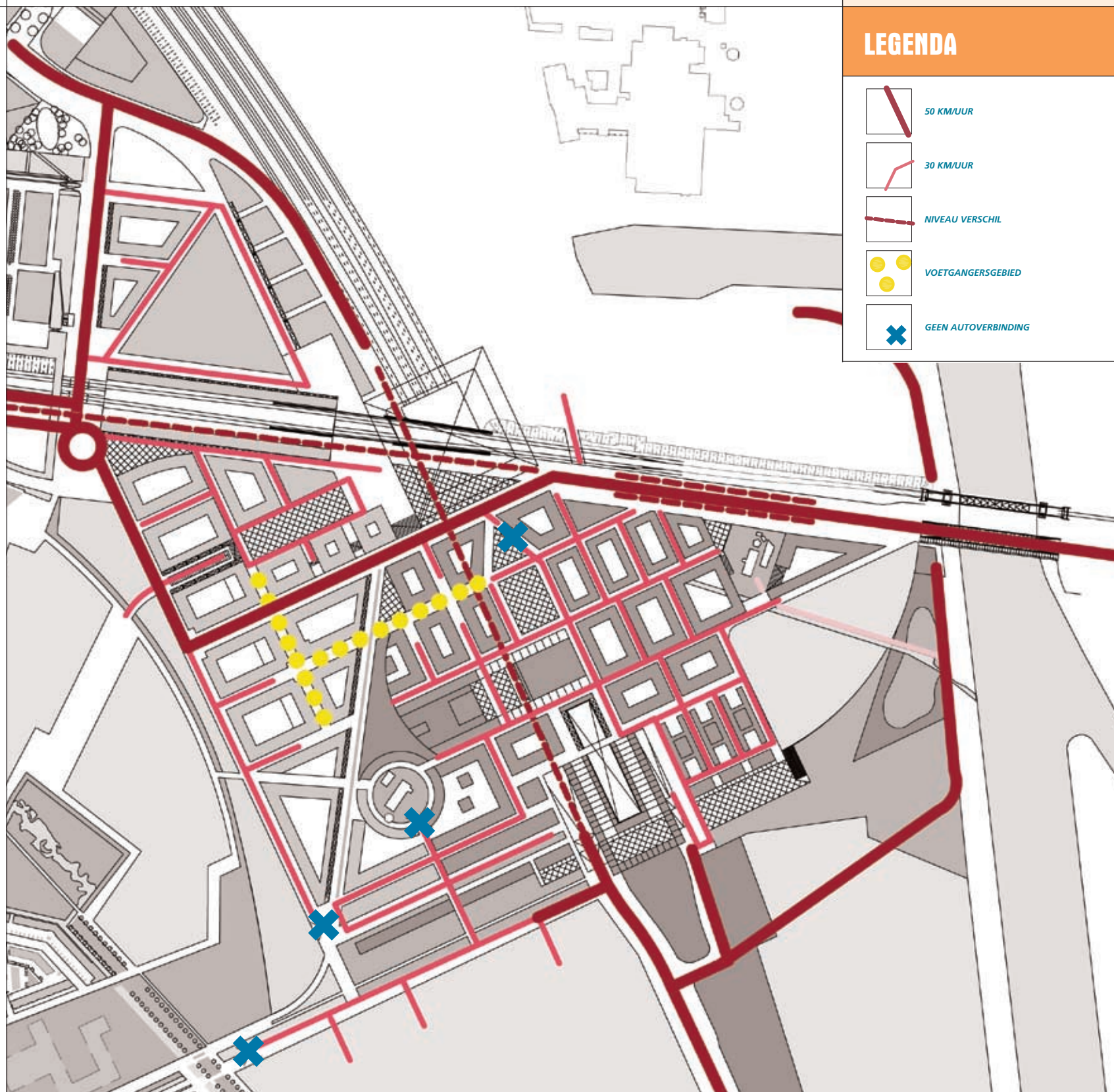
#### Stationsknoop

De Stationsknoop is de locatie bij het station Leidsche Rijn Centrum waar de A2 onder de overkapping duikt. Deze knoop is de meest belangrijke schakel in het gebied: dit punt verbindt de vier gebieden. Op dit punt start de overkapping van de A2 en komen alle vervoersbewegingen samen. Het station Leidsche Rijn kan uitgroeien tot Intercitystation. De Stationsknoop dient geflankeerd worden door een versterkend architectonisch element, waardoor het één van de visitekaartjes van Leidsche Rijn wordt.

#### Zuidknoop

De Zuidknoop symboliseert de zuidelijke entree van het centrum. Vanaf de stadsweg nader je het centrum en wordt een keuzemoment aangebracht; het doorgaande verkeer vervolgt zijn weg richting De Wetering, via de Stadsweg onder Leidsche Rijn Centrum door. Het bestemmingsverkeer slaat af en kan direct een parkeergarage inrijden of zijn weg vervolgen in het hoger gelegen deel. Het keuzemoment wordt gesymboliseerd door de zuidelijke poort. De voorruimte maakt deel uit van de zogenaamde esplanade. Dit plein omringd door pergola's of groen takt aan op de arcaden. Bij deze poort is tevens het dienstgebouw van Rijkswaterstaat gesitueerd. Het vormt de zuidelijke beëindiging van het 150 meter lange gat in de A2 kap. Het punt verbindt tevens het Amaliapark met de belvédère ten oosten van de A2. Het is een veilige en rustige oversteekplaats voor voetgangers en fietsers op een hectisch verkeersknooppunt.





OVERZICHTSKAART AUTO