



www.leidscherijn.nl

Stedenbouwkundig Plan

Rijnvliet

vastgesteld door het college van B&W op 17 april 2012



Gemeente Utrecht

Stedenbouwkundig Plan

Rijnvliet

vastgesteld door het college van B&W op 17 april 2012

INHOUD

1	INLEIDING	7
2	CONTEXT	9
2.1	Locatie	9
2.2	Archeologie en cultuurhistorie	9
2.3	Hoe woon je in Rijnvliet?	12
2.4	Bestaande elementen	15
3	STEDENBOUWKUNDIG PLAN	16
3.1	Visie	16
3.2	Ruimtelijke uitgangspunten	18
3.3	Plankaart	22
3.4	Principes hoofdstructuur	25
3.5	De woonbuurten	43
3.6	Doorsnedes oostrand 1:500	44
4	PROGRAMMA	46
4.1	Wonen	46
4.2	Maatschappelijk	48
4.3	Commercieel	51
4.4	Overig programma	51
5	BEELDKWALITEIT	52
5.1	Wijkidentiteit	52
5.2	Identiteitsmix architectuur	52
5.3	Typenmix	54
5.4	Principes hoeken	55
5.5	Materialisatie	56
5.6	Bijgebouwen	58
5.7	Erftafscheldingen	59
5.8	Lagenplan	60
5.9	Wand stadsbaan	64
6	VERKEER	70
6.1	Hoofdverkeersstructuur	70
6.2	Openbaar vervoer	70
6.3	Langzaam verkeer	72
6.4	Parkeren	73
6.5	Oververbindings	78

7	CIVIELE TECHNIEK	80
7.1	Waterhuishouding	80
7.2	Riolering	80
7.3	Drooglegging	82
7.4	Kabels en leidingen	84
7.5	Bouw- en woonrijpmaken	84
7.6	Infiltratiemogelijkheden	85
7.7	Inzameling huisvuil	85
7.8	Hondenvoorzieningen	86
7.9	Bestaande bomen	87
7.10	Principeprofielen 1:200	88
8	MILIEU	100
8.1	Externe veiligheid	100
8.2	Flora en fauna	100
8.3	Geluid	100
8.4	Luchtkwaliteit	100
8.5	Duurzaamheid	100
9	COMMUNICATIE, BESLUITVORMING EN UITVOERING	101
9.1	Communicatie	101
9.2	Planning & besluitvorming	101
	COLOFON	102
	BIJLAGEN/LITERATUUR/BRONNEN	103



Luchtfoto Utrecht april 2011 (© Projectbureau Leidsche Rijn, Utrecht)

1 INLEIDING

Rijnvliet is een van de deelgebieden van Leidsche Rijn, Utrecht. Het wordt een woonwijk met een duidelijk eigen karakter: de wijk profiteert van veel bestaand water in de omgeving. Bestaande bomen worden waar mogelijk ingepast en geven meteen sfeer. Door de wijk komt een grote waterloop –De Vliet– te liggen waardoor vier kleinschalige buurtjes ontstaan. De woningen zijn individueel herkenbaar in een samenhangend architectuurbeeld. Bijzonder aan de wijk is een bestaande zwem- en recreatieplas op loopafstand. Daarnaast is de wijk direct ontsloten op de A2 en A12. Het Stedenbouwkundig Plan van de wijk is gemaakt in opdracht van het Projectbureau Leidsche Rijn in nauwe samenwerking met projectontwikkelaar Ovast en woningcorporatie Bo-Ex. Door samen te werken en flexibiliteit te behouden voor toekomstige ontwikkelingen komen we optimaal tegemoet aan de woonwensen van de huidige woningzoekenden in de regio Utrecht.

Rijnvliet is één van de laatste gebieden in Leidsche Rijn (Utrecht) die nog ontwikkeld moet worden. Vergeleken met de meeste andere wijken van Leidsche Rijn, ligt Rijnvliet relatief dicht bij de binnenstad. Ook is de wijk via de Stadsbaan direct aangesloten op de A2 en de A12. Langs de wijk loopt een HOV-baan die zorgt voor een snelle busverbinding met Utrecht centrum.

In Rijnvliet komen circa 1.050 woningen en een basisschool. Daarnaast is er ruimte voor enkele bedrijven en een kantoor. Rijnvliet is een woongebied met voornamelijk grondgebonden woningen, maar ook enkele appartementen.

Aan de noordkant van het plan ligt de Rijksweg waarlangs het riviertje de Leidsche Rijn stroomt. Daarachter ligt landgoed Park Voorn, een gebied dat zich kenmerkt door veel volwassen groen en veelal karakteristieke monumentale bebouwing.

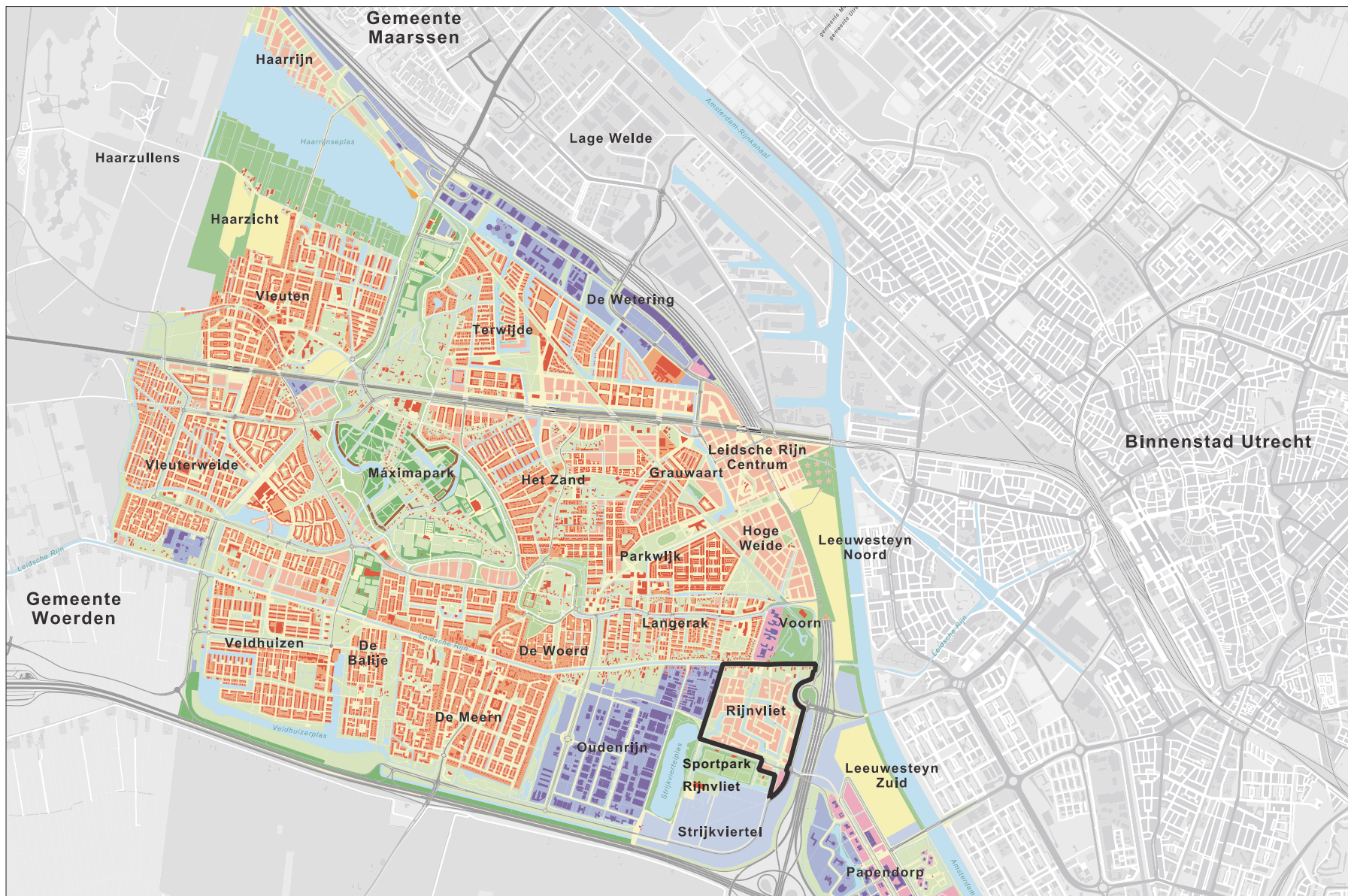
Dit Stedenbouwkundig Plan is gemaakt door bureau De Zwarte Hond uit Rotterdam. Het plan legt de hoofdlijnen vast voor de verdere ontwikkeling van Rijnvliet. Het plan geeft onder andere aan waar woningen komen, hoe de verkeersstructuur is en hoe de openbare ruimte er uit gaat zien. De verkaveling op de plankaart is een indicatieve verkaveling welke laat zien dat het beoogde programma past in het ontwerp. Het beeldkwaliteitsplan geeft richting aan de architectonische invulling van Rijnvliet. Het Stedenbouwkundig Plan is voor de ontwikkelende partijen het kader waarbinnen zij hun bouwplannen opstellen en voor de gemeente het kader voor de inrichting van de openbare ruimte.

Besluitvorming

Een concept versie van dit Stedenbouwkundig Plan is in juni 2011 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgesteld en vrij gegeven voor inspraak. De gemeente heeft het plan, na verwerking van de inspraakreacties, uitgewerkt tot een definitief Stedenbouwkundig Plan. Dit Stedenbouwkundig Plan en de daarbijbehorende Nota van Inspraak is door het college van Burgemeester en Wethouders vastgesteld.

De basis voor deelgebied Rijnvliet is vastgelegd in de ontwikkelingsvisie Centrale Zone uit 2006 en het structuurplan Rijnvliet uit 2008. Beiden zijn vastgesteld door de gemeenteraad. Rijnvliet is onderdeel van het bestemmingsplan Leidsche Rijn-Utrecht uit 1999. Een deel van Rijnvliet ligt in het gedeelte van het bestemmingsplan waaraan de Raad van State goedkeuring heeft onthouden; daarom worden er één of meerdere nieuwe bestemmingsplannen opgesteld voor Rijnvliet. Het Stedenbouwkundig Plan vormt de basis voor dit nieuwe bestemmingsplan.





Locatie Rijnvliet in Leidsche Rijn

2 CONTEXT

2.1 Locatie

Door de eeuwen heen is de positie die de locatie Rijnvliet inneemt ten opzichte van Utrecht veranderd. Was het in het begin van de jaartelling nog een locatie van weinig betekenis aan de Limesroute, in de jaren erna groeide de locatie uit tot een kleine woongemeenschap aan de Leidsche Rijn. Met de ontwikkeling van Leidsche Rijn is de positie van Rijnvliet drastisch veranderd en is de locatie praktisch in het topografische middelpunt van de stad komen te liggen.



Rijnvliet omstreeks 1900 (Grote Historische Atlas – Utrecht, Uitgeverij Nieuwland)

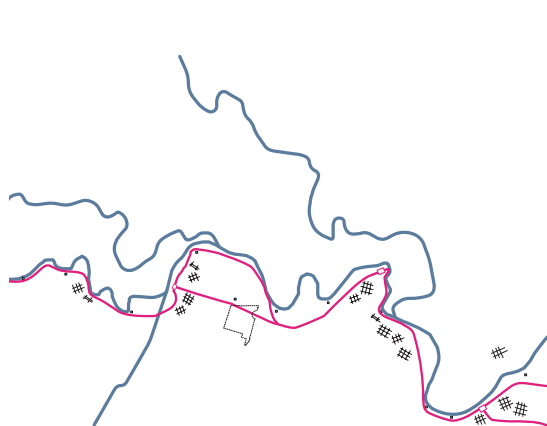
2.2 Archeologie en cultuurhistorie

Het gebied waarop Rijnvliet ontwikkeld wordt kent een lange historie. Sinds het einde van de jaren negentig van de vorige eeuw heeft in Leidsche Rijn op grote schaal archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Vooral de opgravingen met spectaculaire vondsten uit de Romeinse tijd, zoals de schepen en wachttorens, hebben het beeld van de Romeinse aanwezigheid in Nederland voor altijd veranderd.

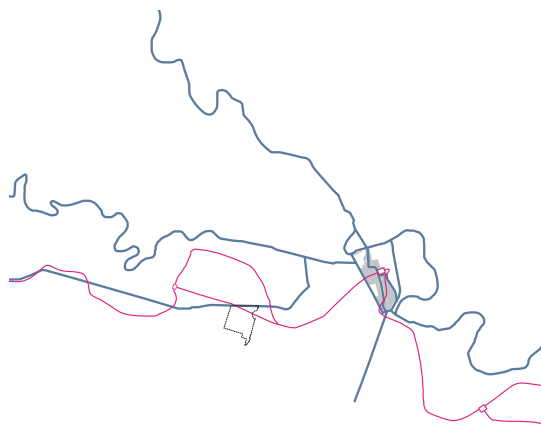
Romeinen in Rijnvliet

Een groot deel van het onderzoek heeft betrekking op de ontwikkeling en ligging van de Romeinse infrastructuur, die in dit gebied bestaat uit een combinatie van waterlopen en wegen. Vanaf 80 na Chr. begonnen de Romeinen met de aanleg van een weg die de verschillende op de linkeroever van de Rijn gelegen forten met elkaar verbindt. Deze weg staat bekend als de Limes. Door de 'vernietigende' kracht van de Rijn zijn de Romeinen in de loop van de eeuwen dat ze in het gebied aanwezig waren, gedwongen de limes-weg een aantal keer te verplaatsen. In de tweede helft van de tweede eeuw heeft men besloten de weg naar het zuiden op te schuiven, waarbij de weg ten zuiden van de huidige Leidsche Rijn is komen te liggen. Tijdens de aanleg van een bouwput langs de Ouderijneweg is ontdekt dat de Limes dwars door het deelgebied Rijnvliet loopt.

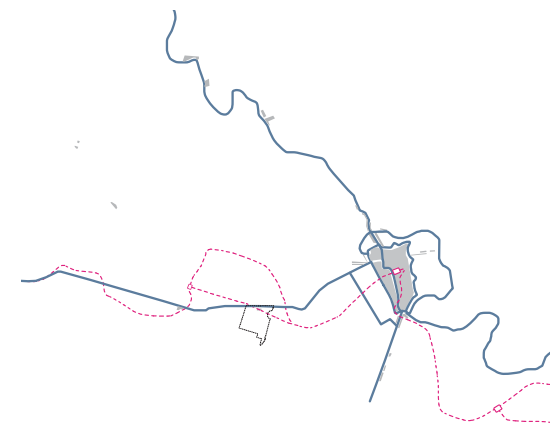
In eerste instantie is de globale ligging van de Limes vastgesteld door middel van grondboringen. De ligging van de weg verraadt zich door de aanwezigheid van grind in de opgeboorde grond. Om de plaats van de weg precies vast te stellen heeft in 2010 archeologisch proefonderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat de weg in de loop van de tijd door ploegen en egaliseren grotendeels verdwenen is, waardoor een exact tracé niet is vast te stellen en ook niet kan worden opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan. Wel is in de hoofdstructuur van het Stedenbouwkundig Plan een verwijzing naar de voor de geschiedenis van Leidsche Rijn zo belangrijke weg opgenomen. Bij het archeologische proefonderzoek in het noordelijk deel van Rijnvliet is een grafveld uit de Romeinse tijd gevonden. In een van de sleuven troffen de archeologen een crematiegraf met daarin een bronzen munt en een kruikje. Het grafveld hoort vermoedelijk bij de oude bewoning onder het huidige Archeologiepark (Langerak).



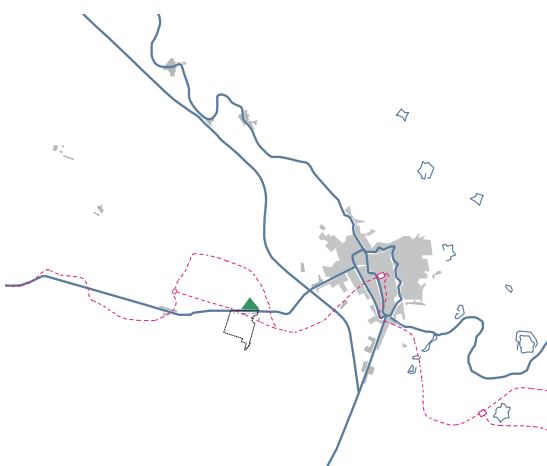
200



1200



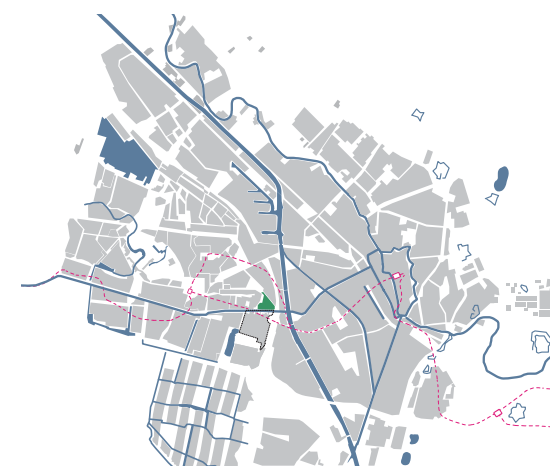
1650



1900



2000



2030

Historische ontwikkeling van Utrecht rondom de Limes

De groene poort van Leidsche Rijn

Van oudsher vormt het water de Leidsche Rijn een belangrijke verbinding tussen de stad en het buitengebied. In eerste instantie is de Leidsche Rijn gegraven voor de ontginning van kom- en veengebieden. Vanaf de twaalfde eeuw vinden ontginningen plaats waardoor een regelmatige verkaveling is ontstaan die nu nog steeds zichtbaar is. De boerderijen stonden langs de Leidsche Rijn. Bij het archeologisch onderzoek zijn sporen van deze bewoning inderdaad teruggevonden.

In de veertiende eeuw wordt de Leidsche Rijn geschikt gemaakt voor scheepvaart en krijgt het de naam Leidsche Rijn. In de zeventiende eeuw is het kanaal verbreed ten behoeve van de trekvaart tussen Utrecht en Leiden. Ter hoogte van Park Voorn wordt aan de zuidkant een jaagpad aangelegd die via de Stadsdambrug aan de noordkant verder loopt. Het jaagpad groeit uit tot de Rijksstraatweg die rond 1827 als een van de eerste wegen van het gebied wordt voorzien van een klinkerbestrating. De Rijksstraatweg was een van de belangrijkste uitvalswegen vanuit Utrecht richting het westen en is daarmee een aantrekkelijke plaats om langs te wonen. Het is niet voor niets dat Huis Voorn zo is ontworpen dat de voorkant vanaf de Rijksstraatweg zichtbaar is.

In de loop van de tijd wordt een groot aantal monumentale boerderijen en woonhuizen gebouwd. Het deelgebied Rhijnvliet dankt ook zijn naam aan één van deze panden. Het landhuis Rhijngaarden wat lag op Rijksstraatweg nr. 5 (nu gesloopt) droeg voorheen de naam 'Rhijnvliet'. De combinatie van Park Voorn, de Leidsche Rijn en de monumentale panden aan de Rijksstraatweg vormt dan ook de groene poort van Leidsche Rijn.

Een fabriek in een kerk

Van alle monumenten valt één op. Dit is de Rijksstraatweg 20, een in 1859 gebouwde katholieke kerk met daarin tot 2011 de Metak, een staalconstructiebedrijf.

De kerk is in 1859 gebouwd ter vervanging van een schuilkerk uit 1797. In dat jaar werd de vrijheid van godsdienst ingesteld. Dit feit werd door de katholieken van het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn aangegrepen om zo snel mogelijk een eigen kerkgebouw te stichten. Het huis 'Rhijnzicht' werd de pastorie en een bijgebouw werd omgebouwd tot kerk. Door een reorganisatie van de parochies werd de kerk uit 1795 al snel veel te klein en daarom in 1859 vervangen door de huidige kerk.

In 1941 is, in verband met een nieuwe katholieke kerk nabij de dorpskern van De Meern, de kleine kerk aan de Rijksstraatweg verkocht aan de Hollandia zijspanfabriek. Bij deze gelegenheid is de kerk sterk verbouwd en heeft het de huidige vorm gekregen. Bijzonder is de rijkversierde kapconstructie.

Huis Rhijnvliet



Leidsche Rijn



Metak: een fabriek in een kerk



2.3 Hoe woon je in Rijnvliet?

Ten opzichte van de gehele stad Utrecht ligt Rijnvliet op een strategische plek in Leidsche Rijn. De stedelijke voorzieningen van zowel de binnenstad van Utrecht als het centrum van Leidsche Rijn zijn direct met de fiets of de auto te bereiken. Daarnaast maakt de HOV-halte van Rijnvliet de locatie goed bereikbaar per openbaar vervoer.

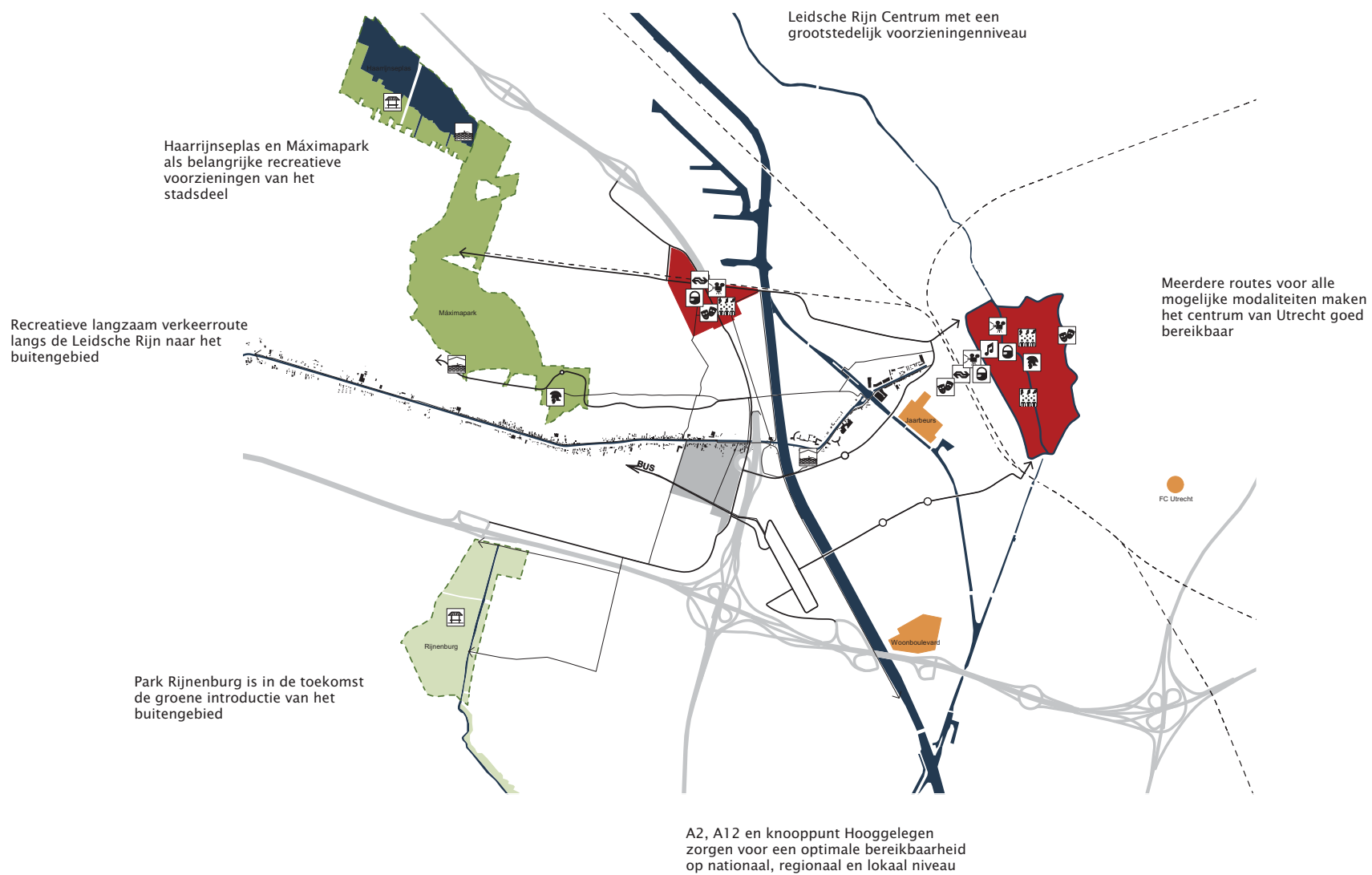
De ligging vlakbij de A2, A12 en knooppunt Hooggelegen zorgt voor een optimale bereikbaarheid op nationaal en regionaal niveau.

De locatie grenst aan en wordt doorkruist door diverse recreatieve routes naar het buitengebied van Utrecht. Vooral de Leidsche Rijn, die je in en uit de stad leidt en de noordelijke grens van het plangebied vormt, heeft hierin grote waarde. Het Máximapark en het toekomstige Rijnenburg park liggen op fietsafstand (zie bladzijde 13).

In de directe omgeving van Rijnvliet zijn verscheidene voorzieningen te vinden.

De dagelijkse boodschappen worden gedaan in het centrum van De Meern, het winkelcentrum in Parkwijk of Kanaleneiland. Sporten kan op de nieuwe Sportvelden van Rijnvliet of bij een van de vele sportverenigingen in het Máximapark. Naast een nieuwe school die in Rijnvliet gepland is, ligt ook kindercluster Voorn op steenworp afstand in Langerak.

Voor een hapje of drankje liggen De Meern of de karakteristieke Utrechtse wijk Lombok op fietsafstand, net als het toekomstige grootstedelijke Leidsche Rijn Centrum. Daarnaast zijn er allerlei recreatiemogelijkheden rondom de Strijkviertelplas, die direct aan het gebied grenst en lopend te bereiken is. Het historische landgoed Park Voorn is dan wel niet openbaar toegankelijk, maar draagt wel bij aan het groene karakter van Rijnvliet (zie bladzijde 14).



Wonen in Rijnvliet op regionaal niveau



Wonen in Rijnvliet op lokaal niveau

2.4 Bestaande elementen

Rijnvliet ligt omsloten door verscheidene gebieden met allemaal een andere functie. In tegenstelling tot de andere wijken van Leidsche Rijn, sluit Rijnvliet nauwelijks aan op andere woongebieden.

Rijksstraatweg

Aan de noordzijde ligt de Rijksstraatweg met zijn bestaande, vaak monumentale, bebouwing. De bestaande bebouwing wordt zoveel mogelijk ingepast in het plan. De Rijksstraatweg met het water van de Leidsche Rijn vormt de informele entree tot Rijnvliet. Met Park Voorn en het recentelijk gerenoveerde Huis Voorn, direct aan de overkant van de Leidsche Rijn, biedt dit gebied veel kwaliteit voor de woonwijk. De Metak Kerk wordt mogelijk herontwikkeld. Tot voor kort was het gebouw in gebruik door Metaalbewerkingsbedrijf 'Metak'. Deze is in 2011 verhuisd naar een nieuwe locatie. Op dit moment wordt het gebouw (tijdelijk) gebruikt door enkele kunstenaars als atelier en expositieruimte. De eigenaar heeft de intentie om het pand te herstellen en te exploiteren voor een nieuwe functie.

Sportpark Rijnvliet

Aan de zuidkant ligt Sportpark Rijnvliet. Hier zijn een rugby-, voetbal- en tennisvereniging gevestigd. Het sportpark is eind 2011 in gebruik genomen.

Stadsbaan, Marinus van Tyrusviaduct en A2

Deze stedelijke infrastructuur begrenst de wijk aan de oostzijde. De Stadsbaan vormt een belangrijke ontsluitingsroute voor Leidsche Rijn. Deze noord-zuid gelegen weg loopt parallel aan de A2 en verbindt Rijnvliet met het toekomstige Leidsche Rijn Centrum. Het Marinus van Tyrusviaduct slaat de brug over de A2 richting Papendorp, Kanaleneiland en het centrum van Utrecht.

HOV baan

Het Marinus van Tyrus Viaduct is eind 2010 opgeleverd en maakt een directe snelle busverbinding mogelijk tussen Utrecht CS, De Meern-centrum, Vleuterweide-centrum en Station Vleuten. Het tracé van deze HOV baan loopt straks door Rijnvliet en krijgt ter plaatse twee haltes.

Bedrijventerrein Oudenrijn & Strijkviertel

Ten westen van Rijnvliet ligt de kop van het bedrijventerrein Oudenrijn aan de Strijkviertelweg. De bedrijven Klop en van der Tol grenzen direct aan Rijnvliet. Milieuhinder in het plangebied Rijnvliet die afkomstig is van het bedrijventerrein zal met maatregelen worden beperkt. Hierdoor wordt gewaarborgd dat er een acceptabel woonklimaat ontstaat en de bedrijven aan de wettelijke eisen kunnen blijven voldoen.



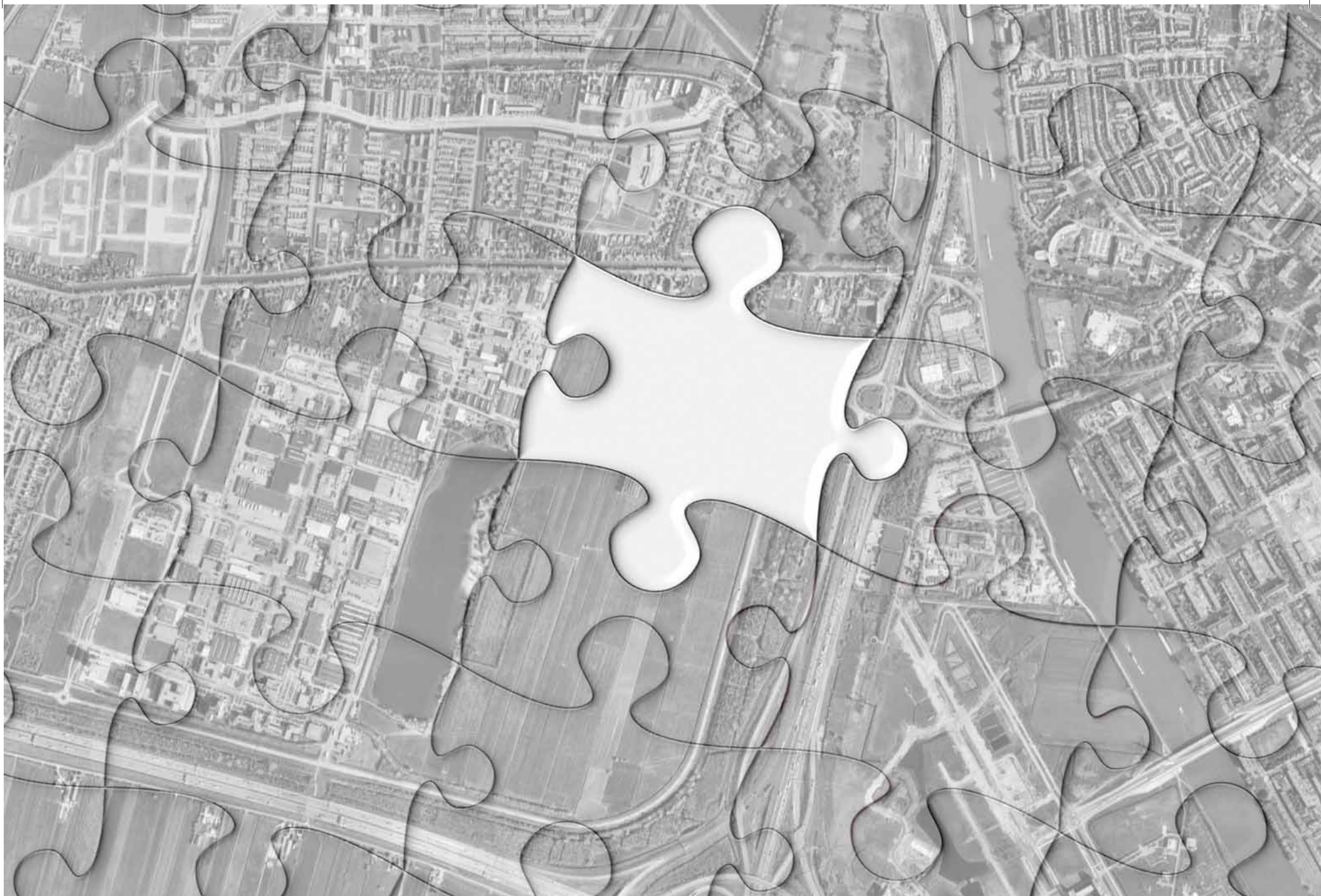
Luchtfoto Rijnvliet april 2011 (© Projectbureau Leidsche Rijn, Utrecht)

3 STEDENBOUWKUNDIG PLAN

3.1 Visie

Hoewel Rijnvliet strategisch een interessante positie inneemt, vindt het gebied niet echt aansluiting bij de rest van Leidsche Rijn. Het is van belang dat Rijnvliet zowel stedenbouwkundig als verkeerskundig goed aansluit op de omgeving. Daarom is het ontwerpproces begonnen met een beeld van een puzzelstuk wat niet losgezien kan worden van zijn context. Sterker nog, er is een wederzijdse afhankelijkheid. Een wijk krijgt pas betekenis in de context van de omgeving en tegelijkertijd zal de wijk de stedenbouwkundige structuur van de omgeving complementeren.





3.2 Ruimtelijke uitgangspunten

Er zijn een aantal ruimtelijke uitgangspunten opgesteld voor de uitwerking van het stedenbouwkundig plan Rijnvliet.

Aansluiten op en doortrekken van bovenplanse structuren

Er zijn een aantal ruimtelijke uitgangspunten opgesteld voor de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan Rijnvliet.

Geen harde grens, maar logische aansluiting op de randen

Uitgangspunt voor het ontwerp is om de verschillende omliggende sferen het plangebied in te trekken en deze in elkaar te verweven waardoor Rijnvliet als vanzelf overgaat in zijn omgeving.

Gezicht van de wijk aan de Rijksstraatweg

De wijk moet een gezicht krijgen aan de Rijksstraatweg door middel van een grote openbare ruimte. De wijk ligt niet achter de lintbebouwing zoals verderop langs de Leidsche Rijn, maar voegt zich in het lint door middel van een ruime groene entree. Deze sluit tevens aan op de bestaande groenstructuur van Park Voorn.

Programmatische kern van de wijk: verbinding tussen wijk en omgeving

In het plangebied is weinig ander programma gepland dan wonen. Dit kan er voor zorgen dat er voor de omgeving geen reden is om de wijk te 'gebruiken' en er zo geen interactie is tussen wijk en omgeving. Om dit het hoofd te bieden wordt het collectieve programma zoals de school, BSO en eventueel horeca (Metak-kerk) op een centrale plek gesitueerd waardoor er een plek in de wijk ontstaat met bovenplanse betekenis.

Bestaand groen handhaven en gebruiken

Bestaand groen handhaven en gebruiken. Het plangebied bestaat voornamelijk uit weidegrond. Langs enkele sloten staan knotwilgen. Waar dit kan zijn deze opgenomen in het ontwerp. Wanneer dit niet mogelijk blijkt wordt gekeken of de bomen verplant kunnen worden. Aan de noordzijde van het plangebied ligt rondom de kerk het nodige groen (een boomgaard, en een carré van Lindes rondom de voormalige begraafplaats). Deze elementen krijgen een prominente plek in het ontwerp.

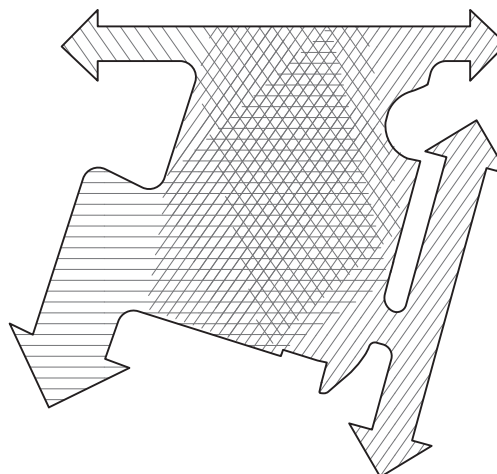
Kwaliteit Strijkviertelplas koppelen aan de wijk

Naast het plangebied ligt een grote landschappelijke kwaliteit in de vorm van de Strijkviertelplas. Deze groene ruimte wordt doorgetrokken de wijk in. Hierdoor krijgt de openbare ruimte in het gebied een grotere omvang en meer betekenis.

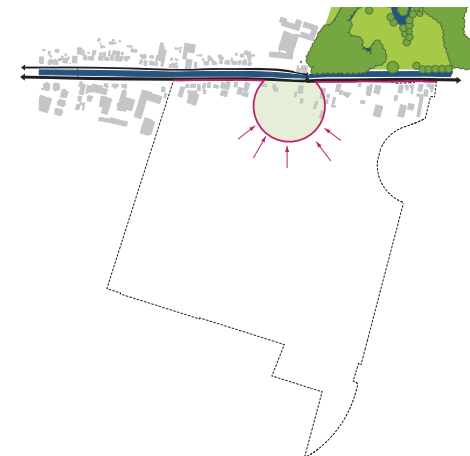




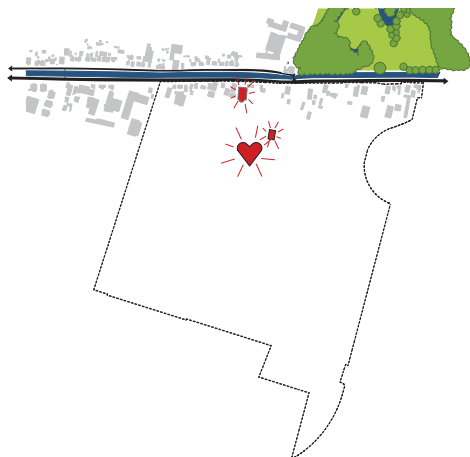
Aansluiten op en doortrekken van bovenplanse structuren



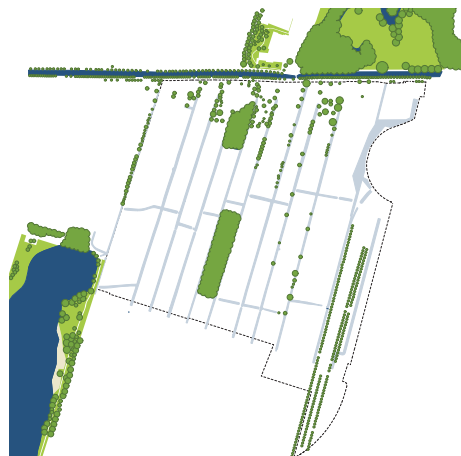
Geen harde grens, maar logische en natuurlijke aansluiting op de randen



Gezicht van de wijk aan de Leidsche Rijn / Rijksweg



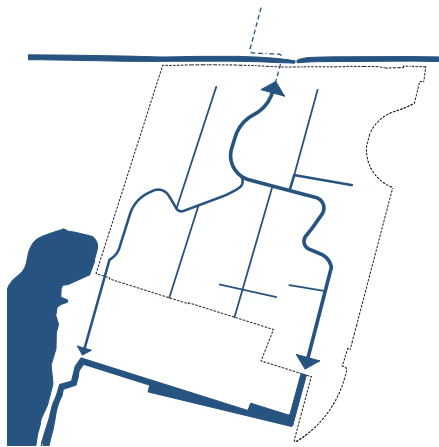
Programmatiese kern van de wijk: verbinding tussen wijk en omgeving



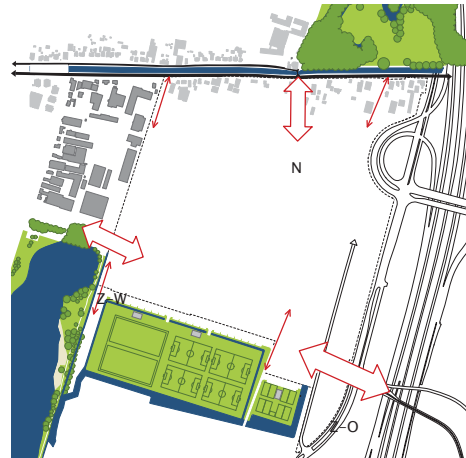
Bestaand groen handhaven en gebruiken



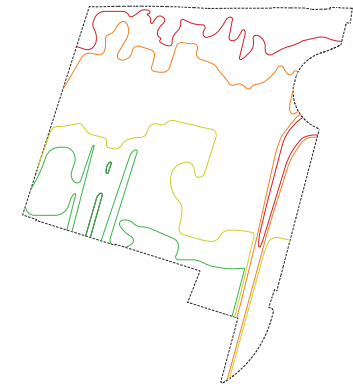
Kwaliteit Strijkviertelpas koppelen aan de wijk



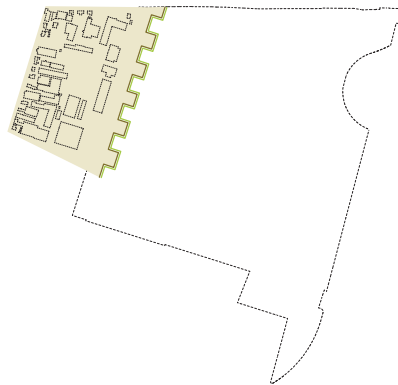
Waterstructuur verbinden



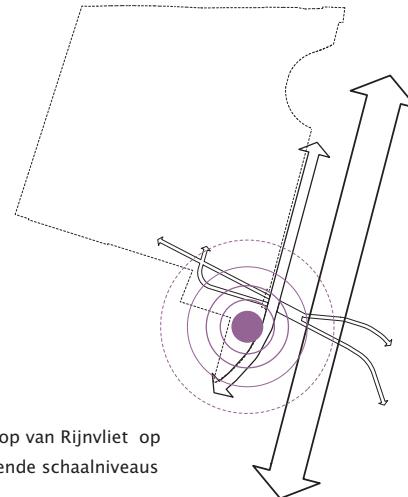
Entrees auto en fiets: geen 'eiland', maar netwerk



Gebruik maken van het bestaande hoogteverschil en verschil in landschappelijke ondergrond



Uitgangspunt: flexibiliteit in de westrand



Belang Kop van Rijnvliet op verschillende schaalniveaus

Waterstructuur verbinden

De lage peilhoogte en de grondgesteldheid van het plangebied zorgen voor een grote wateropgave (+/- 4 ha). De opgave is dit water voor zo veel mogelijk bewoners beleefbaar te maken. Door de interne waterstructuur met de omliggende waterstructuur te verbinden (hoofdwatergang of Strijkviertelplas) krijgt de waterstructuur meer waarde.

Entrees auto en fiets: geen eiland, maar netwerk

In de ontwikkelingsvisie wordt het autoverkeer afgewikkeld via de aansluiting op de Stadsbaan. Om te voorkomen dat Rijnvliet een verkeerskundig (en daarmee stedenbouwkundig) eiland wordt, komt er een fiets- en autoverbinding aan elke zijde van het plangebied. Hierdoor wordt Rijnvliet deel van een groter netwerk.

Gebruik maken van bestaand hoogteverschil en ondergrond

In het plangebied ligt een natuurlijk hoogteverschil. De hoogte loopt aan de noordzijde op richting de Rijksstraatweg (+1.8 n.a.p.) en aan de oostzijde richting de Stadsbaan (+6.7 n.a.p.). Dit hoogteverschil en het verschil in grondsoort wordt gebruikt voor de beleving en inrichting van de openbare ruimte.

Flexibiliteit in de westrand als uitgangspunt

Aan de westzijde van het plangebied ligt het bedrijventerrein Oudenrijn. Ontwikkelingen en transformatie van het bedrijventerrein zijn in dit stadium moeilijk te sturen. Daarom zal de westrand van het ontwerp flexibel moeten zijn en kunnen anticiperen op transformatie in de toekomst.

Belang van Kop van Rijnvliet op verschillende schaalniveaus

De Kop van Rijnvliet neemt een bijzondere positie in binnen Rijnvliet. Dat komt door zijn strategische ligging ten opzichte van Rijnvliet (entree), Leidsche Rijn (Stadsbaan), Utrecht en Nederland (A2, A12). Verder bevinden zich hier ten opzichte van de rest van de wijk bijzondere functies als maatschappelijk programma en kantoren.

3.3 Plankaart

De verkaveling op de plankaart is een indicatieve verkaveling welke laat zien dat het programma past in het ontwerp.







3.4 Principes hoofdstructuur

De Stedenbouwkundige hoofdstructuur is opgehangen aan drie belangrijke openbare ruimten:

- de hoofdentree van het gebied: Kop van Rijnvliet
- het gezicht aan de Rijksstraatweg: de Boomgaard
- de Strijkviertelplas in het zuidwesten

Deze openbare ruimten hebben ieder hun eigen karakter en hechten het gebied aan de omgeving.

Tussen deze drie belangrijke openbare plekken zijn enkele lineaire openbare ruimten opgespannen: de Vliet, de Binnenvliet en de Buitenvliet. Daarnaast zijn er nog drie bestaande structuren in het plangebied met elk een eigen karakter: de Rijksstraatwegzoom, de Letschertweg en de oude Limesweg.

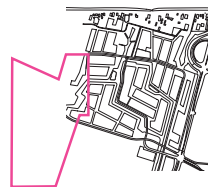
Al deze gebieden vormen samen de hoofdstructuur van Rijnvliet. Op de volgende pagina's worden de verschillende openbare ruimtes toegelicht.



1. Buitenvliet
2. de Vliet
3. Binnenvliet
4. De Boomgaard
5. Limesweg
6. Kop van Rijnvliet
7. Letschertweg
8. Rijksstraatwegzoom

Strijkviertelpas

De Strijkviertelpas heeft een bijzondere landschappelijke kwaliteit en grenst pal aan het plangebied. Door een goede aansluiting kan de wijk optimaal profiteren van deze kwaliteit en wordt het gevoel van openbare ruimte van de wijk vergroot.



Ruiterpad



Ligweide



Vissen



Zwemstrand



Surfen



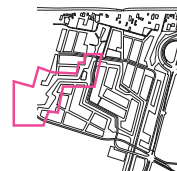
Lief festival



Concours hippique Voornruiters

Buitenvliet

Van de Strijkviertelplas naar de Boomgaard loopt de Buitenvliet. Dit is de overgang van de grote openbare ruimte van de plas naar de beslotenheid van de wijk. De overgangszone is er niet zozeer op gericht om te verblijven (de verblijfsgebieden rondom de plas nodigen namelijk altijd meer uit om te verblijven) maar om de robuuste sfeer van de Strijkviertelplas de wijk in te trekken.



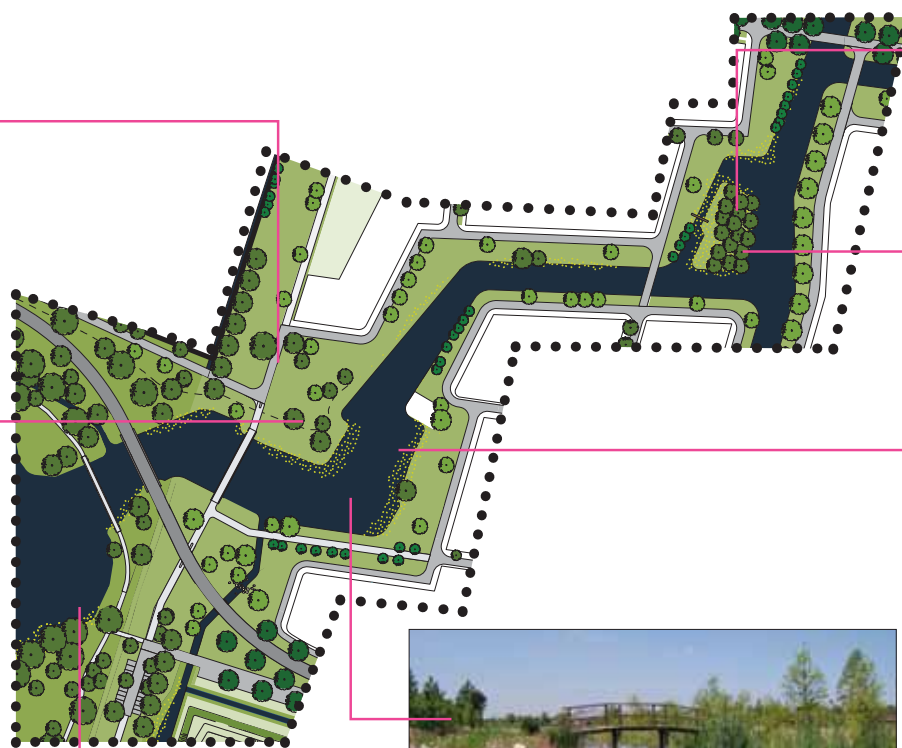
Doorgaande fietsroute



Visuele relatie Plas - Rijnvliet en vice versa



Recreatiemogelijkheden Strijkviertelplas



Spelen in de natuur



Elzenbroekbos op eiland



Bloemrijke oevers

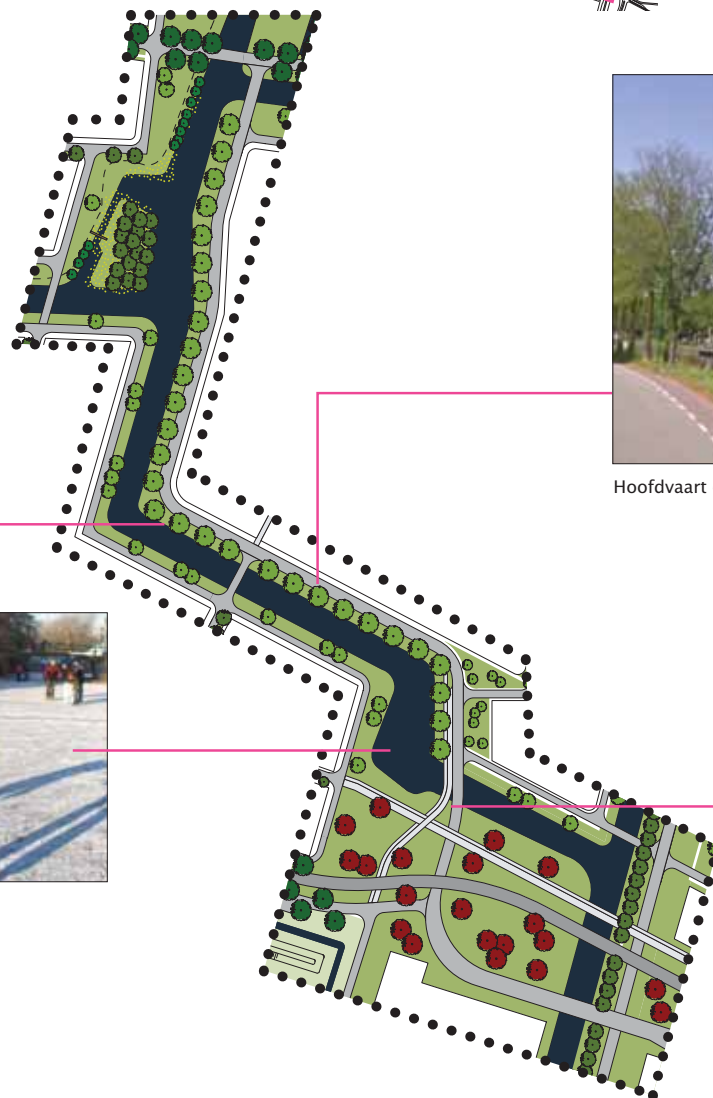
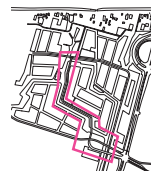


Water riet-route



De Vliet

Van de Kop van Rijnvliet naar de Boomgaard aan de Rijksstraatweg ligt de hoofdwatergang met de belangrijkste entreeroute het gebied in, de Vliet. Het profiel is constant en heeft een formeel karakter. Dit profiel is niet symmetrisch, maar heeft meer gewicht aan de kant van de hoofdrijbaan. Langs de gehele route zijn verblijfsplekken aan het water minder van belang.



Hoofdvaart gekoppeld aan hoofdontsluiting van de wijk



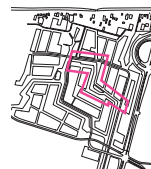
De Vliet met elzenbroekbos op eiland



Bijzondere brug splitst auto- en fietsverkeer

Binnenvliet

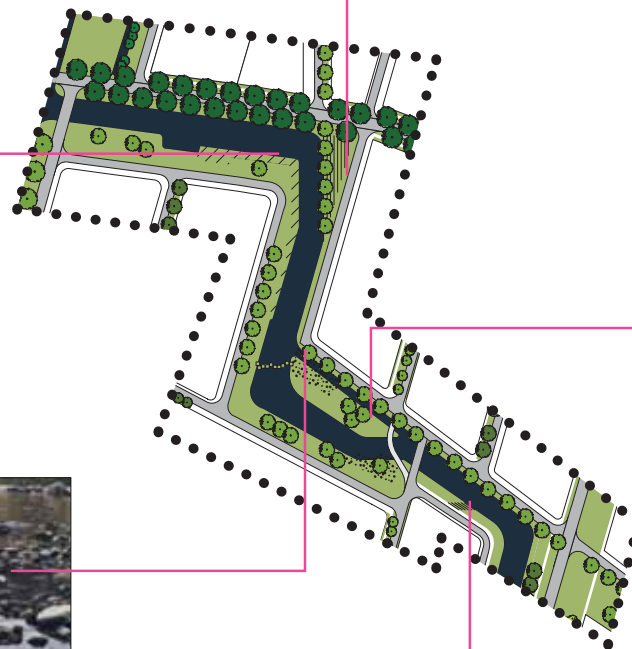
Er is nog een belangrijke openbare ruimte die grofweg van de Kop van Rijnvliet naar de Boomgaard loopt. Dit waterprofiel, de Binnenvliet, heeft een informeler karakter dan de Vliet. Het profiel geeft veel aanleidingen om te verblijven, hier is het water goed benaderbaar door middel van strandjes, vlonders, bruggen, eilandjes etc.



Houten vlonder als verblijfsplek / aanlegplaats



Ondiepe speelzone aan watergang



Trappen in talud



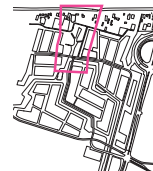
Verblijfsplek aan water



Bereikbaar water

De Boomgaard

Deze entree heeft door zijn bestaande bebouwing en monumentaal groen een grote cultuurhistorische waarde. Hier gaan oud en nieuw hand in hand. De groene entree, met veel verblijfskwaliteit, geeft vervolg aan het groene karakter van Park Voorn en vormt zo de schakel naar de woonwijk. Rond deze entree liggen bijzondere programmapunten zoals de basisschool en mogelijk een horecafunctie. Dit zorgt ervoor dat deze openbare ruimte de gemeenschappelijke ruimte van de wijk zal worden.



Theehuis met terras aan water



Schapenwei in boomgaard



Buurt-boomgaard



Waterspeelplaats met waterschroef



Natuurles groep 2

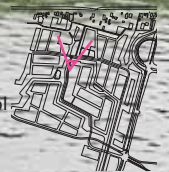


Kikkervisjes vangen



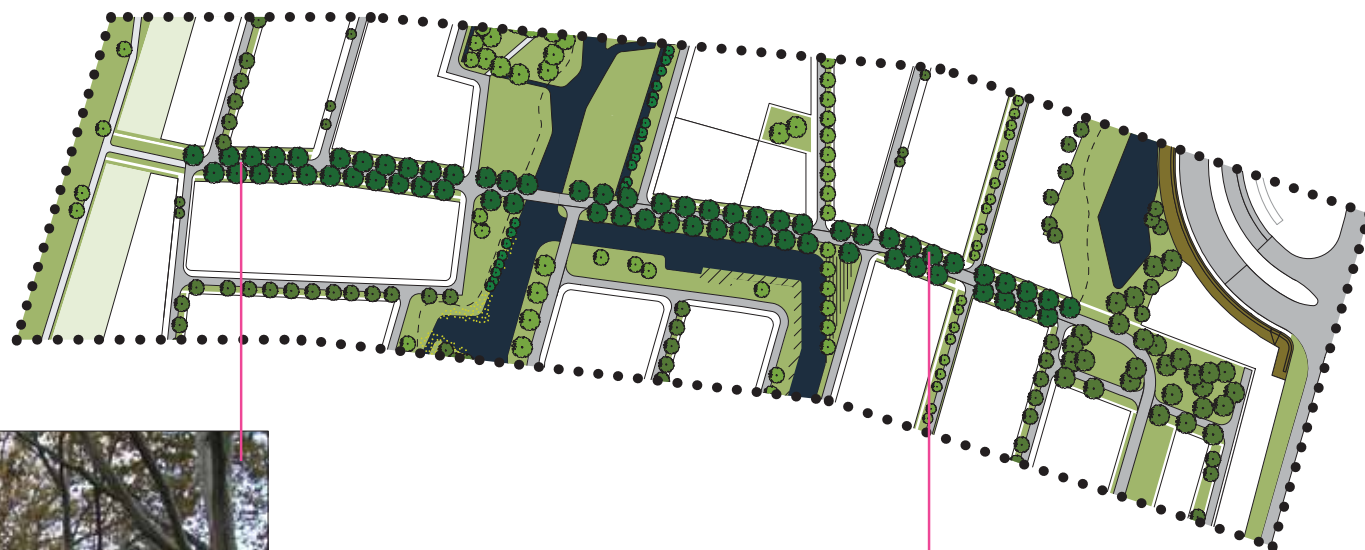
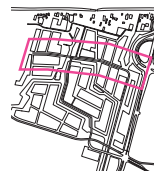


Boomgaard met Metakkerk, bestaand groen en school



De Limesweg

Dwars door het plangebied in oost/westrichting loopt de oude Limesweg. Deze brede bomenlaan met het karakter van een dorpsstraat refereert naar de oude Romeinse Limesroute die door het gebied loopt. Als vervolg van de Letschertweg vormt de Limesweg de tweede ontsluitingsroute in het gebied. Er is onderzoek uitgevoerd naar de exacte ligging van de Limes, deze is niet zodanig aan te wijzen. Daarom is er voor gekozen om naar de vorm, locatie en naam van de route te verwijzen; de Limesweg.



Laan met dubbele bomenrij in groene bermen

Limesweg langs school en binnenvliet







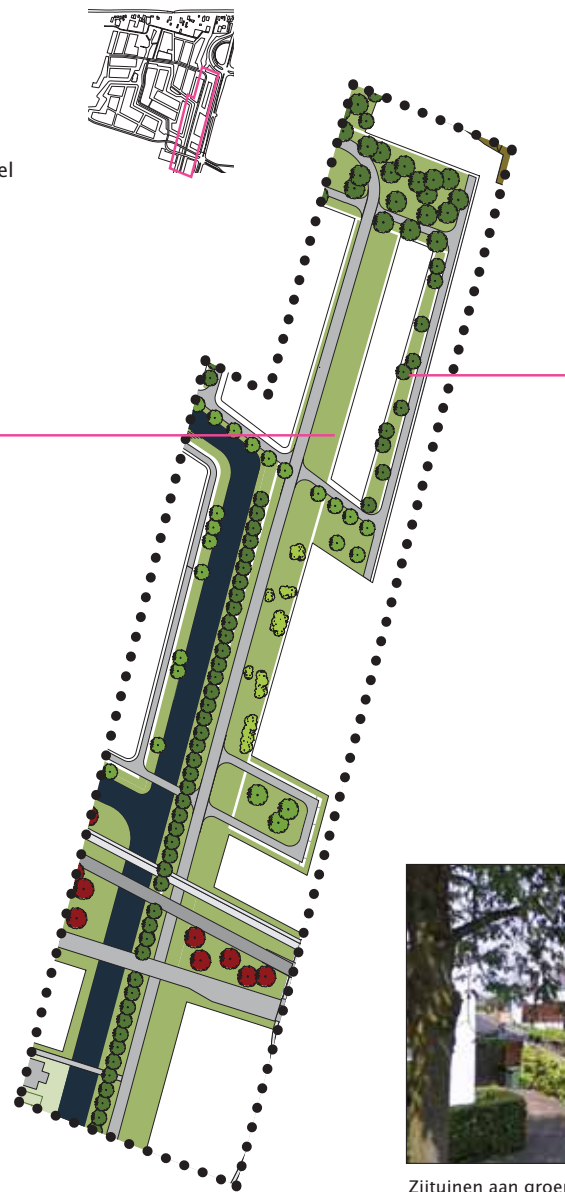


Letschertweg

De C.H. Letschertweg is de oorspronkelijke hoofdontsluiting van het gebied. Met de komst van het nieuwe verkeersplein Hooggelegen en de Stadsbaan is deze functie echter komen te vervallen. Door de vele kabels en leidingen die in de berm van de Letschertweg liggen, zal het tracé, inclusief zijn variabele hoogteligging en bomenrij gehandhaafd blijven. Het 'dal' tussen de Letschertweg en de Stadsbaan zal opgevuld worden. Het profiel van de Letschertweg is vanaf het zuiden vrij constant met brede groenbermen en een begeleidende watergang. Wanneer het water afbuigt verandert het profiel in een smallere woonstraat die eindigt op een centrale groenruimte op het hoogste punt van de wijk.



Groene berm met opritten



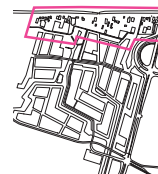
Zijtuinen aan groene berm



Letschertweg naar hoogste punt van de wijk

Rijksstraatwegzoom

Dit is de zone die de overgang tussen de oude lintbebouwing aan de Rijksstraatweg en de toekomstige woonwijk verzorgt. In deze zone zijn vele ruimtelijke kwaliteiten te vinden zoals: bestaande groenstructuur, ruime indruk, karakteristieke bebouwing etc. Bij de inpassing van de achterterreinen van de kavels is getracht deze bestaande kwaliteiten zo goed mogelijk uit te nutten. Op de plekken waar deze kwaliteit niet aanwezig is, worden de kavels met een nieuwe rij woningen afgezoomd.



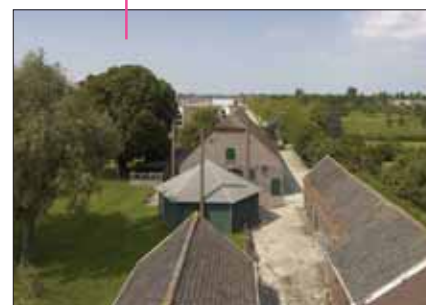
Doorzichten naar Rijksstraatweg



Afwisseling nieuwbouw en achtererven



'Landelijke' route langs hoogwatersloot



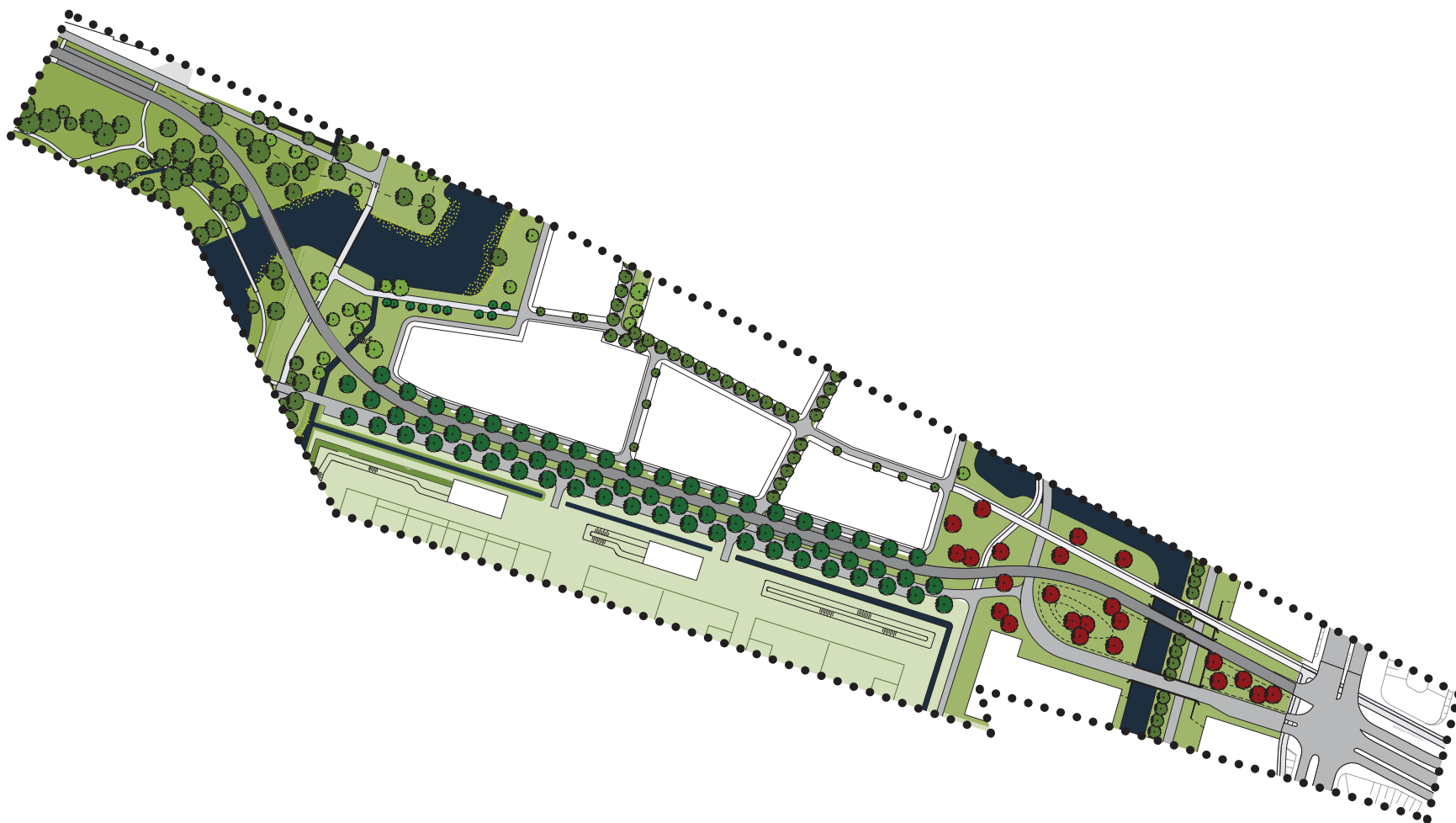
Grote erven verhogen ruimtelijke ervaring



Achtererven aan hoogwatersloot

HOV-baan

Aan de zuidzijde van het plangebied loopt de HOV-baan. In de ontwikkelingsvisie trok deze een rechte lijn door het plangebied waardoor het deel ten zuiden van de HOV-baan van de wijk viel. Door de HOV-baan niet door, maar langs de wijk te trekken blijft niet alleen de wijk een geheel, maar wordt de HOV-baan op zijn beurt op minder plekken onderbroken door overstekend verkeer.





3.5 De woonbuurten

De hoofdstructuur deelt het gebied op in een aantal woonbuurten. De woonbuurten krijgen niet ieder een eigen thema of karakter, maar vormen juist samen een eenheid waardoor er één duidelijk beeld voor Rijnvliet ontstaat. De buurten hebben een intieme sfeer: woonstraten met een grasberm en bomenrij worden afgewisseld met smalle straatjes waar incidentele bomen in staan en intieme pleintjes en groene ruimtes met speelvoorzieningen voor de kleinste kinderen. Het parkeren vindt plaats langs één zijde van de straat en in parkeerkoffers die direct vanaf de straat te bereiken zijn. Hierdoor wordt de levendigheid op de straten vergroot zonder dat het parkeren de overhand krijgt. In de straten komen verschillende typen woningen voor (o.a. twee-onder-één kap, vrijstaand en rijtjeswoning). Door deze mix ontstaat een divers en afwisselend straatbeeld.



Woonstraat met bomenrij eindigt op pleintje

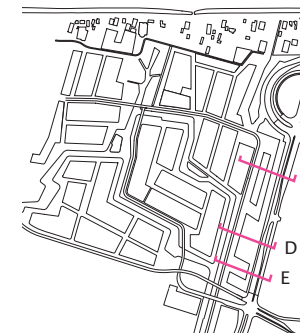


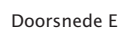
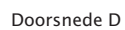
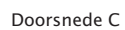
Intieme groene ruimte met speelvoorzieningen

3.6 Doorsnedes oostrand 1:500

In de huidige situatie stijgt de Letschertweg langzaam van een niveau +1,00 NAP tot een niveau van +5.00 NAP. Deze hoogteligging wordt, mede door de aanwezigheid van de WRK leiding die erlangs loopt, gehandhaafd. Daarnaast ligt de Stadsbaan op een niveau +6.70 NAP. Het 'dal' tussen de Letschertweg en de Stadsbaan wordt opgevuld. Daarnaast wordt het hoogteverschil tussen nieuw maaiveld en de Stadsbaan gebruikt om gebouwde parkeervoorzieningen en bijzondere woningtypologieën te maken.

De woningen direct aan de Stadsbaan zijn onderdeel van een aaneengesloten wand die aan de zijde van de Stadsbaan is voorzien van een dove gevel. Hier wordt in het hoofdstuk Beeldkwaliteit verder op ingegaan.





4 PROGRAMMA

4.1 Wonen

Rijnvliet: kansrijk woongebied

Rijnvliet kan op basis van de gekozen stedenbouwkundige uitgangspunten en gezien de goede ligging en bereikbaarheid uitgroeien tot een gewild woongebied. De wijk krijgt verschillende woningtypen en daarmee kunnen verschillende woonconsumenten er een plek vinden.

De Utrechtse Woningvraag

De druk op de Utrechtse woningmarkt blijft naar de toekomst toe groot. De hoogste vraagdruk zit voor eengezins koopwoningen in alle prijssegmenten, voor appartementen in het goedkope en dure segment. In de huursector is de vraagdruk juist het grootst in het middensegment (tussen € 526 en € 621 per maand).

Woningen en woningtypen Rijnvliet

In Rijnvliet worden 1015* woningen gebouwd: 851 grondgebonden en 164 appartementen. Een klein deel van het sociale en marktprogramma wordt gerealiseerd in een bijzondere woonvorm (zie verderop). In onderstaande tabel staat de verdeling:

	eengezins	appartement
sociaal (huur)	190	21
goedkoop (tot ca. € 200.000/S2, M1)	48	22
middelbaar (tot ca. € 260.000/S4, M2)	90	54
duur vanaf ca. (€ 260.000/S5a, S5b, S6a, S6b, M3, D)	523	67

(prijzen zijn gebaseerd op stichtingskosten, prijspeil 1-1-2011).

* Bij een eventuele transformatie aan de westzijde loopt het aantal woningen in Rijnvliet op tot 1047

Gezien de economische situatie en de toekomstige ontwikkelingen op de woningmarkt is het mogelijk dat er nog verschuivingen plaatsvinden in het type en aantal woningen.

Aanbevelingen voor woonomgeving en woningen vanuit woningmarktanalyses, geprojecteerd op Rijnvliet:

- Groene en rustige woonomgeving, (vooral) ook privé-groen, liefst ook voor het huis/voortuin
- Speelgelegenheid voor kinderen
- Parkeerplaats zichtbaar vanuit de woning
- Woningen van elkaar verschillend, alle soorten mogelijk, bijzonder vormgegeven, met status, historisch of modern
- Praktische indeling
- Zelf meebepalen gewenst

Bijzondere woonvormen

In Utrecht is groeiende behoefte aan diverse vormen van wonen gecombineerd met zorg. In het "Basisdocument Woonservicegebied Leidsche Rijn Centrale Zone" is vastgelegd dat er in Rijnvliet een programma bijzondere woonvormen (al dan niet met zorg) gerealiseerd moet worden. Het gaat dan om, naast individuele levensloopgeschikte woningen, kleinschalig groepswonen met 24 uur per dag zorgverlening. Deze woningen zijn geschikt voor mensen met een geestelijke of lichamelijke beperking.

Onderstaand programma kan –in samenspraak met een zorgaanbieder en een woningcorporatie– worden gerealiseerd:

- 24 plaatsen voor kleinschalig groepswonen met intramurale 24-uurszorg, 2.000m² bvo, met grondgebonden buitenruimten, ten behoeve van de doelgroep OGGz
- 32 plaatsen voor individueel zelfstandig, waarvan 19 sociaal en 13 markt, de laatste primair voor de doelgroep OGGz, secundair waar op dat moment vraag naar is (VG/ GGZ of senioren)

Kwaliteit woonomgeving en woningen

Zoals aangegeven, komen in Rijnvliet diverse categorieën woningen. De stedenbouwkundige opzet is een mix van woningtypen en prijs categorieën. Hierbij moet wel gelet worden op verschillende leefstijlen en de (financiële) uitvoerbaarheid.

De woningen zelf moeten tenminste voldoen aan de woonkwaliteit zoals geformuleerd in de Integratie Woning Kwaliteit (IWK). Dit is gemeentelijk beleid.



Programma Rijnvliet:

- Wonen – eengezinswoningen – koop
- Wonen – eengezinswoningen – sociale huur
- Wonen – appartementen – koop
- Wonen – appartementen – sociale huur
- Ruimte voor toekomstige ontwikkeling
- School
- Kantoor
- Ntb
- Metakkerk: ntb

4.2 Maatschappelijk

Algemeen

In Rijnvliet komen een beperkt aantal maatschappelijke voorzieningen gericht op de eigen buurt. Deze voorzieningen zijn vooral geconcentreerd in het onderwijscluster. Daarnaast biedt de nabijgelegen recreatieplas Strijkviertel en het Sportpark Rijnvliet ruime mogelijkheden voor recreatie en beweging.

Onderwijscluster

Het onderwijscluster bestaat uit de volgende onderdelen: een basisschool van 16 klassen, piekopvang, een gymzaal, een kleine ontmoetingsruimte, een voorschoollokaal en ruimten voor buitenschoolse opvang.

Bij de indeling van de kavel en de randvoorwaarden voor het schoolgebouw wordt er rekening mee gehouden dat de school in de toekomst moet uitbreiden.

Het onderwijscluster herbergt verschillende voorzieningen bij elkaar; een multifunctioneel cluster waarbij sprake is van compartimentering. Dit houdt in dat de verschillende voorzieningen bij of tegen elkaar liggen, maar in ieder geval elk hun eigen entree hebben. Exploitatie en beheer van de voorzieningen blijft gescheiden. Indien wenselijk kan er één algemene entree komen voor meerdere functies.

De programmaonderdelen zijn afzonderlijk inpasbaar maar door de clustering kan worden geprofiteerd van nabijheid, samenwerking en mogelijkheden voor dubbelgebruik. Het programma kan op verschillende manieren worden opgenomen.

School

Het schoolgebouw omvat 16 leslokalen en ruimte voor piekopvang.

Het moment waarop de school in Rijnvliet ontwikkeld wordt is afhankelijk van de bouw van de woningen. Mogelijk wordt vooruitlopend op de definitieve school een tijdelijke voorziening ontwikkeld op een andere locatie in het plangebied.

VVE

In Rijnvliet komt één ruimte die geschikt is voor Vroeg- en Voorschoolse Educatie (VVE).

Ontmoetingsruimte

Er komt een kleine ontmoetingsruimte, die apart toegankelijk moet zijn buiten de schooltijden en bestemd is voor alle leeftijdsgroepen.

Gymzaal

De gymzaal omvat 455 m² bvo. De gymzaal heeft een eigen entree. De gymzaal kan 's avonds worden gebruikt voor wijk- en sportverenigingen.

Kinderopvang en buitenschoolse opvang

De acht ruimten voor kinderdagopvang en acht ruimten voor buitenschoolse opvang zijn bestemd voor kinderdagverblijven (0–4 jarigen) en buitenschoolse opvang (4–12 jarigen). De opvang is afgestemd op de behoefte van Rijnvliet. Bij de Kop van Rijnvliet en bij het Sportpark Rijnvliet komt ruimte voor buitenschoolse opvang en kinderdagopvang voor de behoefte uit andere delen van Leidsche Rijn waar nog onvoldoende aanbod is.



Idee voor mogelijke invulling van de strip tussen school en Limesweg: parkeren op speelstrook tussen bepaalde tijdstippen



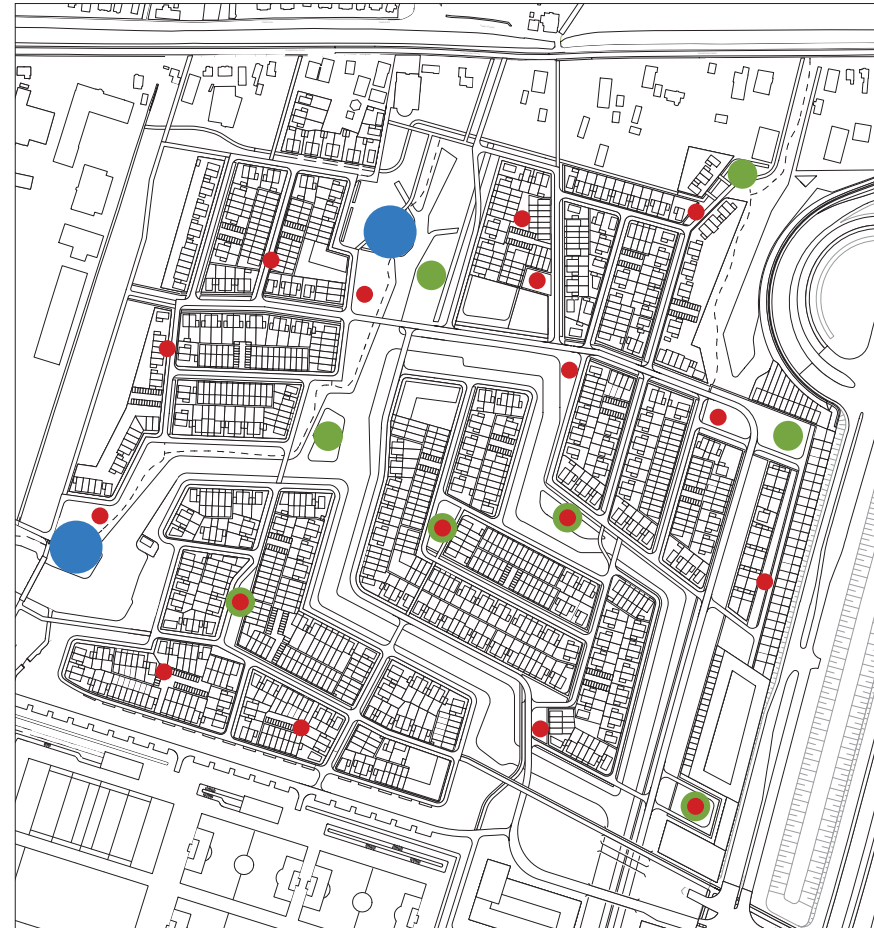
Openbare ruimte – spelen

Voldoende openbare speelruimte is van groot belang in de wijk. Het bevordert de lichamelijke ontwikkeling van kinderen. Zij ontmoeten elkaar, leren samen spelen en leren rekening met elkaar te houden. Bovendien zijn voldoende openbare speelruimten goed voor de leefbaarheid in de wijk. Het stimuleert ontmoeting tussen ouders en verkleint de kans op overlast.

In de nota Speelruimte is vastgelegd dat bij alle nieuwbouwprojecten de zogenaamde 'Jantje Betonnorm' wordt gehanteerd. In de openbare ruimte wordt een percentage van drie procent van het voor wonen uitgegeven oppervlak voor spelen ingericht. Daarnaast zijn informele speelruimten zoals autoluwe straten, pleinen en stoepen belangrijke plekken voor kinderen om te spelen.

De methodiek en de richtlijn die in de Atlas voor openbare ruimte Leidsche Rijn worden gehanteerd, stemmen daar voor een groot deel mee overeen, mits de volledige bandbreedte wordt benut.

Voor de ruimtelijke invulling hanteren we de uitgangspunten dat bestaande speelplekken meegroeien met de vraag naar speelruimte, dat de speelplekken flexibel worden ingericht, dat er naast formele ook informele speelplekken voor kleine kinderen zijn en dat aan de jongeren in de wijk de ruimte wordt gegeven.



Spreading speelplekken, definitieve uitvoering en inpassing nader te bepalen in inrichtingsplan

- 3-6 jarigen (loopafstand 100m)
- 6-12 jarigen (loopafstand 200m)
- 12-18 jarigen (loopafstand 400m)

4.3 Commercieel

Kantoren

In Rijnvliet is er ruimte voor 20.000 m2 kantoren. Deze kantoormeters zullen worden ontwikkeld door Ovast. Gezien de huidige kantorenmarkt is het wenselijk om uit te gaan van een flexibele stedenbouwkundige invulling. Het kantoor kent een maximum hoogte van 78 meter N.A.P.

4.4 Overig programma

In de voormalige Metak Kerk heeft de eigenaar plannen tot restauratie en herontwikkeling. Het is daarom nog niet bekend welke functie hier komt. Gedacht wordt aan ondermeer een horeca functie.

Ten noorden van het Sportpark Rijnvliet, ten noorden van de Kop van Rijnvliet en ten zuiden van het kantoor zijn drie kavels die op dit moment nog geen bestemming hebben. Met name voor de kavel bij het sportpark kan gedacht worden aan bedrijven of een maatschappelijk programma (bijv. voor sport of religieuze instellingen). Ten zuiden van het kantoor kan gedacht worden aan bijvoorbeeld leisure, horeca of bedrijven.

Daar waar vanuit de markt initiatieven komen voor detailhandel zal de gemeente dit op beperkte schaal mogelijk maken.

5 BEELDKWALITEIT

Dit hoofdstuk geeft een globaal beeld van de beoogde beeldkwaliteit van Rijnvliet. Het beeld van Rijnvliet wordt naast de openbare ruimte bepaald door de mix in architectuur, de mix van typologieën, de principes van de hoeken, de materialisatie, de bijgebouwen en de erfafscheidingen. Dit zijn de uitgangspunten voor de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking van Rijnvliet, die in dit hoofdstuk worden toegelicht. Daarnaast is er een lagenplan opgesteld (zie 5.8) dat als doel heeft eenheid binnen variatie te bereiken door middel van overleg en afstemming tussen architect, ontwikkelaar en stedenbouwkundig supervisor.

5.1 Wijkidentiteit

Rijnvliet is een wijk die haar kwaliteit haalt uit bestaande elementen uit de directe omgeving. De Strijkviertelplas, Park Voorn, de Rijksstraatweg en de Metakkerk met de voormalige begraafplaats, de boomgaard, de essensingel langs de Letschertweg en de bestaande knotwilgenstructuren geven de wijk direct een eigen karakteristiek. Door deze elementen te behouden, te gebruiken en met elkaar in verbinding te brengen door een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en water, ontstaat er een wijk waarvan de identiteit gemaakt wordt door de openbare ruimte. Dankzij deze sterke groenstructuur, afgewisseld met de beslotenheid van de woonstraten, pleintjes en een diversiteit in architectuur ontstaat er een eigen, karakteristiek woonmilieu.

5.2 Identiteitsmix architectuur

De architectuur in Rijnvliet is divers. Het uitgangspunt is dat er geen specifiek thema aan de wijk of delen daarvan wordt opgehangen, maar er juist wordt gestreefd naar een mix in de architectuur. Dus geen jaren '30 wijk, Utrechts dorp of Zweedse straat, maar een mix van verschillende tijdslagen wat een divers en samenhangend eigentijds beeld geeft. Rijtjes woningen en twee-onder-één-kappers staan naast elkaar in de straat, individuele woningen of korte rijtjes zijn herkenbare eenheden. Daarnaast kunnen kaprichingen verschillen, platte daken worden toegepast en rooilijnen verspringen.

In principe staan er, architectonisch gezien, nooit meer dan vier exact dezelfde woningen naast elkaar. Dit betekent voor langere rijtjes dat er nagedacht moet worden over gevelcompositie en materialisatie in het totaalbeeld van de architectonische eenheid. De architectonische expressie staat altijd ten dienste van de openbare ruimte: de architectuur staat niet op zichzelf maar gaat een wisselwerking aan met de openbare ruimte.



Verbijzondering van de hoek



Langere rijtjes: eenheid in materiaal, variatie door bijv. verspringende rooilijn, hoogte, gevelindeling



Grondtoon van metselwerk en dakpannen



Variatie in dakvorm



Individuele woningen en korte rijtjes zijn herkenbare eenheden



Variatie in materiaal



Afwijking in kleur, materiaal én kapvorm



Bijzondere hoekoplossing



Architectonische eenheid: woningen vormen een ensemble



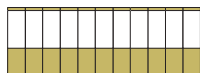
Variatie door middel van materiaal, kleur en kaprichting

5.3 Typenmix

Uitgangspunt in Rijnvliet is het zoveel mogelijk mixen van programma. Zowel dure- als goedkope koopwoningen als huurwoningen staan naast elkaar in de straat. Hierdoor ontstaat een gevarieerd straatbeeld waarin twee-onder-één kapwoningen, vrijstaande woningen, langere en kortere rijtjes elkaar afwisselen. Daarnaast wordt de parkeerdruk zoveel mogelijk gelijkmatig over de wijk verdeeld.

De bouwblok diepte van 46,8 meter geeft de mogelijkheid om alle kavelmaten en groottes op te nemen. Dit geeft flexibiliteit in de uitwerking: bij een veranderende vraag in het programma kan daar gemakkelijk op ingespeeld worden.

H1, H2: 190 m²
190 x corporaties



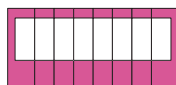
S2: 115 m²
48 x Ovast



S4: 125 m²
90 x Ovast



S5a: 160 m²
120 x Ovast



S5b: 210 m²
146 x Ovast



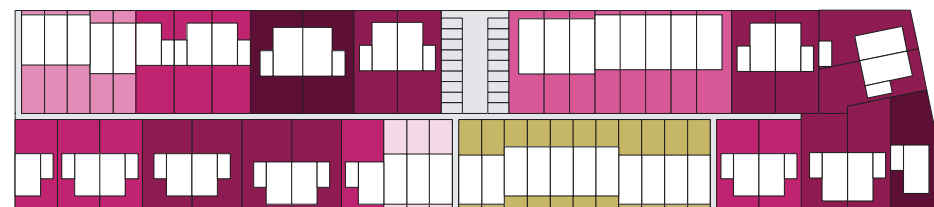
S6a: 250 m²
212 x Ovast



S6b: 296 m²
45 x Ovast



46,8
x

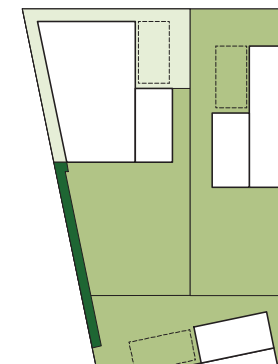


5.4 Principes hoeken

De hoeken van bouwblokken zijn belangrijk voor het beeld van de wijk. Blinde gevels of schuttingen komen niet voor. De woningen op de hoek zijn daarom altijd tweezijdig georiënteerd, dit houdt in dat zowel de voor- als zijgevel gevelopeningen hebben naar het openbare gebied zoals ramen, hoekramen en toegangen tot de woning. De hoeken bestaan uit duurdere koopwoningen, waardoor er ruimte is om de hoek ook goed vorm te kunnen geven. Voor de hoek zijn twee principeoplossingen: de bebouwde hoek of de groene hoek.

BEBOUWD

Bij een bebouwde hoek wordt de woning zoveel mogelijk in de hoek gedrukt, waardoor de hoek extra geaccentueerd wordt. Gevelopeningen aan beide zijden maken dat er geen dichte zijgevel ontstaat en er zicht is op beide straten. De garage/ oprit bevindt zich nooit in de hoek maar altijd tussen de hoekwoning en het volgende huis.



GROEN

Bij de groene hoek ligt er een ruime tuin rondom de woning. De tuin wordt afgescheiden door een haag of een combinatie van een kwalitatieve tuinmuur en groene erfafscheiding. Ook bij een groene hoek bevindt de garage zich tussen de hoekwoning en het volgende huis en heeft de woning voldoende gevelopeningen aan beide zijden.

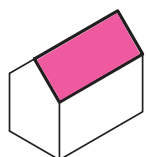


5.5 Materialisatie

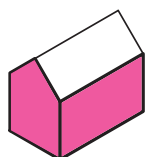
Ten behoeve van de eenheid en samenhang binnen het plangebied is er een grondtoon-palet opgesteld. Door een percentage van 55% van de woningen in deze materialisatie uit te voeren ontstaat er een grondtoon die de wijk bij elkaar houdt. Voor het overige percentage woningen en woningen op bijzondere plekken is een tweede palet opgesteld. Dit palet zorgt voor de gewenste mix en variatie. 15% van de woningen moet volgens dit tweede palet uitgevoerd worden. De overige 30% wordt gematerialiseerd door een combinatie uit beide paletten. Bijvoorbeeld wit pleisterwerk met een antraciete dakpan,

of een rode baksteen met een plat dak. In de verdere uitwerking moet per fase onderlinge afstemming plaats vinden tussen de verschillende architecten. De supervisor heeft hier een belangrijke rol in. Het lagenplan, dat verderop in dit hoofdstuk wordt toegelicht, is een instrument waarmee deze onderlinge afstemming bereikt kan worden.

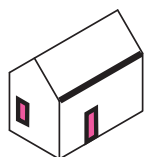
PALET GRONDTOON



Materiaal dak



Materiaal gevel



Materiaal gevelopeningen



Daken bestaan uit keramische dakpannen in een antraciet tint. Hoog verglaasde pannen worden niet toegepast. Mat verglaasde pannen behoren tot de mogelijkheid. Voor de dakranden geldt dat deze minimaal zijn vormgegeven en bestaan uit de kleuren welke ook voor de deuren en kozijnen zijn gebruikt. Indien zonnecollectoren/panelen op het dak worden toegepast moeten deze op een passende wijze in het dakvlak te worden geïntegreerd.

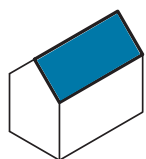
Gevels bestaan uit metselwerk in een genuanceerde vormbaksteen in oranje-, rood-, bruin-, en antracietttinten. Per architectonische eenheid wordt altijd één type steen (of een beperkte mix van stenen) toegepast. Hierbij geldt dat een twee-onder een kap woning wordt beschouwd als één architectonische eenheid.

Deuren en kozijnen zijn van hout of aluminium en zijn wit geschilderd of hebben terughoudende kleuren zoals grijs en donkerblauw. De basisvorm van de kozijnen is staand rechthoekig.

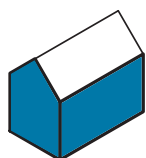
Gewenste mix van palet grondtoon en palet afwijking op wijkniveau:



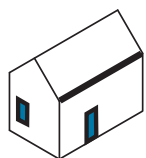
PALET AFWIJKINGEN



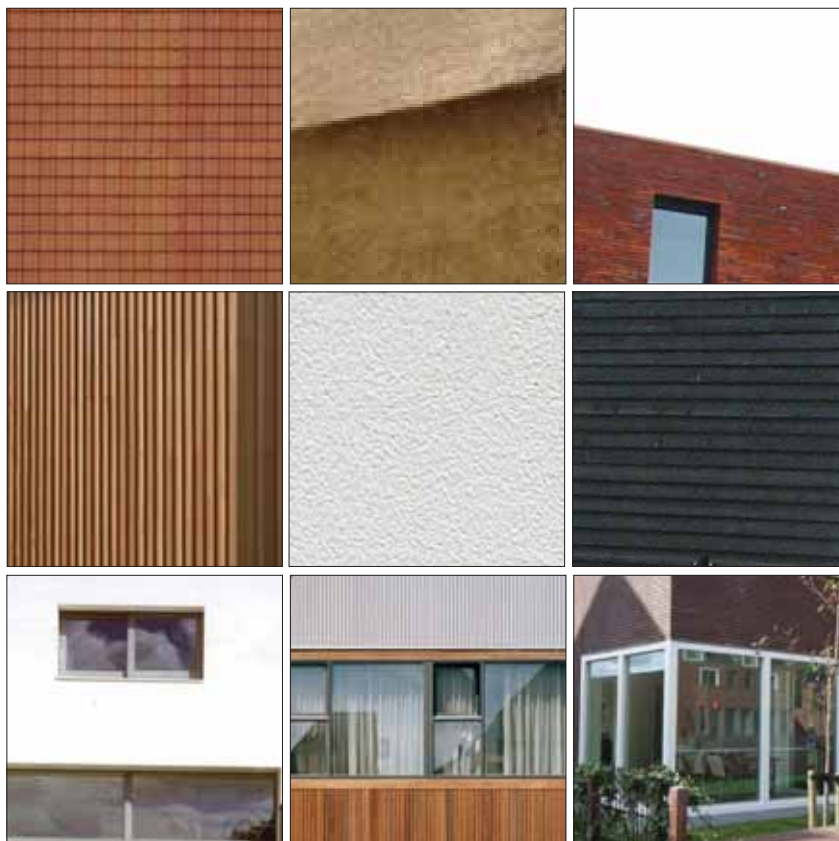
Materiaal dak



Materiaal gevel



Materiaal gevelopeningen



Afwijking in kleur en materiaal: rode dakpan, riet, of een plat dak behoren tot de mogelijkheden.

Afwijking in materiaal en kleur: wit pleisterwerk, hout in natuurlijke tinten of zwart geverfd hout behoren tot de mogelijkheden.

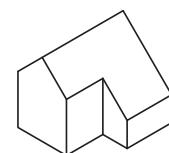
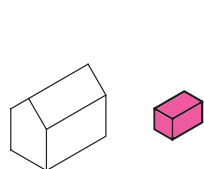
De vorm van de kozijnen kan naast staand rechthoekig ook liggend rechthoekig zijn.

5.6 Bijgebouwen

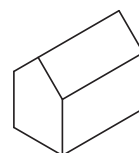
Voor de bijgebouwen zoals garages, schuren en tuinhuisjes geldt dat deze een architectonisch ensemble moeten vormen met het hoofdgebouw. Dit betekent dat de materialisatie van de bijgebouwen gelijk is aan die van het hoofdgebouw. Dit geldt zowel voor vrijstaande bijgebouwen als voor bijgebouwen geschakeld aan het hoofdgebouw.

Aan- en uitbouwen ter vergroting van bepaalde woonruimtes zoals erkers, dakkapellen, serres en bijkeukens zijn ondergeschikt aan het hoofdgebouw. Deze aan- en uitbouwen maken onderdeel uit van het hoofdvolume en vormen samen één architectonisch ensemble met het hoofdgebouw. Dit betekent tevens dat de materialisering van aan- en uitbouwen gelijk is aan die van het hoofdgebouw.

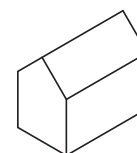
BIJGEBOUWEN (opgenomen in/aan volume materialisering als hoofdvolume)



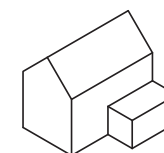
Opgenomen in het volume – schuin dak



Achter op kavel plat dak

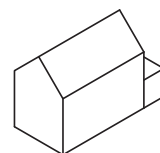
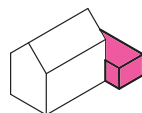


Achter op kavel schuin dak

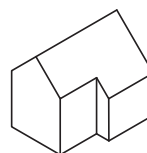


Aan volume – plat dak
niet mogelijk in de beeldbepalende randen

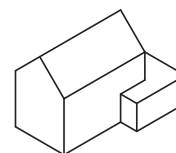
AAN- EN UITBOUWEN (materialisering als hoofdvolume)



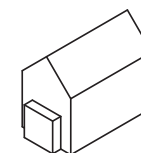
Aanbouw aan de achterzijde



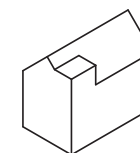
Aanbouw aan de zijkant in volume opgenomen



Uitbouw aan de achter- en zijkant



Erker aan de voor- of zijkant



Dakkappel aan voor- of achterzijde opgenomen in het volume

5.7 Erfafscheidingen

In het beeld van een straat spelen erfafscheidingen een belangrijke rol. Langs een straat verspringen rooilijnen, maar diepe voortuinen komen in verband met de kavelgrootte niet veel voor. Er zijn drie types erfafscheiding mogelijk:

Een lage haag aan de voorzijde van de kavel met een hoogte van maximaal 1 meter. Deze haag wordt geplant in het uitgeefbaar terrein tegen de erfgrans aan (hagenregeling). De hagen zorgen voor een verzorgde en groene uitstraling.

Bij een beperkte voortuin van 1 tot 2 meter diep kan gekozen worden voor het aanleggen van een 'delftse stoep'. Deze verharde zone die in eigendom is van de bewoner kan qua materialisatie verschillen van de openbare ruimte en bewoners kunnen hier een bankje, plantenbakken en dergelijke neer zetten, wat de levendigheid langs de straat vergroot. Het is niet toegestaan hekwerken tussen de delftse stoep en het trottoir te plaatsen.

Zij- en achtertuinen grenzend aan openbare parkeercoffers en parkeerterreinen, of grenzend aan de openbare ruimte bestaan altijd uit een hoge groene haag, of een kwalitatieve tuinmuur. Een combinatie van een harde en groene erfafscheiding is ook mogelijk.

Voor de erfafscheiding tussen woningen vanaf de openbare weg tot twee meter achter de voorgevel sluit de erfafscheiding aan op de delftse stoep of de lage haag zoals aangegeven in de vorige alinea. Voor de erfafscheiding tussen woningen (vanaf twee meter achter de voorgevel) en tussen woningen en achterpad ligt de verantwoordelijkheid bij de toekomstige eigenaar en is het type van de erfafscheiding vrij.



Voorbeelduitwerking erfafscheidingen

- Delftse stoep
- Lage haag
- Hoge haag of tuinmuur
- Geen erfafscheiding voorgeschreven

VOORTUIN



Lage haag aan voorzijde kavel



DELFTSE STOEP



Vershil in verharding



ZIJTUIN



Hoge haag grenzend aan zijtuin



Combinatie van een kwalitatieve harde en groene afscheiding

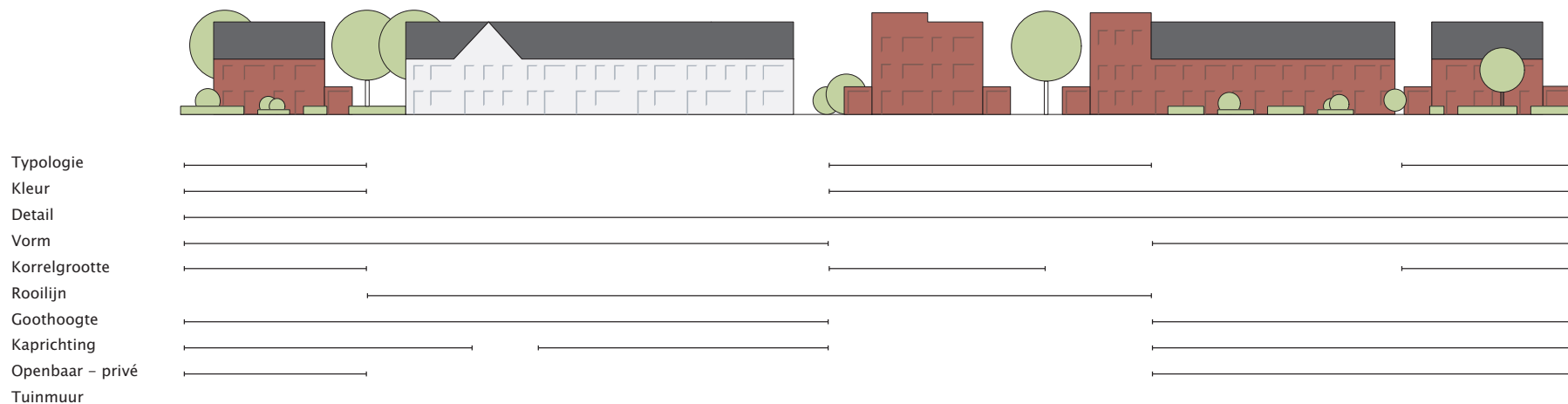
5.8 Lagenplan

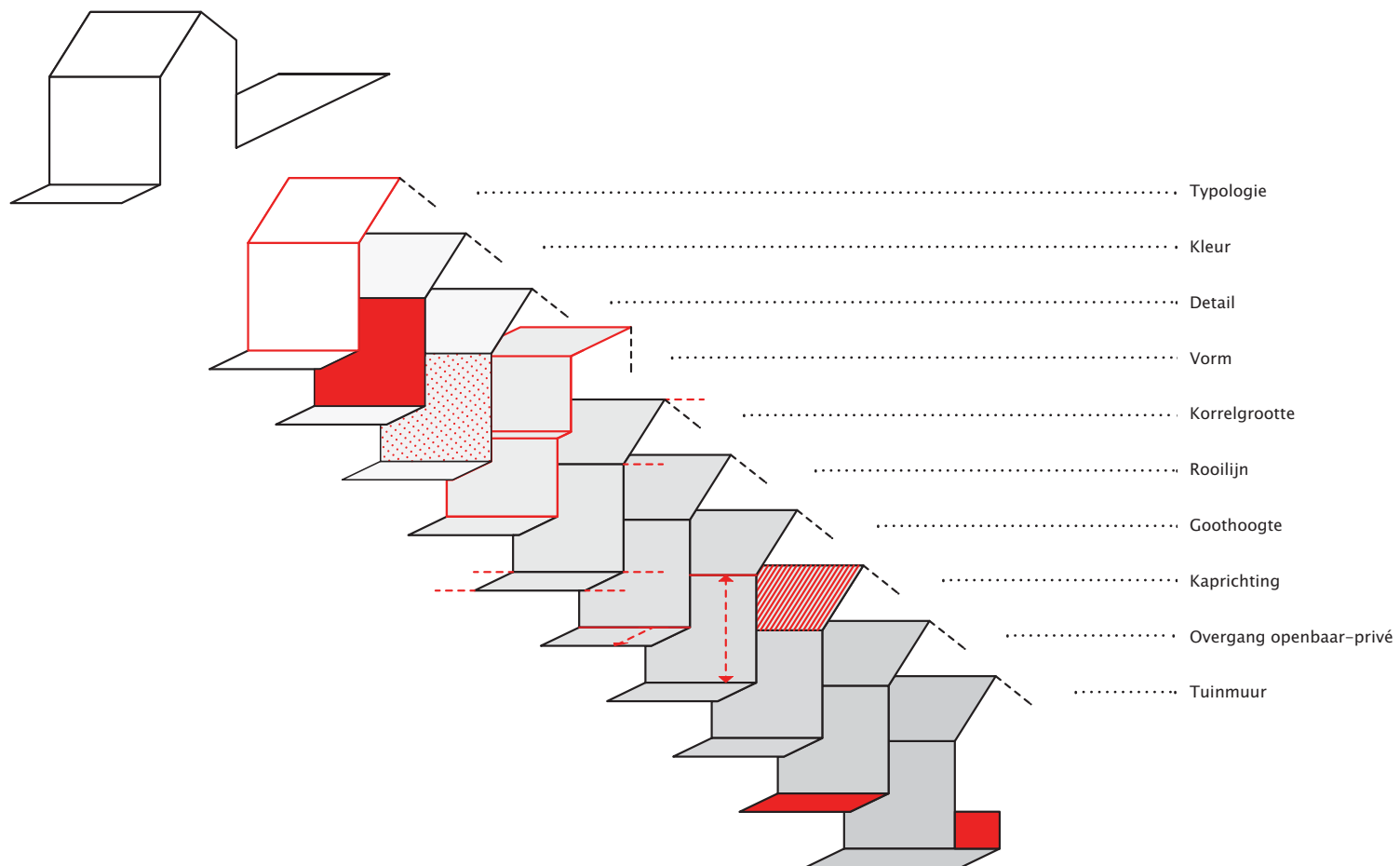
Met het mixen van architectuur en types en de afwisselingen in materialisatie, erfafscheidingen en rooilijnen ontstaat er een gevarieerd beeld in Rijnvliet. Het is echter belangrijk dat ondanks de variatie er een genuanceerd totaalbeeld ontstaat waarin ook eenheid te vinden is. Een mogelijkheid om deze eenheid binnen variatie te reguleren is het maken van een streng beeldkwaliteitplan (BKP) dat van bovenaf regels oplegt. Hier is in Rijnvliet niet voor gekozen, omdat een streng BKP de flexibiliteit beperkt en de overlapping van verschillende ontwerpdisciplines uitsluit. Er wordt de voorkeur gegeven aan het integraal betrekken van de architecten om door middel van overleg en afstemming eenheid binnen variatie te verkrijgen. Op deze manier wordt er gewerkt vanuit mogelijkheden in plaats van onmogelijkheden.

Om het gewenste eindbeeld te bereiken is het lagenplan ontwikkeld. Elke laag behandelt een specifiek onderdeel van de bebouwing zoals kleur, vorm, overgang openbaar – privé, rooilijnen etc. Binnen deze laag kan men ten opzichte van de aangrenzende architectonische eenheden ofwel overeenstemming zoeken, ofwel afwijken. Het idee is dat wanneer er in de ene laag overeenstemming wordt gezocht, dit in een andere laag niet noodzakelijkerwijs ook gebeurt. Op deze manier ontstaat er variatie en eenheid binnen één en hetzelfde beeld.

In het hoofdstuk 7 civiele techniek zijn een aantal profielen gedefinieerd. Deze variëren van een ontsluitingsweg met verschillende zichten tot intieme woonstraat. De wisselwerking tussen openbare ruimte en architectuur is in deze verschillende profielen anders. Per profiel moeten de verschillende lagen uit het lagenplan nauwkeurig op elkaar afgestemd worden om een gevarieerd beeld te kunnen creëren dat gezamenlijk een eenheid blijft vormen. De stedenbouwkundig supervisor van het plan heeft hierin een belangrijke rol.

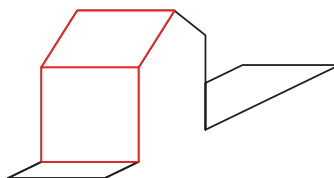
Het lagenplan wordt daarom ingezet als een procesinstrument. Bij de architectonische uitwerking van een deelgebied moeten de verschillende architecten samen met de supervisor in een aantal workshops onderlinge afstemming bereiken binnen de verschillende lagen. Dankzij deze integrale ontwerpbenadering zal Rijnvliet een gevarieerde wijk worden, met een uniek samenhangend beeld.





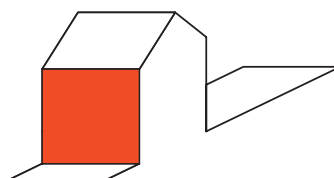
Typologie

Binnen Rijnvliet zijn de typologieën niet strikt aan een gebied of straat gebonden. Hierdoor ontstaan er typologische gradiënten en contrasten.



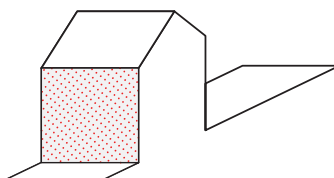
Kleur

De basis voor Rijnvliet wordt gevormd door het palet grondtoon (zie blz 56). Als verbijzondering is hier het palet afwijkingen aan toegevoegd.



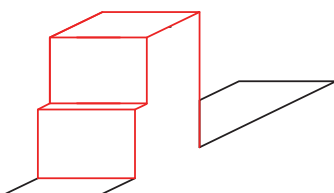
Detail

Een detail kan op kleine schaal de herkenbaarheid van Rijnvliet vergroten. Zo'n specifiek detail voor Rijnvliet kan men op verschillende momenten in zowel de openbare ruimte als op gevels herhalen. Door een gemeenschappelijke detaillering ontstaat er een sterke samenhang.



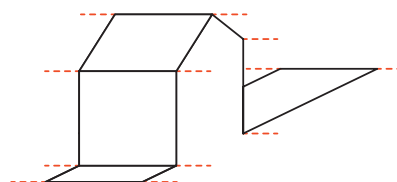
Vorm

Specials zijn grote afwijkingen in vorm die een bijzondere plek kunnen benadrukken.



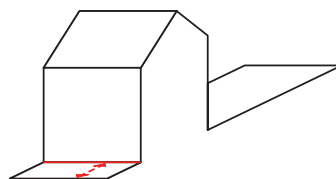
Korrelgrootte

Het mixen van types zorgt voor een variatie in korrelgrootte. Binnen een straat kan deze korrelgrootte veel of juist weinig verschillen.



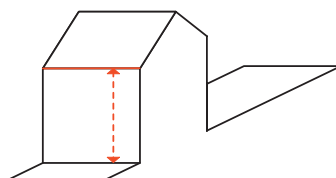
Rooilijn

Verspringingen in de rooilijn zorgen voor een gevarieerd gebruik van de overgangsruimte tussen openbaar en privé.



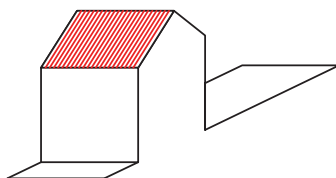
Goothoogte

Afwijkingen in nok- en goothoogte accentueren deelgebieden of individuele gebouwen. Hierdoor ontstaan er zwaartepunten binnen de contouren van Rijnvliet.



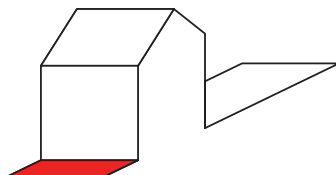
Kaprichting

De kaprichting benadrukt of ontkent het individuele karakter van een element.



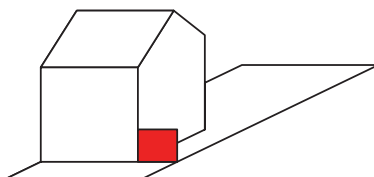
Overgang openbaar - privé

De verspringing in rooilijn zorgt voor een variatie aan mogelijkheden in de overgangsruimte tussen openbaar en privé. Van voortuinen met hagen tot een Delftse stoep.



Tuinmuur

Tuinmuren zijn letterlijk verbindende elementen. Hierdoor kunnen daar waar wenselijk 'gesloten' blokken ontstaan. Tuinmuren zijn tevens waardevolle elementen bij hoekoplossingen.



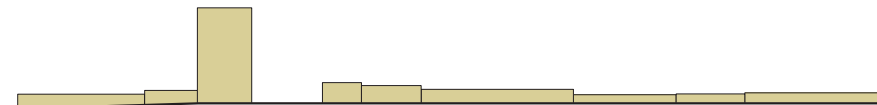
5.9 Wand stadsbaan

Om te komen tot een goed woonmilieu voor het gebied langs de Stadsbaan is er gekozen voor een aaneengesloten volume die aan de zijde van de Stadsbaan is voorzien van een dove gevel. Deze wand is door zijn gevarieerde programma variërend in hoogte en indeling. Aan de wijkzijde van het blok is getracht de wand juist in verschillende delen op te knippen en aan te laten sluiten bij de aan de overzijde liggende woonbuurten; de zogenaamde 'zachte kant'. Ter hoogte van de entree van de wijk en in het verlengde van het Marinus van Tyrusviaduct wordt het volume onderbroken. Aan de zuidzijde van deze onderbreking staat een hoogteaccent, hier wordt het kantoorprogramma van Ovast gere-

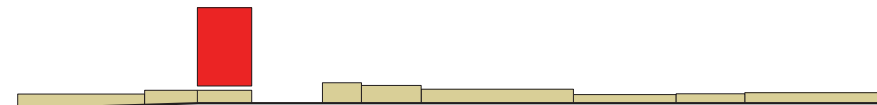
aliseerd. Het volume presenteert zich aan de Stadsbaanzijde als één architectonische eenheid. Het volume krijgt zijn variatie uit de verschillende programmatische invullingen. Het kantoren- en bedrijvenprogramma zijn onderdeel van deze architectonische eenheid. Ze worden dus niet vormgegeven als solitaire eenheden, maar worden in samenspraak met de architecten van de andere delen ontworpen. De supervisor heeft hier een belangrijke rol.

Aan de Letschertwegzijde bestaat het volume juist uit verschillende architectonische eenheden die anticiperen op de gevels en openbare ruimte in het vervolg van Rijnvliet. Hier zijn ook de verschillende programmatische invullingen duidelijk afleesbaar. De verschillende onderdelen worden benadrukt door verspringende rooilijnen die bij voldoende maat worden ingevuld met groen.

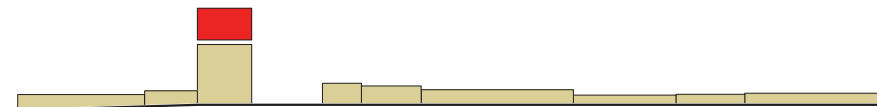
Drie mogelijkheden voor hoogteaccent kantoor:



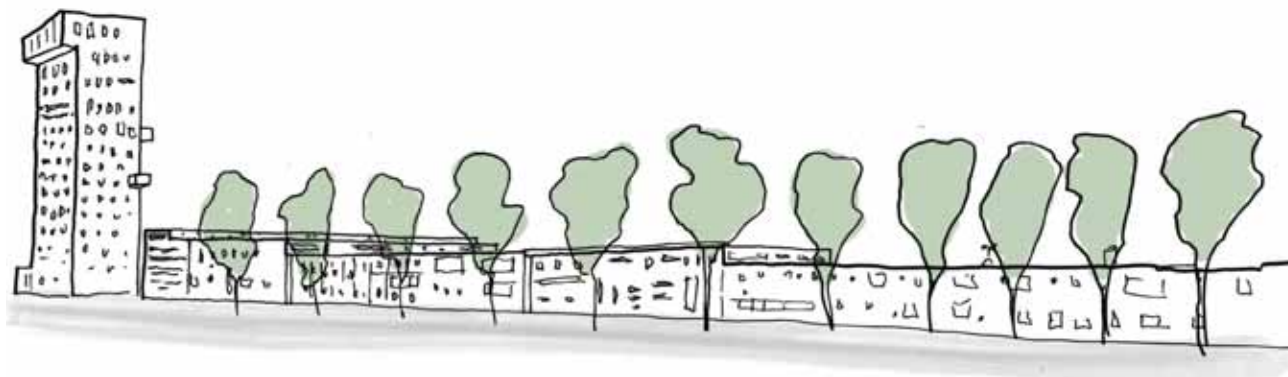
1. Het kantoorgebouw is in zijn geheel onderdeel van de wand



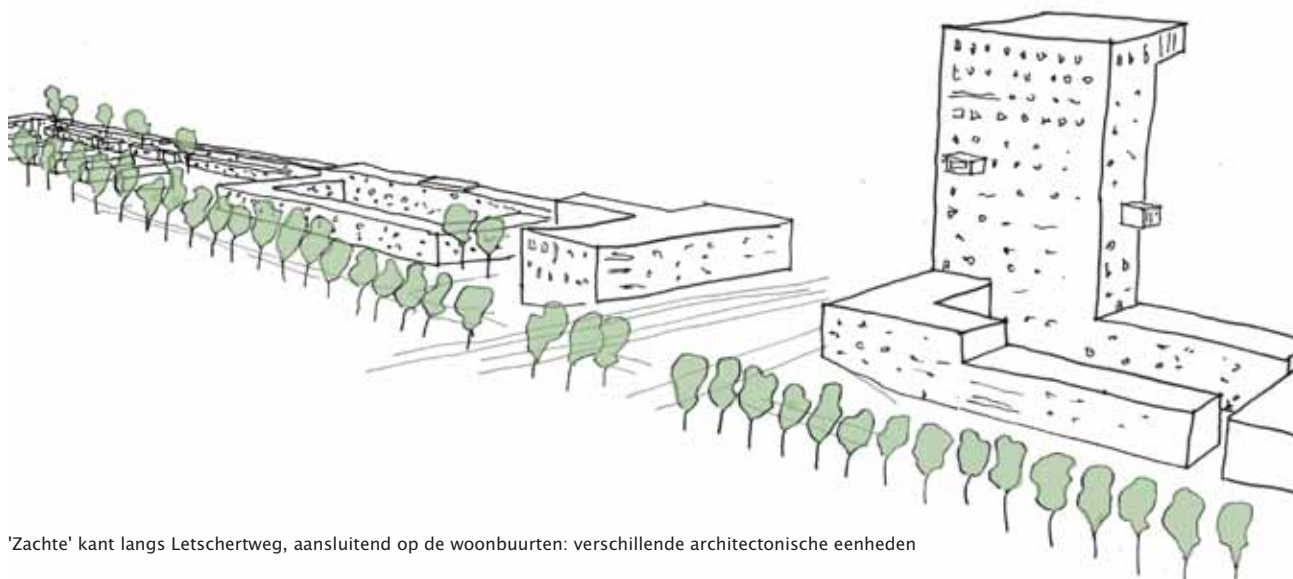
2. Het gehele hoogteaccent van het kantoorgebouw verschilt van de wand



3. De top van het kantoorgebouw verschilt van de wand

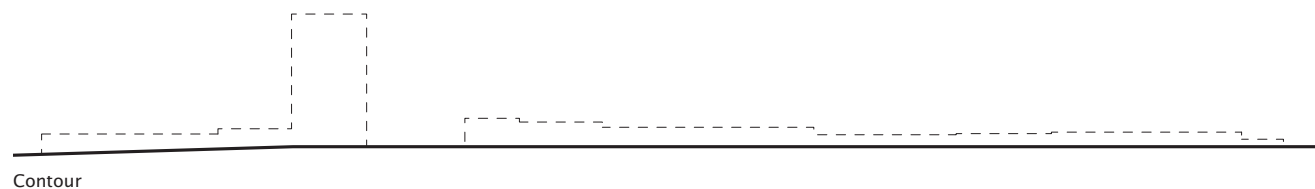


Aaneengesloten 'harde' wand langs de stadsbaan: één architectonische eenheid

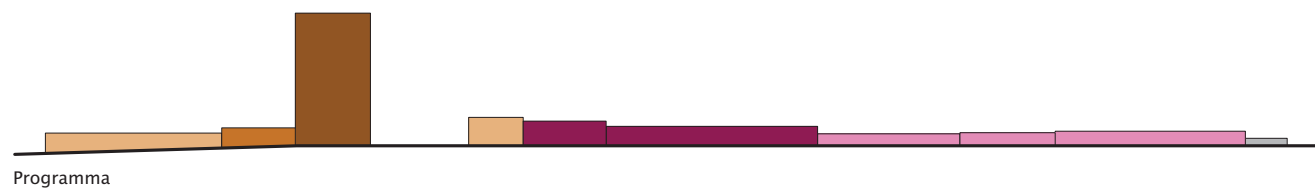


'Zachte' kant langs Letschertweg, aansluitend op de woonbuurten: verschillende architectonische eenheden

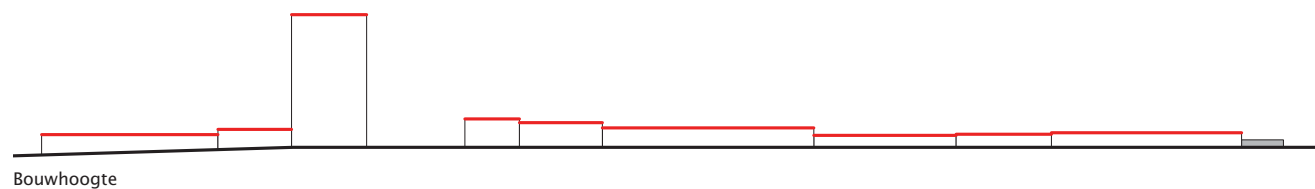
Stadsbaanzijde



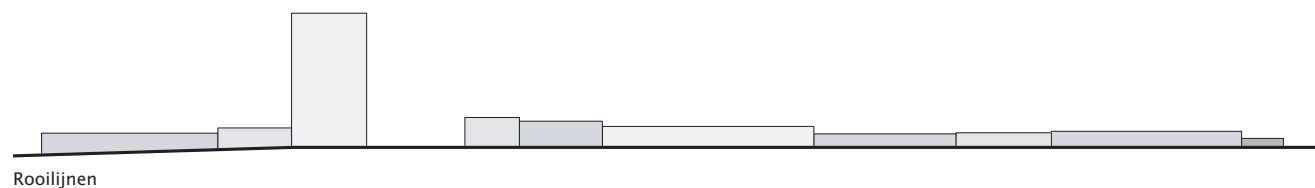
'Harde' kant



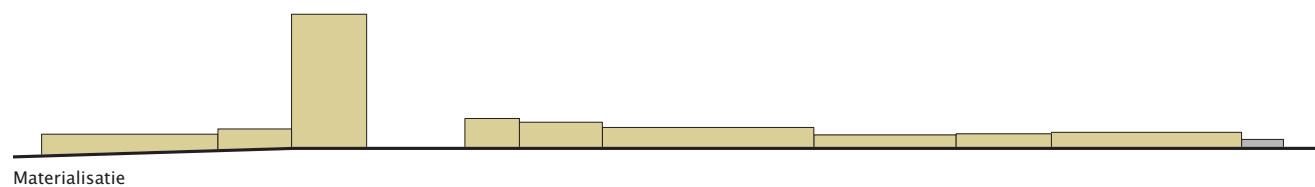
Verschillende eenheden met verschillend
programma v.l.n.r.: bedrijf – kantoor – ntb
– appartementen – eengezinswoningen



Verspringing in bouwhoogte, met
hoogteaccent ter plaatse van het kantoor

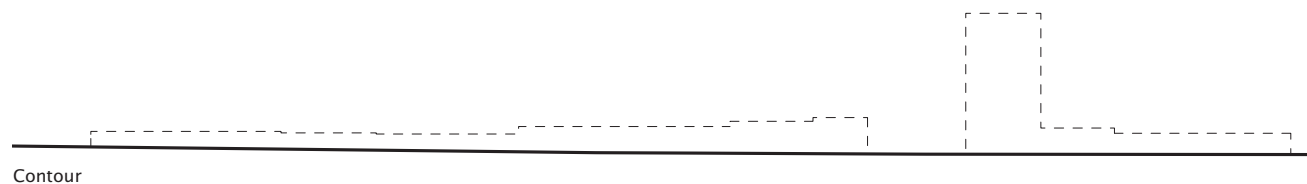


Kleine verspringing, 0–2 meter

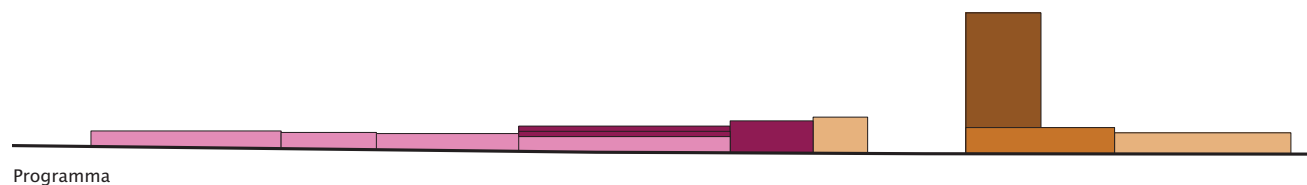


Één materiaal, met uitzondering zoals aangegeven op blz. 64

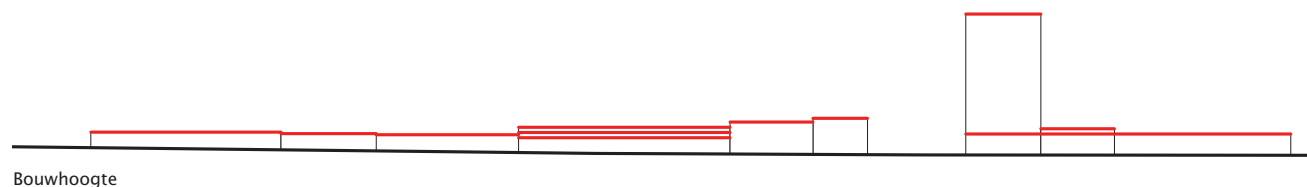
Leischertwegzijde



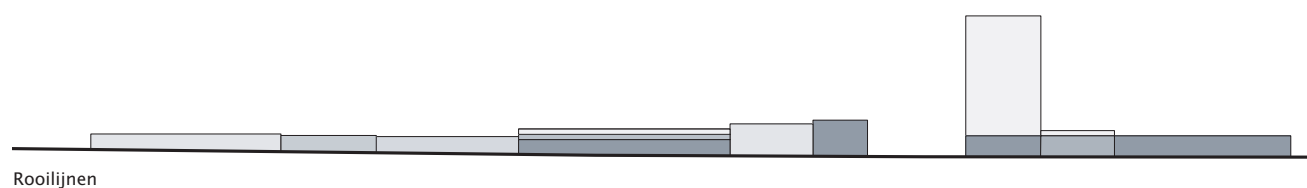
'Zachte' kant



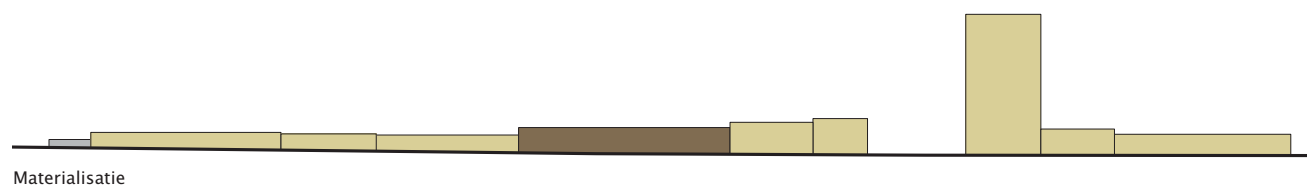
Verschillende eenheden met verschillend programma v.l.n.r.: eengezinswoningen – appartementen – ntb – kantoor – bedrijf.



Verspringing in bouwhoogte, hoogteaccent ter plaatse van het kantoor, gelaagdheid in hoogte

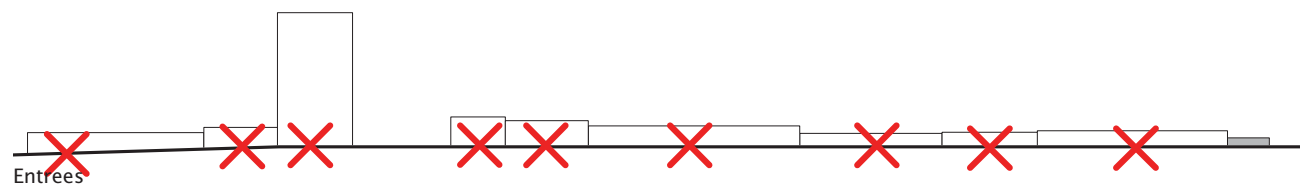


Grote verspringing, 0-50 meter

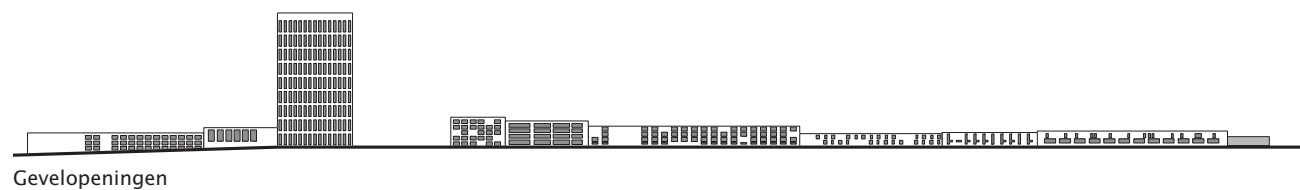


Één materiaal als grondtoon met accenten in een ander materiaal

Stadsbaanzijde



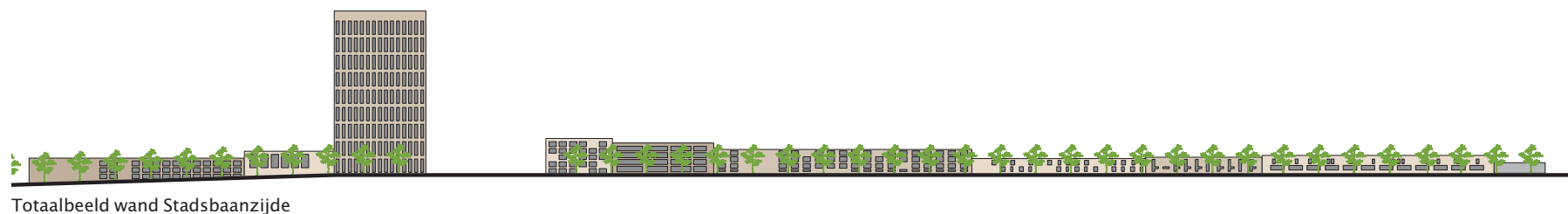
Geen adressen aan de Stadsbaan



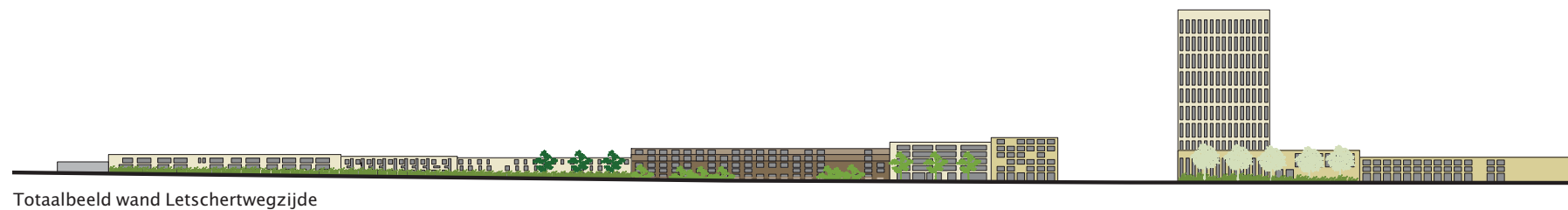
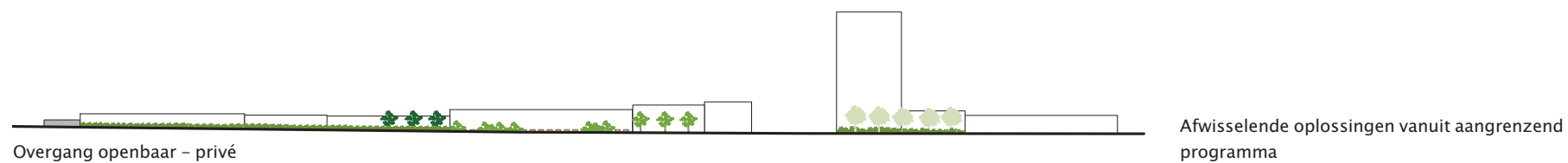
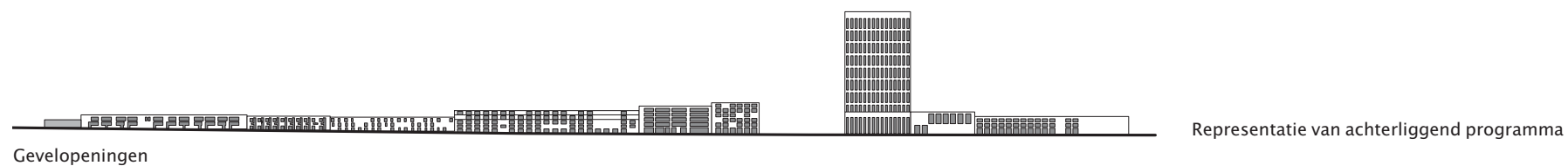
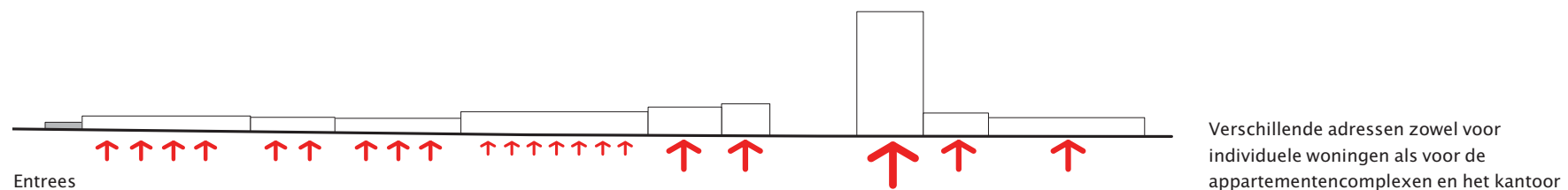
Representatie van achterliggend programma



Constant, harde grens, doorgaande bomenrij
lang de gehele wand



Letschertwegzijde



6 VERKEER

6.1 Hoofdverkeersstructuur

Voor het gemotoriseerde verkeer van en naar Rijnvliet is sprake van twee aansluitingen op de Stadsbaan. Eén via de Kop van Rijnvliet en een tweede via de Letschertweg.

Rijnvliet is in het oosten via de Kop van Rijnvliet aangesloten op de Stadsbaan. De Stadsbaan maakt onderdeel uit van de hoofdverkeersstructuur van Leidsche Rijn en verbindt de wijken van Leidsche Rijn onderling en met het Rijkswegennet A2 (via aansluiting Hooggelegen) en de A12 (via de aansluiting De Meern).

Via Hooggelegen is ook de bestaande stad bereikbaar. Een alternatieve verbinding met de bestaande stad wordt gevormd door de route via het Marinus van Tyrusviaduct (gelegen direct ten oosten van Rijnvliet), via Papendorp richting de Prins Clausbrug.

Aan de westkant komt een meer ondergeschikte aansluiting van het gebied op de weg Strijkviertel. Deze maakt het mogelijk voor bestemmingsverkeer om de voorzieningen in, met name De Meern te bereiken. Om te voorkomen dat er (te) veel doorgaand autoverkeer door de wijk Rijnvliet ontstaat, is er gekozen voor een ligging van de aansluiting en een inrichting die van ondergeschikt belang is.

De totale verkeersproductie van Rijnvliet bedraagt ca. 9.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). In de voorliggende ontsluitingsstructuur past deze verkeersproductie in een 30 km/u gebied. In de ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn is aangegeven dat intensiteiten nabij ontsluitingen tot 4.000 mvt/etm acceptabel zijn voor een woongebied. Verder in het gebied geldt een maximum van 2.500 mvt/etmaal. In Rijnvliet wordt alleen bij de hoofdontsluiting richting de Stadsbaan en het Marinus van Tyrusviaduct een intensiteit van meer dan 4.000 mvt/etm verwacht. Om deze reden geldt voor de entree via de Kop van Rijnvliet een maximum snelheid van 50 km/u en is het fietspad gescheiden van de rijbaan. Na de kruising met de HOV wordt ter hoogte van de eerste brug in Rijnvliet overgegaan naar een regime van 30 km/u. In het Stedenbouwkundig Plan wordt ook een ontsluiting gepland op de Strijkviertel. Door deze aansluiting ontstaat er beperkt doorgaand autoverkeer door de wijk Rijnvliet. Dit is naar verwachting maximaal 10% van de totale verkeersproductie. In het concept SP was ook een ontsluiting op de Rijkswegennet ingetekend. Omdat blijkt dat de intensiteiten die de gemeente wenselijk acht op met name de Burgemeester Verderlaan mogelijk worden overschreden is deze ontsluiting voor dit moment vervallen. Wel blijft de gemeente monitoren wat de verwachte effecten zouden zijn van een aansluiting aan de Rijkswegennet op de omliggende wegen zoals de Zandweg en de Burgemeester Verderlaan. Indien op een later moment blijkt

dat de verwachte intensiteiten onder een door de gemeente acceptabel geacht niveau blijven, dan wordt opnieuw bekeken of een aansluiting van Rijnvliet op de Rijkswegennet wenselijk is.

Binnen het gebied heeft een aantal straten een ontsluitende functie voor het gebied. Deze straten vormen de hoofdontsluiting van het gebied en verbinden de deelgebieden met de hoofdverkeersstructuur. De overige straten hebben alleen een functie als woonstraat en ontsluiten de individuele woningen voor bestemmingsverkeer.

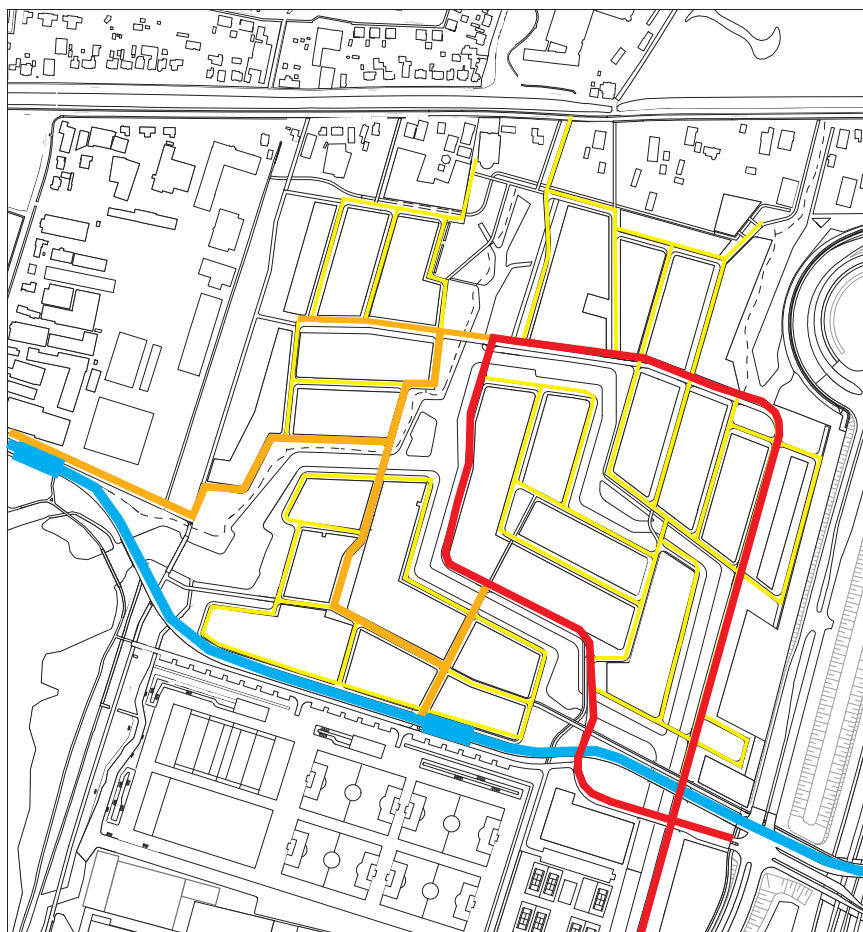
De routes in het gebied Rijnvliet maken onderdeel uit van een verblijfsgebied met een snelheidsregime van 30 km/u. De wegen in het gebied ontsluiten de functies in het gebied en dan met name de parkeervoorzieningen behorend bij de functies. Daarnaast zal bevoorradend verkeer gebruik maken van deze wegen.

6.2 Openbaar vervoer

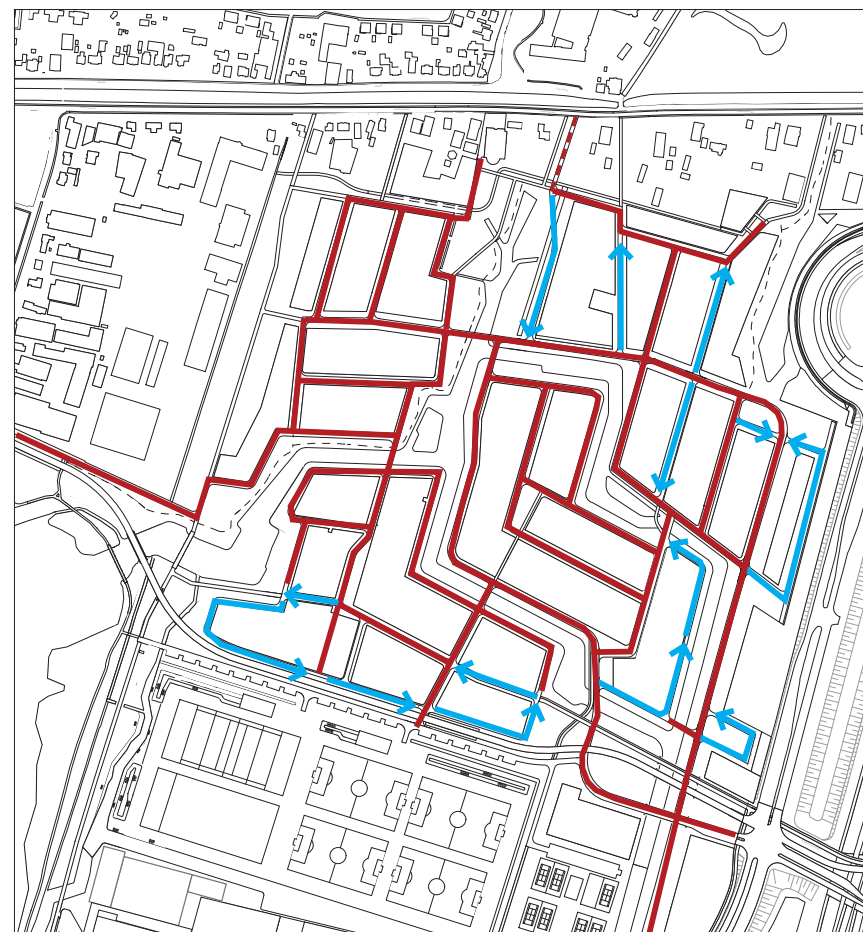
Een belangrijk structurerend element wordt gevormd door de HOV-baan, die van oost-west aan de zuidkant van Rijnvliet langs het gebied loopt.

Deze HOV-baan maakt onderdeel uit van het stedelijke netwerk van HOV-banen en vormt een schakel in de 'HOV-Zuidradiaal'. Deze radiaal verbindt Vleuten CS, Vleuterweide, Veldhuizen, De Meern, Oudenrijn en Rijnvliet met Papendorp, Kanaleneiland, Jaarbeurs en Utrecht CS/binnenstad en vice versa.

Binnen het plangebied is sprake van een halte langs de HOV-baan, te weten bij de Kop van Rijnvliet aan de oostkant. Aan de westkant aan de rand van het plangebied is een tweede halte gepland. Bij het ontwerp van de HOV-baan is rekening gehouden met een eventuele vertraming in de toekomst.



- Wijkinfrastructuur auto (asfalt)
- Woonstraat (asfalt)
- Woonstraat (klinkers)
- HOV baan (asfalt)
- HOV halte



Voorgestelde rijrichtingen bij éénrichtingsverkeer

- 2 rijrichtingen
- 1 rijrichting
- beoogde aansluiting afhankelijk van nadere besluitvorming

6.3 Langzaam verkeer

Fietsroutes

In Leidsche Rijn is sprake van een netwerk van hoofdfietsroutes waarvan een deel door Rijnvliet loopt.

Oost–west is sprake van een hoofdfietsroute via de Rijksstraatweg tussen De Meern en Utrecht Centrum. Een tweede loopt parallel aan de HOV–baan en verbindt Rijnvliet met De Meern (in het westen) en Papendorp/Kanaleneiland (in het oosten).

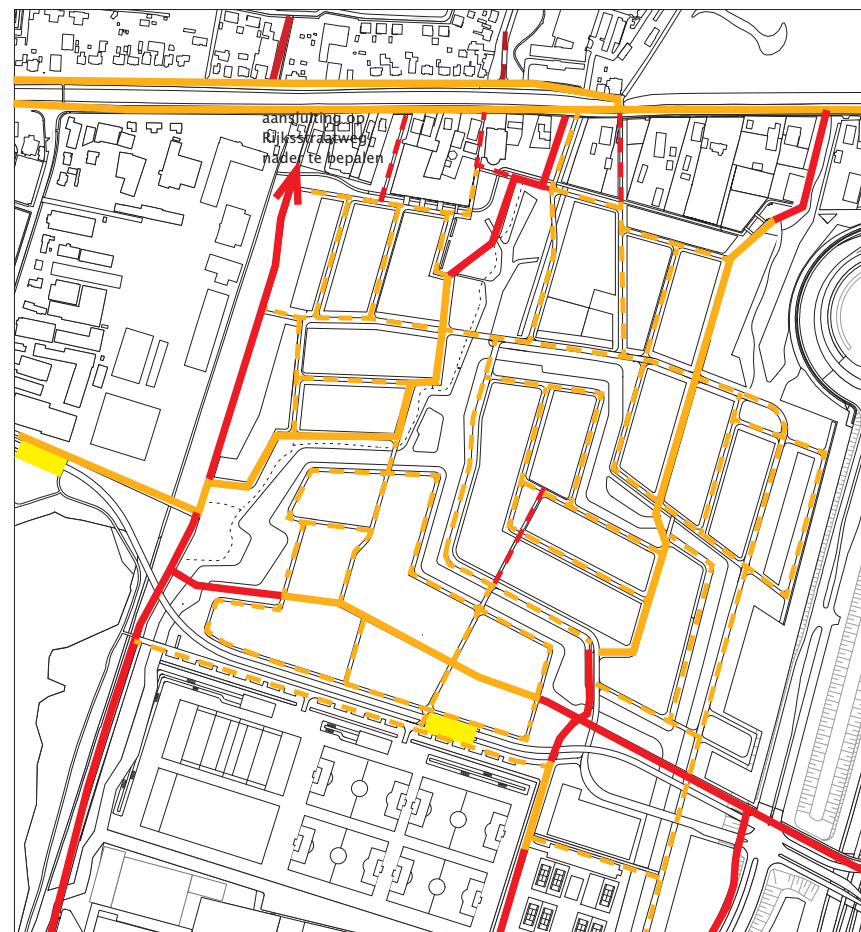
Noord–zuid is sprake van drie hoofdfietsroutes:

- In het verlengde van de fietsroute langs de Strijkviertelplas richting de Rijksstraatweg
- Aan de oostkant vanaf het zuiden langs het Sportpark Rijnvliet via Rijnvliet naar de Rijksstraatweg en het vervolg langs de Stadsbaan richting Leidsche Rijn Centrum
- Vanaf de Strijkviertelplas langs 'de Vliet' richting de Rijksstraatweg en vervolgens via de Stadsdambrug naar het noorden

Vooral aan de randen van het plangebied is sprake van solitaire fietspaden. Op de overige routes is sprake van fietsen op de rijbaan. Daarnaast is er nog sprake van een aantal informele fietsroutes die vooral zorgen voor de interne ontsluiting van bestemmingen. Mogelijk wordt vooruitlopend op de definitieve situatie een tijdelijk fietspad gerealiseerd tussen de Rijksstraatweg en Sportpark Rijnvliet.

Voetgangers

In principe komt langs elke weg in het plangebied een trottoir aan één of twee zijden van de weg.



— Hoofdfietsroute (vrijliggend)

— Hoofdfietsroute (fiets op rijbaan)

- - - Informele / wijk fietsroute (vrijliggend)

- - - Informele / wijk fietsroute (fiets op rijbaan)

■ HOV halte

6.4 Parkeren

Volgens de 'Actualisatie Ontwikkelingsvisie 2003' zijn voor woningen de volgende parkeernormen van toepassing.

type woning	parkeerplaats per woning	
	minimale parkeernorm	maximale parkeernorm
sociale woning	1,25	1,35
dure huur / goedkope koop	1,45	1,55
dure koop	1,65	1,75
bejaardenwoning		0,6
seniorenwoning / klein appartement		1,1

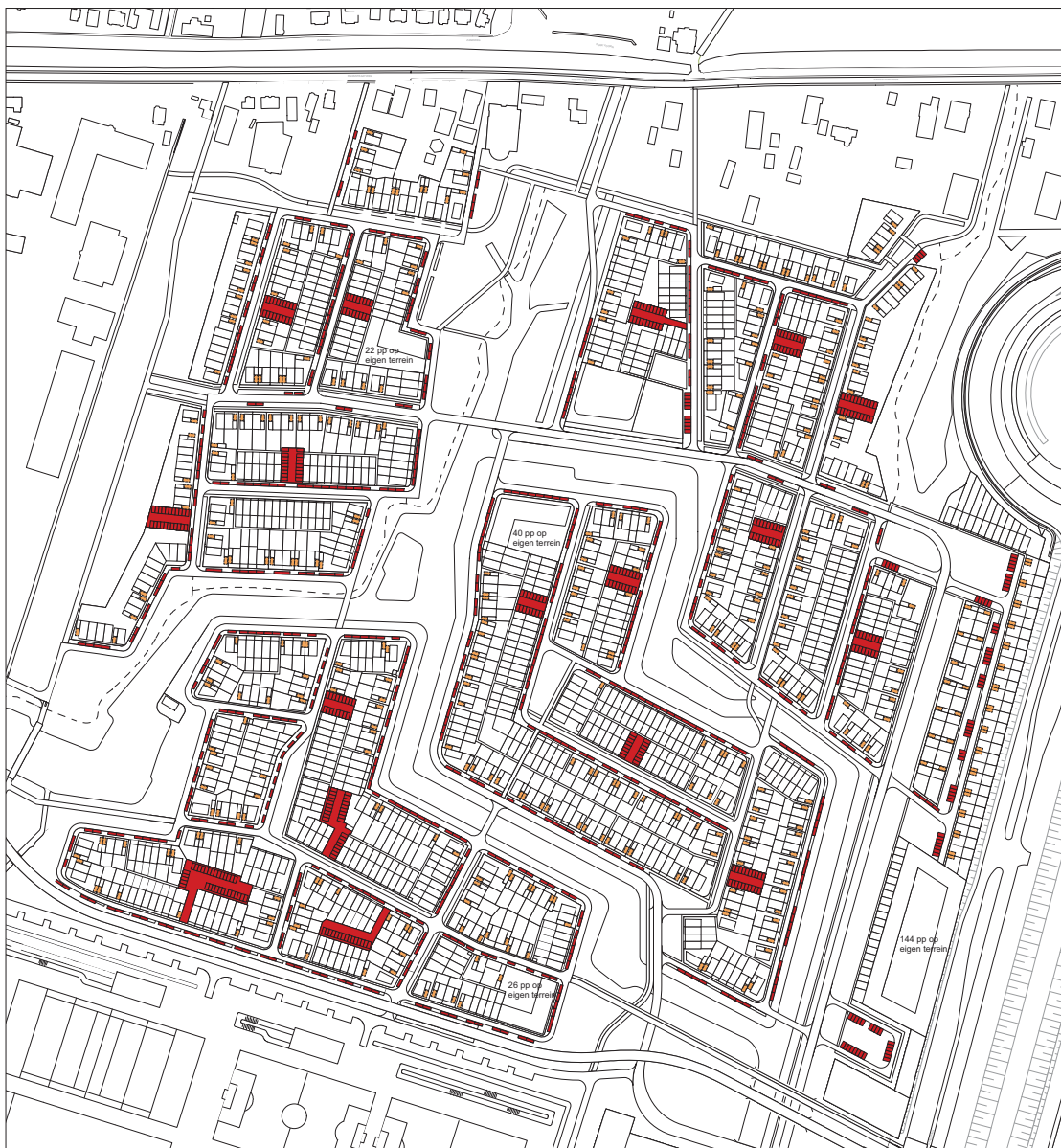
Bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen dient het parkeren op eigen terrein als volgt te worden meegeteld.

wijze van parkeren	telwijze van de parkeerplaats
garage met oprit (van voldoende lengte)	1
garage zonder oprit	0,5
carport	0,85
tuinparkeerplaats	0,5

Voor de overige functies gelden de parkeernormen zoals opgenomen in de nota 'Partiële Herijking Parkeernormen gemeente Utrecht 2008'. Voor de basisschool is de 'Notitie halen en brengen in Leidsche Rijn' van toepassing. In deze notitie is de wijze van berekenen van het halen en brengen bij basisscholen opgenomen en de wijze waarop parkeren voor halen en brengen kan worden gefaciliteerd.

Voor de duurdere woningen wordt uitgegaan van parkeergelegenheid op eigen terrein. De overige functies maken in principe gebruik van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen aan de straat of geclusterd in openbare parkeerkoffers.

Voor het Stedenbouwkundig Plan Rijnvliet is de bovenkant van de parkeernorm het uitgangspunt.



Parkeren: éénzijdig langsparkeren in de straat aangevuld met parkeerkoffers tussen de kavels

- Parkeren openbaar
- Parkeren privé

Parkeerbalans

type woning	parkeernorm	aantal woningen	aantal benodigde parkeerplaatsen
eengezins			
sociaal (huur)	1,35	190	257
goedkoop (tot ca. € 200.000/S2)	1,35	48	65
middelduur (tot ca. € 260.000/S4)	1,55	90	140
duur vanaf ca. (€ 260.000/S5a, S5b, S6a, S6b)	1,75	523	916
subtotaal		851	1378
appartementen			
sociaal (huur)	1,35	21	29
goedkoop (tot ca. € 200.000/M1)	1,35	22	30
middelduur (tot ca. € 260.000/M2)	1,55	54	84
duur vanaf ca. (€ 260.000/M3, D)	1,75	67	118
subtotaal		164	261
TOTAAL		1015	1639

wijze van parkeren	telwijze	getekend in SP	aantal incl. telwijze
langs de straat	1	695	695
in parkeerkoffers	1	327	327
op kavel – garage met oprit	1	391	391
op kavel – tuinparkeerplaats	0,5	30	15
op kavel – appartement / gebouwd	1	232	232
TOTAAL			1660

Parkeerbalans per deelgebied

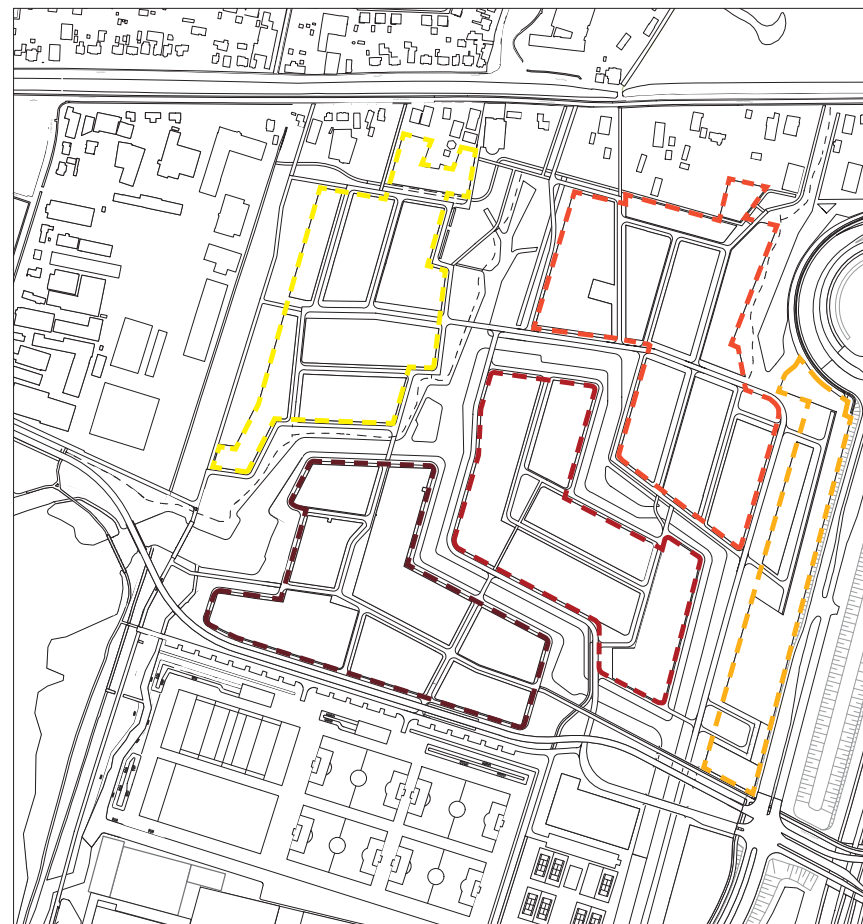
Bij de nadere uitwerking van een deelgebied worden kleine tekorten of overschotten binnen een gebied nader bekeken en geoptimaliseerd.

type woningen	parkeernorm	deelgebied 1		deelgebied 2		deelgebied 3	
		aantal woningen	aantal benodigde parkeerplaatsen	aantal woningen	aantal benodigde parkeerplaatsen	aantal woningen	aantal benodigde parkeerplaatsen
eengezins							
sociaal (huur)	1,35	34	46	43	58	45	61
goedkoop (tot ca. € 200.000/S2)	1,35	14	19	5	7	6	8
middelduur (tot ca. € 260.000/S4)	1,55	27	42	18	28	12	19
duur vanaf ca. (tot ca. € 260.000/S5a, S5b, S6a, S6b)	1,75	135	236	120	210	139	243
subtotaal		210	343	186	303	202	331
appartementen							
sociale (huur)	1,35	0	0	0	0	0	0
goedkoop (tot ca. € 200.000/M1)	1,35	12	16	10	14	0	0
middelduur (tot ca. € 260.000/M2)	1,55	12	19	20	31	0	0
duur vanaf ca. (M3, D)	1,75	0	0	3	5	0	0
subtotaal		24	35	33	50	0	0
TOTAAL		234	378	219	352	202	331

wijze van parkeren	telwijze	deelgebied 1		deelgebied 2		deelgebied 3	
		getekend in SP	aantal incl. telwijze	getekend in SP	aantal incl. telwijze	getekend in SP	aantal incl. telwijze
langs de straat	1	192	192	154	154	131	131
in parkeerkoffers	1	91	91	70	70	92	92
op kavel – garage met oprit	1	92	92	90	90	113	113
op kavel – tuinparkeerplaats	0,5	0	0	0	0	0	0
op kavel – appartement/gebouwd	1	26	26	40	40	0	0
TOTAAL			401		354		336

deelgebied 4		deelgebied 5	
aantal woningen	aantal benodigde parkeerplaatsen	aantal woningen	aantal benodigde parkeerplaatsen
12	16	56	76
20	27	3	4
29	45	4	6
15	26	114	200
76	114	177	286
0	0	21	28
0	0	0	0
22	34	0	0
64	112	0	0
86	146	21	28
162	261	198	314

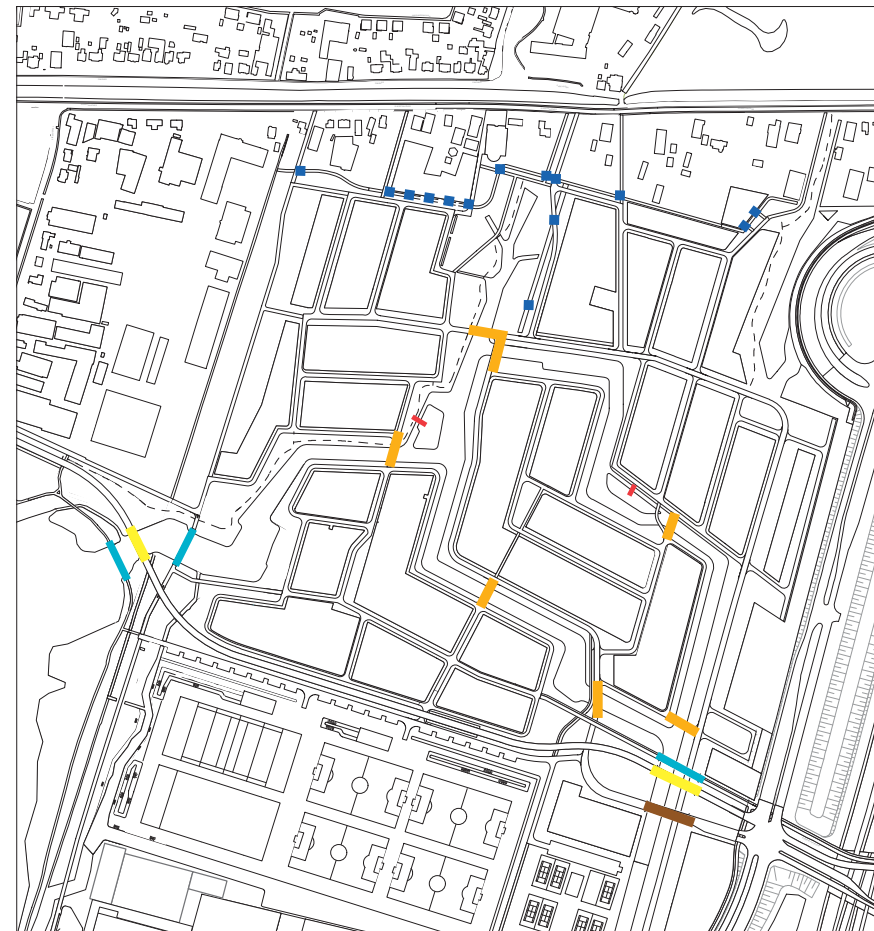
deelgebied 4		deelgebied 5	
getekend in SP	aantal incl. telwijze	getekend in SP	aantal incl. telwijze
74	74	144	144
0	0	74	74
13	13	83	83
30	15	0	0
144	144	22	22
	246		323



- de delgebied 1
- de delgebied 2
- de delgebied 3
- de delgebied 4
- de delgebied 5

6.5 Oeververbindingen

Het type verbinding en uitvoering wordt nader bepaald in het inrichtingsplan.



-  Autobrug
-  Auto- en fietsbrug
-  HOVbrug
-  Fietsbrug
-  Voetgangersbrug
-  Dammen met duikers over hoogwatersloot



Margrietjesbrug in het Máximapark (West 8)



Speelbrug naar elzeneiland



Doorvaarbare duiker



Doorvaarbare duiker



Y-brug fiets en auto



Brug met tussensteunpunten



Dam met duiker over hoogwatersloot

7 CIVIELE TECHNIEK

Om de ambities van Rijnvliet waar te maken zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten nauwkeurig afgestemd op de civieltechnische aspecten. De ondergrondse (bestaande en nieuwe infrastructuur) is ingepast in de nieuwe en bestaande profielen. Bij deze inpassing is rekening gehouden met de daaraan gestelde eisen vanuit de toekomstig beheerder.

7.1 Waterhuishouding

Huidige situatie

In de huidige situatie is Strijkviertel een landelijk gebied. Het maaiveld loopt af in noord-zuidrichting van circa 1,50 meter tot -0,10 m NAP. Binnen het gebied zijn 8 verschillende peilgebieden die variëren van +0,30 m NAP tot -0,70 m NAP.

Toekomstige situatie

De waterpeilen rondom de bestaande bebouwing wordt zoveel mogelijk gehandhaafd door middel van een hoogwatersloot ten zuiden van de bebouwing aan de Rijksstraatweg. De hoogwatersloot heeft een viertal peilen die zoveel mogelijk aansluiten bij de huidige waterpeilen (van +0,25 m NAP tot -0,40 m NAP).

De nieuw te graven watergangen in Rijnvliet krijgen een flexibel peil van -0,40 m / -0,70 meter NAP. De waterdiepte van de watergangen wordt 1,50 meter ten opzichte van het lage peil.

Het watersysteem dient voldoende capaciteit te hebben om afstromend regenwater te kunnen bergen en af te voeren. Het watersysteem dient bij een neerslaggebeurtenis zoals die gemiddeld eens in de tien jaar voorkomt een maximale peilstijging te hebben van 0,30 meter.

Op basis van een berekening met regenduurlijnen blijkt de maximale peilstijging 0,28 meter.

7.2 Riolerings

Op basis van de uitgangspunten en de geohydrologische eigenschappen wordt het rioleringsstelsel in Rijnvliet gescheiden aangelegd. Daarbij wordt regenwater afgevoerd naar het oppervlakte- of grondwater. Het huishoudelijk afvalwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI).

Droogweerafvoer

Door de stedenbouwkundige opzet is het plan opgedeeld in vier grote en twee kleine bemalinggebieden. De rioleringsgebieden worden van elkaar gescheiden door de aanwezige watergangen in het plangebied.

In elk bemalinggebied is een rioolgemaal voorzien. De rioolgemalen worden met behulp van een drukleidingensysteem gekoppeld aan het gemeentelijk rioleringsstelsel.

De koppeling op het gemeentelijke rioolstelsel moet plaats vinden ter hoogte van de Rijksstraatweg.

Per pompgebied wordt getracht het gemaal zo centraal mogelijk te plaatsen waardoor de ontgravingsdiepte tot een minimum worden beperkt.





Koppeling (peil) watersysteem aan Strijkviertelplas

Regenwaterafvoer

Op basis van het oppervlaktewaterpeil van $-0,40/-0,70$ m NAP is voor Rijnvliet gekozen om een gescheiden systeem toe te passen waarbij het regenwater rechtstreeks wordt afgevoerd op het oppervlakte water. Een regenwaterinfiltratiesysteem is vanuit de huidige bodemsamenstelling niet mogelijk.

Voor het direct afvoeren van het regenwater naar het oppervlaktewater dient in een volgende fase bekeken te worden voor welke delen gekozen wordt voor het bovengrondsafvoeren en voor welke delen het de voorkeur heeft voor het toepassen van het ondergronds afvoeren naar oppervlakte water.

Op dit moment is in het ontwerp gekozen om voor al het regenwater van wegen en woningen die direct langs watergangen liggen te kiezen voor bovengrondsafvoeren. Hierbij dient de berm wel een minimale breedte te hebben van 3 meter, zodat het eventuele vervuilde water van de wegen voldoende gefilterd wordt. Als de afstanden groter worden is nu uitgegaan van een hemelwaterafvoer leiding (HWA-leiding). De HWA-leiding mondt uit in bermpassages waardoor het water eerst uitvloeit en vervolgens loost op het oppervlakte water.

7.3 Drooglegging

Voor de woningen in Rijnvliet wordt uitgegaan van een minimalee drooglegging van 1,00 meter ten opzichte van het hoge waterpeil. Het minimale niveau waarop de woningen dan aangelegd dienen te worden is $+0,60$ meter NAP. Bij het opstellen van het voorlopig inrichtingsplan wordt bekeken of als gevolg van de opbolling in de grondwaterstanden hier voor bepaalde gedeeltes van afgeweken dient te worden.





Open goten langs rijbanen



Open goten in midden van rijbaan



Goten in pleinen



Goten tbv dakwater



Overstort op watergang



Bijzondere goot in groen



Watertrap



Bijzondere overstortvoorziening

7.4 Kabels en Leidingen

In het gehele gebied van Leidsche Rijn wordt nieuwe nutsinfrastructuur aangelegd en de bestaande structuur ingepast of verwijderd.

De nutsleidingen zijn ontworpen conform de atlas nutsleidingen. Dit betekent dat in elke straat aan de woningzijde(s) een strook gereserveerd is voor de aanleg van de nutsvoorzieningen. Voor sommige gedeeltes is dit tracé verbreed naar vier meter omdat hier de aanvoerleidingen naar de verdeelstations in zijn opgenomen.

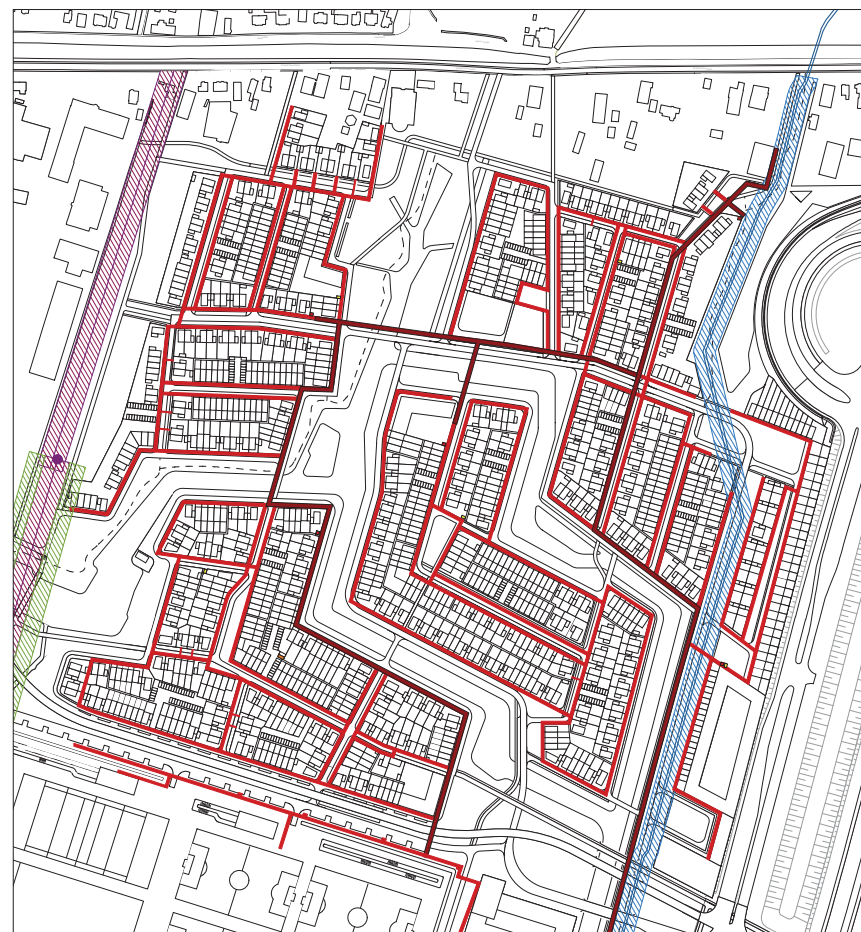
Naast deze reguliere kabels en leidingen loopt er door het plangebied Rijnvliet ook een 150kV hoogspanningstracé aan de westzijde. Dit tracé ligt voor het overgrote deel in Rijnvliet onder de grond. Daar waar de 150kV leiding onder de grond ligt mag een zone van 24 meter niet worden gebouwd. Dit gebied wordt ingericht als (groene) openbare ruimte. Nabij de Strijkviertelplas komt de 150kV hoogspanningsmast boven de grond. De gemeente onderzoekt in samenwerking met de netbeheerder Stedin in hoeverre het mogelijk is deze mast onder de grond te brengen. Indien dit niet mogelijk blijkt dan kunnen enkele woningen in Rijnvliet vooralsnog niet gebouwd worden in verband met een geadviseerde afstand van 80 meter rondom de mast waarbinnen langdurig verblijf (zoals wonen) wordt afgeraden.

Aan de oostzijde van het plan liggen grote waterleidingen van Waternet, de zogenaamde WRK-leiding. Door deze waterleidingen wordt voorgezuiverd water vanuit de Lek naar de duinen getransporteerd. Op deze waterleidingen en de daarbij behorende zakelijk rechtstrook van 20 meter mag niet worden gebouwd. Ook aan de oostzijde is daarom een strook openbare ruimte ingepast vanaf de Stadsbaan (waar de leiding het plangebied binnenkomt) tot aan de Leidsche Rijn.

7.5 Bouw- en woonrijpmaken

Bij het bouw- en woonrijpmaken van een woningbouwlocatie spelen geotechnische aspecten een belangrijke rol. Bij het bouwen van huizen en infrastructuur worden bepaalde eisen gesteld aan de bodem, zoals draagkracht, stabiliteit en drooglegging.

Op basis van de onderzochte zettingsgegevens en de diepte waarop de vaste zandlagen zich bevinden is het voor het bouwrijpmaken het meest voor de handliggend om uit te gaan van traditioneel bouwrijpmaken. Dit betekent dat er alleen grondverbetering wordt toegepast die benodigd is voor de openbare ruimte. Voor een aantal locaties zal aanvullend overhoogte worden aangebracht om het zettingproces te versnellen.



-  Reservering tracee 4.00m
-  Reservering tracee 2.70m
-  Warmte trafo (5x)
-  Electra trafo (5x)
-  Glasvezel (PoP) (1x)
-  Zakelijk rechtstrook 150 kV ondergronds (2 x 12 meter)
-  Zakelijk rechtstrook 150 kV bovengronds (2 x 27,5 meter)
-  Zakelijk rechtstrook WRK

7.6 Infiltratie mogelijkheden

Vanuit de uitgevoerde geotechnische grondonderzoeken is vast komen te staan dat de bodemlagen tot op het eerste watervoerendpakket van dien aard zijn dat infiltreren niet mogelijk is. Ook is vanuit het onderzoek vastgesteld dat de waterdruk/waterpeil in het eerste watervoerendpakket op een niveau ligt tussen $-0,40$ en $-0,80$ m NAP. Het eventueel doorgraven om toch te kunnen infiltreren is dan geen optie bij waterpeilen voor het plangebied die liggen tussen $-0,40$ en $-0,70$ m NAP.

7.7 Inzameling huisvuil

De ondergrondse afvalcontainers worden aangelegd en verspreid volgens de atlas openbare ruimte met een maximale loopafstand van 75 meter. De definitieve inpassing wordt nader bepaald in het inrichtingsplan.



Indicatieve plaatsing ondergrondse afvalcontainers (loopafstand 75m), definitieve uitvoering en inpassing nader te bepalen in inrichtingsplan

7.8 Hondenvoorzieningen

In Leidsche Rijn wordt een netwerk van hondenvoorzieningen aangelegd. Als aanvullende voorziening op deze hondentoiletten worden hondenspeelweides aangelegd, waar de honden niet-aangelijnd kunnen rennen en spelen. Voor de maatvoering en situering van de hondentoiletten is de 'Atlas Openbare Ruimte' als uitgangspunt genomen: de maximale afstand van een hondentoilet tot een woning is 250 meter, van een hondenweide tot een woning 400 a 500 meter.



Spreiding hondentoiletten en hondenweides, definitieve uitvoering en inpassing nader te bepalen in inrichtingsplan

-  Hondentoilet (loopafstand 250m)
-  Hondenweide (loopafstand 400m)

7.9 Bestaande bomen

Binnen het projectgebied heeft de gemeente de bomen geïnventariseerd voor de gronden die in eigendom zijn. Deze bomenparagraaf is op die gegevens gebaseerd.

Langs de Letschertweg staat een laan van Essen. In het Stedenbouwkundig Plan wordt zoveel mogelijk van deze laan van essen ingepast. Dit is mogelijk tot het punt waar het water van de Letschertweg afbuigt. Op dit punt zal het bestaande hoogteverschil tussen de Letschertweg en het gebied ten westen daarvan geleidelijk opgelost worden, waardoor de woningen direct aan de Letschertweg komen te liggen. Dit betekent dat het behoud van de bomen, die onderaan het huidige talud van de Letschertweg staan, vanaf dit punt niet mogelijk is (zie hoogtekaart op blz 82).

In het zuiden van het plangebied staat een populierenbos. De inpassing van deze bomen is niet mogelijk in het Stedenbouwkundig Plan.

Langs enkele sloten in het plangebied staan knotwilgen. Aan de noordzijde wordt een bestaande sloot met de daar aanwezige knotwilgen ingepast. De overige sloten worden in verband met het nieuw aan te leggen waterpeil gedempt en vervangen door nieuwe watergangen. Voor de knotwilgen langs de sloten die worden gedempt geldt dat er wordt gekeken of zij van voldoende kwaliteit zijn om te verplanten naar de nieuwe watergangen.

In het noorden van het gebied staat ter hoogte van de monumentale kerk een carré van lindes op de locatie van een voormalige begraafplaats. In het Stedenbouwkundig Plan wordt dit carré van lindes ingepast. Ook de bomen ten oosten van het carré van lindes worden zo veel mogelijk ingepast. Samen met de aanwezige knotwilgen geven deze bestaande en volwassen bomen kwaliteit en identiteit aan de 'boomgaard'.



Voorstel inpassing bestaande bomen

- Bomeninventarisatie – bij voorkeur te behouden bomen
- Bomeninventarisatie – mogelijk te verplanten knotwilgen
- Bomeninventarisatie – te rooien bomen
- Nog niet ingemeten – te behouden bomen
- Populierenbos – te rooien bomen

7.10 Principeprofielen 1:200

De materialisering is indicatief, dit wordt nader bepaald bij uitwerking van het inrichtingsplan.

Hoofdontsluiting 5.5m langs watergang (betreft wijkinfrastructuur in asfalt)

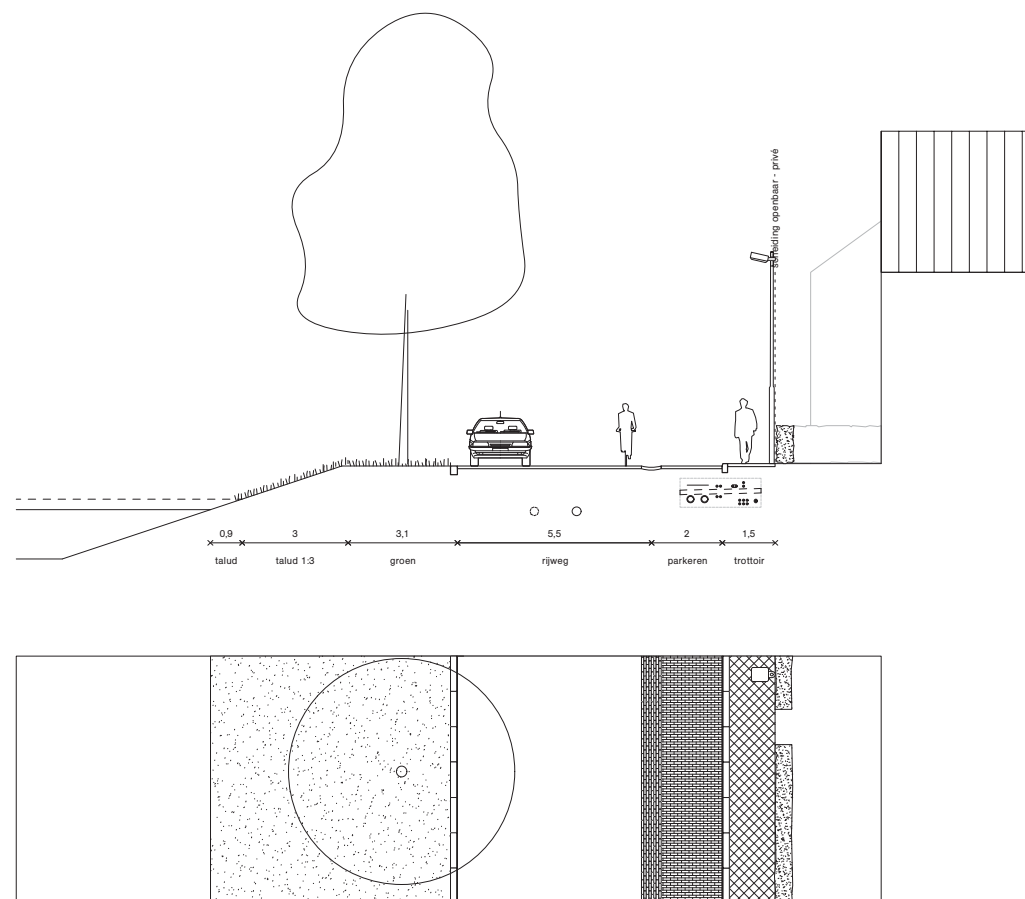
Voorstel materialisatie:

Rijbaan: asfalt, zwart

Parkeerstrook: gebakken klinker keiformaat, bruin

Molgoot: gebakken klinker dikformaat, bruin

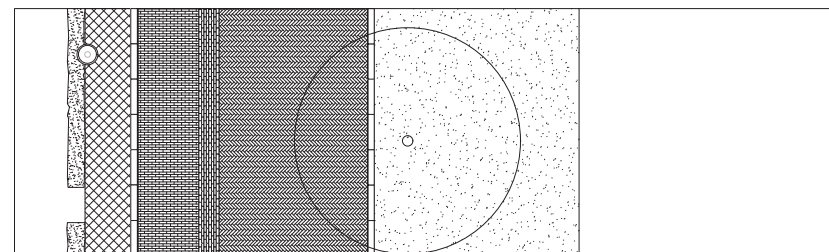
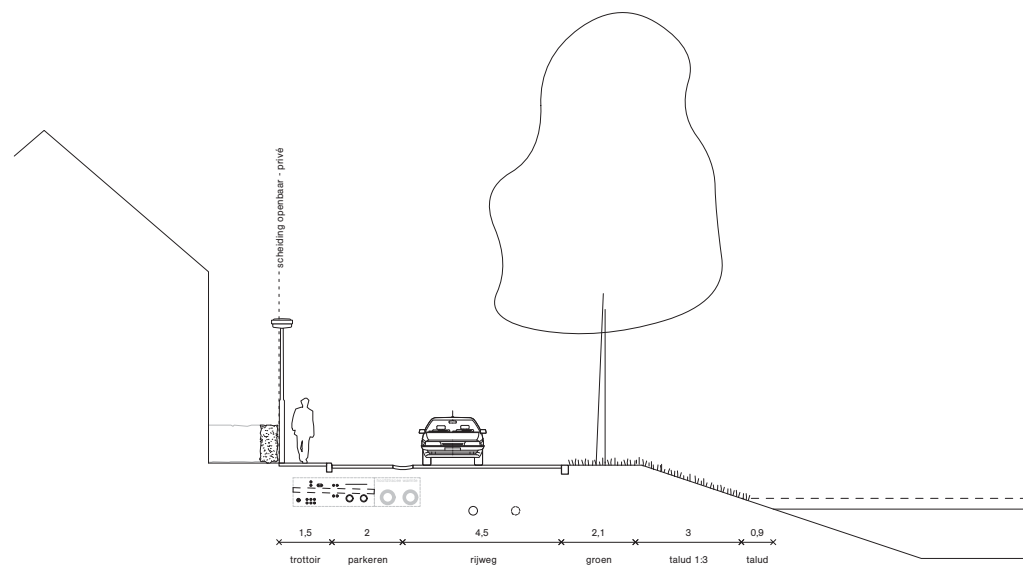
Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband



Woonstraat 4.5m langs watergang

Voorstel materialisatie:

Rijbaan: gebakken klinker dikformaat, bruin
 Parkeerstrook: gebakken klinker keiformaat, bruin
 Molgoot: gebakken klinker dikformaat, bruin
 Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband



Limesweg 5.5m (betreft wijkinfrastructuur in asfalt)

Profielbreedte 20m

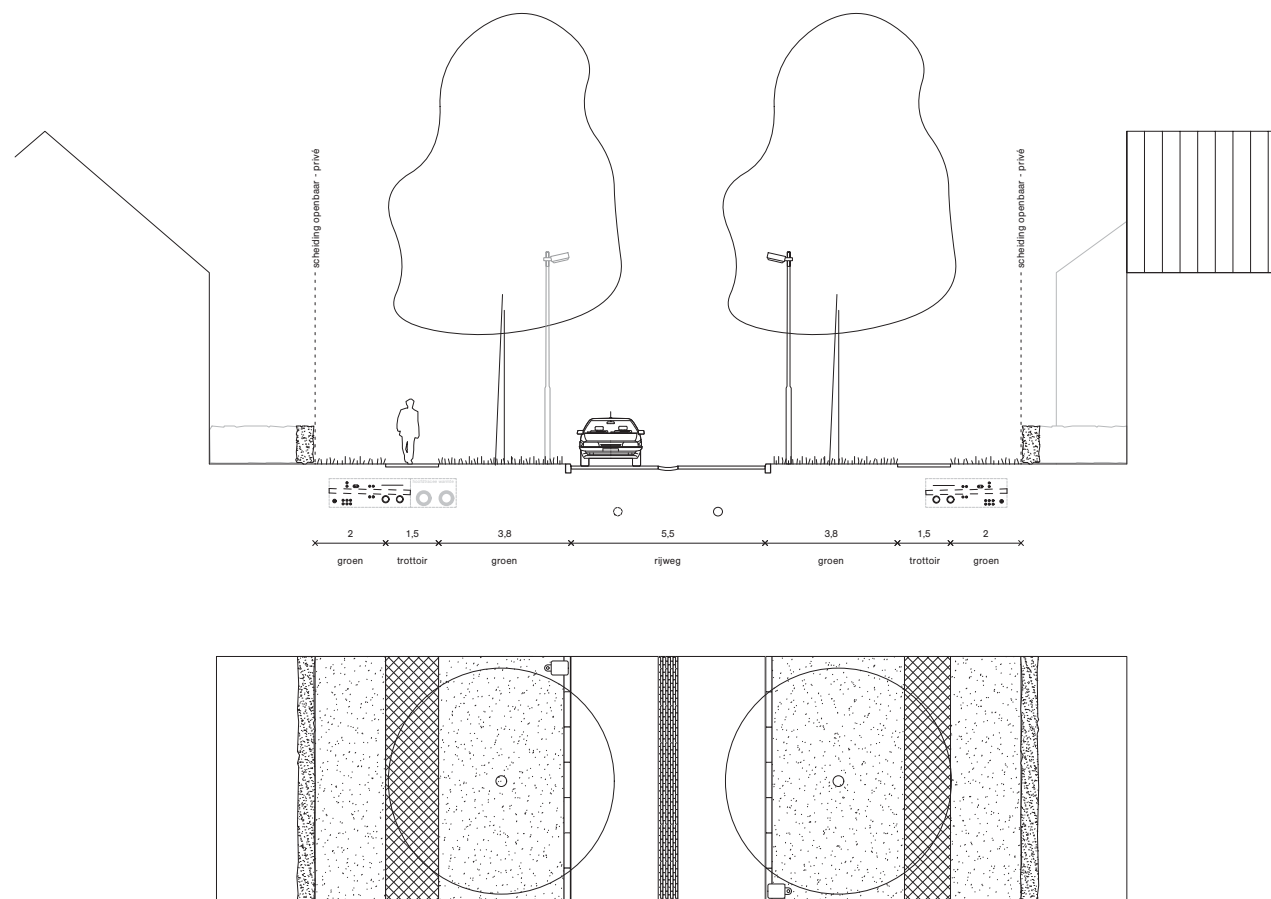
Voorstel materialisatie:

Rijbaan: asfalt, zwart

Parkeerstrook: –

Molgoot: gebakken klinker dikformaat, bruin

Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband



Letschertweg boven (betreft wijkinfrastructuur in asfalt)

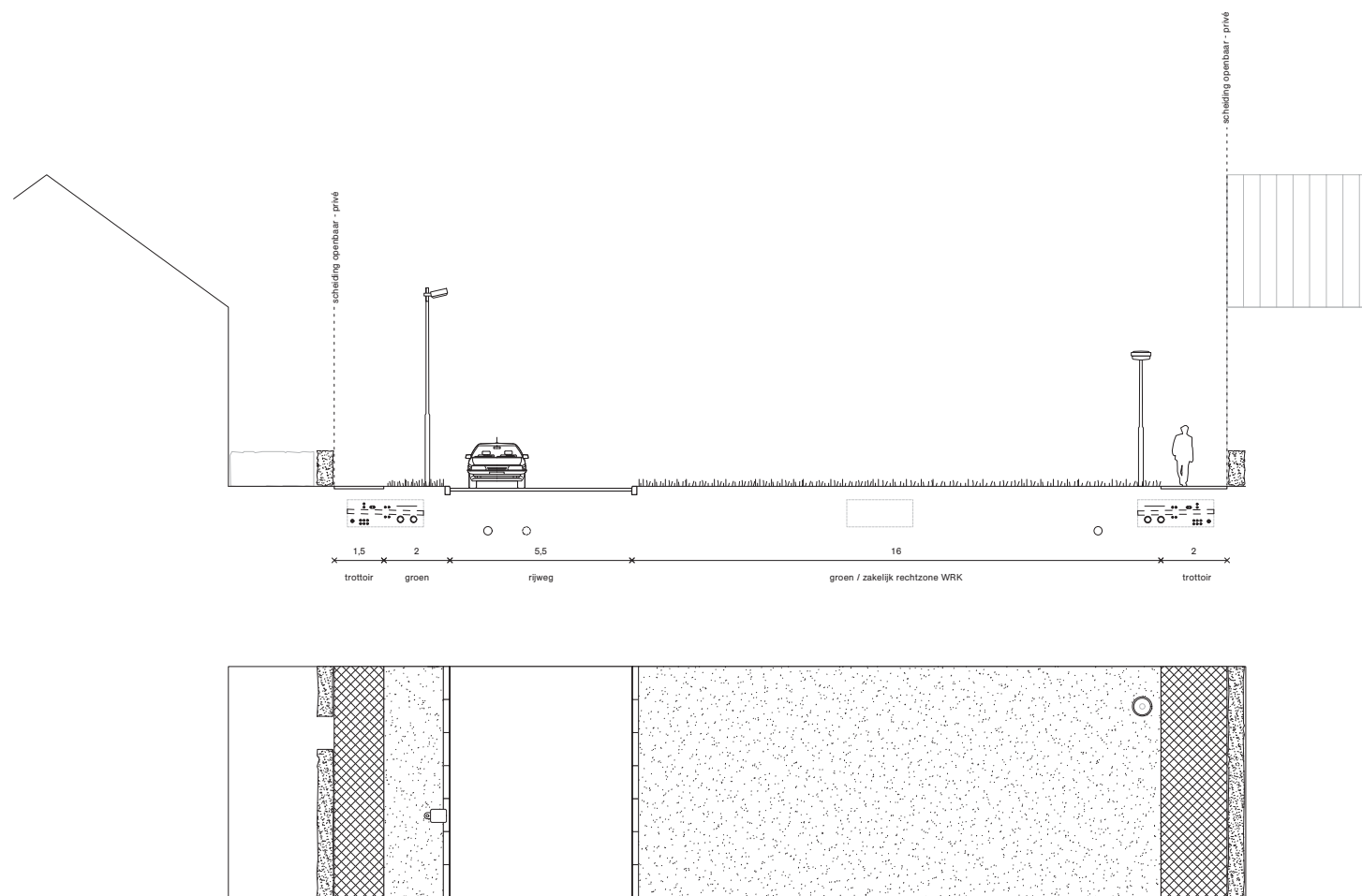
Voorstel materialisatie:

Rijbaan: asfalt, zwart

Parkeerstrook: –

Molgoot: –

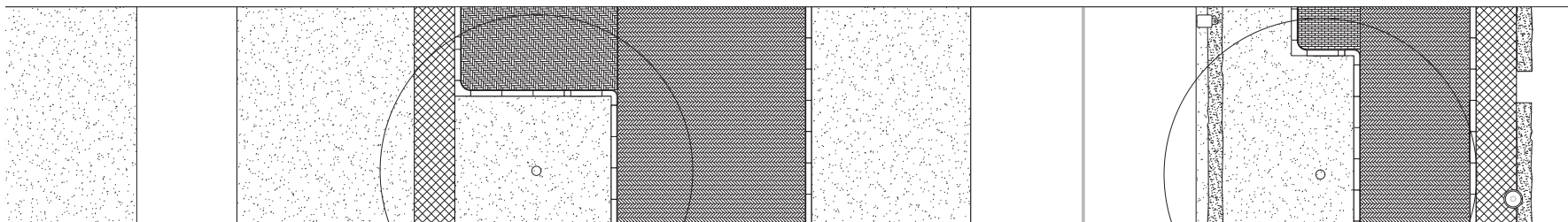
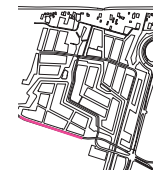
Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband



HOV-baan 7.2m met éénrichtingsweg 3.5 m

Voorstel materialisatie:

Busbaan:	asfalt, zwart
Rijbaan:	gebakken klinker dikformaat, bruin
Parkeerstrook:	gebakken klinker keiformaat, bruin
Trottoir:	betontegel 20x20 antraciet, ruitverband
Parkeren sportvelden:	gras betontegel



Woonstraat 4.5m met doorgaande groenstrook (betreft buurtinfrastuctuur auto in asfalt)

Profielbreedte 13m

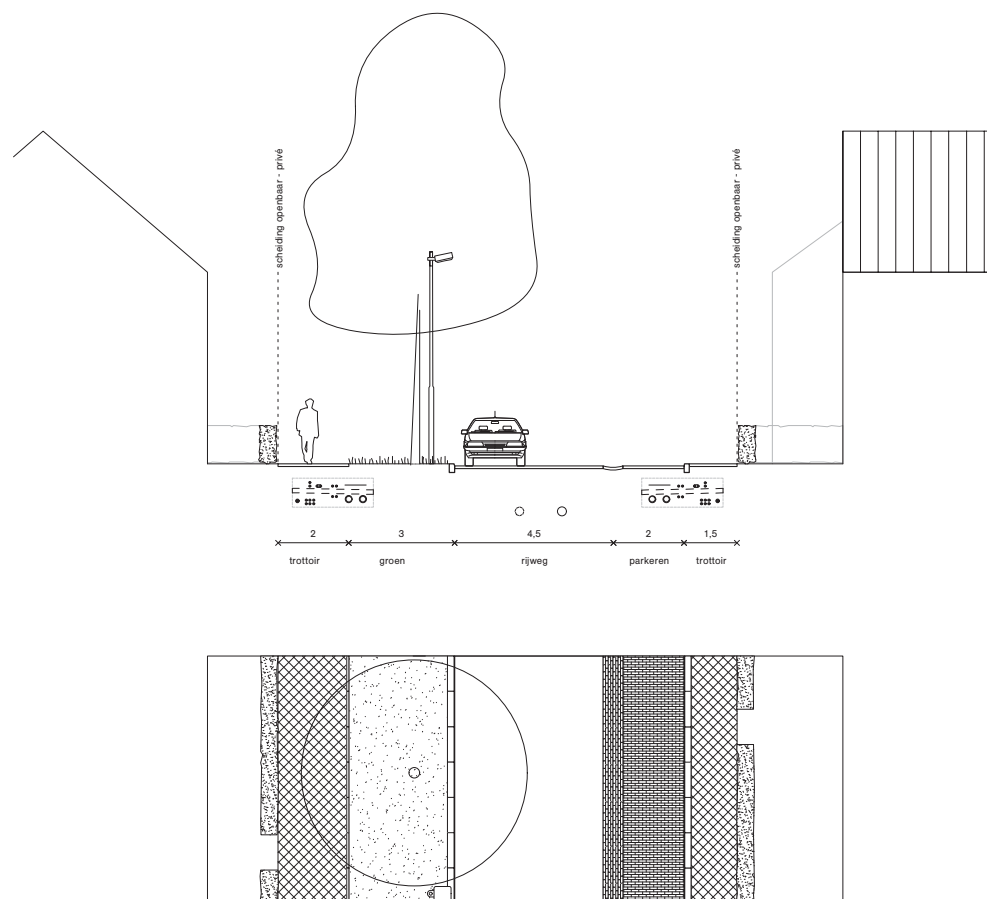
Voorstel materialisatie:

Rijbaan: asfalt, zwart

Parkeerstrook: gebakken klinker keiformaat, bruin

Molgoot: gebakken klinker dikformaat, bruin

Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband

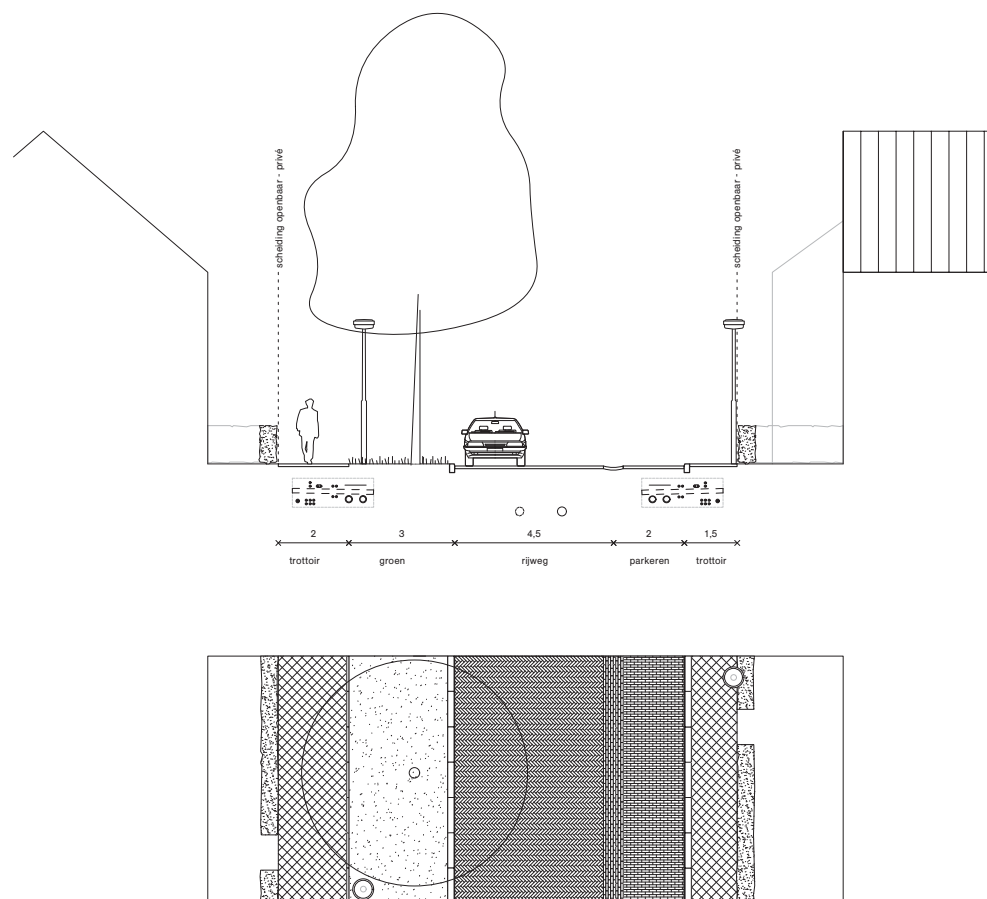
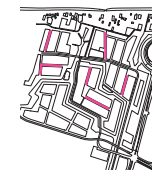


Woonstraat 4.5m met doorgaande groenstrook

Profielbreedte 13m

Voorstel materialisatie:

Rijbaan: gebakken klinker dikformaat, bruin
Parkeerstrook: gebakken klinker keiformaat, bruin
Molgoot: gebakken klinker dikformaat, bruin
Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband

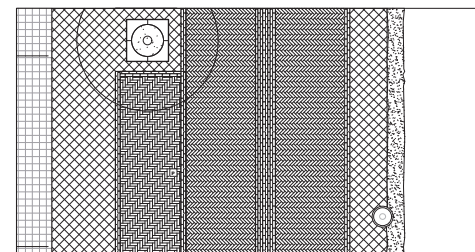
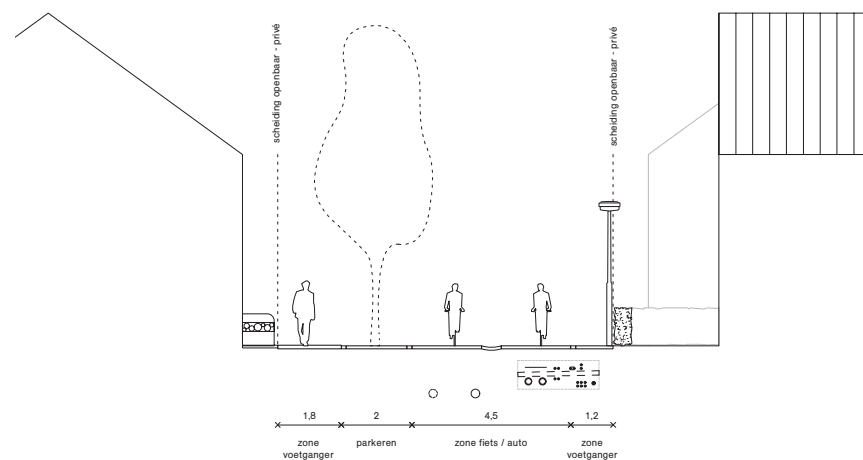


Woonstraat 4.5m met incidentele bomen (betreft het gedeelte woonstraat dat onderdeel is van hoofdfietsroute door Rijnvliet Zuid)

Profielbreedte 9.5m

Voorstel materialisatie:

Rijbaan: gebakken klinker dikformaat, bruin
Parkeerstrook: gebakken klinker keiformaat, bruin
Molgoot: gebakken klinker dikformaat, bruin
Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband

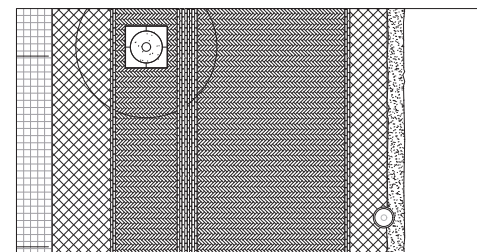
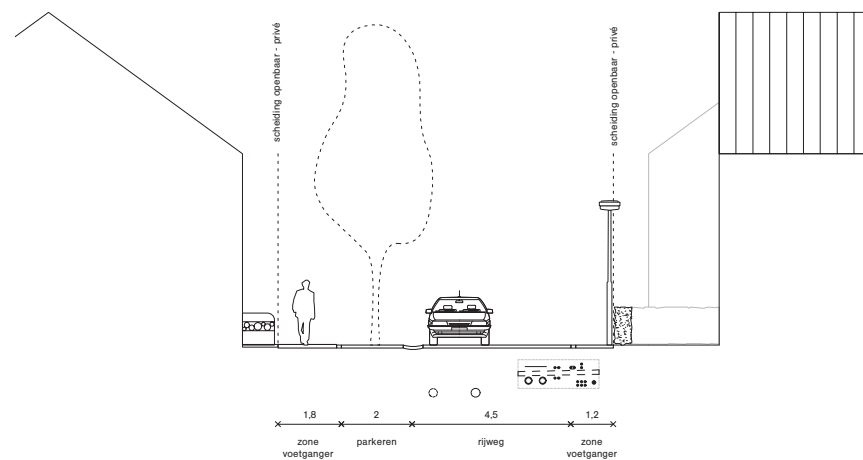


Woonstraat 4.5m met incidentele bomen

Profielbreedte 9.5m

Voorstel materialisatie:

Rijbaan: gebakken klinker dikformaat, bruin
 Parkeerstrook: gebakken klinker keiformaat, bruin
 Molgoot: gebakken klinker dikformaat, bruin
 Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband

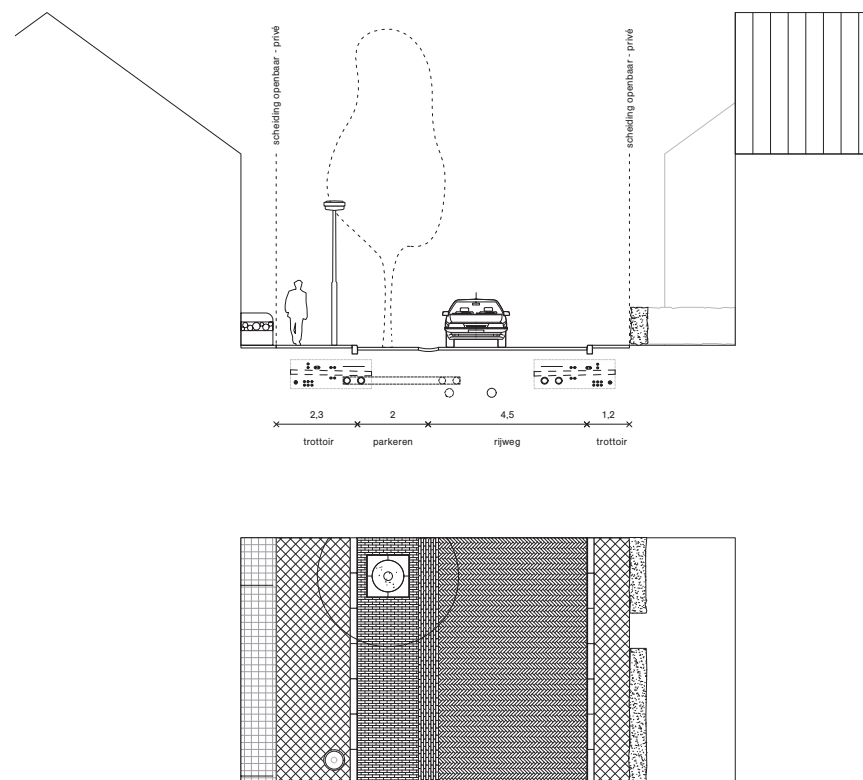


Woonstraat 4.5m met incidentele bomen

Profielbreedte 10.0m

Voorstel materialisatie:

Rijbaan: gebakken klinker dikformaat, bruin
Parkeerstrook: gebakken klinker keiformaat, bruin
Molgoot: gebakken klinker dikformaat, bruin
Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband



Fietsstraat 4.0m met doorgaande groenstrook

Profielbreedte 12m (1-rijrichting voor autoverkeer)

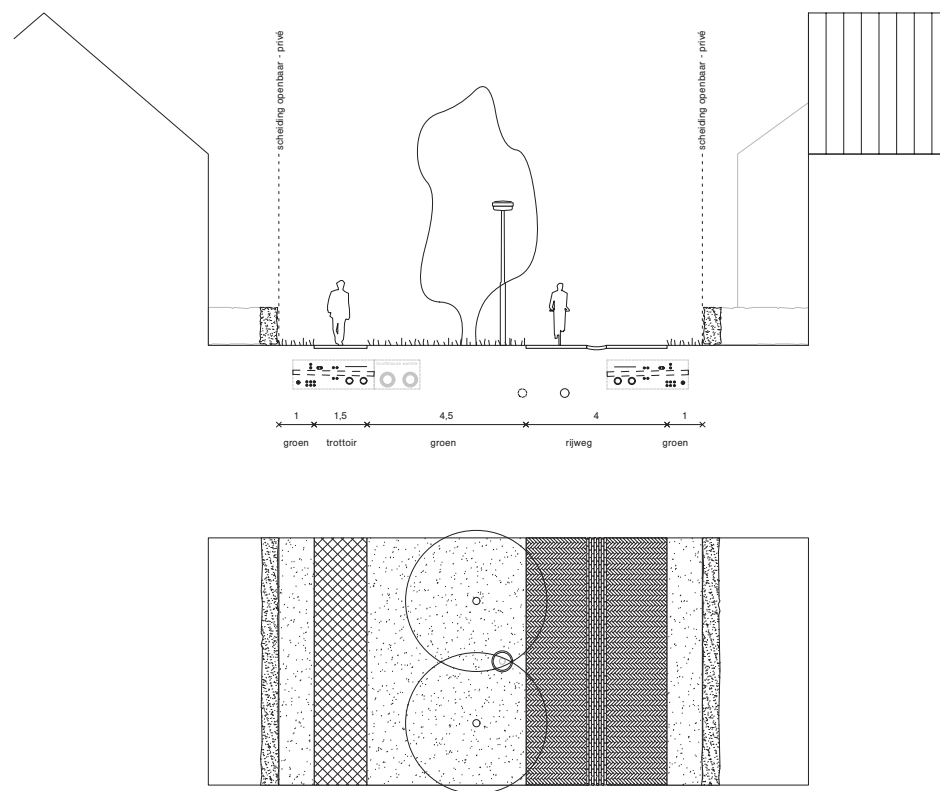
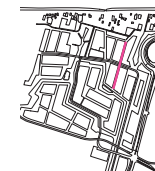
Voorstel materialisatie:

Rijbaan: gebakken klinker dikformaat, bruin

Parkeerstrook: –

Molgoot: gebakken klinker dikformaat, bruin

Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband



Fietsstraat 4.5m met doorgaande groenstrook

Profielbreedte 10.5m (2-rijding voor autoverkeer)

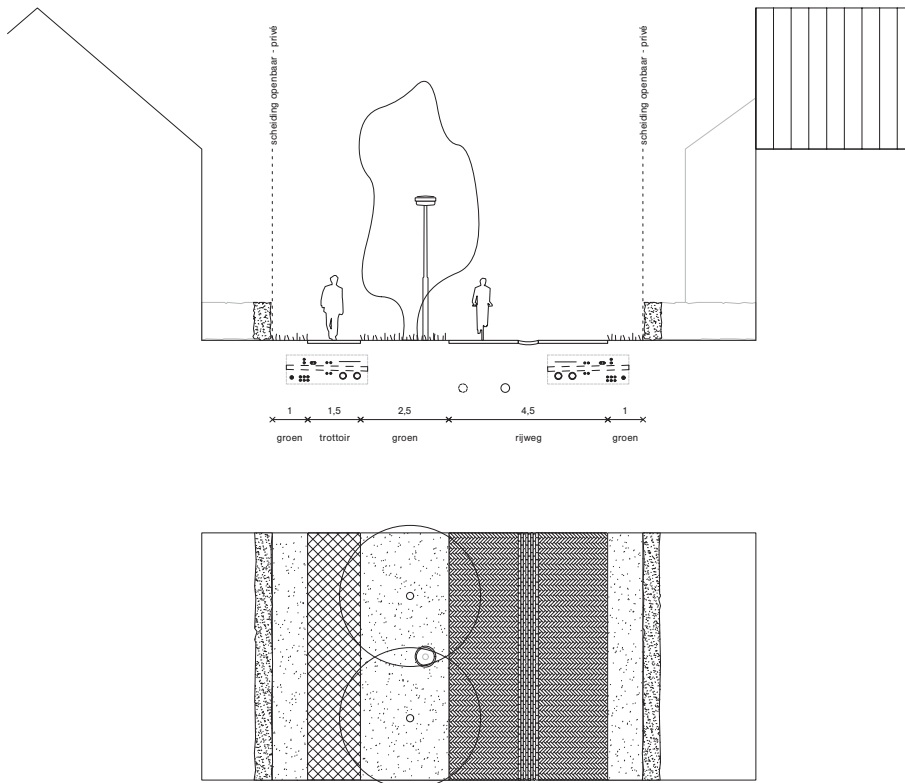
Voorstel materialisatie:

Rijbaan: gebakken klinker dikformaat, bruin

Parkeerstrook: –

Molgoot: gebakken klinker dikformaat, bruin

Trottoir: betontegel 20x20 antraciet, ruitverband



8 MILIEU

8.1 Externe veiligheid

Binnen de grenzen van het plangebied is er geen sprake van beperkingen ten gevolge van externe veiligheid. In het plangebied bevinden zich geen bedrijven die op grond van wetgeving een risicocontour hebben die in het plangebied valt. Ook de A2 en de A12 hebben geen significante invloed op de externe veiligheid van Rijnvliet.

8.2 Flora en fauna

Door Rijnvliet lopen twee groenverbindingen die van belang zijn voor de stedelijke groenstructuur. Van noord naar zuid worden de polder Rijnenburg en Park Voorn verbonden. Aan deze verbindingszone vormt de Strijkviertelplas het kerngebied vanwaar planten en dieren de nieuwe wijk van natuur voorzien. Van oost naar west wordt de Strijkviertelplas verbonden met Papendorp.

Bij de ontwikkeling van Rijnvliet wordt rekening gehouden met bestaande flora en fauna in het plangebied. Uitgangspunt hierbij is dat indien de leefomgeving wordt verstoord dat dit binnen of buiten het plangebied wordt gecompenseerd. Eerste onderzoeken hebben aangetoond dat bij de verdere uitwerking in ieder geval rekening moet worden gehouden met de volgende dieren: de Kleine- en Grote Modderkruiper, Bittervoorn, Buizerd, Spechten en Dwergvleermuizen. Doordat de openbare ruimte in Rijnvliet verschillende karakters heeft is de verwachting dat een groot deel van de op dit moment aanwezige dieren een plek kunnen vinden in het plangebied.

8.3 Geluid

Verkeer

Voor het concept Stedenbouwkundig Plan is verkennend akoestisch onderzoek verricht door de gemeente Utrecht. Hieruit komt naar voren dat de maximale ontheffingswaarde in het gebied niet wordt overschreden indien langs de Stadsbaan een gesloten bebouwing wordt gerealiseerd. Daar waar deze bebouwing langs de Stadsbaan is bedoeld voor geluidsgevoelige bestemmingen (zoals bijvoorbeeld wonen) is een dove gevel aan de Stadsbaanzijde noodzakelijk. De woningen langs de Stadsbaan zijn om deze reden georiënteerd richting het westen. Conform het verkennend akoestisch onderzoek is langs de Stadsbaan in het concept Stedenbouwkundig Plan een hoogte ten opzicht van de Stadsbaan aangehouden variërend van ongeveer 7 meter aan de noordzijde tot ongeveer

16 meter ten hoogte van de Kop van Rijnvliet. Bij het opstellen van het bestemmingsplan wordt onderzocht wat de noodzakelijke minimale hoogte van deze bebouwing is ten opzichte van de Stadsbaan.

Milieuhinder bedrijvigheid

Met name aan de westzijde van Rijnvliet bevindt zich milieuhinder van enkele bestaande bedrijven, o.a. het bedrijf Klop Verhuur en het Kraan- en Transportbedrijf Van der Tol. De gemeente streeft ernaar om in samenspraak met de bedrijven maatregelen te treffen die een goed woonklimaat creëren aan deze zijde van het plan. Voor het bestemmingplan zal in samenspraak met de bedrijven moet worden gewaarborgd dat er een acceptabel woonklimaat ontstaat en de bedrijven aan de wettelijke eisen kunnen blijven voldoen.

8.4 Luchtkwaliteit

Verkennd onderzoek ondersteunt de verwachting dat het plan voldoet aan de eisen die gelden voor luchtkwaliteit. Bij de voorbereiding van het nog te ontwikkelen bestemmingsplan Rijnvliet zal dit nader onderbouwd worden.

8.5 Duurzaamheid

Rijnvliet wordt ontwikkeld als een wijk met veel groen en water waardoor een kwalitatief goede leefomgeving ontstaat. Alle woningen worden ontwikkeld volgens de uitgangspunten van het IWK (integrale woning kwaliteit). Dit houdt in dat er gebruik wordt gemaakt van gecertificeerd hout en dat er geen uitlogende materialen worden gebruikt. Voor de energievoorziening geldt het uitgangspunt dat de woningen een aansluiting krijgen op stadsverwarming.

9 COMMUNICATIE, BESLUITVORMING EN UITVOERING

9.1 Communicatie

Rijnvliet wordt omgeven door bestaand gebied met diverse functies: bedrijvigheid in Oudenrijn en Strijkviertel, sport en recreatie in Sportpark Rijnvliet en de Strijkviertelplas, verkeer en vervoer over de HOV-baan en de Stadsbaan/Rijksweg A2. In tegenstelling tot de andere deelgebieden van Leidsche Rijn sluit Rijnvliet nauwelijks aan op andere woongebieden. Wel is er bestaande bebouwing en bewoning in het plangebied zelf, aan de noordkant langs de Rijksstraatweg.

Tijdens de ontwikkeling van Rijnvliet is een goede communicatie van belang met een aantal doelgroepen.

Huidige bewoners en bestaande bedrijven

Met de bewoners van de Rijksstraatweg vindt overleg plaats over het inpassen van de woningen in het plan. Met de bedrijven aan de Rijksstraatweg en aan de westzijde van Rijnvliet maakt de gemeente afspraken zodat er een goed woonmilieu voor de nieuwe wijk zal ontstaan. Door middel van een wijkbericht, persbericht en een informatieavond zijn de omliggende bewoners en bedrijven geïnformeerd over het concept Stedenbouwkundig Plan. Zij konden hierop reageren door middel van een inspraakreactie. Dit is door een aantal bewoners en belanghebbenden ook gedaan. In bijlage 1 vindt u de beantwoording van deze inspraakreacties en wordt aangegeven of dit heeft geleid tot een wijziging in het Stedenbouwkundig Plan.

Toekomstige bewoners

Rijnvliet is bedoeld voor woningzoekenden in de regio Utrecht. De ontwikkelende partijen en de gemeente informeren potentiële en geïnteresseerde kopers en huurders over de plannen voor de wijk.

9.2 Planning, fasering & besluitvorming

Het voorliggende plan past binnen de grondexploitatie Leidsche Rijn, het plan is hiermee financieel-economische uitvoerbaar. In samenspraak met de ontwikkelende partijen (Ovast en Bo-Ex) is bepaald welke partij welk deel van het Stedenbouwkundig Plan zal realiseren.

Fasering

In verband met de ontwikkeling van het sportpark en de HOV aan de zuidzijde van Rijnvliet is het doel om met de woningbouwontwikkeling te starten in het meest zuidelijke deel (Rijnvliet Zuid). Vervolgens wordt gekeken welk deel van Rijnvliet als tweede wordt ontwikkeld. Gezien de economische situatie en de toekomstige ontwikkelingen op de woningmarkt is het mogelijk dat er nog verschuivingen plaatsvinden in het type en het aantal woningen. Ten tijde van de uitwerking per deelgebied wordt gekeken of de huidige programmatische uitgangspunten nog steeds het beste zijn of dat er wijzigingen nodig zijn.

De ontwikkelende partijen verwachten eind 2013 te kunnen starten met de bouw van de eerste woningen in Rijnvliet Zuid. Naar verwachting duurt het tot 2020 voordat de laatste woningen in Rijnvliet worden opgeleverd.

Besluitvorming

Op dit moment wordt gestart met de voorbereidingen van het bestemmingsplan.

Overwogen wordt om dit bestemmingsplan in eerste instantie te begrenzen tot Rijnvliet Zuid en later een bestemmingsplan te maken voor de rest van Rijnvliet.

Op basis van het definitieve Stedenbouwkundig Plan starten de ontwikkelaars met de bouwplannen. Ook start de gemeente met de inrichtingsplannen van de openbare ruimte. Voordat de ontwikkelaars starten met de bouw, maakt de gemeente het terrein eerst bouwrijp.

Bij de vaststelling van het Concept Stedenbouwkundig Plan is deze ook vrijgegeven voor inspraak. Er kon gedurende 8 weken hierop worden ingesproken. Er zijn 18 verschillende inspraakreacties binnengekomen. Deze reacties zijn verwerkt in een zogenaamde Nota van Inspraak (zie Bijlage 1). Deze Nota van Inspraak is samen met het Definitieve Stedenbouwkundig Plan aangeboden aan het college van B&W ter vaststelling.

COLOFON

Dit Stedenbouwkundig Plan is vervaardigd door het Projectbureau Leidsche Rijn van de gemeente Utrecht. Het stedenbouwkundig ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte is gemaakt door Stedenbouwkundig bureau De Zwarte Hond uit Rotterdam. Dit plan is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met Ovast en Bo-Ex.

Projectteam

Jurjen van Keulen	Projectleider Rijnvliet, Projectbureau Leidsche Rijn
Redmer Wierdsma	jr. Projectleider Rijnvliet, Projectbureau Leidsche Rijn
Nico van Selm	Planeconoom, Projectbureau Leidsche Rijn
Elles Visser	Communicatie adviseur, Projectbureau Leidsche Rijn
Siebe Bonthuis	Cad-tekenaar, Projectbureau Leidsche Rijn
Cees van der Vliet	Integraal Milieu Adviseur, Stadsontwikkeling
Hans van Dijkhuizen	Adviseur geluid, Stadsontwikkeling
Paul Manten	Civiel Technisch Projectleider, Ingenieursbureau Utrecht
Cees Verbokkem	Adviseur Verkeer, Stadsontwikkeling
Bas Ouwehand	Adviseur Wonen, Stadsontwikkeling
Herre Wynia	Adviseur Archeologie en cultuurhistorie, Stadsontwikkeling
René de Klerk	Adviseur grondzaken, Stadsontwikkeling
Saskia van Meerkerk	Accountmanager Leidsche Rijn, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling
Bas Lamers	Senior Beleidsmedewerker Onderwijshuisvesting, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling
Sjaak Pieterse	Planner, Projectmanagement Bureau, Gemeente Utrecht
Jeroen de Willigen	Algemeen Directeur, De Zwarte Hond
Bas van Bolderen	Stedenbouwkundig Projectleider, De Zwarte Hond
Miriam Ram	Stedenbouwkundige, De Zwarte Hond
Marnix Vink	Landschapsarchitect, De Zwarte Hond
Wim Oostveen	Directeur, Ovast
Cor van Leeuwen	Hoofd Projectontwikkeling, Ovast
Inge Visser	Projectleider Rijnvliet, Ovast
Jan Timmer	Manager vastgoed en ontwikkeling, Bo-Ex
Paula Sangers	Projectmanager, Bo-Ex

Regiestal

Paul Vreeken	Programmamanager Leidsche Rijn
Lars Kleiverda	Stedenbouwkundige, Stadsontwikkeling
Harm Veenenbosch	Landschapsarchitect, Veenenbosch & Bosch

Beeldmateriaal

De Zwarte Hond, tenzij anders vermeld bij de betreffende afbeelding

BIJLAGEN/LITERATUUR/BRONNEN

Bijlage I

Nota van Inspraak

Literatuur / bronnen

Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht, 1997

Structuurplan woongebied Rijnvliet, 2008

Actualisatie ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn 2003

Ontwikkelingsvisie Centrale Zone Leidsche Rijn, januari 2006

Atlas voor de Openbare Ruimte Leidsche Rijn, editie 2007

